

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, Bernay, 6 décembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Pierre-Gérard MERLETTE

Maîtrise d'ouvrage

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

Mot d'accueil

Hervé MAUREY, Sénateur-Maire de Bernay, ouvre le débat en rappelant la mobilisation de sa commune pour ce débat public. Les attentes des Bernayens sont fortes, de même que leur vigilance : les impacts du projet seraient dévastateurs pour la ville si les enjeux de celle-ci n'étaient pas pris en compte.

Présentation du débat public et de ses modalités

Pierre-Gérard MERLETTE, membre de la Commission Particulière du Débat Public et animateur de cette réunion, présente le débat public, ses modalités et les outils d'information et de participation mis en place par la CPDP. Les 15 réunions tenues à ce jour ont rassemblé au total 3600 participants. Le site Internet a reçu plus de 350 avis et 400 questions, lesquelles concernent pour moitié le thème « attentes des usagers » et pour un quart le projet lui-même. 35 cahiers d'acteurs sont publiés à ce jour.

La phase des réunions locales se clôturera prochainement pour laisser la place aux réunions thématiques. Celles-ci seront diffusées en direct sur Internet (comme l'est aussi la réunion de ce soir). Enfin, l'étude complémentaire commandée par la CNDP, à la demande du groupe politique EELV, fera l'objet d'une restitution le 23 janvier.

Se référant aux délais mentionnés dans le code de l'environnement, M. Merlette annonce la publication du compte-rendu et du bilan du débat 2 mois après la clôture du débat et la décision du maître d'ouvrage 3 mois au plus tard.

Présentation du projet LNPN

Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN, et son adjoint Philippe ADAM, présentent le projet, ses objectifs et les scénarios envisagés. La réunion de ce soir présente la particularité de voir présenté pour la première fois un scénario supplémentaire, né du souhait évoqué pendant le débat de voir étudiée une option combinant les avantages des scénarios A et B.

Constitué des élus des grandes collectivités normandes et franciliennes, le comité de pilotage du projet a défini quatre types d'objectifs permettant de répondre à la saturation de la ligne et aux insuffisances constatées actuellement en termes de régularité et de vitesse, tout en favorisant le développement des territoires desservis. Ces objectifs concernent les dessertes, la qualité du service, les temps de parcours et le fret, et ne peuvent être atteints selon RFF que par la construction d'une ligne nouvelle.

Entre Paris et Mantes, le projet vise à séparer les trafics normands des trafics franciliens, pour une meilleure régularité et une performance accrue du réseau (capacité, fiabilité). Cette section représente un investissement de 4 à 5 milliards d'euros, sur un coût total du projet de 10 à 13 milliards. En Normandie, les scénarios varient en fonction du lieu où la ligne bifurquera entre, d'une part la branche qui poursuit vers Rouen et le Havre, d'autre part vers Caen. Le scénario A présente selon le maître d'ouvrage le meilleur compromis entre la rapidité, la liaison entre les villes normandes, le coût et la maîtrise des impacts. Le scénario B permet une desserte d'Evreux, soit directe dans la gare actuelle par un raccordement court, soit par une gare nouvelle au nord-est d'Evreux. Il réutilise par ailleurs la ligne actuelle sur la section Lisieux-Bernay. Le scénario C est plus performant en termes de liaisons entre les capitales régionales (il permet un lien direct Caen-Le Havre), mais représente un surcoût de 3 milliards dû principalement au passage sous l'estuaire de la Seine, pour des prévisions de trafics inférieures aux scénarios A et B. Le nouveau scénario AB prévoit un lieu de bifurcation intermédiaire, permettant à la fois une liaison Caen-Rouen dans des temps satisfaisants, une desserte plus directe d'Evreux et la possibilité d'utiliser la ligne existante entre Bernay et Lisieux. Nécessitant moins d'ouvrages de traversée de vallées, il s'annonce moins coûteux, pour une prévision de trafic similaire aux autres scénarios. Son impact sur le milieu naturel est également moindre.

Concernant plus particulièrement l'Eure, M. ADAM revient sur la possibilité d'une gare nouvelle à Louviers-Val-de-Reuil. Le scénario AB peut modifier l'emplacement de cette gare de manière significative. Dans le scénario B, cette gare se trouverait ainsi au Sud de Val-de-Reuil, sur le plateau (un emplacement à la jonction de la LNPN avec le futur transport en commun en site propre n'est pas envisageable, pour des raisons topographiques). Dans le cas du scénario AB, contournant la forêt de Bord, la gare nouvelle se trouverait plus à l'Ouest vers Elbeuf : la gare serait moins insérée dans le tissu urbain mais serait en revanche plus accessible pour le sud de l'agglomération rouennaise.

Les scénarios B et AB permettent également l'implantation d'une nouvelle gare à Evreux (avec un emplacement plus contraint dans le cas du scénario B).

Pour Bernay, les scénarios se différencient également selon la façon dont serait desservie la commune :

- dans le scénario A, par des trains empruntant la ligne classique à partir d'Evreux (voire également par des trains de Trouville-Deauville qui quitteraient la LNPN à hauteur de Bernay via un raccordement) ;
- dans les scénarios B et AB, par des semi-directs Paris-Caen, avec un gain de temps significatif dans le cas où une gare nouvelle est créée à Evreux ;
- dans le scénario C, par les semi-directs Paris-Caen, forcément par la gare centrale d'Evreux, à partir de laquelle ces trains empruntent la ligne classique.

Les liaisons de Bernay vers Rouen sont particulièrement améliorées (-15 min.) dans les scénarios A et AB, et peu ou pas dans les scénarios B et C.

M. PONCET conclut la présentation en rappelant que la LNPN s'inscrit dans un projet plus vaste mené par le Commissariat pour le développement de la vallée de la Seine et doit contribuer à s'affranchir des énergies fossiles. Il insiste sur l'adaptation de la ligne nouvelle au territoire, la vitesse envisagée de 250 km/h s'expliquant par des distances plus faibles que dans le cas d'une ligne à grande vitesse (LGV) et la desserte de plusieurs villes intermédiaires.

Questions du public

Un usager des transports rappelle la réalité quotidienne, marquée par le manque de ponctualité et de confort, ainsi que par la vétusté du matériel. Si la ligne nouvelle paraît représenter une solution, un effort de modernisation des lignes existantes permettrait d'obtenir un certain gain de temps pour un moindre coût. Alors que le coût de l'entretien et

de la rénovation programmés en France jusqu'en 2015 pour la modernisation des lignes est évalué à 13 milliards d'euros, un investissement de 6 milliards dans une nouvelle ligne lui paraît disproportionné. Les prévisions de fréquentation de la LNPN lui semblent par ailleurs surévaluées. Il s'enquiert enfin des efforts prévus concernant le TER.

Jean-Damien PONCET assure que l'investissement dans la LNPN ne limite aucunement les capacités de RFF à financer le renouvellement et l'entretien de l'existant, les financements de ces deux catégories d'action étant cloisonnés. Chaque année, RFF engage 2 milliards d'euros pour le renouvellement des lignes existantes et 1 Md€ pour le développement de nouvelles lignes. La question des TER est quant à elle davantage du ressort des autorités organisatrices de transports (AOT), en l'occurrence les régions. Philippe ADAM précise que le coût de 6 Md€ s'entend pour la partie normande du projet, à laquelle il faut ajouter la section Paris-Mantes. La LNPN ne vise pas que la vitesse mais également l'accroissement de capacité du réseau. Or, un certain nombre de « bouchons » restent à supprimer, ce qui est impossible sans ligne nouvelle. Quant à espérer accroître la vitesse sur la ligne actuelle, les performances ont déjà été accrues à l'occasion de l'électrification de la ligne en 1996 : si des sections peuvent actuellement être parcourues à 200 km/h, d'autres ne permettent aucune augmentation de la vitesse. Philippe ADAM dresse une analogie entre le fer et la route : LNPN s'inscrira dans le réseau ferré comme les autoroutes sont venues compléter en leur temps le réseau routier.

Mourad TIRAOUÏ s'enquiert de la fréquence des dessertes et de la capacité des trains qui parcourront la ligne. Pour Jean-Damien PONCET, il est prématuré de répondre dans la mesure où ce sont la SNCF et les AOT (les régions donc, mais aussi l'Etat pour les trains d'équilibre du territoire) qui décideront des dessertes et des prix. Dans la mesure où Etat et régions compteront également parmi les financeurs du projet, on peut s'attendre à une certaine cohérence de leurs actions. La mise en service de la section de ligne nouvelle Paris-Mantes, le projet permettra de doubler le nombre de trains, une capacité supplémentaire à répartir entre Haute et Basse-Normandie. A minima, précise Philippe ADAM, le projet permettra des liaisons plus rapides avec des fréquences inchangées par rapport à aujourd'hui.

Perrine HERVE-GRUYER, EELV Risle-Charentonne, juge que le projet représente un gros investissement pour un apport limité à la région. 90% des usagers empruntent le train pour leurs déplacements quotidiens, précise-t-elle. Il suffirait d'améliorer le nœud du Mantois pour que Bernay se trouve mieux desservie. Elle s'interroge enfin sur la place du fret. Philippe ADAM considère au contraire que le projet permet des bénéfices significatifs : gagner une demi-heure sur un trajet d'1h20 actuellement rend par exemple plus facile la recherche d'un emploi. De plus, ce gain de temps rend le train plus compétitif par rapport à la voiture, ce qui favorise un report des voyageurs vers le fer (ce report constitue la majeure partie de l'augmentation de trafic prévue).

Daniel KIFFER, de la communauté de communes de Beaumesnil, rappelle l'importance de l'agriculture et s'enquiert de l'impact des différents scénarios sur les emprises agricoles. Il souligne par ailleurs l'importance du fret, concernant la desserte du port céréalier de Rouen. Jean-Damien PONCET explique que la ligne nouvelle s'inscrit dans une bande de 80 m de large, d'où une consommation foncière de 8 ha/km, essentiellement prélevés sur l'agriculture. En matière de fret, l'effet de délestage induit par la LNPN permettra la circulation sur l'ensemble du réseau ferroviaire de tous les trafics prévus par les ports (qui occasionnent 90 à 95% du trafic fret), y compris à long terme. Des investissements sur des itinéraires alternatifs (Serqueux-Gisors) compléteront cet effet de délestage. La situation s'annonce plus compliquée en Ile-de-France où existe une concurrence forte et durable entre les trafics fret et voyageurs.

Martine PORTZERT, membre de l'association des usagers de la gare de Bernay, demande des précisions sur la vitesse et le type de matériel prévus sur la LNPN. Elle rappelle l'ancienneté des matériels existants (40 à 50 ans pour les rames Corail voire 60 ans pour les locomotives).

Philippe ADAM explique que 250 km/h est une vitesse optimale, la grande vitesse étant ici peu nécessaire (du fait de la desserte de plusieurs villes intermédiaires) et s'accompagnant en outre de normes plus contraignantes. Le matériel roulant relève des AOT et de l'exploitant. Même en l'absence de LNPN, il sera nécessaire de remplacer le matériel actuel vieillissant. La ligne nouvelle nécessitera un matériel performant en termes d'accélération et de freinage, et d'une capacité suffisante (rames à 2 niveaux).

Francis SAINT-ELLIER, de l'association pour la promotion de la LNPN, remarque que les temps de parcours annoncés pour le scénario AB tiennent compte d'une vitesse de 200 km/h en Ile-de-France. Il demande des précisions sur l'éventuelle gare nouvelle d'Evreux et sur le tunnel ferroviaire à la sortie de Bernay dont il se demande s'il serait emprunté dans le cas du scénario AB. Philippe ADAM confirme la possibilité de parcourir la section Paris-Mantes à 200 km/h, ce qui offre un gain de temps de 2 minutes. Le scénario AB permet en effet la réalisation d'une gare nouvelle à Evreux, avec des contraintes moindres que le scénario B. Dans le cas du scénario AB, la gare pourrait ainsi être localisée à proximité de la RN 154. La décision d'implanter une nouvelle gare à Evreux devra cependant prendre en compte ses conséquences sur les gares suivantes. Il confirme enfin que le scénario AB prévoit l'utilisation du tunnel de Bernay, la section Bernay-Lisieux étant appelée à être utilisée dans ce scénario.

Pascal ADAMS, du NPA, estime que le temps de trajet n'est pas l'enjeu principal : la fréquence des trains et le prix du billet sont plus déterminants. Il regrette que le débat public se tienne sans précision sur ces éléments et rappelle que le TGV ne représente que 6% des voyageurs et 10% des trains. Jean-Damien PONCET revient sur le rapport entre tarification et financement de l'investissement. Un accroissement du prix du billet est la contrepartie du gain de temps des usagers et permet une contribution au financement de l'investissement via l'accroissement des péages perçus par RFF. La grande majorité des trains circulant actuellement dans la région ne font pas l'objet d'une tarification libre, mais d'un conventionnement avec les AOT. Celles-ci sont donc en mesure de procéder à l'arbitrage entre financement par le contribuable (par leur participation au financement direct de l'infrastructure) ou par l'utilisateur (financement par l'augmentation du billet). Certains trains de desserte locale ne devraient pas en revanche voir leur prix fortement évoluer. S'il est en effet prématuré à ce stade du projet de parler de financement, une mission spécifique travaille actuellement à cette question. M. PONCET prend l'exemple du TGV Est qui s'est traduit, pour le trajet Paris-Reims, par une augmentation du billet de 17 centimes par minute gagnée. Rapporté aux liaisons entre Paris et Caen, Rouen, Le Havre, ce calcul laisserait prévoir une augmentation de 20% du prix du billet.

Philippe ADAM revient sur la proportion d'usagers empruntant le TGV : plus que le nombre brut de voyageurs, il est pertinent de considérer le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru. Il ajoute que les 30 millions de voyageurs prévus sur la LNPN représentent une population importante. La moitié de ce trafic concernera des relations vers Paris, 8 à 9 millions de voyageurs étant attendus sur les liaisons intra-normandes et 4 millions sur la section francilienne. En outre, la LNPN permettra indirectement un accroissement du trafic RER et TER. Il récuse donc l'assimilation de la LNPN à un projet bénéficiant seulement à 10% des usagers. Il s'agit au contraire d'une refondation du réseau au bénéfice des voyageurs à courte comme à longue distance.

Michel BAGNOULS, élu du canton de Thiberville, s'interroge sur l'emplacement du fuseau de passage entre Bernay et Lisieux dans le scénario A. Jean-Damien PONCET rappelle le processus qui verra se préciser les fuseaux de passage puis les tracés exacts au cours des 4 ans de concertation et d'études devant mener à l'enquête publique. Philippe ADAM présente une carte montrant une zone de passage pour le scénario A encore très large, au Nord de Bernay. La définition de ces zones a fait l'objet d'un premier recueil des contraintes environnementales (écologie, hydrographie, activités humaines) ayant permis de définir des zones à éviter.

Clotilde DUVOUX demande des précisions sur le niveau sonore du projet. Anne GUERRERO, RFF, explique que les projets de ce type visent à s'éloigner autant que possible des zones

bâties. A proximité des habitations, une réglementation précise s'impose. A titre d'exemple, le bruit perçu à 25m d'une ligne à grande vitesse est de 92 dB. Le bruit dépend de deux facteurs : le profil en long de la voie (tranchée, surface, viaduc) et la distance des habitations. L'importance du trafic a également une incidence (+3 dB avec le doublement du trafic) de même que la vitesse des trains (-3 dB pour la LNPN par rapport à une LGV, soit un bruit diminué de moitié). Philippe ADAM note que la vitesse plus réduite qu'une LGV permet de tracer une ligne avec des rayons de courbure plus accentués, ce qui offre davantage de possibilités de s'éloigner des zones bâties.

Bruno QUESTEL, maire de Bourgtheroulde et Vice-président du Conseil général, demande quels critères objectifs ont présidé à l'élaboration du scénario AB. Il souhaite savoir si les impacts du projet sur les finances des collectivités territoriales ont été mesurés. Jean-Damien PONCET explique que le scénario AB a été conçu après que le Département de l'Eure ait exprimé son attachement au scénario B. Celui-ci a été remanié de sorte à ce que la bifurcation se rapproche de l'emplacement prévu dans le scénario A, afin que les temps de parcours entre Rouen et Caen respecte l'objectif fixé. Cette réflexion a produit une configuration avantageuse à plus d'un titre : la ligne traverserait moins de vallées et nécessiterait donc moins d'ouvrages, la ligne actuelle Bernay-Lisieux pourrait être utilisée (soit une économie de 500 M€) et une gare nouvelle d'Evreux pourrait être implantée dans de meilleures conditions. En revanche, le scénario AB impliquerait un emplacement moins avantageux pour la gare Louviers-Val-de-Reuil.

Yann LERICHE, journaliste, doute du gain de temps pour les usagers dès lors que des gares nouvelles seront créées à l'extérieur des villes. Il convient de prendre en compte le temps de trajet non de gare à gare, mais de porte-à-porte. De plus, il s'interroge sur la pertinence d'un tel investissement dans un contexte où les économies sont de rigueur, particulièrement concernant les collectivités territoriales. Philippe ADAM rappelle que l'objectif du projet est avant tout une amélioration de la performance globale du réseau, qui n'est pas possible sans ligne nouvelle. Concernant l'accès aux gares, il souligne que tous les voyageurs n'habitent pas non plus à proximité des gares existantes. L'enjeu est avant tout de réfléchir aux bénéfices globaux d'une gare pour le territoire.

Jean QUINTON, Président du Pays Risle-Charentonne, demande combien de temps serait gagné grâce à l'aménagement du Mantois seul et si les travaux de cette section peuvent être engagés le plus rapidement possible. Philippe ADAM rapporte un gain de temps de 4 minutes. Le bénéfice principal de la section francilienne de la LNPN s'entend surtout en termes de capacité. Les RER pourront se développer et concerner ainsi davantage de population en Ile-de-France, ce qui peut intéresser la Région à participer au financement du projet.

Claude LEBON, par Internet, souhaite connaître d'une part les incidences du scénario C sur la desserte de Bernay. Par Internet également, Xavier BRAUD, s'enquiert de la possibilité de desservir Honfleur dans ce scénario. Dans ce cas, répond Philippe ADAM, Bernay resterait desservie par les Paris-Cherbourg semi-directs, avec des performances moins intéressantes que dans les autres scénarios. Quant à la desserte d'Honfleur, elle ne fait pas partie des objectifs de départ du projet mais n'aurait guère d'influence sur les prévisions de trafics. Il rappelle que l'ensemble des scénarios prévoient un trafic supplémentaire de 4 millions de voyageurs, mais avec un surcoût significatif dans le cas du scénario C.

Lionel PREVOST, Conseiller général de Bernay, regrette que le scénario AB soit exposé alors qu'il ne faisait pas partie des discussions du comité de pilotage. Il s'enquiert du contenu de la décision du maître d'ouvrage qui doit être annoncée le 3 juillet au plus tard. Olivier GUERIN, président de la CPDP, rappelle que la concertation initiale n'associait pas l'ensemble des citoyens. C'est le propre de la démocratie participative que d'ouvrir le débat, le scénario AB constituant ainsi une réponse légitime de RFF aux demandes exprimées par le public. Jean-Damien PONCET ajoute que le débat public a fait apparaître des désaccords relatifs aux scénarios, rompant ainsi le consensus initial.

Pierre LEAUTEY, Vice-président de la CREA, considère que le scénario AB semble représenter une bonne synthèse, additionnant les avantages (dont celui, non encore cité, d'éviter la forêt de Bord) et limitant les inconvénients. Il demande si la question de la gare de Louviers Val-de-Reuil-Elbeuf doit être résolue avant le choix d'un scénario. Jean-Damien PONCET explique que la décision post-débat ne devra pas nécessairement trancher tous les sujets de discussion et sera vraisemblablement très nuancée. Elle dépendra du compte-rendu et du bilan du débat, des travaux de la mission de financement et de ceux du Commissaire général au développement de la vallée de la Seine. Le calendrier électoral laisse présager une prise de décision plus tôt que l'échéance du 3 juillet.

David MEZAS-RUIZ, agriculteur, s'enquiert de l'emprise agricole totale du projet et des modalités d'indemnisation. Il regrette que les agriculteurs ne soient pas représentés dans le comité de pilotage et doute que les 4 ans prévus d'ici à l'enquête publique représentent une durée suffisante pour la mise en réserve des terres. Jean-Damien PONCET rappelle que les chambres d'agriculture se sont prononcées en faveur du projet sous réserve d'une bonne insertion dans le territoire. La LNPN consommera dans l'Eure une surface équivalente à la consommation foncière moyenne annuelle dans le département, tous usages confondus (700 ha/an). Il évoque des procédures similaires aux dispositifs mis en place pour l'A28, ce qui suscite de vives réactions de la salle considérant ce projet comme un contre-exemple en matière de bonnes pratiques.

Bertrand GOUAS, usager, fait état de ses inquiétudes quant au coût de la LNPN dans un contexte financier difficile, d'autant que de tels projets connaissent habituellement des dérives importantes. Le bon fonctionnement des trains actuels lui semble une priorité. Il s'interroge enfin sur l'allongement des trajets induit par un arrêt à La Défense. Philippe ADAM souligne que Saint-Lazare et La Défense représentent les plus fortes concentrations d'emplois en Ile-de-France, ce dernier pôle étant en outre desservi par le futur métro Grand Paris. Un quart des voyageurs seraient intéressés par un arrêt de la LNPN à La Défense, pour lequel deux options sont possibles : soit une desserte en ligne, allongeant donc de 5 minutes le trajet vers Saint-Lazare, soit une desserte en fourche, les trains se répartissant alors entre les deux destinations.

Yves LERMATE demande, par écrit, quel est le coût des études préalables au débat et du débat lui-même. Jean-Damien PONCET annonce un coût global de 6,5 millions d'euros financés au tiers par les trois régions concernées, l'Etat et RFF.

Interventions

François BOUILLON estime que la crédibilité du projet dépend d'une part de la question du temps, d'autre part de la question du trajet. A propos du temps, il regrette que les étapes de progression du projet soient mal définies : il faudrait que soient clairement annoncés les résultats attendus aux différents horizons 2020, 2030 et 2040. A propos du tracé, il souligne la difficulté d'adopter une approche intégrant toute la Normandie, au-delà des intérêts purement locaux. Il considère le scénario AB comme une synthèse intelligente, à laquelle manquent néanmoins des données concernant Cherbourg et le fret.

Hervé MAUREY, Sénateur-maire de Bernay, rappelle que ce projet est essentiel pour l'attractivité de sa commune, récemment promue « Ville d'art et d'Histoire ». Les élus de l'Eure s'étant fédérés autour du scénario B, le nouveau scénario AB est donc accueilli avec réserve. Il s'interroge sur le nombre de dessertes à terme entre Bernay et Paris en fonction des scénarios.

Philippe ADAM explique que le nombre futur de dessertes est indépendant des scénarios (le scénario C étant cependant un peu plus pénalisant puisqu'il exclut les dessertes par les trains de Trouville). A minima, les dessertes actuelles seront conservées mais bénéficieront de meilleurs temps de parcours et d'une plus grande régularité. Cependant, la LNPN représente un potentiel très important pour le développement des trafics et des dessertes. Jean-Damien

PONCET revient sur la question de phasage : bien que le projet ait été étudié comme un tout, il est probable que cette question apparaisse au moment des discussions relatives au financement et il est possible qu'un scénario de phasage prévoie dans un premier temps la résolution des points de blocage du système ferroviaire, c'est-à-dire le Mantois et le nœud ferroviaire de Rouen.

Interrogé par la CPDP sur les liens de la LNPN avec le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE), Jean-Damien PONCET évoque la complémentarité entre les deux projets. La réalisation d'Eole, qui verra le remplacement des 6 trains régionaux Transiliens par 6 RER E, libèrera des capacités à la gare de Paris-Saint-Lazare, au bénéfice des trains normands. Ensuite, lorsque Eole et la LNPN seront réalisés, les trains normands pourront circuler entre Mantes et Paris sans arrêt et indépendamment du trafic régional.

Pierre MOURARET, Vice-président du Conseil régional de Basse-Normandie, analyse avant tout les fonctionnalités de la ligne : la région a besoin d'un train sûr et rapide Cherbourg-Caen-Paris, d'une liaison dynamique entre Haute et Basse Normandie ainsi que d'un accès à Roissy et au réseau TGV. Si le scénario A lui semble le meilleur, le nouveau scénario AB lui paraît mériter un examen, en ce qu'il dégrade peu les temps de parcours, est moins coûteux et peut susciter le consensus des deux régions. S'il accepte l'idée du phasage, M. MOURARET exige néanmoins un accord financier préalable portant sur l'ensemble de la ligne. Jean-Damien PONCET partage ces conclusions.

François PINCEMAILLE demande si la section ferroviaire rectiligne entre Motteville et Bolbec peut être réutilisée par le scénario AB, à l'image de la section Bernay-Lisieux. Ce tronçon est trop court pour cela (20 km), répond Philippe ADAM.

Clotilde DUVOUX s'inquiète des impacts de la LNPN sur le paysage. Or, le scénario AB passe à proximité d'un certain nombre de lieux à forte valeur patrimoniale. Anne GUERRERO, RFF, explique que les grands enjeux paysagers sont identifiés en amont, afin de définir les points nécessitant une attention particulière lorsqu'il n'est pas possible de les éviter. Les études paysagères s'affineront ensuite à chaque stade du projet.

Clotilde DUVOUX, considérant les intérêts du scénario AB, suggère son inflexion au Sud du Neubourg où le paysage est moins riche. Philippe ADAM juge possible d'examiner un tel élargissement de la zone d'étude.

Jean-Louis ERNIS s'inquiète du niveau d'investissement requis par le projet. En cas de partenariat public-privé, il rappelle qu'un défaut de l'opérateur privé n'est pas à exclure, au risque d'un report de la charge financière du projet sur la puissance publique. Il doute que la LNPN puisse contribuer à la création d'emplois, rappelant à ce sujet que l'A28 n'a même pas permis la préservation des emplois existants. Il lui semble contradictoire de souhaiter à la fois des liaisons rapides et le maintien de la desserte de Bernay, vitesse et fréquence des arrêts étant incompatibles. Pour les centaines d'usagers travaillant à Paris, la vitesse est moins importante que la régularité, la fréquence ou le confort.

M. ERNIS a par ailleurs entendu parler d'une suspension de l'achat de rames TGV par la SNCF à partir de 2015 et souhaite avoir la confirmation de cette information. Celle-ci lui est apportée par Jincheng NI, de la SNCF, qui explique la décision de son entreprise par les conséquences de la crise économique. L'interruption de l'achat de nouvelles rames est cependant considérée comme provisoire, en attendant une reprise de l'économie.

Guy LAINEY, Président de la Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Eure, évoque un projet stratégique et fédérateur pour peu qu'il ne se limite pas au trafic voyageur qui ne suffit pas à justifier sa pertinence : il faut y associer le fret, déclare-t-il. Il privilégie le scénario B en ce qu'il règle le problème de la liaison Rouen-Evreux et permet l'ouverture du port de Rouen vers les plaines céréalières de Chartres et Orléans. Il ne se prononce pas encore sur le scénario AB, mais souhaite en tout cas que ne se reproduise pas l'histoire de l'A13, qui ignore le centre et l'Ouest de l'Eure.

Gérard MAINBOURG s'interroge sur les liens entre la LNPN et un éventuel développement de l'aéroport de Deauville Saint-Gatien. Jean-Damien PONCET rappelle que le projet dessert Deauville, la ligne ne passant toutefois pas à proximité de l'aéroport. Les études préliminaires n'ont pas fait apparaître de complémentarité particulière entre la LNPN et un hypothétique objectif de délestage de l'aéroport de Roissy vers celui du Havre.

François PINCEMAILLE décrit une hypothèse de desserte de l'aéroport d'Orly, qui impliquerait un raccordement à Orgeval vers Plaisir et Villepreux (ce qui n'empêcherait pas la réalisation de la tangentielle Grand Ouest). De même, un raccordement au Nord vers Chêne Feuillu et Achères pourrait être envisagé.

Olivier GUÉRIN clôt le débat et rappelle la prochaine réunion à Val-de-Reuil jeudi, avant les réunions thématiques qui débiteront la semaine suivante.

(Fin à 22 heures)

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