

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion Publique Locale, Val-de-Reuil, le 8 décembre 2012

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 19h15 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Mot d'accueil

Marc-Antoine Jamet, Maire de Val-de-Reuil, remercie la commission d'organiser une réunion du débat public à Val-de-Reuil et l'assemblée de sa présence. Il regrette qu'un nouveau scénario soit proposé en cours de débat. Il appelle à ne pas oublier les problèmes sur la ligne actuelle et rappelle que les usagers ont avant tout besoin de régularité des trains. Il se prononce en faveur d'un phasage du projet priorisant la section Paris-Mantes, le contournement de Mantes-la-Jolie et la gare Saint-Sever à Rouen. Il rappelle l'importance de la connexion aux aéroports et du développement du fret. Il espère que la LNPN ne va pas créer un système de trains à deux vitesses et souhaite que les gares soient implantées au cœur des bassins de vie.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Olivier Guérin rappelle que le projet n'est pas, au stade du débat public, définitivement fixé et remercie RFF de proposer un scénario AB pour essayer de répondre aux avis exprimés depuis le début du débat. Près de 4000 personnes ont participé aux réunions locales et le site Internet a enregistré près de 50 000 visites. Une expertise complémentaire est en cours sur le potentiel d'une amélioration du réseau existant. Ses résultats seront présentés lors d'une réunion supplémentaire le 23 janvier. Une autre réunion supplémentaire aura lieu le 5 janvier. Elle portera sur l'évolution de la desserte et du trafic à l'horizon de la LNPN. Dans les deux mois suivants la fin du débat public, la commission nationale publiera un compte rendu et la commission particulière un bilan. Le maître d'ouvrage rendra alors publique sa décision dans les trois mois.

PRESENTATION DU PROJET

Jean-Damien PONCET, chef de la mission LNPN, et son adjoint Philippe ADAM, présentent le projet, ses objectifs et les scénarios envisagés.

Constitué des élus des grandes collectivités normandes, le comité de pilotage du projet a défini quatre types d'objectifs permettant de répondre à la saturation de la ligne et aux

insuffisances constatées actuellement en termes de régularité et de vitesse, tout en favorisant le développement des territoires desservis. Ces objectifs concernent les dessertes, la qualité du service, les temps de parcours et le fret, et ne peuvent être atteints selon RFF que par la construction d'une ligne nouvelle.

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

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

Les scénarios B et AB permettent également l'implantation d'une nouvelle gare traversante à proximité d'Evreux (avec un emplacement plus contraint dans le cas du scénario B). Une gare unique entre Val-de-Reuil et Evreux est également envisageable.

A terme, Val-de-Reuil sera desservie par deux types de trains : des trains circulant sur la ligne nouvelle entre Rouen et Paris et marquant l'arrêt dans la gare nouvelle de Val-de-Reuil et des trains utilisant la ligne actuelle après Mantes-la-Jolie et desservant les gares du Val de Seine (Vernon, Gaillon-Aubevoie, Val-de-Reuil, Oissel). Les temps de parcours vers Paris, la Défense ou encore le Havre seraient sensiblement réduits.

Les scénarios B et AB permettraient un arrêt à Val-de-Reuil des trains circulant entre Rouen et Caen, éventuellement des trains Rouen-le Mans.

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

Cette adaptation est favorisée par la concertation menée d'abord dans le comité de pilotage, puis au cours du présent débat public.

Françoise STECKMEYER, Val-de-Reuil, demande comment la gare de Paris-Saint-Lazare pourra accepter une augmentation du trafic. Philippe Adam répond que les Transiliens qui desservent aujourd'hui Saint-Lazare vont être remplacés par des RER E qui desserviront la gare souterraine de Haussmann – Saint-Lazare. Le nombre de trains à Saint-Lazare va donc passer de 14 à 10 trains par heure. Avec la LNPN, la gare de Saint-Lazare retrouvera le niveau de fréquentation d'aujourd'hui. RFF étudie toutefois la possibilité d'allonger et d'élargir les quais. Des travaux au niveau de la culée du pont de l'Europe sont envisageables pour disposer de 6 voies de 400 mètres de long.

Alexis FRAISSE, Louviers, demande si les habitants pourront se rendre à pied à vélo ou en bus dans les gares éloignées des centres-villes telles celle de Louviers/Val-de-Reuil. Jean-Damien PONCET répond qu'idéalement le projet a cherché à desservir les gares de centre-ville. Il indique néanmoins que pour les personnes habitant en périphérie des villes et utilisant leur véhicule pour se rendre quotidiennement à la gare, une gare en périphérie peut avoir des avantages. Il précise que la gare de centre-ville sera toujours desservie par les trains circulant sur la ligne actuelle et que la desserte de la nouvelle gare par des transports en commun sera étudiée ultérieurement.

Sophie OZANNE, Louviers, demande s'il ne serait pas préférable d'améliorer le réseau existant entre Mantes-la-Jolie et la Normandie. Du fait de son coût, elle estime qu'une ligne nouvelle ne bénéficiera pas à l'ensemble de la population et limitera les efforts de rénovation du réseau actuel. Jean-Damien PONCET estime qu'il n'est pas possible d'augmenter le nombre de trains sans cette ligne nouvelle. Il estime également que sans ambition au niveau des temps de parcours, il sera difficile d'obtenir des financements. Enfin, il rappelle que RFF ne pouvant financer le projet qu'à hauteur des péages que lui rapportera l'infrastructure, cet investissement ne pénalisera pas l'entretien du réseau actuel.

Franck MARTIN, Président de la communauté d'agglomération Seine-Eure, demande si, en abandonnant l'idée d'une ligne à grande vitesse, le projet n'a pas perdu une partie de son ambition en ce qui concerne notamment le développement économique de la Normandie et son ouverture vers l'international. Jean-Damien PONCET rappelle que ce projet a été validé par le comité de pilotage et que la mise en service d'un TGV sur ce territoire, caractérisé par des distances faibles entre les villes, n'aurait pas permis des gains de temps significatifs par rapport au projet tel qu'il est présenté aujourd'hui.

Gérard PREVOST, Louviers, estime que le projet ne permettra pas d'absorber tous les camions en provenance des ports du Havre et de Rouen qui vont être amenés à se développer. Il demande si l'on peut bien qualifier le projet de durable dans ces conditions. Jean-Damien PONCET répond que la LNPN et les travaux prévus sur la section Serqueux-Gisors vont permettre de faire passer le nombre de trains correspondant aux prévisions des ports de Rouen et du Havre. Il indique qu'il est néanmoins exact que le nombre de camions sur les routes va augmenter mais dans une proportion moindre avec le projet de LNPN.

Bernard CANCALON, Val-de-Reuil, regrette que le cadencement se soit traduit par la diminution de trains directs entre la Normandie et Paris. Philippe ADAM indique que la mise en service des RER E permettra déjà une augmentation du nombre de trains ne stoppant pas à Bonnières et Rosny, dernières gare d'Ile-de-France

Arnaud BINARD, Saint-Pierre du Vauvray, demande s'il n'est pas souhaitable de phaser ce projet pour traiter en priorité l'urgence, c'est à dire le Mantois. Jean-Damien PONCET indique qu'il ne serait pas illogique de commencer par la section Paris-Mantes dans la mesure où les problèmes de capacité doivent être traités avant le gain de temps. Il rappelle toutefois que c'est bien un projet global qui est soumis au débat et qu'une mission interministérielle doit éclairer la question de son financement et par conséquent celle de son éventuel phasage. Il estime que la section Paris-Mantes bénéficie aussi aux déplacements en Ile-de-France et que les Normands attendent donc de l'Ile-de-France que cette région participe au financement. Il rappelle que ce type de projet est financé par RFF, l'Etat et les collectivités locales.

François MERLE, élu de Val-de-Reuil, demande combien de trains s'arrêteront à Louviers. Philippe ADAM indique que la desserte de la nouvelle gare de Louviers/Val-de-Reuil pourrait progressivement être portée à deux trains par heure (deux autres trains seraient directs entre Rouen et Paris) alors que la desserte de la gare actuelle restera constante.

Luc DELAPORTE, Conseiller municipal Val-de-Reuil, s'étonne qu'il ne soit pas question de la tarification. Il demande s'il existe un risque de dérapage du coût du projet qui engendrera une participation du contribuable. Jean-Damien PONCET rappelle que seule la ligne TGV Paris-Lyon a été financée entièrement par les usagers. Le financement de la LNPN impliquera les contribuables (via l'impôt) et des usagers (via les billets). Ce sont les autorités organisatrices des transports qui font aussi partie des financeurs de l'infrastructure qui feront l'arbitrage. Il estime néanmoins que l'augmentation du prix du billet sera modérée pour les usagers quotidiens des trains pour lesquels le gain de temps ne sera pas significatif.

Fouzia EL GHARBOUJ, Val-de-Reuil, demande comment va évoluer le nombre de trains sur la ligne actuelle. Philippe ADAM répond que l'objectif est de maintenir le nombre de trains circulant aujourd'hui sur cette voie. La durée des trajets n'évoluerait pas de manière significative (quelques minutes gagnées entre Paris et Mantes-la-Jolie).

François-Xavier PRIOLLAUD, Conseiller régional, Louviers, demande si le projet de LNPN va se traduire par un gel du projet de rénovation de la gare de Val-de-Reuil. Philippe ADAM répond que les projets de rénovation ne pâtiront pas de la LNPN.

Laetitia SANCHEZ, Secrétaire régionale Europe Écologie-Les Verts, Saint-Pierre du Vauvray, demande si les intercommunalités ont vocation à participer au financement du projet. Olivier GUERIN renvoie cette question à la réunion thématique consacrée au financement.

Pascal LABBÉ, Vice-président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, Louviers, demande comment le projet de LNPN va se traduire en terme de sillons vers Roissy et les grandes villes françaises et européennes. Jean-Damien PONCET indique que le nombre de liaisons intersecteurs sera modéré (aujourd'hui des villes comme Nantes ou Rennes ne disposent que d'environ 4 trains intersecteurs par jour). Il rappelle que le projet de LNPN prévoit des arrêts en gare de Nanterre/La Défense où le métro du Grand Paris express pourra emmener les voyageurs vers Roissy. Tous les trains s'arrêtant à Val-de-Reuil pourraient desservir la gare de la Défense où la fréquence des métros serait élevée. Cette solution permettrait une meilleure fréquence de liaison que les trains intersecteurs.

Marguerite BERNIER, Val-de-Reuil, demande des précisions sur le planning de réalisation du projet. Jean-Damien PONCET répond que si les financements sont trouvés, la mise en

service pourrait avoir lieu dans dix ans. Il indique que le Commissaire général pour le développement pour la Vallée de la Seine pourrait proposer des solutions pour limiter les délais administratifs.

Serge DELAMARE, Heudebouville, regrette que le projet prévoie des gares nouvelles et estime que quand la vitesse augmente, la desserte des petites gares diminue. Philippe ADAM répond que le projet a pour caractéristiques de ne dégrader la desserte d'aucune gare et de desservir autant que possible les gares en centre-ville.

Christian MOREL, Poses, demande comment est prévu le passage de la Seine après la gare de Saint-Sever. Philippe ADAM répond que la Seine sera franchie en tunnel et que la ligne montera ensuite vers le plateau de Caux en suivant une pente d'environ 3,5 %.

Viviane LEFEBVRE, Montaure, indique que 236 hectares d'espaces naturels et agricoles disparaissent chaque jour en France. Il estime qu'à ce rythme la France ne sera bientôt plus autosuffisante sur le plan alimentaire. Dans ces conditions, il demande s'il est bien raisonnable de consommer encore 11 hectares par kilomètre de ligne nouvelle construite pour gagner quelques minutes. Jean-Damien PONCET répond que plus le projet sera qualitatif sur le plan environnemental (aménagements anti-bruits, traitement de l'eau...), plus l'emprise consommée sera importante. Il estime toutefois que, d'une façon générale, le ferroviaire consomme peu de foncier et que d'autres choix auraient dû être faits pour limiter la consommation de terrains agricoles et naturels.

Alain CHEVALIER, Hondouville, indique que le scénario AB prévoit, pour la traversée de la vallée de l'Iton, un viaduc surplombant les communes d'Amfreville et d'Hondouville. Il demande si le passage de la vallée de l'Iton ne doit pas être décalé vers l'Ouest pour éviter d'exposer au bruit les habitants de ces communes. Philippe ADAM indique que les options de passage ont été construites de façon à éviter les zones à enjeux humains et naturels tout en tenant compte de la topographie et des fonctionnalités demandées. Il indique que la poursuite des études pourra déterminer si les options de passage peuvent évoluer. Corinne ROECKLIN, RFF, indique que RFF respectera la réglementation qui impose une obligation de résultat et donc la mise en place de protection acoustique au niveau de la voie ou chez les riverains.

PRISES DE POSITIONS

Franck MARTIN, Vice-président de la communauté d'agglomération Seine-Eure, regrette le manque d'enthousiasme des élus normands pour soutenir le projet et estime que l'Etat ne le financera que s'il sent une forte volonté des acteurs locaux. Il regrette que le débat porte sur l'amélioration de l'existant qui, selon lui, ne sera pas financé si le projet se réduit à cela. Il souhaite débattre des véritables enjeux du projet pour la Normandie et non de ses impacts locaux.

Philippe THOUEMENT, Conseiller municipal à Louviers pour le NPA, Nouveau Parti Anticapitaliste, estime que le projet ne répond pas aux besoins quotidiens des usagers qui souhaitent avant tout de la fiabilité, de la fréquence et des billets peu chers. Il juge surestimées les prévisions de fréquentation de la LNPN et pense que le temps gagné sera perdu par les usagers pour se rendre dans les gares excentrées. Il indique que le projet de ligne conduira à endommager la vallée de la Seine et juge inacceptable le budget du projet.

Jean-Damien PONCET rappelle que ce projet n'est pas un projet de TGV et qu'il desservira autant que possible les gares centres.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Evreux et Président de la communauté d'agglomération, estime que les déplacements vont augmenter et qu'il est préférable de construire une ligne ferroviaire, moins consommatrice de foncier qu'une route. Il rappelle qu'Evreux a pris position pour le scénario B et propose de lui adjoindre une branche Sud vers la Beauce pour limiter le nombre de camions sur les routes. Il estime que le scénario AB ne manque pas d'intérêt notamment parce qu'il rapproche la gare d'Evreux du centre-ville et longe la nationale 154 et qu'il mérite d'être étudié plus avant.

Gilles FRAUDIN, Europe Écologie Les Verts, estime que le projet répond plus à un besoin de prestige régional qu'aux véritables besoins qui sont des trains de 6h à minuit bien cadencés, de l'intermodalité, le désengorgement du Mantois, une liaison entre Evreux et Rouen performante et le développement du fret, notamment en wagons isolés.

Bruno QUESTEL, Président de la Commission des investissements au Conseil Général de l'Eure, rappelle que le financement du projet est très incertain. Il regrette que le scénario AB, dans lequel le positionnement de la gare Seine-Eure est très flou, n'ait pas été présenté dans le cadre du comité de pilotage.

Jérôme BOURLET DE LA VALLÉE, Vice-président de la Commission transport du Conseil régional et membre d'Europe Écologie Les Verts, regrette que le projet prévoie des gares excentrées qui nécessiteront l'usage du véhicule individuel pour s'y rendre. Il estime que le projet ne répond pas à l'urgence de la situation. Il déplore que les études sur la liaison Evreux-Rouen soient gelées et demande un phasage du projet.

Marc-Antoine JAMET, maire de Val-de-Reuil, regrette une certaine imprécision dans les réponses données au cours de la réunion notamment sur des sujets comme le calendrier, la maintenance de la ligne actuelle, la desserte des gares par des bus, le budget du projet ou ses conséquences sur la tarification. Il juge choquante la sortie du scénario AB en cours de débat et la localisation de la gare d'Evreux trop imprécise pour permettre le débat.

Benoît VEYRAT, Conseiller municipal, Louviers, estime que le projet est majeur pour le développement de la Normandie, notamment en raison du développement du fret qu'il va permettre. Il estime que le coût du projet global rend incertain son financement et demande que le projet se concentre d'abord sur le nœud de Poissy. M. VEYRAT se dit favorable à une gare en ligne à la Défense et s'étonne que deux gares nouvelles soient prévues aussi proches l'une de l'autre à Evreux et Louviers. Il estime que le scénario AB doit être étudié et que la gare de Louviers devrait se situer plutôt au Nord-ouest de l'agglomération dans ce cas. Il appelle à réaliser l'infrastructure autant que possible le long de l'A13.

(Fin à 22h15)

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