

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

Réunion 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 Ligne Nouvelle Paris-Normandie - RFF
- Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie - RFF.

La séance est ouverte à 19 h 05 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir, nous allons commencer cette réunion. Monsieur le Maire a accepté de nous dire un mot d'accueil ; ensuite, Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera la procédure de débat public.

Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM présenteront le projet de ligne nouvelle, et le débat sera ouvert.

Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

Philippe NGUYEN THANH, Maire de Vernon : Merci. Monsieur le Député, Messieurs les Directeurs de toutes les institutions présentes ce soir, Messieurs les Responsables politiques, Mesdames et Messieurs les Vernonnais, Mesdames et Messieurs les non Vernonnais, mes chers amis ; je suis là parce que je suis le maire de Vernon et je vous souhaite la bienvenue.

C'est une réunion très importante, si j'en crois le nombre de personnes qui sont venues, si j'en crois le nombre de discussions qui ont eu lieu auparavant et qui continuent à avoir lieu. L'objet est extrêmement important et nous concerne tous : il s'agit d'une modification de notre territoire.

Modification de notre territoire, parce qu'il va être traversé (il est traversé, il est desservi) ; modification de notre territoire parce que cela fait partie d'un ensemble de politiques dont on voit bien un certain nombre de scénarios, de spectres quelquefois.

Nous parlons aujourd'hui de la nouvelle ligne ferroviaire Paris-Normandie, mais nous ne pouvons pas ne pas penser au Grand Paris : ce sont des objets liés. Ce sont donc autant d'interrogations que nous avons tous, les uns et les autres ; et je le sais, autant d'affirmations par rapport à la définition de notre territoire.

Je fais cette introduction rapide pour souhaiter la bienvenue, à tous. Je pense que c'est intéressant et je vous souhaite des débats très intéressants.

Après avoir accueilli tout le monde, si vous le voulez bien, j'aurai peut-être un petit mot à dire. Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Bonjour, Mesdames ; bonjour, Messieurs ; c'est moi qui ai aujourd'hui l'honneur de vous présenter ce débat.

Je commencerai par vous dire ce qu'est le cadre réglementaire du débat public.

En application du Code de l'Environnement, la Commission Nationale du Débat Public organise des débats publics sur des grands travaux, souvent à la demande des Maîtres d'ouvrage. En l'occurrence, elle a organisé un débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, présenté par Réseau Ferré de France.

Pour ce faire, la Commission Nationale a nommé une Commission Particulière du Débat Public ; nous sommes cinq membres, et nous sommes trois aujourd'hui :

- Le Président, Monsieur GUÉRIN, Magistrat honoraire ;
- Monsieur MERLETTE, Administrateur Civil ;
- Moi-même, Administrateur Général des Affaires Maritimes.

La Commission Particulière du Débat Public est indépendante du Maître d'ouvrage et des acteurs du projet ; elle est également neutre : nous ne donnons aucun 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, des critiques, ou des suggestions.

Ce débat, qui a démarré le 3 octobre 2011 et se terminera le 3 février 2012, porte sur les trois questions suivantes :

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

Ce débat est organisé dans le respect de trois principes :

- La transparence : toute l'information est mise à la disposition du public.
- L'équivalence : chacun peut exprimer son point de vue, dans les mêmes conditions.
- L'argumentation : les positions doivent être argumentées.

Nous en sommes aujourd'hui pratiquement à la fin des réunions publiques non thématiques. Dans la dizaine de réunions qui se sont passées avant, nous avons eu à peu près 3.150 participants, donc cela intéresse beaucoup de personnes.

Les dernières réunions, qui auront lieu à Bernay, à Val-de-Reuil et à Houilles, seront suivies de réunions thématiques qui seront en direct sur Internet, et d'une réunion de clôture qui se tiendra à Caen.

Les réunions thématiques seront :

- ✓ « Aménagement du territoire » à Caen ;
- ✓ « Développement économique » à Rouen ;
- ✓ « Trafic et dessertes » à Caen ;
- ✓ « Transport de marchandises » au Havre ;
- ✓ « Agriculture et environnement » à Evreux ;
- ✓ « Financement » à Paris.

En plus de ces réunions, il y a un site Internet, qui comptabilise à ce jour près de 43.000 visites. Il y a un espace de discussion, et un espace pour les questions.

Dans l'espace de discussion, près de 400 personnes ont donné leur avis ou ont discuté. Il y a également à peu près 400 questions, dont environ 300 ont déjà reçu une réponse. Le temps de réponse est autour de 16 jours.

Les questions le plus souvent posées sont sur les attentes des usagers, les besoins pour l'économie et l'aménagement, le projet lui-même, et les autres solutions.

Les personnes morales peuvent rédiger un cahier d'acteur, il y en a 32 sur la table, à ce jour. Parmi les derniers il y a l'Union pour la Région Normande, le Groupe Socialiste au Conseil Régional de Basse-Normandie, l'Association pour la Défense et la Promotion de la Ligne ferroviaire Caen - Saint-Lô - Rennes, ou la SNCF. L'un des derniers est celui de Bernay, qui vient d'arriver.

Ce débat évolue. Nous avons prévu un certain nombre de réunions, mais à la demande du Groupe des Elus des Verts, la Commission Nationale du Débat Public a décidé de lancer une étude complémentaire portant sur le fonctionnement et l'amélioration de la ligne actuelle, le coût des travaux, et ses performances.

Cette étude fera l'objet d'un rendu, en janvier.

A l'issue du débat, la Commission publie un compte rendu et le Président de la Commission Nationale présente un bilan, à la suite duquel le Maître d'ouvrage rend publique sa décision.

La réunion va donc commencer par la présentation du projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie par Monsieur Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission, et son adjoint, Monsieur Philippe ADAM.

Après la présentation, je vous indiquerai de quelle façon nous organiserons le débat lui-même.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : Bonsoir à toutes et à tous. Nous venons d'être présentés, nous sommes responsables

de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France, qui est l'Etablissement public national qui gère (c'est-à-dire exploite, entretient, et développe) le réseau ferré national, sur lequel roulent les trains des entreprises ferroviaires ; c'est une distinction à avoir en tête au cours de cette soirée. Au premier rang des entreprises ferroviaires se trouve la SNCF, qui est d'ailleurs représentée dans cette salle.

Nous allons passer tout de suite à la présentation du projet, en commençant par les objectifs du projet, qui résultent du constat que nous faisons, et qu'un certain nombre d'entre vous font probablement aussi, du réseau actuel.

- C'est un réseau ferroviaire au bord de la saturation, il l'est depuis longtemps.

Entre Paris et Mantes, par sens de circulation, à l'heure de pointe, on peut faire rouler 14 trains aujourd'hui.

Vous avez entendu parler du projet Eole de prolongement du RER E à l'ouest ; grâce à ce projet on pourra faire rouler 16 trains (donc 2 de plus) et il en faudrait beaucoup plus selon les demandes que nous avons recueillies à l'occasion du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

On indique « de 22 à 36 » car on pourrait aller jusqu'à 36 en augmentant le nombre de trains « normands » d'une part, et le nombre de RER d'autre part, sur le système tel qu'il pourrait évoluer grâce à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

- Ce réseau présente une ponctualité insatisfaisante.

Nous avons quelques données : 25 % des trains « normands » du matin arrivent à Paris avec un retard de plus de 5 minutes. Dans l'autre sens, le soir, 30 % des trains sont en retard de plus de 5 minutes à Rouen et au Havre ; et 40 % des trains sont en retard de plus de 5 minutes à Caen.

- C'est un réseau sur lequel la vitesse plafonne.

Après une croissance continue jusque dans les années 70, avec l'électrification du réseau, nous stagnons, et aujourd'hui nous avons plutôt tendance à régresser un peu.

Le réseau entre Paris et la Normandie date du XIX^e siècle, il est utilisé aujourd'hui à ses limites, d'où les difficultés que nous connaissons.

- L'objectif du projet :

Le projet que nous présentons ce soir a deux grandes ambitions :

- 1) Améliorer les déplacements du quotidien, en rendant possibles des déplacements plus fluides vers les grandes villes, en permettant d'avoir des TER plus efficaces en Normandie et en permettant l'amélioration des services du RER en Ile-de-France (aujourd'hui Transilien, mais qui deviendraient RER avec l'opération Eole).

Il ne faut pas oublier le deuxième objectif, les deux fonctionnent ensemble et le projet répond à ces deux grands objectifs :

- 2) Contribuer au développement des territoires en permettant des liaisons plus rapides et donc des liens plus étroits, entre les villes normandes et Paris, et s'agissant de Paris un certain nombre de pôles d'intérêt particuliers tels que La Défense ou Roissy ; et en permettant des connexions plus faciles entre les villes normandes.

Voilà quels sont les grands objectifs de développement du territoire, du projet.

Ce projet a été élaboré par RFF, certes, mais dans le cadre d'un Comité de pilotage, présidé par Jean-Pierre DUPORT, qui a réuni les élus des grandes collectivités normandes et franciliennes, ainsi que des représentants du monde économique.

Ce Comité de pilotage a dressé le cahier des charges suivant, auquel le projet s'efforce de répondre ; il y a quatre grands thèmes :

- Des objectifs de desserte : vous voyez ce qu'est un train rapide semi-direct, un train de desserte locale ; combien de trains de ce type ? S'arrêtant dans quelles gares ? Avec quelle fréquence ?
- Des objectifs de qualité de service, en termes de ponctualité, de places assises, de confort.

Je reviens à la question de la régularité, qui est issue d'une problématique de capacité, donc les deux premiers alinéas : fréquence et ponctualité, interpellent directement la question de la capacité de la ligne à voir passer plus de trains.

- Des objectifs de temps de parcours, qui sont un peu symboliques : le premier qui a été annoncé est Paris-Le Havre en 1 h 15. Le Comité de pilotage a décidé que le projet devait poursuivre aussi un objectif de 1 h 15 entre Paris et Caen, et d'autres objectifs, comme Paris-Rouen en 45 minutes ou Caen-Rouen en 45 minutes également, ou encore Rouen-Evreux en 30 minutes. Ce sont quelques exemples caractéristiques.
- Enfin, le projet doit également servir au fret ferroviaire. La capacité à faire plus de trains de marchandises (de conteneurs en particulier), est une des conditions du développement des ports. Pour que ces trains puissent se développer, leurs conditions de circulation sur le réseau doivent être convenables en termes de capacité, donc de sillons disponibles pour le fret, et aussi en termes de qualité, c'est-à-dire de fiabilité de l'utilisation de ces sillons ; également, en termes de temps de parcours, ou du moins, il faut éviter d'immobiliser le matériel roulant trop longtemps.

Cela étant défini, nous nous sommes bien sûr d'abord demandé quels objectifs pouvaient être atteints en aménageant le réseau actuel.

Cette question avait été largement défrichée puisqu'il y a déjà eu deux tentatives d'amélioration des liaisons entre Paris et la Normandie, peut-être même plus parce qu'il y a eu des avatars (nous y reviendrons peut-être).

Nous avons à nouveau vérifié et conclu que le réseau existant ne pouvait permettre d'atteindre aucun des objectifs cités, c'est pourquoi le projet que nous présentons ce soir est la restructuration, la réorganisation de ce réseau existant – il ne s'agit pas du tout de l'abandonner – autour d'une infrastructure supplémentaire, qui lui forme en quelque sorte une colonne vertébrale, et qui est donc une ligne nouvelle.

Je vais passer la parole à Philippe qui va vous en dire beaucoup plus sur cette ligne nouvelle, sur les différents scénarios, et sur les implications pour le territoire qui vous intéresse ce soir.

Philippe ADAM, Adjoint au Chef de la Mission Ligne Nouvelle Paris- Normandie à RFF : Bonjour. Je vais en effet rentrer un peu dans le détail du projet tel qu'il est proposé. Je le ferai en trois temps :

Un premier temps traitera de ce qui se passe entre Paris et Mantes-la-Jolie, un second temps de ce qui se passe à l'ouest de Mantes-la-Jolie ; puis je reviendrai plus précisément sur ce que signifie le projet pour vous, pour Vernon.

Entre Paris et Mantes, un objectif fondamental : séparer les trains « normands » et les trains franciliens. Il y a des guillemets à « normands » parce qu'un certain nombre de ces trains font un arrêt au passage à Mantes-la-Jolie, desservent des gares encore situées sur le territoire francilien (Rosny-sur-Seine, Bonnières-sur-Seine) avant d'arriver en Normandie (Vernon, et plus loin) ; bien sûr des trains directs vont vers Le Havre, et des trains peuvent aller vers Evreux, Caen et Cherbourg.

Sur la ligne actuelle, la situation est compliquée. Vous voyez des traits vert et bleu ; le vert symbolise les trains franciliens, le bleu foncé les trains « normands », ces deux types de trains circulent à la queue-leu-leu aujourd'hui, sur deux voies, une par sens, entre Paris et Mantes-la-Jolie. Certains s'arrêtent, d'autres voudraient ne pas s'arrêter, et tout ce monde essaie de vivre ensemble, d'une façon qui n'est pas forcément très facile.

Un premier projet apportera un progrès assez important pour l'ensemble de ces dessertes : celui du prolongement du RER E à l'Ouest (le projet Eole). Vous voyez là, symbolisé, ce que signifiera ce projet en termes d'infrastructures.

En venant de Mantes-la-Jolie, les trains franciliens, qui auront emprunté comme aujourd'hui la ligne actuelle, bifurqueront du côté de Nanterre pour aller vers La Défense et poursuivre vers Paris.

Cela signifie qu'à cet horizon-là, entre Paris et Nanterre les trains « normands » seront seuls et cela pourra donc donner de la capacité, de l'air, pour que les choses fonctionnent mieux, d'autant plus qu'à Paris Saint-Lazare, de nombreux incidents qui entachent la ponctualité se produisent.

Mais, à ce stade, on reste entre Nanterre et Mantes sur nos deux voies, avec l'ensemble des trafics qui s'y superposent.

L'horizon Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est de « compléter » avec une ligne nouvelle, cette fois entre Nanterre et Mantes, et bien sûr au-delà, pour que sur la ligne nouvelle circulent tous les trains qui n'ont pas d'arrêt entre Paris et Mantes, ce qui laisse sur la ligne actuelle le champ libre au RER qui peut donc mieux desservir les gares intermédiaires, peut-être avec plus de fréquence (c'est à fixer avec le STIF qui est l'organisateur de ces transports).

Donc, une ligne nouvelle où l'on a de la capacité pour des trains rapides et une ligne actuelle où l'on a de la capacité pour les trains du RER.

Concrètement, cela se traduit en termes de bénéfices pour l'Ile-de-France, mais aussi pour des territoires comme Vernon, par la correspondance à Mantes sur le RER E.

Cela signifie que ce RER E peut avoir une fréquence augmentée, que des arrêts supplémentaires peuvent être faits sur ce RER E, notamment dans des zones qui n'ont pas pu trouver d'arrêt à l'horizon du projet Eole. Cela signifie des correspondances vers des projets nouveaux, des lignes tangentielles permettant d'aller vers des créations de nouvelles lignes ; et des progrès sur le RER A.

Donc, c'est tout un ensemble de bénéfices pour l'Ile-de-France, mais aussi je crois, je l'ai dit, par correspondance à Mantes, pour des territoires comme Vernon.

Nous avons quatre scénarios en Ile-de-France. Je ne rentrerai pas dans le détail à ce stade mais je pourrai y revenir si vous le souhaitez.

Ces scénarios sont avec une ligne nouvelle à 200 km/h.

C'est important, le projet prend comme terminus Paris Saint-Lazare ; les trains « normands », les trains de Vernon, arrivent toujours à Paris Saint-Lazare dans le cadre du projet.

Une première gare possible (j'y reviendrai) à Nanterre-La Défense ; une seconde du côté d'Achères, territoire de la Confluence mais dont la vocation est plutôt celle des trains « inter-secteurs » (les TGV partant d'une région, en l'occurrence la Normandie, pour aller vers d'autres régions de France), donc il ne s'agit pas de faire arrêter dans cette gare les trains qui desservent notamment Vernon.

Quatre scénarios sont possibles.

Aux abords de Mantes, un raccordement vers la gare de Mantes actuelle, puis jusqu'à Vernon, et un contournement de Mantes qui permet pour les trains qui font Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen-Cherbourg, sans arrêt à Mantes, de trouver de la capacité et d'aller plus vite vers ces destinations.

La vitesse maximale en Ile-de-France est 200 km/h.

Ces quatre scénarios se comparent en termes de prix.

La fourchette varie entre 3,9 et 4,9 milliards d'euros, ils sont donc relativement coûteux, du fait de la nécessité de traverser un certain nombre de zones urbanisées, avec des tunnels, qui sont forcément coûteux, en gros depuis Nanterre jusqu'à la zone de Poissy (une quinzaine de kilomètres).

S'y ajoute le contournement de Mantes, dont le coût est estimé à 500 millions d'euros.

Les temps de parcours Paris-Mantes vous concernent. Pour trois des scénarios ce temps est de 26 minutes, par rapport à un temps actuel de 30 minutes, pour des trains qui font un arrêt à Mantes.

Un des scénarios est moins bon de ce point de vue-là, son tracé légèrement tourmenté lui donne un temps un peu supérieur.

La desserte de La Défense :

Vous voyez le tracé de la ligne actuelle. En allant à Saint-Lazare, on passe au large de La Défense et de son quartier d'affaires.

Le futur RER E est symbolisé par ce trait rose.

Que se passe-t-il à l'horizon Ligne Nouvelle Paris-Normandie ?

Nous avons deux possibilités pour desservir La Défense :

1. La première possibilité, que nous appelons « en ligne » parce que les gares de Paris Saint-Lazare et de La Défense sont en ligne, consiste à se débrancher dans la zone de la gare des Vallées, passer dans le quartier de La Défense, et poursuivre en souterrain.
2. La deuxième possibilité, appelée « en fourche », est un débranchement un peu plus loin, du côté de La Garenne-Colombes, vers la Normandie, auquel on adjoint une branche qui permet d'atteindre La Défense pour des trains terminus.

Les fonctionnalités ne sont évidemment pas les mêmes puisque dans le premier cas, si on le souhaite, l'ensemble des trains peut marquer un arrêt à La Défense avant d'aller à Paris Saint-Lazare, alors que dans le second cas on a des trains vers Saint-Lazare et des trains vers La Défense ; donc soit il faut créer plus de trains, soit il y a moins de trains pour chacune des destinations.

La contrepartie est que le scénario « en ligne », avec cet arrêt intermédiaire à La Défense, suppose un temps de parcours supérieur de 5 minutes environ, par rapport au scénario « en fourche ».

Dans les calculs, on met en évidence que la gare de La Défense intéresse selon les scénarios entre 20 et 25 % des voyageurs. J'ai lu des cahiers d'acteurs locaux et je crois que cela recoupe ce qui est écrit par l'Association Vernon Train de Vie, qui explique que l'on est à 25 % de gens vers les Hauts-de-Seine. Donc, cela recoupe bien les informations qui concernent spécifiquement Vernon.

Le coût de la fonction La Défense par rapport à un scénario comme celui-ci où l'on ne desservirait pas La Défense, avec un raccordement direct, est d'environ 1 milliard d'euros, donc il faut bien sûr regarder la balance entre l'intérêt et ce coût.

La Normandie :

Nous avons à ce jour trois scénarios, nous verrons qu'un quatrième va s'y adjoindre.

Ces scénarios se distinguent par le lieu où l'on bifurque, entre d'une part Rouen et Le Havre et d'autre part, Caen et la Basse-Normandie.

- Dans le scénario A, cette bifurcation se situe près de Louviers.
- Dans le scénario B, le tracé s'infléchit vers Evreux, qui est desservi par un raccordement court (la petite pointe que vous voyez), on poursuit vers l'ouest vers Caen et on remonte vers le nord pour desservir Rouen et Le Havre.
- Le scénario C est assez largement différent puisqu'on passe au droit de Rouen, avec une boucle pour desservir la ville, et on reste sur la rive Sud de la Seine (la rive gauche) ; la bifurcation se situe plus loin à l'ouest, avec une branche vers Lisieux et Caen, et une branche sous l'estuaire de la Seine, vers Le Havre.

Dans ces trois scénarios, la vitesse maximale nécessaire pour tenir les objectifs de temps de parcours qui sont à l'origine du projet est de 250 km/h, c'est donc une vitesse relativement élevée, supérieure à celle des trains classiques. Néanmoins, ce n'est pas celle des TGV classiques (300/320 km/h).

Nous sommes de ce point de vue, et d'autres points de vue aussi, sur un projet que l'on a cherché à adapter au territoire – vous nous direz si c'est ce que vous ressentez – en essayant de trouver un moyen technique de desservir un territoire particulier, avec des distances plus faibles que celles des nouvelles lignes françaises, avec un nombre important de personnes faisant des trajets domicile-travail ; un ensemble de caractéristiques, de besoins de liaisons intra-régionales importants également.

Le projet vise à répondre, avec un objet technique adapté, à toutes ces problématiques.

Les caractéristiques des trois scénarios :

C'est plus sur les liaisons intra-normandes que les trois scénarios se distinguent, puisque sur les grandes caractéristiques (les temps de parcours Paris-Rouen, Paris-Le Havre, Paris-Caen) ils sont relativement équivalents, à quelques minutes près.

Sur les relations intra-normandes, le scénario A est bon pour les relations Rouen-Le Havre, bon pour les relations Rouen-Caen ; par contre, il ne crée pas de relation Caen-Le Havre évidente, puisqu'il ne traverse pas l'estuaire.

Le scénario B est bon pour Rouen-Le Havre, mais n'est pas bon pour les deux autres. On voit bien qu'infléchir la bifurcation vers Paris fait que pour aller de Rouen à Caen, la distance est largement supérieure à celle du scénario A.

Enfin, le scénario C est celui qui relie les trois métropoles normandes.

Les coûts sont assez largement différents puisqu'il s'agit de 6,5 ou 6,3 milliards d'euros, et 9,5 milliards d'euros pour le troisième scénario ; avec des trafics qui ne se distinguent pas vraiment : on est toujours aux alentours d'une perspective de 30 millions de voyageurs annuels.

Aujourd'hui, il y a 20 millions de voyageurs annuels. Sans rien faire, avec la croissance du trafic on pourrait arriver à un horizon de référence, en 2025, à 26 millions de voyageurs annuels ; le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires, dont les trois quarts prennent leur voiture aujourd'hui et basculeraient vers le train.

L'environnement :

Il est toujours difficile de faire une synthèse de la synthèse, mais on peut dire le scénario A est un peu meilleur que le scénario B, il traverse notamment moins de vallées sensibles dans l'Eure.

Au contraire, le scénario C est assez sensiblement plus « à enjeux » puisqu'il y a un certain nombre de passages difficiles au sud de Rouen, notamment dans l'estuaire de la Seine.

Nous l'avons dit, nous allons vers la proposition d'un quatrième scénario.

Dans les premières réunions du débat public, on nous a demandé si l'on pourrait rechercher un scénario qui allierait le meilleur du scénario A, le meilleur du scénario B, et en essayant de ne pas avoir trop d'inconvénients.

Nous y avons travaillé, avec l'idée qu'en cherchant à imaginer quelque chose un peu au milieu du A et du B, nous pourrions trouver quelque chose d'intéressant.

Il se confirme qu'il y a quelque chose d'intéressant, donc nous y travaillons, et nous en parlerons plus en détail à la réunion publique de Bernay, la semaine prochaine.

J'en viens à ce qui vous intéresse directement, la desserte de Vernon.

Aujourd'hui, la desserte de Vernon est un peu compliquée, parce qu'entre Mantes-la-Jolie et Paris nous sommes en déficit de capacité : c'est ce que l'on a dit depuis tout à l'heure, ce mélange de trains franciliens et de trains venant de la Normandie. Donc, le matin, vos temps de parcours ne sont peut-être pas ceux que vous aimeriez avoir. On est obligé d'arrêter des trains à Rosny et Bonnières, notamment, alors qu'il serait peut-être souhaitable qu'il y ait des trains de deux types.

Je crois que pour la pointe du soir c'est un peu meilleur, mais vous nous direz ce que vous en pensez.

Nous sommes en tout cas sur deux types de dessertes :

- Des trains qui vont vers Oissel et Rouen, qui desservent Vernon au passage et poursuivent vers la Vallée de la Seine vers Gaillon, Val-de-Reuil, Oissel et Rouen ;
- Des trains qui sont terminus Vernon, qui ont desservi au passage Mantes, Rosny, Bonnières.

A l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, comme Jean-Damien le disait, nous avons imaginé un scénario de desserte à un horizon futur, nous l'avons fait avec les collectivités, et nous avons développé le projet sur cette base.

La desserte que nous avons imaginée est dans sa structure équivalente à celle d'aujourd'hui, avec ces trains vers la Vallée de la Seine qui empruntent la Ligne Nouvelle Paris-Normandie jusqu'à Mantes et ensuite, empruntent la ligne actuelle et desservent donc Mantes, Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, Oissel et Rouen.

Nous conservons les trains Paris-Vernon, ils desservent au passage Nanterre - La Défense, Mantes-la-Jolie, Rosny, Bonnières et Vernon.

Ce sont deux types de trains que nous avons conservés à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

➤ Quel apport du projet pour Vernon ?

Il y a déjà un apport de temps de parcours, puisque nous pensons tracer ces trains en 39 minutes ; il s'agit de tous les trains ayant un arrêt unique à Vernon. Je ne parle pas des trains « origine Vernon » et qui vont vers Paris en desservant Rosny et Bonnières.

L'idée est que les trains qui viennent de Rouen ne desservent plus Rosny et Bonnières, desservent Mantes-la-Jolie et poursuivent vers Paris.

Ces 39 minutes, c'est hors arrêt à La Défense. Si l'on choisit d'avoir un arrêt supplémentaire à La Défense, il faut rajouter 5 minutes à ce temps.

Ensuite, il y a toutes les potentialités offertes à Nanterre - La Défense ; déjà, la desserte de ce lieu d'emploi très important, mais aussi les correspondances qui peuvent y être faites :

- Le RER E a une correspondance possible à La Défense, elle est aussi possible à Mantes mais si l'on va vers l'est de Paris il sera sans doute bien plus intéressant de la faire à La Défense ;
- Le RER A, peut-être pour l'est de Paris, mais peut-être aussi pour aller vers Cergy (il faudra regarder les temps de parcours) ;
- Le futur métro automatique du Grand Paris doit desservir un certain nombre de lieux importants : Pleyel et au-delà, Roissy, donc avec la possibilité soit d'aller travailler, soit de prendre un avion.

On attend de tout cela une meilleure ponctualité, grâce au fait de démutualiser la ligne, d'avoir des trains franciliens d'un côté et des trains « normands » de l'autre. Il faut savoir que quand un arbre tombe sur la voie à Valognes, c'est le bazar sur la desserte du Transilien, et à l'inverse, quand un signal d'alarme est tiré à Vilaine-sur-Seine, c'est le bazar jusqu'à Cherbourg.

Démutualiser cette ligne, avoir des lignes spécialisées, est un enjeu fort pour la ponctualité, et cela est vrai pour tous les trains.

Donc, un développement des services du RER E : je l'ai dit tout à l'heure, si le RER E est accessible en correspondance à Mantes depuis Vernon.

Vers Rouen, le projet offre des développements possibles.

Evidemment, ce sera aux autorités organisatrices de transport, aux Régions, au STIF, à 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.

Nous avons pris un certain nombre d'hypothèses, qui offrent des perspectives intéressantes.

➤ Le fret

Le fret est un élément également très important pour le projet. L'idée est, là encore, de rechercher une meilleure fiabilité, une meilleure rapidité, et de la capacité pour ces trains de fret.

Pour y arriver, il faut développer un réseau maillé, c'est-à-dire faire en sorte que les ports, qui génèrent une énorme partie du trafic, disposent de plusieurs possibilités d'accès à leurs destinations.

L'idée est que la LNPN, en dégageant de la capacité sur la ligne actuelle, permette à des trains de marchandises de passer, comme aujourd'hui, puisque les trains rapides seraient sur la ligne nouvelle. Il s'agit d'avoir en complément, par le projet Serqueux-Gisors, dans l'est de la Seine-Maritime et de l'Eure, un second accès pour Le Havre, vers l'Île-de-France.

C'est aussi l'utilisation meilleure des lignes transversales pour les trains qui n'ont pas à transiter par Paris.

Il s'agit donc d'un ensemble de lignes améliorées, pour atteindre les objectifs du fret.

Jean-Damien PONCET : C'est la fin de cette présentation. Je voudrais rappeler les deux grandes ambitions du projet (nous avons inversé l'ordre, cette fois) :

- Contribuer au développement des territoires.
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien.

Ce sont vraiment les deux, ensemble. L'objectif du projet n'est pas de remettre la situation des trains « normands » dans celle des années 70, lorsque cela ne fonctionnait pas si mal et il n'y avait pas autant de problèmes de saturation.

Nous cherchons à aller bien au-delà en proposant un renouveau du système ferroviaire, pour améliorer son utilisation au service des usagers, mais aussi au service du développement des territoires.

Pour y parvenir, nous ne proposons pas une ligne qui assurera un service d'un point A à un point B sans s'arrêter et sans se préoccuper de tout ce qui se passe entre les deux points ; nous proposons de redessiner le réseau. Je pense que nous aurons l'occasion d'y revenir et de l'expliquer.

Il s'agit de proposer un projet adapté au territoire, ne serait-ce que par la notion de vitesse, qui est une innovation (en France en tout cas), mais aussi par un certain nombre d'autres caractéristiques.

Ce projet n'est pas quelque chose qui a déjà été vu ailleurs. Il a été élaboré, comme nous l'avons expliqué, dans le cadre d'un Comité de pilotage ; c'était une forme de concertation avec les élus, avec le monde économique, et maintenant la concertation se poursuit à travers le débat public.

A l'issue du débat public, si l'opportunité du projet est confirmée et si une décision de RFF est prise de poursuivre le projet, la concertation se poursuivra tout au long de la phase d'études, qui nous mènera d'ici quelques années à la phase d'enquête d'utilité publique.

C'est donc un projet adapté au territoire et concerté, ce qui lui donne, espérons-le, toutes les chances de mieux réussir que les projets passés.

Nous avons, Philippe et moi, une petite équipe. Nous répondrons surtout tous les deux à vos questions, mais ce sera peut-être avec le concours de RFF régional et de la SNCF, en se souvenant bien de la distinction entre RFF et la SNCF.

Je parle de notre petite équipe parce que vous pouvez aussi poser des questions sur le site Internet, et là nous sommes un peu plus nombreux à y répondre. Nous le ferons avec plaisir.

Merci de votre attention, nous allons pouvoir poursuivre.

Jean-Philippe BLOCH : Nous allons expliquer un peu comment va se dérouler le débat. Il sera en deux parties.

Dans la première partie, ce sont des questions courtes, qui donnent lieu à des réponses courtes. Le temps de parole est limité à une minute ; nous l'avons testé, cela permet d'avoir le maximum d'intervenants.

Dans la seconde partie, soit environ les deux tiers du débat, ce seront les interventions plus institutionnelles, limitées à trois minutes.

Pour ce faire, il y a les hôtessees ; nous essaierons de tourner pour donner la parole à tout le monde, dans tous les coins. Je ne connais personne, donc il n'y a pas de problème.

Ceux qui seraient frustrés peuvent poser leurs questions par écrit (vous avez eu des papiers). Si l'on peut, on y répondra pendant cette réunion ; sinon, toutes ces questions sont prises, elles seront sur le site et vous aurez les réponses.

Respectez si possible le temps de parole car cela permet au plus grand nombre de s'exprimer. Levez-vous à chaque fois, s'il vous plaît, et donnez votre nom, pour le verbatim qui sera mis sur le site, pour que l'on sache qui a posé la question.

Nous prenons une première question.

Laurent DRISKET, Vernon : Bonsoir, nous avons assisté à une description. Quelles sont les conséquences positives et négatives pour Vernon ? Un peu de concret pour nous : gain de temps ? Perte de temps ? Qualité du service ? Merci.

Philippe ADAM : J'ai expliqué un certain nombre de conséquences. Aujourd'hui, il y a une situation de la ligne et de ses temps de parcours, sur laquelle nous pourrions revenir.

Vous avez un second horizon : Eole, avec déjà un certain nombre de changements, et l'horizon LNPN, avec l'idée forte d'avoir des temps de parcours les meilleurs possibles, tout en tenant compte des contraintes.

L'idée est bien que l'ensemble des trains soit utile à Vernon.

Les trains qui à cet horizon-là auront des arrêts à Rosny, Bonnières, intermédiaires, ne seront pas forcément ceux qu'utiliseront les Vernonnais, mais ce sera le cas des autres trains, tous (je dis bien « tous »), avec un temps de parcours de 39 minutes, donc permettant d'aller relativement rapidement à Paris.

C'est aussi la liaison vers Nanterre - La Défense, la ponctualité, et ensuite ce que j'ai dit sur les questions du RER E, et les développements pour Rouen.

Voilà ce que nous considérons comme étant les conséquences positives du projet pour Vernon.

Je ne vois pas de conséquences négatives, mais vous en ferez peut-être ressortir ce soir.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez peut-être préciser la fréquence actuelle et celle qui est envisagée à l'horizon LNPN.

Philippe ADAM : La fréquence actuelle est assez difficile à définir puisque ce n'est pas tout à fait régulier. En gros, on a deux trains « utiles » par heure, des trains qui marquent ou non un arrêt à Mantes, et des trains qui marquent un certain nombre d'arrêts intermédiaires.

A l'horizon du projet on n'a pas imaginé avoir plus de fréquences pour ces trains « utiles » pour Vernon, mais l'idée est bien de les régulariser, de les accélérer tous, et qu'ils soient tous dans le même tempo rapide.

S'y ajoutent un certain nombre de services intermédiaires – il y a peut-être des personnes de Rosny - Bonnières dans cette salle – avec l'idée qu'il pourrait y avoir jusqu'à 4 trains par heure sur ces services-là ; c'est pour cette fréquence que le projet a été imaginé, permettant d'avoir à Mantes-la-Jolie une desserte de 8 trains directs par heure. C'est un peu l'objectif de long terme que l'on s'est fixé.

Henri de VENNEVELLES, Chambray : Ma question est un complément de votre réponse.

Prenons une fréquence, quelle qu'elle soit, par exemple Vernon-Paris, chaque jour, en semaine : combien y a-t-il de trains aujourd'hui et combien y en aura-t-il avec le projet ? En prenant quelque chose qui soit comparable d'un côté et de l'autre, sinon on ne s'en sort pas.

Philippe ADAM : Aujourd'hui entre Vernon et Paris, il y a en tout 20 trains, par sens. Il faudrait distinguer les trains plus ou moins utiles parce qu'un train omnibus qui part 3 minutes après un train rapide ne peut pas être considéré comme un train « utile », c'est ce que je voulais dire par là.

Si l'on considère les choses en brut, il y a 20 trains par sens, pour la journée. C'est la situation actuelle.

A l'horizon LNPN, nous nous sommes concentrés sur la question de la fréquence dans les heures de pointe.

Pour ce qui se passe en heures creuses, cela dépendra évidemment de la volonté des autorités organisatrices de mettre en place plus de services. A ce niveau, je n'ai pas de réponse précise mais le projet, techniquement, permet d'augmenter ces dessertes de façon importante.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous préciser quelle est l'autorité organisatrice pour ces réseaux ?

Philippe ADAM : Dans la zone, c'est très compliqué car il y a un mélange de trains relevant de la Région Haute-Normandie et un mélange de trains relevant de l'Etat qui, aujourd'hui, est l'autorité organisatrice, donc la puissance publique qui décide des fréquences et de la consistance des dessertes. Il y a donc ces deux autorités organisatrices : Région Haute-Normandie et Etat.

Certains trains Transilien viennent jusqu'à Vernon mais c'est un peu marginal.

Viviane THAUVIN, Vernon : Je suis désolée, Monsieur, mais je travaille près de Saint-Lazare, donc l'arrêt à La Défense ne me concerne en aucun cas.

Avant le nouveau cadencement de 2008, nous avions trois trains directs le matin entre Vernon et Paris Saint-Lazare ; depuis le nouveau cadencement nous n'en avons plus qu'un, et encore, je ne peux plus monter dedans parce que les trois quarts du temps c'est un train court, qui arrive à Vernon déjà en surcharge.

Quelles améliorations cette nouvelle ligne va-t-elle nous apporter ? Sachant que mettre trois quarts d'heure entre Vernon et Paris sans s'arrêter, c'est déjà une hérésie, puisqu'il y a 30 ans on mettait 40 minutes !

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Ce que vous venez de dire montre que sans projet, à réseau constant, la situation a tendance à se dégrader ; nous l'avons dit dans l'introduction.

Le projet proposé permet d'augmenter considérablement la capacité à faire circuler des trains entre la Normandie, y compris Vernon, et l'Ile-de-France ; capacité non seulement à en faire circuler de nombreux, mais à faire en sorte qu'ils soient réguliers, c'est-à-dire qu'ils mettent toujours le même temps, et à desservir des points un peu plus diversifiés, ce qui paraît souhaitable à partir du moment où l'on a plus de trains, même si bien sûr chaque usager voit le sujet qui l'intéresse ; on est obligé de mettre dans les trains des usagers n'allant pas tous au même endroit.

Il ne faut pas considérer la situation telle qu'elle est aujourd'hui et comment elle serait avec la LNPN, mais comment évoluerait cette situation et à quel stade on en serait en 2025 (ou avant, si le projet peut être fait plus rapidement). C'est cette comparaison qui est à faire, ce qui n'est pas forcément facile.

Ensuite, comme Philippe l'a dit, on ne peut pas répondre complètement sur la desserte qui sera mise en place à ces échéances-là puisque cela relève des autorités organisatrices, qui sont bien identifiées aujourd'hui. Je pense que ce seront à peu près les mêmes aux horizons dont on parle. Il y a quand même beaucoup d'incertitudes là-dedans. Nous proposons une infrastructure qui permet de faire un tas de choses.

Nous avons pris dans le dossier (cela se voit notamment page 53) un certain nombre d'hypothèses qui nous semblent raisonnables compte tenu de ce que l'on sait du trafic aujourd'hui. Entre aujourd'hui et les échéances en question, de nombreuses décisions peuvent être encore prises et il nous est difficile de répondre très précisément aux questions que vous posez maintenant.

Jean-Pierre PORE, Vernon : Bonsoir, il existe une ligne qui a été abandonnée par RFF entre Bueil, Louviers, et au-delà ; avez-vous étudié cette possibilité ?

Cela ferait un doublement de la ligne, ce serait peut-être intéressant car beaucoup de personnes prennent le train, notamment à Bueil par exemple, et c'est une ligne Paris-Caen-

Cherbourg qui pourrait ensuite desservir au-delà, après Passy, Louviers ; s'en aller vers Louviers, Rouen, etc.

Je voudrais savoir ce que vous en pensez, parce que c'est un vrai boulevard qui est inexploité. Il est actuellement exploité par une association, pour un petit train touristique, mais cela vous intéresse peut-être.

Philippe ADAM : Vous faites allusion à l'ancienne ligne de Rouen à Orléans, qui suivait la Vallée de l'Eure sur toute sa longueur, donc en passant en effet par Louviers, Bueil, puis au-delà vers Dreux et Chartres.

Comme nous l'avons dit, nous sommes partis d'un certain nombre d'objectifs pour bâtir le projet : des objectifs de capacité, de temps de parcours, et pour réaliser ces objectifs il faut des lignes performantes.

Si l'on remettait cette ligne en service aujourd'hui, elle serait relativement peu performante ; elle est dans le fond de la Vallée de l'Eure, elle est à voie unique et traverse des villages.

Cela ne répond pas aux objectifs du projet tels qu'ils ont été fixés, et cela ne répond pas à un réseau tel que celui du XXI^e siècle. On a des lignes qui ont été construites au XIX^e siècle, qui ont été abandonnées pour plusieurs raisons, et il faut bien voir qu'aujourd'hui l'idée est quand même de mettre des gens dans les trains ; pour ce faire, il faut que nous soyons performants et pour cela, il faut proposer quelque chose de nouveau. Entre-temps, les autoroutes ont fait des progrès, les gens prennent leur voiture parce que ce réseau routier extrêmement performant s'est développé.

Si l'on veut mettre les gens dans les trains, il faut utiliser des lignes actuelles dans certains cas, si c'est possible et intéressant. Si ce n'est pas suffisant pour atteindre les niveaux de performance souhaités, alors il faut penser quelque chose de neuf et qui soit adapté au XXI^e siècle.

Donc, nous ne l'avons pas retenu et cela ne répond pas à l'objectif du projet.

Stéphane GIBIER, Vernon : Bonjour, je fais partie des 2.500 usagers quotidiens de la ligne Paris-Vernon.

Je voudrais d'abord remercier Madame THAUVIN d'avoir signalé que la qualité de la desserte à Vernon est importante, et pas seulement la fréquence de la desserte.

Donc, vous parlez de fréquence, très bien ; on constate qu'il y aura 4 trains Transilien maximum origine Vernon, qui vont desservir Rosny, Bonnières et Mantes. Pourquoi y aura-t-il également deux TER qui desserviront Mantes ? Pourquoi encore et toujours des arrêts à Mantes-la-Jolie ?

La desserte de Vernon doit être accompagnée d'une qualité de desserte. Je fais donc partie des 2.500 usagers quotidiens de Vernon, dont 53 % sont venus de la région parisienne pour s'installer à Vernon, pour la fréquence bien entendu, mais surtout pour la qualité de la desserte. Si elle disparaît, avec notamment un nombre conséquent d'arrêts à Mantes, que vont devenir ces gens ? Merci.

Philippe ADAM : Je conçois que l'arrêt de Mantes-la-Jolie soit controversé, il est clair qu'il coûte du temps de parcours, mais il est clair aussi qu'il y a du plus, à mon sens, donc il faudra trancher. Les décisions définitives seront ce qui se passera à la mise en service du projet, nous n'en sommes pas là.

Néanmoins, un certain nombre d'éléments vont dans le sens d'un arrêt de Mantes-la-Jolie : il y a des besoins très importants dans cette zone et il faut donc atteindre des fréquences importantes, sans que l'on ait en ligne des fréquences trop importantes. Si l'on spécialise trop les trains, on se retrouve avec beaucoup de trains à la fin, cela pourrait rendre dans 30 ou 40 ans la situation encore problématique. Il ne faudrait pas arriver à cela.

Ensuite, l'intérêt de Vernon et au-delà, c'est aussi qu'il y ait des fréquences importantes, et pour ce faire il faut qu'il y ait des fréquentations importantes. Aujourd'hui, dans ces trains qui s'arrêtent à Mantes-la-Jolie, à peu près la moitié des voyageurs vont à Mantes-la-Jolie.

Une intervenante : C'est faux !

Philippe ADAM : Ce sont les statistiques officielles.

(Protestations dans la salle)

Une intervenante (hors micro) : A Vernon il est déjà plein, Monsieur ! On voit que vous ne prenez pas le train le matin !

Philippe ADAM : Cela m'arrive de le prendre puisqu'il vient de Rouen, c'est le train de 6 h 49 de Rouen. Il s'arrête à Val-de-Reuil et à Vernon ; il ne s'arrête d'ailleurs pas à Mantes-la-Jolie.

Une intervenante (hors micro) : Comme par hasard !

Jean-Damien PONCET : Ecoutez, s'il vous plaît, vous avez vu qu'il y a des arbitrages à faire quand un réseau est saturé, vous avez pâti de ces arbitrages : vous aviez un train direct, vous n'en avez plus et vous aimeriez en avoir. Sans la LNPN, vous n'avez probablement aucune chance d'en avoir jamais un nouveau ; avec la LNPN, vous avez quand même des chances d'en avoir un nouveau.

J'ai bien dit tout à l'heure que l'on avait exposé des hypothèses de travail. Philippe est en train de plaider les « pour » et « contre » d'un arrêt à Mantes, nous n'allons pas arbitrer cela ce soir, il reste 10 ou 15 ans pour en parler.

Je vous propose donc de calmer un peu le jeu sur cette question et d'en aborder une autre, sinon nous allons tourner en rond.

Olivier GUÉRIN : La SNCF accepterait-elle de donner quelques indications sur l'importance des trafics à Vernon et à Mantes ?

Sophie OZANNE, Louviers : Il est admis que l'immense majorité de la population n'utilise pas les trains à grande vitesse. Il me semble que vu les sommes qui vont être dépensées, il faut quand même s'interroger à un moment sur l'utilité sociale de ce train et répondre à la question : « comment satisfaire les besoins de la population ? ».

La population a besoin de trains en nombre suffisant, qui partent et arrivent à l'heure, avec également du personnel qualifié en nombre suffisant. Des trains sûrs, des trains confortables, accessibles à tous, c'est-à-dire peu chers.

Il y a également la politique du fret : un grand besoin...

Olivier GUÉRIN : Pardon Madame, nous en sommes au premier stade des questions.

Sophie OZANNE : J'y arrive. Le fret ferroviaire représente un coût quand même trois à quatre fois inférieur à celui du fret routier ou autoroutier. Ma question est simple : vu les

sommes engagées, ne serait-il pas plus intelligent, plus performant, d'améliorer l'existant dans notre région ?

Qu'il faille rajouter des lignes dans le Mantois, c'est évident, en région parisienne c'est saturé, il y a des choses à améliorer, mais dans notre région je pense que l'objectif premier n'est pas la grande vitesse. De plus, avec le nombre d'arrêts prévus, le train ne roulera pas très souvent à la grande vitesse que vous avez indiquée au départ.

Donc, c'est la réutilisation des fonds.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Jean-Damien PONCET : Vous avez entendu que le train n'ira pas à 320 km/h mais à 250. A partir de là, la question est « fait-on de la ligne nouvelle ou pas ? », dès que l'on en fait d'une façon un peu significative, il me semble que l'on peut se permettre de la faire un peu plus rapide que le réseau qui date du siècle dernier. Par ailleurs, on cherche à atteindre des temps de parcours.

Vous commencez votre propos en disant « de quoi la population a-t-elle besoin ? ». Nous nous efforçons de répondre aussi bien que possible aux besoins de la population à travers les augmentations de capacité qui permettront la régularité et le confort, mais nous avons bien dit dans notre présentation qu'il y avait deux objectifs... Concernant la population il ne faut pas oublier qu'il y a aussi une population qui ne prend pas le train parce que pour l'instant elle est dans sa voiture, ou parce que pour l'instant le train ne lui permet pas des déplacements assez rapides pour ses besoins de recherche d'emploi, etc.

Donc, il y a aussi une population qui peut être intéressée par le train dès lors qu'il est plus performant ; il ne faut pas l'oublier.

Enfin, la deuxième grande ambition du projet est l'objectif d'améliorer l'accessibilité et les liens entre les grands territoires (l'Ile-de-France, les deux Normandie, les grandes villes), qui justifie une partie du projet.

Une partie des investissements dont on parle ce soir est tout à fait dans la réponse à ce que vous attendez, une autre partie est plus dédiée aux objectifs de temps de parcours, pour des finalités qui ne correspondent pas forcément aux besoins des gens qui aujourd'hui sont dans le train, mais qui n'en sont pas moins dignes d'être poursuivies.

C'est vrai que le projet a été relancé dans le cadre du Grand Paris. Au fur et à mesure des travaux du Comité de pilotage et de la réflexion de RFF il y a eu un mouvement de balancier qui est revenu d'une grande ambition qui là, n'était pas de rendre service aux usagers d'aujourd'hui, mais on a beaucoup ramené le projet pour qu'il soit à peu près bien balancé entre ces deux grandes ambitions. A RFF, nous pensons que notre projet est relativement équilibré de ce point de vue-là.

Après tout, si le fait d'être tiré par le Grand Paris et par une grande ambition du territoire doit permettre finalement que ce projet se fasse, je ne vois pas où est le problème ; l'essentiel est que les usagers dont vous parlez aient bien à la fin la réponse aux attentes qui sont les leurs.

Ensuite, il y a la question du financement.

Ne croyez pas que les financements qui seront dégagés le cas échéant (ce n'est pas encore fait) pour l'ambition du Grand Paris vont se retrouver comme par magie sur le réseau normand, si le Grand Paris n'est pas réalisé. Ce n'est pas le même argent.

Le projet marche sur deux pieds. Je pense qu'il vaut mieux lui conserver les deux pieds, pour que chacun s'y retrouve à la fin.

Christophe BARBEAU, Vernon : Bonjour, je suis un usager. Quel matériel comptez-vous faire rouler sur ces belles nouvelles lignes ?

Ma question est double. J'ai bien compris que vous faisiez la séparation entre la partie normande de la ligne et la partie Ile-de-France de la ligne. Celle dont va bénéficier Vernon, avec des trains qui s'arrêtent un peu partout sera la partie Ile-de-France, donc la région qui aujourd'hui dépense beaucoup d'argent pour la rénovation ou l'achat de matériel va se trouver devant une sorte de dilemme : favoriser le matériel qui circule sur sa partie normande en trains directs, ou le matériel qui circule en Ile-de-France.

Le risque pour Vernon n'est-il pas de se retrouver avec du matériel de type RER ? On n'y tient pas vraiment.

Philippe ADAM : La question du matériel roulant est également celle des autorités organisatrices, mais je vais quand même répondre.

A cet horizon-là je crois qu'il faut considérer de façon très simple qu'il y aura deux types de matériel roulant :

- un matériel roulant qui va à 250 km/h vers les destinations plus lointaines ;
- un matériel roulant qui va 160 km/h, voire 200 km/h à un horizon ultérieur, qui dessert Vernon.

Donc, il ne s'agit certainement pas d'avoir des matériels de type RER jusqu'à Vernon, mais bien des matériels intermédiaires, qui soient capacitaires et avec un confort intermédiaire entre le RER et un matériel de type grande ligne.

Olivier GUÉRIN : Vous indiquez que sur la ligne entre Paris et Mantes, sauf erreur, on peut atteindre 200 km/h ; vous parlez d'un matériel à 160 km/h, si le matériel permettait d'atteindre 200 km/h aurait-on des temps de parcours très différents ?

Philippe ADAM : On pourrait effectivement gagner 2 à 3 minutes si l'on accélérât les trains entre Paris et Mantes-la-Jolie. L'idée est qu'à l'horizon de la mise en service, pour que tous les trains, y compris ceux qui ne passent pas sur la ligne nouvelle vers la Normandie, puissent emprunter la ligne entre et Mantes, on aligne la vitesse de tous les trains sur celle du plus lent : 160 km/h.

Si tous ces trains peuvent rouler un jour à 200 km/h, on pourra gagner ces 2 à 3 minutes supplémentaires.

M. AUBLAN, Saint-Marcel* : Dans le cadre d'un projet comme celui-ci, que pourrait apporter le déplacement de la gare de Vernon en aval ?

Philippe ADAM : C'est-à-dire vers le nord ? Vers Gaillon ?

M. AUBLAN* : Environ à 2 kilomètres dans la réserve foncière de la caserne Fieschi.

Philippe ADAM : Ce sujet ne dépend pas de la LNPN.

Si l'on veut atteindre les niveaux de service qui sont dans le projet, il est clair qu'il faudra modifier la gare de Vernon, dont l'exploitation est très difficile aujourd'hui puisque les trains terminus (que vous connaissez très bien) sont reçus sur les voies principales, où passent tous les trains, avant d'être emmenés vers les voies terminus.

Il y aura donc un premier niveau d'amélioration là, au 11 décembre, puisqu'on a un peu modifié les installations pour que cela se passe un peu plus facilement, mais il est clair que si l'on veut augmenter les dessertes dans les proportions indiquées dans le projet, il faudra faire quelque chose ; mais cela peut être fait sur place ou plus loin, c'est indépendant.

Etienne VAN TORNHOUT, Gauciel : Je suis à Vernon parce que j'ai raté le débat à Evreux.

Cela a été comme une bombe qui me tombait sur le pied parce qu'en définitive, la nouvelle ligne est passée tout près de chez nous.

J'ai donc voulu en savoir un peu plus et j'ai écouté Monsieur RUFENACHT le 12 novembre. Je ne sais pas quel rapport il a avec vous, si c'est le Gouvernement qui lui demande de proposer un projet. Il a évoqué le fait d'aller plus rapidement de la Normandie à Paris, ou à Rouen, et il a dit que l'on ferait du port du Havre quelque chose de très important : que les containers pourraient aller à Paris, en Allemagne du Sud, en Suisse, etc. Il me semble que l'on a escamoté tout cet aspect fret. Il y a le Grenelle de l'Environnement...

Olivier GUÉRIN : Quelle est votre question ?

Etienne VAN TORNHOUT : Comment ferez-vous cohabiter cette ligne nouvelle avec ce fret ? Vous l'avez juste abordé un peu. Est-ce rentable ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous allons vous répondre, sur le fret.

Jean-Damien PONCET : La question est vaste. Quand on parle du Grand Paris s'agissant de l'Axe Seine, il s'agit de consolider le bi-pôle que constitue la région capitale avec son port, partant du constat que les grandes capitales mondiales sont généralement adossées à un port.

Il faut que le port soit un port puissant, qu'il se développe. Le port a d'ailleurs beaucoup investi pour se développer mais il lui manque encore l'atout d'être bien desservi par le ferroviaire. Nous devons nous assurer, à l'occasion du projet LNPN, que les trains de fret qui permettront le développement des deux grands ports, pourront passer dans de bonnes conditions.

Nous avons expliqué que ceci serait de deux manières :

En créant la LNPN nous enlevons des trains de voyageurs de la ligne classique, cela libère des sillons pour les trains de voyageurs.

Cela ne suffit pas tout à fait, et selon que l'on part du port du Havre ou de celui de Rouen, les itinéraires ne sont pas forcément les mêmes, donc nous avons expliqué que s'ajoute au dispositif un projet de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, à une échéance assez rapprochée.

Une fois ce délestage sur l'itinéraire Rouen-Mantes-Paris et cette modernisation sur l'itinéraire Serqueux-Gisors réalisés, nous confirmons que nous disposerions des capacités suffisantes pour faire passer les trafics ferroviaires prévus par les ports.

Les ports, et en particulier celui du Havre, prévoient des augmentations du fret ferroviaire très significatives, je crois que le nombre de trains serait multiplié par 6 par rapport à

aujourd'hui. C'est une bonne nouvelle, tous les containers qui seront sur les trains ne seront donc pas sur la route.

Olivier GUÉRIN : Nous allons répondre à deux ou trois questions écrites. Je passe la parole à mon camarade.

Pierre-Gérard MERLETTE : Deux questions sur le même thème.

- « *La ligne Vernon-Paris passera de 44 à 39 minutes. Quelles sont les garanties données par le projet afin que la fréquence de ces trains rapides ne soit pas dégradée ?* » (Question de Monsieur Alexandre CREDOZ*).
- « *Quelles garanties ce projet va-t-il apporter aux usagers vernonnais sur la qualité de service : fréquence, ponctualité, temps de parcours ?* » (Question de Monsieur Thibault BOTET*).

Jean-Damien PONCET : Cela rejoint d'assez près les questions qui ont été posées dans la salle. Le terme « garantie » est évoqué. J'ai envie de répéter que sans le projet, on est sûr de ne pas y arriver ; avec le projet on y arrivera mieux.

La garantie, à quelle échéance ? Lorsque le projet sera mis en service il n'y aura peut-être pas encore tous les trains de la grille définitive, par exemple les trains de longue distance. Il y aura peut-être quelques marges de manœuvre supplémentaires ; 20 ans plus tard si les usagers sont au rendez-vous et si la ligne est complètement utilisée, il y aura probablement à nouveau des arbitrages à faire concernant les arrêts.

On n'a pas évoqué la longueur des trains, j'en profite pour dire que nous avons conçu le projet avec des trains plus longs ; en dehors du nombre de trains, une amélioration de la capacité de transport peut être obtenue à travers l'allongement des trains. Cela implique des adaptations dans un certain nombre de gares.

Nous vérifierons lors des études plus fines que c'est possible, mais pour le moment c'est dans le projet.

Voilà ce que je peux dire au sujet de cette question de la garantie.

Olivier GUÉRIN : Il y a eu une intervention tout à l'heure sur les trains courts arrivant à Vernon ; la SNCF peut-elle indiquer pour quelles raisons ce sont des rames courtes et pas des rames doubles ? Merci.

Un intervenant de la SNCF : Deux types de trains s'arrêtent à Vernon, des trains constitués de rames Corail et des trains constitués de RER à deux niveaux, donc de rames à deux niveaux, financées par le Conseil Régional de Haute-Normandie.

Quand les intervenants vernonnais parlent de rames courtes, je pense qu'ils se réfèrent à des situations dans lesquelles au lieu d'avoir deux unités de 130 mètres chacune, soit 260 mètres, une seule est disponible, et parfois des gens sont debout.

Cela correspond à une situation dans laquelle il y a une insuffisance de parc, parce qu'il y a eu un accident ou un problème sur une machine, sachant que ce parc est très tendu. Je pense que c'est ce qui est visé.

Que fait-on pour endiguer ce phénomène, que l'on suit bien sûr jour par jour ? On cherche à améliorer la qualité de la maintenance. Ce qui est pénalisant maintenant, c'est que les installations de maintenance de la région parisienne font l'objet d'énormes travaux liés à la réalisation de la ZAC de Batignolles, donc tout l'environnement dans lequel se fait la

maintenance est très contrainte, pour plusieurs années, ce qui rend ces opérations plus délicates. Néanmoins, le travail est en train de se faire.

Pour revenir à un sujet évoqué tout à l'heure, les résultats 2011 sont en nette amélioration par rapport à ceux qui ont été cités, puisqu'en 2011 sur Paris, Vernon, Rouen, Le Havre, la ponctualité à 5 minutes dépasse 90 % et la ponctualité à 10 mn est de 94,7 %.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Nous prenons encore une question écrite, puis nous reprenons les questions orales.

Pierre-Gérard MERLETTE : Une question sur l'environnement :

- « *Messieurs de RFF, les massifs forestiers ne semblent pas pris en compte dans ce débat, notamment les forêts privées. Pourquoi ne consulte-t-on pas les organismes concernés : Syndicat des Forestiers privés de l'Eure, CRPF de Normandie, PEFC de Normandie ?* » (Question de Monsieur Henri de VENEVELLES, de Chambray).

Jean-Damien PONCET : Cela viendra.

(Protestations dans la salle)

Jean-Damien PONCET : C'est l'occasion de rappeler que le débat public est vraiment le début de la vie d'un projet. Si son opportunité est confirmée, des études se poursuivront pendant plusieurs années, avec des concertations.

Il va de soi qu'aucun arbre ne sera touché sans que son propriétaire n'en ait été informé et n'ait eu l'occasion de faire valoir ses arguments.

Je propose de passer la parole à Corinne, qui fait partie de notre équipe et est plus spécialiste que moi des questions de gestion des enjeux environnementaux.

Corinne ROECKLIN, Responsable Environnement du Projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : Bonsoir, les forêts ont été prises en compte, sous l'angle « positionnement géographique » : on les a recensées géographiquement.

Il est vrai qu'à ce stade des études nous ne sommes pas rentrés dans le détail de savoir à qui appartient la forêt, c'est pourquoi les organismes comme le CRPF ou les syndicats sylvicoles n'ont pas été consultés à ce stade du projet, mais le seront en effet quand le projet avancera et lorsqu'on aura un fuseau plus précis, et jusqu'à ce que l'on ait un tracé.

La dimension forêt a été prise en compte, elle a été recensée et on continuera de la recenser au fur et à mesure que le projet descendra dans un niveau de précision plus détaillé. Il y aura des investigations de terrains et les propriétaires seront associés.

Dans la salle : On consulte les agriculteurs et pas les forestiers, il y a deux poids, deux mesures !

Corinne ROECKLIN : Les agriculteurs ont été consultés de la même façon que les forestiers...

(Protestations)

Corinne ROECKLIN : On a consulté les Chambres d'Agriculture, sans jamais aller au stade de l'agriculteur lui-même et du propriétaire foncier agricole.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez peut-être préciser comment cela se passe, concrètement. Y a-t-il des réunions de concertation auxquelles sont invités les propriétaires ou les personnes concernées par ces problématiques ?

Corinne ROECKLIN : A l'avenir ? A chaque avancement du projet il y aura des phases de concertation.

La concertation sera continue pendant la vie du projet, par thème ; donc quand on parlera de l'agriculture et de la sylviculture, parce que ce sont des thèmes traités généralement ensemble, on va rencontrer les gens et leur demander leur opinion sur : comment on doit passer à tel endroit, si l'on doit passer à tel endroit... Le travail est fait en concertation avec les professionnels agricoles et sylvicoles, et au fur et à mesure que le projet se précise on peut entrer dans la dimension parcellaire. Là, on peut parler concrètement avec le propriétaire concerné.

Jean-Damien PONCET : Comme nous l'avons dit, nous sommes en train d'essayer d'établir l'opportunité du projet, donc ce n'est pas la peine d'aller voir et d'énerver tout le monde pour un projet qui peut-être ne se fera jamais.

Ensuite, vous avez vu que trois scénarios étaient proposés, et le débat public a permis d'en faire émerger un quatrième. Si l'opportunité du projet est confirmée, il est possible que RFF décide de poursuivre les études sur l'un de ces scénarios.

La question est de savoir comment aujourd'hui les enjeux environnementaux ont été pris en compte dans l'élaboration de ces scénarios. Je vais passer la parole à Philippe pour cela, mais j'espère que nous saurons faire comprendre qu'à ce stade il n'est pas nécessaire d'aller voir chaque propriétaire individuel.

Philippe ADAM : La question est intéressante, elle permet de vous expliquer comment nous avons pris en compte l'environnement au sens large, dans le projet.

L'environnement, c'est bien sûr des questions naturelles, la biodiversité ; c'est aussi des questions humaines : l'agriculture, les zones urbanisées, les entreprises SEVESO, les questions d'eau, etc. C'est extrêmement large.

A ce stade d'un projet, avec les données que nous fournissent des organismes, on fait un diagnostic de l'ensemble de ces enjeux environnementaux.

Nous avons fait un travail de hiérarchisation, avec des associations environnementales, notamment France Nature Environnement. Nous avons regardé où sont les enjeux majeurs ; c'est ce qui est fait en premier : on regarde où sont ces enjeux. Puis, avec ces enjeux on regarde où on peut réaliser des options de passage (que vous trouverez dans les documents) répondant aux objectifs fonctionnels du projet.

Il est évident qu'à l'intérieur de ces options de passage qui essaient de tenir compte au mieux des gros enjeux environnementaux, il reste un certain nombre d'enjeux et aux phases ultérieures du projet nous chercherons à être beaucoup plus fins : il faudra regarder dans quelle mesure on peut éviter, ou impacter de façon moindre, ces enjeux. Tout cela s'affinera au fur et à mesure du projet, comme Jean-Damien l'a dit.

Olivier GUÉRIN : Nous reprenons les questions.

Eddy BOITHEAUVILLE, Commerçant à Vernon, Président de l'Union Commerciale : Bonsoir, je ne suis pas utilisateur et j'essaie de vous suivre, techniquement. Si j'ai bien compris, dans les futurs scénarios Rouen sera à 45 minutes, Evreux à 30 minutes, et Vernon à 39 minutes.

J'ai bien compris le témoignage de Madame qui disait que l'on n'avait gagné qu'une minute en 40 ans, j'ai bien compris que l'on passait de 44 minutes à 39 minutes. Ne peut-on pas trouver un scénario dans lequel il est possible de réduire le temps de parcours pour équilibrer un peu l'attractivité, par exemple entre Evreux, Rouen et Vernon ?

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Bien sûr, on gagne plus de temps quand on est directement atteint par une ligne, mais il y a des contreparties : les territoires qui gagnent le plus de temps sont aussi ceux qui voient passer l'infrastructure pour arriver chez eux, donc il y a des impacts non négligeables.

Mais, je comprends très bien que vous puissiez avoir ce raisonnement-là. C'est d'ailleurs le raisonnement que fait toute la Normandie aujourd'hui : « Toutes les régions de France se sont rapprochées de Paris, sauf nous, donc en valeur relative nous nous sommes éloignés ».

Nous ne pouvons pas aller tellement plus loin que ce que nous avons dit mais je résume : nous avons parlé de 39 minutes, nous avons dit que c'était pour tous les trains, dans les deux sens, toute la journée, et qu'à une certaine échéance en fonction du matériel roulant on pouvait gagner 2 ou 3 minutes de plus en roulant à 200 km/h ; et la porte n'est pas complètement fermée pour un train qui serait direct, qui ne s'arrêterait pas à Mantes et mettrait donc 4 ou 5 minutes de moins.

Donc, 39 moins 3, moins 4, cela devient 32 ; je pourrais vous répondre ce soir qu'il n'est pas interdit de rêver qu'un jour Vernon soit à 32 minutes de Paris, et je pourrais ajouter qu'en comptant la destination La Défense, cela fait encore 4 minutes de moins.

On a dit tout à l'heure que 25 % des gens allaient à La Défense, mais en réalité, avec le métro automatique du Grand Paris, ce pourcentage va augmenter (je crois que l'on avait déjà compté la correspondance avec le RER E).

Vous voyez bien que la répartition des usagers en termes de destinations sur Paris et en termes de choix de correspondance peut encore évoluer. Un jour peut-être, la proportion des gens intéressés pour aller à La Défense sera de 50 %, d'autant plus qu'avec la ligne nouvelle ce sera La Défense qui sera plus proche, donc les choix d'implantation à Vernon des ménages peuvent évoluer.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous confirmer, parce que je suis un peu perdu : 39 minutes, c'est pour La Défense ou pour Saint-Lazare ?

Jean-Damien PONCET : Saint-Lazare.

Olivier GUÉRIN : Saint-Lazare, avec arrêt à La Défense ?

Jean-Damien PONCET : Sans arrêt, par contre, si l'on souhaite aller à La Défense...

Olivier GUÉRIN : Si l'on dessert successivement La Défense, puis Saint-Lazare, c'est 39 plus...

Jean-Damien PONCET : Après, on peut faire tout un jeu d'hypothèses. Tout à l'heure je prônais « au mieux ». Donc au mieux, on arrive à des choses assez intéressantes.

Delphine VALLIER, Saint-Pierre-la-Garenne : Bonjour, quel est l'intérêt de l'arrêt à Mantes pour les trains directs Vernon-Paris ?

Vous avez dit que c'est parce que Mantes est saturée, mais comment ferez-vous rentrer les gens dans le train à Mantes, puisqu'à Vernon les trains directs Vernon-Paris qui s'arrêtent à Mantes sont déjà saturés ? Cela va bloquer les portes, rallonger les temps de trajet.

Jean-Damien PONCET : Si le train est plein et personne ne peut monter, il faut aussi penser aux gens qui veulent peut-être descendre. Si personne ne veut descendre...

Delphine VALLIER : Excusez-moi mais il y a les gens de Rosny, Bonnières ; ils vont descendre.

Jean-Damien PONCET : Je ne sais pas, vous posez la question « pourquoi arrêter un train ? ». Si personne ne descend et personne ne monte, il n'y a pas de raison de l'arrêter ; nos amis de la SNCF pourraient peut-être nous expliquer pourquoi dans certains cas on le fait quand même, mais j'en doute. Je pense que si personne ne descend et personne ne monte, on n'arrête pas un train. C'est clair.

Olivier GUÉRIN : Je pense que c'est par rapport à votre schéma de desserte dans le dossier du Maître d'ouvrage, où vous indiquez, sauf erreur, que tous les trains s'arrêtent à Mantes. Si j'entends bien l'interrogation, c'est l'utilité de cet arrêt.

Avez-vous des chiffres sur la fréquentation qui rendent cet arrêt vraiment utile pour tous les trains ?

Philippe ADAM : Le potentiel de Mantes-la-Jolie : sur les 30 millions de voyageurs annuels dont je parlais tout à l'heure, 4 millions de voyageurs annuels sont des voyageurs de Mantes-la-Jolie vers Paris, c'est donc un potentiel très important.

Je crois qu'il faut retenir que nous avons la potentialité de tracer 6 trains vers Vernon. Dans le projet, on en a tracé 2 qui sont des trains Mantes-Vernon et 4 qui sont des trains avec Rosny-Bonnières et terminus à Vernon.

Si l'évolution des trafics fait que l'on peut penser les choses différemment, nous ne nous priverons pas de le faire.

Il faut bien voir qu'aujourd'hui vous avez une possibilité pour 2 trains, plus 2 trains à l'horizon Eole, qui feront Vernon-Paris.

A un horizon ultérieur, on a une possibilité pour 6 trains, et leur configuration pourra être adaptée selon les désirs.

Olivier GUÉRIN : La SNCF peut-elle nous donner des indications sur les trafics à Vernon et Mantes ? Merci.

Un intervenant de la SNCF : Je peux donner des ordres de grandeur.

En reprenant ce qu'a dit Philippe ADAM : 4 millions de voyageurs par an sur Mantes-la-Jolie, cela fait en moyenne un peu plus de 10.000 par jour ; et pour Vernon c'est autour de 2.000 ou 2.500 ; la proportion entre les flux est assez différente.

Paris-Mantes étant totalement saturé, on a besoin de fréquences supplémentaires.

Cela a été dit, l'un des buts du projet est de dédoubler la ligne entre Paris et Mantes, notamment entre Poissy et Mantes où toute une partie n'est qu'à deux voies. Avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on passe d'un goulot d'étranglement à deux voies à une capacité à quatre voies, donc cela donne des possibilités énormément plus élevées. En théorie cela les double, en pratique pas tout à fait mais c'est quand même un ordre de grandeur.

Jean-Luc LECOMTE, Vernon : Ma question porte sur le travail des différentes autorités organisatrices de transport. Vous avez parlé de pénétration des territoires, mais je crois que ce qui compte pour les usagers, c'est le confort, la régularité, avoir des trains à l'heure, etc. Cela a été fort bien exprimé.

Il y a aussi le porte à porte : combien de temps je mets de chez moi pour arriver à mon travail, et inversement.

Quelles dispositions avez-vous prises ? Je crois qu'il faut faire travailler ensemble les différentes autorités organisatrices de transport. Vous avez cité l'Etat et la Région, je crois qu'il y a par exemple la CAPE (la communauté d'agglomération) qui est clairement une autorité organisatrice de transport.

Comment allons-nous travailler ensemble pour que l'ensemble du trajet soit pris en compte, y compris en termes de développement économique ? Je crois que là aussi, ce qui compte, c'est la pénétration des territoires.

Puisqu'il me reste quelques secondes, j'aimerais que vous nous disiez aussi quelques mots sur le financement de ces projets. Il est clair que la Région va payer plein pot des choses, comme Serqueux-Gisors, apparemment. Donc, quelques mots sur le financement, à l'heure où chacun constate un désengagement de l'Etat.

Je vous remercie.

Philippe ADAM : Je vais juste dire un mot sur la première partie de votre question.

Toute cette coordination entre les différents transports sera en effet un chantier à mener. Elle se fera entre les différentes autorités organisatrices de transport. RFF est partie prenante dans la conception de ce projet, au sens où nous avons émis une préférence, dans la mesure du possible, pour une desserte de gare de centre-ville, puisque beaucoup de personnes font des trajets domicile-travail.

Il y a tout un ensemble de villes moyennes et grandes dans ce projet et on a plutôt cherché à utiliser les gares de centre-ville où le maillage que vous préconisez est tout à fait possible. En cela, le projet va donc dans le sens que vous préconisez.

Bien sûr, tout un travail entre les autorités organisatrices sera mené ultérieurement, c'est un vaste chantier.

Jean-Damien PONCET : La question du financement est assez vaste.

Vous parlez du désengagement de l'Etat. Dans les grandes masses, la loi d'application du Grenelle de l'Environnement de 2010 donne des orientations sur le développement du réseau ferroviaire et prévoit qu'un Schéma national d'infrastructures de transport soit élaboré.

Ce Schéma est en cours d'élaboration, une version vient d'être publiée sur Internet (Ministère de l'Ecologie et du Développement durable), vous voyez les ordres de grandeur des investissements dans le domaine ferroviaire prévus sur les deux ou trois décennies qui viennent.

Il y a aujourd'hui un contexte budgétaire particulier, mais l'équipement du pays reste une question importante. Si regardez ce document, vous verrez que plusieurs pages s'attachent à expliquer qu'il faudra concilier cela avec les disponibilités budgétaires – on est là dans les objectifs de développement des infrastructures, qui correspondent à des enjeux de Développement durable.

Un projet comme celui-là sera financé en partie par l'Etat mais aussi en partie par RFF, par les collectivités territoriales. En termes d'objectifs poursuivis, de fonctionnalités, de financements, les projets sont relativement étanches entre eux et l'important pour avoir des chances d'être financé, c'est d'être parmi les projets les plus intéressants dans la liste des projets pouvant être réalisés au niveau national.

Cela me permet de reboucler avec ce que je disais tout à l'heure : le fait que ce projet s'inscrive dans la dynamique du Grand Paris est tout à fait un atout.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner quand même des ordres de grandeur, des modalités de financement ?

Christine REGENTETE, Vernon : Vous êtes passés assez rapidement sur le côté environnemental. Le projet du Grand Paris est avant tout un projet économique, qui répond à des objectifs économiques.

Je suis désolée, je suis arrivée en retard et j'ai peut-être raté des choses, mais j'entends parler de pas mal de minutes gagnées pour desservir à droite et à gauche des gares, mais je n'entends pas parler de l'espace perdu pour les infrastructures nécessaires.

Avez-vous un ratio ? Vous savez peut-être déjà exactement quelle surface d'infrastructure est nécessaire pour mener ce projet. J'aimerais bien avoir au moins un ordre de grandeur de ce qui sera utilisé. Merci.

Jean-Damien PONCET : Il est normal de parler d'abord des objectifs du projet, donc on parle en effet de minutes, du nombre de trains, du nombre de voyageurs, et on échange sur l'opportunité des objectifs. Mais, il faut avoir en tête les autres conséquences du projet, et notamment celle que vous soulignez.

L'objet du débat public est de soupeser ces différents enjeux et d'en tirer autant que possible des conclusions.

L'emprise foncière dépend du relief, des projets, de plusieurs choses, mais on peut considérer qu'une infrastructure comme celle-ci va consommer 8 ha/km ; c'est l'équivalent d'une bande de 80 mètres qui chemine dans le territoire.

C'est beaucoup, mais je soumetts à votre réflexion une autre donnée : dans un département comme l'Eure (je connais le chiffre grâce au cahier d'acteur), chaque année 700 hectares sont consommés par les aménagements urbains de toute sorte (lotissements, zones d'activité, infrastructures routières ou autres).

Donc, l'ordre de grandeur de la consommation de foncier d'un projet comme LNPN sur un département, c'est une année de consommation. C'est un ordre de grandeur, c'est peut-être un peu plus, mais c'est de l'ordre d'une année de consommation de tout venant, pour un projet ayant une durée de vie de 50 ans, ou plus, puisque les voies que l'on utilise aujourd'hui ont plutôt 150 ans.

Jacques BRIFAULT, Président du CESER de Haute-Normandie : Je voudrais revenir sur la question du fret.

Vous avez indiqué que le réseau historique plus Serqueux-Gisors, pouvaient absorber les capacités prévues par les grands ports ; je voudrais vous poser la question inverse : pourriez-vous (pas en détail mais d'une manière générale) indiquer quelle estimation vous envisagez de la capacité que vous pourrez offrir avec la LNPN ? Et inversement, quelle capacité sans la LNPN ?

Cela permettrait d'avoir un objectif de développement du fret et non pas de se caler simplement sur la demande qui existe aujourd'hui, car les choses évoluant, il est intéressant d'avoir une vraie vision de la capacité optimale de l'offre de transport de fret avec la LNPN.

Jean-Damien PONCET : J'entends ce que vous voulez dire, mais il faut savoir que les deux grands ports de Rouen et du Havre sont les générateurs de trafic de fret à 95 %, si ce n'est 99 %. Donc, en s'en remettant à leurs prévisions, en principe on rassemble l'essentiel de ce qu'il y a à rassembler.

Il n'est pas impossible que les ports puissent faire plus, mais cela supposerait qu'eux-mêmes prennent des dispositions pour faire plus. Je ne pense pas que le réseau ferroviaire doive imaginer des solutions pour répondre à des cas pour lesquels les ports eux-mêmes ne se seraient pas déjà équipés.

Ensuite, il est difficile de répondre à cette question à très long terme, car sur le réseau où les marchandises circuleront il y a aussi d'autres circulations, il y a de la demande pour le développement du transport de voyageurs.

Avec LNPN, on maîtrise un certain périmètre d'études mais on ne regarde pas en détail ce qui se passe en dehors de LNPN, sinon c'est le « projet de développement du fret ferroviaire en France ».

Il y a une limite à l'exercice assigné à LNPN de ce point de vue et finalement, il ne faut pas chercher loin cette limite. On voit bien que dans les accès en Ile-de-France des questions peuvent se poser assez rapidement, peut-être pas tellement sur la capacité à faire passer des trains de fret pendant 24 heures, mais sur la capacité à en faire passer pendant les heures de pointe.

Je ne pourrai pas faire le tour du sujet maintenant, mais c'est pour vous faire toucher du doigt le niveau de complexité.

Nous disons qu'avec LNPN et le projet Serqueux-Gisors, nous répondons au trafic prévisible aujourd'hui, à ce qui peut se passer probablement au niveau des ports, à des rythmes qui ne sont quand même pas effrénés.

Si le port du Havre dit que dans 15 ans il aura multiplié son nombre de trains par 6, nous verrons déjà dans 3 ans : si la croissance n'a pas commencé, cela nous donnera un peu plus de mou ; s'ils sont déjà à un coefficient 3 on se dira qu'il faut regarder un peu plus loin que ce qui avait été fait 3 ans auparavant.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que cette question sera étudiée plus en détail le 10 janvier, au Havre.

Je vous propose de continuer, beaucoup de personnes souhaitent poser des questions. Je vous demande d'être rapides dans vos questions, et à RFF s'ils veulent bien, d'être rapides dans les réponses, avant que le débat s'élargisse. Merci.

Jacques POUCHIN, de Fontaines-sous-Jouy : Fontaines-sous-Jouy est dans la Vallée de l'Eure. Vous avez présenté à Evreux le 20 octobre une nouvelle gare située au nord-est d'Evreux.

Dans le scénario B, et AB que vous êtes en train d'étudier, est-elle maintenue ? Elle impacte le territoire de la CAPE.

Philippe ADAM : Nous avons présenté à Evreux la possibilité de cette nouvelle gare ; dans ce scénario c'est une gare possible, mais il est aussi possible de ne pas avoir de gare.

Dans le scénario AB, la gare nouvelle est possible aussi. Sans dévoiler ce que nous dirons la semaine prochaine, ce scénario offre un peu plus de possibilités de la placer plus près d'axes routiers importants.

Jean-Claude MARY, Vernon : Les deux questions sur le fret sont intéressantes parce qu'elles resituent le projet de ligne nouvelle dans le projet d'aménagement du Grand Paris, et entre autres le projet de grands ports maritimes du Havre et de Rouen.

Or beaucoup de gens pensent que cette ligne nouvelle va faire diminuer le nombre de camions sur les routes parce qu'elle fait partie de ce projet d'aménagement ; en fait elle va néanmoins se traduire par une augmentation des camions sur les routes. Les chiffres de l'évolution de l'activité des ports de Rouen et du Havre et de leurs perspectives de transfert de la route vers le rail montrent que néanmoins cela se traduira par une augmentation du nombre de camions.

Le Directeur du port autonome de Rouen, qui il y a quelques mois faisait une conférence à la CAPE, l'a dit lui-même : « *Ne vous attendez pas à ce qu'il y ait moins de camions sur les routes, il y aura 50 % environ de camions en plus* », les chiffres le confirment.

Ce n'est pas seulement une question de transport, il ne faut pas dissocier ce projet de ligne nouvelle du schéma d'aménagement, et s'il y a 50 % de camions en plus sur les routes, à mon avis c'est un schéma d'aménagement qui n'est pas du tout durable.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Je vous rappelle que cette question du fret sera examinée de façon approfondie le 10 janvier ; on en a déjà parlé et je vous propose de continuer, mais je vous demande de poser des questions.

Sevinda MENDY, Vernon : Bonjour, j'aurai une question concernant la partie Rouen-Vernon. Quelles améliorations sont prévues pour cette partie du trafic ? Les horaires, etc.

Philippe ADAM : Sur la partie Rouen-Vernon, la desserte prévue à cet horizon-là est basée sur un principe qui existe déjà aujourd'hui : des trains qui viennent de Paris, qui s'arrêtent à Vernon et desservent les gares de la Vallée de l'Eure.

On peut dire malgré tout que le projet prévoit une nouvelle gare à Rouen, pour lever un certain nombre de contraintes au niveau de Rouen.

Par exemple, aujourd'hui le soir, vous avez des trains allant jusqu'à Oissel, d'autres jusqu'à Rouen ; les trains s'arrêtent à Oissel parce qu'on ne sait pas les emmener jusqu'à Rouen. Cette contrainte pourra être levée au travers du projet LNPN.

Le temps de parcours sera équivalent à celui d'aujourd'hui, vers Rouen.

Martine TRAORÉ, Villegats : Une question concernant la prévision des tracés. On parle des grandes villes, du lien. Les zones urbaines font monter les tarifs parce qu'on prévoit des tunnels, etc. Que fait-on des villages ?

Au niveau des tracés, il n'y a aucune précision sur l'éventuel passage de la ligne à Chaufour, Villegats, Aigleville... Va-t-on se retrouver avec une ligne qui rase les villages ?

Tous les projets nouveaux, les nouvelles lignes, etc., ne donnent absolument rien aux villageois, qui n'ont et n'auront que leur voiture pour aller travailler.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : J'expliquais tout à l'heure qu'aujourd'hui nous sommes dans des options de passage. Vous les avez vues sur les cartes, elles sont relativement larges, jusqu'à une dizaine de kilomètres, et je comprends que cela génère une certaine frustration de ne pas savoir plus précisément quel serait le tracé de la ligne.

Il faut procéder par étape, nous sommes dans celle du débat public qui porte sur l'opportunité, ensuite il y aura des étapes d'études, qui affineront ces tracés et qui permettront de mener de nouvelles concertations, et de réfléchir ensemble à tous ces tracés.

Je ne peux donc pas répondre à votre question, je peux dire malgré tout que le choix d'une vitesse de 250 km/h et non pas 300 km/h permet à la ligne d'être un peu plus sinueuse et donc de beaucoup mieux s'inscrire dans le territoire, et plus facilement éviter les villages. Cela fait partie de ce qui sous-tend le choix de cette vitesse intermédiaire, plutôt que de chercher la performance maximale.

Emmanuelle DUVAL, Vernon : Juste une petite rectification des chiffres officiels RFF, pour donner un ordre d'idée : 5 200 voyageurs à Vernon en 2009, 22 200 à Rouen et 13.700 à Mantes ; ce ne sont pas les chiffres qui ont été donnés tout à l'heure.

Une question sur Paris Saint-Lazare : vous avez dit que c'était un gros point noir ; dans le cas du scénario « en ligne » qui permet de desservir La Défense puis Paris Saint-Lazare, comment fait-on rentrer des trains en plus alors qu'aujourd'hui déjà ils ne rentrent plus ? Quels sont les aménagements prévus dans le cadre de ce projet ?

Philippe ADAM : Sur le premier point : vous faites allusion à une carte mais je confirme, ce sont les chiffres de montées/descentes dans les gares, c'est la somme de tout ce qui se passe à Vernon. Par exemple, tout ce qui est Vernon vers Rouen est sommé dans ce chiffre de Vernon, alors qu'à Mantes on a beaucoup moins de voyageurs vers Rouen. Il faudrait ne parler que des chiffres vers Paris qui sont ceux...

Dans la salle : C'est l'ensemble de la gare qui compte !

Philippe ADAM : On parlait des trains vers Paris, c'est tout ce que je veux dire.

Concernant Paris Saint-Lazare, la question est très importante, le fonctionnement de cette gare est un point important.

Aujourd'hui, 14 trains par heure et par sens arrivent à la Gare Saint-Lazare, ce sont 6 trains franciliens et 8 trains « normands ».

Le premier projet, celui d'Eole, fait que l'on descend le nombre de trains : on n'a plus que 9 trains qui arrivent à la Gare Saint-Lazare ; et à l'horizon de la LNPN, on reviendrait à ces 14 trains à minima. On réfléchit à la façon d'aller un peu plus loin, jusqu'à 16, mais cela supposera d'avoir des aménagements techniques supplémentaires.

On a regardé ce point de la gestion de Paris Saint-Lazare qui, comme vous le faites remarquer, est très important pour la qualité du projet.

Olivier GUÉRIN : En ce qui concerne la longueur des trains ?

Philippe ADAM : Sur la longueur des trains, c'est toute la question : comment Paris Saint-Lazare peut être adaptée à l'arrivée d'une ligne comme celle-là.

Il y a plusieurs sujets : celui du nombre de trains, que Madame a évoqué ; celui de la longueur des trains.

Notre idée est de regarder dans quelle mesure on pourrait allonger les quais jusqu'à 400 mètres ; il y a 3 quais de 350 mètres, les autres font plutôt 330 mètres, voire moins.

Les trains sont surtout limités par la gare de Rouen avec une longueur de 300 mètres ; passer à 400 mètres, c'est 33 % de capacité supplémentaire sans avoir mis un train de plus. C'est très important, donc on regarde dans quelle mesure c'est possible et souhaitable.

Nous avons étudié la possibilité d'allonger 6 voies à Paris Saint-Lazare, il y a du génie civil à faire mais cela paraît tout à fait faisable.

Olivier GUÉRIN : Nous allons prendre encore deux questions, puis nous passerons à la partie interventions.

Etienne VAN TORNHOUT : On constate qu'à Vernon, ils ne sont pas très contents, ils ont besoin que cela se modernise.

Autre constatation : avant, il y avait la SNCF, maintenant il y a le réseau ferré français ; le réseau ferré français a-t-il boosté la SNCF ? La SNCF est-elle contente de ne plus avoir à gérer tous ces problèmes-là ?

Je sais que cette double question est embêtante, mais si vous voulez me répondre...

Olivier GUÉRIN : Il y a actuellement des Assises ferroviaires, on discute de ces problèmes ; cela dépasse le cadre de notre débat et je vous propose de rester sur cette ligne nouvelle.

(Applaudissements)

Nous avons des questions écrites.

Pierre-Gérard MERLETTE : Trois questions très précises, auxquelles vous aurez du mal à répondre...

- « *A quel endroit précis la ligne LNPN franchit-elle la Vallée de l'Eure et de quelle façon, au ras du sol ou en viaduc ?* » (Question de Monsieur BARBIER, de Gadancourt).
- « *Les tracés précis de la ligne solutions A, B, C, ont-ils été étudiés ? Le train passe-t-il près de chez moi ?* » (Question de Monsieur HÉRION*, de Saint-Vincent-des-Bois).
- « *Avez-vous une idée du tracé sur le territoire de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure pour les scénarios A et C ? Hypothèse nécessaire pour le chiffrage.* » (Question de Monsieur Yannick LE SCIELLOUR, de Douains).

Philippe ADAM : J'ai déjà répondu à la question en disant qu'aujourd'hui nous ne connaissons pas le tracé.

Sur les scénarios A et C : il est clair que dans ces scénarios, avec l'idée de privilégier le moindre impact sur l'environnement et l'agriculture, nous rechercherions probablement un tracé proche de l'autoroute, mais cela ne veut pas dire qu'un tel tracé serait choisi in fine.

Arnaud BINARD, Saint-Pierre-du-Vauvray : Bonjour, Monsieur avait posé une question sur le financement qui sera supporté par la collectivité. Quel sera l'impact de la LNPN sur le prix du titre de transport ?

Jean-Damien PONCET : Le financement d'une ligne est assuré par les voyageurs...

Olivier GUÉRIN : Pardon, peut-on rester juste sur la tarification, pour que ce soit rapide ?

Jean-Damien PONCET : Juste sur la tarification ?

Olivier GUÉRIN : Des réponses ont été données sur le financement, il y aura une réunion à Paris, le 17 janvier, ce sujet sera traité complètement ; la réunion sera retransmise par Internet et vous pourrez intervenir en direct.

Jean-Damien PONCET : Le financement, c'est soit les voyageurs, soit les contribuables, et c'est de plus en plus les contribuables.

Concernant les évolutions de tarification, on n'est pas dans un schéma classique de LGV, pour plusieurs raisons que l'on a déjà dites, mais aussi parce que les lignes font l'objet de conventions entre le transporteur ferroviaire, donc la SNCF, et des autorités organisatrices de transport. Cette situation initiale n'était pas observée dans les projets habituels de lignes à grande vitesse.

Un arbitrage sera fait par ces autorités organisatrices pour savoir si elles subventionneront plus fort le billet de train, ou si elles subventionneront plus fort l'infrastructure. Je n'en dirai pas plus.

L'évolution du prix du billet : dans les expériences de LGV classiques (encore une fois, ce n'est pas le cas) le voyageur gagne du temps et accepte (les trains sont pleins) de payer un peu plus cher pour gagner ce temps. C'est un calcul en fonction de la minute gagnée, par exemple, qui peut être fait.

Concernant le projet LNPN, il n'y aura pas une situation unique, il y aura des liaisons sur lesquelles beaucoup de temps sera gagné (Caen, Le Havre, Rouen) et des liaisons sur lesquelles peu de temps sera gagné. Par exemple, pour Vernon ou pour Mantes, dont on a beaucoup parlé ce soir, il y aura surtout des gains de régularité.

Jusqu'à présent, il n'y a pas d'expérience en France où l'on fait payer à l'usager des gains de régularité. On peut donc supposer que le tarif entre Paris et Vernon ne devrait pas changer beaucoup.

Ce ne sont que des suppositions.

Olivier GUÉRIN : Nous passons à la partie des interventions un peu plus longues, où les personnes auront jusqu'à 3 minutes (le compteur étant là).

Sophie OZANNE : Je vais intervenir pour le Nouveau Parti Anticapitaliste.

(Protestations)

Bonsoir à tous et à toutes. En 3 minutes, ce sera assez court donc je vous invite à lire notre cahier d'acteur qui sera beaucoup plus détaillé.

Nous contestons l'intérêt général de ce projet, nous pensons qu'en période de crise aiguë comme celle que nous vivons aujourd'hui, il y a autre chose à faire que dépenser autant d'argent ; en période de crise où les salariés, les privés d'emploi, prennent des coups de tous les côtés, il y a autre chose à faire que dépenser autant d'argent pour gagner du temps.

Le cinquième objectif du projet est « faire gagner du temps ». Pour quoi faire ? Les promoteurs nous proposent pour gagner du temps (c'est si important) de dévaster l'environnement, tout simplement ; de découper des espaces forestiers, d'impacter la faune, de défigurer des paysages et de sacrifier les terres agricoles.

Je rappelle que chaque jour en France, 236 hectares d'espaces naturels et de terres agricoles disparaissent. A ce rythme-là, des experts n'hésitent pas à dire qu'à partir de 2050 la France ne sera plus en autonomie alimentaire et que l'on sera obligé d'importer des denrées alimentaires pour nourrir la population. Ces chiffres font réfléchir.

Pour quoi faire ce train, et pour qui ? C'est la deuxième question.

On a beau l'appeler comme on veut : LGV, LNPN, etc., c'est quand même un train à grande vitesse. Quand on voit que la grande vitesse va s'arrêter à La Défense, qui est le grand pôle financier français, on comprend tout de suite à qui s'adresse en priorité ce nouveau train.

Je reprends à mon compte, et le NPA défend complètement, les quatre objectifs défendus dans le projet...

Xavier AGUSTI, Vernon : Qui va travailler en métro ? Les travailleurs !

Sophie OZANNE : Vous permettez, Monsieur, que je termine tranquillement ?

Les quatre objectifs défendus dans le projet, qui sont :

- Augmenter le nombre de dessertes : nous y sommes tout à fait favorables, et pas besoin de grande vitesse pour cela.
- Améliorer l'attractivité, la ponctualité et le confort : qui serait contre ?
- Développer des modes de transport plus économes en énergie : encore une fois, pas besoin de LNPN pour cela.
- Développer la zone portuaire du Havre grâce au fret ferroviaire : je rappelle que le fret ferroviaire coûte 3 à 4 fois moins cher que le fret routier et autoroutier.

Il y a donc des intérêts à développer ces quatre objectifs.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, Madame ?

Sophie OZANNE : Je conclus. En période de crise, s'il y a autant d'argent à dépenser cela doit être plutôt utilisé pour améliorer la vie quotidienne des gens et des usagers, c'est-à-dire en priorité développer des lignes nouvelles, construire des lignes nouvelles dans le Mantois (comme vous l'avez expliqué, cela paraît indispensable) mais aussi pour améliorer l'existant : des trains en nombre suffisant, avec du personnel qualifié en nombre suffisant également.

(Applaudissements)

Wenceslas de LOBKOWICZ, Breuilpont : Bonsoir, nous avons à peu près compris que l'on gagnerait quelques minutes avec la ligne nouvelle ; la véritable question est « comment ? », d'où cet exercice, à une époque malheureusement caractérisée par une crise financière et de graves déficits publics qu'il convient de combler.

Ma première question concerne le coût.

D'abord, le coût financier. On a posé une question tout à l'heure, je constate que l'on n'a pas obtenu de réponse convaincante. Je rappelle uniquement : 6 à 10 milliards pour au-delà de Mantes, et 5 milliards avant. Ce ne sont pas des improvisations qui permettront de mobiliser des concours financiers de cette nature.

C'est ensuite le coût en temps. Je suis particulièrement préoccupé par la situation des gares normandes, qui sont avant le premier arrêt en Normandie, qui risquent d'être face à des temps de transport supérieurs à ce qui est subi actuellement. Je pense en particulier à la gare de Bueil. Je voudrais savoir ce qui est fait pour les usagers de la gare de Bueil, leur dira-t-on d'aller en vélo ou en voiture à Mantes, Vernon, ou Evreux et donc de mettre beaucoup plus de temps qu'actuellement ?

Ma deuxième question concerne les conséquences pour la collectivité.

La Chambre d'Agriculture a mis en lumière à juste titre, dans son cahier d'acteur, qu'il fallait limiter l'emprise sur le foncier. Cela concerne évidemment les terres agricoles productrices, mais également les forêts.

Une question a été posée tout à l'heure, on nous a expliqué – j'en ai pris note – que les forestiers seraient les premiers destinataires des faire-part de décès des forêts. Au-delà de ce faire-part de décès qui ne servira strictement à rien, je vous pose une autre question, en termes d'argent public.

Quand on regarde les trois scénarii envisagés, pour la traversée de l'Eure, des massifs forestiers sont manifestement menacés, si ce n'est pas l'un c'est l'autre, ce qui est sûr, c'est qu'il y aura des dégâts. Or ces forêts font l'objet d'un reboisement très important depuis des années, mené souvent avec le concours de fonds publics. Cela se traduit par des engagements contractuels réciproques entre les parties.

Y aurait-il deux poids, deux mesures ? D'une part, des engagements qui devraient être respectés par ceux qui reboisent et maintiennent une forêt ; d'autre part, la possibilité unilatérale pour la puissance publique de se dégager des engagements qu'elle a acceptés ?

Comment garantir que l'investissement public pour le maintien des forêts sera maintenu et que cela ne conduira pas à leur disparition ? En d'autres termes, n'y a-t-il pas là aussi une exigence de cohérence dans l'emploi de l'argent public ?

Cela fait trois minutes, pile. Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Monsieur, votre question est intéressante ; juste une question, si vous permettez : pouvez-vous nous dire dans quel secteur d'activité vous intervenez, pour que ce nous en prenions note dans notre compte rendu, si vous acceptez ?

Wenceslas de LOBKOWICZ : Fonctionnaire européen. Vous ne vous y attendiez pas.

(Rires)

Olivier GUÉRIN : Une réponse de RFF ?

Philippe ADAM : Je peux répondre sur la question de Bueil. Je maintiens qu'au travers du projet LNPN, nous avons veillé à ce qu'aucun territoire ne voie sa desserte se dégrader ; au contraire.

Celle de Bueil se fera par l'intermédiaire de la ligne nouvelle entre Paris et Mantes. Je montre à nouveau une illustration. Donc, ligne nouvelle jusqu'à Mantes et comme aujourd'hui, desserte de Bréval, de Bueil et d'Evreux, donc avec le gain de temps de 4 minutes permis par la ligne nouvelle, mais aussi du fait de la capacité nouvelle offerte par la LNPN, la possibilité d'avoir plus de trains vers cette destination. Passer de 1 à 2 trains par heure pourrait être un objectif.

Wenceslas de LOBKOWICZ : Mais par rapport au temps actuel ? C'est ce qui est important.

Philippe ADAM : Un gain de 4 minutes.

Wenceslas de LOBKOWICZ : ...l'Etat sera-t-il unilatéralement désengagé de ses engagements pris dans le passé ? Il y aurait deux poids, deux mesures : dans un engagement contractuel les deux parties doivent respecter les engagements ; l'un serait maintenu dans ses engagements et l'autre pourrait s'en dégager unilatéralement, au plus grand désavantage non seulement de ceux qui se sont engagés envers l'Etat, mais aussi de ceux qui travaillent pour la collectivité. Dans une certaine mesure, mieux vaut construire des gratte-ciel que de faire des forêts, de nos jours !

Jean-Damien PONCET : Je pense que la question est suffisamment pointue pour être renvoyée à la réunion thématique « Environnement et agriculture » prévue le 12 janvier à Evreux.

Je me limiterai à une réponse un peu plus générale. Vous citez avec force détails un cas que vous connaissez ; j'ai tendance à dire (je suis très honnête et sincère) qu'un projet comme celui-là rencontre sur tous les mètres de son parcours des territoires sur lesquels il s'est passé quelque chose avant qu'il arrive. Donc, il y a des tas de cas. Cela se produit d'ailleurs pour chaque projet d'infrastructure.

L'Europe finance des projets d'infrastructures et je pense que depuis longtemps l'Europe a réglé ce cas de conscience, qui est : ramener un projet sur un territoire sur lequel auparavant d'autres choses se sont passées.

Je vous propose donc un renvoi sur la réunion thématique.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que cette réunion sur les impacts sur l'agriculture et l'environnement aura lieu le 12 janvier, à Evreux.

Xavier AGUSTI : Bonjour, j'ai un certain nombre de choses à dire ; la première est sur la concertation elle-même. Ne peut-elle pas être plus importante, s'étaler un peu plus non pas dans le temps mais dans les territoires ? Cela me semble important, parce que c'est bien de faire un grand soir comme cela, avec beaucoup de monde dans une réunion, mais je pense que des réunions plus petites peuvent être plus constructives, parce que beaucoup plus de monde pourrait intervenir.

Ma deuxième question est : quelle est la véritable autorité ?

Je reviens à la première intervention sur le Grand Paris : Paris n'a pas de port et doit en avoir un, donc ce sera Le Havre et Le Havre sera à côté de Paris, donc il y aura un grand train entre les deux villes.

Entre-temps, on s'est aperçu qu'il y avait Rouen, Caen, et d'autres villes intermédiaires.

Quelle est l'autorité véritable ? La décision n'est-elle pas déjà prise au niveau de l'Elysée, au niveau d'un certain nombre de décideurs, sur ce qu'on va réellement faire sur cette ligne ? N'est-on pas en train de faire une espèce de consultation, qui n'est pas une « consultation action » qui débouchera sur quelque chose, bien que des projets alternatifs nous soient présentés ?

La troisième question : on parle beaucoup de lignes concernant Rouen... On parle de la ligne Evreux, je suppose donc Caen-Cherbourg ; que devient la ligne Paris-Granville qui existe dans le sud du département ?

La quatrième question : a-t-on prévu un développement économique dans ce schéma ? L'implantation d'entreprises dans les secteurs, les liaisons ferroviaires avec le fret, notamment en lien avec le développement de la filière fluviale qui va énormément se développer dans les années à venir avec l'ouverture du canal Seine-Nord en 2017 : a-t-on prévu quelque chose dans ces liaisons-là ?

Je sais que cela fera partie d'un débat sur le fret, mais je pose quand même la question aujourd'hui.

Une autre question concerne Mantes. Je suis désolé pour beaucoup de personnes mais à Mantes il y a aussi beaucoup de monde qui va travailler en prenant la liaison qui va vers le sud-ouest, notamment vers Plaisir, et il y a des correspondances. Celle de Mantes vers la Gare Montparnasse existe, elle dessert tout le sud-ouest de l'Ile-de-France ; des gens habitent ici et vont travailler vers Plaisir et tous les trains ne vont pas directement vers Paris Saint-Lazare.

Cela amène à l'autre question, celle de La Défense. Je l'ai un peu hurlé tout à l'heure parce que cela me fait « braire » que l'on dise que La Défense est un grand centre capitalistique ; certes, mais près de 200.000 personnes travaillent dans tout le secteur, donc il faut le desservir.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Xavier AGUSTI : La dernière question : comment cette ligne sera-t-elle financée ? Est-ce que ce sera un partenariat public-privé ? Ou un financement public ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Quelques indications d'abord sur la concertation. Le débat public dure – on vous l'a indiqué – du 3 octobre au 3 février ; nous tiendrons plus de 25 réunions, ce qui est beaucoup pour la petite Commission que nous sommes. Nous n'avons pas pu aller dans toutes les communes, nous avons essayé de répondre aux demandes qui nous étaient présentées et je pense que l'assistance, ce soir comme à d'autres réunions, montre l'intérêt pour ce débat.

Ce débat n'est pas seulement lors de ces réunions ; ce n'est pas forcément accessible à tous mais il peut se continuer par Internet, dans les forums de discussion et lors des réunions thématiques qui seront diffusées.

La concertation – RFF donnera des indications complémentaires – se poursuivra après le débat public lui-même, sachant qu'après le débat il y aura une décision de RFF sur la suite à donner à ce projet. Actuellement, la décision de RFF n'est pas prise sur cette suite.

Jean-Damien PONCET : Je voudrais rappeler qu'un certain nombre de démarches vont se rencontrer.

Concernant ce qui a été dit sur le financement dans lequel il ne faut pas improviser : il faut parler d'abord des finalités d'un projet, de ses implications, discuter de l'opportunité, théoriquement, avant de parler du financement. Il se trouve que l'on parle déjà du financement de ce projet parce qu'une Mission de financement a été mise en place pour y réfléchir. Cette mission travaille et rendra son rapport au Ministre en février.

Dans le cadre du débat public, une réunion thématique sur ce sujet aura lieu le 17 janvier, à Paris.

Sur la question de l'autorité véritable et de la décision déjà prise, il n'y a pas de mystère : il y a un projet du Grand Paris, dans le cadre duquel ce projet LNPN a été relancé, et un Commissaire Général a été nommé pour travailler au développement de la Vallée de la Seine.

Cela veut bien dire que ce projet n'est pas déconnecté des objectifs de développement, mais au contraire s'inscrit dans une approche, qui ne relève pas des compétences de RFF, mais attendons de voir ce que le Commissaire en question proposera.

Olivier GUÉRIN : La décision a-t-elle déjà été prise ?

Jean-Damien PONCET : La décision est indissociable des propositions du Commissaire. S'il s'avère finalement que tout cela n'était qu'une baudruche, que cela n'a pas d'intérêt et que des ports existent à l'estuaire de la Seine, il ne se passera peut-être rien.

Si à l'inverse, l'idée est consolidée et des programmes d'action et de développement peuvent être identifiés, cela ne peut qu'aller dans le sens de justifier le projet ; justification qui viendrait compléter celles qui auront été débattues au moment du débat public.

Il y a donc bien plusieurs démarches, qui vont se rencontrer à un moment donné. Ensuite, il faudra encore traiter la question de la disponibilité financière, comme vous l'avez dit.

Vous avez demandé s'il y aurait un PPP (partenariat public-privé) : cette modalité peut prendre deux formes. L'une, relativement traditionnelle, est la concession ; l'autre est un peu plus nouvelle en France, c'est le contrat de partenariat. Il n'y a pas d'a priori sur cette question.

Jusqu'à présent, RFF a fait des projets soit en maîtrise d'ouvrage directe, soit en concession, soit en contrat de partenariat (un seul en contrat de partenariat : Bretagne Pays-de-Loire). Pour la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, cette éventualité fait partie de la panoplie, sans que l'on puisse dire aujourd'hui si ce sera la bonne solution ou non. Si un jour cette solution devait être retenue, cela ne serait qu'après un examen très précis des avantages et des éventuels inconvénients de la formule.

Les collectivités territoriales : les Régions, les Départements, les Communautés d'agglomération, les Villes, qui le voudront, pourront participer au financement du projet dans la mesure où ils considéreront que ce projet est bénéfique pour leur développement et qu'ils peuvent en attendre des retours positifs. Je ne fais pas là un appel au peuple, il n'est pas du tout de ma compétence, ni de celle de RFF, d'aller chercher cet argent-là

Pour ce qui concerne RFF, sa participation au projet sera à hauteur des perspectives de péages supplémentaires que le projet pourra lui procurer. C'est gravé dans le marbre du décret de création de RFF, cet article du décret a pour but que RFF ne puisse pas augmenter sa dette (qui est importante comme vous le savez) en investissant sans perspectives de retour.

Olivier GUÉRIN : Paris-Granville ?

Philippe ADAM : C'est un peu à côté de notre sujet, qui est plutôt Paris-Cherbourg, Paris-Le Havre.

Concernant Paris-Granville, au début, la question a été posée : pourrait-on imaginer d'aller à Granville par la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ; on n'arrive pas forcément à un temps meilleur que par la ligne actuelle, donc l'idée est plutôt de concentrer les efforts sur la ligne actuelle. La Région Basse-Normandie notamment va consentir un effort très important en termes de matériels roulants pour fiabiliser et moderniser la ligne Paris-Granville, mais d'autres actions plus ponctuelles sur l'infrastructure pourront porter leurs fruits sur cette ligne. Mais, on est en-dehors du sujet LNPN.

Gilles TREUIL, Président de la Chambre de Commerce de l'Eure : Bonjour, je pense que c'est une chance exceptionnelle que ce projet se présente à nous, pour le développement de notre département et de notre société.

Je crois que l'on ne peut pas imaginer d'avenir sans passer par des systèmes de mégapoles qui vont aussi vers l'environnement. Je pense que l'on ne peut pas revenir en arrière.

Je me félicite que ce projet nous soit présenté. Il faut vraiment que tous les acteurs économiques et tous les acteurs de ce département se mobilisent pour pousser vraiment ce projet, on a besoin de vous.

Les emplois ne pourront pas se développer dans notre département si nous n'avons pas de voies de communication performantes.

La Chambre de Commerce soutient ce projet, avec l'ensemble du monde économique ; nous avons réuni 500 entreprises qui nous soutiennent à travers « Eure-Normandie + ». Peu importe le trajet, bien évidemment nous avons un choix de tracé mais l'important est que ce projet soit réalisé. Merci.

Jérôme BOURLET, Conseiller Régional Europe Ecologie Les Verts : Je me permets d'intervenir au sujet de la présentation de notre cahier d'acteur. Sa spécificité (vous n'en trouverez pas de nombreux autres en ce sens) est d'avoir été réalisé avec les Groupes des trois régions. Nous avons répondu à la demande du Maître d'ouvrage en ayant des propositions communes au Conseil Régional de Basse-Normandie, de Haute-Normandie, et de la région Ile-de-France.

Ce qui m'interpelle dans ce débat et dans ce projet, c'est qu'il y a bien une urgence pour les usagers du train de Vernon, on l'a senti dans la salle ce soir. On le voit bien. J'utilise le train à partir de Val-de-Reuil, bien souvent il y a des problèmes et c'est en effet pénible. C'est là où la réponse proposée ici est doublement problématique.

Premièrement, concernant ce qui a été évoqué au sujet du SNIT ; une version du SNIT est sortie le 17 novembre, où Monsieur le Premier ministre rappelait l'obligation d'une certaine condition : avoir une évaluation socioéconomique approfondie, ce qu'Europe Ecologie avait demandé d'avoir assez rapidement. Pour l'instant, à moins qu'elle soit parue dernièrement, nous ne l'avons pas encore vue.

L'ensemble des projets qui seront abordés dans le SNIT seront conditionnés par cette étude, que nous n'avons pas pour le moment.

Le deuxième problème a été évoqué par Monsieur, au niveau du financement : quelle part RFF sera-t-il capable d'apporter dans ce projet ? Il a bien signalé que cette part serait fixée par rapport aux retours des locations de sillons.

Je me permets de faire un petit point sur ce que vous disiez tout à l'heure au sujet du coût du ticket de l'utilisateur : en tant que Région (donc là, Conseil Régional et AOT), il est bien évident que si l'on a deux lignes à gérer, avec la problématique de savoir quel type de train, si l'on veut avoir des Intercités ou des TER sur les lignes, cela veut dire que forcément derrière, quelqu'un devra payer. Alors, quand Monsieur explique que la Région, qui est contrainte au niveau de ses financements, devra intervenir aussi bien au niveau de l'infrastructure qu'au niveau du coût de l'utilisateur ; à un moment donné ce n'est pas une question de choix, mais une question d'impossibilité. Donc, il faudra en effet trancher.

La dernière problématique, que j'évoquais en introduction, est l'urgence. Mon principal reproche est que ce projet provient d'une déclaration de Monsieur SARKOZY, en visite en Haute-Normandie. Mais, en envoyant le débat sur ce projet global, on ne répond pas à une urgence, qu'il serait possible de résoudre en un temps éclair. Nous connaissons tous la problématique, elle a été évoquée ce soir, c'est le doublement du Mantois, c'est le nœud de la gare de Rouen ; on sait le chiffrer : à peu près 5 milliards d'euros.

Ma demande est très simple. Il ne faut pas avoir une vision globale du projet, mais partir vers un phasage, qui nous permettra d'avoir une réalisation financière, par morceau, de ce projet, et qui répondra à l'urgence des utilisateurs.

Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous donner des indications sur l'évaluation socioéconomique ? Il y en a une qui est présentée dans le dossier du Maître d'ouvrage, je pense que vous l'avez lue, même si elle est incomplète. Pouvez-vous donner quelques indications à ce sujet ?

Jean-Damien PONCET : Bien sûr. Il y a effectivement une évaluation socioéconomique dans le dossier, elle a été faite selon la méthode de l'instruction-cadre ministérielle. Je passe les détails. Il faut savoir que cette instruction-cadre prévoit aussi une autre méthode, qui est un peu à titre expérimental et que l'on a commencé à utiliser.

Ni l'une, ni l'autre, des deux méthodes, ne permet de traiter correctement les problèmes d'amélioration de la régularité, à tel point que sur un projet comme Eole par exemple, un Comité scientifique a été mis en place ; sur le projet d'interconnexion Sud également, un Comité scientifique a été mis en place. C'est pour essayer d'avoir une évaluation économique pertinente de projets qui ne sont pas les lignes classiques dans lesquelles il est facile de dire qu'il y a tant de voyageurs, qui gagnent tant d'heures, et que donc l'avantage socioéconomique est de tant : on en sort un pourcentage et on dit « il faut le faire ».

Ici, les sujets sont très différents, car pour une partie le projet s'apparente à un projet en région francilienne, dans laquelle on ne fait pas d'évaluation socioéconomique, sauf dans certains cas, et cela n'empêche pas de faire le projet quand même... Il ne suffit pas que dans le SNIT il soit dit qu'il faut faire des évaluations socioéconomiques, pour que l'on sache comment les faire.

Deuxièmement, ces évaluations ne sauront jamais tenir compte de l'ambition de développement qui est mis en avant pour justifier le projet, donc là il y a un vrai problème de choix politique.

Vous dites que les Régions ne vont pas payer deux fois : une fois pour l'infrastructure, une fois pour les usagers ; je n'en sais rien, les Régions étaient dans le Comité de pilotage, elles sont parfaitement associées à la définition de ce projet, et le moment venu elles seront associées au financement de ce projet ; elles l'ont déjà annoncé.

Aujourd'hui, les régions paient pour les Transports Express Régionaux. Il faut avoir quelques chiffres en tête. Je crois que les usagers des Transports Express Régionaux paient moins de 30 % ou environ 30 %, du coût, ne serait-ce que d'exploitation des trains. Ce coût inclut quand même un péage sur des infrastructures amorties depuis longtemps. Donc, si l'on transfère cela sur des lignes nouvelles, l'équation se dégrade un peu.

Vous avez raison d'en être inquiet, mais aujourd'hui les Régions acceptent de payer déjà 70 % du coût de ces transports. A partir du moment où elles l'acceptent, il ne m'appartient pas de savoir si elles accepteront d'en payer 75 %, je n'en sais rien du tout.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous revenir à l'évaluation socioéconomique ?

Jean-Damien PONCET : Je crois que sur l'évaluation socioéconomique, j'ai dit à peu près tout ce que j'avais à dire.

Olivier GUÉRIN : Et quel est le bilan ?

Jean-Damien PONCET : Il y a plusieurs méthodes et tout n'est pas évalué, donc ce qui apparaît dans le dossier, c'est l'évaluation au sens « habituel » mais insuffisant du terme, qui montre un équilibre avec les avantages socioéconomiques que sont les gains de temps, les avantages liés au transfert modal entre la route et le ferroviaire. Un certain nombre d'avantages sont également explicités, ligne par ligne.

Ces avantages équilibrent tout juste l'inconvénient, qui est de devoir investir ; on pourrait donc dire que cela ne vaut pas la peine de faire le projet, sauf que dans les avantages on n'a pas compté les gains de régularité, ni tout ce que permettra le fait de libérer des sillons pour développer les RER et redéployer les systèmes RER, comme on l'a un peu expliqué dans la présentation.

On n'a pas compté les avantages économiques liés au fret, là aussi il y a un sujet méthodologique. Si l'on transfère des conteneurs d'un camion sur un train, on sait à peu près ce que cela procurera comme avantages, par exemple en termes d'effet de serre ; mais si l'on dit que le train permet au port de se développer, et donc derrière le port, dans l'hinterland, cela permet la création d'emplois dans la logistique, on ne sait pas l'évaluer en termes socioéconomiques classiques.

Donc, on a laissé des lignes vides, simplement pour dire qu'il y a d'énormes avantages – c'est en tout cas le postulat de toute la démarche « développement de l'Axe Seine » – à développer les capacités de transport et la fiabilité des transports, aussi bien de voyageurs que de marchandises, sur la Vallée de la Seine.

Olivier GUÉRIN : Merci. Vous trouverez ces éléments page 105 du dossier du Maître d'ouvrage.

Un intervenant, Association Vernon-Défis : Je prends la parole parce que notre association, Vernon-Défis, qui est une association politique locale, a rédigé un cahier d'acteur.

Cette ligne est une ligne de transport, mais aussi un élément structurant du projet du Grand Paris, et je regrette un peu que les grands élus (je les appellerai ainsi) de l'ensemble du territoire, aient escamoté le débat sur notre devenir, sur ce schéma d'aménagement, pour le focaliser sur les variantes, les différents tracés, les différents scénarios. Ce schéma d'aménagement, beaucoup plus que la ligne de transport à mon avis, va impacter notre avenir.

Avant de prendre position aussi rapidement sur le sujet, il aurait été bon de réfléchir un peu au bilan avantages/coûts d'un tel projet.

La première question : ce projet, c'est celui du Grand Paris, version ATTALI-GRUMBACH-SARKOZY ; le but est de faire de Paris une mégalopole. Est-ce un projet que les citoyens doivent partager ? Je vous rappelle qu'il y avait neuf autres scénarii pour le Grand Paris, les neuf autres ne voyaient pas le Grand Paris comme une mégalopole, ils voyaient au contraire Paris comme une ville où la qualité de vie serait améliorée.

Nous sommes dans une sorte d'engrenage, environ 18 % de la population française vit sur 3 % du territoire, en Ile-de-France, et on nous propose d'en mettre encore plus à l'intérieur et d'en faire encore plus déborder autour de ce territoire. Le débat est escamoté sur ce point.

Deuxièmement, sur l'aspect financier, vous le savez bien, la question des priorités, on est suffisamment revenu... Tout le monde l'a bien à l'esprit.

Le troisième point : les conséquences environnementales d'un tel projet, parce qu'il s'inscrit dans ce schéma, c'est la destruction définitive de l'estuaire de la Seine, c'est une balafre sur le

territoire, c'est 1.800 hectares de terres agricoles, naturelles, qui seront artificialisées. Je ne vois vraiment pas cela comme du Développement durable, et j'ai un peu de mal à comprendre que l'on s'enferme dans cette espèce de fuite en avant, qui me semble un peu suicidaire. Il y a un autre type de développement économique possible.

Sur les effets économiques d'un tel projet, je suis totalement en désaccord avec ce que vient de dire mon voisin, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Ce sera un investissement très important avec des effets multiplicateurs ; certes, c'est très bien, cela créera des emplois, de l'activité et du PIB, mais ce sont des effets à relativement court terme.

Une étude de « The Economist » (ce ne sont pas des écolos échevelés) de septembre 2011 fait un bilan de ces lignes, voici ce qui est dit : « *Ces lignes n'irriguent pas les territoires, elles les drainent* ».

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Un intervenant, Association Vernon-Défis : Elles ne dispersent pas la population, elles la concentrent au contraire, dans les grandes villes elles provoquent un aménagement ou un déménagement déséquilibré du territoire.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Nicolas CATTEAU, Association Vernon Train de Vie : Bonsoir, je suis un usager du train, et accessoirement adhérent à Vernon Train de Vie.

Vernon Train de Vie a aussi fait un cahier d'acteur, qui est disponible à l'entrée de la salle, si des personnes sont intéressées je les incite à y jeter un coup d'œil.

Je remercie la Commission Nationale du Débat Public d'avoir décidé de faire un débat à Vernon, apparemment cela intéresse beaucoup de monde. J'ai été un peu déçu dans le dossier de RFF – qui est bien fait – que la ville de Vernon ne soit pas plus prise en compte dans le projet, même si en effet Vernon n'aura pas de gare sur la LNPN. Les usagers ne demandent pas d'avoir une gare sur la LNPN.

Le territoire de la CAPE va être traversé de part en part, par la LNPN, donc même si l'on reste sur la ligne classique, on attend une attention particulière pour que le projet profite à tous les territoires normands, et pas seulement à ceux qui auront des gares sur la LNPN.

Petit historique :

Avant 2008 la situation était bonne à Vernon, avec un mélange de trains Transilien terminus Vernon, de trains TER et Intercités, et Vernon bénéficiait en grande partie de trains directs Paris-Vernon, sans arrêt à Mantes-la-Jolie.

Avec le cadencement : changement de rythme, pour l'intérêt général, et étant donné le manque d'infrastructures en Ile-de-France, on a un peu sacrifié Vernon puisque les trains Le Havre-Paris sont devenus directs. C'était une amélioration pour Le Havre et pour Rouen, mais à Vernon nous n'avons plus de trains directs le matin, nous en avons encore un petit peu le soir.

Futur proche, 2020 : RER E, alors là c'est la sanction, perte définitive de tous les trains directs, matin et soir, et en plus (je reviens sur Mantes-la-Jolie) il n'y aura que trois trains

directs de Mantes à Paris, par heure, dont deux venant de Vernon. C'est ce que nous aurons en 2020.

Le projet de RER E devait être fait pour La Défense, etc. ; cela apportera beaucoup de choses pour la région Ile-de-France, mais à Vernon (et même pour à Mantes) tout le monde va se précipiter dans les trois trains en heure de pointe, ce sera la « cata » ! J'ai du mal à imaginer. J'avais posé la question à l'époque, RFF avait répondu : « *Il n'y a pas de problème, puisque les Mantais justement prendront le RER E pour se rendre à Paris, la répartition se fera et donc les trains venant de la Haute-Normandie [payés par la Haute-Normandie] ne seront pas surchargés* ».

La LNPN arrive, du jour au lendemain à Mantes-la-Jolie l'estimation du besoin passe de trois à huit trains par heure, directs de Mantes à Paris. Donc, je m'étonne : il n'y avait pas plus de besoins que cela avec le RER E et avec la LNPN on fait plus que doubler le nombre de trains.

A Vernon, on pouvait espérer retrouver une situation un peu comme avant 2008, avec des trains directs : non ! Ce n'est pas prévu. Vous avez pu voir que les intérêts sont...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Nicolas CATTEAU : Pour conclure, est-il envisageable que la partie francilienne de la LNPN puisse être faite en même temps que l'arrivée du RER E ? En 2020, avec un RER E, 16 trains par heure entre Mantes et Poissy.

La situation actuelle n'est pas tenable. En 2020, il y aura encore plus d'usagers, ce ne sera pas tenable non plus. Est-il possible de faire en avance la première partie de la LNPN pour qu'elle soit réalisée en même temps, en 2020 ?

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Je ne vais quand même pas répondre que c'est notre souhait... Nous, l'équipe Projet, nous portons un projet et nous le défendons, nous souhaitons le faire le plus vite possible, donc c'est notre souhait ; mais cela ne relève pas de nous.

Je ne pense pas que cela puisse être fait en même temps, d'autant plus que le projet Eole avance vite, il y aura déjà l'enquête publique cette année, et sa planification est telle que si l'on voulait se synchroniser avec lui, il faudrait quasiment le faire retarder un peu.

Si le plan de financement est mis au point pour la LNPN, du point de vue des procédures administratives, on pourrait arriver à faire en sorte que le projet LNPN ne vienne pas trop loin derrière le projet Eole. C'est possible, mais je ne peux pas m'y engager ce soir.

Olivier GUÉRIN : Il y a peut-être des problèmes administratifs, mais aussi techniques : est-ce que techniquement cela pourrait marcher en même temps ? Vous avez parlé notamment de problèmes en Gare Saint-Lazare.

Philippe ADAM : Il y a un ordre entre les deux projets, Eole doit être fait avant la LNPN puisque pour pleinement utiliser la ligne il faut que les trains soient moins nombreux en Gare Saint-Lazare.

Ensuite, en général, pour ce genre de projet il ne faut pas moins d'une dizaine d'années, entre le débat public et la mise en œuvre. Cela dépendra de la mise en place des financements, de l'avancement technique. L'ordre de grandeur est au moins 10 ans ; si tout se passe bien cela peut être un peu après Eole, mais ce ne sera pas concomitant.

Olivier DUGAS, Architecte urbaniste : Je suis co-auteur de la proposition B, avec Antoine GRUMBACH et le Cabinet Arte, bien avant que RFF s'en soit saisi, c'est-à-dire aux mois de janvier/février de l'année dernière, sur une demande de la Ville d'Evreux et de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Je voudrais dire deux choses.

Premièrement, le projet n'est pas un projet GRUMBACH-SARKOZY. Nous sommes totalement hors de ces circuits politiques et la proposition a été faite sans que Monsieur SARKOZY au départ soit informé de quoi que ce soit sur ce sujet. Nous avons fait partie, comme les 10 autres équipes, de propositions tout à fait indépendantes, comme Jean NOUVEL, comme CASTRO, comme les autres.

Deuxièmement, l'idée repose sur le fait que les grandes villes, les grandes métropoles, ont toutes un port ; or Paris n'a pas de port en mer. L'idée n'est pas nouvelle, Napoléon I^{er} avait déjà dit « *le port de Paris sera Le Havre* », cette idée-là a bien marché, a rencontré des échos, et nous avons continué.

Cette idée est une grande idée, parce que c'est aussi l'arc de la Manche, avec l'ensemble des grands ports de la Manche : Hambourg, Anvers. Je rappelle qu'il y a un grand enjeu actuellement sur le territoire : la descente des marchandises d'Anvers vers Paris, par l'intermédiaire du canal Nord. Nous devons arriver à faire avancer le plus vite possible les marchandises du Havre vers l'Europe centrale, car c'est d'Anvers que ces marchandises se déversent à l'heure actuelle. C'est donc extrêmement important.

Il y a Hambourg, Anvers, pourquoi le feraient-ils et pas nous ? Je vous rappelle que Le Havre souffre d'une grave crise économique et que sa population... Je finis avec l'arc, si vous le permettez. La grande question était tout l'arc de la Manche, sur laquelle il y a les plus gros trafics de bateaux actuellement, dans des circuits mondiaux. C'est une question internationale, pas seulement nationale.

Dans les propositions, le train était un des arguments du développement continu entre Le Havre et Paris, et non pas l'argument majeur (d'ailleurs il passait au nord, et pas au sud de la Seine). Ce développement n'était pas un développement – comme cela vient d'être dit – de masse, car on sait très bien que la population française ne va pas augmenter d'un coup et qu'on ne va pas remplir Paris tout à coup avec des dizaines de millions d'habitants, donc c'était un développement nuancé, cadencé, en laissant de grands espaces respirer, ce qui était justement la situation de Vernon.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Olivier DUGAS : Je conclus sur une chose : ce travail ne peut se continuer que par phase, et par concertations successives, notamment sur la séquence qui part de Val-de-Reuil, sur laquelle peu de choses ont été faites. Nous avons donc proposé la déviation de la LNPN sur Evreux, pour qu'à un moment donné, dans l'Eure, il y ait un point de fixation de cette infrastructure. Jusqu'à maintenant, elle passait tout droit, et elle allait directement de Mantes jusqu'à Rouen. C'est simplement un premier chemin...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Olivier DUGAS : Je conclus en appelant l'ensemble des forces de l'Eure à se réunir, se concerter, et avancer, peut-être dans une autre proposition ou des propositions complémentaires sur un grand projet, qui sera un projet culturel.

Je pense que cette séquence mérite un grand projet culturel, un grand projet comme on l'a vu dans certaines villes, qui ont basculé avec des projets culturels, comme Bilbao, etc. Je pense que...

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous sommes un peu loin de la voie ferrée maintenant.

Olivier DUGAS : Une seconde ; je pense que Vernon, et Giverny avec les Impressionnistes, sont capables d'accueillir ce grand projet culturel.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Didier JAUMET, Association Vernon Train de Vie : Je vais reprendre un peu ce qu'a dit Nicolas CATTEAU, de notre association, pour préciser que notre association est très favorable en effet – comme vous le verrez dans le cahier d'acteur à l'entrée – à ce que la priorité soit donnée aux tunnels dans le Mantois.

C'est une voie nouvelle, on a parlé de gain de vitesse, mais on sait que le problème de Vernon n'est pas seulement le gain de vitesse, mais la régularité, et nous voudrions insister un peu là-dessus. Le seul moyen de gagner en régularité et en ponctualité, c'est la voie nouvelle dans le Mantois. C'est indispensable.

J'insiste, Nicolas l'a dit aussi, la desserte avec le RER E sera très mauvaise dans quelques années, il y aura le bouchon à Mantes qui a été évoqué, mais c'est aussi la multiplication des trains omnibus, avec parfois six arrêts en Ile-de-France, c'est beaucoup plus que ce que prévoit la LNPN. Nous avons donc un intérêt à ce que cette phase du projet dans l'Ile-de-France se fasse très rapidement, car c'est la seule qui permet de rapprocher Vernon de Paris, moyennant éventuellement un arrêt à La Défense. Nous y sommes favorables car un quart des usagers de Vernon sont intéressés par le secteur de La Défense et des Hauts-de-Seine, cela a été dit tout à l'heure.

Un arrêt à La Défense, c'est 5 minutes de trajet en plus, en effet, mais on considère que c'est la contrepartie d'une amélioration pour un quart de la population, et peut-être plus un peu plus tard. On ne peut donc pas passer à côté de cette amélioration.

Concernant la desserte de Vernon, il est très important d'avoir un équilibre, comme cela est dit dans le dossier rédigé par RFF : la LNPN doit profiter à tout le monde et pour ce faire, il faut des trains directs à Vernon. Vous direz peut-être que c'est une obsession, mais en effet le train direct est aussi une garantie de qualité de transport.

Vernon a bénéficié jusqu'à présent d'avantages liés au fait d'être sur une grande ligne. Il y a des trains Transilien, bien entendu, il faut qu'il y en ait encore parce qu'il faut préserver la desserte des gares intermédiaires, mais la « qualité grande ligne » passe par les trains directs, sans arrêt à Mantes.

Dans le document rédigé, page 53, il y a huit trains directs Mantes-Paris, il n'y en a pas un seul pour Vernon, alors que la gare de Mantes, c'est trois fois le trafic de Vernon, et pas huit fois. Un équilibre est à restaurer, c'est très important.

(Applaudissements)

Philippe NGUYEN THANH : Si vous permettez, un petit mot du maire de Vernon ; j'ai beaucoup de choses à dire mais elles ont déjà été toutes dites. Je vois surtout qu'il y a une grande inquiétude de tout le monde, à part quelques uns qui sont très optimistes.

Je comprends cette inquiétude. J'ai participé à un certain nombre de réunions en aval, sur cette ligne nouvelle mais aussi sur le Grand Paris, et il est vrai qu'il faut reprendre les objectifs qui ont été déclinés au départ.

Il faut rappeler l'objectif principal, qui a été dit à un moment donné, même si vous pensez que c'est de la politique : on voulait arriver au Havre en 1 h 15. C'était une hérésie à la fois

environnementale, et technique : il aurait fallu commencer à freiner 10 mn après le départ. Je crois qu'il ne faut pas oublier que l'objectif principal initial était celui-là.

D'autres objectifs nous ont été déclinés... J'ai été assez marqué par la façon dont Monsieur PONCET l'a présenté, il a parlé du temps de voyage entre les différentes gares très importantes de la région : Le Havre, Rouen, éventuellement Evreux, mais sans citer Vernon ; c'est normal, dans ce projet-là, Vernon n'a pas sa place. Cela n'a aucun intérêt pour nous, aucun intérêt !

Le seul intérêt éventuel serait – on avait commencé à le travailler avec le Conseil Général – un intérêt de territoire : à un moment donné, on peut entendre qu'à la fois le travail, le développement économique, nécessitent que l'on ait une vision globale par rapport aux territoires eurois et normands. A ce titre-là, nous pouvons nous intéresser à cette ligne nouvelle, en disant qu'il y aura une amélioration de la circulation, peut-être vers les ports ; cela peut avoir un intérêt économique pour la région.

Mais il faut que l'on pense aussi un peu à nous, les Vernonnais. J'entends bien tout ce qui a été dit par Vernon Train de Vie, je salue l'analyse pertinente qu'ils ont faite sur de vraies menaces et de vraies inquiétudes qu'il y a, sur la diminution de la fréquence et sur des choses promises que l'on n'est pas sûr de voir arriver.

Je crois qu'il faut garder cela en tête ; en tant que maire de Vernon je le défendrai le plus possible, vous me retrouverez en permanence dans les discussions pour dire qu'il ne suffit pas que le territoire soit traversé, presque transpercé, sans que l'on ait un retour sur investissement, ou désinvestissement.

Différentes demandes remontées à chaque fois ont fait que le projet a été un peu modifié. Au départ c'était 1 h 15, tout le monde s'en préoccupait mais il est vrai que ce n'était pas réalisable, mais en plus tous les territoires ont commencé à voir les désagréments qui allaient se passer.

Donc, à la fois avec les terres agricoles et les villages qui seront traversés, avec le fait qu'aucun train ne s'arrêtera chez nous, il faut se battre pour avoir de vraies compensations pour notre territoire, avoir de vraies assurances concernant l'amélioration du transit.

Il y a une autre inquiétude et on ne peut pas accepter ce qui nous est dit : que l'on ne peut pas parler des financements parce que c'est trop tôt ; que l'on ne peut pas parler du trajet parce que c'est trop tôt. Il faut bien que nous ayons des choses un peu plus précises à un moment donné pour pouvoir dire « c'est bien » ou « ce n'est pas bien », parce qu'il y a quand même de grandes inquiétudes.

On voit bien que pour le financement sur le Grand Paris et sur cette ligne-là, l'Etat, qui est exsangue, ne va pas mettre les sommes qui sont prévues. Les collectivités locales n'auront pas non plus les moyens de mettre cet argent-là. Il y a donc une vraie inquiétude au sujet du financement. D'autant plus que si l'on construisait la LNPN, si l'on mettait en effet tout cet argent pour un train allant plus vite jusqu'à Rouen et jusqu'au Havre, il n'y aurait plus d'argent pour faire ce qui est proposé sur la ligne classique, c'est le vrai risque et on n'a aucune assurance là-dessus, on nous dit « on verra comment elle sera utilisée »...

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, pouvez-vous conclure, s'il vous plaît ?

Philippe NGUYEN THANH : Oui, je conclus. Cette vraie inquiétude : « que va devenir l'argent et y aura-t-il de l'argent pour la ligne classique ? » est très présente ; il faut la faire remonter et avoir une réponse non pas en disant « on va en discuter plus tard », avoir de vraies assurances, avant de pouvoir dire que ce projet-là peut être concret pour la région et pour la ville de Vernon. Merci.

(Applaudissements)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire, une précision, sous le contrôle de RFF : le projet à l'origine était 1 heure Paris-Le Havre, en passant sauf erreur au nord de Rouen, et le projet de 1 h 15 est bien le projet soumis au débat actuellement, 1 h 15 Paris-Le Havre et Paris-Caen.

Stéphane GOUY*, **Conducteur de train à Paris Saint-Lazare** : Bonsoir à tous, je suis l'un de ceux qui vous emmènent tous les jours au travail et qui vous ramènent le soir. Je suis très intéressé par ce projet et je me pose la question concernant la construction de la liaison entre Paris Saint-Lazare et La Défense : la ligne nouvelle sera quasiment parallèle, serait-il possible d'accélérer la partie francilienne de la LNPN en partant sur ce principe ?

Pourriez-vous préciser ce qui se fait actuellement dans les transports : qui gère quoi ? Qui est responsable de quoi, parmi les autorités organisatrices, RFF, et les entreprises ferroviaires comme la SNCF ?

Merci.

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Je peux donner des éclairages sur la deuxième question, il aurait mieux valu que l'on donne ces éléments avant, si ce n'était pas clair.

J'ai expliqué que RFF gère le réseau, ce sont les infrastructures : les rails, les caténaires lorsque c'est électrifié. Sur ce réseau circulent des trains, qui sont mis en exploitation par les entreprises ferroviaires. J'ai cité la SNCF pour ce qui concerne les voyageurs ; pour ce qui concerne les marchandises le marché est déjà ouvert à la concurrence, il y a donc la SNCF et d'autres entreprises.

Ces entreprises qui font circuler leurs trains paient des péages qui permettent à RFF d'entretenir le réseau et de le renouveler.

Par ailleurs, il y a plusieurs situations possibles concernant les entreprises ferroviaires qui transportent des voyageurs : sur les lignes à grande vitesse habituelles qui ont remplacé des grandes lignes, c'est la filiale de la SNCF « SNCF Voyages » qui exploite les trains.

Un intervenant : Ce n'est pas une filiale.

Jean-Damien PONCET : Pardon, je ne suis pas dans la Maison SNCF, c'est une branche de la SNCF, elle exploite les trains, en fixant les tarifs « librement » dans le sens où cela ne fait pas l'objet de conventions de service public passées avec des autorités organisatrices de transport.

D'autres types de trains sont mis en œuvre par la SNCF, s'agissant de voyageurs, mais dans le cadre cette fois de missions de service public, dans le cadre de conventions signées avec des autorités organisatrices de transport.

Cela va depuis les communautés d'agglomération comme la vôtre, qui peuvent gérer les bus urbains ; les Régions, qui gèrent les Transports Express Régionaux.

Une autorité organisatrice de transport est apparue depuis peu : l'Etat, pour les Trains d'Equilibre du Territoire. L'Etat intervient sur les trains Intercités normands, mais pas spécifiquement, il intervient sur une quarantaine de lignes en France et assure dans le cadre d'un accord avec la SNCF l'équilibre global d'exploitation de cet ensemble de lignes. L'Etat participe également à l'acquisition de nouveaux matériels, en tout cas c'est prévu.

Enfin, le STIF est l'organisation spécifique pour l'Ile-de-France.

Ensuite, puisque les trains franchissent les frontières administratives, il peut arriver qu'il existe encore des accords entre les autorités organisatrices pour exploiter tel ou tel train, etc.

Ce n'est qu'un survol. Je ne sais pas si cela suffit.

Olivier GUÉRIN : Sur l'entrée à Paris ?

Philippe ADAM : Une diapositive montre comment cela se passe. Le trait fuchsia est celui d'Eole, l'idée du prolongement d'Eole à l'Ouest est de créer un ouvrage souterrain entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, où l'on retrouve le réseau actuel.

L'idée de la LNPN est, à partir d'un point qui se situe le plus près possible de La Défense, donc ici au niveau de la Gare des Vallées peut-être, de continuer vers l'ouest.

Donc, nous avons deux projets qui ont une synergie dans le sens où ils concourent tous les deux à dégager de la capacité, mais pour l'un c'est sur le tracé Nanterre-Paris, et pour l'autre c'est entre Nanterre et Mantes. Il n'y a pas de parallélisme des ouvrages. Je ne sais pas si j'ai répondu à la question, j'espère avoir compris ce que vous vouliez dire.

Stéphane GOUY* : Je voulais surtout savoir si l'on peut étudier une mise en parallèle qui pourrait éventuellement limiter la saturation que nous allons avoir entre Paris Saint-Lazare et Nanterre, sur la ligne classique.

Philippe ADAM : C'est bien l'arrivée du prolongement du RER E qui va permettre de dégager les trains franciliens sur cette section-là. Donc, première opération : Eole qui dégage de la capacité sur la ligne classique entre Paris et Nanterre ; puis LNPN, sur le reste de la ligne classique, jusqu'à Mantes.

Olivier GUÉRIN : Je ne sais pas si cela a été bien compris, il faut préciser qu'Eole arrive en souterrain, ce n'est plus la gare de Paris Saint-Lazare, mais Haussmann Saint-Lazare.

Philippe ADAM : Tout à fait. Avec la réalisation d'Eole, les trains franciliens (donc six trains par heure) ne roulent plus entre Nanterre et Paris sur la ligne actuelle, que vous voyez ici, mais bifurquent et prennent l'ouvrage souterrain, passent en Gare Haussmann Saint-Lazare, et poursuivent vers l'est.

Dans la salle : Et aux Batignolles ?

Philippe ADAM : Les Batignolles aujourd'hui sont fortement en chantier, je crois que l'on arrivera à une situation où les Batignolles resteront ce qu'ils sont, à l'issue du chantier en cours.

Un travail de la SNCF est d'ailleurs en cours sur le besoin de dimensionnement sur les installations de maintenance, qui montre que l'on a absolument besoin des voies qui restent aujourd'hui à Batignolles et je pense qu'il n'y aura pas d'évolution ultérieure sur ce point.

Olivier GUÉRIN : Il y a peut-être des questions techniques, vous connaissez bien la voie, je vous propose de poser des questions par écrit ou par Internet ; on y répondra de façon précise.

Jean-Damien PONCET : Cela montre que Vernon Train de Vie connaît très bien les sujets ferroviaires, donc je suggère que l'on s'en remette à l'avis de Vernon Train de Vie, qui ne dit pas que le projet ne sert à rien pour Vernon, mais dit qu'il faut que ce projet se fasse...

Olivier GUÉRIN : Pardon, je crois que c'est un cheminot qui est intervenu.

Jean-Damien PONCET : C'est le groupe là-bas. Donc, qu'il faut que ce projet se fasse, et ensuite la question est, une fois le projet réalisé – il permet un certain nombre de choses – faut-il qu'il y ait des trains directs ou pas ?

Nous avons bien entendu la question, elle est d'ailleurs bien explicitée dans le cahier d'acteur de Vernon Train de Vie, c'est tout à fait normal qu'elle se soit exprimée ce soir, et nous avons bien noté la question.

Gérard VOLPATTI, Maire de Saint-Marcel, Président de la CAPE : Saint-Marcel est une petite commune à côté de Vernon.

Je remercie mon ami Jean-Luc LECOMTE d'avoir posé une question et je suis content d'apprendre que RFF va nous associer à la réflexion sur les transports.

On a parlé de beaucoup de choses ; j'adhère bien sûr complètement à ce qu'ont dit mon collègue de Vernon et l'Association Vernon Train de Vie, donc je ne reviendrai pas là-dessus.

Je parlerai simplement d'un problème de délai, et j'ai aussi une question.

Le débat public durera jusqu'en février 2012, vous avez évoqué tout à l'heure une certaine réflexion ; à quel moment saura-t-on si ce projet est pertinent et s'il se fait ?

Deuxièmement, s'il ne se fait pas, avez-vous pensé à un plan B ? Vous avez compris aujourd'hui que le gros problème est le Mantois, donc en ce qui nous concerne, Vernon vers Paris Saint-Lazare.

Merci.

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Je pense qu'il faut en effet que les choses aillent vite pour que l'on ne gèle pas des besoins d'améliorations au motif qu'un projet traînerait, suspendu en l'air pendant des années et des années. Il me semble que pour ce projet cela ira vite ; comme je l'ai dit tout à l'heure, des démarches qui sont en cours vont se rencontrer, probablement au printemps prochain, et déjà là des orientations pourront être prises sur la base des conclusions du débat, sur la base du travail de la Mission de financement, sur la base de la Mission Rufenacht. Les communautés normandes qui ont été associées au Comité de pilotage et à la définition des objectifs seront également de la partie à ce moment-là. Je ne sais pas dans quel ordre tout cela se passera, mais des décisions seront prises au printemps et l'essentiel est qu'elles permettent à RFF de poursuivre les études, sans lever le pied.

Les études prépareront le dossier d'enquête d'utilité publique.

Il y aura donc l'étape où l'on mène les études, une concertation sérieuse sera menée, car il y a d'une part une forte attente pour que l'ensemble des enjeux soit pris en considération, et il y a des enjeux d'investissements tout à fait considérables, il ne s'agit pas de faire cela à la légère.

Les études seront faites dans des délais raisonnables, on ne va pas essayer forcément de battre tous les records. Elles aboutiront à l'enquête d'utilité publique, qui est encore un cap crucial : encore faut-il que le projet soit déclaré d'utilité publique. Cela nous emmène à 4 ans d'ici si l'on est très optimiste, si on l'est un peu moins, à 5 ans. Ce sont les délais d'instruction d'un projet comme celui-là.

En attendant, la vie continue, ce n'est pas parce que le projet existe que rien ne se fera, le réseau sera toujours entretenu, en sécurité ; les trains circuleront, aussi bien que l'on peut circuler sur un réseau saturé – évidemment, le réseau sera toujours saturé.

Il est clair que tant que ce projet sera à l'instruction, aucun autre projet pesant plusieurs centaines de millions d'euros ne pourra être examiné sur ce réseau-là ; par contre, des projets d'entretien courant, voire de grosse maintenance... Des tas de choses sont programmées sur les tunnels, tout cela sera fait. Le réseau ne va pas être abandonné sous prétexte qu'un projet est instruit.

Mais, je confirme qu'il faut que le projet soit instruit le plus vite possible pour que les choses soient aussi claires que possible.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle les premiers délais : dans les deux mois, la clôture du débat public, le compte rendu et le bilan, dressé par la Commission Particulière et le Président de la Commission Nationale, et dans les trois mois la décision de RFF sur la poursuite ou non du projet.

Y a-t-il une dernière intervention ?

Laurent LESIMPLE, Technicien à la CCI de l'Eure : La CCI de l'Eure travaille sur le dossier. Tous les acteurs de l'Eure (qui ont émis un cahier d'acteur) sont sur une ligne qui rejoint celle de Vernon Train de Vie : il faut commencer par les travaux dans le Mantois.

Olivier GUÉRIN : Merci, c'est une bonne conclusion de ce débat. Nous avons d'autres réunions, à Bernay le 6 décembre, à Val-de-Reuil le 8 décembre, dans l'Eure ; ensuite, les réunions thématiques.

Merci, bonne soirée.