

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

Réunion locale

Bernay, le 6 décembre 2011

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN
- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI.

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 00 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, je vous donne quelques indications sur la réunion de ce soir.

Monsieur le Sénateur-maire a accepté de dire un mot d'accueil ; ensuite, Pierre-Gérard MERLETTE, qui est Membre de la Commission Particulière du Débat Public, présentera la procédure du débat public.

Réseau Ferré de France présentera le projet, avec un nouveau scénario qui est proposé au débat public et ensuite, nous ouvrirons le débat.

Je vous rappelle que cette réunion est retransmise en direct par Internet. Les internautes qui nous suivent sur leur ordinateur pourront intervenir, poser des questions par écrit, pendant cette réunion.

Monsieur le Sénateur-Maire, je vous laisse la parole.

Hervé MAUREY, Sénateur-maire de Bernay : Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je dirai juste quelques mots d'accueil à ce stade, puisque vous m'avez dit que les choses étaient formatées de telle sorte qu'à ce stade, je ne dise que des mots d'accueil.

Donc, quelques mots d'accueil pour vous dire tout le plaisir que j'ai à vous recevoir aujourd'hui à Bernay et à ce que le débat public se tienne aussi à Bernay.

Lors de notre première rencontre, j'avais émis ce souhait qu'il puisse y avoir une réunion à Bernay car je crois – la présence de nombreuses personnes ce soir le montre – que nous sommes extrêmement attentifs à ce projet et extrêmement mobilisés.

Nous attendons beaucoup de ce projet, avec une certaine vigilance, car nous sommes bien conscients que ce projet peut apporter beaucoup à notre territoire, et inversement : si nous n'étions pas vigilants et si nos propositions (sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure) n'étaient pas prises en compte, il pourrait être lourd de conséquences pour Bernay et pour l'ensemble du territoire au sens large, c'est-à-dire l'ensemble de l'ouest de l'Eure. Vous savez tous ici que Bernay est le seul point d'entrée à l'axe ferroviaire de l'ouest du département de l'Eure.

Donc, voilà la raison pour laquelle je souhaitais qu'une réunion ait lieu ici et voilà pourquoi, Monsieur le Président, vous avez devant vous autant de monde pour participer à cette réunion.

Nous attendons tous avec beaucoup d'intérêt la présentation des projets que vous allez nous montrer, d'autant plus que je crois savoir qu'il y a un scoop, ce soir, dont nous reparlerons tout à l'heure.

Je pense qu'en effet la présentation, puis les interventions des uns et des autres, et les débats, éclaireront utilement les informations que RFF peut avoir et nos demandes concernant ce projet.

Merci beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Sénateur-maire.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir, c'est moi qui serai le Maître Jacques de cette réunion.

Tout d'abord, sur le plan réglementaire, je pense qu'il faut rappeler que le débat public en général, et celui-ci en particulier, est bordé par le Code de l'Environnement, qui précise (je cite) : « *La CNDP, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national* ». Elle est donc organisatrice des débats, et en particulier de celui-ci.

Les principes auxquels nous nous référons sont simples, et s'énoncent clairement.

Tout d'abord, le débat se déroule en amont de toute décision de faire, toutes les possibilités restent donc ouvertes.

Il est préparé et animé par une Commission Particulière, qui est indépendante du Maître d'ouvrage, RFF, et des acteurs du projet : Etat, collectivités, organisations pro ou anti-projet. Elle est neutre, puisque nous ne donnons pas d'avis.

La CNDP a donc nommé une Commission Particulière, présidée par Olivier GUÉRIN, présent ici, et quatre Membres, dont moi-même.

Le rôle de la CPDP est multiple. Elle permet au public de s'informer sur le projet, de trouver dans les dossiers et d'obtenir du Maître d'ouvrage, des réponses à toutes les questions qu'il est en droit de se poser. Elle permet aussi à chacun d'exprimer par tous les moyens à sa convenance ses critiques, ses suggestions, ses observations, ses propositions de modifications.

Le débat se déroule pendant 4 mois. Il a démarré le 3 octobre et se terminera donc le 3 février 2012. La réunion de clôture aura lieu à Caen, le 30 janvier.

➤ Le débat porte :

- Sur l'opportunité du projet : faut-il le réaliser ou non ?
- Sur les objectifs : augmentation des fréquences, retrouver de la ponctualité, contraction des temps de parcours, nouvelles liaisons, raccordements vers des aéroports, interconnexions vers les réseaux (et d'autres), amélioration du transport de fret. Mais, le débat permet aussi de poser des questions : quelles améliorations attendent les usagers actuels et futurs de Normandie ? Le projet répond-il à leurs attentes ?
- Sur les grandes caractéristiques du projet : quelles sont les grandes options de passage proposées ? Peut-il y avoir d'autres solutions ?

Vous en aurez un exemple ce soir, puisque le Maître d'ouvrage présentera une première ébauche d'une nouvelle option de passage tenant compte de remarques énoncées avec force lors des précédentes réunions.

En outre, dans une même dynamique, la CNDP a décidé de faire réaliser, à la demande d'un groupe politique, une expertise complémentaire pour mettre en regard les améliorations qui pourraient résulter de travaux sur les lignes actuelles, avec les objectifs recherchés.

Cette étude sera présentée au cours d'un atelier à Rouen, le 23 janvier.

La Commission veille scrupuleusement au respect de trois principes :

- ✓ La transparence : toutes les informations concernant le projet doivent être accessibles et compréhensibles.
- ✓ L'équivalence : quel que soit son statut, chacun peut exprimer son point de vue, dans les mêmes conditions.
- ✓ L'argumentation : la Commission veillera, autant que possible, à ce que les positions exprimées soient argumentées.

Pendant les 4 mois de débat, depuis le 3 octobre jusqu' au 3 février 2012, plusieurs moyens sont à votre disposition pour que vous puissiez vous documenter, poser des questions, donner votre avis.

Il y a des réunions publiques, comme celle de ce soir ; le site Internet ; les contributions écrites.

➤ Les réunions publiques :

Vingt-trois réunions ont été prévues en Normandie et en Ile-de-France. Deux réunions supplémentaires sont d'ores et déjà programmées :

- Le 5 janvier, à Caen, pour répondre aux questions sur les dessertes et les trafics ;
- Le 23 janvier, à Rouen, pour le rendu de l'expertise.

Bernay est la seizième collectivité que la Commission rencontre, et vous constaterez que pour les 15 premières, 3 600 personnes ont été rencontrées.

➤ Le site Internet :

Sur Internet, qui est désormais un média incontournable, le site dédié au débat connaît un bon succès, puisque plus de 48 000 visites ont été recensées.

Le système des questions-réponses permet à chaque internaute de poser directement une question au Maître d'ouvrage. RFF répondra, sous la responsabilité de la Commission, qui veille à ce que la réponse soit complète, compréhensible, et dans des délais raisonnables (17 jours aujourd'hui, en moyenne).

On trouve également sur le site un espace de discussion, dans lequel vous pouvez suivre le débat en dehors des réunions publiques et sur lequel 350 avis ont à ce jour été exprimés, dont 50 % concernent les attentes des usagers et 25 % environ le projet lui-même.

Enfin, les 5 réunions thématiques et la réunion de clôture seront, comme celle de ce soir, retransmises en direct, ce qui permettra aux internautes de poser des questions aux intervenants – au Maître d'ouvrage et si besoin, à la Commission.

➤ Les avis écrits :

Pendant toute la durée du débat et parallèlement à Internet et aux réunions publiques, la Commission peut recevoir des avis écrits et des contributions qui permettent d'enrichir le débat. Ces documents peuvent nous parvenir soit par courrier, soit par courriel ; tous seront intégralement publiés sur le site.

Certaines contributions, rédigées par des personnes morales, peuvent être imprimées et mises à disposition de tous, lors des réunions publiques, ou envoyées à ceux qui en font la demande. Ce sont les cahiers d'acteurs ; sur la table d'entrée vous en avez 35 actuellement, qui sont disponibles.

➤ Que se passera-t-il après le 3 février ?

La Commission rédige un compte rendu des débats et le Président de la CNDP en tire un bilan, pour le 3 avril au plus tard.

Ensuite, le Maître d'ouvrage a 3 mois pour rendre publique sa décision ; nous serons le 3 juillet.

Merci de votre attention. Je passe la parole au Maître d'ouvrage : à Jean--Damien PONCET et Philippe ADAM.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : Bonsoir à toutes et à tous.

Tout d'abord, félicitations pour votre nouveau label « Ville d'art et d'histoire ». Nous n'aurons pas le temps de nous arrêter cette fois car nous allons de réunion en réunion, mais nous reviendrons, c'est promis.

Philippe ADAM est mon adjoint, nous sommes responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Réseau Ferré de France, qui est l'Etablissement public national qui exploite, entretient, et développe le réseau ferré, sur lequel circulent les entreprises ferroviaires. Je le dis juste pour que vous ayez bien la nuance en tête : RFF, c'est les infrastructures ; les entreprises ferroviaires, et principalement la SNCF, font circuler des trains sur ces infrastructures et paient, pour ce faire, des péages.

Nous allons passer tout de suite à la présentation du projet. D'abord, les objectifs du projet, qui sont largement déterminés par la situation actuelle du réseau.

La saturation du réseau

Le constat est que nous sommes face à un réseau, entre Paris et la Normandie, qui est au bord de la saturation.

Nous avons illustré ici le nombre de trains que l'on peut faire passer aujourd'hui dans un sens, dans une heure, entre Paris et Mantes : 14 trains.

Avec une opération en cours, qui va bientôt rentrer dans l'enquête publique : le prolongement du RER E à l'ouest ; on pourra avoir 2 trains de plus. Mais, les prévisions de trafic et les souhaits exprimés par les collectivités territoriales notamment, qui ont été réunis dans un Comité de pilotage pour préparer le dossier qui est présenté au débat maintenant, nous donnent à croire qu'il faudrait pouvoir faire passer jusqu'à 36 trains sur cette section Paris-Mantes, par sens et par heure.

La ponctualité des trains

D'autre part, sur ce réseau qui est au bord de la saturation, et c'en est une conséquence, on observe une ponctualité insatisfaisante.

Nous avons quelques chiffres ici :

- Dans le sens des trains allant vers Paris, 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes.
- Dans le sens retour, vers la province, le soir 30 % des trains sont en retard à Rouen et au Havre et 40 % des trains sont en retard à Caen et Cherbourg.

Vous faites donc partie du dernier alinéa, vraisemblablement, en termes de statistiques.

La vitesse

Sur ce réseau, les vitesses plafonnent sur la branche Caen-Cherbourg. Ce graphique donne une idée de ce que l'on a observé comme progrès jusque dans les années 60 et depuis, on se démène pour à peine maintenir la performance.

Nous sommes face à un réseau hérité du XIX^e siècle (à l'exception des parties rénovées dans les années 95) qui est utilisé à ses limites.

Face à ce constat, le projet est né de deux grandes ambitions :

- Améliorer les déplacements du quotidien ; la situation est dégradée, il faut faire quelque chose pour rendre les déplacements plus fluides vers les grandes villes, pour que les TER soient plus nombreux, plus efficaces, également pour que les RER en région parisienne soient améliorés.
- Contribuer au développement des territoires en permettant des relations plus rapides et donc des liens plus étroits entre les territoires normands et Paris (Paris intramuros mais aussi La Défense ou Roissy) et permettre de développer des relations plus denses entre les grandes villes normandes. Je pense notamment aux capitales, mais pas seulement puisque tout un semis de villes moyennes, dont vous faites partie, méritent aussi d'être rapprochées et desservies.

Un Comité de pilotage a donc travaillé sur ces deux grandes orientations, et décliné ceci en un cahier des charges que l'on peut présenter en quatre objectifs :

1. De desserte : les types de trains qui devaient desservir les différentes gares avec une certaine fréquence (trains rapides, trains locaux), ont été définis.
2. De qualité de service, en termes de ponctualité ; essayer de retrouver une situation normale en termes de places assises, de confort.

Derrière ces objectifs se profile la question de la capacité, déjà évoquée, et que nous aurons l'occasion d'évoquer de nombreuses fois.

3. Des objectifs de temps de parcours ; là nous sommes plus dans la dimension accessibilité, développement, mais l'ensemble est lié et forme un tout. Le premier, avec les annonces du Président de la République, a été Paris-Le Havre en 1 h 15. Avec les travaux du Comité de pilotage sont apparus d'autres objectifs : Paris-Caen en 1 h 15, Paris-Rouen en 45 minutes.
4. Enfin, des objectifs pour le fret ferroviaire. Le projet ayant été relancé dans le contexte du Grand Paris et de l'ouverture de la région capitale sur la mer, il y a l'idée explicite que tout ceci repose sur la bonne santé des ports. Les ports ont besoin du ferroviaire pour se développer ; le ferroviaire a besoin pour se développer de capacité sur les voies, de fiabilité et de vitesses moyennes satisfaisantes.

Sur la base de ces objectifs, on a regardé ce que l'on pouvait atteindre avec le réseau existant, mais sans surprise parce que pendant plusieurs décennies des tentatives ont été faites et le constat a été à chaque fois qu'il fallait envisager de construire des infrastructures nouvelles. Nous avons fait le même constat. Donc, ce n'est pas avec le réseau existant, mais avec une ligne nouvelle, que nous atteindrions les objectifs.

Il ne s'agit pas simplement d'une ligne nouvelle, c'est une occasion de réorganiser l'ensemble du réseau autour d'une « épine dorsale », représentée ici par ce petit symbole rouge, et sur laquelle Philippe va maintenant vous en dire beaucoup plus. Je lui passe donc la parole.

Philippe ADAM, Adjoint au Responsable de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF : Bonjour. Sur la base de ces éléments qui structurent le projet, je vais vous expliquer comment nous avons travaillé et à quelles solutions nous sommes arrivés. Je ferai cette description en trois parties :

- Une première partie très brève qui concernera ce qui se passe entre Mantes et Paris (nous y reviendrons bien sûr s'il y a des questions pendant la phase des questions).
- Je parlerai de la Normandie, et j'introduirai dans cette partie normande un nouveau scénario, en avant-première ici.
- Enfin, je terminerai par un petit zoom sur Bernay et ce que le territoire peut attendre de la ligne à grande vitesse, de façon plus précise.

Entre Mantes et Paris

Le maître-mot est : séparer les trains « normands » des trains franciliens. Ils roulent aujourd'hui à la queue-leu-leu sur la même ligne, certains trains voudraient aller vite mais ne le peuvent pas toujours, d'autres voudraient s'arrêter mais ne le peuvent pas toujours. Donc, avoir une ligne dédiée, nouvelle, pour les trains rapides qui ne s'arrêtent pas, c'est aussi permettre que sur la ligne actuelle les trains franciliens, les trains de desserte fine, puissent trouver toute leur place et s'arrêter plus qu'ils ne le font aujourd'hui.

Cette séparation suppose des infrastructures nouvelles entre Paris et Mantes-la-Jolie, avec quelques scénarios qui sont là, qui coûtent entre 4,4 et 5,4 milliards d'euros, avec une vitesse de 200 km/h, et la possibilité de deux gares nouvelles :

- Une gare sur le territoire de Nanterre – La Défense ;
- Une gare sur le territoire d'Achères Confluence, au niveau de Cergy-Pontoise.

Sur la partie normande

Nous avons travaillé sur trois scénarios : A, B, C, qui se distinguent par l'endroit où les deux lignes se séparent : l'une vers Rouen et Le Havre, l'autre vers Caen.

- Vous avez sur cette image le scénario A, avec une bifurcation au niveau de Louviers ; au nord vers Rouen, puis vers Le Havre par le Plateau de Caux, et enfin vers l'ouest, donc vers Caen.
- Le scénario B, lui, s'infléchit de façon significative vers Evreux, qui peut être atteinte par un petit raccordement. On poursuit plein nord, vers Rouen que l'on traverse, puis on poursuit sur le Plateau de Caux. L'autre branche va vers l'ouest, donc Bernay, ici. On utilise ensuite la ligne existante jusqu'à Lisieux et on peut aller ensuite rapidement jusqu'à Caen.
- Le scénario C est assez différent puisque la ligne passe non loin de Rouen, qui peut être atteinte par un système de boucle, et la bifurcation se fait après Rouen, avec une branche vers Lisieux et Caen, et une branche vers Le Havre, avec une traversée nouvelle de l'estuaire sous le fleuve. Dans ce scénario, Bernay n'est atteinte que par l'emprunt du raccordement d'Evreux, puis de la ligne classique jusqu'à Bernay.

Au cours du début du débat public, les deux scénarios A et B ont eu chacun leurs fervents supporters, qui ont pointé un certain nombre d'avantages de l'un et de l'autre.

- Voici ces deux scénarios A et B superposés sur ce schéma.

Le scénario A, particulièrement efficace pour les relations Rouen-Caen, avec un temps possible de 45 minutes ; tandis que dans le scénario B on voit bien un parcours sensiblement plus long, et des conditions de circulation des trains qui font que l'on n'arrive pas à tenir ce temps en moins d'une heure, on est plutôt à 1 h 07, donc sensiblement moins performant. Par contre, un scénario qui passe au droit d'Evreux, permet une desserte d'Evreux, soit directe dans la gare actuelle par un raccordement court, soit par une gare nouvelle qui se situerait au nord-est d'Evreux.

Ce scénario B a également retenu l'attention par son coût puisque que le fait qu'il soit tendu vers la Basse-Normandie, vers Caen, fait que l'on atteint le temps de parcours objectif de Caen sans avoir besoin de réaliser une ligne nouvelle en continu jusqu'aux abords de Caen, donc en empruntant la ligne existante, dont la vitesse a été relevée à 200 km/h il y a une quinzaine d'années, sur cette section.

Des personnes nous ont demandé si l'on ne pourrait pas avoir un scénario qui serait un peu un compromis entre ce scénario A et ce scénario B, donc qui répondent à des logiques complètement différentes, très différenciées, et qui ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients.

Nous avons donc en effet réfléchi sur cette base à un scénario, qui est celui-ci : un scénario avec une bifurcation un peu intermédiaire, ici. Le début du scénario est le même que le B, pour la desserte d'Evreux c'est strictement identique au scénario B, mais au lieu d'avoir la

bifurcation juste après, on poursuit vers le nord et la bifurcation est un peu plus loin. Cela permet d'avoir une relation Rouen-Caen en un temps satisfaisant et aussi d'être suffisamment tendu vers la Basse-Normandie pour pouvoir là encore réutiliser la ligne actuelle où l'on roule à 200 km/h.

Côté Rouen, les choses sont identiques aux scénarios A et B, avec le passage vers Le Havre, sur le Plateau de Caux.

Nous nous sommes proposé d'appeler « AB » ce scénario un peu intermédiaire entre A et B, puisqu'il reprenait les avantages des deux scénarios. Je vais donc dorénavant intégrer dans les comparaisons des trois scénarios ce quatrième scénario, qui est né dans ce débat.

✓ Premier élément de comparaison : les temps de parcours

Voilà les trois premiers scénarios, avec des temps de parcours relativement équivalents sur Paris-Le Havre et Paris-Caen, puisque nous avons construit les scénarios pour atteindre justement ces objectifs.

Sur le Rouen-Caen on voit cette différence assez sensible, avec un scénario B moins performant.

Le scénario AB se situe quasiment dans l'objectif : 1 h 17 pour Le Havre et pour Caen, et sur Rouen-Caen, un temps qui est dans l'objectif de moins d'une heure que nous nous étions fixé : 51 minutes.

Pour être tout à fait franc, dans ce scénario-là nous avons regardé s'il était possible de pousser un peu les trains en Ile-de-France, jusqu'à 250 km/h : on pourrait, mais il faudrait vérifier si dans ces scénarios-là il serait possible de gagner 1 ou 2 minutes pour être tout à fait dans les termes de la comparaison.

✓ La qualité des relations intra-normandes

Nous avons vu que c'était un élément assez déterminant du choix.

Le scénario A est performant sur Rouen-Caen, mais aussi sur Rouen-Le Havre ; par contre Caen-Le Havre n'est pas particulièrement performant puisqu'on ne crée pas de liaison directe.

Le scénario B n'est performant que sur la relation Rouen-Le Havre.

Le scénario C est celui qui permet des relations intéressantes entre les trois métropoles normandes.

Le scénario AB permet de retrouver l'intérêt du scénario A avec des relations intéressantes Rouen-Le Havre et Rouen-Caen. Bien sûr, entre Caen et Le Havre il n'est pas plus performant que le scénario A.

✓ Le coût

Le coût s'établit pour les scénarios A et B autour de 6,5 milliards d'euros. Le scénario C est sensiblement plus coûteux : 3 milliards de plus parce qu'au niveau de Rouen, mais aussi au niveau de l'estuaire de la Seine, il y a des ouvrages importants de franchissements du fleuve, de franchissements de forêts, de franchissements de zones urbaines complexes.

Les trois scénarios ont des trafics qui sont du même ordre de grandeur ; par contre, les 3 milliards supplémentaires du scénario C ne permettent pas de faire apparaître un trafic qui serait intéressant en regard du surcoût.

Le scénario AB s'établit avec un coût inférieur à tous les scénarios : autour de 6 milliards d'euros. C'est dû principalement au fait – j'y reviendrai – qu'il y a moins de traversées de vallées, donc moins d'ouvrages de franchissement, et également au fait que l'on peut se permettre de ne pas construire de ligne doublant la ligne Bernay-Lisieux pour atteindre les objectifs de temps de parcours, jusqu'à Caen.

✓ Les trafics

J'ai mis une fourchette. Je serai tout à fait honnête, nous n'avons pas fait d'étude de trafics pour ce scénario. Simplement, les temps de parcours étant du même ordre de grandeur que ceux des autres scénarios, je suis absolument sûr du fait que nous serions dans la même fourchette pour ce scénario-là. On est dans un ordre de grandeur tout à fait similaire.

✓ L'environnement

Il est toujours difficile de faire des synthèses de la synthèse sur ce point. Les scénarios que nous avons sont plutôt à l'avantage du scénario A par rapport au scénario B qui a plus de franchissements de vallées sensibles. Le scénario C est assez handicapé par un certain nombre de points compliqués au niveau des traversées de la Vallée de la Seine.

Concernant le scénario AB, je me suis permis d'inventer une catégorie un peu intermédiaire car il est un peu meilleur que le scénario A, pour deux raisons : il a le même nombre de franchissements de vallées que le scénario A, par contre comme on ne réalise pas la liaison de Bernay à Lisieux on a un avantage environnemental puisqu'on ne touche pas à ces territoires-là. Par ailleurs, il y a un passage de forêt au niveau de Louviers, la Forêt de Bord, qui est moins impactant – je vais en parler. De ce point de vue, ce scénario, sans aller jusqu'au vert foncé qui serait un impact faible, est un peu meilleur.

Je vais détailler un peu ces questions environnementales, en me concentrant sur le département de l'Eure principalement.

Dans le scénario A

Vous avez ici le franchissement des vallées : la Vallée de l'Eure sur le barreau, qui permet de rejoindre Evreux ; la Vallée de l'Eure encore, au niveau de Louviers – Val-de-Reuil ; la Vallée de la Risle, tout près d'ici ; et la ligne qui poursuit jusqu'à Lisieux.

Dans le scénario B

Il y a cette fois cinq franchissements : trois fois l'Eure, une fois l'Iton, une fois la Risle.

Dans le scénario AB

Trois franchissements subsistent : l'Eure, l'Iton, la Risle ; et l'absence d'atteinte environnementale sur cette partie Bernay-Lisieux.

✓ Les gares nouvelles

Le projet prévoit des gares nouvelles possibles, c'est un choix qui pourra être fait ou ne pas être fait. On peut envisager encore une desserte des gares centrales.

Des gares sont possibles au niveau d'Evreux et de Louviers - Val-de-Reuil, dans l'Eure.

Le scénario AB change la donne assez fortement, au niveau de la gare de Louviers - Val-de-Reuil. C'est peut-être un peu pour cela qu'il n'était pas apparu jusque là, puisqu'il est assez différent.

Vous voyez un zoom assez précis : vous avez ici Elbeuf, Val-de-Reuil, Louviers, Oissel, et Rouen se situe à une quinzaine de kilomètres, ici au nord. Le Neubourg se situerait donc par ici.

Les scénarios A et B sont, de façon très schématique, parallèles à l'autoroute, dans cette zone-là. Ici, on a la Vallée de l'Eure avec ce qui est le projet de transport public de l'agglomération de Louviers – Val-de-Reuil. Notre idée initiale était d'envisager une gare au croisement de cette future infrastructure de transport public.

Il se trouve que l'on est dans le fond de la Vallée de l'Eure et que le tracé à cet endroit est plutôt en viaduc, et donc la gare aurait été extrêmement complexe et coûteuse à réaliser. Donc, nous nous sommes rabattus sur un environnement un peu plus propice, au sud-est de Louviers – Val-de-Reuil, sur une zone de plateau.

C'étaient donc les scénarios A et B.

Dans le scénario AB, on ne passe plus au cœur de l'agglomération Louviers – Val-de-Reuil, de ce fait on évite une grande partie de la forêt de Bord, qui se situe à cet endroit, mais du coup la gare se trouve à l'ouest de Louviers – Val-de-Reuil, avec une situation cette fois intermédiaire entre Elbeuf et Louviers – Val-de-Reuil, qui est moins urbaine mais qui a aussi des avantages d'accessibilité pour tout le sud de la Communauté d'agglomération de Rouen.

Voilà les éléments de comparaison de tous ces scénarios, au niveau des gares de Louviers – Val-de-Reuil.

Toutes les gares nouvelles possibles dans l'Eure :

Une première chose : nous n'avons pas prévu de gare nouvelle au niveau de Bernay, il s'agit de desservir la gare de Bernay actuelle par des trains.

- ✓ Dans le scénario A : pas de gare au niveau d'Evreux, mais une gare au niveau de Louviers – Val-de-Reuil.
- ✓ Dans le scénario B : une gare possible au niveau d'Evreux et des gares possibles au niveau de Louviers – Val-de-Reuil.
- ✓ Dans le scénario AB : une gare au niveau d'Evreux mais moins contrainte que dans le scénario B parce que les contraintes techniques étant plus faibles, on peut la placer éventuellement au niveau de la Nationale 154, si c'est le souhait. Et une gare de Louviers – Val-de-Reuil qui se situerait entre Louviers et Elbeuf, comme je le disais ; ou bien on peut considérer – ce sera à regarder plus tard si l'on va vers ces solutions – que cette gare soit finalement une gare commune à Louviers – Val-de-Reuil et Evreux.

Ces questions de gares sont assez différenciantes pour les scénarios.

Si vous avez des questions, nous pourrions évidemment y revenir. Ce sont des choses qui pourront tout à fait faire l'objet d'études dans des phases ultérieures pour être précisées.

Ce qui concerne directement Bernay

Je vais vous expliquer un peu la desserte que nous pouvons imaginer.

Vous le savez mieux que nous sans doute, Bernay est une gare intermédiaire importante, desservie par un certain nombre de trains, qui sont des trains semi-directs Paris-Caen, qui s'arrêtent à Evreux, Bernay, Lisieux, et Caen.

Un certain nombre de trains aujourd'hui sont des trains Paris-Caen sans arrêt, ils traversent Bernay sans s'arrêter. Nous proposons de ne pas changer cet ordre des choses, qui nous paraît tout à fait convenir à la structure de la population. Caen et Cherbourg ont besoin de relations rapides, donc les trains sont sans arrêt ; mais les villes intermédiaires ont besoin de dessertes également relativement fréquentes.

J'ai lu dans le cahier d'acteur que Bernay se positionne comme la gare d'entrée de presque 120.000 habitants, si l'on prend les pays Risle-Estuaire et Risle-Charentonne. Sur ces territoires, les trains utilisant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie peuvent tout à fait faire un arrêt. Comment ?

- Dans le scénario A :

On est sur une logique de desserte par les trains semi-directs. Vous voyez mon petit train qui quitte la ligne nouvelle au niveau d'Evreux, dessert Evreux, dessert Bernay, dessert Lisieux, et arrive jusqu'à Caen. Donc, les trains utilisent la ligne nouvelle jusqu'à Evreux, puis la ligne classique jusqu'à Caen.

Dans le scénario A il y a cette possibilité, mais il y en a une seconde, qui est que des trains qui, eux, vont à Trouville – Deauville utilisent la ligne nouvelle, utilisent un raccordement vers Bernay, et desservent Bernay, puis Lisieux, puis Trouville – Deauville.

Donc là, le temps de parcours peut être de 51 minutes, c'est un temps tout à fait remarquable, mais c'est vrai que cela fait pour Lisieux et Trouville – Deauville un temps supplémentaire, bien sûr : c'est non seulement le passage par Bernay et l'arrêt, mais aussi le fait d'utiliser la ligne actuelle ici au lieu d'utiliser la ligne nouvelle, ce qui serait possible pour un train qui serait direct jusqu'à Lisieux.

C'est un peu compliqué mais je veux vous faire sentir la desserte de Bernay, sa qualité ; elle dépend évidemment de la qualité de la desserte, et quand on est une ville un peu intermédiaire entre des territoires et des villes qui sont plus loin, le choix de la politique d'arrêts, de la façon dont les trains desserviront les territoires, sera important in fine pour la qualité de la desserte.

- Dans le scénario B :

Là encore, on a des trains Paris-Caen directs, qui peuvent comme aujourd'hui traverser, mais aussi des trains semi-directs qui peuvent avoir deux qualités bien distinctes pour Bernay, selon que l'on envisage ou non une gare nouvelle à Evreux.

Dans le cas où l'on n'a pas de gare nouvelle à Evreux : on dessert la gare centrale d'Evreux, cela veut dire que le train a quitté la ligne juste avant Evreux, a desservi Evreux, puis a pris la ligne classique pour desservir Bernay, avec un temps de 1 h 07.

Si par contre on a une gare nouvelle au droit d'Evreux, le train ne quitte pas la ligne, il poursuit jusqu'à Bernay et ensuite il va jusqu'à Caen. Là, le temps est plutôt de 50 minutes.

J'aurai un tableau récapitulatif pour tout cela parce que c'est un peu compliqué, mais je voudrais simplement vous montrer le mécanisme, comment il se fait que certains temps de parcours sont plus avantageux que d'autres.

Ce schéma est également valable pour le scénario AB.

Pour le scénario C, là il n'y a pas d'alternative car le train Paris-Trouville – Deauville ne peut pas s'arrêter à Bernay au passage, puisqu'il passe au large et on est forcément sur le train Paris-Caen semi-direct, via la gare centrale d'Evreux, puis la ligne classique jusqu'à Bernay, puis Caen.

Je pourrai revenir là-dessus, bien sûr, si vous avez des questions.

Que cela veut-il dire en temps de parcours, pour Bernay ?

Je vais vous montrer à chaque fois un petit tableau avec 4 valeurs qui sont celles des 4 scénarios : A, B, C, et AB.

Relation avec Paris :

Aujourd'hui le meilleur temps de parcours est 1 h 21 et le premier tableau est : on n'a pas de gare nouvelle à Evreux donc on est forcément sur un train qui à partir d'Evreux, en venant de Paris, a utilisé la ligne actuelle. Le gain varie de 12 à 14 minutes pour Bernay, avec des temps qui s'étagent autour de 1 h 08.

Si l'on a une gare nouvelle à Bernay, c'est-à-dire dans le scénario B et dans le scénario AB (ce n'est pas possible dans les scénarios A et C), alors le fait d'utiliser la ligne nouvelle jusqu'à l'entrée de Bernay permet d'atteindre un temps de parcours de 53 ou 56 minutes. Cela dépend de beaucoup de facteurs ; il faut retenir les ordres de grandeur.

Enfin, il y a la question des trains de Deauville qui pourraient être, eux, sans arrêt de Paris à Bernay, et on serait là dans des temps les plus performants, de l'ordre de 50 minutes.

Il faut donc retenir, je crois, que tout cela dépend un peu de la forme de la desserte telle qu'elle sera fixée lors de la mise en service de cette ligne ; que l'on a tout à fait la possibilité d'avoir des temps de l'ordre de 50/55 minutes. Il y a malgré tout le scénario C sur lequel on est sur la ligne actuelle forcément depuis Evreux, avec un temps plutôt de l'ordre de 1 h 09.

Dans tous les cas de figure, il y a un gain de l'ordre de 12-15 minutes.

Nanterre - La Défense :

Je disais tout à l'heure qu'une gare à Nanterre - La Défense était possible et on peut imaginer que l'ensemble des trains allant vers Paris desserve au passage la gare de La Défense.

Les temps que je vous ai donnés là sont sans desserte de La Défense, si l'on desservait La Défense au passage il faudrait rajouter environ 5 minutes.

Le temps aujourd'hui vers La Défense, avec une correspondance à Paris, c'est plutôt de l'ordre de 1 h 40. Si les trains s'arrêtent à La Défense, puisqu'on est avant Paris on est sur un temps plutôt de l'ordre de 1 h 05 à 45/50 minutes.

Sur un territoire comme Nanterre – La Défense, qui est important puisqu'avec le métro automatique du Grand Paris ce sera un point d'accès vers Roissy, c'est un élément majeur que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie peut offrir, donc on pourrait arriver dans ces territoires en 45/50 minutes ou 1 h 00/1 h 05 alors qu'aujourd'hui c'est plutôt 1 h 38.

Un point sur Rouen :

Le meilleur temps de parcours aujourd'hui est 47 minutes. De ce point de vue, les scénarios A et AB sont véritablement intéressants puisque le temps de parcours est de l'ordre de la demi-heure.

Le scénario B, avec le détour par Evreux, est sensiblement moins performant puisqu'on n'arrive pas à gagner du temps par rapport à aujourd'hui.

Le scénario C est même plutôt moins performant dans les dessertes que nous avons regardées puisqu'on est sur la ligne actuelle et on a supposé qu'il ne restait que des trains qui avaient des dessertes intermédiaires plus nombreuses qu'aujourd'hui. Donc, de ce point de vue, on est sensiblement moins performant.

J'espère ne pas vous avoir perdus. Nous sommes ouverts à toutes les questions sur ces sujets.

Jean-Damien PONCET : Juste pour terminer, parce qu'il y avait là beaucoup de précisions et de densité, je rappelle les deux ambitions en quelques mots :

- Contribuer au développement des territoires : c'est une option d'accessibilité, de gain de temps ;
- Répondre aux besoins de déplacements du quotidien : ce n'est pas seulement pour les voyageurs d'aujourd'hui, il faut songer à ce qui va se passer concernant les énergies et en termes d'équilibre entre l'automobile et le train, dans les décennies qui viennent, parce qu'on parle d'un projet dont l'utilité s'étendra sur des décennies. Il faut penser aussi aux besoins de déplacements de demain.

Pour parvenir à ces deux grandes ambitions, ce projet n'est pas un simple projet de ligne nouvelle, mais c'est une restructuration, une réorganisation du réseau. Il s'agit donc de valoriser non seulement la ligne que l'on va construire, mais l'ensemble du réseau préexistant, qui va être dopé par la réalisation de cette ligne.

Deuxièmement, il faut pour y parvenir proposer un projet adapté aux territoires, il s'agit d'un projet qui n'est pas une ligne à grande vitesse classique, au sens de ce que l'on a fait depuis 30 ans en France, parce que les distances sont telles que l'on a estimé qu'il n'était pas utile d'aller à 320 km/h. Cela présente par ailleurs des avantages en termes d'insertion. Cela ne l'est pas non plus en termes de type d'usagers parce qu'il y a beaucoup de domicile-travail, sur des relations qui sont quand même relativement courtes.

On est donc en train d'inventer une réponse aux besoins des territoires en mouvement, c'est une réponse inventée dans la concertation, avec le Comité de pilotage (dont je parle pour la troisième fois, on va me le reprocher) qui a permis de définir les objectifs du projet ; il s'agissait de responsables des collectivités normandes, principalement, et du monde économique. Cela se poursuit dans la concertation ; le dispositif du débat public, qui existe depuis une quinzaine d'années (un peu moins dans sa forme actuelle) n'avait pas pu agir sur les projets précédents qui ont été tentés, qui ont échoué ; espérons que les vertus du débat public permettront à ce projet d'avancer dans les meilleures conditions.

Nous sommes à votre disposition ce soir pour répondre à vos questions, et également à travers le site Internet puisque, comme vous l'a dit le représentant de la Commission Particulière, vous pouvez poser des questions sur Internet et nous y répondrons dans un délai relativement convenable.

Merci de votre attention.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, RFF. Je rappelle que toutes ces informations sont sur le site Internet, vous avez tout le loisir et toutes les nuits pour le consulter.

Pour une bonne organisation du débat et des prises de parole je voudrais que l'on respecte quelques principes.

Nous prendrons d'abord des questions courtes – je dis bien des questions – ; les hôtesse passeront à l'avant et à l'arrière. Je vous demande de vous présenter et de rendre le micro à la fin de la question.

Dans une seconde partie, ce seront des interventions plus longues, et comme je l'ai dit tout à l'heure, avec une argumentation, s'il vous plaît.

Je rappelle que toutes les questions peuvent être aussi posées par écrit, elles nous arriveront et dans la mesure du possible, on y répondra immédiatement. De toute façon, elles seront inscrites sur le site Internet et il y aura une réponse écrite. Pour avoir une réponse écrite chez vous, donnez-nous votre adresse, soit informatique, soit postale.

Nous passons aux premières questions.

Un intervenant : La réalité quotidienne pour un usager Paris-Caen, c'est en effet les défauts de ponctualité que vous avez notés, la vétusté du matériel et des réseaux : la motrice tombe en panne, la motrice-dépanneuse tombe elle aussi en panne. C'est le défaut de confort, on voyage assis sur la valise ; et c'est le coût prohibitif des billets.

Vous avez évoqué en partie ces difficultés, j'en rajoute parce que c'est la réalité...

Olivier GUÉRIN : Quelle est votre question, Monsieur ?

Le même intervenant : Elle arrive. Vous nous proposez cette nouvelle ligne comme étant une solution, je pense qu'il y avait des possibilités – c'est le sens de ma question – de remoderniser les lignes existantes actuelles afin d'amener un gain de temps. Cela aurait coûté moins cher que les 6 milliards que vous annoncez, alors qu'il y a toujours des dépassements, parce que vous surévaluez la fréquentation, par exemple. Cela a été le cas pour le TGV Nord puisque l'on n'a pas atteint les objectifs, et pour Eurotunnel aussi. Donc, avec beaucoup moins d'argent on aurait pu mieux faire.

Ma question est : maintenant que vous souhaitez vous engager sur cette ligne nouvelle, quels efforts allez-vous consentir pour les lignes de TER notamment, puisque j'ai cru entendre que le coût de la modernisation et de l'entretien des lignes sur le plan national, c'était 13 milliards jusqu'en 2015 ; 6 milliards pour cette ligne, cela me paraît complètement prohibitif et à ce rythme-là, la France va perdre son triple A, c'est quasiment sûr !

(Applaudissements)

Jean-Damien PONCET : Il y a plusieurs questions dans la question.

D'une façon générale, il y a un projet qui doit répondre à des objectifs de capacité et des objectifs de temps de parcours, les deux sont indissociables, d'autant plus que le projet est ressorti après plusieurs années de silence, à l'occasion de l'exercice du Grand Paris.

On voit bien qu'il y a un lien entre ce projet et une ambition de développement du territoire. Il ne faut pas oublier cela quand on parle de l'investissement en question. Il n'y a pas quelqu'un subitement qui s'est dit « tiens, on va mettre des milliards pour améliorer le réseau » sans qu'il y ait aussi une ambition de développement.

Pour ce qui concerne RFF dans cette affaire – je laisserai Philippe répondre sur ce que l'on aurait pu faire avec le réseau actuel pour moins cher – je voudrais vous rassurer sur le fait que pour RFF, investir dans un projet de ce genre, ne limite pas sa capacité à intervenir sur le réseau existant en termes d'entretien et de renouvellement.

Vous avez cité le chiffre : 13 milliards pour une période allant jusqu'à 2015, en gros cela veut dire que chaque année RFF investit 2 milliards d'euros dans le renouvellement et 1 milliard d'euros dans le développement d'infrastructures nouvelles. Le fait de faire plus ou moins d'infrastructures nouvelles ne modifie pas le montant consacré au renouvellement, parce que c'est complètement étanche par construction, dans les comptes de RFF.

RFF investit dans des projets neufs à hauteur des suppléments de péages qu'il pourra recevoir, donc cela ne prélève rien sur sa capacité à intervenir en matière de maintenance et de renouvellement.

Le réseau existant étant convenablement maintenu et renouvelé, la question est de savoir, par rapport aux autres sujets que vous avez abordés, quels trains circulent dessus.

La mise en service des Trains Express Régionaux – que vous avez évoquée, me semble-t-il – ne relève pas de RFF, mais des autorités organisatrices de transport que sont les Conseils Régionaux.

Sur ce que l'on peut faire sur le réseau existant, je passe la parole à Philippe.

Philippe ADAM : Le projet veut agir sur plusieurs composantes. Il y a celle de la capacité, c'est principalement le fait des zones les plus contraintes : entre Paris et Mantes, et dans la zone de Rouen.

Les 6 milliards, c'est pour la partie normande, il faut y ajouter la partie francilienne. Si l'on ajoute les deux parties, le projet se situe entre 11 milliards pour les scénarios les moins chers, et jusqu'à 14 milliards pour le scénario C.

Une grosse moitié de ce coût correspond au fait de faire sauter ces bouchons, et nous sommes catégoriques : on ne sait pas faire sauter ces bouchons sans faire de lignes nouvelles, et dans ces zones-là les lignes nouvelles coûtent cher parce que nous sommes dans des zones urbanisées et parce qu'il faut faire des tunnels.

La deuxième partie est plutôt ce qui est relatif à la vitesse ; une expertise est en cours pour savoir si l'on peut faire mieux sur les lignes actuelles, nous aurons les résultats en janvier. Nous nous sommes appuyés sur des études faites par la SNCF il y a quelques années, pour essayer de voir ce qu'il était possible de faire sur les lignes actuelles.

Vous avez sur ce schéma les différentes vitesses le long de la ligne. Lorsque c'est rouge, cela veut dire que l'on peut rouler à 200 km/h : entre Bernay et Lisieux, et entre Mézidon et Caen, il y a des zones où l'on peut d'ores et déjà rouler à 200 km/h. Dans la mesure du possible, nous avons utilisé ces zones pour les trains rapides, puisqu'il nous paraissait intéressant d'utiliser le réseau là où il est performant.

Par contre, dans les zones qui sont en-dehors, on roule à 130, 140, 150, au maximum 160 km/h. Ce sont les vitesses relevées, le niveau qui a pu être atteint en 1996 lorsqu'on a électrifié la ligne, mais aujourd'hui on ne sait pas rouler plus vite sur ces sections de lignes-là.

La question est : veut-on rester dans ces vitesses telles qu'elles sont là, ou veut-on faire un saut de performance, avec tout un ensemble d'avantages ? A notre sens, on est un peu comme on pouvait être sur le réseau routier avant que l'on construise les autoroutes : des voiries avaient été améliorées et pouvaient dans certains cas être assez performantes, mais passaient au centre des villes et avaient des géométries, des courbes, des rampes, qui ne permettaient pas de rouler vite.

On a fait des autoroutes, qui permettent de faire de longues distances mais aussi de courtes distances ; c'est ce que propose le projet LNPN.

Nous sommes à l'aube d'une ère où le chemin de fer peut se développer autour d'un nouveau réseau.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Mourad TIRAOUÏ, Brionne : Bonsoir, je suis un abonné de la ligne. RFF semble se dissocier de la SNCF qui va peut-être mettre des trains sur cette ligne, dont on ne connaît ni la fréquence, ni la capacité, pour contribuer à notre confort en tant qu'abonnés. Qu'en est-il, puisqu'apparemment l'acteur est absent ?

Jean-Damien PONCET : Non, l'acteur n'est pas absent, mais nous sommes en train de parler de choses qui se passeront dans plusieurs années et de quelque chose qui sera décidé non seulement par la SNCF, mais par les autorités organisatrices de transport.

Aujourd'hui, en Normandie, plusieurs types de trains circulent. Les seuls qui soient exploités commercialement de façon complètement « libre » sont de rares trains inter-secteurs, qui sont des rames TGV allant directement par exemple du Havre à Marseille ; je crois qu'il y a eu aussi des tentatives entre Caen et Dijon. Mais, tous les autres trains : Intercités, Corail, qui sont exploités sous le régime d'une convention avec l'Etat, ou les Transports Express Régionaux qui sont exploités sous le régime de conventions avec les Conseils Régionaux, tous ces trains sont décidés par une autorité organisatrice (une collectivité locale) qui décide de la nature du service, c'est-à-dire les dessertes, les fréquences, et de la tarification. En fonction de ses décisions, elle procède à l'équilibrage ou à l'équilibre économique des comptes de l'exploitant, en l'occurrence la SNCF. Donc, ce sont ces autorités-là qui le moment venu, décideront de mettre les trains sur l'infrastructure.

Ce que présente RFF aujourd'hui, ici, c'est une infrastructure qui permet de mettre en service des trains. Pas n'importe quels trains : les collectivités territoriales, associées au Comité de pilotage, comme je l'ai dit, ont exprimé des besoins. Nous avons pris ces besoins, nous les avons « composés » ensemble dans des grilles de desserte, et notre sujet a été de concevoir le projet d'infrastructure qui permet de faire circuler ces trains.

Le fait que le projet ait été élaboré de cette façon-là, le fait aussi que les autorités organisatrices de transport, que ce soit l'Etat ou les Régions, auront aussi le moment venu à se prononcer sur leur participation financière au projet, fait que l'on peut considérer que la cohérence d'ensemble est assez bien assurée.

Olivier GUÉRIN : Nous entendons bien que les choses ne peuvent pas être définitivement fixées maintenant à l'horizon LNPN. Vous avez parlé des temps de parcours ; pouvez-vous quand même dire quelles seraient les évolutions de dessertes : y aurait-il plus de trains, et ces trains seraient-ils plus capacitaires ?

Jean-Damien PONCET : En quelques mots, mais Philippe pourra peut-être compléter : sur la section Paris-Mantes, avec le projet on pourra faire passer deux fois plus de trains donc si je voulais répondre de façon très courte...

Olivier GUÉRIN : Nous sommes à Bernay, donc de Bernay à Paris, y aurait-il plus de trains ?

Jean-Damien PONCET : Je commence par l'endroit où le tuyau est le plus étroit. On pourra faire passer deux fois plus de trains là, et par conséquent cela veut dire qu'en gros les trains radiaux (ceux qui vont de province à Paris et vice-versa) pourront être deux fois plus nombreux.

L'avantage de ce doublement sera réparti équitablement entre la Haute et la Basse-Normandie, donc il y aura possiblement deux fois plus de trains, sans compter les TER

supplémentaires (et je ne parle pas du fret) qui pourront se développer également sur le réseau.

Olivier GUÉRIN : C'est bien de faire rêver, mais vous avez des objectifs de dessertes, quels sont-ils par rapport à la situation actuelle ?

Philippe ADAM : Les marges de progression sont en effet importantes. Aujourd'hui, Bernay dispose d'une offre qui est cadencée : 6 h 54, 7 h 54..., des trains qui sont à des heures régulières. En base, on peut imaginer tout à fait que cette desserte soit accélérée avec la même fréquence, un train toutes les heures jusque vers Paris. Pourraient venir s'y ajouter, si c'est décidé par les autorités organisatrices, les trains dont je parlais, qui viennent de Trouville – Deauville et qui pourraient faire augmenter cette fréquence, en s'arrêtant de façon intermédiaire à Bernay.

On reste donc a minima sur la fréquence actuelle, avec des possibilités d'augmentation de cette fréquence, qui sont permises par l'augmentation de capacité en Ile-de-France, et aussi par le fait que les temps de parcours apportant du trafic, il devient possible d'envisager des dessertes supplémentaires.

Perrine HERVÉ-GRUYER, Représentante du Groupe Risle-Charentonne pour Europe Ecologie Les Verts : Bonsoir, notre positionnement sur la globalité du projet est assez clair, il y a un cahier d'acteur, que vous pouvez trouver à l'entrée.

Olivier GUÉRIN : Pardon Madame, nous sommes dans le temps des questions.

Perrine HERVÉ-GRUEYR : J'y viens, nous sommes à 12 secondes, je dispose d'une minute et il faut que j'introduise ma question.

Donc, notre avis sur ce projet est que c'est un gros investissement avec au final, peu d'apports pour la ville de Bernay et pour les Hauts-Normands de façon globale, sachant que 90 % des usagers du train en Haute-Normandie sont des usagers du quotidien, qui ne bénéficieraient pas forcément d'une ligne dite grande vitesse.

Pour ce qui est de Bernay, ma question est la suivante : sachant que finalement le nœud de toute cette question et de tous les retards, toutes les problématiques, est en effet celui du Mantois, pensez-vous qu'un investissement plus important pourrait résoudre le problème de Bernay ? Finalement, il suffit d'améliorer le problème du Mantois pour que Bernay soit desservie correctement.

Une deuxième question, si je peux me permettre : qu'en est-il du fret ? Il a été évoqué, mais nous n'en avons pas su plus.

Philippe ADAM : C'est à la salle de donner son point de vue, il est vrai que passer de 1 h 20 à potentiellement 50 minutes n'est pas forcément négligeable. Il ne s'agit pas seulement de gagner en l'occurrence une trentaine de minutes : gagner 30 minutes entre 4 h 30 et 4 h 00, ce n'est pas pareil que gagner 30 minutes de 1 h 20 à 50 minutes, parce qu'à 50 minutes cela permet de faire autre chose. Cela veut dire que les individus peuvent faire des déplacements quotidiens et de ce fait peuvent élargir leurs possibilités de trouver un emploi.

On offre, en passant sous des seuils, en ayant ces temps de parcours faibles, de l'ordre des temps de parcours que certains font chaque jour... Par exemple, un couple s'installe à Bernay, l'un trouve un travail à Bernay, l'autre peut trouver du travail ailleurs et voir ses possibilités de travailler fortement améliorées. C'est un élément que je porte au débat, c'est à vous d'en discuter, nous sommes là pour cela aujourd'hui.

Concernant ces temps de parcours, nous souhaitons, nous RFF – certains dans la salle le souhaitent peut-être aussi – que de plus en plus de gens prennent le train et laissent leur voiture au garage. Pour cela, il faut que le temps de train soit suffisamment compétitif par rapport au temps de la voiture. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas en Normandie ; ce petit tableau montre les temps de voiture et les temps de train, mais il faut rajouter à ces derniers les temps de dessertes terminales et pour faire Paris-Le Havre, on met quasiment autant de temps en train, voire plus de temps si l'on prend les dessertes terminales, qu'en voiture.

Si l'on veut que les gens prennent le train, il faut que les temps de parcours soient suffisamment descendus. Pour ce faire, il faut un saut qualitatif très important.

Je parlais tout à l'heure des trafics, le gain de trafics lié à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie est aux trois quarts lié au fait que les gens prennent le train à la place de leur voiture.

Un intervenant : On est à Bernay ici !

Philippe ADAM : C'est vrai aussi pour Bernay. Mon tableau est valable pour toutes les réunions, je m'en excuse ; concernant le temps pour Bernay on est dans les mêmes dispositions.

Daniel KIFFER, Elu de la Communauté de Communes de Beaumesnil : Je voudrais poser une question en relation avec l'agriculture, qui est un des facteurs importants du développement de nos territoires.

Je voudrais connaître l'impact des différents scénarios sur l'emprise agricole. Quel est le plus « polluant » ?

Au sujet du fret, cela changera-t-il quelque chose pour l'alimentation du port céréalier de Rouen, par rapport au système actuel ? Ce système sera-t-il amélioré ou pas ? Merci.

Olivier GUÉRIN : Monsieur, il y aura une réunion à Evreux, spécialement pour l'agriculture et l'environnement ; mais RFF va vous répondre.

Jean-Damien PONCET : Un projet de ce type prélève du foncier de façon tout à fait significative : environ 80 mètres de largeur, soit 8 hectares au kilomètre, c'est beaucoup. Cela intègre le linéaire lui-même mais aussi les installations connexes, électriques ou autres, et les dispositifs de rétablissements de voiries avec éventuellement des dénivellations, etc.

Ce foncier est prélevé en grande partie sur l'agriculture. Des dispositifs de concertation sont mis en place mais en aval, si vous voulez en savoir plus on peut peut-être approfondir un peu la question. Nous avons ici une représentante de RFF qui connaît bien ces sujets.

Concernant le fret, vous avez pensé à l'accès au port de Rouen. Sur le fret d'une façon générale, à l'occasion du projet LNPN on s'assure que l'on sera capable de faire circuler sur le réseau ferroviaire pris dans sa globalité les trafics des trains du Havre et de Rouen ; pas seulement les trafics d'aujourd'hui, mais les trafics tels que les ports les prévoient à long terme. Ceci, parce que les ports sont les générateurs à 90 % ou 95 % du trafic fret dans la région, et ce sont bien les prévisions des ports qu'il faut prendre en compte, puisqu'il sont les mieux placés pour savoir les efforts qu'ils font, pour pouvoir fabriquer des trains.

Par exemple, au port du Havre il y a un projet de chantier : un terminal multimodal qui doit permettre d'industrialiser la formation des trains et de faire plus de trains. On prend donc leurs chiffres, on les majore par un certain nombre de coefficients. Je n'entre pas dans les détails, il y aura une réunion thématique sur ce sujet le 10 janvier, au Havre.

Ensuite, d'une part, du fait de l'effet de délestage que la LNPN provoque sur le réseau actuel, puisque les trains qui circulent aujourd'hui sur le réseau actuel seraient reportés sur la ligne nouvelle et il y a donc une libération de capacité de passage (on appelle cela des « sillons ») sur le réseau actuel ; et d'autre part, compte tenu des investissements d'ores et déjà programmés sur des itinéraires alternatifs (je pense en particulier à Serqueux-Gisors), on dispose bien à long terme de la capacité pour faire passer l'ensemble des trains prévus par les ports.

Evidemment, quand on se rapproche de la région Ile-de-France, les choses se compliquent un petit peu, il faut être franc là-dessus. Sur toute voie ferrée sont en concurrence le fret et les voyageurs, donc à long terme on peut penser qu'il faudra résister à la pression des voyageurs qui continuera de peser, pour pouvoir faire passer des trains de fret sur certaines sections de l'Ile-de-France, le but étant pour les trains de fret d'arriver à la grande ceinture. RFF s'organise pour veiller à ce que cet accès à la grande ceinture soit possible sur la durée.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Martine PORTZERT, Association des Usagers de la Gare de Bernay : Bonjour, je suis une cliente, une usagère d'un pendulaire Bernay – Saint-Lazare, depuis 30 ans. Je suis membre de l'Association des Usagers de la Gare de Bernay pour la défendre, pour qu'elle existe encore, au bout de 17 ans.

J'ai une précision à donner à Monsieur : les trains qui desservent Deauville desservent Bernay obligatoirement, donc ce que vous nous avez dit tout à l'heure n'apporterait rien de plus.

Vous nous avez parlé de tronçons à 200 km/h, on les connaît ; vous nous avez parlé d'un TGV à 300 km/h, on le sait ; il y a les 160, 140, 130 et même 90 km/h, tous les jours.

Vous ne nous avez pas dit au sujet de votre Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui s'appelait il n'y a pas longtemps « ligne à grande vitesse » pour un TGV, à combien vous iriez, et quel genre de voiture, quel genre de train, vous y mettriez, sachant qu'actuellement les voitures des Corail ont 40 à 50 ans, et les locomotives plus de 60 ans d'existence. Voilà ma question.

(Applaudissements)

Philippe ADAM : Je vous remercie de poser la question ; j'ai dit beaucoup de choses mais j'ai oublié de dire cela. Nous avons réfléchi, dès que nous avons pris le sujet, à quelle était la vitesse optimale pour cette ligne nouvelle.

Nous nous sommes rendu compte que pour atteindre les objectifs il n'y avait pas besoin de rouler à 300/320 km/h comme c'est le cas des lignes à grande vitesse construites jusqu'ici, par contre il fallait rouler plus vite qu'on le fait aujourd'hui sur les lignes conventionnelles, donc nous avons fixé une vitesse optimale à 250 km/h, ce qui correspond aussi à une frontière de normes. Au-delà, c'est plus coûteux.

L'idée est de faire un projet qui à la fois en exploitation et en investissements soit le moins coûteux possible. Il est coûteux parce qu'il y a des ouvrages très importants à faire, mais nous avons vraiment cherché à faire un projet adapté aux objectifs, mais aussi à la configuration du territoire.

Cela ne sert à rien de rouler à 300 km/h si l'on s'arrête pour desservir des villes intermédiaires ; c'est ce que nous souhaitons faire, nous vous l'avons expliqué pour Bernay. Donc, la vitesse de 250 km/h a été fixée.

Sur le matériel roulant : là encore, c'est du ressort de l'autorité organisatrice et du futur exploitant. On peut dire que le matériel que vous avez aujourd'hui devra être remplacé de toute façon, qu'il y ait la ligne nouvelle ou pas, dans un avenir qui reste à fixer mais dans la décennie 2020, c'est sûr.

Ensuite, nous avons pris un certain nombre d'hypothèses, donc avec cette vitesse de 250, des performances d'accélération et de freinage importantes, pour pouvoir faire des arrêts intermédiaires. Nous avons besoin, plutôt sur la partie haut-normande, mais aussi jusqu'à Evreux, de beaucoup de capacité, donc plutôt un matériel à deux étages.

Ces choses devront être précisées, mais il y aura un matériel nouveau. Sans trahir de secret, le matériel actuel sera de toute façon remplacé dans un avenir qui s'approche.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Francis SAINT-ELLIER, Association pour la Promotion de la LNPN : Trois questions très précises concernant les objectifs de performance dans le cadre du scénario AB.

La première question : vous avez été très prudents concernant les temps de parcours, vous avez mis des astérisques dans votre document. Quelle certitude avez-vous de pouvoir dans la région Ile-de-France être à 200 km/h ? Cela signifierait que dans les scénarios A et B on aurait des temps inférieurs si l'on pouvait aller à 200 km/h.

La deuxième question : pour respecter aussi les objectifs de performance, est-on bien d'accord que dans le schéma AB il y aura bien une gare nouvelle à Evreux ?

La troisième question : à la sortie de Bernay il y a un tunnel ; dans le cadre du schéma AB ce tunnel serait-il emprunté ?

Philippe ADAM : A des questions précises, des réponses précises. Concernant la certitude de pouvoir rouler à cette vitesse, pour ce projet particulièrement, parce que nous avons des lignes où les circulations sont nombreuses, nous sommes allés très loin dans la simulation des trains.

Notre prestataire a simulé, dans un logiciel spécifique, l'ensemble des différents trains. Il a donc vérifié qu'il était possible de trouver de la place pour ces 2 minutes de gain à 200 km/h. Voilà notre point de certitude.

Je suis d'accord sur le fait que l'on pourrait aussi regarder sur les autres scénarios, ce que nous n'avons pas fait, mais le projet se poursuit et progresse.

Concernant la gare nouvelle à Evreux, le scénario AB permet de la même façon que le scénario B une gare nouvelle à Evreux, c'est une décision qu'il faudra prendre, ou pas. Il est clair qu'elle est porteuse de conséquences, par rapport aux gares situées après ; c'est ce que j'ai essayé d'expliquer tout à l'heure.

Si nos trains semi-directs s'arrêtent dans une gare nouvelle à Evreux, pour Bernay, pour Lisieux et pour Caen c'est bien sûr un temps de parcours différent de si l'on doit emprunter la ligne actuelle. Donc, la gare est possible.

Elle est peut-être plus facile puisque son emplacement est moins contraint dans le scénario AB que dans le B, où de par les différentes bifurcations on est coincé sur un emplacement qui n'est peut-être pas le plus accessible par rapport à l'agglomération d'Evreux.

Dans le scénario AB, on peut avoir cette gare au niveau de la Nationale 154.

Olivier GUÉRIN : Le tunnel ?

Philippe ADAM : Oui, nous l'empruntons, à la vitesse qui est celle des trains aujourd'hui. Cela nous permet de tenir les objectifs de temps de parcours qui sont ceux que nous avons ; ils tiennent compte de la traversée de ce tunnel.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Pascal ADAMS, Militant du NPA : Bonsoir, nous avons déposé un cahier d'acteur, qui est disponible à l'entrée. Je suis aussi usager de la ligne Bernay – Saint-Lazare depuis un certain temps.

Le problème que j'ai avec la présentation – cela a été déjà dit – c'est que la seule incidence des différents scénarios dont on peut nous parler, c'est sur les temps de trajet ; or ce qui m'intéresse et qui intéresse les usagers quotidiens de la ligne, c'est plus les incidences en termes de fréquence des trains, de prix du billet.

On trouve cela un peu curieux de sonder l'opinion, d'organiser un débat public, alors que personne n'a véritablement toutes les cartes en main.

A nouveau, la demande est : des précisions sur les conséquences tarifaires, notamment, de cette ligne grande vitesse. Je rappelle que les TGV, c'est 6 % des trains en circulation, c'est 10 % du nombre de voyageurs dans le pays ; on aimerait bien que l'on pense avant tout aux autres 90 %.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Je vous rappelle qu'il y aura une réunion spécifique sur le financement à Paris, le 17 janvier, qui sera transmise aussi par Internet.

Un intervenant : Cela ne dispense pas de donner une réponse aujourd'hui !

Jean-Damien PONCET : Non, non, on peut la donner. Il y a en effet un rapport entre la tarification et le financement, puisque le financement d'une ligne à grande vitesse classique est en partie assuré par le fait que les usagers qui gagnent beaucoup de temps acceptent de payer leur billet plus cher. Par un système de cascade via l'entreprise ferroviaire, et à travers les péages que paye l'entreprise ferroviaire à RFF, RFF récupère – c'est ce que j'ai expliqué tout à l'heure en disant que c'était la contrepartie de l'investissement de RFF – une « capacité contributive » (on l'appelle comme cela).

Sur le cas dont nous parlons..., c'est là aussi que c'est un cas nouveau : tous les trains d'aujourd'hui, à l'exception des inter-secteurs (que j'ai évoqués rapidement) sont le fait de conventions avec des autorités organisatrices de transport, et cela n'existe pas sur les lignes à grande vitesse classiques. Il y a donc là un arbitrage entre ce qui sera demandé à l'utilisateur et ce qui sera demandé au contribuable, qui va s'opérer d'une façon assez immédiate, au sein des autorités organisatrices de transport puisqu'elles seront les cofinanceurs de l'infrastructure et derrière, elles deviendront aussi les financeurs de l'exploitation, qui permettront que les exploitants ferroviaires assurent leurs prestations avec un équilibre économique.

Ce cas étant particulier, on ne peut pas très bien s'inspirer de ce qui s'est passé pour les lignes à grande vitesse habituelles. Il y a même des sections du projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui seront utilisées par exemple par des trains Paris-Mantes, qui sont assimilables à des trains franciliens. Certains trains circulant sur la ligne nouvelle pourraient même être dans des régimes très proches des RER d'Ile-de-France.

Si l'on veut essayer de faire une typologie, disons qu'il y aura vraisemblablement des trains de desserte locale qui s'arrêtent beaucoup, qui ont des usagers de type domicile-travail, qui gagneront peu de temps parce que ce sont plutôt des liaisons courtes dans lesquelles l'évolution du billet devrait être tout à fait modeste. Je ne dis pas qu'elle sera nulle car le service est de meilleure qualité, un peu plus rapide (pas beaucoup, mais un peu), beaucoup plus ponctuel, plus confortable : il y a une certaine logique à dire que l'on pourrait payer plus cher.

On peut en débattre beaucoup. Simplement, vous me demandez quel sera le tarif dans les trains de la LNPN dans 10 ans, je vous réponds « quel sera le tarif dans les trains sans la LNPN dans 10 ans ? ». Personne ne sait répondre à cette question.

Un intervenant : Quels seront nos salaires ?

Jean-Damien PONCET : Oui, voilà, quel sera le prix de l'essence...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez quand même donner des indications.

Jean-Damien PONCET : Je vais y venir, mais je dis simplement que l'on ne peut pas attendre de tout savoir sur l'avenir pour commencer à étudier, à mettre au débat public et à faire avancer un projet, parce que dans ce cas on ne commence jamais à réfléchir au projet. Il y a cette distinction à faire.

Olivier GUÉRIN : J'indique quand même que c'est une question importante pour le débat public et je trouve cela normal que le public soit informé de ce qui est possible, de ce qui est effectué ailleurs, si l'on ne sait pas avec certitude ce qu'il peut en être pour cette ligne.

Jean-Damien PONCET : Sur les trains plus...

Une intervenante : Je voudrais dire que le domicile-travail...

Olivier GUÉRIN : Madame, laissez répondre, s'il vous plaît ! Vous reposerez une question.

Jean-Damien PONCET : Pour illustrer, ce qui peut se passer sur des liaisons plus longues, du type Paris-Le Havre ou Paris-Caen...

Dans la salle : Ou Bernay-Paris !

Jean-Damien PONCET : Vous pouvez faire le même raisonnement, par analogie ; mais cela ne peut être que très indicatif. Une Mission a commencé à travailler sur la question du financement. Sachez qu'au stade du débat public, habituellement, on ne parle pas de ces questions, elles sont abordées beaucoup plus tard, mais sur ce cas particulier, compte tenu du rythme qui a été donné à ce projet, la Mission de financement a commencé à travailler.

Sur les liaisons plus longues, si l'on observe par exemple ce qui s'est passé à la mise en service du TGV Est, on constate que sur la liaison Paris-Reims le gain de temps de parcours a été répercuté à hauteur de 17 centimes par minute gagnée, en deuxième classe, plein tarif. Sachez aussi que le voyageur moyen en deuxième classe ne paye que 66 % environ du plein tarif, compte tenu des différentes réductions.

Si l'on fait le calcul sur des liaisons du type Paris-Caen, Paris - Le-Havre, Paris- Rouen, on aboutit moyennant cette analogie, qui vaut ce qu'elle vaut, à une augmentation du prix du billet de l'ordre de 20 % ; je peux le répéter d'autant mieux que je l'ai déjà dit dans d'autres réunions et cela ne pose pas de problème.

Un intervenant : Quand il y a des pannes, est-on remboursé ?

Jean-Damien PONCET : Aujourd'hui êtes-vous remboursé ? Je n'en sais rien...

Le même intervenant : Non !

Jean-Damien PONCET : Si vous voulez, on peut donner la parole à la SNCF pour répondre, sous réserve que la Commission souhaite que l'on y réponde.

Philippe ADAM : Je voudrais revenir sur un point, Monsieur a dit : « Les TGV c'est 6 % des trains et 10 % des voyageurs », il y avait peut-être, derrière, l'idée de dire « votre projet n'est pas là pour être utile à ceux qui ont besoin de voyager ». Pour les TGV, on compte en voyageurs, mais l'unité dans laquelle on compte d'habitude est aussi « voyageurs/km » : on considère à la fois le nombre de voyageurs et les kilomètres qu'ils font et là, le TGV est beaucoup plus équilibré par rapport aux autres déplacements. Je ne veux pas du tout dire que les autres déplacements ne sont pas importants, bien sûr.

Sur les 30 millions de voyageurs attendus à l'horizon LNPN, un peu plus de la moitié touchent les relations vers Paris et au-delà : nationales, internationales, et nous avons presque 8 à 9 millions de voyageurs qui sont des relations intra-normandes, et 4 millions de voyageurs sont des voyageurs entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Il y a tout un ensemble de voyageurs qui, dans les gares intermédiaires entre Paris et Mantes-la-Jolie, vont pouvoir trouver des RER supplémentaires ; et des voyageurs qui, en Normandie, grâce à la ligne nouvelle pourront trouver des RER supplémentaires.

Donc, je crois que l'on ne peut pas dire que c'est une ligne qui est utile à 10 % des voyageurs, à notre sens c'est une refondation de l'ensemble des déplacements en Normandie, que ce soit la longue distance (on en a aussi besoin pour le développement économique), ou la courte distance (tous ceux qui ont besoin pour trouver un emploi, pour se déplacer, d'un chemin de fer plus performant).

Michel BAGNOULS, Canton de Thiberville : Bonsoir. Messieurs, peut-on avoir des précisions sur le tracé du tronçon Bernay-Lisieux, envisagé dans l'option A ? Merci.

Un intervenant : Excusez-moi, est-on toujours dans le temps des questions ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Laissez répondre, s'il vous plaît.

Olivier GUÉRIN : On est dans le temps des questions.

Jean-Damien PONCET : Comme je l'ai déjà dit, le débat public se situe très en amont de la vie d'un projet ; après le débat public, si l'opportunité du projet est approuvée et en fonction des orientations de scénarios qui pourront être prises, sur la base de ce qui aura été dit pendant le débat public, on va poursuivre des études pendant une durée tout à fait significative, probablement 4 ans environ, pour arriver à une étape importante suivante : l'enquête d'utilité publique.

Pendant ces 4 années, une concertation va se poursuivre. Aujourd'hui on parle d'options de passage, on parlera ensuite de fuseaux de passage, puis on parlera de tracés. Tout cela va s'affiner au fil du temps et en concertation.

Aujourd'hui, on ne peut donc parler que d'options de passage, qui sont les aplats de couleur (vert pour le A, bleu pour le B, jaune pour le C), que vous pouvez trouver dans le dossier du Maître d'ouvrage qui est diffusé sur le site Internet.

A la demande de la Commission Particulière du Débat Public, on a diffusé récemment sur le site des cartes plus précises de ces options de passage. Vous pouvez voir quelles sont les

communes incluses dans les options de passage et quelles sont celles qui n'y sont pas. On peut ajouter un mot sur la façon dont ont été définies ces options de passage. Philippe, peux-tu le faire ?

Philippe ADAM : Oui, je peux le faire. Je peux répondre à la question qui était posée spécifiquement : l'option de passage du scénario A. Vous voyez qu'au niveau de Bernay on est sur quelque chose de très large, à ce stade rien n'est fixé.

L'idée, suite au débat, est d'avoir si possible le choix d'un scénario et de poursuivre pour affiner, comme Jean-Damien l'a précisé.

Pour répondre à la question de Monsieur, l'option de passage est ici, donc on est au nord de Bernay, sur une large zone.

On a travaillé d'abord par un recueil des contraintes environnementales – c'est à comprendre au sens très large :

- ✓ Des contraintes évidemment écologiques, il y a des zones Natura 2000, des zones de protection maximale, des zones d'intérêt floristique et faunistique de niveau important ;
- ✓ Des contraintes sur l'eau, bien sûr la traversée des vallées, les zones inondables, les nappes phréatiques ;
- ✓ Des contraintes sur les activités humaines, au niveau du bâti urbain, des zones SEVESO, des zones agricoles de grande qualité.

Nous avons recueilli toutes ces données, nous les avons hiérarchisées, dans des groupes de travail qui incluaient un certain nombre d'associations (pas toutes à ce stade, évidemment). Nous avons regardé quelles zones il fallait éviter et en croisant les points du territoire sur lesquels il était souhaitable de ne pas passer et les objectifs que nous avons en termes fonctionnels, nous avons défini ces bandes de passage (vous avez ici l'exemple du scénario A) de manière à présenter les différents scénarios.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous par comparaison présenter les autres scénarios, rapidement ?

Philippe ADAM : Oui, vous avez le B ici. Comme on l'a vu tout à l'heure, entre Bernay et Lisieux le scénario B utilise la ligne existante, à 200 km/h ; pour répondre spécifiquement à la question, de ce point de vue entre Bernay et Lisieux il n'y a pas de tracé.

Sur le scénario C on a quelque chose qui arrive plutôt par le nord, ici, puisque la bifurcation se situe de façon très large dans la zone de Pont-Audemer.

Le scénario AB, pour la région où nous sommes, est tout à fait équivalent au scénario B puisqu'on se propose d'utiliser la ligne. Le scénario AB tire plus droit ici, vers Louviers.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Clotilde DUVOUX, Architecte paysagiste : Bonjour, je voulais connaître l'impact du nombre de décibels quand le TGV passera à 250 km/h, à 550 mètres, à 1 kilomètre, à 2 kilomètres, à 3 kilomètres ; quel sera le nombre de décibels et à partir de quelle distance n'entendra-t-on plus le TGV ?

C'est une question pour les riverains parce qu'on parle beaucoup des usagers mais il y a toutes les personnes qui restent sur place, il faut prendre en compte leur vie quotidienne.

Olivier GUÉRIN : RFF, avez-vous quelques données sur les bruits ?

Jean-Damien PONCET : Tout le sujet des études à venir, c'est précisément de minimiser les impacts sur le territoire, donc il faudra « trouver le moins mauvais tracé » parce qu'il y a inévitablement un impact, entre les enjeux environnementaux, les enjeux urbains, et le confort des riverains. Évidemment, chaque fois qu'on le pourra, on restera aussi éloigné que possible des habitations et quand il faudra s'en approcher un peu, un certain nombre de dispositifs pourront être mis en place.

Je vais passer la parole à une personne de RFF qui connaît bien ces questions.

Olivier GUÉRIN : Madame GUERRERO.

Anne GUERRERO, Chef du Département Environnement et Développement Durable à RFF : Bonjour. Le premier principe, même dès le stade du débat public, est de s'éloigner au maximum des zones bâties ; cela fait partie des enjeux qui ont été pris en compte.

Ensuite, si l'on a un projet qui passe à proximité des habitations, une réglementation très précise existe, que l'on se doit de respecter.

Là, c'est un cas un peu spécifique parce qu'en gros ce sont plutôt des trains à une vitesse de 250 km/h ; les références, puisque vous en parliez, par rapport à des circulations de TGV à 300/320 km/h, sont les suivantes :

A 25 mètres de la voie, qui se situerait au niveau du terrain naturel, les niveaux de bruit sont autour de 92 dB.

Ensuite, deux facteurs rentrent en compte dans la réduction du niveau de bruit :

- ✓ Le profil en long, c'est-à-dire le niveau de la voie par rapport au sol. Évidemment, si l'on a une configuration de profil en long où l'on est enterré la propagation du bruit sera beaucoup plus faible ; si l'on se retrouve en terrain naturel ou si l'on remonte le niveau de la voie au-dessus du terrain naturel, la propagation sera plus importante. Le premier facteur est donc le profil en long. On va travailler non seulement sur la localisation de la ligne par rapport aux zones bâties, mais également sur son positionnement par rapport au milieu naturel.
- ✓ La distance. On dit communément qu'il y a une baisse de 4 dB par doublement de la distance : quand on a 92 dB à 25 mètres, à 50 mètres on aura 88 dB, etc. Cela va diminuer au fur et à mesure. Mais, c'est sans prendre en compte des facteurs de topographie ; si l'on a un dénivelé topographique, ou des obstacles, et suivant l'occupation du sol, évidemment cette théorie n'est plus appliquée.

Voilà les grandes notions que l'on peut donner.

Après, on peut donner des notions en termes de trafic : un doublement du trafic ... Ce qui est compliqué en matière acoustique, c'est le fait que l'on travaille en logarithme : pour un doublement du trafic l'augmentation est de 3 dB, ce qui paraît assez peu par rapport au niveau de bruit.

On pourra donner tous ces ordres de grandeur lors de la réunion spécifique sur l'environnement, de façon beaucoup plus spécifique, avec des courbes, qu'il serait beaucoup plus aisé de vous expliquer que par oral uniquement.

Une intervenante : A 1 kilomètre ?

Anne GUERRERO : Je ne suis pas capable de vous répondre, cela dépendra du profil en long, comme je vous l'ai dit, et notamment des obstacles.

Forcément, le passage d'une voie ferrée crée des nuisances acoustiques. Après, c'est la notion de gêne qu'il faut prendre en compte. A 1 kilomètre, sera-t-on gêné ou non ? Cela dépendra de nombreux facteurs, mais en général il n'y a pas de gêne à 1 kilomètre d'une ligne à grande vitesse, qu'elle soit à grande vitesse ou à 250 km/h.

Olivier GUÉRIN : Vous avez parlé d'un TGV, on a rappelé que ce n'était pas tout à fait un TGV...

Anne GUERRERO : C'est la référence que nous avons.

Olivier GUÉRIN : A-t-on un ordre de grandeur pour un train à 250 km/h ?

Philippe ADAM : Je vais compléter parce que j'ai quelques chiffres.

Donc, comme on l'expliquait tout à l'heure, on a cherché une ligne adaptée au territoire. Cette vitesse de 250 km/h va nous aider de deux façons : on génère moins de bruit et entre 320 et 250 km/h la différence est de 3 dB. Comme disait Anne, ce chiffre est un peu abstrait, mais cela veut dire que la puissance sonore est, disons, divisée par deux.

Le deuxième effet est que plus on roule vite, plus il faut que la ligne soit rectiligne. Cela veut dire que quand on roule à 250 au lieu de 320 on peut faire des courbes plus serrées, on peut donc plus facilement s'éloigner des habitations. Je ne dis pas que l'on pourra s'éloigner de toutes les habitations, mais dans les grandes masses on pourra beaucoup plus facilement tracer et insérer la ligne dans le territoire et donc, de ce fait-là également, diminuer le bruit puisque, comme Anne l'a rappelé, le bruit diminue fortement avec l'éloignement de la source de bruit.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Bruno QUESTEL, Maire de Bourgheroulde, Vice-président du Conseil Général de l'Eure en charge des Investissements : Bonsoir, le scénario AB présenté ce soir est une nouveauté pour les élus et acteurs institutionnels qui ont travaillé en amont à l'élaboration de leur cahier d'acteur notamment, pour participer au débat public.

Je voudrais savoir quels critères objectifs ont précédé l'élaboration de ce scénario ; si des mesures ont été réalisées quant à l'impact éventuel par exemple d'une gare à Montor* sur les collectivités locales et leurs finances.

Enfin, je voudrais savoir pour la bonne information de tout le monde s'il n'est pas prévu à court ou moyen terme de présenter un quatrième ou cinquième scénario, du type AAB, ou AC. Merci.

Pierre-Gérard MERLETTE : Combien de scénarios futurs ?

Jean-Damien PONCET : La première question était de savoir si des critères objectifs avaient permis de déterminer le scénario AB. Philippe l'a présenté, je pense que la meilleure présentation que l'on puisse en faire à la date d'aujourd'hui, c'est à peu près ce que l'on trouve dans la fiche d'information qui est venue compléter les documents du débat.

Nous sommes partis d'un souhait fortement exprimé par l'Eure d'avoir un rapprochement en faveur du scénario B ; donc, on a souhaité pour satisfaire ces attentes du département de l'Eure, ne pas trop s'en écarter, mais à partir de là nous avons cherché une solution en ce qui concerne le point de séparation entre la direction Rouen et la direction Caen, qui soit plus

proche de celle du scénario A, pour arriver à obtenir un temps de parcours entre Caen et Rouen qui retombe nettement en-dessous de l'heure.

Voilà les deux grands déterminants.

Ce faisant, on s'est rendu compte que l'on aboutissait à une certaine configuration qui a l'avantage de traverser moins de vallées (c'est positif) ; qui a potentiellement l'avantage de permettre d'éviter (comme le B) la section Lisieux-Bernay, c'est également positif puisque cela veut dire en gros 500 millions en moins sur la facture finale.

On a constaté que la gare d'Evreux était toujours possible. On est parti du scénario B, que vous avez souhaité, avec la même possibilité de mettre une gare d'Evreux, même un peu meilleure puisque le tracé étant différent cette gare peut être positionnée bien plus près de l'axe de la RN 154 (je crois), alors que dans le scénario B elle est un peu coincée derrière la base aérienne.

Concernant l'autre gare, à l'occasion de cet exercice on constate que du coup, on ne peut pas la mettre au même endroit. J'ai l'impression que c'est le point sur lequel une discussion est ouverte aujourd'hui.

Il faut se souvenir que dans le scénario B, tout comme dans le A, on avait tenté de la mettre sur le TCSP (transport en site propre) entre Val-de-Reuil et Louviers, mais on n'y est pas arrivé parce qu'on avait une gare à 200 millions et c'était quand même excessif, donc on l'avait déjà reportée sur une autre zone, moins centrale.

Donc, aujourd'hui on est entre un scénario B avec une gare qui est entre Vironvay et Saint-Pierre-du-Vauvray, ce qui n'est pas une situation idéale mais n'est pas une mauvaise situation ; et l'autre possibilité est celle du scénario AB où l'on se trouve entre Louviers et Elbeuf. Quand on regarde les isochrones ou les courbes de populations, on voit que la première (scénario B) est un peu meilleure, mais on ne peut pas aller très loin dans cet exercice parce qu'il faudrait regarder s'il n'y a pas une amélioration du réseau routier, éventuellement pas très importante, qui pourrait permettre de faire en sorte que les deux gares drainent à peu près le même bassin de population et d'emploi.

Bien entendu, nous pouvons poursuivre la réflexion là-dessus.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que nous sommes au stade du débat public, et qu'il est donc normal que d'autres possibilités soient explorées. Je remercie RFF de la réactivité qu'il a eue par rapport à des demandes qui ont été formulées.

Jean-Damien PONCET : Nous aurions la même réactivité sur d'autres hypothèses, mais nous sommes déjà à mi-débat donc le temps de tout mettre en forme, etc., je ne suis pas sûr que cela puisse se faire dans la durée du débat.

A la question de savoir si nous serions disposés à étudier beaucoup d'autres scénarios, je dis « oui », mais cela pourrait impacter...

Olivier GUÉRIN : Je ne suis pas sûr que c'était vraiment une demande.

Jean-Damien PONCET : Il était question de fiscalité, je crois.

Yann LERICHE, Journaliste : Bonjour, je suis journaliste spécialisé en politique et en social.

Je suis un peu étonné, je rencontre un certain nombre d'élus, locaux, et même au niveau national, évidemment tous les élus sont très contents quand on maintient une gare de

proximité, cela évite la désertification du monde rural ; néanmoins, vous parlez de gain de temps et quand on fait le bilan par exemple de la gare d'Evreux, on s'aperçoit qu'en l'éloignant du centre-ville, on perd en fin de compte du temps. C'est une première remarque.

La deuxième remarque : au niveau écologique, cela veut dire que les gens doivent prendre leur véhicule ou les transports en commun, ce qui a un impact au niveau des administrations territoriales, à savoir : qui va prendre en charge les transports entre les domiciles des utilisateurs des trains, jusqu'à la gare, qui sera en fin de compte éloignée ?

Ensuite, ne serait-il pas possible d'avoir une autre étude utilisant le grand réseau que l'on avait en France, permettant de faire des économies ? Nous parlons tous d'économies et on sait très bien qu'au niveau territorial il est très compliqué pour les Maires, les Régions et les Départements, d'équilibrer leur budget.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Monsieur, j'ai dit dans la présentation qu'une étude était en cours, à dire d'expert, sur les améliorations qui pouvaient être apportées au réseau actuel et que ces résultats seraient communiqués le 23 janvier, à Rouen. Il y a aura quelque chose de concret.

RFF, vous aviez parlé des temps : ferroviaires, mais aussi temps complets ; il serait peut-être bon d'apporter une petite précision là-dessus.

Philippe ADAM : Sur l'utilisation du réseau actuel, je ne sais pas si Monsieur était arrivé quand nous avons répondu à cette question tout à l'heure.

Une réflexion est en effet en cours. RFF avait eu au départ sa propre réflexion pour dire qu'avec le réseau actuel, on ne sait pas faire franchir le saut de performance souhaité. Par ailleurs, des éléments du projet sont extrêmement coûteux (plus de la moitié du projet), qui sont liés à des questions de capacité et qui ne trouvent pas de solution sans infrastructures nouvelles, forcément coûteuses puisque l'on est dans des zones denses.

La question de la gare d'Evreux est importante. On arrive sur la gare nouvelle d'Evreux à un temps de parcours Paris-Evreux très performant (une trentaine de minutes) mais qui suppose qu'ensuite on se rend depuis cette gare jusqu'au domicile.

On peut considérer que bon an mal an, les choses sont à peu près équivalentes entre la situation de la gare actuelle, qui nécessite malgré tout (tout le monde n'habite pas autour de la gare) un temps pour se déplacer jusqu'à sa destination finale, et un temps depuis la gare actuelle jusqu'à une destination finale.

Tout cela sera à regarder à l'aune d'une réflexion globale sur « qu'est ce que cela veut dire pour chacun des territoires ? ». Le fait d'avoir cette gare ou pas est important pour Evreux, bien sûr, mais aussi pour l'ensemble des territoires qui sont sur la ligne, y compris pour Bernay.

Je pense qu'il faudra poursuivre la réflexion sur cette question de la gare d'Evreux dans des phases d'études ultérieures, si le projet se poursuit et si l'on va vers des scénarios dans lesquels une gare nouvelle est possible, de manière à bien trouver l'emplacement optimal et à bien discuter avec les collectivités.

On parlait d'une collectivité qui est potentiellement touchée par une ligne, évidemment il faudra avoir ce travail avec l'ensemble des collectivités. Il est clair que nous pourrions aller beaucoup plus loin dans des phases ultérieures, sur tous ces points.

Olivier GUÉRIN : Le dossier du Maître d'ouvrage porte des indications à ce sujet, page 89.

Philippe ADAM : Une précision sur la gare d'Evreux : il y a toujours des trains qui vont dans la gare centrale ; les trains sont soit terminus Evreux, soit poursuivent dans la vallée, vers Conches, Bonneville-sur-Iton et jusqu'à Serquigny, voire un peu plus loin, et desserviront la gare centrale d'Evreux.

Jean QUINTON, Président du Pays Risle-Charentonne : Je voudrais revenir sur une question qui a été posée mais pour laquelle je n'ai pas entendu vraiment la réponse. Combien de minutes l'aménagement du Mantois ferait-il gagner sur l'aménagement du projet ? C'est pour avoir la comparaison entre les 20 minutes que l'on peut gagner sur un aménagement global et celui-là.

Concernant le Mantois, c'est connu depuis 15 ans au moins, RFF et la SNCF ont travaillé avant sur des projets ; est-il envisageable que celui-là démarre le plus vite possible pour donner du confort à la liaison ?

Philippe ADAM : La question est importante pour bien comprendre le projet. Le gain de temps sur Paris-Mantes est de 4 minutes ; cela veut dire que ce n'est pas là que l'on gagne du temps. On a dessiné une ligne Paris-Mantes sur laquelle on roule à 160 km/h, peut-être 200 km/h pour certains trains, et éventuellement 200 km/h pour tous les trains le jour où tous les trains qui emprunteront cette ligne en seront capables.

Je m'explique : l'idée qui préside à la section Paris-Mantes est de faire en sorte que tous les trains qui ne s'arrêtent pas entre Paris et Mantes puissent emprunter cette ligne. Parmi ces trains, il y aura des trains rapides qui rouleront à 250 km/h vers la Normandie, mais aussi des trains qui sortiront de la ligne avant Mantes-la-Jolie et iront à Vernon, dans la Vallée de la Seine. Ces trains-là ne rouleront jamais à 250 km/h, ils rouleront à la mise en service à 160 et nous prévoyons à l'avenir que peut-être ils rouleront à 200. Cela veut dire que la ligne est dessinée pour que tous ces trains se succèdent à une vitesse plutôt proche de 160 km/h entre Paris et Mantes, pour avoir une capacité maximale et faire en sorte que l'on dégage la ligne actuelle pour que les RER puissent se développer. Cela veut dire beaucoup de choses : que des tas de gens en Ile-de-France qui ont des galères de transport trouvent des solutions, que les Franciliens sont intéressés à l'investissement et voient donc d'un très bon œil l'arrivée d'une ligne nouvelle qui sera utile à toute la Normandie et peut-être seront-ils prêts plus facilement à participer à son financement.

Donc, le gain de temps n'est pas entre Paris et Mantes, cela se joue au-delà.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Deux questions : une question Internet et une question par écrit.

Olivier GUÉRIN : Deux questions concernant le scénario C. Monsieur LEBON, par internet, demande : « *Le C fait peur à ma famille de Bernay, pourtant il me semble tout de même intéressant pour la Normandie. Dans ce scénario y a-t-il plus ou moins de trains Paris-Bernay ou Rouen-Bernay ou Caen-Bernay ? Quels sont les temps de parcours associés ?* ».

Une autre question, toujours sur le scénario C, de Monsieur Xavier BRAUD* : « *Pourquoi le scénario C, dans lequel la ligne nouvelle arrive vers Pont-Audemer, n'envisage-t-il pas la desserte de Honfleur via la ligne existante Glos – Pont-Audemer – Honfleur ?* ».

Philippe ADAM : Je vais revenir sur les illustrations. Dans le scénario C, la ligne nouvelle se rebranche vers Caen, au-delà de Bernay. La situation pour Bernay est : des trains Paris-Cherbourg semi-directs, qui s'arrêteraient à Evreux, Bernay, Lisieux, Caen, avant de poursuivre. Donc, il y aura des trains Paris-Bernay, y compris dans le scénario C, et il est clair

que les performances seront moins bonnes que celles qui sont possibles dans les autres scénarios ; où on peut utiliser la ligne nouvelle jusqu'à Bernay.

Pour Honfleur, cela ne faisait pas partie de nos objectifs de départ, mais cela peut être un objectif un peu connexe que l'on pourrait regarder si ce scénario était choisi, évidemment si l'on peut s'y raccorder. Cela ne bouleversera pas les équilibres en termes de trafics.

Je rappelle les équilibres en termes de trafics : nous sommes sur 30 millions de voyageurs, aujourd'hui c'est 20 millions de voyageurs, sans projet on arriverait à un horizon 2025 à 26 millions, et le projet apporte 4 millions de voyageurs supplémentaires ; cela est vrai dans tous les scénarios : A, B, C et AB. Sachant que le C, coûtant 3 milliards de plus, clairement, ne nous semble pas équilibrer les surcoûts liés au franchissement de l'estuaire.

Lionel PREVOST, Conseil Général de Bernay : Une remarque, tout d'abord : j'ai participé à une partie des réunions avec le Préfet du port, dans le cadre du Comité de pilotage, et l'on a pu remarquer que dans le dossier du Maître d'ouvrage l'option que vous proposez aujourd'hui n'était pas indiquée.

Ce n'est pas très bien de pratiquer comme cela, au niveau de la méthodologie, parce qu'en cours de route on arrive avec une nouvelle option sans que nous ayons pu en parler, l'examiner, en discuter. Vous savez très bien qu'il faudra in fine avoir un certain nombre de consensus – un consensus général serait compliqué. Il faudra bien que l'ensemble des collectivités soutiennent un projet, un tracé, pour faire avancer les choses. Il y a une question de méthodologie qui me choque un peu ; c'était ma première remarque.

Je voudrais poser la question de la finalité. Vous avez dit tout à l'heure que la décision serait rendue le 3 juillet, j'ai entendu « 3 février, 3 avril, et 3 juillet ». Je voudrais savoir quand sera la fin de ce processus et quel sera le contenu de ce processus.

Pierre-Gérard MERLETTE : C'est moi qui ai dit « le 3 juillet ». Le 3 juillet, Monsieur, RFF fait, ou ne fait pas, ou fait avec options.

Olivier GUÉRIN : Il faudrait répondre en ce qui concerne le scénario AB qui est présenté ici, et plus généralement, le rôle du débat public.

J'entends bien que c'est un projet qui a fait l'objet d'une large concertation, au sein du Comité de pilotage, au sein de comités territoriaux, entre les élus et les responsables économiques. Mais, cette concertation ne s'étendait pas à l'ensemble des citoyens et l'on est passé ici à une autre phase : le débat public, qui concerne l'ensemble des citoyens.

Il faut admettre – c'est la démocratie participative – que ce débat s'ouvre de nouveau, de façon très large, et que les préoccupations exprimées ne sont pas forcément celles qui ont pu être dites tout au long du Comité de pilotage.

Pour un projet qui en plus, vous le savez, a été conduit très rapidement par RFF, il me paraît normal que RFF ait cherché à répondre à des demandes qui ont été exprimées au cours des débats, pour voir si l'on pouvait conjuguer les effets bénéfiques de plusieurs scénarios. Voilà pour la méthode.

Un point complémentaire concernant les dates qui ont été données. Je rappelle la loi, ce qui n'empêche pas que les délais puissent être plus brefs. La Commission Particulière doit publier son compte rendu dans les 2 mois de la clôture du débat, c'est-à-dire au plus tard le 3 avril, et dans les 3 mois de cette publication RFF doit prendre une décision sur la suite du projet. Ce sont des délais maximaux.

Jean-Damien PONCET : Je voudrais ajouter que nous sommes soucieux, tout comme vous, de maintenir un consensus, notamment celui qui s'est exprimé pendant le Comité de pilotage, mais il faut bien constater qu'au début du débat se sont exprimées des opinions divergentes et par conséquent, le consensus était déjà rompu. Avec le scénario AB, nous avons cherché à proposer une solution pour pouvoir établir le cas échéant ce consensus.

Pierre LEAUTEY, Vice-président de la CREA : Il est vrai que c'est la première fois qu'au cours d'une réunion du débat public vous présentez le scénario AB. Il me semble correspondre à une bonne synthèse des avantages des scénarios A et B (je ne parle pas du scénario C) qui limite les inconvénients, notamment en termes d'objectifs puisque pour Paris-Caen ou Paris-Le Havre, on tournera autour de 1 h 15 ; pour Caen-Rouen ce sera environ 45 minutes. D'autre part, comme c'était souhaité, Evreux conserve sa gare sur la ligne directe, sans une antenne qui rallongerait et perturberait.

Enfin, cela limite aussi l'impact environnemental, car passant à l'ouest de Val-de-Reuil et non pas à l'est, on évite la forêt de Bord.

Sur le tronçon qui va vers Caen, on évite de refaire la voie sur Bernay-Lisieux, ce qui fait une économie.

Au niveau de la CREA, ce scénario nous semble très intéressant.

Ma question est : quand vous ferez le choix du scénario, devrez-vous obligatoirement avoir réglé auparavant l'emplacement de la gare de Louviers - Val-de-Reuil - Elbeuf, qui me semble être un problème qui subsiste aujourd'hui ?

Jean-Damien PONCET : On n'est pas obligé de tout régler immédiatement après le débat public. Si l'on souhaite qu'un projet avance bien, il est bon qu'un certain nombre d'options soient consolidées, qu'un certain nombre de branches inutiles soient élaguées. Ensuite, la décision de RFF sera probablement tout en nuances.

Pour revenir à la question du délai, un certain nombre de démarches vont converger vers cette décision : les conclusions du débat public à travers le bilan et le compte rendu de la Commission Nationale, les travaux de la Commission de financement, les travaux du Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine ; tout cela, dans un contexte que vous connaissez, qui fait que vraisemblablement si des annonces doivent être faites et si des décisions doivent être prises, ce sera avant le 3 juillet. Aujourd'hui, je ne sais pas comment toutes ces démarches vont converger et comment ceci se traduira dans une décision de RFF.

Nous n'avons pas besoin de décider de façon ferme et définitive la localisation des gares, et encore moins le détail des trains qui s'arrêteront ou pas dans telle ou telle gare.

David MESAS-RUIZ, Agriculteur : Bonsoir, vous nous avez cité quelques dates. En 1995 vous avez rénové la ligne Bernay-Lisieux, avez-vous une idée du coût de cette rénovation ?

Si l'étude qui est en train d'être faite montre que le coût de la rénovation est inférieur à votre projet, prendrez-vous cette rénovation en compte ?

J'aimerais savoir s'il y a des agriculteurs dans le Comité de pilotage.

Enfin, quelle est la surface d'emprise sur les terres agricoles, pour ce nouveau projet ?

Dans vos 11 millions (5 et 6, si je ne me trompe pas) avez-vous compté les indemnités pour les agriculteurs ? Aucune réserve foncière n'est faite, vous nous dites que le 3 juillet vous direz si vous le faites ou pas, et dans 4 ans grosso modo, vous commencerez un peu les

travaux. Donc, en 4 ans, comment voulez-vous que les terres soient mises en stock, par la SAFER par exemple, pour indemniser les agriculteurs ?

Merci par avance de répondre, à tout.

Philippe ADAM : Je me tourne vers Monsieur MOURARET... Je n'ai pas le souvenir du coût de cette modernisation. Les deux ne s'opposent pas ; en 1996 on a électrifié la ligne, on a changé le système de signalisation, les voies, et augmenté la vitesse sur certaines sections où cela a été possible. On l'a fait entre Bernay et Lisieux, et entre Mézidon et Caen.

C'est un support sur lequel on s'appuie. On a cherché (c'est possible dans certains scénarios) à utiliser justement ces portions de ligne sur lesquelles on peut déjà rouler à des vitesses performantes. Il y a des endroits sur la ligne où l'on est limité parce que c'est sinueux, et si l'on veut véritablement faire un saut de performance il faut, dans ces endroits, faire une ligne nouvelle. Donc, les deux ne s'opposent pas.

Dans la salle : Vous avez coupé les virages.

Philippe ADAM : Oui, tout à fait.

(commentaire inaudible dans la salle hors micro)

Philippe ADAM : Si cela n'a pas été fait, c'est parce qu'on coupe un virage quand il est gênant et cela permet d'avoir une longue section à 200 km/h. S'il y a beaucoup de virages, on est obligé de tous les couper, c'est comme faire une ligne nouvelles, voire plus contraignant et plus coûteux parce qu'on le fait sur une ligne en circulation.

Vous avez raison, du côté de Courtonne-la-Meurdrac on a coupé des virages, à cette occasion, parce qu'il y avait là un virage et le fait de le couper permettait d'avoir une longue section à 200 km/h.

Olivier GUÉRIN : Les agriculteurs étaient-ils représentés dans le Comité de pilotage ?

Jean-Damien PONCET : Je ne crois pas, il faudrait qu'on le vérifie mais je ne pense pas que les agriculteurs y étaient.

Un intervenant (hors micro) : Je vous rassure, ils n'y étaient pas !

Jean-Damien PONCET : D'accord, j'ai bien fait de ne pas bluffer.

(commentaire inaudible dans la salle hors micro)

Jean-Damien PONCET : Vous en parlerez avec eux, si vous voulez. Il y a probablement une certaine logique à définir le projet en fonction des ambitions de développement, ou des ambitions de transport, et ensuite seulement regarder quels sont les impacts sur le territoire. C'est ce que nous avons fait dans les études, d'une façon évidemment un peu grossière, mais qui va s'affiner.

Les agriculteurs sont quand même concernés par les deux approches. Les Chambres d'Agriculture se sont prononcées en faveur du projet, au titre du développement économique, mais elles ont déjà posé des jalons pour dire que ce projet devra être inséré dans le territoire dans les meilleures conditions possibles. Elles seront très vigilantes, les représentants du monde agricole seront très vigilants. Les agriculteurs eux-mêmes, y compris individuels, seront très vigilants sur la manière dont ce projet pourra s'inscrire dans le territoire sans excessivement perturber leur exploitation.

Dans ce domaine, je crois pouvoir dire qu'il y a un savoir-faire à RFF, qui a l'avantage d'être un gros maître d'ouvrage avec une grande expérience des projets d'investissements et d'aménagements d'infrastructures ; on peut donc supposer que la question sera traitée de façon satisfaisante.

Je voudrais donner une illustration ; ce n'est pas pour minimiser l'impact du projet, parce que le projet a un réel impact sur le territoire. C'est d'ailleurs tout le sujet, si le projet n'avait pas d'impact sur le territoire nous n'aurions pas besoin d'en parler autant et ce serait beaucoup plus simple pour le réaliser. Donc, je voudrais dire que la consommation d'espace d'un projet comme celui-là sur un département comme l'Eure est équivalente à une année de consommation de foncier dans ce département.

Sans parler de la LNPN, de nombreux projets se réalisent et prélèvent du foncier, pour faire des aménagements d'habitations ou d'autres infrastructures de zones d'activité, etc. J'ai lu dans le cahier d'acteur du Département de l'Eure qu'il s'agissait de 700 hectares par an, c'est l'ordre de grandeur du projet dont nous parlons, sauf que l'on fait ce projet pour 100 ans. C'est un impact important, mais il faut le repositionner dans l'ensemble des enjeux.

Concernant le délai, je ne crois pas que l'on commencera les travaux dans 4 ans. Vous avez raison de dire qu'il faut stocker du foncier pour le moment venu, pouvoir procéder le mieux possible aux recompositions des exploitations, sachant que par ailleurs des dispositions seront prises pour éviter l'effet de coupure, en rétablissant les circulations dans toute la mesure du possible. Je crois qu'il y a eu dans ce département de bonnes expériences, notamment à l'occasion d'un projet autoroutier et que d'ailleurs elles pourraient être...

(Protestations dans la salle)

Jean-Damien PONCET : Vous faites bien de le dire, parce que nous nous apprêtons à les faire intervenir lors de la réunion thématique d'Evreux, donc nous reverrons peut-être notre jugement.

Pierre-Gérard MERLETTE : Je pense que l'exemple de l'A28 n'est pas tellement à prendre. Une question à la table.

(commentaires inaudibles dans la salle hors micro)

Pierre-Gérard MERLETTE : S'il vous plaît, Messieurs, on pourrait continuer dehors, ce serait plus simple.

Jean-Damien PONCET : On n'aime pas les autoroutes, on n'aime que le ferroviaire.

Bertrand GOUAS, La Trinité-de-Réville : La Trinité-de-Réville est à 17 kilomètres de Bernay. Je suis un usager quotidien depuis 20 ans, du pendulaire : je fais l'aller-retour deux fois par jour.

Je suis un peu atterré par ce que je vois et entends. Quand je vois le prix que l'on nous annonce – sachant que c'est un prix prévisionnel – je suppose que cela fera comme pour les deux lignes TGV qui ont été en exploitation pendant un an et demi : cela a coûté le double du prix en deux fois moins de temps que prévu, payé par qui ? La Région ! Donc, je me demande qui va payer encore au bout du compte.

Pour les infrastructures, on nous annonce entre 6 et 10 milliards ; le matériel : on ne sait pas ! Ce sera la Région, l'Etat... Au bout du compte, toujours moi, le contribuable ! Donc je vais payer plusieurs fois : mon billet, la Région, l'Etat..., alors qu'on entend que la France est en faillite.

On trouve plein d'argent ! Je trouve que ce serait beaucoup plus simple d'améliorer l'existant avec tout l'argent que vous avez, puisque vous savez en trouver. Je suis d'accord avec vous, le point noir c'est le Mantois, donc focalisons-nous sur le Mantois, mais pour le reste il suffit de mettre des trains qui fonctionnent, qui roulent à 150/200 km/h, comme il y a 20 ans avec le Turbo : on mettait 1 h 15 pour faire Paris-Bernay, avec la même infrastructure. Donc, j'ai du mal à comprendre quand même !

J'ai l'impression qu'on ne nous dit pas tout et que les dés sont déjà jetés ; et que le lésé au bout, ce sera le contribuable qui va payer !

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Dites-vous tout ?

Bertrand GOUAS : J'ai oublié ma question !

(Rires)

J'aurais voulu une petite affirmation quand même : cette gare va bien à Saint-Lazare ; ce n'est pas une autre gare aux betteraves en région parisienne. C'est une expression amicale ! J'aime la campagne et les betteraves.

Pour finir, je voudrais avoir la certitude que la gare côté Paris sera bien Saint-Lazare, et pas une autre gare.

Quand vous parliez tout à l'heure d'une gare à Nanterre, par exemple, cela veut dire que vous allez rallonger le temps : un arrêt à Nanterre avec un train à 250, cela prend plus de 5 minutes.

Philippe ADAM : J'espère donner satisfaction à Monsieur au moins sur ce point. Oui, la gare terminus est bien Saint-Lazare. Je me suis peut-être mal exprimé, cela me donne l'occasion de revenir sur ce point.

Pourquoi Saint-Lazare ? C'est là où se trouve la concentration d'emplois la plus grande en Ile-de-France ; je dirai donc que la Normandie a une chance extrême de pouvoir avoir un point d'entrée dans Paris qui est au cœur d'une zone d'emploi majeure. Nous tenons au travers du projet à ce que cet avantage soit conservé, donc oui, la gare d'arrivée sera Paris Saint-Lazare, avec tout un ensemble de correspondances, par des métros existants, des RER, un accès aux différentes gares de Paris qui est très intéressant pour Saint-Lazare.

Je disais tout à l'heure que l'on pouvait aussi créer une gare à La Défense. Vous voyez sur le petit schéma que La Défense est le deuxième point de concentration d'emplois dans l'Ile-de-France, mais c'est aussi un point de correspondance majeur, notamment avec le futur métro automatique permettant d'aller dans un certain nombre de points de développement, et à Roissy.

Je vais développer un peu sur La Défense car je pense que c'est intéressant, avec les RER et le métro automatique... Deux possibilités de gares : soit on dessert les deux gares en ligne, donc un train qui part de Paris Saint-Lazare peut passer par une gare à créer à Nanterre - La Défense et poursuivre vers l'ouest, vers la Normandie. Dans ce cas, en effet le temps de parcours est augmenté de 5 minutes seulement, parce qu'on ne roule pas à 250 km/h dans cette partie-là, mais seulement à 150 km/h, puis 200, et 250 en Normandie.

Dans nos modèles de trafics on se rend compte qu'environ un quart des voyageurs seraient intéressés par cette gare de La Défense, donc c'est relativement important, cela veut dire que

les trois quarts des voyageurs ont un temps de parcours supplémentaire de 5 minutes ; ce sont les éléments du débat.

Une deuxième possibilité serait de ne pas desservir les deux gares en ligne mais « en fourche », avec une première ligne, où la ligne se détache ici un peu plus loin, ne passe pas par La Défense, et un raccordement qui permet, lui, d'aller à La Défense. Dans ce cas, il y a deux types de trains : des trains qui vont à Saint-Lazare et des trains qui vont à La Défense, mais on n'a plus un même train qui desservira les deux gares. Cela suppose que pour certaines destinations on n'aura sans doute que des trains vers Saint-Lazare et sur d'autres destinations on aura les deux, mais avec une fréquence quelque part divisée par deux, quand on se pointe* dans l'une des deux gares.

Ce sont un peu les deux possibilités. Par contre, le temps de parcours, de Paris, n'est pas péjoré, dans ce cas on ne perd pas les 5 minutes dont vous avez parlé.

Cela nous paraît être une possibilité extrêmement intéressante. Maintenant, tout est ouvert au débat, aujourd'hui.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci. Avant de passer aux interventions un peu plus longues, une question posée par M. Yves LERMATE*, de Bernay : « *Combien cette étude et ses présentations ont-elles déjà coûté ?* ».

Jean-Damien PONCET : L'ensemble des études qui ont été faites pour préparer ce dossier, et qui en partie se poursuivent ; ainsi que la préparation du débat et toute l'organisation de ces réunions, les publications de tous les cahiers d'acteurs que vous avez à l'entrée..., un tas de choses qui sont faites : cela s'élève à 6,5 millions d'euros.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous indiquer comment cela a été financé ?

Jean-Damien PONCET : Il y a eu une première convention d'études de 2,9 millions, pour les études préalables ; une deuxième convention de 3,6 millions ; toutes les deux ont été financées par tiers. Les trois Régions : Basse-Normandie, Haute-Normandie, Ile-de-France, amènent un tiers ; l'Etat amène un tiers ; RFF amène un tiers.

François BOUILLON, Evreux : Nous sommes dans la partie argumentative, j'aimerais argumenter sur la question de la crédibilité et de la visibilité de ce projet, selon deux axes : l'axe du temps et l'axe de l'espace.

L'axe du temps, pourquoi ? Je crois qu'une partie de la crédibilité du projet, des résistances qu'il rencontre, vient du fait que les différentes étapes par lesquelles on veut passer sont mal objectivées, mal définies, c'est-à-dire : que voulons-nous faire à l'horizon 2020 ? Que voulons-nous faire à l'horizon 2030 ? Que voulons-nous faire à l'horizon 2040 ?

Par exemple, un grand nombre d'interventions ont montré une impatience importante par rapport au goulet d'étranglement du Mantois. Comme mes amis de Bernay, j'ai pris pendant 30 ans le même train, avec le même cadencement et les mêmes horaires, à la différence qu'entre Bernay et Evreux il y a 27 ou 28 minutes supplémentaires ; bref, nous avons tous été pris dans cet essor de machine infernale qu'est la Gare Saint-Lazare. Donc, je pense qu'une des urgences – et pour la crédibilité du projet – serait de dire : voilà notre horizon, temporel. Ensuite, nous ferons la deuxième étape, et la troisième étape. Vous ne le dites jamais.

Vous avez dit plusieurs fois dans votre discours « oui, c'est à 4 ans », « oui, c'est à 5 ans », pour l'emprise, etc., mais vous n'avez jamais été en mesure de nous dire, entre la longue durée et les temps moyens, comment nous allons avancer dans ce projet-là. C'est le premier élément, la question du temps, et la crédibilité de votre projet passe aussi par là, avec les impatiences qu'il génère.

Le deuxième élément est la question du tracé. Le 25 octobre à Evreux, lorsque vous avez présenté A, B, C, nous avons dit immédiatement : « Il nous semble qu'il y a une synthèse intelligente à trouver entre A et B », et je constate ce soir qu'AB est en effet pour une part une synthèse intelligente entre A et B. Je dis cela parce que la difficulté devant laquelle nous sommes tous – et j'ai bien entendu – est de voir la totalité du problème de la Normandie, et pas seulement de manière égocentrique à partir de son propre lieu. Voilà comment nous avons réfléchi : d'abord, en comparant la carte routière et la carte ferroviaire. C'est cruel, mais vous voyez tout de suite...

Olivier GUÉRIN : Excusez-moi, pouvez-vous conclure ou abrégé, s'il vous plaît ?

François BOUILLON : Oui, je conclus et j'abrège. Vous constatez pourquoi 92 % des transports des gens, par exemple en Normandie, se font par la voiture et pas par le rail ; c'est aussi simple que cela.

Donc, il ne faudrait pas perdre de vue les avantages importants du scénario AB (je dis cela pour le journaliste qui est intervenu) : c'est d'offrir une desserte malgré tout, entre Evreux et Rouen.

Il ne faudrait pas perdre en cours de route l'avantage premier du scénario A : une liaison Caen-Rouen en 45 minutes.

Je vais conclure. Il manque des choses dans le scénario AB, voir « AB' » puisque vous avez quand même ouvert la possibilité de maintenir la ligne directe Evreux-Bernay, qui est un AB', mais je ne développe pas.

Il manque deux choses essentielles. La première est : quid de toute la Normandie ? Quid de Cherbourg ? A aucun moment, dans les documents distribués à l'entrée, vous ne dites les gains de temps aussi pour aller à Cherbourg ; à mon sens, c'est incomplet.

La deuxième incomplétude : à l'évidence, Le Havre-Rouen demande qu'il y ait vraiment un grand axe ferroviaire fret allant du Benelux jusqu'à la Péninsule Ibérique, permettant de ne pas passer par l'Ile-de-France et de ce point de vue, à chaque fois la question vous a été posée et vous ne répondez pas à cette question du fret.

Voilà ce que j'avais à dire. Améliorons, comme l'a dit Monsieur le Président, je vous rejoins. Des améliorations immédiates aussi, dès le 23 janvier, le plus tôt possible...

Olivier GUÉRIN : Merci, vous avez largement dépassé votre temps. Monsieur le Sénateur-maire.

Hervé MAUREY : Merci beaucoup. J'ai rappelé tout à l'heure l'importance qu'attache la Ville de Bernay à ce projet, qui est tout à fait essentiel pour sa desserte. Des centaines de personnes utilisent tous les jours la gare de Bernay pour aller à Paris, il y a aussi l'attractivité de Bernay. Tout à l'heure, le représentant de RFF a eu la gentillesse de rappeler la labellisation de Bernay comme « Ville d'art et d'histoire » et dans ce schéma-là on voit bien que le fait d'avoir une bonne desserte est important.

C'est pourquoi nous nous sommes mobilisés très tôt sur ce sujet et nous nous sommes associés à la démarche du Département de l'Eure qui a voulu arriver à fédérer une position commune de l'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels, et c'est ce qui nous a amenés à l'unanimité du Conseil municipal à nous prononcer pour le tracé B.

Comme d'autres, nous sommes un peu étonnés de voir ce soir apparaître un tracé AB. On a un avis forcément très réservé, puisqu'on n'a pas pu étudier ce tracé dans toutes ses dimensions.

Globalement, nous sommes satisfaits de voir que tous les scénarii présentés assurent une desserte de Bernay avec des temps plus courts qu'aujourd'hui ; simplement – j'en viens à ma question – on ne nous a pas dit l'influence de ces différents scénarii sur le nombre de liaisons par jour entre Paris et Bernay, et entre Bernay et Paris. C'est très bien d'avoir des temps qui se raccourcissent entre Bernay et Paris, et entre Paris et Bernay, mais si dans le même temps on a moins de dessertes, on ne sera certainement pas gagnant.

Ma question est double : a-t-on une vision globale du nombre de dessertes selon les scénarii ? D'une manière générale, cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit-elle permettre d'avoir plus de dessertes, ou moins de dessertes ? Je crois que c'est très important et encore une fois, au moins aussi important que le temps de trajet.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : RFF, pourriez-vous nous dire la potentialité de fréquence sur les différents scénarii ? Je parle bien de potentialité.

Philippe ADAM : Les potentialités sont très importantes puisqu'on a la possibilité d'avoir beaucoup de trains supplémentaires. L'idée est à minima de conserver la fréquence actuelle, avec des temps de parcours réduits et une régularité, bien sûr, supérieure.

C'est relativement indépendant des scénarios parce qu'en fin de compte, la trame de desserte telle qu'elle est là est : des trains directs vers Caen et des trains qui desservent les villes intermédiaires. Sachant que les scénarios sur lesquels les temps de parcours sont les plus réduits, avec peut-être une gare nouvelle à Evreux, puis Bernay, Lisieux et Caen atteints avec des temps de parcours inférieurs, sont potentiellement plus porteurs de trafics et donc de développements d'offres ultérieures.

Le scénario C, pour Bernay, est plutôt plus pénalisant puisqu'il ne permet pas d'avoir les dessertes vers Trouville qui pourraient s'ajouter à ces trains semi-directs vers Caen.

Olivier GUÉRIN : Suite à l'intervention précédente, pouvez-vous donner des indications sur l'axe temps ? Je rappelle simplement, à moins qu'il y ait des questions là-dessus, que le dossier du Maître d'ouvrage donne des indications précises sur les gains de temps de parcours au-delà de Bernay, vers Cherbourg, comme cela a été indiqué tout à l'heure.

Sur l'axe temps, les délais de réalisation ?

Jean-Damien PONCET : Nous avons insisté plusieurs fois sur le fait qu'il y avait plusieurs objectifs dans ce projet : des objectifs de desserte quotidienne qui impliquent des questions de capacité, et des objectifs de développement qui impliquent des temps de parcours.

Si l'on veut le formuler autrement, on dit que l'on débloque le système pour pouvoir faire plus de trains, et les trains que l'on peut faire en plus contribuent au développement. Tout cela forme un tout, qui est le projet que nous présentons, sans préjuger de la question de savoir s'il sera phasé ou pas. Mais nous, nous l'avons étudié globalement et n'avons pas étudié de phasage a priori du projet. La question va néanmoins probablement se poser au moment où il faudra réunir le plan de financement. Selon les volontés qui se mettront autour de la table... Si la Région Ile-de-France souhaite s'engager fortement sur ce projet, cela devrait confirmer l'idée que l'on doit commencer par la section Paris-Mantes. Cela paraît assez logique de débloquer le système avant de chercher à gagner du temps, ce qui impliquerait qu'il y ait plus de monde dans les trains mais on ne sait pas les faire passer.

Derrière la question de financement se profile celle du phasage. Quand on entend l'adhésion qu'il y a à l'idée d'augmenter les capacités, alors que sur les temps de parcours cela fait encore débat, incontestablement, parce que la notion de développement qui est sous-jacente à ces

questions de vitesse et d'accessibilité, est peut-être un peu plus abstraite, surtout entendue par des usagers d'aujourd'hui ; on voit bien qu'un scénario de phasage pourrait être de commencer par Mantes.

Cela veut donc dire que vers 2020 des choses pourraient être mises en service sur cette section-là et si le projet est phasé, c'est en effet vers 2030 que d'autres sections... Mantes et la gare de Rouen : il faut absolument résoudre le problème du nœud de Rouen ; la première tranche pourrait être celle-là et ensuite, d'autres tranches qui seraient plus sur des sections interurbaines. Maintenant, je ne peux pas dire si c'est 2020, 2030 ou 2040.

Pierre-Gérard MERLETTE : Il y a quand même Eole, qui va être en enquête publique bientôt, et qui va dégager quelque chose.

Jean-Damien PONCET : Oui. Cela n'a peut-être pas été complètement détaillé parce que nous sommes à Bernay et nous devons faire la présentation dans un temps limité, mais le projet LNPN en région parisienne et le projet Eole sont deux opérations qui se complètent, pour arriver à la fin à ce que les trains « normands » circulent sur leurs propres voies et les trains de desserte locale francilienne (ce seront des RER en l'occurrence) circulent sur leur propre réseau.

Donc, il y a un « enchevêtrement », ce n'est pas le terme exact... Le projet Eole est plus avancé que le nôtre, son débat public a eu lieu l'an passé. La réalisation du projet Eole permet de libérer en Gare Saint-Lazare les capacités devant permettre ensuite de faire plus de trains « normands ». Donc, il y a une logique d'enchaînement entre les deux projets.

Une intervenante : Que faites-vous des Transilien, s'il vous plaît ?

Philippe ADAM : Je vais rentrer dans le détail, comme cela vous aurez toute l'information.

La situation d'aujourd'hui est celle-là : les trains bleus sont les trains rapides, ceux qui viennent à Bernay notamment ; les trains verts sont les trains Transilien, donc les trains de l'Île-de-France qui font Paris Saint-Lazare - Mantes et s'arrêtent dans des gares intermédiaires. Tous ces trains sont à la queue-leu-leu, donc il est impossible d'aller au-delà de 14 trains par heure et par sens pendant les heures de pointe.

La situation, avec le prolongement du RER E à l'ouest, est celle-ci : le RER E qui aujourd'hui a son terminus sous la Gare Saint-Lazare serait prolongé par un tunnel jusqu'à La Défense, donc les trains venant de l'est arriveraient à La Défense et ils retrouveraient le réseau actuel dans la zone de Nanterre, pour poursuivre jusqu'à Mantes. On voit qu'entre Paris et Mantes, les trains « normands » seraient seuls, il n'y aurait plus que 9 trains par heure et par sens, donc cela donnera un peu d'air au niveau de la Gare Saint-Lazare pour mieux fonctionner.

Dans la salle : Mais les Transiliens, ce n'est pas les RER !

Philippe ADAM : Les Transilien disparaissent sur cette ligne-là et sont remplacés par les RER. Aujourd'hui il y a 6 trains Transilien, 3 pour Les Muraux, 3 pour Mantes, et à l'horizon d'Eole ils sont remplacés par 6 RER qui vont tous jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Dans la salle : Et Gisors ?

Philippe ADAM : Les trains de Gisors prennent un autre itinéraire par le nord, donc ils ne sont pas mélangés avec les trains venant de Bernay, sur la ligne.

Dans la salle : Ils ne passent pas à Asnières ?

Philippe ADAM : Oui, mais pas sur les mêmes voies.

(commentaire inaudible dans la salle hors micro)

Philippe ADAM : Le RER ne prendra pas de sillons supplémentaires puisque nous avons 6 trains Transilien aujourd'hui entre Paris et Mantes et je suis catégorique, il y aura 6 trains du RER E jusqu'à Mantes. Donc, il y aura toujours de Nanterre à Mantes un mélange entre les RER et les trains « normands », avec le prolongement du RER E à l'ouest, mais cela ne va pas se faire au détriment des trains « normands », je suis catégorique.

Sur la section Paris- Nanterre on aura une section sur laquelle les trains « normands » seront seuls. L'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est justement de faire cette séparation également sur la deuxième partie, donc de faire en sorte que les trains « normands » passant à La Défense poursuivent jusqu'en Normandie, éventuellement en s'arrêtant à Mantes pour certains, qui vont à Vernon ou à Evreux par exemple, mais contournant Mantes pour les trains qui n'ont pas à s'arrêter à Mantes.

Vous voyez sur ce schéma que les trains qui ne s'arrêtent pas sont sur la ligne nouvelle, et les RER sont sur la ligne actuelle où l'on peut faire plus de gares, plus de dessertes, etc.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Pierre MOURARET, Vice-président du Conseil Régional de Basse-Normandie : Je suis venu spécialement pour voir la présentation du nouveau scénario AB. Ce qui compte pour nous, en Basse-Normandie, c'est que cette ligne réponde à des fonctionnalités : avoir un train sûr et rapide entre Caen et Paris ; et Cherbourg, Caen et Paris bien entendu.

Le deuxième élément est d'avoir une liaison dynamique entre la Haute et la Basse-Normandie, avec une liaison Caen-Rouen en 45 minutes, comme on l'a dit tout à l'heure.

Troisièmement, avoir un accès à Roissy, un accès au réseau TGV.

Partant de ces éléments fondamentaux pour nous, bien entendu, le scénario qui nous convient le mieux est le A.

Ceci étant, je viens de constater que le scénario AB dégrade un peu les temps de parcours, mais relativement peu, donc de mon point de vue (au moment où je parle) il mérite d'être examiné avec sérieux car ses avantages sont quand même importants. Ce serait un scénario commun à l'ensemble des collectivités de Haute et Basse-Normandie, ce qui serait une force pour obtenir ce nouveau train. C'est aussi un scénario qui coûte moins cher, donc il est aussi intéressant de ce point de vue-là.

Je voudrais terminer par un aspect qui a été évoqué : l'aspect financier. Je voudrais savoir, quand on va faire le tour de table... Je comprends bien qu'il va falloir phaser l'opération et que le nœud mantois sera sans doute la première chose à réaliser parce que c'est essentiel pour tout le monde, mais nous souhaitons, en Basse-Normandie, qu'il y ait un accord financier global sur l'ensemble de la ligne avant de démarrer les travaux sur une section ou sur une autre.

Vous comprenez bien que notre investissement financier dans cette ligne dépendra des intérêts que nous pourrions y trouver. Aura-t-on bien un calage global financier, avant de démarrer les travaux sur une section, de le faire par phasage, comme ce sera sans doute le cas ?

Jean-Damien PONCET : La question dépasse un peu les limites de mes attributions mais vous l'avez formulé de façon tellement limpide que je vois difficilement comment, si vous le présentez de la même façon aux missionnaires qui travaillent aujourd'hui, ils pourraient arriver à une conclusion différente.

Aucune collectivité ne va s'engager sur un bout sans savoir ce qui vient derrière et quel sera globalement le retour qu'elle aura de son investissement en termes de nouveaux services et de nouvelles accessibilités.

François PINCEMAILLE, Bretteville-sur-Odon : Le projet AB exploite bien les portions à 200 km/h entre Caen et Mézidon, et entre Bernay et Lisieux.

Je voudrais savoir si entre Rouen et Le Havre, l'étude a essayé d'exploiter au maximum la grande ligne droite qu'il y a entre Motteville et Bolbec, de façon aussi à essayer de chercher à entamer le moins possible le foncier. Est-ce clair ?

Philippe ADAM : C'est tout à fait clair.

Pierre-Gérard MERLETTE : Sur le Pays de Caux.

Philippe ADAM : Il y a en effet une grande ligne droite entre, disons Yvetot pour ceux qui connaissent cette commune, et Bolbec ; elle fait une vingtaine de kilomètres.

A ce stade, pour atteindre les temps de parcours, ce n'est pas suffisant d'utiliser cette ligne, c'est pourquoi entre Rouen et Le Havre, pour viser les objectifs de temps de parcours nous sommes conduits à envisager une ligne continue, depuis la sortie de Rouen jusqu'à l'entrée du Havre.

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Antoine JOURDAN, Bournainville : C'est ma sixième réunion, j'ai entendu beaucoup de choses et j'ai rebondi à la deuxième réunion de Rouen à la question d'un monsieur qui disait : « Pourquoi ne passons-nous pas à travers les forêts domaniales ? ». On a répondu aussitôt que ce n'était absolument pas possible, car il ne faut pas toucher aux forêts domaniales, et même pour passer par un bois d'un hectare, c'est beaucoup de papiers et un temps très long.

Je suis pas spécialement pour l'écologie, je ne suis pour rien, mais en fin de compte je m'occupe d'une quantité de choses et j'ai retrouvé un vieux livre : « Les bulletins sur le CO2 ». Je m'aperçois qu'aujourd'hui un hectare de bois, sur 100 ans, produit de 3 à 7 tonnes de cellulose par an (les planches, c'est de la cellulose), un hectare de betteraves produit par un agriculteur aujourd'hui bloque 13 tonnes de saccharose ; donc un atome de saccharose ou un atome de cellulose, c'est toujours 6 atomes de carbone.

Pierre-Gérard MERLETTE : C'est 6, c'est 6H6.

Antoine JOURDAN : Oui, c'est cela. Voilà un petit livre très intéressant sur le réchauffement de notre planète.

Deuxièmement, on a des tas de moyens en Normandie : Port 2000, le pont sur la Seine ; des anciennes lignes, Honfleur... allant à Beuzeville et après reprenant à Pont-l'Evêque. On pourrait réunir tous ces points-là, avec le port, Cherbourg, et le canal de Caen, pour du fret.

Ce n'est pas normal, quand on voit des industriels de l'autre côté de Paris qui envoient des containers par Amsterdam : on a tous les moyens, on a des autoroutes pour faire des plates-formes, on a tout ! Et aujourd'hui on dit qu'il faut aller à Paris, eh bien Paris, c'est fini ! Paris, c'est bouché ! On ne peut pas y aller. On est en train de nous dire qu'on ne peut pas y aller par le train ; on ne peut plus y aller en voiture, on ne peut pas circuler à Paris !

Préparons notre Normandie ! Que nos élus fassent quelque chose ! Flûte alors !

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci, Monsieur.

Clotilde DUVOUX : Je suis toujours architecte-paysagiste... Je constate que dans votre dossier l'impact sur le paysage de chacun des fuseaux n'a pas été étudié et par là-même, on ne sait pas quel fuseau porte le moins atteinte au paysage. Il ne faut pas nier que pour les riverains et les usagers des territoires voisins, la ligne nouvelle est une blessure qui ne se referme jamais.

Pour enlaidir le moins possible nos campagnes et notre cadre de vie, il faut donc intégrer en amont les qualités des paysages, leurs points forts, les lieux particulièrement remarquables ; pour les riverains, cela leur tient à cœur.

Pour exemple de cette non-prise en compte, regardons le tracé AB dans son tronçon au nord du Neubourg, où sur 15 kilomètres la ligne projetée frôle les trois lieux emblématiques que sont le Château et les Jardins du Champ de Bataille, le Château et l'Arboretum d'Harcourt, l'église et le parc du Château du Troncq. Le Champ de Bataille génère à lui seul 40 à 50.000 visiteurs par an.

Cette concentration de lieux patrimoniaux aurait dû à elle seule dicter de ne pas passer à proximité, car la ligne portera inévitablement atteinte à l'agrément touristique, et l'agrément tout court, des lieux.

Ma question : des études paysagères suffisamment poussées sont-elles menées assez en amont pour être prises en compte lors du choix du fuseau, à l'issue du débat public ?

Pierre-Gérard MERLETTE : Madame GUERRERO, s'il vous plaît.

Anne GUERRERO : Evidemment, le paysage est un critère éminemment important dans les études d'environnement que l'on mène. Néanmoins, intégrer les composantes du paysage, à un stade extrêmement en amont comme celui-là, où les scénarios ont une largeur de plusieurs kilomètres, est très difficile.

Nous avons mené une étude paysagère très en amont, qui permettait de voir les grands enjeux du paysage, les grandes unités paysagères, et permettait de localiser les points noirs paysagers qu'il fallait éviter. Evidemment, surtout avec des couloirs aussi larges, on ne peut pas éviter tous les enjeux. En revanche, cela nous a permis de mettre au débat et de donner un éclairage sur quels étaient ces enjeux paysagers, et sur quels points il faudrait porter une attention tout à fait particulière s'il y avait opportunité du projet et si l'un des scénarios était choisi.

Bien sûr, on ne s'arrête pas au débat. Si le débat conclut à la poursuite des études, des études paysagères seront menées à chaque stade d'évolution du projet, évidemment en concertation avec toutes les personnes et tous les services compétents en matière de paysage.

Clotilde DUVOUX : Je pense que d'un point de vue plus large, le fuseau AB est en effet intéressant parce que c'est une synthèse des qualités de tous les autres, mais sur certains points, celui-là notamment, j'ai été assez choquée, surtout que le paysage est beaucoup plus libre et ouvert, et moins riche patrimoniallement parlant de demeures emblématiques, au sud du Neubourg.

On ferait peut-être perdre 1 ou 2 minutes dans la liaison Caen-Rouen, en passant sur le plateau au sud du Neubourg, mais la ligne va s'inscrire définitivement dans nos territoires, on ne pourra pas l'effacer, donc cela mérite peut-être que l'on fasse ce détour de 2 minutes.

Anne GUERRERO : Je crois que l'on est tout à fait d'accord avec votre raisonnement. Il y a plusieurs facteurs à prendre en compte, c'est pourquoi plusieurs scénarios sont proposés.

Chacun a des avantages et des inconvénients sur les fonctionnalités, sur les temps de parcours, les enjeux, les risques d'impacts sur l'environnement.

On a porté tous ces éléments au débat, on les a mis dans le dossier du Maître d'ouvrage et ils ont fait l'objet d'une comparaison point par point. Après, ces critères sont mis au débat et chacun...

Une intervenante : AB' !

Pierre-Gérard MERLETTE : Merci.

Jean-Louis ERNIS, Thevray : Bonsoir, je suis utilisateur de transports collectifs.

Je ne vais pas vous dire ma priorité en matière de tracé car comme beaucoup de personnes (cela a été largement dit ici) je considère que l'emprise actuelle suffit, à condition bien évidemment d'en améliorer les infrastructures.

Par contre, je voudrais vous faire part de mon inquiétude, qui a été très peu évoquée ce soir, concernant le niveau de l'investissement. On parle de 9 à 15 milliards, c'est énorme, d'autant qu'il y a quelques années le Premier ministre avait considéré que la France était en état de faillite. Avouons que ce n'est pas la meilleure des situations. Hélas ! La situation des finances ne s'est pas améliorée et le gouvernement exhorte les collectivités à faire preuve de rigueur budgétaire.

Ainsi, si l'idée était d'en venir à un partenariat public-privé, j'alerte sur les risques que ce processus peut engendrer. A l'image des banques, que l'Etat a été obligé de renflouer il y a quelque temps, le risque de défaut du privé dans un partenariat de cette nature ne serait pas à exclure. Dans ce cas, la puissance publique (c'est-à-dire nos impôts) serait doublement mise à contribution.

Je voudrais répondre à l'argument qui consiste à dire que cette LNPN amènerait des créations d'emplois par centaines et par milliers – cela a été quelque peu évoqué. Cette thèse a été développée il y a quelques années dans le débat opposant l'A28 à la 2 X 2 voies. L'autoroute a été construite et nous attendons toujours l'emploi ; cet axe routier ne permet même pas de préserver l'emploi existant et le cas de BRP l'atteste, malheureusement.

Je voudrais aussi dire un mot sur un article que la presse bernayenne a publié il y a quelques semaines, article qui a dû passer sous les fourches caudines des élus locaux puisque c'est un peu l'habitude dans le secteur. Cet article relatait une visite ministérielle, il défendait le principe de la LNPN, tout en revendiquant autant d'arrêts en gare de Bernay qu'actuellement. Or il me semble que cette position est intenable car ligne à grande vitesse se conjugue obligatoirement avec ligne à grande distance. Il faut faire un choix : la grande vitesse, ou des arrêts fréquents.

L'urgence (pas à 30 ans) est de donner aux centaines de salariés qui quotidiennement vont chercher à Paris l'emploi que Bernay et ses environs sont incapables de leur donner, des conditions de transport qui assurent la régularité, de la fréquence, du confort et de la rapidité ; l'urgence n'est en aucun cas de rapprocher les planches de Deauville du 16^{ème} arrondissement de Paris.

Je voudrais terminer par une question. Je me demande si nous ne sommes pas dans un débat un peu surréaliste car j'ai lu dans une revue économique de novembre dernier (ce n'est pas vieux) que la SNCF envisageait de ne plus acheter de rames à grande vitesse, à partir de 2015. J'aimerais savoir si c'est vrai ou faux, mais cela a été écrit dans un journal économique.

(Applaudissements)

Pierre-Gérard MERLETTE : Avez-vous quelques éléments, Monsieur NI, sur l'acquisition de rames ? D'abord, on n'est pas dans la grande vitesse.

Jincheng NI, Directeur aux Affaires Territoriales des Régions SNCF de Paris Saint-Lazare et Haute et Basse-Normandie : Bonsoir, je représente la SNCF.

Dans la salle : Ah ! Il était là !

Pierre-Gérard MERLETTE : Laissez parler, Monsieur, s'il vous plaît !

Jincheng NI : Sur l'achat des rames à grande vitesse décidé par la SNCF : l'économie en général est un peu en crise, l'entreprise est aussi en difficulté, donc on a décidé de ne plus acheter des nouvelles rames mais de rénover les rames en prolongeant leur durée de vie, en attendant une amélioration économique de l'entreprise. Mais, c'est une décision provisoire. Quand la situation économique s'améliorera on sera obligé d'en acheter, parce qu'on ne peut pas prolonger la vie du matériel indéfiniment.

Dans la salle : On a des locaux à renouveler, ils étaient prévus pour 20 ans et ils ont 40 ans !

Pierre-Gérard MERLETTE : Monsieur, si vous avez quelque chose à dire, demandez le micro !

Philippe ADAM : Avant qu'il y ait une prochaine question, je voudrais revenir sur la question de l'option de passage que citait Madame.

Je regardais la carte, je pense que l'on peut prendre sa suggestion, en effet, et élargir l'option de passage. Cela ne garantit pas que le tracé (on parle d'options de passage, on parlera de tracés dans une phase ultérieure) soit celui que vous proposez, mais on peut regarder effectivement, pour élargir cette option de passage.

Guy LAINEY, Président de la CMA de l'Eure : Tout d'abord, je voudrais préciser que nous soutenons dans son ensemble ce projet qui nous semble stratégique pour notre région, et qui présente un élément fédérateur des différents acteurs de l'Eure.

Par ailleurs, partant du constat que le seul trafic voyageurs ne peut à lui seul justifier l'équilibre financier du projet, la pertinence ne peut se justifier que par l'association du trafic transport de fret. C'est pourquoi tous les acteurs économiques du département sont à l'unisson pour ce projet, qui doit notamment desservir Evreux et Bernay, avant d'aller sur Lisieux-Caen ; et bien sûr Louviers - Val-de-Reuil, avant de continuer sur Evreux-Le Havre.

La desserte du scénario B, que nous privilégions, aurait l'avantage de régler le problème de la ligne SNCF entre les deux villes préfectures de Haute-Normandie : Rouen et Evreux, dont on parle depuis de nombreuses années, auxquelles nous pourrions associer le débouché du port de Rouen (évoqué tout à l'heure par un autre intervenant), lui permettant ainsi d'avoir une ouverture via Evreux, sur Chartres et Orléans, et permettant de relier les plaines céréalières dans le cadre du fret.

C'est la raison pour laquelle nous militons tous vraiment pour ce projet.

J'ai entendu bien sûr la présentation de sa variante, AB, mais dans l'état actuel des choses je ne me prononcerai pas, il me semble qu'il est un peu tôt pour en apprécier tous les impacts.

Nous ne souhaitons pas, en tout cas, voir se reproduire les effets néfastes qui ont conduit, à travers le tracé de l'autoroute A13, à ignorer le centre et l'ouest du département de l'Eure.

Une question au passage : nous en sommes aux deux tiers des réunions, je crois, un certain tracé semble-t-il se dégager, ou les avis au fil des réunions sont-ils très diversifiés ?

Olivier GUÉRIN : Je crois que vous avez le compte rendu des réunions sur le site Internet ; nous sommes effectivement à la fin des réunions locales, la dernière aura lieu jeudi prochain. La Commission publiera son compte rendu. On voit que des avis divers ont été émis.

Nous prendrons encore une intervention et je pense que nous nous arrêterons là, il est déjà tard.

Gabriel MAINBOURG, Bernay : Il n'est pas question du développement de l'aéroport de Deauville - Saint-Gatien ; il doit y avoir une relation ! Ne pourrait-il pas y avoir dans cette étude une relation entre Rouen et Deauville, ce qui désenclaverait Pont-Audemer et Honfleur ?

Olivier GUÉRIN : Va-t-on seulement à Roissy, ou peut-on aller aussi à Saint-Gatien ?

Jean-Damien PONCET : Le projet permet de desservir Deauville, comme nous l'avons vu tout à l'heure. Après, je ne pense pas que la ligne passe à côté de l'aéroport et comme c'est le cas aujourd'hui, il faut un trajet terminal pour faire la correspondance.

Ceci dit, je dois avouer que nous n'avons pas réfléchi aux complémentarités qui pourraient exister entre la ligne et l'aéroport. Des avis ont été émis sur le fait que l'aéroport du Havre (cela ne vient pas du tout des élus de la région du Havre) pourrait servir d'aéroport de délestage de Roissy, mais nous ne sommes pas du tout partis sur ce type de considération.

Pierre-Gérard MERLETTE : Une toute petite question, ici.

François PINCEMAILLE : Merci beaucoup. Dans tout le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie on entend beaucoup parler de Roissy ; beaucoup de Normands veulent aller à Roissy. Je suis très étonné que l'on ne parle pas d'Orly.

Je suppose qu'il y a des avions à Orly aussi et j'en parle parce que je pense qu'il est possible d'associer dans le financement, dans tout, dans la LNPN..., autant sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie il y a des raccordements pour aller à Bernay, des raccordements pour aller à Evreux, pourquoi du côté d'Orgeval ne peut-on pas faire un raccordement vers Villepreux ?

Comme cela, on évite Plaisir, Epône, c'est un raccordement de quelques kilomètres. J'ai regardé sur la carte, ce n'est pas trop long ; on arrive à Villepreux, tout près de Versailles-Chantier, et on continue vers Orly.

Cela n'empêche pas la Tangentielle ouest de se faire, par la reprise de la grande ceinture, parce que je vois mal les TAGV à 250 km/h arriver du côté de Chambourcy et reprendre la grande ceinture à 80 km/h, parmi les RER : cela n'irait pas.

Donc, là je vous donne une ouverture possible à laquelle on n'a peut-être pas pensé. Après, de ce raccordement d'Orgeval non seulement vous descendez à Villepreux, mais vous montez à Chêne Feuillu, vous n'avez pas besoin de faire une gare de Confluence, vous allez directement desservir Achères-Ville, et la suite.

Vous utilisez donc l'argent pour finir Paris-Mantes direct, un petit raccordement sur Poissy, Beauregard, un petit raccordement sur Villepreux, et c'est bon. Vous triangulez, comme cela vous avez une deuxième Tangentielle ouest, pour les trains rapides.

Olivier GUÉRIN : Monsieur PINCEMAILLE, merci pour cette intervention, je pense que vous la mettrez sur internet donc on regardera de façon plus attentive ce projet, qui dépasse la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Jean-Damien PONCET : N'oubliez pas de me laisser votre carte avant de partir, Monsieur PINCEMAILLE.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie de votre présence nombreuse ce soir, de vos interventions. Notre prochaine réunion aura donc lieu à Val-de-Reuil jeudi, avant les réunions thématiques qui débutent la semaine prochaine.

Bonne soirée.

(Fin à 22 heures)