

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

Réunion Publique Locale

Val-de-Reuil, le 8 décembre 2011

Commission particulière du débat public

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

Maîtrise d'ouvrage

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

La séance est ouverte à 19 h 20 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir. Nous commençons cette réunion avec un peu de retard, je vous prie de m'excuser pour ceux qui étaient déjà là à 19 heures. Cette réunion a été annoncée dans certains journaux à 19 h 30, donc il y a encore des auditeurs qui continuent d'arriver.

Quelques indications sur l'organisation de cette soirée. Monsieur le Maire a accepté de nous dire un mot d'accueil. Je présenterai ensuite la procédure du débat public, Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM présenteront le projet, et notamment dans le secteur de Val-de-Reuil — Louviers et le débat sera ouvert.

Monsieur le Maire, je vous laisse le micro.

MOT D'ACCUEIL

Marc-Antoine JAMET, Maire de Val-de-Reuil : Je voulais vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir choisi cette ville et ce théâtre pour faire cette réunion, parce que cela permet à chacun d'admirer les réussites du renouvellement urbain, et donc, un viaduc, une dalle qui a été transformée récemment ; remercier tous ceux qui sont ici et qui sont venus se joindre à ce débat qui est intéressant ; regretter néanmoins qu'on ait pu fouiller beaucoup de gens à l'entrée. Je pense que ce sont des mesures de sécurité, mais vous avez ici beaucoup d'élus qui, me semble-t-il, étaient animés de sentiments très pacifiques, et ce déploiement de sécurité est quelque chose qui m'a personnellement choqué, notamment dans un théâtre municipal dont j'ai la responsabilité et pour lequel je vous assure que rien ne se serait passé ; dire à chacun que ce débat sera important et qu'il est important qu'il soit apaisé.

Je ne parlerai pas des projets, Monsieur le Président, de l'emplacement d'une gare ou d'un tracé plutôt qu'un autre. Nous avons adhéré au tracé B que nous a recommandé le Président du Conseil général. Je voudrais juste dire quelques points très rapidement.

Le premier est sur la méthode : j'ai vu apparaître des scénarios complémentaires ces derniers temps, et du coup, c'est un peu des gares baladeuses et des lignes furtives qui sont en train de se faire. Des gares baladeuses, ce n'est pas très bien, et je vois des trajets qui arrivent, ce qui me laisse – mais vous y répondrez probablement – une interrogation : les autres ont-ils eu tous les scénarios lorsque d'autres réunions se sont passées ? Et, est-ce que d'une certaine façon on change les règles du jeu en cours de jeu ou est-ce que chacun peut être au courant ? C'est une question qui est sans malice, parce que je ne sais pas, mais je m'inquiète de voir arriver des scénarios supplémentaires.

Le second est sur le fond : on discute de l'avenir et peut-être d'une utopie budgétaire ou de calendrier alors qu'il y a quelques problèmes présents dont je parlerai simplement pour la ligne classique et pour les rappeler, parce que je vois qu'il y a de nombreux voyageurs et associations de voyageurs. On a également des problèmes, au-delà de cette Ligne Nouvelle, et puisque RFF est ici, de saturation des infrastructures, des problèmes d'absence de fiabilité, de régularité, des temps de parcours qui sont peu satisfaisant dans la nouvelle géographie espace-temps qui est celle de la ligne LGV, mais plus que le temps, souvent quand on me parle, que les ingénieurs de SANOFI viennent de Lyon, par exemple, ils me disent : mon problème n'est pas le temps, mon problème est le cadencement et la fiabilité. J'aimerais être sûr d'arriver que d'arriver plus vite. Gagner quelques minutes, c'est formidable, être sûr que j'arrive et que je peux travailler, c'est bien aussi.

C'est pour cela que pour nous, en parlant de la ligne classique très rapidement, l'urgence est certainement dans le phasage et dans la non-dissociation de la ligne classique et de la ligne moderne, parce que 80 % des trains, faut-il le rappeler, prendront la ligne classique. Du coup, le Mantois, notamment le contournement de Mantes ou le doublement des voies, c'est-à-dire la mise à quatre voies, est très important puisque l'on sait que les trains franciliens et les trains normands prennent les mêmes voies et que les trains franciliens s'arrêtent plus souvent, ce qui est normal, et que les trains normands arrêtent derrière, ce qui peut poser un problème.

Le deuxième problème, je suis Vice-président de la Région, Monsieur le Président, c'est celui de la traversée probablement de la Seine par un tunnel et de la gare Saint-Sever.

Le troisième problème est le raccordement aux aéroports qui important. Voilà pour le cadencement.

Pour ce qui est de la gare actuelle, chacun comprend aujourd'hui, maintenant, peu à peu, que son enjeu est essentiel : essentiel en termes de budget, essentiel en termes de calendrier. Je suis heureux que la nouvelle gare puisse se faire rapidement, d'ici 2013. Je sais qu'il y a une partie RFF qui est dans le deuxième « godet », comme on le dit parfois, c'est-à-dire pas la fonctionnalité, mais qui est l'accès aux voies. C'est important que les choses se fassent.

Il y a aussi un point très important pour nous qui est le fret. Je vois qu'il y a un certain nombre d'amis Verts qui sont ici. Il est clair que s'il y a du fret en plus, il y aura moins de

camions, et s'il y a des frets en plus par une ligne propre qui passerait par Gisors-Serqueux, il est clair que l'on aura plus de capacité à faire passer des trains de voyageurs sur la ligne classique.

Les tarifs, je pense que l'on n'en parlera pas ce soir, Monsieur le Président, ce n'est pas l'objet de cette réunion. J'ai vu que la région Ile-de-France avait voté de nouveaux tarifs pour le passe Navigo, qui englobaient les cinq zones de carte orange, et de notre côté les tarifs restent élevés. Il y a donc une fracture qui est de plus en plus forte, et j'espère que la Ligne Nouvelle n'amènera pas une classe de voyageurs qui pourraient voyager à prix élevés à grande vitesse pendant que les autres voyageraient à prix plus modique, mais à temps plus important.

Et il y a l'environnement qui est important. Nous avons eu des débats importants sur l'A28, l'A154 et son raccordement sur la forêt de Bord, sur ce qui serait pris ou pas pris, les viaducs ; on a vu des choses comme cela, j'en dirais un mot tout à l'heure probablement.

Je ne sais pas si Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux, est arrivé. Il est bien embêtant en effet que l'horaire de 19 h 30 ait été annoncé ; donc trois mots pour lesquels je me suis concerté avec le maire d'Évreux : les gares doivent être au milieu des bassins d'emploi et des bassins de vie. J'en parlais avec le Président d'Unibail, il n'y a pas très longtemps. Il me dit : vous avez une chance tertiaire autour de ces gares, ne les mettez pas n'importe où, car c'est là que se fera le développement. Et moi, j'ai envie notamment de me développer dans l'Eure, me disait cet homme qui est responsable d'une des principales sociétés foncières de ce pays.

Deuxième chose, je pense qu'aujourd'hui où l'essence coûte si cher et où les choses sont difficiles, il vaut mieux privilégier les gares de centre-ville.

La troisième chose est de penser toujours au développement, à l'aménagement, aux loisirs, au résidentiel, au tertiaire, à l'activité lorsque l'on pense à quelque chose. Lorsque ces lignes se feront, il ne peut pas y avoir des gares partout. Je ne vois pas comment un train pourrait aller vite s'il s'arrête toutes les 8 minutes, en sachant qu'il lui faut 8 minutes pour reprendre sa cadence. Ayons donc présent à l'esprit d'abord que la ligne classique, c'est important, que la gare classique, c'est important ; ayons présent à l'esprit que l'on ne peut pas tout faire, que l'argent public va être rare ; ayons le goût du concret : il y a des excès de vitesse parfois, mais il y a des excès de bêtise, également, donc faisons attention à ce que les deuxièmes ne nous tuent pas plus que les premiers. Restons les pieds sur terre, concrets, au bénéfice des habitants, du développement de notre ville et de son territoire et surtout de l'environnement.

Merci.

(Applaudissements.)

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire. Vous avez déjà lancé le débat.

Un mot d'abord pour expliquer dans quel cadre vous avez accueilli à l'entrée et j'entends que les mesures qui sont prises peuvent paraître choquantes ici. Nous sommes dans un débat public, une manifestation publique dans le cadre d'un plan Vigipirate. Je venais de Paris où je voyais policiers et militaires assurer la sécurité. C'est la raison pour laquelle, à cette réunion

comme à toutes les réunions, on prend des mesures même si elles peuvent paraître excessives à certains. Ce sont des mesures dans l'intérêt de tous.

Je rappelle d'abord dans quel cadre nous intervenons ici pour ce débat public.

Ce débat public est organisé en application du Code de l'Environnement. La Commission Nationale du Débat Public a été saisie du projet présenté par Réseau Ferré de France et a décidé d'un débat public. Elle en a confié l'organisation à une Commission Particulière et c'est cette Commission Particulière dont nous sommes trois membres ici ce soir : avec moi, Pierre-Gérard MERLETTE et Jean-Philippe BLOCH, qui organisons cette réunion.

Quel est le rôle de la Commission Particulière du Débat Public ?

Cette Commission Particulière, c'est important, est indépendante du Maître d'Ouvrage et n'a pas de lien avec RFF ni avec les acteurs du projet, et elle est neutre, c'est-à-dire que nous ne prenons pas position, nous ne donnons pas d'avis sur ce projet. Nous le soumettons au débat, nous rendrons compte du débat, mais nous n'exprimons aucun avis.

Ce débat a d'abord pour objectif de vous informer pour connaître parfaitement, ou connaître mieux si vous le connaissez déjà, ce projet. Vous avez eu à disposition le dossier du Maître d'Ouvrage, une synthèse. Ce soir, RFF est là pour répondre aux questions que vous pourrez poser si vous souhaitez avoir plus de précision sur le projet qui est présenté sur le dossier dont vous avez pu avoir connaissance.

Au-delà de l'information, c'est de donner votre avis, d'exprimer des observations, des critiques, des suggestions, et la parole est bien sûr libre, elle n'est pas tenue dans le cadre du débat. Il s'agit d'un débat sur une Ligne Nouvelle, sur une liaison nouvelle entre Paris, Le Havre et Cherbourg, mais dans ce cadre-là, les cartes peuvent être rebattues.

Ce débat a commencé le 3 octobre à Rouen et se poursuivra jusqu'au 3 février. Notre réunion de clôture se tiendra à Caen le 30 janvier.

➤ Il porte sur :

- L'opportunité du projet : faut-il réaliser cette Ligne Nouvelle ? Est-elle utile ? Quel est l'avis des uns et des autres sur l'opportunité du projet ?
- Les objectifs de cette Ligne Nouvelle : la ponctualité, la fréquence, le gain de temps, le transport de marchandises, les liaisons locales, régionales ; les liaisons vers Roissy, les aéroports, le réseau national des lignes à grande vitesse. Qu'attendent les usagers, ceux qui attendent une nouvelle ligne pour prendre le train ?
- Les caractéristiques : cela sera présenté, bien sûr, de façon plus précise : selon quelles caractéristiques ? Quels tracés ? Plusieurs tracés sont proposés au débat.

Monsieur le Maire, effectivement, il y a un nouveau tracé qui vient d'être présenté à Bernay il y a deux jours, qui est sur le site internet du débat. Je crois que le débat public est quelque

chose qui évolue – j'en dirais un mot tout à l'heure. Il évolue, par exemple, parce que la Commission Nationale a ordonné une expertise complémentaire, et il évolue parce que les choses ne sont pas définitivement fixées : en fonction des avis qui ont pu être émis par les uns et les autres, il peut y avoir des options nouvelles qui sont recherchées et on ne peut que remercier Réseau Ferré de France d'avoir fait preuve d'une réactivité pour, par rapport à des demandes qui étaient présentées, essayer de voir s'il n'y avait pas d'autres tracés, d'autres options de passage qui soient susceptibles de répondre aux demandes des uns et des autres. Voilà pourquoi le débat porte à partir du projet présenté également sur ce qui peut être ouvert par ce débat et ici, ce soir en particulier, je pense que ce sera un point de débat important, sur ce nouveau tracé qui vous sera présenté.

Quelques principes d'organisation du débat public

- La transparence : rien ne doit vous être caché, toute l'information est mise à votre disposition. Encore une fois, vous avez eu le dossier du Maître d'Ouvrage, vous avez sur le site internet non seulement ce dossier, mais toutes les études qui ont été réalisées par Réseau Ferré de France et elles sont importantes. Vous pouvez les consulter et bien sûr poser des questions, obtenir des informations complémentaires. L'information est mise à votre disposition en toute transparence.
- L'équivalence : ce projet a été préparé en amont – on vous en dira un mot – par un Comité de Pilotage qui réunissait des élus, des responsables économiques, ceux-ci avaient un poids particulier, le public n'y participait pas. À partir du moment où l'on ouvre le débat public, chacun a la parole et dans les mêmes conditions les uns et les autres. Il n'y a pas une parole qui est plus forte qu'une autre, toutes les paroles, tous les avis sont équivalents, et je le rappellerai tout à l'heure en vous donnant les indications sur l'organisation de ce débat.
- L'argumentation : ce n'est pas un sondage, ce n'est pas un référendum pour ou contre la ligne, pour ou contre tel scénario, c'est en fonction des arguments qui seront développés par les uns les autres que porte l'intérêt de ce débat.

✓ Des réunions publiques

Nous sommes aujourd'hui à la dernière réunion publique locale. Nous avons couvert à peu près tout le territoire, de Paris à Cherbourg et au Havre, et nous nous arrêtons ce soir au Val-de-Reuil.

Nous poursuivrons le débat par des réunions thématiques, sur des thèmes particuliers. Elles seront situées essentiellement à Paris, Rouen, Caen, Évreux et Le Havre. Si vous ne pouvez pas vous déplacer à ces réunions thématiques, elles sont retransmises par internet avec la possibilité d'intervenir par internet lors de ces réunions.

Un peu moins de 4 000 participants à ces réunions publiques et un débat qui se poursuit jusqu'à la dernière réunion le 30 janvier.

✓ Le site Internet

Un débat qui intervient lors de ces réunions publiques, mais un débat aussi qui se poursuit par internet. Sans doute, tout le monde n'a pas accès à internet, mais c'est un lieu de débat de plus en plus important, et il nous a paru intéressant de développer le site internet. Comme vous pouvez le voir avec ces graphiques, il est consulté et c'est un lieu où l'on peut exprimer les avis, il y a des forums de discussions sur les thèmes qui sont lancés par les uns les autres et permettent, notamment, de réagir à la suite des avis exprimés lors des réunions.

Nous veillons en particulier à ce que Réseau Ferré de France apporte des réponses aux questions qui sont posées dans des délais rapides, à peine une quinzaine de jours.

✓ Les cahiers d'acteurs

Des cahiers d'acteurs sont à votre disposition à l'entrée de la salle. Ils peuvent être rédigés par les personnes morales. Il y en a un peu moins de 40. Ils pourront être proposés jusqu'au début du mois de janvier, mais d'autres interventions, contributions, avis pourront être soit adressés par écrit, soit déposés directement sur le site internet.

Un mot aussi, j'en ai déjà donné quelques indications, sur l'étude complémentaire qui a été décidée par la Commission Nationale du Débat Public à la suite de la demande du groupe Europe Écologie Les Verts, dont les résultats seront connus mi-janvier et donneront lieu à une réunion complémentaire au cours de ce débat.

Enfin, quelques mots sur la fin du débat, le 3 février. Dans les deux mois, la Commission publiera un compte-rendu – je vous rappelle qu'elle ne donne pas d'avis. Le Président de la Commission Nationale présentera le bilan de ce débat, et enfin, RFF, le Maître d'Ouvrage, rendra publique sa décision dans les trois mois de la publication du premier document.

Je vous ai présenté le cadre général du débat public. Je vous donnerai tout à l'heure quelques informations sur l'organisation de ce débat. Je laisse maintenant la parole à Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM qui présenteront le projet.

PRÉSENTATION DU PROJET LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Paris Normandie (RFF) : Bonsoir à toutes et à tous. Nous avons été présentés. Nous allons faire la présentation à deux. À vrai dire, vous allez constater que Philippe travaillera plus que moi. Nous sommes les responsables de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie au sein de RFF (Réseau Ferré de France).

Réseau Ferré de France est un établissement public national dont la mission est d'exploiter, d'entretenir et de développer le réseau ferroviaire sur lequel des trains circulent, et ce n'est pas RFF qui fait circuler les trains, ce sont les entreprises ferroviaires, la SNCF étant la plus connue. Les entreprises ferroviaires pour faire circuler leur train sur le réseau paient un péage à Réseau Ferré de France. Il y a donc bien deux acteurs distincts, il y en a même un troisième, s'agissant des voyageurs, dont on aura l'occasion de parler : ce sont les autorités organisatrices de transport qui interviennent notamment beaucoup en Normandie.

Nous allons présenter le projet en commençant par les objectifs poursuivis. Ces objectifs proviennent directement d'un constat de la situation d'aujourd'hui, que vous connaissez.

✧ *La saturation du réseau*

La situation est celle d'un réseau entre Paris et la Normandie qui est au bord de la saturation. Si l'on regarde la partie Paris-Mantes, que tout le monde à l'habitude de pratiquer, on peut y faire passer aujourd'hui 14 trains par sens et par heure. Avec l'opération ÉOLE qui est le projet de prolongement du RER E à l'ouest, on pourra faire passer deux trains de plus, mais quand on regarde les croissances du trafic et *a fortiori*, si l'on souhaite opérer un transfert modal de la route vers le ferroviaire, ou quand on examine les besoins exprimés par notamment les autorités organisatrices de transports et, d'une façon plus générale, les collectivités territoriales normandes ou franciliennes, on décompte un besoin de faire passer des trains à hauteur de 36 trains. On est donc très loin du compte.

✧ *La ponctualité des trains*

La deuxième caractéristique de ce réseau, qui va avec la question de la saturation, est la question de la ponctualité. Pour les trains normands, je ne donne que quelques chiffres, on donnera un peu plus d'explications plus loin :

- 25 % des trains du matin sont en retard de plus de 5 minutes à Paris ;
- 30 % des trains du soir, dans l'autre sens, sont en retard de plus de 5 minutes à Rouen et au Havre ;
- 40 % des trains sont en retard à Caen et Cherbourg.

✧ *La vitesse*

La troisième donnée du réseau est que la vitesse moyenne sur la branche Rouen-Le Havre, qui a été à maximum avec l'électrification dans les années 65/70, a tendance à stagner, voire à régresser. On dit que l'on allait de Paris au Havre en 1 h 45 en 1970, précisément.

On est face à un réseau hérité du XIXe siècle – effectivement, les voies que nous utilisons ont à peu près 150 ans – et utilisé à ses limites.

Les objectifs du projet est de dépasser tout cela pour :

- ✧ Améliorer les déplacements du quotidien en permettant des déplacements plus fluides entre les grandes villes, en permettant le développement de TER plus efficaces en Normandie, non pas qu'ils ne le soient pas aujourd'hui, mais ils sont limités par les possibilités ferroviaires ; et en améliorant également la situation des RER en Ile-de-France – on y reviendra rapidement.
- ✧ Contribuer au développement du territoire. Vous vous souvenez comment le projet est revenu sur le devant de la scène et vous savez, puisque l'on en parle beaucoup dans la presse, qu'une démarche tout à fait particulière est en cours à travers le Commissariat général au Développement de la Vallée de la Seine. Le deuxième grand objectif est que ce projet qui est une amélioration de la performance ferroviaire puisse contribuer à un grand projet de développement du territoire qui se résume par l'ouverture de la

région capitale sur sa façade maritime, sur ces ports, mais vue de la Normandie, c'est aussi permettre des liens plus étroits avec Paris et notamment avec La Défense, avec Roissy, un certain nombre de points névralgiques, et c'est améliorer aussi les connexions entre les villes normandes qui aujourd'hui ne sont pas très bien assurées : la relation Caen-Rouen, ce n'est pas terrible ; Rouen-Évreux, n'existe pas. Il s'agit donc de contribuer au développement des territoires.

Le Comité de Pilotage, qui a été déjà cité par le Président de la Commission Particulière du Débat Public, rassemblait des responsables des collectivités territoriales normandes et franciliennes, ainsi qu'un certain nombre de représentants du monde économique, et a décliné ce que je viens de dire en un certain nombre de grands objectifs :

1. Des objectifs de dessertes : combien de trains rapides ? Combien de trains de dessertes locales ? Cela veut dire, en gros, dans une gare donnée, on va avoir combien de trains ? Sont-ils rapides ? Sont-ils lents ? Combien de trains est une notion de fréquence, bien entendu.
2. Des objectifs de qualité de service : en termes de ponctualité, de places assises, de confort.

Derrière ces questions de fréquence et de qualité de service, c'est bien la question de la capacité qui se pose.

Ensuite, des objectifs d'une autre nature, qui sont plus proches de l'ambition de développement en améliorant l'accessibilité et les possibilités d'échanges entre les centres urbains, les emplois, l'habitat.

3. Des objectifs de temps de parcours : le premier à avoir été cité : Paris-Le Havre en 1 h $\frac{1}{4}$. Ce sont ajoutés d'autres temps de parcours : Paris-Rouen en 45 minutes notamment.
4. Des objectifs pour le fret : à l'occasion de ce grand projet et compte tenu aussi des autres projets déjà sur les rails (si je peux me permettre ce jeu de mots un peu trop facile), et notamment l'opération Serqueux-Gisors, que vous venez de citer, Monsieur le Maire, il s'agit de s'assurer qu'avec cet ensemble-là, on est capable de faire face aux besoins de transport de fret qui lui-même est assez directement lié aux perspectives de développement des ports. Il s'agit pour les ports d'élargir leur hinterland. Cela ne peut se faire que par le ferroviaire, et il faut donc que des trains de fret en nombre suffisant puissent circuler dans de bonnes conditions de fiabilité et de vitesse.

Le cahier des charges étant ainsi posé, on a commencé par regarder ce qu'il était possible de faire avec le réseau actuel. Certains d'entre vous doivent s'en souvenir, ce n'est pas la première tentative pour améliorer la situation entre Paris et la Normandie, et le constat qu'ont fait nos prédécesseurs nous l'avons fait aussi : avec le réseau actuel, on ne peut atteindre aucun de ces objectifs.

Le projet qui est proposé ce soir est de réorganiser le réseau autour d'une Ligne Nouvelle. J'insiste sur le choix des mots parce qu'il ne s'agit pas de faire une Ligne Nouvelle qui va se

substituer au réseau et lequel réseau tomberait en désuétude, il s'agit au contraire de renforcer ce réseau par une colonne vertébrale pour que l'ensemble, y compris les parties déjà existantes du réseau aujourd'hui, puisse être mieux utilisé.

C'est un peu les grands termes. Maintenant, Philippe va vous en dire beaucoup plus sur le détail de ce projet.

Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie, RFF : Bonjour. Effectivement, je vais m'attarder sur un certain nombre de points plus techniques pour bien expliquer comment le projet s'inscrirait dans les territoires. Je vais le faire en trois parties : une première partie sur l'Ile-de-France qui sera courte, mais nous pourrons tout à fait revenir sur ce sujet si vous avez des questions. Une seconde partie qui traitera de façon générale de la partie normande de la ligne, à l'ouest de Mantes-la-Jolie, et une troisième partie sur ce que cela signifie pour le territoire sur lequel nous sommes aujourd'hui.

Sur la partie Ile-de-France

Entre Paris et Mantes, Monsieur le Maire a souligné la difficulté aujourd'hui de l'exploitation avec ce mélange de trains franciliens qui s'arrêtent dans les gares intermédiaires, et de trains normands qui ne s'arrêtent pas ou en tout cas souhaitent ne pas s'arrêter. La grande question entre Paris et Mantes est donc la séparation des trains franciliens et des trains normands, normands au sens large puisque certains desservent Mantes-la-Jolie avant d'aller vers la Normandie.

Donc, une Ligne Nouvelle sur laquelle rouleront les trains qui vont vers la Normandie, et une ligne classique sur laquelle le RER pourra trouver toute sa place pourra se développer, on pourra y faire plus d'arrêts, donc on offre aux Franciliens au travers du projet Ligne Paris-Normandie, un avantage important.

On est sur une ligne qui est tracée dans un secteur extrêmement urbanisé, qui suppose d'assez longues sections en tunnel et donc un coût relativement élevé : 4,4 à 5,4 milliards d'euros. On est sur une vitesse maximale de 200 km/h. Pour des raisons de capacité, je pourrai y revenir, nous avons souhaité qu'on ne roule pas plus vite dans la section francilienne de la ligne.

Deux gares nouvelles sont possibles en Ile-de-France :

- Une gare sur Nanterre-La Défense qui pourrait permettre aux trains venant de Normandie de desservir Nanterre-La Défense avant d'aller à la Gare Saint-Lazare, la Gare Saint-Lazare restant dans tous les cas le point d'arrêt, le Terminus des trains normands.
- Une seconde gare sur le territoire d'Achères-Confluence, au niveau de Cergy, qui serait plutôt dédiée aux trains que nous appelons inter-secteurs, c'est-à-dire des trains qui partant de Normandie s'arrêteraient en Ile-de-France et poursuivraient en contournant Paris vers d'autres régions françaises.

La partie normande

Sur la Normandie nous avons dans le dossier du Maître d'Ouvrage trois scénarios auxquels est venu très récemment s'ajouter un quatrième sur lequel je vais m'appesantir puisque c'est un scénario dont la connaissance n'est pas encore suffisamment fine, mais sur lequel nous souhaitons débattre.

Ces scénarios se distinguent principalement par le point de divergence, le point où se sépare la ligne d'une part vers Rouen-Le Havre, et d'autre part la ligne vers Caen-Cherbourg.

- Les trois premiers scénarios

Le scénario A est un scénario qui est le plus directement tracé vers Rouen et Le Havre, avec une bifurcation qui se situe pas loin d'ici, avec une ligne qui file jusqu'à Caen, une branche pour raccorder Évreux au système, et une traversée de Rouen qui nous amène sur le Plateau de Caux pour arriver jusqu'au Havre.

Le scénario B est différent au sens où cette fois on est plutôt sur un scénario qui irait directement vers Caen, qui passe au droit d'Évreux, avec un petit raccordement court pour aller jusqu'à la gare Centrale d'Évreux, une bifurcation qui se situe au niveau d'Évreux, remontée vers le nord, passage dans le territoire où nous sommes, traversée de Rouen et Le Havre ; et vers Caen un tracé direct qui permet pour atteindre le même temps de parcours de se passer de la construction d'une section entre Bernay et Lisieux où la ligne est déjà à une vitesse relativement élevée puisqu'elle est à 200 km/h.

Un scénario C qui est radicalement différent dans sa conception puisque sur la première partie on file vers Rouen, que l'on tangente, je dirais, avec une boucle qui permet de desservir la ville, et on reste au sud de la Seine après Rouen. La bifurcation se situe à l'ouest dans la grande région de Pont-Audemer, avec une branche qui redescend vers Lisieux et Caen et une branche qui traverse l'estuaire de la Seine pour aller jusqu'au Havre, ce qui permet, en plus des deux autres, la réalisation de relations directes entre Caen et Le Havre.

- Le scénario supplémentaire

Le scénario supplémentaire AB est né dans le débat puisque les scénarios A et B ont chacun des avantages, des inconvénients, des détracteurs, des supporters. La question a été posée d'abord sur les blogs, puis directement à la réunion publique d'Évreux, de voir s'il était possible de trouver un scénario qui permettrait de marier les avantages de l'un et de l'autre. Voilà les deux scénarios sur une même carte.

Le scénario B, son avantage est d'abord de desservir de très près Évreux, avec une gare nouvelle ou pas, on pourra y revenir ; d'avoir une liaison directe ensuite vers Rouen et le fait de pouvoir se passer de ce morceau de ligne fait qu'il est moins cher que le scénario A qui lui file en continu pour tenir les temps de parcours. Par contre, le scénario B a un temps de parcours Rouen-Caen très sensiblement supérieur à celui des autres scénarios, donc ce n'est pas vraiment un scénario interrégional, c'est un scénario qui est plutôt un scénario Paris vers la Normandie.

Le scénario A, avec cette bifurcation très proche de Rouen, permet un temps très intéressant entre Rouen et Caen, ce qui a été relevé comme un de ses avantages.

L'idée a été tracer un scénario AB, que vous voyez là, qui au début suit de façon identique le scénario B, ce qui signifie que la desserte d'Évreux est strictement identique dans le scénario nouveau à ce qu'elle est dans le scénario B, et ce scénario file ensuite vers le nord – et la bifurcation se situe un petit peu de façon intermédiaire de manière à ce que le tracé soit relativement tendu vers Caen, ce qui permet de se passer de cette section-là – et se poursuit vers Rouen et vers Le Havre de façon identique aux deux autres.

Mariant les avantages des uns et des autres, nous avons proposé de l'appeler scénario AB.

Nous allons voir maintenant la comparaison de ces scénarios et ce que permet ce scénario nouveau.

✓ Les temps de parcours

Sur les temps de parcours, on est grossièrement dans l'objectif de Paris-Le Havre, 1 h 15, sur Paris-Caen également ; Rouen-Caen, on voit ce que je disais tout à l'heure, des scénarios A et C qui sont performants, mais un scénario B qui ne l'est pas.

Le scénario AB permet de conserver ces temps de parcours qui sont dans l'objectif, et de maintenir un temps de parcours Rouen-Caen intéressant puisqu'autour de 50 minutes.

Une petite précaution par rapport au temps de parcours : nous avons intégré dans ces scénarios-là l'idée que l'on pouvait accélérer un petit peu les trains entre Paris et Mantes, ce qui n'était pas le cas dans les autres scénarios. Il faudrait sans doute vérifier si c'est possible ou pas pour les autres scénarios pour que la comparaison soit complètement identique, mais l'on joue sur une ou deux minutes, on est dans l'ordre de grandeur.

La vitesse maximale en Normandie est de 250 km/h, ce qui est une vitesse supérieure à celle des trains conventionnels qui sont limités à 220 km/h, mais qui est une vitesse inférieure à celle qui est usuelle en France pour les trains à grande vitesse qui est plutôt de 300 ou 320 km/h. Nous sommes sur un système intermédiaire que nous avons souhaité adapter à la géographie de la Normandie, à la desserte de villes moyennes, avec des trains qui vont moins vite, mais qui accélèrent et qui freinent mieux que ne le font les TGV.

✓ Les relations intra-Normandes

Nous avons un scénario A qui est bon sur Rouen-Le Havre, bon sur Rouen-Caen, mais pas bon sur Caen-Le Havre puisqu'il n'y a pas de traversée de l'estuaire. Le scénario B n'est bon que sur Rouen-Le Havre, et le scénario C est bon sur la desserte des trois grandes agglomérations normandes

Le scénario AB reprend les qualités du scénario A, ce qui lui était demandé.

✓ Les coûts et les trafics

Je parle ici de coûts de la partie normande. On est à l'ouest de Mantes, donc ce coût s'ajoute à la partie francilienne dont j'ai parlé tout à l'heure.

On est sur des coûts de 6,5 et 6,3 milliards d'euros pour le scénario B et le scénario A ; 9,5 pour le scénario C puisque l'on a des ouvrages extrêmement importants à la fois à Rouen et au Havre.

Les trafics sont à peu près équivalents, ce qui nous amène à considérer que le scénario C, qui a un coût très sensiblement supérieur, n'apporte pas un trafic supérieur qui pourrait matérialiser l'avantage intellectuel qu'il y aurait à relier les trois agglomérations normandes.

Le scénario AB se situe un petit peu en dessous, on est plutôt à 6 milliards d'euros. Les trafics – ce sont des ordres de grandeur – sont du même ordre de grandeur puisque les temps de parcours, l'organisation des trains ne sont pas fondamentalement différents des autres scénarios.

✓ En termes environnementaux

On a des scénarios A et B qui sont assez comparables. Peut-être le A a-t-il un léger avantage par le fait qu'il traverse dans l'Eure moins de vallées. Le scénario C est plus contraignant, on a des risques d'impacts au niveau des traversées de la Seine, au niveau du passage à Rouen et notamment des captages d'eau potable.

Le scénario AB est plutôt légèrement meilleur au sens où il reprend les qualités du A puisqu'il traverse le même nombre de vallées sensibles. Il y ajoute le fait qu'on ne réaliserait pas la section Bernay-Lisieux, donc il y a un avantage environnemental, et puis il y a une question autour de la forêt de Bord qui vous touche particulièrement sur lequel ce scénario-là est plutôt plus intéressant.

Que se passe-t-il en détail ?

Le scénario A traverse deux fois l'Eure, une fois sur le barreau vers Évreux et une fois ici, entre Louviers et Val-de-Reuil. Il retransverse la Risle au niveau de Bernay, et il traverse la forêt de Bord à la sortie de Louviers-Val-de-Reuil.

Le scénario B s'approche d'Évreux, traverse une première fois l'Eure, une seconde fois l'Eure pour revenir sur le plateau et une troisième fois au niveau de Louviers-Val-de-Reuil. Donc il traverse l'Iton au nord d'Évreux et la Risle au niveau de Bernay. On voit qu'on a là cinq traversées de vallées sensibles ce qui pèse un petit peu sur son coût et sur ses caractéristiques environnementales.

Le scénario AB traverse une fois l'Eure, une fois l'Iton. Il ne retransverse pas l'Eure deux fois comme le scénario B tout de suite, et une fois la Risle.

Une question majeure dans ce scénario AB est la question qu'évoquait Monsieur le Maire au début. Je vais revenir en détail sur ce que cela signifie sur le territoire où nous sommes.

Vous avez là une carte un peu grossie, avec Elbeuf ici, Val-de-Reuil, Louviers. L'idée que nous avons dans les scénarios A et B, mais aussi dans le scénario C, était de se dire que le passage le plus approprié dans cette zone où l'on ne rencontre pas d'habitats, c'est le plus près possible de l'autoroute A13. Donc, cette orientation est celle que nous avons prise et l'idée initiale que nous avions était de regarder les projets de transports en commun. On sait qu'il y a un projet, ici, de bus à haut niveau de service entre Louviers et Val-de-Reuil, l'idée visée

initialement était d'avoir une gare située en cœur d'agglomération. L'étude a montré que c'était compliqué.

Vous avez là une coupe : c'est la Vallée de l'Eure et nous sommes à la traversée de la Vallée de l'Eure, et il faut savoir qu'une gare doit être à plat. Une gare est un objet qui est extrêmement long puisqu'il y a les quais, mais aussi les aiguillages en bout de quais, etc. Du coup, nous avons cet objet ici et passer d'un plateau à l'autre suppose de réaliser un viaduc. Nous sommes ici, au détail de cette étude qui est encore préliminaire, à peu près à 26 mètres au-dessus du niveau de la vallée. Évidemment, il est aussi possible de descendre tout cela, mais cela suppose soit d'un côté, et probablement des deux côtés, de réaliser des tunnels, donc tout cela renchérit le coût de l'ouvrage. Du coup, nous avons une gare qui est très coûteuse, très compliquée, et l'orientation qui a été prise dans le dossier du Maître d'Ouvrage que vous avez pu consulter, est de dire : retenons une gare plutôt plus simple qui se situerait sur le plateau au sud-est de l'agglomération, dans une zone suffisamment plate pour permettre l'installation d'une gare.

Le scénario AB arrive par un itinéraire différent. Je disais tout à l'heure que dans ces scénarios-là, on traverse la forêt de Bord, le plus près possible de l'autoroute, bien sûr, mais sans garantie que ce soit un ouvrage accolé à l'autoroute véritablement. Là, on est sur la frange ouest de la forêt de Bord, et du coup, les possibilités de gare sont plutôt à l'ouest de la forêt, quelque part dans un secteur qui est sur la route entre Val-de-Reuil, Louviers et Elbeuf. C'est une zone possible, après, il y a d'autres possibles, je vais y venir tout de suite.

Les zones d'implantations possibles de gare, c'est ici la gare que je vous ai montrée, mais on peut dans ce scénario-là imaginer qu'on ait une gare plutôt au sud située entre Louviers et Évreux, qui soit une gare commune aux deux agglomérations, à côté de la nationale 175. C'est aussi une possibilité.

Voilà les termes de la discussion pour ce soir.

La circulation des trains

Je vais venir sur ce que signifie le projet pour Louviers-Val-de-Reuil avec une petite animation qui montre un petit peu comment les différents trains pourraient circuler sur les lignes.

La gare nouvelle pourrait être desservie par des trains venant de Paris, circulant sur la Ligne Nouvelle, s'arrêtant à Louviers, allant ensuite vers Rouen et poursuivant jusqu'au Havre.

La gare actuelle continuerait à être desservie, bien sûr, puisque la Ligne Nouvelle est utile à ces trains qui gagnent jusqu'à Mantes un petit peu de temps de parcours, mais de façon très faible, par contre, ils gagnent de la régularité : ils ne sont plus mélangés aux trains franciliens, mais ils poursuivent leur route, desservent comme aujourd'hui Vernon, Gaillon, Val-de-Reuil, Oissel, pour arriver jusqu'à Rouen. C'est une desserte qui reste importante puisque c'est l'ossature de toutes les agglomérations de la Vallée de la Seine.

Sur la Ligne Nouvelle, on ne fait pas circuler que des trains Paris-Le Havre ou Paris-Cherbourg. L'idée est aussi de développer des dessertes régionales.

Vous avez un train qui va de Rouen à Évreux. Dans le scénario AB, on a des choses assez équivalentes : Paris-Louviers-Rouen-Le Havre, la desserte de la Vallée de la Seine, la ligne Rouen-Évreux et la possibilité éventuellement, puisque la gare se situe cette fois au nord de la bifurcation des deux lignes, d'avoir des trains Rouen-Caen qui pourraient s'arrêter à Louviers-Val-de-Reuil avant d'aller vers Bernay, Lisieux et Caen, voire même des trains – nous les avons imaginés – qui, partant de Rouen, desserviraient Bernay-Lisieux et descendraient plus au sud, éventuellement jusqu'au Mans pour des correspondances avec les lignes de TGV. Le positionnement de la gare de Louviers-Val-de-Reuil dans ce cas-là est plus favorable sur ces dessertes possibles.

Les temps de parcours

En termes de temps de parcours, qu'est-ce que cela signifie ? Vous allez avoir pour chacune de ces destinations des temps de parcours qui vont s'afficher : le temps de parcours actuel et le temps de parcours en projet. Pour certaines réunions je montre des détails selon les scénarios, mais ici les différents scénarios se différencient assez peu de ce point de vue.

- ✓ Vers Paris : j'ai mis deux temps parce que de Paris vers Val-de-Reuil le soir, c'est plutôt 1 h 2 le meilleur temps, ce sont les trains de 17 h 30, 18 h 30, 19 h 30. Dans l'autre sens, c'est plutôt 1 h 9, 1 h 10 le meilleur temps de parcours vers Paris. Le temps de parcours de la Nouvelle Gare jusqu'à Paris serait de 34 à 36 minutes, sachant que c'est sans arrêt à La Défense. Si on choisissait que les trains s'arrêtent tous à La Défense au passage, il faudrait rajouter 5 minutes à ce temps de parcours, mais en contrepartie la desserte de La Défense permet d'accéder au pôle de La Défense, mais elle permet aussi d'accéder à un certain nombre d'infrastructures lourdes, des RER, et le futur métro automatique du Grand Paris qui pourra permettre d'aller jusqu'à Roissy. Donc, il y a un intérêt stratégique, pensons-nous, à ce que l'on puisse, venant de Normandie, s'arrêter à La Défense et faire cette correspondance vers Roissy.
- ✓ Nanterre-La Défense : on est plutôt sur 30 à 32 minutes avec aujourd'hui un temps évidemment de 1 h 21, puisque le temps de parcours implique aujourd'hui une correspondance à Paris pour repartir sur La Défense.
- ✓ Vers Rouen, je n'ai pas mis de temps de parcours, mais je dirais que ce n'est pas trop l'enjeu de... mais en tout cas, les liaisons existent bien sûr.
- ✓ Vers Le Havre, aujourd'hui, le meilleur temps est 1 h 22. Avec la LNPN c'est à peu près 45 à 50 minutes au Havre.
- ✓ Vers Caen, si on décidait que des trains s'arrêtent à Louviers-Val-de-Reuil en allant vers Caen, on pourrait être aux alentours de 50, 55 minutes.

Ces temps de parcours sont des chiffres.

Je voulais revenir sur l'impact pour les voyageurs.

Je crois que l'on est sur un projet tout à fait particulier, au sens où c'est un projet qui permet de faire en sorte que les temps de parcours entre les différentes agglomérations sont suffisamment faibles pour permettre des déplacements qui peuvent être des déplacements quotidiens.

Quand vous êtes à 40 ou 45 minutes d'autres agglomérations, à ce moment-là, il peut y avoir des gens qui trouvent un intérêt à se déplacer entre ces agglomérations, y compris au quotidien : des étudiants, des gens pour trouver un emploi, etc. Je prends toujours l'exemple de deux personnes qui s'installent dans un lieu. Un des deux a trouvé un emploi, on va peut-être pour aller à l'encontre d'une pratique qui est sans doute la plus fréquente, dire que la femme a trouvé un emploi, et son mari cherche également, donc l'idéal est qu'ils trouvent un emploi dans la même ville. C'est idéal du point de vue de l'environnement, du point de vue de leur vie privée, de tous les points de vue. L'histoire montre, on a tous des exemples dans notre entourage, que ce n'est pas toujours possible, donc il y a des gens qui font des déplacements vers des villes qui sont atteignables parce que les temps de parcours sont suffisamment réduits.

L'idée qui est derrière le projet LNPN est de dire : en ayant vers plus d'agglomérations des temps plus réduits, on permet ce genre de déplacements de façon beaucoup plus accentuée. Quand vous arrivez ici, dans cette ville avec un temps réduit, vous pouvez aller plus loin chercher un emploi avec une correspondance. Quand vous êtes ici à un temps réduit, vous pouvez faire un déplacement que vous ne pouviez pas faire avant.

Et si c'est vrai pour les individus, c'est vrai les entreprises qui élargissent leur bassin d'emploi et peuvent trouver des spécialistes, des gens prêts à venir travailler dans ces entreprises plus facilement que si les relations sont de moins bonne qualité. Donc, de par le fait que nous sommes sur temps de parcours bien spécifiques, on gagne 30 minutes, mais ce n'est pas pareil de gagner 30 minutes entre 3 h et 2 h 30, ou de les gagner entre 45, 1 h et 30 minutes.

Voilà des éléments de réflexion sur ce qu'est le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et ce qui le différencie d'un certain nombre de projets de ligne à grande vitesse.

Jean-Damien PONCET : Je crois que c'est dense ! Je rappelle les deux grandes ambitions du projet, et il faut, je pense, les avoir en tête quand on évoque ce projet ou quand on s'exprime d'un certain point de vue, il y a aussi d'autres points de vue qui finalement se rassemblent et qui forment l'ensemble des raisons qui ont amenées à la proposition que nous faisons ce soir. C'est :

- ✧ Contribuer au développement des territoires. On parle, là, je l'ai dit, plus de temps de parcours. J'ai évoqué la grande démarche d'organisations territoriales, je n'y reviens pas.
- ✧ Répondre aux besoins de déplacements du quotidien, en songeant là aussi qu'il y a les besoins d'aujourd'hui, mais là on est en train de parler d'un projet qui se fera dans un certain nombre d'années et qui ensuite sera en service pendant des dizaines d'années, il faut donc songer aussi aux besoins de déplacements du quotidien de demain, avec probablement de plus en plus de

monde dans les trains, si l'équation énergétique continue d'évoluer comme on la voit évoluer aujourd'hui

Pour parvenir à ces grandes ambitions, ce que l'on propose ce n'est non pas seulement une Ligne Nouvelle, mais c'est de redessiner un réseau – je pense que les petites illustrations avec les trains qui se déplacent le démontrent pas trop mal –, c'est d'élever le niveau global du système ferroviaire en exploitant mieux y compris tout l'existant. Au passage, d'ailleurs, on dessert toutes les gares d'aujourd'hui et d'une façon au moins aussi bonne qu'aujourd'hui, et la plupart du temps meilleure.

Et c'est proposer un projet adapté au territoire. J'ai évoqué le fait que des projets avaient été tentés, ils n'ont pas eu de suite. Nous espérons avec ce projet qui est né dans la concertation et qui se poursuit dans la concertation dans ce débat public, connaître de meilleures destinées. Finalement, le calendrier fait bien les choses : il est vrai que cela peut paraître un peu surprenant, surtout pour les élus qui ont travaillé sur les hypothèses initiales, qui se sont mis d'accord, en particulier dans l'Eure, sur un scénario, c'est un peu déstabilisant, on arrive à le concevoir, qu'un nouveau scénario apparaisse. En même temps, c'est la vertu du débat public. Quelque part, le scénario qui sortira du débat public aura une légitimité, j'allais dire, d'autant plus grande. Si l'on a proposé ce scénario, nous, RFF, c'est parce que l'on pense qu'il faut que l'on arrive à aller vers un consensus. À partir du moment où des expressions divergentes s'étaient déjà exprimées, nous avons voulu, à travers cette proposition, avec l'accord, bien entendu, de la Commission du Débat Public, essayer de nous diriger à nouveau vers une possibilité de consensus et de sortie du débat avec des orientations claires qui sont nécessaires pour une bonne poursuite du dossier.

Nous allons, je suppose, passer aux questions/réponses. Nous sommes une petite équipe sympathique qui peut aussi répondre à des questions sur internet. Cela a déjà été dit, mais n'hésitez pas à le faire si vous n'avez, le cas échéant, pas l'humeur ce soir de poser vos questions directement.

Merci de votre attention.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous allons donc à la phase du débat proprement dite des « questions/réponses ».

Dans un premier temps, on prend uniquement les questions : soit des questions écrites – on vous a distribué des papiers sur lesquels vous pouvez indiquer votre question – soit des questions orales, mais j'insiste là-dessus : je me permettrai, si certains dérapent un peu de leur rappeler que ce sont des questions, donc forcément quelque chose de court, même si vous pouvez poser plusieurs questions à la fois.

Dans un second temps, après avoir répondu à l'essentiel des questions, on prendra les interventions plus argumentées dans la limite de 3 minutes pour que les uns et les autres puissent s'exprimer.

Si vous voulez intervenir, vous levez la main pour que je vous repère. J'indiquerai à une hôtesse de vous donner le micro. Vous vous présentez, s'il vous plaît. C'est un débat public et les propos sont reproduits et mis sur le site.

Franck MARTIN, Président la Communauté d'agglomération Seine-Eure, Autorité organisatrice de transport : Juste une question. Je n'ai pas tout à fait compris comment on posait des questions. Comment le débat était organisé ? On pose d'abord des questions et ensuite on peut avoir une présentation plus argumentée sur les enjeux locaux, c'est cela ?

Olivier GUÉRIN : Il n'y aura pas d'autres présentations de RFF. Si vous avez une question particulière...

Franck MARTIN : Non.

Olivier GUÉRIN : ... sur le projet, vous posez votre question tout de suite.

Franck MARTIN : Non, j'entends bien, mais vous n'acceptez que des questions, c'est-à-dire...

Olivier GUÉRIN : Dans un premier temps, oui. Après...

Franck MARTIN : Voilà. C'est là-dessus que je voulais des précisions. J'ai bien compris qu'il y avait deux temps.

Pouvez-vous nous repreciser, et c'est ma question, quels sont les deux temps du débat et dans quelle mesure les autorités organisatrices de transport pourront présenter leur vision des scénarios en question ? C'est tout.

Olivier GUÉRIN : Je redis, si je me suis fait mal comprendre : dans un premier temps, ce sont les questions, et nous y répondons, soit RFF, soit, si ce sont des questions à la Commission, nous y répondons, et dans un second temps, il y a des interventions plus argumentées, plus longues dans la limite de 3 minutes.

Comme je l'indiquais tout à l'heure, c'est l'équivalence, donc il n'y a pas de position particulière des uns et des autres. Je comprends tout à fait que le représentant d'une autorité organisatrice souhaite intervenir pour faire valoir son point de vue ou ses préoccupations. Si c'est une question, vous pouvez intervenir tout de suite, si c'est une argumentation, un développement c'est dans le second temps du débat.

S'il n'y a pas de question, Mademoiselle, s'il vous plait.

Françoise STECKMEYER, Le Val-de-Reuil : Bonjour, je suis habitante de ce territoire.

Une question technique : comment la Gare Saint-Lazare peut-elle accepter une augmentation du trafic ?

Olivier GUÉRIN : RFF ?

Philippe ADAM : La Gare Saint-Lazare ne va pas voir d'augmentation du trafic. Je vais vous montrer une petite animation qui va vous éclairer, je l'espère.

La Gare Saint-Lazare aujourd'hui reçoit, comme je le disais tout à l'heure, à la fois les trains normands et les trains Transiliens. Donc, aujourd'hui 14 trains en tout, 8 trains normands, 6 trains franciliens.

Il y a un premier projet qui sera le prolongement du RER E à l'ouest qui consiste à construire un tunnel entre Paris et La Défense, et on retrouve au-delà de La Défense, la ligne actuelle jusqu'à Mantes. Donc, les trains franciliens cesseront d'utiliser la Gare Saint-Lazare de surface à cet horizon-là, et iront dans une gare souterraine.

À l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est le doublement de l'autre section, celle entre La Défense et Mantes qui serait réalisée avec une Ligne Nouvelle ici, pour les trains normands, une ligne actuelle pour les trains RER. Donc, à ce niveau-là, on pourrait envisager une augmentation à nouveau du trafic qui permettrait de retrouver les niveaux d'aujourd'hui, *grosso modo*.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez peut-être donner aussi quelques précisions sur les travaux en gare de Saint-Lazare ?

Philippe ADAM : Je peux ! Effectivement, plusieurs questions se posent autour de la Gare Saint-Lazare. Il y a des questions autour de la longueur des quais, c'est-à-dire qu'une idée pour gagner de la capacité on peut mettre plus de trains, mais on peut aussi allonger les trains. Aujourd'hui, les trains sont limités, d'abord par la gare de Rouen qui est extrêmement limitante puisque les quais de Rouen font 300 mètres, que l'on ne peut pas les allonger, on est entre deux tunnels ; et ensuite, par les autres gares, dont la gare Saint-Lazare dont certaines voies font 350 mètres, et les autres moins.

Peut-on allonger les quais et peut-être aussi les élargir ?

Vous êtes sans doute, pour un certain nombre d'entre vous, des gens qui pratiquent cette gare, et les quais de la Gare Saint-Lazare sont relativement étroits pour certains d'entre eux.

La gare peut-elle recevoir les trains supplémentaires, de la LNPN, mais aussi des trains franciliens ?

Allonger ou élargir les quais ? Nous avons regardé ce qui était possible. La situation actuelle est une sorte d'entonnoir, ici, au niveau du Pont de l'Europe, et l'idée est d'écartier un peu cet entonnoir en construisant quelque chose derrière les culées du Pont de l'Europe. C'est quelque chose qui ne touche pas aux immeubles qui sont en surface, donc nous en avons étudié la faisabilité, et cela nous permet d'envisager d'avoir 6 voies de 400 mètres, ce qui est suffisant pour les besoins que nous envisageons.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur avait une question également, je crois ?

Alexis FRAISSE, Habitant de Louviers : Bonjour. Pour moi, un des intérêts du train est de pouvoir se passer de la voiture ; or, dans les différentes hypothèses que l'on a entendues sur les gares nouvelles, il y en a une pleine forêt de Bord, une quelque part entre Louviers et Évreux, ou alors au-delà de la base aérienne 105 à Évreux.

Pensez-vous que les usagers pourront se rendre dans ces gares à pied, en vélo, en bus ?

Deuxième question : Ce modèle de gare, sur le plan environnemental, le bilan global de telle gare, est-il intéressant ?

Jean-Damien PONCET : Idéalement, on dessert d'abord les gares de centre-ville, et c'est bien ce que l'on fait avec le projet. Après, un projet c'est aussi, non pas aujourd'hui des tracés, mais des options de passage, il y a donc des considérations environnementales, d'environnement humain, également, et topographiques, etc., qui vont faire que l'on ne peut pas passer n'importe où.

Dans un certain nombre de cas, je pense qu'on l'a montré dans l'explication, la volonté initiale était bien de venir au centre-ville, cela s'est avéré difficile. Enfin, en tout cas sur l'interconnexion avec le projet de transports en commun au site propre, on a montré que c'était difficile. On a expliqué pourquoi on était arrivé à cette proposition d'un nouveau scénario, mais qui du coup a une option de passage différente, et effectivement, avec cette option de passage, on trouve une localisation de gare qui est différente. On ne sait pas desservir la gare existante, en tout état de cause. Ce n'était d'ailleurs pas le cas non plus avec les scénarios A et B.

Ceci dit, il faudrait regarder plus attentivement comment fonctionnent les gares qui ne sont pas en centre-ville, il y en a sans doute qui sont des échecs, mais elles ne sont pas forcément toutes des échecs. Idéalement, on se dit qu'aller prendre un transport de type ferroviaire d'un transport en commun, cela devrait s'inscrire dans une chaîne entièrement transports en commun. En même temps, il y a pas mal de gens qui ne sont pas directement sur une ligne de bus ou de TCSP, et il faut donc ne pas négliger le nombre de personnes, qui, d'une façon ou d'une autre, sont quand même obligées de sortir de chez elles en automobile.

D'autre part, il reste satisfaisant de penser que des gens auront pris le train sur 100 km et leur voiture sur 10 km, plutôt que d'avoir fait 110 km en voiture. Je pense que la solution, tout en n'étant pas idéale, n'est néanmoins pas si mauvaise que cela.

Olivier GUÉRIN : Peut-être que la question était aussi : quand on n'a pas de voiture ?

Jean-Damien PONCET : Quand on n'a pas de voiture, il vaut mieux habiter au centre-ville, effectivement, mais dans ce cas vous aurez quand même toujours l'accès à la gare du centre-ville, cela va continuer de fonctionner. Ceci dit, il faut voir aussi que l'on est à un stade assez amont de l'étude de ce projet, et qu'avant qu'il voie le jour, beaucoup d'autres études et beaucoup d'efforts de coordination pourront être faits pour vérifier si effectivement la gare peut ou pas être desservie par un mode de transport en commun. Il n'est pas avéré aujourd'hui qu'elle ne puisse pas l'être.

Olivier GUÉRIN : Une autre question ?

Sophie OZANNE, Louviers : On sait que le budget de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est évalué entre 10 et 15 milliards d'euros. La question principale est quand même que cet argent déboursé soit utile à la grande majorité de la population. Or, on sait bien que le train à grande vitesse ne concerne pas la grande majorité de la population, ce n'est pas le train de monsieur et madame Tout-le-monde. D'ailleurs, les prévisions d'utilisation...

Olivier GUÉRIN : Une question, s'il vous plait.

Sophie OZANNE : ... du TGV se sont avérées erronées et ce n'est pas moi qui le dit, c'est Monsieur Hervé MARITON, député UMP, qui a été chargé d'une mission à l'Assemblée nationale.

Vu les sommes en jeu, ne serait-il pas plus utile pour les usagers du train d'investir pour développer des lignes dans le Mantois qui est complètement surchargé, et améliorer l'existant par chez nous, pour que les trains partent à l'heure, arrivent à l'heure, avec du personnel qualifié en nombre suffisant. De développer des lignes, des trains confortables et surtout accessibles à la grande majorité, c'est-à-dire des trains peu cher.

Ma question est celle-là : n'aurait-il pas été plus utile d'investir tout cet argent, dont une grande partie est de l'argent public, pour améliorer ce qui existe déjà ?

Olivier GUÉRIN : Ce projet est-il au détriment de ce qui peut être fait sur l'existant ?

Jean-Damien PONCET : C'est une question riche. Je voudrais quand même déjà redire que l'on n'est pas en train de faire un TGV. On a montré un certain nombre de spécificités sur la vitesse, mais aussi sur la desserte fine du territoire, et le simple fait que les villes à desservir soient relativement rapprochées, cela implique que l'on est déjà dans un schéma différent. On est d'ailleurs dans un schéma différent à d'autres égards puisque les trains normands aujourd'hui, que ce soit les TER ou les trains d'équilibre du territoire, circulent dans le cadre de conventions avec les autorités organisatrices de transports, ce qui n'a jamais été le cas des trains qui se sont vus un jour remplacés par des TGV.

Améliorer l'existant, des choses sont possibles, mais l'on a rappelé le cahier des charges du projet. Il y a deux grandes ambitions, deux grands objectifs : la capacité et les temps de parcours. Sur la capacité, je crois qu'à aujourd'hui personne ne conteste qu'il y a un problème de capacité et qu'il faut donc augmenter, et on ne sait pas faire autrement qu'en créant une Nouvelle Ligne. Par exemple, sur certaines parties du projet, on cite le Mantois, on cite Rouen, mais on pourrait aussi citer, par exemple, la déviation de Lisieux ; cela n'a l'air de rien, mais Lisieux est un point de correspondance et les correspondances fonctionnent plus ou moins bien selon que vous avez ou pas la déviation de Lisieux. Donc, la question de la capacité est fortement présente dans l'ensemble du projet. Elle ne justifie peut-être pas les 11 milliards. Je dis 11 milliards à dessein, parce que quand on dit 11 à 15, on est en train de parler du scénario C, mais dont on a montré qu'il n'apportait pas de services supplémentaires qui justifieraient l'écart de prix, donc je dis plutôt 11.

L'amélioration de l'existant, si on l'entend au sens simplement de l'entretien et de renouvellement de l'infrastructure, n'est pas mise en cause par la réalisation de ce projet. On touche à la question du financement. Vu de Réseau Ferré de France, tout investissement dans un projet comme celui-là doit être compensé par des rentrées de péages supplémentaires. Si je le dis à l'inverse, ou dans l'autre sens, cela veut que Réseau Ferré de France investira juste l'équivalent des perspectives des péages supplémentaires qu'il a à travers le projet. Cela veut dire aussi, du coup, que les budgets de maintenance et de renouvellement ne sont pas du tout affectés par une décision d'investissement de ce type.

Je poursuis en disant que quand on parle de 11 à 15 milliards, ils ne sont pas sur la table aujourd'hui. Et en admettant même que l'on soit tous d'accord sur cinq, ils ne sont pas non

plus sur la table. Il y a un intérêt à être raccroché à une grande ambition de développement économique territorial et à être raccroché à l'exercice du Grand Paris. On peut craindre qu'en disant que finalement seule compte la désaturation du Mantois et les temps de parcours tout le monde s'en fiche, du coup, l'ambition du Grand Paris n'étant pas servi, la motivation pour financer ce projet disparaît. Elle ne va pas disparaître complètement parce qu'il y a évidemment un problème ferroviaire à régler entre Paris et Mantes, mais le fait d'être accroché à cette grande ambition, c'est quand même plutôt une bonne chose.

Franck MARTIN, Président de la Communauté d'Agglomération Seine-Eure, Louviers-Val-de-Reuil : D'après ce que j'entends justement un peu ce soir dans ce débat public, je vais d'abord poser une question. Ne craignez-vous pas que l'inflexion sensible d'un débat qui a consisté à abandonner précisément, fusse sur le plan symbolique, cette notion de grande vitesse et de trains à grande vitesse, n'a pas d'une certaine façon rabattu l'ambition du projet sur le terrain de ceux qui le refusent au fond, ce projet ? On a vu deux partis politiques qui se sont exprimés à l'instant dire, effectivement, il n'y a pas de fonctionnalités nouvelles à développer, il faut exclusivement s'occuper du quotidien, ce qui a mon sens, est un autre dossier, et effectivement, on sait bien que la création d'une Ligne Nouvelle, c'est par définition une amélioration de la capacité de trafic, donc aussi bien pour le fret que pour les voyageurs ; la création de la Ligne Nouvelle, c'est une amélioration de l'existant, bien évidemment.

En refusant de parler de TGV à un certain moment, n'a-t-on pas oublié les fonctionnalités ambitieuses de ce projet qui était effectivement le développement à l'international, la connexion de la Normandie au reste du monde, et surtout, les besoins nouveaux qui pour l'instant ne sont pas pris en compte, notamment en termes de développement du tourisme, et d'implantation d'entreprises venues d'ailleurs ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Donc, une Ligne Nouvelle, mais une Ligne Nouvelle avec TGV. Pourquoi n'avez-vous pas retenu cette hypothèse ?

Jean-Damien PONCET : Il ne s'agit pas d'une inflexion du débat puisque le projet proposé est celui qui a été validé ni plus ni moins par le Comité de Pilotage. Et quand on dit que ce n'est pas un projet de TGV, d'abord, je vais vous le dire très franchement, c'est aussi pour s'affranchir d'une certaine catégorie de critiques que nous trouvons un peu faciles et pas adaptées au projet ; mais par ailleurs, le projet effectivement se distingue des lignes TGV classiques par un certain nombre d'éléments que sont les distances, le type d'usagers et le type de financement, en définitive, des lignes, d'ores et déjà aujourd'hui.

Mais cela ne veut pas dire que l'on a fait un projet au rabais, parce qu'on a pu faire la vérification, et Philippe a dit que l'on parlait de trains qui roulent à 250 km/h, mais qui par contre accélèrent plus vite, accélèrent mieux et freinent mieux. Il y a aussi derrière tout cela des questions de capacités. Les rames TGV qui circulent aujourd'hui sur le réseau national ne présentent pas des capacités qui nous semblent suffisantes par rapport au trafic que l'on a ici. Donc, les rames auxquelles nous pensons, mais qui seront acquises par les entreprises ferroviaires, le cas échéant dans le cadre de conventions avec des autorités organisatrices, ces rames permettent de faire les mêmes performances que feraient des trains à grande vitesse, des TAGV, des trains à grande vitesse qu'on a sur les autres lignes, compte tenu des arrêts qu'il y a à faire : à 2 minutes près – Philippe pourra peut-être en dire un peu plus –, ne croyez

pas que si l'on avait pris des TGV qui circulent ailleurs et qu'on les ait mis sur le réseau que nous avons conçu, on aurait eu des temps de parcours différents. Peut-être que je ne réponds pas à votre question ?

(Intervention hors micro.)

Olivier GUÉRIN : Pardon, c'était juste une question. On va passer à d'autres questions. Je peux vous rassurer, quand même, sur le fait que ce n'est pas tout à fait une LGV, mais c'est à peu près aussi cher qu'une LGV.

Gérard PRÉVOST, Louviers : Les promoteurs du projet ont parlé, enfin, c'est un sujet qui a été abordé par Monsieur JAMET tout à l'heure, pour le développement du fret ferroviaire. L'idée est intéressante puisque l'on sait bien qu'il faut désengorger les routes et les autoroutes, mais avec le développement du port du Havre et le port de Rouen, on n'est pas certain que le réseau ferroviaire va absorber les camions qui vont sortir de ces ports-là, et ma question est :

Ne trouvez-vous pas malhonnête de présenter sous le côté développement durable, plutôt tendance aujourd'hui, cette nouvelle ligne-là, alors que l'on sait très bien, et vous le savez aussi, que cela ne va pas absorber le flux de camions.

Olivier GUÉRIN : Je vous demande de retirer le mot « malhonnête », s'il vous plait.

Gérard PRÉVOST : Cela ne me paraît pas...

Jean-Damien PONCET : Il n'y a pas de malhonnêteté là-dedans. Les ports ont comme objectifs de passer la part modale du ferroviaire et du fluvial à 25 %. Aujourd'hui, ils sont aux environs de 10 ou 12 %. En fonction de cela, ils s'équipent. Le port du Havre, par exemple, a un projet de Terminal multimodal qui va permettre d'améliorer la façon dont on charge des wagons et dont on fabrique des trains pour pouvoir en faire plus. Donc, ce sont eux qui sont à l'origine de la mise en ligne de trains sur le réseau. On écoute ce qu'ils nous disent et on prend en compte les perspectives d'augmentation de trafic. Ce que l'on fait donc, c'est vérifier que les trafics ferroviaires – et fluviaux même, mais nous ne parlons ici que du ferroviaire – que les ports estiment pouvoir produire à long terme peuvent passer sur le réseau ferré national. C'est donc un exercice que l'on a fait et qui se poursuit en permanence, parce qu'en permanence, sur un certain nombre de segments du réseau, la concurrence entre le fret et les voyageurs, et la demande de déplacements de voyageurs étant en croissance elle aussi, il faut toujours gérer et arbitrer.

Vu d'aujourd'hui on sait qu'avec les investissements prévus, notamment sur Serqueux-Gisors, plus les effets de délestage de la Ligne Nouvelle qui libère des capacités sur le réseau actuel, on saura faire passer les trains tels que l'on peut les prévoir. Et on n'essaie pas de faire passer plus de trains que ce qui paraît réaliste. On ne va pas investir plus que ce qui paraît réaliste. Là où vous avez raison, c'est que si on prend 25 % d'un chiffre qui a doublé, on a quand même plus de camions sur les routes. N'empêche que le ferroviaire aura fait son travail. Et si l'on ne faisait pas cela, les poids lourds seraient encore plus nombreux sur les routes.

Olivier GUÉRIN : Il y a aura une réunion particulière, nous commencerons, comme je vous l'ai indiqué, les réunions thématiques, il y aura une réunion sur le problème du fret au Havre.

Monsieur et après Monsieur.

Bernard CANCELON, Val-de-Reuil : Je voudrais revenir à une question simple pour les usagers. S'il y a cette nouvelle ligne, les trains normands vont-ils continuer de s'arrêter à Bonnières et Osny ? Puisque depuis le cadencement, on s'est aperçu, nous, usagers, que l'on est pénalisé par ses deux arrêts supplémentaires ?

De plus, la question tarifaire va arriver puisque les gens qui vont prendre le train à Bonnières paieront le Navigo à 65 euros, et que nous, de Val-de-Reuil à Paris, nous payons déjà 240 euros, je voudrais savoir si les trains vont continuer comme ça.

Philippe ADAM : Je ne répondrai pas sur la question tarifaire qui ne relève pas de Réseau Ferré de France.

Ce que je peux vous dire, c'est que la question des arrêts à Bonnières et Osny sera même réglée avant le projet LNPN puisqu'avec la mise en service d'ÉOLE il sera possible de faire circuler un peu plus de trains, et ce petit plus de trains vous sera utile puisqu'il permettra d'avoir des trains plus directs qui ne s'arrêtent pas à ces gares-là.

Arnaud BINARD, Saint-Pierre du Vauvray : Bonjour. Je vais citer « Ville-rail » de novembre 2011, qui parle de rétraction et de vaporisation du projet dans son article « Le SNIT fait pschitt ! » L'avant-projet envisage souhaitable et cite en préambule de ce projet, il décrit une leçon très large des possibles pour les décennies à venir, mais n'a pas vocation à décrire le champ du faisable.

Cette première version antérieure à la récente aggravation de la dette publique devra faire l'objet d'une adaptation. Plus loin, l'article cite « À la frontière de l'avant-projet, entre ce que l'on doit réaliser avant 2020 et ce que l'on fera après, disparaît dans l'actuelle version, ce qui annonce un report des grandes réalisations.

Ma question : ne s'éloigne-t-on pas du champ du faisable et même du souhaitable alors que l'urgence — et là je dis bien urgence, parce que l'on était à Vernon la semaine dernière, on parle bien vraiment de notion d'urgence très grande — pour les habitants, les usagers normands, ce sont des trains qui relient les lieux de vie et les lieux de travail, en toute confiance en termes de dessertes et donc d'arrêts, de capacité, d'horaires, de confort et d'économie. La question a déjà été posée ici, mais je demande si l'on peut phaser le projet, donc améliorer l'existant comme le disait Sophie OZANNE, et réaliser notamment d'urgence le doublement du Mantois qui répond, lui, tout de suite à l'attente urgente de la population des usagers.

Olivier GUÉRIN : Merci. Cette question de phasage revient régulièrement.

Jean-Damien PONCET : Oui. Beaucoup de projets de ligne à grande vitesse ont été phasés. Il y a des phases plus ou moins grandes. Je veux dire par là que ce n'est pas quelque chose qui serait une nouveauté.

Nous présentons un projet global, il est proposé au débat public un projet global, des expressions diverses se sont déjà manifestées dans le sens que vous dites. Nous répondons en général qu'il paraît assez logique de commencer par débloquent la question de capacité avant de faire des segments pour rouler plus vite, puisque si on roule plus vite, l'idée est d'avoir plus de gens dans les trains, mais si on ne sait pas les faire passer...

Ceci dit, outre ce que l'on entend au débat public, il y a un autre exercice qui est en cours, qui est le fait d'une mission de financement, qui doit donner ses conclusions au ministre des Transports au mois de février et qui éclairera donc les décisions qui pourraient être prises sur ce projet, peut-être en avril, par exemple. Parce que la question du financement est centrale par rapport à la question que vous posez : y a-t-il ou pas l'argent pour tout faire ? Elle n'est pas seulement centrale au sens quantitatif, mais également au sens qualitatif, c'est-à-dire qui veut payer pour quoi ?

Quand vous parlez du Mantois, on a mis en évidence que sur la section Paris-Mantes, en réalisant la Ligne Nouvelle Paris-Normandie – on ne l'a peut-être pas complètement illustré parce que l'on est aujourd'hui ici, et on n'est pas en Ile-de-France –, on crée une voie nouvelle et avec cette voie nouvelle on peut faire plus de trains normands, certes, mais il faut voir aussi qu'on enlève les trains normands du réseau existant, et que par conséquent, sur ce réseau existant pourront être mis en service plus de trains Transilien. En définitive, l'opération LNPN est utile aux déplacements des trains Transilien sur le réseau existant. Par conséquent, il paraît logique, et d'ailleurs, la région Ile-de-France était dans le Comité de Pilotage, on a là un partenaire majeur que les personnes chargées de la mission de financement ne manqueront pas d'aller voir pour lui demander son avis et ses possibilités de financement.

À l'inverse, si la région Ile-de-France ne souhaitait pas financer cette opération, vous comprendrez qu'il serait difficile pour les Normands de dire : on va aller payer quelque chose dans le Mantois simplement pour avoir des trains réguliers alors que la régularité des trains paraît quand même presque un dû.

Olivier GUÉRIN : Puisque vous parlez de ce problème de financement, pouvez-vous donner un peu plus de précisions sur quels seraient les financeurs ?

Jean-Damien PONCET : Non, je ne peux pas m'engager là-dessus. C'est aux deux personnes chargées de cette mission de financement, chargées de réfléchir à cette question, d'aller rencontrer qui ils souhaiteront rencontrer pour identifier les institutions.

Olivier GUÉRIN : Vous avez l'habitude à RFF de lignes nouvelles et des modalités de financement.

Jean-Damien PONCET : Si vous voulez parler du cas général, bien que l'on ne soit pas dans le cas général – on a essayé de le dire déjà – des lignes à grande vitesse qui ont été réalisées jusqu'à présent, le financement est en général une partie RFF, calibré en fonction des perspectives de rentrées de péages supplémentaires, et le reste est partagé – il n'y a pas forcément un taux inscrit dans le marbre, c'est à négocier à chaque fois – entre l'État et les collectivités territoriales.

Olivier GUÉRIN : Et RFF, ici, ce serait combien ?

Jean-Damien PONCET : On n'a pas de chiffres. Cela fait partie des réflexions à poursuivre pour permettre à la mission de financement de faire correctement son travail.

Olivier GUÉRIN : Je pense que cela intéresse quand même le public. Pouvez-vous nous indiquer quand vous connaîtrez les chiffres, et notamment si à la réunion de financement qui se tiendra à Paris le 17 janvier, vous pourrez annoncer un chiffre ?

Jean-Damien PONCET : Je ne peux pas promettre que l'on sera en mesure à la réunion du 17 janvier d'annoncer un chiffre, les plus intéressés par cette question devraient quand même y venir pour avoir une chance de l'entendre, mais évidemment, je ne peux pas en parler ce soir pour la raison qu'on ne l'a pas. Non seulement pour la raison qu'on ne l'a pas, mais aussi que ce n'est pas dans le cadre de mes attributions. Il y a une mission de financement, je l'ai dit, il y a des calculs compliqués et des discussions compliquées...

Olivier GUÉRIN : Vous représentez RFF...

Jean-Damien PONCET : Certes, mais pas pour parler du financement.

Olivier GUÉRIN : ... donc RFF ne peut pas donner les renseignements ?

Jean-Damien PONCET : Non.

François MERLE, Élu Rolivalois : Je suis également abonné de la ligne Val-de-Reuil-Rouen. L'un des enjeux essentiels du projet que vous nous présentez ce soir, pour les Haut-Normands, c'est le gain de temps sur le trajet Paris-Rouen-Le Havre. L'objectif affiché étant de relier Paris à Rouen en 45 minutes.

La question de bon sens que se pose un usager potentiel Rolivalois ou autre est de savoir quel est le nombre d'arrêts entre Paris et Rouen qu'autorise cet objectif chronométrique ? Ou, dit autrement, dans une grille de desserte, combien pouvez-vous proposer d'arrêts de trains, combien de trains s'arrêteront par journée, par demi-journée ou par heure, dans la future gare de Louviers-Val-de-Reuil afin de nous mettre soit à 35 minutes de Paris, soit à 50 minutes du Havre ?

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez donner des indications sur la desserte, plus précises ?

Philippe ADAM : On a travaillé sur cette question dans la mesure où évidemment on est sur des échéances lointaines et on est sur des décisions qui seront prises par des autorités organisatrices.

Je reviens sur ce qui a été dit tout à l'heure sur TGV - pas TGV. L'idée est d'une part de maintenir l'ambition initiale d'avoir des trains rapides sur un certain nombre de grosses destinations et d'y marier l'idée d'avoir des dessertes plus fines. Donc on tient les deux bouts de la corde. Pour ce faire, cela peut supposer sur certains territoires d'avoir un petit peu plus de train, et ce serait le cas ici. À l'horizon de long terme, nous avons envisagé d'avoir entre Paris et Rouen deux types de trains. Il pourrait y avoir dans les heures de pointe jusqu'à 4 trains par heure, donc deux qui seraient directs et deux qui s'arrêteraient à Louviers-Val-de-Reuil.

C'est l'horizon de long terme, c'est un horizon que l'on atteindra peut-être de façon progressive, il y aura peut-être un train par heure dans un premier temps qui s'arrêterait, puis un deuxième lorsque la fréquentation sera suffisante.

Olivier GUÉRIN : Et les autres trains, plus omnibus ?

Philippe ADAM : Sur les omnibus, sur ceux de la Vallée de la Seine, nous tablons sur le fait que la desserte d'aujourd'hui reste la même à l'horizon de la Ligne Nouvelle.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Luc DELAPORTE, Conseiller municipal Val-de-Reuil : J'habite Val-de-Reuil, je prends le train tous les jours. Je trouve, quand on nous présente un projet comme celui-là, il est un peu facile de nous dire que la question des tarifs ne peut pas être abordée ce soir parce que nos interlocuteurs ne portent pas le dossier du financement de cette ligne grande vitesse. Les usagers du train s'intéressent bien évidemment au coût du transport quotidien qu'est le train.

Quand on regarde un petit peu sur internet ce que sont devenues les lignes à grande vitesse, les TGV qui ont desservi Paris-Le Mans, Paris-Blois, quand on regarde les cibles d'utilisateurs, on découvre que ces utilisateurs, qui sont très minoritaires dans l'ensemble des utilisateurs du train, ont vu leur abonnement de travail augmenter de 120, 150 %. On est passé de sommes de 300 euros à presque 500 euros pour faire Paris-Le Mans, etc. On ne peut donc pas présenter ce projet-là sans énoncer les conditions de financement du projet, à la fois par le contribuable, le contribuable de la collectivité locale, le contribuable de l'État, et aussi par l'utilisateur. On a vu il y a peu de temps dans Les Échos qu'une ligne à grande vitesse qui avait été construite dans le cadre d'un partenariat public/privé aux Pays-Bas a été financée non seulement par le contribuable, garantie par le contribuable, mais que son exploitation déficitaire est maintenant aussi facturée au contribuable, je pense qu'il faut présenter ce projet...

Olivier GUÉRIN : Pardon, votre question est donc sur la tarification ?

Luc DELAPORTE : Voilà. Il faut dire la vérité sur le risque de dérive et de dérapage du coût des transports pour les usagers du train quand cette ligne-là sera mise en service. C'est important.

Olivier GUÉRIN : L'utilisateur et le contribuable, tous les deux mis à contribution. Et l'utilisateur, pour combien ?

Jean-Damien PONCET : C'est une question qui est très complexe, je regrette de le dire, mais...

On a une diapositive qui peut être montrée pour illustrer un peu comment se finance un projet, mais il faut retenir qu'en gros, il y a deux grands financeurs : le voyageur et le contribuable.

Après, il y a une très grande diversité...

(Intervention hors micro.)

Non, pas nécessairement. Le voyageur est aussi un contribuable, mais le contribuable n'est pas toujours un voyageur, et la raison pour laquelle le contribuable qui n'est pas un voyageur peut être appelé à financer, c'est parce que la collectivité dont il fait partie, qui peut être une mairie, une commune, une communauté d'agglo, un département, une région estimera que le fait de se rapprocher de Paris en l'occurrence, est porteur de développement et que cela vaut la peine d'y investir. Du coup, tout le monde paie, mais en définitive les usagers ne sont pas forcément les moins bien lotis puisqu'ils sont de toute façon contribuables, mais ils ont au moins l'avantage d'utiliser le système.

Les financeurs possibles, je le disais tout à l'heure, c'est l'État et les collectivités à travers les impôts. Cela peut être l'Europe et dans le cas d'espèce, cela pourrait être un peu l'Europe probablement au titre des effets sur le fret de l'opération, mais ceci dit, c'est quand même aussi de l'argent des contribuables. Et ensuite, c'est les voyageurs à travers le transporteur. Le transporteur paie un péage à RFF, et le mécanisme habituel pour les lignes à grande vitesse, c'est qu'effectivement le gain de temps est suffisamment important pour que les voyageurs acceptent – en tout cas, ils le font – de payer plus cher. Le transporteur, par conséquent fait plus d'excédents en brut d'exploitation, la différence entre ses produits et ses charges augmente, et la règle du jeu est que RFF récupère une partie importante de cet excédent d'excédent, disons, pour financer l'infrastructure.

Il y a eu un seul cas en France où le voyageur a financé totalement l'infrastructure, c'était la ligne Paris-Lyon, ce qui s'explique par la distance et par le gain de temps qu'a généré la Ligne Nouvelle, et qui s'explique aussi par le fait que les lignes à grande vitesse de l'époque coûtaient nettement moins cher que celles d'aujourd'hui pour plein de raisons : aujourd'hui, elles sont mieux insérées dans leur environnement, elles marquent plus d'attentions...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez revenir au problème de tarification qui intéresse ?

Jean-Damien PONCET : C'est tout à fait important. Quand on parle de pourcentage de tarification, si l'infrastructure coûte trois fois plus cher parce que les prix du BTP et des fournitures de l'acier, etc.

Olivier GUÉRIN : D'accord.

Jean-Damien PONCET : Donc, cela fait partie du sujet.

Au fil du temps, on a vu l'équation se dégrader au sens où ce n'est pas un hasard si l'on a commencé par Paris-Lyon, et les lignes plus récentes, évidemment, le voyageur est loin d'avoir tout payé.

J'ai dit tout à l'heure que dans le cas de la Normandie – ce n'est pas la seule région qui soit dans ce cas-là –, alors qu'en ce qui concerne l'organisation des transports régionaux, toutes les régions sont logées à la même enseigne, les trains de grandes lignes sont l'objet d'une convention avec l'État, une convention dite « trains d'équilibre du territoire ». Cela veut dire qu'ici, on n'est pas du tout dans une équation où l'opérateur ferroviaire gagne de l'argent et éventuellement en gagnerait encore plus avec le projet. On est dans une équation où aujourd'hui l'opérateur ferroviaire n'est pas à l'équilibre et où une subvention est apportée pour le mettre à l'équilibre.

Olivier GUÉRIN : Donc, le contribuable est mis à contribution, mais l'usager ? Pour combien ?

Jean-Damien PONCET : Ce que je veux dire, c'est qu'il y a un intermédiaire supplémentaire en la personne des autorités organisatrices que sont l'État et la Région qui vont être concernés par la question du financement à deux titres. Ils vont être concernés en tant que financeurs de l'infrastructure et en tant que subventionneurs des services qui seront mis en œuvre sur cette infrastructure. C'est donc à ces autorités-là qu'il faudra faire un arbitrage entre ce qu'ils demanderont aux voyageurs et ce qu'ils demanderont à l'usager.

RFF dans cette affaire paiera en fonction d'un calcul qui donnera un certain résultat – on le verra plus tard. Cet arbitrage est à faire plus par l'État et par les régions. Je ne peux pas parler en leur nom, ce que l'on peut simplement dire c'est que là aussi c'est une différence avec les usagers des lignes à grande vitesse, même si on trouve dans les lignes à grande vitesse un certain nombre de navetteurs au quotidien, le fait est que dans les trains normands il y en a beaucoup plus, il y a même des trains qui sont uniquement des navetteurs quotidiens. Quelqu'un disait tout à l'heure que quand on passe de Bonnières à Vernon, on passe de 65 à 240 euros, on voit bien qu'il y a des choix politiques derrière tout cela qui peuvent faire de très grosses différences.

En gros, pour les navetteurs du quotidien qui ne gagneraient pas beaucoup de temps parce qu'ils n'auraient qu'un gain de régularité, on peut imaginer que les tarifs ne devraient pas évoluer sensiblement. Pour ceux qui gagnent du temps d'une façon significative, il ne paraît pas aberrant que ce temps se retrouve traduit quelque part dans le prix du billet.

Il y a dans le projet dont on parle quelques relations qui pourraient s'apparenter un peu à ce qui s'est passé sur des lignes à grande vitesse, je pense par exemple à Paris-Caen ou à Paris-Le Havre. Là, on a regardé un peu si on appliquait le type d'augmentation qui a été observée sur Reims, plus exactement le calcul que l'on a fait est de constater que sur Reims la minute gagnée a été payée par l'usager à hauteur de 17 centimes, 17 centimes pour gagner une minute, si l'on applique ce principe-là au projet dont on parle, sur une liaison de type Paris-Le Havre ou de type Paris-Caen, on trouve une augmentation du prix du billet de 20 %.

Ce ne sont que des indications que je donne, je ne suis pas en train de dire voilà ce qui va se passer. Je donne quelques indications.

Olivier GUÉRIN : Et sur Paris-Reims, l'augmentation du prix des abonnements ? Puisque l'on a parlé du prix des abonnements, vous avez une idée ?

Fouzia EL GHARBOUJ, Val-de-Reuil : Bonsoir. Je prends le train, tous les jours, Val-de-Reuil-La Défense.

Je rebondis sur des propos que vous avez tenus où vous disiez qu'il y aurait moins de trains normands sur le Mantois et compte tenu de l'implantation de la Gare Nouvelle Louviers-Val-de-Reuil en périphérie, et refusant de prendre ma voiture pour aller à la gare, et compte tenu du nombre de scolaires et d'étudiants qui prennent aussi le train, quelle sera l'offre de trains sur la ligne classique ? Va-t-on aller sur deux trains par jour ?

Jean-Damien PONCET : J'ai dit qu'il y aurait moins de trains sur le réseau existant, mais par contre, ils seront sur la Ligne Nouvelle, il y aura plus de trains.

Fouzia EL GHARBOUJ : Oui, mais je vous disais que la gare étant en périphérie, beaucoup continueront peut-être à emprunter la ligne classique puisqu'il y a énormément de scolaires et d'étudiants.

Olivier GUÉRIN : Votre question est : combien de trains sur la ligne classique ?

Fouzia EL GHARBOUJ : Combien on aura encore de trains sur la ligne classique, oui.

Philippe ADAM : Ce que je disais tout à l'heure, c'est que nous partons de l'objectif que la desserte actuelle est maintenue sur la ligne classique puisqu'elle dessert toutes les agglomérations : Gaillon, Aubevoye, Vernon, Mantes-la-Jolie, Paris, et donc on assure toutes les dessertes fines de toutes ces gares à la fois vers l'Île-de-France, mais aussi vers Rouen. L'idée est de maintenir ces dessertes à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Olivier GUÉRIN : Et le temps de transport ?

Fouzia EL GHARBOUJ : Ma question ne portait pas sur les dessertes, mais sur le nombre de trains.

Philippe ADAM : Mon propos n'est pas suffisamment précis. Quand je dis maintenir la desserte, cela veut dire maintenir le nombre de trains.

Le temps de transport serait celui d'aujourd'hui, grossièrement, puisque l'on utilise la Ligne Nouvelle entre Paris et Mantes, on gagne quelques minutes, mais le temps de parcours serait grossièrement celui d'aujourd'hui.

Olivier GUÉRIN : Merci.

François-Xavier PRIOLLAUD, Conseiller régional, Louviers : Merci. Je souhaitais savoir, on parle d'un projet de Ligne Nouvelle, mais il y a aussi des projets en cours de rénovations de gares actuelles. Le projet de Ligne Nouvelle signifie-t-il le gel des projets de rénovations ? Et je pense à la rénovation de la gare de Val-de-Reuil puisque cela concerne beaucoup de personnes ici. Est-ce que l'on met en balance, selon le tracé qui sera choisi, le projet de Ligne Nouvelle et les projets en cours de financement de rénovations de gares ?

Philippe ADAM : La réponse est non. Je viens de dire que la gare actuelle conserverait un certain nombre de fonctions. Ensuite, on est dans un calendrier qui n'est pas du tout le même, et ce que disait Jean-Damien tout à l'heure, c'est que les investissements sur le réseau existant ne pâtiront pas du projet de Ligne Nouvelle. Donc, la réponse est non, il y a un accord récent qui a été trouvé pour moderniser cette gare et cela sera poursuivi.

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame, s'il vous plait.

Laetitia SANCHEZ, Secrétaire régionale Europe Écologie Les Verts, Saint-Pierre du Vauvray : On vient de parler de la question du financement de l'infrastructure qui a d'ailleurs été posée tout au long du débat. On voit ce soir que ce financement pourra être assuré non seulement par l'État, mais aussi par des collectivités locales, on a parlé de la

région. J'ai entendu dire que les communautés de communes, et ici, la CASE, pourraient également financer ces infrastructures.

Ma question n'est pas sur la dissémination du financement, mais de savoir si ce financement est possible ? Autrement dit, la CASE a-t-elle aujourd'hui vocation et compétence pour financer des réseaux de transports nationaux ou régionaux ?

Olivier GUÉRIN : Comme je vous l'ai rappelé, des indications ont déjà été données sur ce problème de financement. Il y aura une réunion sur ce sujet le 17 janvier à Paris. Je pense que l'on entre, là, dans le détail du financement et c'est une question qui sera vue plus tard.

Pascal LABBÉ, Vice-président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, Louviers : J'ai une question à propos des liaisons nationales et internationales, une précision par rapport à ce qui est indiqué dans le document, page 101, où ce point est traité. Il est indiqué que si la ligne se faisait, une augmentation de trafic de seulement entre 2 % et 3 % est escomptée sur les relations nationales et internationales, ce qui est extrêmement peu, et cela relativise les positions de nombreux acteurs économiques qui rêvent de liaisons directes avec l'aéroport de Roissy ou de TGV qui pourraient desservir directement sans rupture de charge les capitales européennes.

Pour rappel, à ce jour, il y a un seul TGV qui part du Havre et qui va en direction de Marseille, et il y avait, il y a quelque temps, une ligne vers Strasbourg via l'aéroport de Roissy qui n'a pas trouvé son public, et qui ne circule plus.

La question : combien de sillons au quotidien RFF compte proposer à la vente aux opérateurs pour relier directement la gare de Louviers-Val-de-Reuil, si elle se fait, à Roissy en direct ?

Et, une seconde question : combien de sillons comptez-vous vendre aux opérateurs qui voudraient faire passer des TGV à partir d'ici à destination des grandes villes françaises et des capitales européennes ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Donc, les liaisons vers Roissy et ce que l'on appelle les trains inter-secteurs.

Jean-Damien PONCET : La question « combien de sillons vous pensez vendre ? », disons que l'initiative de mettre en place un train pour aller d'un point A à un point B en desservant telle ou telle gare, c'est bien une initiative, en particulier sur ce type de relations, puisque là, pour le coup, on n'est pas du tout dans une équation avec des autorités organisatrice de transport, en tout cas aujourd'hui ce n'est pas le cas, peut-être que dans 20 ans, qui sait, mais en l'occurrence, la SNCF met en place des trains. Éventuellement, il peut y avoir un accord temporaire – je crois que cela a été le cas pour les trains qui n'ont pas fonctionné, peut-être que les régions avaient souhaité que l'on fasse un essai, peut-être que quelqu'un de la SNCF pourrait en dire un peu plus. Ce sont des trains qui n'ont pas de nécessité. D'ailleurs, on préférerait qu'ils ne circulent pas aux heures de pointe, puisqu'aux heures de pointe le réseau sera déjà suffisamment sollicité.

Donc, en dehors des heures de pointe, il reste des sillons disponibles en quantité bien suffisante pour envisager des trains de ce type-là qui en tout état de cause n'ont pas des fréquences considérables pour tout un tas de raisons, mais pour une première raison qui est

celle de la demande, parce que, autant les déplacements centrifuges vers une grande capitale comme Paris implique des usagers très nombreux, autant dès que l'on est sur des déplacements entre une région et une province et une autre province, on est sur des chiffres beaucoup plus petits. On a un chiffre qui est un peu différent de celui que vous avez cité. Il me semble que l'augmentation dans le dossier du Maître d'Ouvrage, nous avons fait figurer une augmentation de 14 %, ce qui reste quand même modeste. Si vous prenez une relation Le Havre-Francfort, la LNPN vous aurait permis de gagner sur cette relation à peu près 45 minutes, mais c'est 45 minutes sur une distance très longue, un temps de parcours lui aussi relativement long.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous peut-être donner plus de précisions sur la façon de relier les Normands à Roissy d'une part, et d'autre part sur ce que l'on appelle les liaisons inter-secteurs et donc par où cela passerait.

Philippe ADAM : On peut effectivement expliquer ce que nous imaginons dans le cadre du projet.

Il y a deux façons d'aller à Roissy. Il y a d'abord ces liaisons que l'on dit inter-secteurs, mais qui en tout état de cause seront de toute façon des fréquences extrêmement faibles. Même des agglomérations aujourd'hui comme Nantes et Rennes ont quatre relations journalières vers Roissy qui poursuivent ensuite vers le reste du monde. C'est la partie gauche de la diapositive, ce sont des relations qui contournent Paris, qui peuvent desservir Roissy et poursuivre. Leur intérêt est beaucoup pour aller vers autres régions, il est un peu vers Roissy, mais il faut avoir la chance que son avion tombe à cette heure-là.

Ce type de relation existe aujourd'hui entre Le Havre et Marseille, ne s'arrête pas à Val-de-Reuil. Est-ce que les opérateurs, en l'occurrence les entreprises, souhaiteront s'arrêter ? C'est une question à laquelle je ne peux pas répondre, clairement, mais l'intérêt que nous voyons dans le projet, c'est aussi la partie droite, c'est le fait qu'en s'arrêtant à La Défense on offre une correspondance par le métro du Grand Paris Express pour aller jusqu'à Roissy. Et on y voit deux avantages :

- Le premier avantage est celui de la fréquence, puisqu'à chaque train normand, si tous s'arrêtent à La Défense, correspondrait un métro et donc la possibilité d'aller à Roissy.
- Le deuxième avantage est que tous les Normands sont touchés : je disais tout à l'heure que les trains inter-secteurs ne s'arrêtent pas forcément aux gares intermédiaires, là, pour le coup, que l'on soit à Val-de-Reuil, à Yvetot, à Bueil ou ailleurs, on trouve à La Défense un accès facile jusqu'à Roissy.

Olivier GUÉRIN : Merci, on va prendre une...

Jean-Damien PONCET : Pardon, Monsieur le Président. Philippe parle au présent, mais vous avez compris que tout cela, c'est le futur. Le métro automatique du Grand Paris Express est un projet qui est en cours de programmation, en cours d'étude, c'est la fameuse grande opération à 35 milliards d'euros ; et dans ce cadre-là, effectivement, il est prévu une gare à Nanterre-La Défense, de même qu'il est prévu une gare du futur prolongement du RER E à

l'ouest, et la gare LNPN serait implantée au même endroit pour assurer des correspondances optimales entre l'ensemble de ces dispositifs.

Olivier GUÉRIN : On va prendre une dernière question, puis on passera aux interventions plus argumentées et plus longues.

Marguerite BERNIER, Val-de-Reuil : Bonjour.

J'ai une question à vous poser : vous avez évoqué les scénarios, on a parlé des coûts financiers, des cadencements, mais par contre, je n'ai pas retrouvé dans votre documentation Maître d'Ouvrage, le planning. On sait que l'inscription du projet avait démarré en 1991, dans votre document, on est au débat public en 2011. Vous avez tracé les grandes étapes de conduite du projet sur votre site internet et la question que je voudrais poser est :

À quand toutes les études préalables, l'enquête d'utilité publique et la mise en service ?

Jean-Damien PONCET : 1991 n'était pas notre projet. 1991 c'est la première fois où un projet de ligne à grande vitesse classique, mais à l'époque il n'y avait pas encore les autorités organisatrices, c'était un autre temps, il n'y avait pas RFF ; le projet dont on parle aujourd'hui est né en 2009. Finalement, on est au débat public en 2011, et pour le coup c'est plutôt une performance.

En gros, la durée de réalisation d'un projet comme celui-là, si tous les feux sont au vert, il faut compter 5 ans pour aller jusqu'à l'enquête d'utilité publique – donc là, il y a des études qui sont de plus en plus fines, avec des concertations de plus en plus fines également – et après il faut compter aussi 5 ans de travaux. Cela fait une mise en service en 10 ans. Quand je dis, tous les feux sont au vert, c'est si sur le plan des études on ne rencontre pas des problèmes trop compliqués et si sur le plan des procédures on n'a pas trop de difficultés juridiques, etc., mais c'est aussi si le financement est en place. Évidemment, le projet peut se faire dans les échéances que je viens de dire que si le financement est en place.

J'ai tendance à penser que si le financement est en place, si un accord sur le financement pouvait être trouvé, total ou partiel – ce sera toujours un accord total, j'ai entendu ce qu'un certain nombre d'expressions, y compris dans le débat – on peut imaginer qu'il y a un accord total, mais qui porterait aussi sur un accord sur un certain phasage. Je ne suis pas très clair : être d'accord sur le financement global tout en étant d'accord aussi sur le fait que cela se passe par tranches, en quelque sorte. Donc, je disais que j'ai tendance à penser que si un accord était trouvé sur le financement, peut-être que des moyens d'aller un petit peu plus vite pourraient être trouvés aussi. C'est l'un des objectifs assignés à la Mission du Commissaire Général au Développement de la Seine de voir s'il y a moyen d'accélérer la réalisation d'un projet comme celui-là. Ceci ne viendra qu'à l'issue des conclusions du débat public, cela viendra en son temps.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Serge DELAMARE, Heudebouville : Bonsoir. J'ai constaté qu'il y avait un tracé qui longeait l'autoroute.

Allez-vous faire des genres d'autoroutes ferrées ? Allez-vous faire les gares à la campagne, qui vont prendre de la terre agricole ? Vous disiez qu'il était préférable de vivre en ville, mais vous voulez faire les gares à la campagne, et quand vous accélérerez le train, à chaque fois, il y a des petites gares qui sautent. Cela va-t-il continuer ?

Vous voulez faire aussi un truc qui veut aller à Roissy, mais dans 50 ans, les avions ne volent plus, il n'y a plus de pétrole !

(Applaudissements.)

Jean-Damien PONCET : Il nous reste quand même encore 50 ans à vivre ! Dans des conditions qui sont peut-être un peu semblables à celles... Blague à part, là, on travaille dans un contexte qui est celui de la société d'aujourd'hui avec des évolutions qui sont plus ou moins bien identifiées. Ce que l'on peut dire c'est que le projet est conforme à la Loi Grenelle de l'Environnement, donc, *a priori*, on n'est pas à côté de la plaque. On n'investit pas pour aller à Roissy, on investit pour avoir des correspondances à la gare de Nanterre-La Défense et parmi ces correspondances on en trouve une qui permet à Roissy, mais en admettant qu'il n'y ait plus d'avions à Roissy, on pourra à tout un tas d'autres endroits avec le Grand Paris Express ou avec le RER E ou même avec le RER A qui est à proximité. Il n'y a donc pas de fausse manœuvre, finalement.

Enfin, sur les petites gares, je peux redonner la parole à Philippe, mais il ne me semble pas que l'on n'abandonne aucune des gares qui soient desservies aujourd'hui.

Philippe ADAM : Je confirme, c'est une caractéristique du projet. Il a pu arriver que dans le passé, lorsque des lignes nouvelles ont été mises en service, parce que l'on faisait des TGV, on avait des gares qui perdaient des dessertes. Là, la proposition qui est faite est bien d'avoir un projet qui permette à toutes les gares de conserver une desserte, et un grand nombre d'entre elles, de la voir s'améliorer.

Sur les gares à la campagne, je crois que l'on a déjà parlé du sujet. On n'a pas d'objectif de mettre les gares à la campagne, bien au contraire ; parfois, c'est nécessaire pour des raisons techniques, mais il n'y a pas de volonté de le faire.

Sur la consommation d'espaces, vous avez cité le fait d'être proche de l'autoroute, et quand on est à Heudebouville, on est évidemment directement concerné. C'est justement pour essayer de faire en sorte que l'on perturbe le moins possible les activités agricoles que de chercher à se jumeler à des infrastructures existantes.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Christian MOREL, Poses : Bonjour. J'habite à Poses, juste à côté, et j'envisage d'aller vivre du côté de Saint-Jean-du-Cardonnay où la ligne apparemment passerait.

Envisagez-vous toujours de passer, après la gare de Saint-Sever, sous la Seine ?

Philippe ADAM : La réponse est oui.

Christian MOREL : Je voudrais que vous me donniez le pourcentage, après être passé sous la Seine, pour monter sur le plateau sans mettre une crémaillère.

Philippe ADAM : Le pourcentage est de 3,5 % puisque c'est le maximum que l'on fait effectivement sans faire de crémaillère sur ces lignes nouvelles, et cela nous permet – on est sur des études encore très préliminaires, mais il y a un certain nombre de points particuliers sur lesquels nous avons fait des zooms pour bien vérifier la faisabilité – donc nous avons vérifié que nous pouvions effectivement remonter sur le plateau sans faire de tunnel supplémentaire.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Viviane LEFEBVRE, Montaire : 236 ha d'espaces naturels et de terres agricoles disparaissent chaque jour en France. C'est tellement inquiétant que des experts expliquent que la France ne serait plus en capacité de nourrir sa population à partir de 2050. C'est-à-dire qu'il faudra importer des denrées alimentaires, sans parler de la destruction des espaces indispensables au développement, de la biodiversité.

Dans ce contexte, est-il pertinent de saccager 11 ha au kilomètre de LGV, tout cela pour gagner du temps ? Le jeu en vaut-il la chandelle ?

Olivier GUÉRIN : D'abord, est-ce bien 11 ha au kilomètre, et comment fait RFF ?

Jean-Damien PONCET : C'est un sujet de discussion, mais l'ordre de grandeur est à peu près celui-là, j'aurais dit un peu moins, mais cela dépend de la topographie, et cela dépend aussi des exigences d'insertion : si l'on veut faire des merlons antibruit, par exemple, forcément, cela prend plus de largeurs. Si l'on veut bien drainer les eaux de ruissellement, bien les épurer, cela veut dire qu'il faut faire des bassins. Plus le projet est qualitatif, plus il consomme d'espace. C'est un peu paradoxal, mais c'est quand même la réalité.

Il disparaît 236 ha par jour, et je peux vous dire qu'il n'y en a pas beaucoup qui sont dus au ferroviaire. Il y a peut-être des choses que l'on a faites et que l'on n'aurait pas dû faire – je ne vous demande pas si vous habitez dans un lotissement, je ne veux pas avoir l'indécatesse de poser cette question. Effectivement, il y a des usages de la terre agricole qui peuvent être critiqués, celui-là peut être critiqué, cela fait partie justement de la discussion et du débat public. C'est pour cela qu'il y a un débat public, pour que cela exprime les opinions qui disent en quoi le projet est utile, en quoi ses objectifs sont valables, etc., et d'autres opinions qui disent attention, vous allez prélever beaucoup de terres agricoles, vous allez prélever sur les espaces naturels, c'est une réalité.

Ce que l'on peut dire, c'est que l'on a en la présence de RFF, un Maître d'Ouvrage qui a une certaine expérience et qui a manifestement pu faire passer des lignes à grande vitesse dans des conditions qui n'ont pas été excessivement traumatisantes, puisqu'elles sont passées et que l'on n'entend pas dire, j'allais dire, indéfiniment que cela s'est mal passé, etc. On arrive à le faire. C'est très compliqué, cela demande beaucoup de discussions, beaucoup de concertation, beaucoup de précautions, beaucoup d'attention, mais on arrive à le faire.

Les premiers concernés étant les agriculteurs, je vous invite à regarder le cahier d'acteur des Chambres d'agriculture qui disent qu'ils sont favorables au projet parce qu'ils en sentent bien l'intérêt en termes de développement, y compris pour leur filière agricole et agroalimentaire, mais qu'en même temps ils seront très vigilants sur la manière dont cela va se faire.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Alain CHEVALIER, Hondouville : Ma question porte sur le franchissement de la Vallée de l'Iton. La largeur de l'option de passage de l'Iton dans le scénario AB est beaucoup plus étroite que dans le scénario B. A cet endroit de la Vallée de l'Iton, une continuité d'habitat couvre les communes d'Hondouville et d'Amfreville-sur-Iton. Le passage en élévation par un viaduc exposera à de fortes nuisances sonores. RFF nous dit que les rails au sol, voire en viaduc, sont nécessairement plus bruyants que des rails un peu enterrés. Par ailleurs, vous dites qu'il est possible d'envisager plus facilement une courbe avec ce type de trains qu'avec un TGV, afin de mieux prendre en compte les riverains.

Un viaduc au milieu de ces communes pour un train à 250 km/h exposera les habitants à un bruit insupportable. En élargissant l'option de passage de l'Iton vers l'est, il est possible de passer plus près de la RN 154 dans une zone inhabitée. Sur l'option actuelle, il est aussi possible d'éviter de passer dans les communes pour rejoindre le plateau où serait peut-être la gare.

Pouvez-vous élargir l'option de passage actuel de l'Iton et permettre d'étudier des solutions de moindres nuisances pour les riverains en évitant les communes dans l'option AB comme dans l'option B ? Je dois ajouter que je connais ces nuisances sonores : quand le train Corail a déraillé à 170 km/h il y a quelque temps, j'étais assez près pour que les victimes soient dans mon jardin, à Saint-Pierre-du-Vauvray. Il ne s'agit pas de sécurité, je suis convaincu qu'elle est bonne et améliorée, mais je peux imaginer le bruit dégagé par un train qui passe.

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN : Donc, l'option de passage ? Vous pouvez peut-être aussi donner quelques indications sur le traitement des nuisances sonores ?

Philippe ADAM : Les options de passage. Comment construit-on les options de passage ?

La première chose que l'on fait quand on réfléchit à ce genre de projet, on fait un inventaire, on fait un diagnostic de tous les enjeux environnementaux de tout type : les enjeux naturels, des zones Natura 2000, des rivières, et des enjeux humains, des zones bâties, des zones Seveso, etc. On rassemble toutes ces données, on les hiérarchise et l'on dégage des zones qui sont plutôt à éviter, les zones, par différences, où il est plus envisageable de passer. Les options de passage sont plus ou moins larges en fonction de ces contraintes.

Après, il y a évidemment d'autres considérations qui sont les fonctionnalités. Il faut que l'on passe vers cet endroit-là et pas vers tel autre. Et il y a la topographie. Tout cela est fait l'objet d'une étude qui nous fixe l'option de passage.

Je ne vais pas répondre à la question que vous posez, c'est quelque chose que l'on peut regarder. On l'a fait... il y a deux jours, on nous a posé la même question : peut-on passer au sud de Fontaine-Heudebourg, nous avons dit que nous regarderions, et nous avons regardé, et l'on considère que c'est possible.

Olivier GUÉRIN : Vous regarderez aussi.

Philippe ADAM : On pourra regarder. Sur les nuisances sonores, on travaille évidemment à faire en sorte que les nuisances sonores restent dans le domaine supportable.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez donner quelques indications, peut-être ?

Philippe ADAM : On va donner quelques indications. On a notre spécialiste qui est présente.

Olivier GUÉRIN : La spécialiste.

Corinne ROECKLIN, études environnementales, RFF : La prise en compte des nuisances sonores dépendra du tracé que l'on aura, puisque le tracé est une donnée impérieuse pour pouvoir identifier ces nuisances. Les nuisances sont aussi quantifiées par rapport au trafic qui passe, et par rapport à la topographie, il y a un ensemble de paramètres qui entrent en jeu, et dans tous les cas, le projet doit respecter un certain nombre de critères qui sont fixés par une réglementation acoustique spécifique aux transports ferrés, et nous respecterons ces objectifs puisque c'est une loi qui impose des obligations de résultat, donc nous respecterons ces objectifs. Le respect de ces objectifs, notamment dans les zones bâties, passe par la mise en place de protection acoustique soit au niveau de la voie, soit directement chez le riverain en fonction des cas, mais dans tous les cas nous respectons les objectifs réglementaires fixés par la loi.

Olivier GUÉRIN : D'autres questions ? (*Non*). Nous pouvons passer aux interventions.

Franck MARTIN, Président CARE : Je suis assez inquiet. Je dois le dire, je suis assez inquiet parce que la Normandie souffre d'un retard de développement par rapport aux autres régions françaises. Ce retard de développement est dû, d'une part à sa division en deux – ce qui a été démontré par l'étude produite par les conseils économiques et sociaux régionaux des deux régions – et d'autre part, ce que tout le monde peut constater, retard pris dans le développement des infrastructures de transport. L'État a tenté de rétablir cet équilibre avec Port 2000 puisque Port 2000 a été un des plus grands investissements de l'État en région depuis 25 ans, mais le trafic issu de Port 2000 n'a toujours pas été pris en compte et se répartit à 90 % sur les autoroutes avec les nuisances et les problèmes environnementaux que cela représente.

À cet égard, il faut bien constater que l'ambition du projet, tant du développement de l'Axe Seine et celui de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui sont intimement liés, l'un faisant d'une certaine façon partie de l'autre, ont pour origine une impulsion de l'État. Je suis inquiet parce que je pense que trop souvent en Normandie, l'absence de cohésion – qualité dont les Bretons savent faire preuve – et l'absence d'ambition dans le soutien à ce type de projet impulsé par l'État, il faut bien le reconnaître, a souvent conduit à l'absence de développement. Parce qu'il y a une façon très simple de tuer un projet ou d'enterrer un projet de cette nature : c'est d'abord de vouloir qu'il remplisse toutes les demandes et toutes les conditions. Et je considère, personnellement, que la volonté du développement tant local que national – parce que si l'État s'y intéresse, c'est parce que c'est aussi un projet, et c'est clairement affirmé, de développement qui intéresse la France entière, et c'est pour cela que l'État aura légitimité à y mettre de l'argent – donc, pour tuer ce projet, la meilleure façon est de dire, un, l'État n'a pas d'argent, ce qui est vrai. Cela ne veut pas dire que l'État n'a pas

d'argent pour financer tous les projets qui actuellement sont en concurrence au niveau français, mais que l'État financera ceux pour lesquels les acteurs locaux se seront mobilisés et auront montré leur cohésion. En d'autres termes, il y a d'autres projets de cette nature actuellement en France, et si les Normands continuent à dire : on n'y croit pas, cela ne satisfera pas nos usagers locaux et ce n'est pas le problème de notre pré carré et de notre petit fief, à ce moment-là, effectivement, l'État va dire, puisque c'est comme cela, comme j'ai peu d'argent, je financerai d'autres projets. J'ai peur que l'absence à la fois d'enthousiasme et de cohésion manifestés par les élus notamment et la classe politique normande envers ce projet, finisse par tuer ce projet, alors qu'au contraire, le monde économique, lui, est très mobilisé et l'a dit à plusieurs reprises parce qu'effectivement, le côté développement de ce projet passe avant tout.

On entend tout, mais à mon avis, de toutes les critiques sur ce projet, l'essentielle est précisément celle de vouloir faire que ce projet soit rabattu sur l'amélioration de l'existant, ce qui n'est pas le sujet, ce qui n'est pas le dossier, et qui ne justifie en rien des financements exceptionnels, c'est comme cela et il faut savoir le dire, alors que l'objectif de développement...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, Monsieur le Président ?

Franck MARTIN : Je conçois bien qu'effectivement il faille aller vite. On n'aura pas le temps de parler du positionnement des gares où là encore, l'objectif de développement, et de développement non pas de son secteur, non pas de son petit jardin, non pas de sa petite commune, mais bien de l'ensemble de la Normandie d'abord, et ensuite la cohésion de cet ensemble normand avec l'ensemble national doit être le seul vrai critère de choix des élus. C'est une évidence, mais malheureusement, on va retomber dans des débats locaux qui vont faire que l'État va finir par dire : puisque les Normands ne sont pas capables de se mettre d'accord sur ce type de projet, et qu'ils ne voient dans ce projet que la solution de leurs problèmes quotidiens, dont ils sont responsables et qu'ils ont vocation à prendre en compte, je veux dire que l'on n'a même pas été capables de se mettre d'accord pour financer un escalier mécanique dans la gare de Val-de-Reuil et maintenant...

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Président, vous parlez sur la Ligne Nouvelle et vous concluez, s'il vous plaît.

Franck MARTIN : Oui, je vais conclure. Donc, je vous invite, et la CASE le fera, à participer à des réunions où nous aurons le temps de nous exprimer, le temps de poser à notre sens les véritables enjeux de ce sujet. Ces réunions seront organisées au cours du mois de janvier et dans le cadre de la discussion du projet de l'aménagement de l'Axe Seine. Il est bien évident que les circonstances de ce débat ne permettent pas de donner en détail les enjeux, les positionnements locaux, y compris physiques en ce qui concerne les gares, et qu'il faudra se retrouver à nouveau, je l'espère avec autant de monde, pour discuter sérieusement des vrais problèmes que cela nous pose.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Président. J'espère que votre conclusion ne veut pas dire que l'on ne discute pas sérieusement ici ce soir.

Franck MARTIN : Non, pas du tout. Vous comprenez aussi...

Olivier GUÉRIN : Merci.

Franck MARTIN : ... qu'en trois minutes il est difficile de prendre position sur l'ensemble !

Olivier GUÉRIN : Je voudrais simplement rappeler que c'est un débat d'une nature un peu particulière, vous l'avez vu. C'est un débat public, donc ouvert au public. Ce n'est pas le lieu d'expression des élus qui ont pu se mobiliser pour ce projet au sein du Comité de Pilotage, et ce débat se conclue le 3 février, je vous l'ai rappelé, et il permet les expressions des uns et des autres et je pense que nous en avons entendu certaines ce soir.

Philippe THOUEMENT, Conseiller municipal à Louviers pour le NPA, Nouveau Parti Anticapitaliste : On a un cahier d'acteurs qui est à votre disposition à l'entrée.

Ce projet de LNPN qui s'appelait d'abord Ligne à grande vitesse et qui est devenu LNPN s'inscrit dans un tout autre projet, qui n'est pas l'objet du débat ce soir, qui est celui du Grand Paris. Il y a quand même un projet qui veut doter Paris d'un port, c'est-à-dire Le Havre, donc l'utilité de créer une ligne à grande vitesse pour rejoindre Paris et Le Havre.

En trois points :

Pourquoi nous, au NPA, dénonçons et refusons ce projet ?

Tout simplement parce qu'il n'est pas du tout lié et appuyé sur les besoins quotidiens des personnes. Il faut quand même savoir que les usagers pour le TGV, cela ne concerne que 6 % des trains en circulation, et cela ne concerne au total en France que 10 % des voyageurs. On voit donc bien que c'est un mode de transport qui est tout à fait minoritaire et que les gens du quotidien ne peuvent pas s'offrir. Que cherchent les gens du quotidien pour aller à leur travail, pour leurs loisirs, pour les sorties, pour les activités ? Ils cherchent un train qui soit fiable, qui soit cadencé, à des horaires réguliers, et qui soit peu cher. Ce n'est pas le cas des lignes à grande vitesse qui ont été installées partout. À chaque fois, cela a été une flambée des prix, cela a déjà été noté au niveau des abonnements, quant au tarif du ticket à l'unité.

La vitesse, pour les gens qui ont besoin quotidiennement du train, n'est pas déterminante pour eux, ce n'est pas cela qu'ils attendent ; gagner 20 minutes sur un trajet comme Paris-Rouen, si le tarif ne suit pas derrière, ce ne sera pas suivi.

La mise en route d'une ligne TGV, il faut bien le savoir aussi, n'est pas un gage de réussite. Pour le TGV nord, par exemple, quand la SNCF planchait sur 38 millions de voyageurs, en fait, il n'y en a eu que 19 millions. Ce n'est donc absolument pas un gage de réussite. Le temps gagné par le TGV, de toute façon – cela a été noté par une dame dans son intervention tout à l'heure – il sera perdu en déplacement puisque les gares, on le comprend, vont être délocalisées à la campagne. Donc, plus de temps et de déplacements en voiture pour se rendre à la gare.

Pour nous, de quoi s'agit-il ? Il s'agit avant tout d'augmenter les dessertes, d'augmenter le cadencement, d'augmenter le confort de ce qui existe, d'améliorer les voies et de créer ou recréer celles qui existaient, qui étaient utiles aux déplacements de la population, au jour le jour, jour après jour.

De plus, concernant le transport des marchandises, on sait qu'un maximum de marchandises sont transportées par les voies terrestres, par les routes et autoroutes, ces autoroutes à camions en particulier, il est grand temps que le fret de marchandise soit déplacé sur le rail et sur le fleuve. Il faut que ce soit augmenté. Ce projet-là, non, il ne va pas permettre d'augmenter significativement la part du train par rapport à la route. La route restera toujours prépondérante pour le déplacement de marchandise.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez regarder le chronomètre, s'il vous plait ?

Philippe THOUEMENT : Pardonnez-moi.

Deuxième point : écologiquement, c'est une aberration totale puisqu'avec la raréfaction des ressources, et cela aussi a été dit tout à l'heure, la voiture et le camion deviennent complètement obsolètes, il est grand temps de développer pour le quotidien – je le dis et je le répète – les déplacements des gens le plus possible par le train de manière à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

De plus, on le sait très bien, qu'ici dans la Vallée de Seine, le nouveau tracé qui sera proposé endommagera d'une manière majeure la Vallée de Seine. Je le rappelle, des associations, ici, militent et se battent pour le classement de la Vallée de Seine et des Boucles de la Vallée de Seine.

Concernant le coût, 10 à 15 milliards d'euros, sans compter les inévitables dépassements (comme moi en ce moment sur le temps) seront financées, bien sûr, par les collectivités locales, cela nous a été dit, par l'État, c'est-à-dire nos impôts, et également par la SNCF, c'est-à-dire avec le prix des billets que nous paierons, usagers ou pas de la LNPN. Et l'on sait très bien que le prix de billets a eu tendance à augmenter.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait.

Philippe THOUEMENT : Oui. Un tel budget est proprement inacceptable puisqu'il ne sert pas la majorité de la population, nous refusons de rentrer dans cette logique-là, nous refusons ce projet.

Jean-Damien PONCET : Monsieur le Président, si vous le permettez ? Vous refusez un projet qui n'est pas le nôtre...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plait, on est dans le cadre...

Jean-Damien PONCET : Oui, mais enfin...

Olivier GUÉRIN : ... des expressions des uns et des autres.

Jean-Damien PONCET : Certes, mais Monsieur parle de TGV alors que l'on explique que ce n'en est pas un ; il parle de gare à la campagne alors qu'on explique que l'on donne absolument la priorité aux gares en ville ; il dit que les gains de temps, tout le monde s'en fiche, si je vous annonce que demain vous mettrez 5 minutes de plus pour aller de Val-de-Reuil à Paris, cela va être la révolution, donc tout le monde ne se fiche pas du tout du gain de temps, c'est tout à fait intéressant de gagner du temps, y compris pour les usagers qui sont dans le train aujourd'hui...

Olivier GUÉRIN : S'il vous plait, ce sont les expressions des uns et des autres...

Jean-Damien PONCET : ... et enfin, si on veut mettre du fret sur le rail et plus de voyageurs dans le train, il faut construire des voies. Il n'y a pas de raison de penser que des voies construites il y a 150 ans répondent automatiquement à nos besoins d'aujourd'hui.

(Applaudissements.)

Michel CHAMPREDON, Président agglomération du Grand Évreux : Trois minutes, trois idées.

La première est la question environnementale : les déplacements augmentent, tant des particuliers que pour les marchandises. Même si construire des voies SNCF consomme du foncier, cela consomme de toute façon moins de foncier que de construire des routes. Et les routes, il faut les payer quand même, et ce sont les contribuables qui les paient. Donc, entre le développement des voies SNCF et le développement du réseau routier, je pense qu'aujourd'hui la voie SNCF est quand même plus protectrice de l'environnement et à terme aussi, moins cher.

Deuxième idée : l'agglomération du Grand Évreux a très tôt travaillé avec les acteurs économiques, institutionnels, les acteurs sociaux sur cet enjeu Grand Paris, ligne à grande vitesse, en proposant elle-même – il y a un cahier d'acteur qui est là à disposition – ce que l'on appelle un X sur le territoire de l'agglomération du Grand Évreux, permettant non seulement d'assurer l'embranchement SNCF vers Rouen-Le Havre et donc enfin de relier Évreux à Rouen par la voie SNCF, mais également vers Caen-Cherbourg, avec en plus une projection, qui n'est pas directement dans l'étude actuelle, mais quand même une projection vers une ligne vers la Beauce et vers le sud de la France, pour assurer le déplacement des marchandises, du fret, du Benelux, du Nord de la France et vers le Sud, de façon, là encore, à favoriser le développement économique et favoriser aussi la protection de l'environnement en dégageant les autoroutes d'un certain nombre de milliers de camions, avec un transport par fret.

Donc, cette stratégie de développement du territoire avec un réseau ferré moderne qui permet de ne pas avoir sur les mêmes voies et des voyageurs et le fret, est tout à fait intéressant en termes de perspectives d'avenir, même si cela n'exclut pas traiter les problèmes du quotidien d'aujourd'hui, mais comme c'est un projet qui est à échéance 15 ans ou à échéance 20 ans, les besoins de la population dans 15 ans ou 20 ans ne sont pas non plus les besoins d'aujourd'hui. Je pense qu'il ne faut pas exclure un projet d'avenir à partir d'une réalité d'aujourd'hui. On est dans deux temporalités différentes, qui doivent être traitées comme il se doit.

Nous avons donc rapidement opté pour le scénario que l'on appelait le scénario B, et rapidement, ou en tout cas après un travail, les autres agglomérations du département de l'Eure, intercommunalité, le Conseil général, tout le monde s'est calé sur ce scénario-là. Je trouve que c'est tout à fait porteur pour notre département d'avoir l'essentiel des acteurs institutionnels et économiques sur un scénario et une stratégie d'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, RFF présente une variante AB qui effectivement mérite d'être étudiée. Je trouve que sur un certain nombre d'aspects, elle a quand même des avantages intéressants

puisqu'elle rapprocherait la gare Évreux-Louviers un peu plus de la ville d'Évreux, et c'est vrai qu'il vaut mieux, quand même, mettre les gares dans les villes et ma préférence serait, si cela était techniquement possible, de réutiliser la gare actuelle d'Évreux, plutôt que d'avoir une gare à la campagne, mais c'est toute une étude technique qui mérite d'être faite avant une vraie prise de position. Il vaut mieux réutiliser les gares qui existent ou avoir les gares les plus près de la vie des habitants, et cela permettrait aussi de pouvoir longer la nationale 154, ce qui a aussi une certaine logique en termes d'aménagement du territoire.

Je ne veux pas être plus long puisque j'ai dépassé mes 3 minutes, mais je souhaitais vous faire part de la position de l'agglomération du Grand Évreux et aussi de la ville d'Évreux sur ce projet qui ne manque pas d'intérêt.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Gilles FRAUDIN, Europe Écologie Les Verts, Groupe local au cahier d'acteur numéro 21 : Le service voyageurs actuellement proposé ne nous convient pas : horaires cadencés avec des trous de deux heures ; dernier train TER pour remonter la Vallée de la Seine au départ de Rouen à 20 h 9 ; aucune recherche de multimodalité concernant les horaires et les correspondances. Le projet LNPN ne tient pas compte des besoins de déplacements locaux, ne satisfait qu'une frange de la population, c'est un produit qui répond à un désir de prestige régional. Pour son financement, nous pouvons, malheureusement, entrevoir la mise en œuvre d'un PPP de type Le Mans-Rennes, partenariat public/privé.

Ce que nous attendons : offrir des transports publics au plus grand nombre d'usagers, c'est-à-dire aux travailleurs, mais aussi aux jeunes et aux retraités. Les usagers attendent un transport public intégrant les normes d'accessibilité dispensant, dans la mesure du possible, l'usage de l'automobile pour le rejoindre.

1/Ce qu'il faut aujourd'hui exiger en matière de grille horaire :

- une large amplitude, l'activité humaine étant 6 h – 24 h ;
- un véritable cadencement sans trous ;
- des correspondances intramodales et intermodales : IC, TER, bus Conseil général adaptés et respectés.

2/Désengorger le Mantois : Oui, sur ce tronçon de Mantes en direction de La Défense et Paris-Saint-Lazare, la création d'une infrastructure nouvelle nous paraît incontournable.

3/La desserte du bassin de vie situé entre Rouen et Évreux : Pont de l'Arche, Alizay, Val-de-Reuil, Louviers, Acquigny, Gravigny. Selon RFF, le potentiel de déplacements est considérable, alors qu'il y a 5 000 trajets domicile-travail journaliers de Rouen vers l'Ile-de-France, il y a 7 200 trajets vers Louviers-Val-de-Reuil, 2 500 de Val-de-Reuil vers Évreux, et 1 800 de Rouen à Évreux. Sur ces trois derniers trajets, les transports publics assurent, toujours selon RFF, environ 1 % du trafic.

4/La gare Rive-Gauche : le seul site pertinent semble être celui de Saint-Sever. La nécessité de réaliser un tunnel de plusieurs kilomètres, non pris en compte dans l'étude d'ailleurs, avec franchissement de la Seine et remontée sur le plateau fait peser de sérieux doutes sur la

faisabilité financière du projet dans des délais raisonnables. Dans ce contexte, il faut envisager de phaser le projet.

5/Le fret ferroviaire : point positif du dossier, la volonté de développer le fret ferroviaire entre les ports du Havre, de Rouen et l'Ile-de-France. Mais la relance du fret ferroviaire passe aussi par le développement des embranchements particuliers en dehors des zones portuaires ainsi que par le wagon isolé (feu triage de Sotteville).

6/Enfin, pour terminer, RFF est Maître d'Ouvrage, il sera chargé de l'entretien des installations fixes et de la gestion des circulations ferroviaires. Seule la future entreprise exploitante — SNCF ou autre — aura pouvoir de s'engager sur un matériel roulant et de définir le futur service en fonction de l'estimation du marché. La SNCF, dans son cahier d'acteur numéro 30 s'exprime sur la viabilité et conclut ainsi : « *Les avis exprimés par la SNCF ne constituent donc pas des engagements d'utiliser les infrastructures évoquées dans le présent cahier. Leur utilisation dépendra de la viabilité économique à l'échéance des services ayant vocation à emprunter ces infrastructures.* » Ces propos de la SNCF sont très clairs. Aucun autre exploitant n'a jugé opportun de présenter un Cahier d'acteur, ce qui simplifie le débat. Le dossier présente donc une carence notable.

Pouvez-vous présenter un dossier coédité par RFF et l'entreprise postulante à l'exploitation ? Faute d'une telle démarche, il est *a minima* nécessaire de joindre au présent dossier l'expertise motivée de la future entreprise exploitante.

Je vous remercie de votre attention.

Philippe ADAM : Monsieur le Président, juste une correction si vous le permettez.

Vous parlez de la gare Saint-Sever, le tunnel puis la suite sont bien dans le projet. Cela fait bien partie intégrante du projet.

Olivier GUÉRIN : Donc, le financement également ? Le financement de la suite de ce tunnel. Dans l'estimation.

Philippe ADAM : Dans l'estimation que nous avons donnée, il y a ces éléments techniques.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez préciser la longueur ? On a parlé de plusieurs kilomètres.

Philippe ADAM : Je ne veux pas être précis, évidemment des études plus fines devront être faites. On est autour de 1,7 km, c'est donc un tunnel relativement court.

Olivier GUÉRIN : Merci. D'autres interventions ?

Bruno QUESTEL, Président de la Commission des investissements au Conseil Général de l'Eure : Bonsoir.

Un constat : beaucoup d'incertitudes sur le projet en tant que tel compte tenu des interrogations en matière de financement

Un regret : j'ai participé, en représentant le Conseil général, au Comité de Pilotage présidé par le Préfet DUPORT. On a eu beaucoup de réunions et dommage que le scénario AB qui est

apparu à Bernay avant-hier, ne nous ait pas été présenté plus tôt, puisque dans ce cadre nous aurions éventuellement le commenter ou tenté de le modifier un peu. Cela a été évoqué tout à l'heure par Monsieur le Maire de Val-de-Reuil, le sentiment un peu non pas de tromperie, mais de duperie en ce que la gare Seine-Eure telle est présentée dans le scénario AB nous apparaît franchement comme devenant très incertaine sur la réalisation du projet.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle que le débat ne se clôt que le 3 février et que chacun, y compris les collectivités territoriales, peut exprimer un point de vue jusqu'à la fin de ce débat.

Jean-Damien PONCET : Même exprimer un point de vue collectif.

Jérôme BOURLET DE LA VALLÉE, Vice-président de la Commission transport du Conseil régional et membre d'Europe Écologie Les Verts : Effectivement, on voit bien qu'au cours de ce débat différentes positions ont été prises, et je tiens à remercier la Commission d'avoir accepté notre demande d'étude supplémentaire, puisque ce que défend Europe Écologie Les Verts au niveau interrégional, puisque la spécificité de notre cahier d'acteur est d'avoir un cahier commun aux représentants de la région Ile-de-France, de la région Haute-Normandie et de la région Basse-Normandie, ce qui répond bien à l'inquiétude que certains élus locaux ont l'impression, c'est que l'amélioration de l'existant c'est bien une réponse à l'image de la Haute-Normandie et son rayonnement au niveau de l'Ile-de-France et la Basse-Normandie.

Ce qui m'a interpellé ce soir, c'est la vision – et c'était juste sur un détail – de proposer des gares excentrées et de dire que l'on pourra prendre sa voiture pour rejoindre le parking. Là, j'ai trouvé que vous étiez en contradiction avec une de vos diapositives. C'est-à-dire que l'on doit tous actuellement, en priorité, lutter contre le réchauffement climatique. Il y a une urgence qu'on entend parler actuellement, c'est simplement l'urgence financière. Il se passe actuellement au niveau de Durban, le sommet contre le réchauffement climatique. Et les nouvelles sont plutôt inquiétantes. Je parle de cela pour revenir sur la notion de priorité. C'est vrai que l'on peut être très ambitieux dans la parole, très ambitieux dans les idées, mais un peu oublier la réalité et oublier les priorités. Je crois qu'actuellement, une des priorités, c'est de lutter contre le réchauffement climatique. Alors, proposer, effectivement, de prendre systématiquement sa voiture pour rejoindre un transport collectif, je crois que c'est très contradictoire. C'est mon premier point.

Le deuxième point est aussi, hélas, une remise en question du système de commerce international avec une massification des flux. Je crois que la vision de ce schéma qui nous est proposé est un schéma qui ressort d'un développement économique des trente dernières années. Effectivement, vu les orientations qui sont en train de se produire, le questionnement doit avoir lieu. Pourquoi doit-on se poser à ce moment-là la question ? C'est qu'effectivement, dans le projet déposé, on ne répond pas à l'urgence de la situation. L'urgence de la situation, c'est l'urgence que tous les utilisateurs de la gare de Val-de-Reuil ou de la gare de Gaillon, ou de la gare de Vernon rencontrent tous les jours. C'est-à-dire que les propositions qui sont faites – ce n'est pas de la démagogie, Monsieur le Maire, je vous ai laissé parler – donc la situation est urgente et l'on doit être capable d'y répondre maintenant. C'est cela le deuxième problème qui apparaît. Pourquoi est-on dans un débat public ? On est dans un débat public

aujourd'hui sur un projet qui ressort d'une déclaration du Président SARKOZY en 2009, et la commande a été exercée à ce moment-là, et tout le débat public ressort de la commande présidentielle autour du Grand Paris. Et donc, on est parti et on a un phasage par rapport à l'élection présidentielle. Voilà même un moment où il faut en entendre parler.

Derrière – et je me permets de conclure là-dessus –, il ne faut pas oublier que l'ensemble de ce projet, quand il va partir – donc on est bien sur un objectif à 20 ans – gèle l'ensemble des attentes d'aujourd'hui. Un exemple flagrant, et mon collègue le reprenait, c'est l'exemple de la liaison Rouen-Évreux où effectivement un potentiel est énorme, et qu'actuellement l'ensemble des études qui avaient été lancées sont gelées et c'est là où la priorité est, sur le projet de proximité et le projet de demain, et donc, une solution : le phasage.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur le Maire.

Marc-Antoine JAMET, Maire de Val-de-Reuil : Puisque l'on arrive au moment de la conclusion, il faut porter un jugement sur cette réunion, et j'en porte un. Malgré votre très grande courtoisie, Monsieur le Président, qui savez demander à des orateurs d'être des orateurs à grande vitesse, et les parfaites réponses de nos amis de RFF, avec lesquels on ne cachera pas que l'on travaille depuis longtemps, on ne va donc pas les découvrir aujourd'hui, ce serait injuste de dire que les élus découvrent des choses alors même que cela fait longtemps qu'ils travaillent avec vous. Néanmoins, cette conclusion n'est pas bonne. J'ai l'impression que l'on a eu un dialogue de sourds ou que c'était un rendez-vous manqué. Il y a eu des questions qui étaient précises, qui étaient claires, qui étaient nettes, qui étaient urgentes, d'ailleurs : sur le cadencement, sur le confort, sur les tarifs, sur le fret, qui étaient sur la fiabilité. Et si je prends les réponses qui ont été faites, il y a des réponses qui me paraissent au contraire assez floues et assez difficiles à exploiter.

On a parlé très précisément de choses qui sont importantes : un calendrier, un budget, des moyens, comment on fait. C'est cela les vraies questions que l'on se pose. Ce ne sont pas des questions abstraites. Que le tunnel fasse 1,700 km ou 1,720 km, c'est bien, mais ce n'est pas la question que l'on se pose le soir en se couchant, ou le matin en se levant. Le calendrier. Quel calendrier ? Il y en a eu deux qui ont été donnés parmi 10 autres au cours de cette soirée. Vous avez dit le calendrier optimal, c'est 10 années, si tout se passe bien : cinq années pour réfléchir, et cinq années pour construire. Et à un autre moment, dans d'autres réunions, on a dit 35 ans, et dans d'autres réunions on a dit 50 ans.

(Intervenant hors micro.)

35 ans.

La deuxième chose que j'aurais voulu savoir...

Jean-Damien PONCET : Je n'ai jamais dit 35 ans. Jamais.

Marc-Antoine JAMET : Monsieur Poncet...

Jean-Damien PONCET : Je n'ai jamais parlé de 35 ans.

Marc-Antoine JAMET : C'est bien de réagir...

Olivier GUÉRIN : Vous intervenez, Monsieur le Maire, simplement...

Jean-Damien PONCET : Je n'ai jamais dit 35 ans, c'est tout.

Olivier GUÉRIN : Simplement, je confirme que RFF n'a jamais parlé de 35 ou 50 ans.

Jean-Damien PONCET : Donc, je confirme...

Olivier GUÉRIN : Continuez, Monsieur le Maire.

Marc-Antoine JAMET : Vous me permettez de continuer, Monsieur le Président ? Est-ce que vous enlevez à mon temps, la minute supplémentaire que m'a donnée Monsieur QUESTEL à l'instant, et le temps que m'ont pris ces deux messieurs qui m'ont interrompu ?

Olivier GUÉRIN : Comme vous l'avez vu, ce n'est pas un débat à grande vitesse.

Marc-Antoine JAMET : La deuxième chose, c'est ce scénario AB. Bruno QUESTEL l'a dit excellemment, c'est totalement choquant. C'est-à-dire que l'on discute depuis deux ans, trois ans, sur des scénarios, et soudainement on sort là aussi un lapin à grande vitesse d'un chapeau, et ce n'est pas tout à fait normal. C'est très choquant. Bien sûr, vous avez dit, Monsieur le Président, et vous avez eu raison, car vous avez répondu à tout, de même que l'on voit qu'il y a toute une série de questions qui sont préfabriquées, qui existent et c'est normal, parce que vous avez du rodage sur ce micro-ordinateur qui sont des questions que l'on appelle « des éléments de langage » ou « un argumentaire ». On va vous parler de Saint-Lazare, hop, on sort l'écran Saint-Lazare, on vous parle du cadencement, hop, l'écran cadencement. C'est très bien, tout cela est fait, est pré-formaté, mais le scénario AB qui sort comme ça au dernier moment, ce n'est pas très normal et je ne suis pas tout à fait d'accord pour dire que le débat public en salle est d'une certaine taille et puis on peut déposer un cahier d'acteur.

La troisième chose : on vous a posé la question de la maintenance pour savoir s'il y aurait plus de maintenance ou plus d'entretien sur la ligne classique. Monsieur PONCET vous a répondu qu'il n'y aurait pas moins de maintenance. Ce n'était pas cela la question. C'était plus de maintenance et plus d'entretien, pas qu'il n'y en ait pas moins. C'est heureux qu'il n'y en ait pas moins, mais on vous a demandé s'il y en aurait plus.

La deuxième chose que l'on vous a demandé également, par exemple, dans le cas de la gare de Val-de-Reuil-Louviers qui serait à Évreux, s'il y aurait-il des bus ? On vous a demandé s'il y aurait des réseaux de transports en commun, donc le bus qui s'arrête toutes les cinq minutes depuis la gare d'Évreux pour arriver à la gare de Val-de-Reuil. Là, vous avez répondu cette phrase très exacte : « *il n'est pas avéré qu'il n'y en aura pas* ». C'est un peu inquiétant, cela veut dire...

Jean-Damien PONCET : Chacun dans ses compétences. Je pense que vous connaissez parfaitement les compétences des uns et des autres.

Marc-Antoine JAMET : Attendez, Monsieur PONCET, laissez-moi finir.

Olivier GUÉRIN : S'il vous plaît, vous répondrez après.

Marc-Antoine JAMET : Je dis juste la case qui va faire des bus depuis Évreux. Je dis juste cela. Monsieur PONCET, on vous a demandé également s'il y aurait plus ou moins de trains. Vous avez répondu à la dame : il y aura moins de trains, et Monsieur ADAM vous a corrigé en disant : Monsieur PONCET ! Voilà. Merci, c'est les règles du débat. Et Monsieur ADAM a dit : il y en aura autant.

On vous a interrogé, c'est Monsieur CANCELON, sur les tarifs. Il vous a dit : 65 euros d'un côté, plus de 200 de l'autre. Et puis, on vous a interrogé également sur une troisième catégorie de tarif, qui serait des tarifs TGV payables uniquement par les voyageurs les plus fortunés qui iraient plus vite alors que les voyageurs moins fortunés iraient moins vite. Vous avez dit que ce n'était pas dans vos compétences.

On vous a interrogé sur le financement, comme on vous avait interrogé sur le calendrier. Le financement, c'est le 17 janvier ? On n'en est pas certain. Je rappelle qu'il faut économiser d'ici 20 ans, paraît-il, un tiers de 1 800 milliards d'euros. J'ai cru comprendre que d'ici 2016, 2017 il faudrait qu'il n'y ait plus de déficits de l'État, 150 milliards d'euros. Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup d'argent.

On a interrogé tout à l'heure sur l'entreprise postulante, et on pourrait dire que parfois la SNCF ne met pas ce projet en tête de ses projets, et que la SNCF s'interroge parfois même sur son utilité, et parfois, les plus grands responsables SNCF en disant : est-là qu'il faut faire cette ligne ? Ne devrait-on pas s'occuper plutôt de la ligne classique ?

Et à la fin, je reste totalement triste que vous n'avez pas eu sur un dessin une impression qui donnerait à chacun de savoir où est la ligne, où elle passera. On a vu des lignes furtives. Il y a eu des questions sur les gares, c'est des gares baladeuses, on ne sait pas où elles seront. Comment voulez-vous qu'une gare qui va de Montaure à Évreux puisse être vraiment analysée dans le débat public ? C'est très compliqué, je ne vous jette pas la pierre, je le comprends, on est à un état du débat, mais les choses ne sont pas faciles.

On a posé également des questions sur le centre des villes, des questions sur l'environnement, des questions sur l'aménagement, parce que de là où ira la gare, naîtra probablement le nombre d'emplois qui seront créés dans un périmètre géographique, et c'est pour cela que le Maire d'Évreux, se battant pour que la gare soit chez lui – je reconnais Michel CHAMPREDON, il me sourit – ceux qui abandonnent la gare abandonneront les emplois, abandonneront les activités, abandonneront l'économie. Dans le cahier du Conseil général, il est clairement dit – d'ailleurs, une gare TGV, LGV, comme on voudra, nouvelle, dans notre territoire ce sera avoir des emplois, du tertiaire, des services. Donc, faisons un tout petit peu attention, et surtout soyons précis sur les réponses.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Monsieur le Maire, avant de laisser la parole à Monsieur PONCET qui souhaitera vous répondre à certains arguments, je voudrais dire que c'est un moment, ici, du débat, que le débat n'est pas terminé, qu'il se poursuit notamment avec des réunions la semaine prochaine sur l'aménagement du territoire et le développement économique ; que c'est assez normal au cours d'un débat public, la procédure de débat public, que l'on n'ait pas

réponse à tout parce que le projet n'est pas complètement fixé, et encore une fois, qu'il ne paraît pas anormal à la Commission que le débat ait été ouvert et qu'il n'ait pas été seulement centré sur les conclusions du Comité de Pilotage. Cela montre aussi qu'après le Comité de Pilotage, ce débat public a un certain intérêt.

Monsieur PONCET, je pense que vous souhaitez donner des précisions.

Jean-Damien PONCET : Pas sur tous les points, mais simplement le débat est un des éléments qui éclairera une décision, et la décision n'est pas prise ce soir. Il y a encore du temps pour parler non seulement de la gare, mais du projet global.

La première question à se poser n'est pas de savoir si l'on veut la gare ici ou là, la première question à se poser est de savoir si on veut le projet global. Pour avoir le projet global, étant donné que l'on ne peut pas passer partout et répondre à toutes les attentes, bien qu'on cherche à le faire et que l'on aimerait le faire, il faudra bien, à un moment donné, que des « concessions » soient faites par les uns ou par les autres.

La proposition que nous avons faite en ce qui concerne le scénario AB était pour voir si un accord peut être à nouveau formé puisque, je rappelle quand même que le Comité de Pilotage a travaillé et s'est mis d'accord sur des scénarios à proposer, mais une fois que l'on en a proposé trois, on n'en a toujours pas choisi un. Donc, le Comité de Pilotage n'a pas choisi de scénario, et heureusement, à quoi servirait de faire un débat public ?

Le débat public porte l'opportunité du projet et doit donner des orientations sur les choix de scénarios. Il se trouve que dans le déroulement du débat public, il apparaît des positions divergentes, nous estimons, nous, RFF, que si ce projet est considéré à l'issue du débat comme intéressant et souhaité par les élus, *a fortiori* par ceux qui le moment venu accepteront de le financer parce qu'ils y trouvent un intérêt et que par conséquent on souhaite le faire avancer, il vaut mieux sortir du débat avec un projet consensuel, et nous proposons donc une solution qui est très proche du B, qui est nettement meilleure que le B sur le point de vue environnemental, qui est moins chère.

Olivier GUÉRIN : On ne veut pas revenir sur l'argumentation.

Jean-Damien PONCET : Non. Et qui ensuite se distingue par une localisation de gare et il y a donc à réfléchir aux incidences de deux localisations de gare dont aucune n'est idéale, même s'il en existe une troisième qui serait mieux, mais dont on vu les difficultés. Voilà en gros à quoi se résumait, me semble-t-il, la discussion de ce soir.

Maintenant, la Commission a engendré un certain nombre de points de vue. Les discussions entre les élus notamment peuvent se poursuivre très librement. Tous les cahiers d'acteurs n'ont pas encore été produits. Un certain nombre de choses peuvent être encore dans des cahiers d'acteurs.

Olivier GUÉRIN : Merci. Le débat n'est pas encore terminé.

Benoît VEYRAT, Conseiller municipal, Louviers : Je suis conseiller municipal de Louviers, mais je suis surtout un utilisateur quotidien du train entre Val-de-Reuil et Paris-Saint-Lazare pour des raisons professionnelles.

Un projet de cette ligne est vraiment historique et essentiel, majeur, pour notre région qui, comme l'a dit le Maire de Louviers, depuis trop longtemps souffre d'un manque d'investissement. Je mets quand même en lumière l'option du fret possible sur l'ancienne ligne. Il faut bien avoir à l'esprit qu'un train de fret évite la circulation de 40 poids lourds, donc, cela voudrait dire la renaissance d'un fret ferroviaire qui a été souvent oublié dans notre région, et peut-être rêvons à Sotteville et Rouen avec une véritable vision d'enjeu économique et écologique.

C'est bien d'un projet qui s'inscrit dans le développement du Grand Paris et de l'Axe Seine, avec surtout les ports de Rouen et du Havre. C'est une véritable chance pour la Normandie, et en cela, on doit remercier l'État, et c'est vraiment une opportunité que nous ne pouvons pas rater, cette ligne.

Donner ce soir un avis général n'est pas une chose aisée, parce que malgré la qualité de la communication et des documents que vous proposez ce soir à cette réunion, il y a encore beaucoup d'incertitudes qui existent à ce stade du projet, et de surcroît, on en a parlé beaucoup ce soir, le projet AB a vu le jour ces jours-ci, il est tout frais, donc je vais essayer de mettre en lumière certains points qui me paraissent essentiels pour la réflexion sur l'opportunité ou pas de ce projet.

Premier point, le coût : on en a parlé. Au total, même avec le scénario B, on arrive à 11 milliards, et je m'interroge sur un financement même si ce sont des horizons très, très éloignés, comment arriverons-nous à financer tout cela ? Y aura-t-il assez d'argent pour le faire ? Je n'en suis pas persuadé.

Deuxième point, les options de passage : on n'a pas trop parlé ce soir, ce qui est bien dommage, mais je vais quand même vous donner mon avis. Il est clair qu'il faut se concentrer sur le nœud de Poissy, parce que c'est là où sont concentrés les maximums des retards que nous subissons, nous, utilisateurs de chaque jour, et je vous dis que je suis pour une création d'une gare à La Défense plutôt que le scénario de la fourche. Parce que la gare de La Défense permettrait véritablement de désengorger Saint-Lazare.

Je vais faire un rapide aparté concernant cette gare de La Défense. Il faut quand même savoir qu'actuellement, aujourd'hui, nous avons trois rames Rouen-Paris inter-cités qui sont stationnées tous les jours entre leur arrivée à Saint-Lazare le matin et leur retour vers Rouen l'après-midi, derrière la Grande Arche de La Défense. En effet, entre Saint-Lazare, Asnières, Courbevoie et La Garenne-Colombes, il existe un véritable maillage possible depuis longtemps et je reste persuadé que depuis longtemps il aurait été possible qu'un de nos trains régionaux ait pour Terminus la gare SNCF actuelle de La Défense.

En ce qui concerne Rouen, bien sûr, l'emplacement de la gare à Saint-Sever semble acquis. Si l'on revient un peu plus aux tracés qui sont proposés ce soir, on voit que beaucoup de fonciers seront nécessaires, que l'on va en donner beaucoup, et je pense qu'il serait inacceptable d'en donner autant pour notre région et en plus ajouter une participation financière des collectivités territoriales pour juste voir passer le train. Donc il convient bien à un moment donné de parler de l'emplacement des futures gares.

La question légitime – je conclue, merci, Monsieur – sur notre scénario, comment peut-on envisager deux arrêts en un à Évreux et l'autre à Louviers-Val-de-Reuil ? Je pense qu'à un niveau d'une ligne LGV un seul suffirait. Alors, maintenant, il suffit de pouvoir se prononcer. Pour ma part, ce sera évidemment Louviers-Val-de-Reuil, puisqu'il correspond à un développement économique de territoire, et plutôt avec un scénario A, puisque l'on a le droit aussi de vers où on s'oriente – l'autoroute A13 est un axe parallèle qui est à exploiter beaucoup plus qu'un scénario...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez synthétiser, s'il vous plaît ?

Benoît VEYRAT : Oui. L'autoroute A13 est un axe qu'il faudrait beaucoup plus paralléliser avec cette ligne.

Enfin, s'il y avait un passage AB, je pense qu'une gare au niveau du nord-ouest de Louviers serait beaucoup plus à envisager.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous allons terminer avec cette intervention.

Je vous rappelle que nous terminons maintenant les réunions locales. Nous continuons mardi, à Caen, sur l'aménagement du territoire, jeudi sur le développement économique dont il a été beaucoup été parlé, et début janvier sur les questions plus concrètes d'abord, notamment sur les dessertes et les trafics.

Merci, bonne soirée.

(Fin à 22h20).