

DÉBAT PUBLIC PROJET DE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE PARIS-NORMANDIE

Réunion thématique « Aménagement du territoire »

Mardi 13 décembre / Caen

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Dominique SIMON

Maîtrise d'ouvrage

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

Intervenants

- Pascal Mignerey, DATAR
- Jean-François Troin, FNAUT
- Eliane Dutarte, DATAR
- Patrice Duny, Agences d'urbanisme Normandie et Ile-de-France

La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Présentation du débat public

Pierre-Gérard Merlette, membre de la CPDP, souhaite la bienvenue au public. Il annonce la parution du Journal du Débat n°2 et présente le cadre du débat public. A ce jour plus de 4000 personnes ont assisté aux réunions, 46 cahiers d'acteurs ont été publiés et le site internet a reçu plus de 53 000 visites. Il rappelle que des contributions écrites peuvent être adressées à la commission jusqu'au 3 février 2012 mais que la date limite de dépôt des cahiers d'acteurs est fixée au 2 janvier 2012. Il précise que la commission publiera un compte rendu dans les 2 mois suivant la clôture du débat et que le maître d'ouvrage prendra publique sa décision 3 mois plus tard.

Table ronde n°1

Quel retour d'expérience de l'impact des lignes à grande vitesse sur l'aménagement du territoire ? Comment mettre le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie en perspective dans ce contexte ?

- **Pascal MIGNEREY, DATAR**

Pascal MIGNEREY fait état d'une étude portant sur les relations entre l'aménagement du territoire et l'arrivée des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Il évoque 8 points d'analyse :

Une induction des trafics, c'est-à-dire une augmentation du nombre de passagers liée à la mise en place du nouveau service d'environ 30 % (report de la route ou des avions vers les trains ou nouveaux voyageurs) et le développement dans les décennies à venir des **relations province-province**, davantage que les relations province-Paris et des migrations vers le sud et l'ouest.

L'accessibilité : la réduction des temps de parcours joue sur **l'attractivité** des villes desservies, en fonction de 3 effets de seuil (des temps de parcours de 45 minutes/ 1h, de 1h30 et de 3h). Mais cela suppose la mise en place de relations intermodales et intramodales performantes, en liaison avec des services d'informations intelligents. Le TGV, en soi, n'est pas un facteur de développement, il doit faire l'objet d'un accompagnement anticipé.

Des effets sur l'urbanisme, en particulier dans les quartiers proches des gares. L'arrivée d'une LGV peut être le déclencheur d'une opération urbanistique et favoriser l'implantation de zones commerciales.

Des effets sur le foncier. Dans de nombreux cas est constatée une augmentation du coût des logements et des bureaux à proximité d'une gare LGV.

L'image. Certains territoires ont mis en place des campagnes de promotion du territoire, qui doivent cependant reposer sur des spécificités véritables.

Des effets de pointe, avec une attractivité immédiate liée à la curiosité mais qui ne dure pas.

Des difficultés pour l'implantation des entreprises. Les effets à l'annonce d'un TGV ne sont plus aussi évidents et immédiats, notamment en fonction du laps de temps avant leur mise en service. Les entreprises préfèrent attendre le début des travaux avant de s'impliquer. Il est de plus constaté un taux de déplacement important d'entreprises existantes qui vont se rapprocher de la gare TGV. Mais il est généralement difficile de faire une imputation précise de l'effet TGV sur la création d'entreprise plusieurs années après la mise en service d'une ligne.

La complémentarité : l'enseignement supérieur, la recherche, les milieux de pointes sont sensibles à l'accessibilité et participent à l'effet d'image.

Il souligne toutefois qu'il n'est pas possible d'envisager des retombées territoriales positives sans une mobilisation des acteurs locaux, très en amont. Les LGV offrent des opportunités qu'il faut pouvoir les saisir.

- **Jean-François TROIN, vice-Président de la FNAUT, chargé du domaine TGV « *Les perdants du TGV. Expériences malheureuses des villes moyennes et recommandations pour demain* » (D'après le rapport de J. SIVARDIÈRE, juin 2011).**

M. TROIN souligne que la Fnaut soutient la plupart des projets de LGV et la ligne nouvelle Paris-Normandie qu'elle souhaiterait cependant limitée à la section Paris-Mantes.

Il évoque les effets observés des TGV sur les villes moyennes (entre 20 000 et 100 000 habitants) :

- Réductions, voire disparitions de dessertes quotidiennes et des relations de nuit
- Pertes de relations directes avec Paris
- Fin du cabotage inter-villes
- Coût du voyage amplifié
- Perte de souplesse horaire liée à la réservation obligatoire
- Difficultés de connexions intermodale pour les gares TGV « exurbanisées »

Afin de suppléer à ces effets négatifs, il prône :

- des connexions systématiques du réseau LGV au réseau TER
- des gares centrales et urbaines afin d'assurer l'intermodalité
- le développement de TER régionaux Grande Vitesse (comme mis en service en Angleterre dans le Kent et dans la Région Nord Pas de Calais), roulant à 230 km/h. Ils permettent une irrigation intra régionale et la desserte de très nombreuses villes.
- des relations inter-cités performantes, permettant une importante complémentarité
- et pour cela, l'établissement d'un réseau prioritaire d'intérêt national, adapté aux densités de population, afin d'assurer un maillage fin et des relations interurbaines

En conclusion, il souligne la nécessité de ne pas laisser se renforcer l'image d'un chemin de fer à 2 vitesses, avec un TGV favorisant les métropoles. Il est important d'étoffer et de moderniser le réseau actuel pour atteindre les villes moyennes et rendre complémentaires les dessertes classiques et les dessertes TGV.

- **Jean-Damien PONCET, Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF**
- **Philippe ADAM, Adjoint au Directeur de la Mission Ligne Nouvelle Paris-Normandie à RFF**

Jean-Damien PONCET regrette le problème de sémantique à propos la grande vitesse qui pénalise le projet LNPN. Il rappelle que la ligne a été conçue afin de s'adapter au territoire, avec une vitesse maximale de 250 km/h, en tentant justement d'éviter les effets négatifs habituels des lignes TGV.

Philippe ADAM ajoute qu'il ne s'agit pas d'une ligne TGV classique et que le projet a cherché à optimiser au maximum les connectivités et l'accessibilité, en articulation avec le réseau existant, afin d'assurer une offre de desserte régionale de proximité. A la différence d'un projet comme la ligne TGV Est, la LNPN propose d'améliorer les relations radiales (avec une amélioration des relations directes avec Paris) mais aussi transversales (comme Rouen-Evreux et Rouen-Caen).

Il souligne l'importance de la réduction des temps de parcours afin de passer sous les effets de seuils, avec une augmentation du nombre de trajets de moins d'1h30. En Normandie, la LNPN permettra d'augmenter le nombre de trajets compris entre 30 minutes et 1h et ainsi d'agrandir les bassins d'emploi de Rouen et de Caen, favorisant l'implantation d'entreprises.

Echanges avec le public

Philippe CLERIS, collectif Bienvenue en Normandie, souhaite que la LNPN n'est pas un TGV mais qu'elle propose une desserte de proximité. Il considère que le projet devrait être considéré comme un élément majeur d'un plan de relance de l'industrie et donc comme un enjeu national.

Pascal BULEON, Géographe au CNRS, responsable de la Maison de la recherche à Caen, Université de Caen, demande comment va être intégrée l'accessibilité aux aéroports et aux grands réseaux TGV et comment la question du cadencement et de la fréquence a été mise en relation avec celle de la vitesse. Il souhaite de plus avoir des précisions sur la place du fret dans le réseau ouest européen.

Olivier GUERIN rappelle qu'une réunion portant sur le fret sera organisée au Havre le 10 janvier et que les problèmes de fréquence seront évoqués lors de la réunion du 5 janvier.

Jean-Damien PONCET explique que les investissements doivent être envisagés au regard des estimations de trafic faites par les ports de Rouen et du Havre, dont le développement est conditionné par les possibilités d'évacuer les marchandises. Le projet de LNPN peut être le déclencheur d'un vaste projet de territoire, que le Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine a pour charge de définir. A propos des connexions avec les aéroports, il rappelle que le Comité de Pilotage est convenu d'une connexion à la Défense entre la LNPN et le métro du Grand Paris express qui desservira notamment Roissy. Il existe un projet de rocade Nord-Ouest de l'agglomération parisienne mais qui ne rentre pas dans le cadre du projet LNPN. Il ajoute que la vitesse permet d'avoir plus de monde dans les trains, ce qui permet d'augmenter la fréquence mais que le projet répond notamment à des enjeux de capacités sur les parties les plus saturées (comme Paris-Mantes et le nœud de Rouen) et souligne que la nouvelle ligne prévoit des trains plus rapides et plus fréquents.

Dominique DHERVILLEZ, directeur de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine, rappelle l'importance du fret pour l'aménagement du territoire. Il souhaite que le débat sur le projet LNPN ne porte pas uniquement sur les flux voyageurs mais également sur un projet économique.

Henry GAGNAIRE, CCI de la région dieppoise, regrette que le littoral haut-normand et la région dieppoise soient si peu pris en compte et demande quel projet a été envisagé pour ce territoire. Pascal MIGNEREY, DATAR, répond que se sont précisément les acteurs socio-économiques qui doivent proposer des projets de territoire. Il évoque les effets positifs d'une LGV sur le tourisme, mais souligne que la réduction des temps de parcours va changer les habitudes de circulation et que cela peut avoir des effets négatifs pour l'hôtellerie, avec la possibilité de pouvoir faire un aller-retour dans une journée. Il est nécessaire de définir un projet de développement du territoire, basé sur une concertation locale. Les LGV augmentent la concurrence et peuvent augmenter l'effet polarisateur. Mais il est possible, à moins d'une heure et demie de Paris, de défendre un territoire et d'en tirer des effets positifs.

Jean-François TROIN, FNAUT, ajoute que la vitesse engendre un raccourcissement des séjours, avec des incidences sur l'hôtellerie et qu'elle peut également transformer les villes en dortoirs (comme les grandes banlieues).

Clara OSADTCHI, Conseillère régionale de Basse-Normandie, aurait souhaité d'autres découpages pour les réunions thématiques, comme l'équité territoriale et l'inscription dans le maillage régional, l'intermodalité, le financement, l'équité sociale et tarifaire. Elle souhaite de plus avoir des précisions sur le modèle économique et le coût du TER Grande vitesse, qui pourrait répondre aux enjeux d'accessibilité des territoires. Enfin elle regrette que le projet LNPN ne soit pas dans un schéma ascendant cherchant à intégrer les besoins de mobilité et les enjeux sociaux.

Olivier GUERIN rappelle que le débat se poursuit également sur le site internet, où toutes les thématiques peuvent être évoquées.

Jean-François TROIN, FNAUT, précise que le TER GV est bien adapté au territoire du Pas de Calais caractérisé par un réseau urbain très dense. Et précise que ce type de matériel peut non seulement rouler vite sur sa ligne propre mais également poursuivre sur des lignes classiques, à condition qu'elles soient électrifiées, afin d'irriguer plus en profondeur le territoire. Cela suppose donc des arrêts assez fréquents mais également un matériel différent des TGV actuels, très lourds et coûteux.

Philippe ADAM ajoute que le projet de LNPN prévoit un type de matériel roulant se rapprochant du TER Grande Vitesse. A propos du modèle économique, il s'agit dans le Kent d'une initiative privée, avec une rentabilisation attendue et d'un service conventionné pour le Nord-Pas-de-Calais où la Région Nord-Pas-de-Calais a passé un contrat avec la SNCF. Il ajoute que les gares centrales seront privilégiées, afin de développer l'intermodalité des différents réseaux.

Olivier GUERIN demande comment les besoins ont été étudiés par le Comité de Pilotage. Philippe ADAM explique que les besoins identifiés par les élus et les différents acteurs économiques (fréquence, temps de parcours, accessibilité) ont permis la définition d'une trame, dans le cadre de laquelle le projet propose des solutions techniques.

Marc LEVILLY, maire adjoint de Caen, demande des précisions sur le type de matériel roulant envisagé pour la LNPN, qui devra permettre de répondre aux besoins de capacités mais il s'interroge sur le rapport entre les services rendus et le coût. Il demande si d'autre matériel alternatif ont été étudiés. Jean-Damien PONCET souligne que le projet est conçu sur la base d'un matériel spécifique pour une ligne à 250 km/h.

Jean-Claude MARY, se demande si, compte tenu de la période de crise et d'un avenir de récession inéluctable, des projets tels que la LNPN pourront aboutir. Jean-Damien PONCET répond qu'il est nécessaire de regarder les ordres de grandeur du ferroviaire pour juger d'un projet. Les contraintes de bâti, les efforts de plus en plus importants d'intégration environnementale, le désir d'assurer une desserte fine du territoire impliquant de nombreux raccordements et l'augmentation du prix des matériaux jouent sur le coût final.

Table ronde n°2

Quelle évolution du système ferroviaire Paris-Normandie pour quels effets attendus sur le territoire ?

- **Eliane DUTARTE, DATAR**

Mme DUTARTE rappelle que l'aménagement du territoire repose aujourd'hui sur des critères différents de ceux en vigueur dans les années 70. La mondialisation des échanges, les évolutions technologiques et l'économie de la connaissance ont modifiés les rapports au temps et à l'espace.

Actuellement 3 grands pôles, les USA, l'Europe et l'Asie, concentrent la majorité des flux.

Paris /Ile-de-France, 1^{er} PIB européen et l'une des 4 premières métropoles mondiales, est considéré comme le principal atout de la France en Europe et de l'Europe dans le monde (avec Londres), mais enregistre une croissance moitié moindre que celle de ses principales concurrentes car ne mobilise pas les atouts et les potentiels de son territoire à l'échelle de la compétition internationale. Le projet du Grand Paris a été conçu pour suppléer à cette tendance de fléchissement et lui permettre de s'imposer comme Capitale internationale, du savoir et de l'art de vivre.

Cette dynamique implique toutefois de penser le développement de la métropole sur une plus grande échelle, de la Vallée de la Seine jusqu'à la mer.

Atouts et potentiels des territoires normands :

Les territoires normands présentent de nombreux atouts et potentiels, qui pourraient leur permettre de ne pas rester en marge de la mondialisation et de devenir des acteurs à part entière dans la grande métropole parisienne, afin de mettre en valeur l'excellence française et assurer ainsi la place de la France dans le monde :

- Développer **la base spatiale** de développement économique de Paris (actuellement la plus petite des 4 grandes métropoles mondiales).

Une étude des migrations alternantes dans le Sud-Est anglais (2001) a montré que le maillage d'une grande métropole n'implique pas nécessairement un appauvrissement des villes voisines.

- Devenir le **2ème hub portuaire de l'Europe du Nord**, après Anvers (avec le passage des porte-conteneurs à 18 000 **EVP**), par une massification des flux et une intégration économique des réseaux logistiques à valeur ajoutée.

Les 2 grands ports maritimes du Havre (1^{er} port à conteneurs français) et de Rouen (1^{er} port européen pour les céréales) sont actuellement loin derrière leurs concurrents européens. Paris, seule métropole mondiale sans débouché maritime alors que 90% des marchandises circulent par mer et que la conteneurisation progresse, est le 1^{er} bassin européen de consommation. L'arrière-pays (vallée de la Seine) présente une forte tradition industrielle et pourrait s'inscrire comme le « territoire-logistique » de la « ville-monde ».

- Structurer l'enseignement supérieur et la recherche en véritables **pôles d'excellences** de rang européen, voire mondial.

L'Ile-de-France ne peut plus porter seule l'excellence française au plus haut niveau international. En Normandie, les équipes de recherche et les équipements scientifiques de réputation mondiale (physique des particules et GANIL à Caen par ex.), dans des disciplines, comme l'énergie nucléaire ou la cancérologie, aux applications peu visibles et assez isolées.

- Devenir le **territoire de référence** de la Région Capitale

La Normandie, insuffisamment valorisée à l'échelle de la grande métropole, offre des territoires particulièrement attractifs (patrimoine historique et naturel, qualité de la vie, etc.), pour les touristes (littoral bas et haut-normand) et pour les «résidents secondaires» et les retraités (arrière-pays bas et haut-normand). Elle génère des productions agricoles et des produits de la mer (poissons, coquillages,...) de 1^{ère} qualité (AOC, label rouge, etc.) et pourrait permettre à la Région Capitale de s'affirmer comme la métropole mondiale du bien-vivre à la française.

L'intégration économique des réseaux logistiques

Les territoires, hier dissociés en territoires urbanisés ou non urbanisés, sont aujourd'hui analysés en termes de flux, de personnes et de biens (échanges matériels ou immatériels), qui structurent les échanges.

L'analyse des systèmes urbains de proximité, reposant sur les différents types de flux, comme les flux résidentiels (les navettes, les migrations résidentielles, les retraités), les partenariats scientifiques ou les relations sièges sociaux/établissements d'entreprises, montrent l'existence des pôles intermédiaires et d'un système de réseaux d'échanges, qui ne sont pas uniquement concentrés autour d'une grande ville.

Tous ces développements supposent une intégration économique des réseaux logistiques, qui ne doivent pas être considérés uniquement comme une fonction de transport.

Le développement de nouvelles aménités et surtout une **accessibilité renforcée** du territoire aux grandes fonctions métropolitaines, structurant l'accès et la desserte de l'ensemble du territoire est nécessaire pour attirer les cadres, indispensables au développement d'activités à haute valeur ajoutée.

- **Patrice DUNY, Agences d'urbanisme Normandie et Ile-de-France « Pour un aménagement durable de Paris à la mer ».**

PatriceDUNY rappelle qu'il prend la parole au nom de 6 agences d'urbanismes, de Normandie et d'Ile-de-France : L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), l'Agence d'Urbanisme Caen Métropole (AUCAME), l'Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE), l'Agence d'Urbanisme de la Seine Aval Ile-de-France (AUDAS), l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH) et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IDF).

Le territoire « Paris - Seine - Normandie », entité géographique sensible au plan écologique, est caractérisée par la présence de l'agglomération parisienne « ville-monde », d'un réseau fluvial à grand gabarit et d'un appareil portuaire.

Ce territoire est confronté des problèmes de **compétitivité, d'attractivité et d'organisation spatiale** :

- Des problèmes de compétitivité au niveau des ports nécessitant une nouvelle organisation logistique afin renforcer le potentiel existant.
- Une surchauffe de l'Ile-de-France due à une base spatiale trop restreinte, impliquant une augmentation des coûts fonciers et immobiliers, des désajustements entre les revenus et les prix des logements, qui nuisent à la compétitivité (notamment par la difficulté pour les entreprises de s'y implanter).
- Un recul de l'industrie dans la vallée de la Seine, et donc une baisse de l'emploi avec des répercussions démographiques et sociales.
- Un phénomène généralisé de « métropolisation » qui favorise l'étalement urbain et des bassins d'emploi en créant une demande de mobilité diffuse à laquelle aujourd'hui ne répond que l'automobile.

Il possède néanmoins certains atouts majeurs :

- Des sites de notoriété mondiale (les falaises d'Etretat, les plages du débarquement, la Côte Fleurie, Honfleur, les impressionnistes, le jardin de Monet à Giverny, Paris, le château de Versailles, le Mont Saint Michel).
- Une fonction récréative et de loisirs, illustrée par l'augmentation sensible entre 1999 et 2008 du nombre de résidences secondaires le long des côtes.
- Les potentiels d'une « Production Valley »
L'Ile-de-France, la Haute et la Basse-Normandie rassemblent 15 millions d'habitants (soit 23% de la population française), dont 680 000 étudiants (31% des étudiants en France) et 100 000 chercheurs (41% de l'effectif national) et compte 7,3 millions d'emplois (28% de l'emploi national), représentant un PIB de 640 milliards d'€ (33 % du PIB national).

Des filières majeures (Automobiles, Construction mécanique-Métallurgie, Pétrole/Chimie, Pharmacie, Construction aéronautique, Plasturgie) sont d'ores et déjà implantées, ainsi que des filières en développement (Papier-carton-verre, Fabrication de matériel électrique et électronique, Industrie agro-alimentaire).

Pour un aménagement durable du territoire « Paris -Seine –Normandie » :

Afin de suppléer aux problèmes engendrés par le mode de développement actuel (étalement urbain, consommation excessive d'espaces, dépendance à l'automobile trop importante), et aboutir à une organisation spatiale du territoire dans une vision globale, cinq objectifs pour un développement « durable » ou équilibré du territoire de Paris-Seine-Normandie ont été définis :

- Favoriser le **redéveloppement industriel** en accompagnant la mutation des filières existantes et l'émergence de nouvelles, notamment les industries vertes. Et pour ce, développer le concept de *Seine Gateway* (passerelle), proposant un aménagement du territoire et une organisation performante de l'industrie en vue d'une meilleure compétitivité internationale.
- Renforcer la performance et la compétitivité de la **filiale logistique**, en organisant l'ensemble des flux et ajoutant de la valeur ajoutée (en captant une partie de ces flux ou en les transformant au passage).
- Consentir un effort important en matière **d'enseignement supérieur**, de **recherche** et de **développement**. Les économies d'aujourd'hui font appel à de plus en plus d'innovations et de connaissances. Il n'est pas possible d'imaginer une ré-industrialisation sans innover et sans donc faire le lien avec l'Enseignement supérieur et la Recherche.
- Redéfinir des **mobilités** plus durables que la seule automobile, notamment autour de la LNPN. Le train fertilise les territoires autour des quartiers-gares, et contrairement à la route, il permet une logique de polarisation. Il faut donc organiser les transports entre des pôles correctement dimensionnés et reliés entre eux.
- Fonder **l'attractivité du territoire** sur ses qualités environnementales, paysagères et culturelles mais également urbaines, en retrouvant notamment le rapport de l'espace public à l'eau pour donner « envie de ville ». Un territoire doit être capable d'attirer et de conserver le capital humain s'il veut assurer son développement économique. Il doit ainsi être agréable, sécurisé et valorisant à vivre, proposer une offre en éducation et un enseignement supérieur de premier ordre, disposer d'un équipement en matière de santé, de sports et de loisirs de qualité, offrir une vie culturelle réelle et diversifiée et permettre des déplacements aisés et confortables, pour accéder rapidement aux ressources urbaines ou naturelles.

En conclusion, il est ainsi nécessaire que les territoires concernés, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, Paris, la banlieue parisienne et l'Ile-de-France, puissent trouver, en eux, les ressources de leur attractivité collective.

Echanges avec le public

Philippe DURON, Député-maire de Caen, ajoute que l'aménagement du territoire, autrefois national est qu'aujourd'hui concentré autour des villes qui s'inscrivent dans des réseaux régionaux, nationaux et internationaux, tant urbains, périurbains que ruraux. Il estime que Caen, Rouen, et Le Havre peuvent aider Paris à se constituer en une métropole mondiale, et en particulier à Caen grâce la recherche publique (avec le GANIL et d'ici quelques mois SPIRAL 2 qui sera vraisemblablement un des centres mondiaux en matière de noyaux exotiques) et à l'offre en espaces urbanistiques disponibles (20.000 mètres carrés de bureaux sont en cours de travaux sur les Rives de l'Orne, 90 hectares de bureaux et

d'habitations dans la Presqu'île, à proximité de la gare). Il souligne que le Calvados est parmi les régions normandes, celle qui a peut-être le plus d'aptitudes à servir de territoire d'aménité pour l'Ile-de-France (avec la Côte fleurie, la Côte de nacre, le territoire de l'intérieur et le Nord Pays d'Auge). Il estime nécessaire des aménagements ferroviaires pour les normands comme pour les franciliens. Enfin, il affirme son opposition au tracé AB, contraire aux intérêts des Bas-Normands car plaçant Caen à 1h45 de Paris et exige que cette région soit traitée au même titre que la Haute-Normandie.

Jean-Claude LECHANOINE, Président de la CCI Normandie, précise que la CCI Normandie regroupe les 12 CCI de Normandie, soit plus de 100 000 entreprises, employant près de 700 000 salariés sur la Normandie. Il affirme son soutien au projet LNPN mais précise toutefois que la nouvelle ligne doit être le support d'un projet de territoire équilibré et structurant qui irrigue l'ensemble des territoires qui doit reposer sur un développement économique exemplaire tant au niveau social qu'environnemental. Il envisage la LNPN comme un accélérateur de l'innovation, grâce à la complémentarité entre la Haute et la Basse Normandie, un pôle d'attractivité touristique et un outil structurant au service du tertiaire supérieur (avec la création de nouvelles gares et des opérations de rénovation urbaine autour des quartiers des gares). La nouvelle ligne devra également être un facteur d'accroissement du report modal et d'équité territoriale, pour le fret et pour la mobilité des personnes et des salariés. Il précise que le développement du fret est indispensable pour envisager la rentabilité du projet. La LNPN devra de plus connecter entre elles l'ensemble des agglomérations, en réduisant les temps de parcours actuels et assurer une connexion au transport international via Roissy-CDG. Elle devra également s'accompagner de la modernisation et de la maintenance de la ligne historique. Il précise toutefois que le développement économique devra être accompagné d'un projet de promotion du territoire, réalisé en collaboration entre les services de l'Etat, les collectivités et les CCI. A ce titre, l'ensemble des Chambres de Commerce de Normandie mettront en place, dès l'annonce du lancement de l'opération, un plan d'action opérationnel, sur les opportunités d'affaires. Enfin il ajoute qu'il est primordial de promouvoir le développement du territoire, en réalisant au plus vite cette ligne nouvelle, plutôt que de prendre position pour un scénario.

Jean-Damien PONCET, apporte quelques précisions sur le scénario AB, qui est exactement identique au scénario B pour tout ce qui concerne les dessertes d'Evreux et de Caen et plus proche du scénario A entre Caen et Rouen, avec un temps de parcours pour Paris-Caen de 1h17. Seule la localisation de la gare de Louviers-Val-de-Reuil présente une réelle différence.

Françoise TRUBERT, évoque la rapidité avec laquelle le tracé AB a été préparé et l'intérêt de le présenter en fin de débat. Elle demande des précisions sur son coût. Jean-Damien PONCET répond que ce scénario reprend les études qui ont été faites pour les 3 autres et qu'il n'avait au préalable pas été retenu car il ne permettait pas une gare dans l'aire urbaine de Louviers/Val-de-Reuil. Il précise que le coût du scénario AB est inférieur car il nécessite de ne traverser que trois vallées au lieu de cinq et que l'on évite les travaux sur le tronçon Bernay-Lisieux car l'objectif de temps de parcours est atteint sans créer une nouvelle liaison.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, rappelle que le projet ne sera pas effectif avant 10 à 12 ans et que d'ici là les modèles économiques en vigueur ne seront plus les mêmes qu'aujourd'hui, au niveau de la gestion des ressources énergétiques, minérales, agricoles, foncières et financières. Elle dénonce les déplacements automobiles de

grande envergure, les importations massives et l'hyper-polarisation, et prône le développement des territoires à partir de leurs ressources propres. Pour cela, il lui semble important d'avoir un système ferroviaire souple, articulé sur le portuaire et le fluvio-maritime, et qui soit susceptible de s'adapter aux évolutions, notamment celle du prix des énergies. Il est nécessaire de densifier les centres villes et de repenser l'urbanisme autrement.

François PINCEMAILLE, Bretteville-sur-Odon, demande quelle est la position des habitants et les élus d'Elbeuf sur le scénario AB, notamment à propos de l'éventualité d'une gare entre Louviers et Elbeuf. Pierre-Gérard MERLETTE rappelle qu'une réunion s'est tenue à Louviers, en présence du maire et que chacun peut exprimer sa position dans le cadre du débat.

Jacques BELIN, Président des Offices du Tourisme de Normandie, rappelle que le tourisme représente 6,5 % du PIB français et que cette activité, extrêmement créatrice d'emplois, n'est pas délocalisable et qu'elle est extrêmement concurrentielle. La Normandie est actuellement la huitième région française pour l'ensemble des séjours et la quatrième place pour les courts séjours. La LNPN représente une exceptionnelle opportunité pour développer l'économie au travers de certains points forts (Rouen, le Havre, la Côte d'Albâtre, Lisieux qui est la 2^e ville de pèlerinage en France, Caen, des plages du Débarquement, la Cité de la Mer, le Mont Saint-Michel etc.). Il faut également considérer les touristes d'affaire, qui représentent 30 % du chiffre d'affaires du tourisme. Seule l'amélioration du réseau ferré permettra véritablement de se différencier et de permettre un développement économique.

Philippe DEISS, Directeur Général du Port de Rouen, précise que les ports ne gèrent pas uniquement des conteneurs, mais également des exportations (notamment de céréales) et des importations de produits pétroliers (Rouen et Le Havre sont les premiers importateurs au niveau national de l'ensemble des hydrocarbures). Il ajoute que les ports de Rouen, de Paris et du Havre et les ports normands associés (Cherbourg, Caen, Ouistreham, Dieppe) constituent un grand complexe portuaire. Il précise que le développement du fret est intimement lié à la qualité de la desserte des ports, qui est actuellement essentiellement pourvue par les camions. Le fluvial est en cours de développement mais la part du ferroviaire régresse. La LNPN est nécessaire pour libérer de la capacité sur la ligne historique, renforcer l'effet de réseau et la cohésion portuaire des ports normands.

Madeleine BROCARD, Universitaire, Collectif de 12 Géographes universitaires normands, souhaite que ce projet permette de faire évoluer les relations entre les différentes villes normandes et à cet effet, soutient le scénario C. Elle demande plus que les réflexions puissent se poursuivre au-delà du débat public, éventuellement avec la mise en place d'une structure afin d'y associer les populations.

Pierre-Gérard MERLETTE rappelle que selon la loi, le débat dure 4 mois et que si le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet, des concertations seront organisées avec le public par la suite.

Olivier GUÉRIN ajoute que le public a été associé au présent débat, plus de 4 000 personnes ont participé aux différentes réunions et le site internet permet à tous de s'exprimer.

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au Maire du Havre et Conseiller Régional de Haute-Normandie, rappelle que la Normandie est aujourd'hui un espace productif à faible valeur ajoutée, avec de la désindustrialisation et du chômage mais que ce territoire peut aider Paris

afin d'intervenir dans la compétition internationale avec les autres villes mondiales. Il soutient le projet de LNPN qui permettra de mettre en place une nouvelle articulation avec Paris, même s'il faudra éviter que certaines des villes les plus proches ne se transforment en villes dortoirs. La ligne nouvelle donnera notamment la possibilité d'essaimer les activités tertiaires supérieures, dans une perspective de co-développement entre la région Ile-de-France et la Normandie. Le territoire doit préparer sa mutation en s'appuyant sur ses points forts que sont l'économie maritime et portuaire (avec l'espoir d'une logistique plus intelligente à plus haute valeur ajoutée), les énergies nouvelles, le tourisme, le loisir et la qualité de vie. Mais ces projets de développement de territoire seront impossibles sans une ligne nouvelle qui permette de redessiner un réseau performant.

Joël BRUNEAU, Conseiller Régional et Président du Groupe UMP au Conseil Régional de Basse-Normandie, estime qu'il n'est pas possible de dissocier la question des travaux qui seront réalisés sur chacun des territoires de celle du financement et de la participation des différentes entités (Régions et collectivités). Il ajoute que le dynamisme des territoires tient en grande partie à leur capacité à s'inscrire dans les flux et pour ce, la LNPN permettra de mettre la Normandie au centre d'un réseau d'échanges mondialisés. Il considère que la Normandie est essentielle à la réussite du Grand Paris et qu'elle doit élaborer un projet territorial afin de faire valoir les atouts.

Un intervenant, considère qu'un territoire, pour être attractif, doit disposer d'une bonne accessibilité. Le projet LNPN permettra aux entreprises normandes de disposer d'un nouvel avantage compétitif et va renforcer la présence normande en Ile-de-France. Il souligne que l'aménagement du territoire suppose également un report modal de la voiture vers le train et soutien, au nom « des acteurs économiques rouennais » le scénario AB, qui représente le meilleur compromis en temps d'accès aux principales villes normandes.

Gabriel POIFOULOT, Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise réitère le soutien de Cergy-Pontoise au projet LNPN. Il rappelle la dimension stratégique du territoire de la confluence Seine-Oise située à l'articulation du Grand Paris et de l'Axe Seine et au croisement de l'axe Paris-Le Havre et d'ouvertures sur le Nord de l'Europe ; quatrième pôle de l'Axe Seine, elle compte de nombreuses filières économiques d'avenir. Il affirme qu'il est nécessaire, afin de mettre en place une politique d'aménagement efficace, de faire converger les projets d'infrastructures concernant l'Axe Seine (projets du Canal Seine-Nord-Europe, du Grand Port de Seine-Métropole à Achères et de la LNPN). Et insiste sur l'importance d'une gare Confluence afin d'assurer un maillage fin du territoire, incompatible avec le scénario Paris-Mantes direct. Et rappelle le projet de pôle d'échange multimodal qui développera les liaisons transversales, en reliant entre eux les pôles franciliens de développement.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Evreux, répète son soutien au projet LNPN. Le projet offrira une nouvelle capacité à fusionner entre l'Ile-de-France, la Haute-Normandie et la Basse-Normandie et d'asseoir le rôle d'Evreux, situé à la jonction des trois régions. Il regrette l'apparition de divergences au regard du nouveau scénario AB, alors que le B avait obtenu une adhésion générale dans le département de l'Eure. A propos des impacts du projet sur les terres agricoles et l'environnement, il estime que des mesures doivent être également prises pour limiter les lotissements individuels et rappelle que l'augmentation inéluctable du trafic impliquera des déviations, des autoroutes et des axes routiers qui impacteront le foncier. Il ajoute qu'une LGV répondant à des projets stratégiques d'aménagement du territoire n'exclue pas la nécessité d'entretenir le réseau actuel et précise que de nouveaux partenaires

financiers seront mobilisés pour la réalisation d'une nouvelle ligne et que cela n'impactera pas l'entretien du réseau actuel.

Jacques SÉBALD, Hérouville-Saint-Clair, usager, estime important de créer une liaison entre Paris et la Basse-Normandie, encore trop enclavée.

Corinne FERET, Vice-présidente du Conseil Régional de Basse-Normandie, Première Adjointe de la Ville de Caen, souligne l'intérêt d'une telle ligne pour la Basse-Normandie et Caen dans le domaine de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, afin de renforcer les partenariats scientifiques avec Rouen et Le Havre, notamment dans le cadre du projet de Pôle de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) réunissant les établissements d'enseignement supérieur et de recherche de Basse-Normandie. Elle rappelle que la Région Basse-Normandie a adopté un Plan Rail 2020 s'inscrivant dans une volonté d'équilibre du territoire et un renforcement des liaisons avec les villes moyennes. Le plan comprend la modernisation des TER, le développement des dessertes et la volonté de désenclaver la Basse-Normandie, notamment via la LNPN.

Olivier GUERIN remercie les intervenants et clôt le débat.

(Fin à 22 h 40).

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