

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

**Réunion thématique**

**« Trafic et desserte »**

**Caen, le 5 janvier 2012**

**Commission particulière du débat public**

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

**Maîtrise d'ouvrage**

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

**Intervenants**

- Jérôme WALLUT, Directeur général Alstom Transport France
- Sandrine CHINZI, Directrice régionale Haute et Basse Normandie de RFF
- Yannick DUBOS, Chef du SPI (Service des projets et d'investissement) RFF

*La séance est ouverte à 19h05 sous la présidence de M. Olivier Guérin, Président de la Commission Particulière du Débat Public.*

**Dominique SIMON, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :**  
Bonsoir à tous et bienvenue. Vous avez vu que cette réunion était diffusée en direct sur internet. Si vous ne souhaitez pas être filmé, il vous suffit de le faire savoir aux hôtes, et nous nous organiserons en conséquence.

Je suis Dominique SIMON, membre de la Commission Particulière du Débat Public qui s'occupe du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Bienvenue pour cette réunion thématique « Trafic et Desserte ». Je ne saurais commencer cette soirée sans souhaiter à chacun le meilleur pour l'année qui commence au nom de toute la Commission, son Président, Olivier GUÉRIN et Pierre-Gérard MERLETTE qui représentent la Commission ce soir. Bonne année à chacun dans ses engagements de famille, d'amitié et ses engagements professionnels, ses engagements citoyens. Bonne année au débat, il y en a besoin, plus c'est compliqué, plus il faut éclairer les décisions. Bonne année à tous.

Cette réunion « trafic et desserte » est une réunion thématique qui a été ajoutée au programme, un atelier pour approfondir un certain nombre de questions.

### Déroulement de la réunion

Après vous avoir rappelé en quelques secondes les caractéristiques essentielles du débat public, nous aborderons cette réunion en trois temps :

- Dans un premier temps, nous parlerons des questions de dessertes et de prévisions de trafic avec l'équipe porteuse du projet chez RFF.
- Nous aurons un deuxième temps consacré au matériel roulant. RFF nous donnera le cahier des charges sur lequel il a travaillé pour ce matériel roulant, et si tout va bien, si les vents l'ont poussé assez vite, nous aurons Monsieur WALLUT d'ALSTOM pour débattre avec eux du matériel roulant et de son évolution.
- La troisième partie sera consacrée à une évaluation des travaux en cours et actuels sur le réseau existant, qui sera décrite amplement par Sandrine CHINZI et Yannick DUBOS de RFF.

### PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Je commence par vous rappeler – je pense que c'est un rappel, tous ceux qui sont ici ont probablement déjà assisté à une de ces réunions – quelques indispensables :

- ✓ La Commission Particulière du Débat Public est indépendante, est totalement neutre par rapport au projet dont nous parlons.
- ✓ Le débat permet à chacun et au grand public de s'informer, d'approfondir les questions qu'il se pose, de s'exprimer aussi et de faire connaître son point de vue.
- ✓ C'est un débat qui porte d'abord sur l'opportunité du projet, sur ses caractéristiques et pour finir sur ces objectifs.

Trois principes président à la tenue de ce débat et présideront au débat que nous aurons ce soir :

- la transparence : il vous est dit tout ce qui est connu,
- l'équivalence : la parole de chacun vaut celle de l'autre,
- l'argumentation : nous préférons que les points de vue soient étayés.

À l'issue du débat, nous publierons en tant que Commission Particulière du Débat Public et Commission Nationale du Débat Public un compte rendu et un bilan du débat à partir duquel le Maître d'Ouvrage prendra une décision qu'il fera connaître dans les trois mois qui suivront.

### Où en sommes-nous du débat ?

Après une phase de réunions publiques locales, nous sommes entrés en décembre dans les réunions thématiques. Après une petite pause pour les fêtes de fin d'année, nous recommençons le dernier mois sur la suite des réunions thématiques avec aujourd'hui cet atelier. Il y aura ensuite encore quatre autres réunions pour terminer ce débat comme prévu à la fin du mois de janvier, toujours ici, à Caen.

Nous vous donnons quelques informations aussi sur ce qu'il se passe non pas dans les réunions publiques, mais sur le site internet qui est aussi un lieu actif de débat. Comme vous le voyez, il y a toujours de l'énergie dans le débat puisque le nombre d'avis continue à croître, aujourd'hui nous en avons plus de 450, quant aux questions, elles ont dépassé le nombre de 500 et l'on tâche toujours d'y répondre à peu près correctement dans des délais en tout cas acceptables. Plus de 64 000 visites sont enregistrées à ce jour sur le site internet.

Les cahiers d'acteurs sont aussi un élément important qui permet aux institutionnels de formuler leur point de vue sur le projet. C'est fini en termes de dépôt, puisque la date limite de dépôt des cahiers d'acteurs était le 2 janvier. Aujourd'hui, 64 cahiers d'acteurs ont déjà été publiés et nous en avons quelques dizaines dans les tuyaux, si je peux m'exprimer ainsi.

Vous pouvez continuer à poser des questions sur le site internet ou de manière écrite, et vous pouvez continuer à faire parvenir des contributions écrites jusqu'au 2 février 2012.

Élément important qui permet aussi de vous informer : le journal du débat. Le numéro 2 est paru. Vous y trouverez une synthèse sur les premiers éclairages qui ont été apportés lors des réunions locales et également la présentation détaillée de l'ensemble des réunions thématiques qui sont en cours et à venir, avec le calendrier des prochaines réunions.

Nous passons sans plus attendre au premier temps de notre soirée autour des questions de trafics et de dessertes.

Je laisse Jean-Damien PONCET et Philippe ADAM approfondir avec nous ce sujet.

Après chacun des temps d'exposés ou de présentations, il y aura un temps de questions/réponses avec vous sur chacun des thèmes que nous allons aborder successivement.

**Jean-Damien PONCET, Chef de la mission LNPN — RFF :** Bonsoir à tous et à toutes. En accord avec la Commission Particulière du Débat Public, nous n'allons pas faire ce soir de présentation un peu standard comme nous l'avons faite aux réunions locales. Il va s'agir d'une présentation tout à fait spécifique sur les dessertes, le trafic, le matériel roulant et également une partie sur les aménagements du réseau existant. Il y a un diaporama qui est relativement long, je vais donc passer tout de suite la parole à Philippe pour vous le présenter.

Bien entendu, je vous souhaite d'abord une excellence année 2012 et je vous souhaite une excellente fin de débat.

**Philippe ADAM, adjoint au chef de la mission LNPN — RFF :** Bonjour à tous. Effectivement, le diaporama est peut-être un petit peu plus long que d'habitude parce qu'aujourd'hui c'est un atelier et nous avons souhaité, sur les sujets que nous allons traiter, apporter un petit peu de pédagogie – comment construit-on une desserte ferroviaire aujourd'hui ? Comment calcule-t-on des trafics ? – de manière à ce que vous puissiez avoir tous ces éléments de notre cuisine qui vous permette de mieux comprendre le projet.

Cette première partie de la présentation sera d'une part sur les dessertes et ensuite sur les trafics. On s'arrêtera et ensuite l'on reviendra sur les autres thèmes.

## LES DESSERTES

### ✧ Comment construit-on au XXI<sup>e</sup> siècle une desserte ferroviaire ?

La desserte ferroviaire est la base de tous les projets, c'est-à-dire qu'à l'ancienne, on aurait pu se dire : « on va réfléchir à une infrastructure et après on va se demander ce que l'on peut faire passer comme trains dessus. » Aujourd'hui, ce n'est plus comme cela que l'on pratique. On se demande collectivement quelles dessertes on souhaite voir mises en œuvre à un horizon de long terme, quitte à ce que la mise en œuvre soit progressive, et on en déduit les exigences que l'on a pour les infrastructures. On étudie ces infrastructures et bien sûr tout ce qui est lié au projet, l'environnement, les trafics, avec éventuellement des itérations, et on en déduit ce que doit être le projet. C'est bien comme cela que nous avons procédé et le sujet d'aujourd'hui, celui de la desserte, est bien le sujet central par lequel nous avons commencé l'étude du projet.

Aujourd'hui, on ne conçoit pas une desserte ferroviaire qui ne soit pas une desserte cadencée. Vous savez que le réseau ferré français va progressivement être organisé sous la forme du cadencement. Il y a eu déjà en décembre dernier un ensemble assez conséquent d'horaires qui ont été bouleversés en France. La Normandie a été moins touchée puisqu'elle avait anticipé dès 2008 ce mouvement.

### ✧ Qu'est-ce qu'une desserte cadencée ?

C'est une desserte qui se répète de façon assez identique à toutes les heures. Sur ce petit graphique, vous avez ce premier train qui est parti de la gare A à peut-être 8 h 10, qui arrive à la gare B à 8 h 20. Il est suivi par un autre train qui va arriver plus tard dans l'heure, donc il est un petit peu plus lent, peut-être il se sera arrêté, et un troisième train plus rapide. C'est ce qu'il se passe dans une heure où il y a beaucoup de trains, plutôt à une heure de pointe. On va répéter toutes les heures cette trame de trains. C'est cela le cadencement.

On a des heures de pointe et on a des heures creuses. Évidemment, dans les heures creuses, on n'a pas forcément besoin de la même densité de circulation, donc on ne va pas activer certains de ces trains, en tout cas au début. Peut-être que plus tard on pourra le faire, mais on aura pensé les infrastructures pour ces trafics de l'heure de pointe, et tous les développements seront possibles dans le futur sur l'ensemble des heures.

La desserte que nous imaginons, nous l'imaginons à très long terme, de manière à penser des infrastructures qui soient capables d'accepter une augmentation des trafics, mais il est clair que dans un premier temps, un certain nombre de trains pourront ne pas circuler et ne seront mis en marche que lorsqu'ils rempliront les conditions économiques pour pouvoir circuler, donc dans des étapes ultérieures. Il n'empêche qu'il faut imaginer la circulation de ces trains dès aujourd'hui pour penser les infrastructures.

Voilà les éléments de base de la réflexion sur les dessertes.

Ces dessertes, je vais en parler en trois points :

- d'une part, comment nous avons défini les objectifs de desserte,

- d'autre part, la question des correspondances, la question de l'imbrication des différents trains entre eux et comment la ligne nouvelle et toutes les lignes du réseau vont fonctionner ensemble,
- et enfin, comment nous avons réfléchi à une exploitation optimisée.

### Les objectifs de desserte

- ✧ Les fonctionnalités de base des dessertes

Nous avons travaillé dès le démarrage du projet avec les collectivités territoriales, l'État et un certain nombre d'acteurs publics auxquels nous avons demandé des contributions qui ont été synthétisées dans un « Cahier des fonctionnalités attendues » qui est disponible sur le site internet du débat.

Dans ce cahier, il y a un certain nombre d'éléments textuels, mais aussi des cartes. Nous avons regardé depuis chaque point – ici Caen, puisque nous sommes à Caen, mais il y avait bien sûr aussi Lisieux, Évreux, Rouen, Bernay, Le Havre – où l'on souhaite aller, quelle desserte l'on souhaite, avec quelles qualités autour de chaque point.

De cette collecte d'informations liées à chaque ville, à chaque territoire nous avons bâti une grille de dessertes qui est l'ensemble des trains qui pourront circuler. Cela ressemble à ceci, ce n'est pas forcément facile à lire, je vais juste vous donner une petite clé de lecture :

Chaque fois qu'il y a un trait, ici un trait entre Rouen et Dieppe, cela signifie que pendant une heure de pointe il y aura un train qui fera cette relation. Si j'ai deux traits parallèles qui font la même relation, cela veut dire que pendant une heure de pointe, j'aurai deux trains. Sur la même ligne, je vais avoir d'autres types de trains, peut-être des trains périurbains qui sont sur la même ligne, mais qui ne s'arrêtent pas forcément aux mêmes gares, et qui vont venir enrichir la desserte. Sur cette ligne-là, on a deux trains jusqu'à Dieppe et deux trains qui vont s'arrêter à une gare intermédiaire. Tout cela nous donne ce schéma qui nous montre l'ensemble des trains qui à terme pourront circuler pendant une heure de pointe sur le réseau.

Par rapport à la situation d'aujourd'hui, cela représente une augmentation importante. Vous voyez là la situation d'aujourd'hui qui va évoluer puisqu'un certain nombre de dessertes supplémentaires pourront être mises en marche, notamment autour de Rouen et en région parisienne suite au projet ÉOLE. C'est la situation dite de référence, c'est-à-dire qu'avant la mise en service du projet on est sur cette référence.

L'augmentation visée à long terme est importante et en même temps elle est en ligne avec ce que l'on peut voir par ailleurs. On est sur des principes qui sont sur un certain nombre de relations à doublement des fréquences par rapport à aujourd'hui. À long terme, ce sont des choses qui sont possibles. On est sur des principes de dessertes régionales FID, notamment en périurbain, aux alentours des grandes villes qui sont sur un objectif de dessertes au quart d'heure, un train tous les quarts d'heure. J'ai vu un schéma équivalent fait en PACA autour de la LGV PACA, on est sur des choses qui sont tout à fait équivalentes, et si l'on va au dehors des frontières, on est vraiment sur ce type de dessertes, on n'a rien d'extraordinaire.

*Deux points pour conclure cette partie :*

D'une part, ce que vous voyez sur ces graphiques, c'est que l'on prend bien en considération l'ensemble des dessertes, c'est-à-dire qu'il y a à la fois les trains qui circuleront sur la ligne, mais il y a aussi l'ensemble des circulations qui sont des circulations locales, des circulations régionales, qui viendront s'imbriquer avec la desserte de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Pour autant, la mise en service effective de ces dessertes dépendra bien entendu des décisions des autorités organisatrices de transports, et pourront dans certains cas nécessiter un certain nombre d'investissements supplémentaires qui ne sont pas dans le projet LNPN. Je voulais clarifier ce point.

*Un point historique également pour faire ressortir la façon dont on travaille.*

Vous avez là le nombre de trains en heure de pointe dans la gare de Rouen. En 1928, la gare de Rouen a été modernisée. À cette époque-là, on avait 6 trains par heure dans la gare de Rouen, il y a presque 100 ans. Heureusement, les gens ont pensé la gare de façon relativement souple et évolutive et bien dimensionnée pour qu'aujourd'hui on ait ce trafic qui est aujourd'hui de 25 trains par heure de pointe. L'idée est bien, là aussi, quelque part au travers de LNPN : on repart pour les 100 ans à venir au moins, et il faut que nous puissions faire face à des augmentations sensibles de ces trafics.

L'Ile-de-France (on a peut-être quelques internautes franciliens) est touchée dans le schéma que j'ai montré par les trains sans arrêt de Mantes à Paris, donc il y a un certain nombre de trains supplémentaires qui permettront de faire des dessertes Mantes-Paris. Comme on l'a déjà explicité, mais je trouve que c'est bien de le redire, le fait de dégager de la capacité sur la ligne existante va permettre un certain nombre de bénéfices qui sont pour le RER E Éole des fréquences supplémentaires, qui sont des arrêts supplémentaires dans des lieux comme la Boucle de Montesson sur lesquels, aujourd'hui et à la mise en service d'Éole, il ne sera pas possible de faire d'arrêts d'Éole du fait du mélange des trains normands et des trains franciliens, donc ces arrêts deviennent possibles. Ces arrêts donnent des correspondances sur les tangentiels et enfin, ce remaniement des services sur la ligne Paris-Mantes permet d'envisager une amélioration sensible de l'offre du RER A. Ce sont des dessertes qui ne circulent pas sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mais ce sont des améliorations de la desserte qui sont rendues possibles par la mise en service de la Ligne Nouvelle.

Ce premier point pour expliquer comment nous avons défini la consistance de la desserte, c'est-à-dire le nombre de trains à terme et les points d'arrêts.

◇ La question des correspondances

Maintenant, un point sur ces trains : comment fonctionnent-ils entre eux ? Comment les trains de la Ligne Nouvelle peuvent-ils constituer un socle autour duquel on pourra, par des correspondances bien organisées, irriguer l'ensemble de territoire ?

Cela se fait avec des gares de « rendez-vous ». C'est un concept qu'aujourd'hui RFF souhaite mettre en pratique. Ce sont les Suisses qui l'ont mis en pratique les premiers.

### *Comment cela fonctionne-t-il ?*

On est dans une gare. À gauche, vous avez le plan de la gare avec deux lignes qui arrivent de gauche et de droite, des lignes secondaires peut-être, et vous avez une ligne principale dans laquelle des trains vont de A à C en s'arrêtant dans cette gare B. Donc là, on est à un moment où dans la gare il n'y a pas de trains, et vous avez un premier train qui arrive. On va dire à la minute 24, ce train arrive de X et s'arrête dans la gare. Puis vous avez à la minute 27 le train qui arrive de Y et qui s'arrête dans la gare. Ensuite arrivent les trains de la ligne principale, les deux trains, l'un à la minute 28 et l'autre à la minute 29, ils se croisent en gare et vous voyez que tous les trains autour de la minute 30 sont tous dans la gare et que toutes les correspondances entre tous ces trains sont possibles. Ensuite, tous ces trains vont repartir dans les différentes directions. Le train vers C, le train vers A, le train vers Y et le train vers X. Vous voyez que la gare est vide, tous les trains se sont donné rendez-vous dans la gare, les gens ont pu faire toutes les correspondances possibles et le système a une efficacité beaucoup plus grande.

C'est un schéma que nous avons souhaité mettre en œuvre lorsque nous avons défini la Ligne Nouvelle Paris-Normandie avec des points de correspondance principaux qui sont Rouen, Caen et Lisieux, et des points secondaires, mais dans lesquels on fait des correspondances performantes qui sont à Lison, à Bréauté-Beuzeville à côté du Havre et à Évreux. À la minute zéro – là, l'exemple était à la minute 30, mais dans notre projet c'est à la minute zéro –, on a le rendez-vous de Caen. Autour de la minute zéro, on a le rendez-vous de Rouen et c'est pour cela qu'il est important que l'on puisse avoir des trains Rouen-Caen qui mettent moins d'une heure de manière à ce que le train puisse à la fois partir de façon de bien placée dans le nœud de Rouen et arriver avant la minute zéro à Caen pour également à Caen effectuer toutes les correspondances.

Cette question des nœuds est très importante pour constituer les différents horaires de trains, parce que les trains principaux se croisent dans les gares où il y a des nœuds et c'est quelque part le point fixe et le reste est calculé sur la base de ce point fixe.

#### ✧ Optimiser l'exploitation

Le troisième point très important est celui d'une optimisation de l'exploitation. Il est clair que l'exploitation ferroviaire est relativement coûteuse, donc il s'agit de vérifier que l'on ne va pas faire circuler des trains qui ne seront pas suffisamment pleins. Après, je dirais que l'on a choisi certains critères. Il est clair que les autorités organisatrices de transport, les pouvoirs publics qui prendront les décisions peuvent décider qu'un certain nombre de trains circulent même si leur taux de remplissage, l'affluence des gens qui les prennent, n'est pas peut-être pas suffisant d'un strict point de vue économique, bien sûr.

Nous avons regardé sur la base la desserte souhaitée, nous avons fait fonctionner les modèles de trafics dont je vais vous parler ensuite, et nous avons regardé quel était le taux d'occupation des trains, en gros, le rapport entre le nombre de gens présents dans le train et le nombre de places offertes. Et nous avons vérifié que dans les heures de pointe on avait une occupation moyenne autour de 85 %. Cela veut dire que l'on n'a pas de trains qui soient trop peu chargés et l'on n'a pas non plus de trains qui soient trop chargés.

Sur la journée, on a fait un deuxième test qui était de se dire : sur la journée, on essaie de viser 75 %, mais on s'est donné une autre limite qui est de faire en sorte que les fréquences en

projets n'étaient pas dégradées par rapport à la situation de référence. On est donc au moins à la situation de référence, et si l'occupation des trains est suffisante d'après les modèles, à ce moment-là on peut rajouter des trains.

Il est clair que comme nous avons un projet sur lequel nous avons de très forts trafics domicile-travail, nous avons une forte concentration sur les heures de pointe et cela nous a amené dans le cadre de ce travail d'optimisation, à avoir une augmentation des fréquences en pointe – peut-être pas partout, on va le voir, mais en tout cas sur un certain nombre de secteurs – et ensuite une mise en service progressive des trains. Et l'on a plutôt un maintien des fréquences en heures creuses, c'est l'hypothèse que nous avons prise. Il y a eu déjà des débats sur « il n'y a pas assez de trains le soir, il n'y a pas assez de trains dans la journée ». Après, c'est un débat d'autorité organisatrice et d'organisation du service qui pourra avoir lieu ultérieurement.

J'ai relevé un certain nombre d'exemples, on pourra revenir de façon plus précise dans les questions :

Le Havre-Rouen-Paris, aujourd'hui on est plutôt à 2 trains par heure, on pourrait passer à 3 à la mise en service du projet parce que nous sommes sur des trafics, notamment entre Rouen et Paris qui sont très importants du fait des trajets domicile-travail, et 4 trains à l'horizon 2040.

Sur Cherbourg-Caen-Paris, on est plutôt sur un maintien de l'actuel en 2025, et une augmentation ensuite au fur et à mesure.

Sur des destinations de très grande couronne parisienne, par contre, on peut considérer qu'il faut dès l'origine du projet renforcer les fréquences : c'est Évreux, c'est Vernon, etc. On verra que cela a un effet sur les trafics qui est assez important.

J'en ai fini sur la définition de la desserte. Je vais passer à la partie trafics et ensuite nous passerons aux questions.

## LES TRAFICS

### Comment calcule-t-on un trafic futur ?

On a un certain nombre de démarches qui s'appuient sur la connaissance du passé. On a vu ce qui avait pu se produire sur un certain nombre de projets et donc on en connaît les éléments les plus déterminants. Qu'est-ce qui fait que lorsque l'on rajoute des trains, lorsque l'on gagne du temps, les gens sont plus nombreux à prendre tel ou tel moyen de transport, et dans quelle proportion ? Cette connaissance du passé nous permet de prévoir un certain nombre de choses du futur.

Comment fait-on ? On a d'abord une première étape qui est de regarder quelle va être la demande de transport – et là, je parle de demandes tous modes de transport confondus, tous motifs. À partir de la demande actuelle, on a un certain nombre d'éléments qui sont déterminants : la projection du PIB, de la croissance économique, les évolutions des populations sont des éléments déterminants sur la future demande de transport.

Là, nous avons une hypothèse – je reviendrai dessus – qui nous permet d'évaluer une demande future tous modes de transport confondus.



La deuxième étape est de répartir cette demande entre les différents modes de transport dans le futur. Il faut que l'on décrive l'offre de transport : d'une part, l'offre ferroviaire, et c'est bien là l'enjeu de la description du projet : quelles dessertes ? Quel temps de parcours ? Quel coût ? Et puis, la description des modes de transport concurrents – comment vont évoluer les embouteillages ? Quel va être le prix du pétrole ? Avec quelle projection ? – de manière à ce que l'on puisse calculer l'arbitrage qui sera fait par les voyageurs futurs pour le choix de ce mode de transport. Cela nous donne le nombre de voyageurs qui sont susceptibles demain de prendre le train dans les conditions de transport qui sont proposées.

Ensuite, on regarde comment ces voyageurs se répartissent dans les différents trains. C'est quelque chose que l'on ne fait pas dans tous les projets, mais là, comme on a un projet sur lequel on a des heures de pointe très marquées, c'était fortement nécessaire. Évidemment, si l'on constate que soit il y a trop de gens, soit pas assez dans les trains, à ce moment-là il y a une boucle qui nous permet de recommencer la deuxième étape.

On fait cela dans la situation de projet et l'on fait cela dans une situation que l'on appelle « une situation de référence » qui est une situation qui serait celle que l'on aurait si le projet ne se faisait pas. Donc, la comparaison des trafics se fait toujours non pas par rapport à une situation actuelle, mais bien par rapport à une situation de référence qui seule permet de voir quel est l'effet du projet et de séparer l'effet du projet des effets autres qui pourraient se produire entre-temps.

*Deux choses importantes :*

D'abord, nous avons des hypothèses qui sont pour la plupart d'entre elles des hypothèses qui sont données par la puissance publique, par l'État. Nous travaillons dans un cadre qui est assez contraint, et c'est notamment le cas des hypothèses de PIB et de populations à long terme. L'intérêt est que ces hypothèses sont communes à l'ensemble des projets et donc elles peuvent servir de base de comparaison.

Nous avons fait ce travail en 2010. Il y a trois hypothèses de PIB qui sont possibles : un scénario très pessimiste, un scénario très optimiste, un scénario médian. Nous sommes sur le scénario médian. Évidemment, l'avenir nous démentira dans un sens ou dans l'autre. Il est clair que l'on fait des prévisions sur la base d'hypothèses. Ces hypothèses, c'est également le cas pour ce qui est du prix du pétrole, etc. Il y a certaines incertitudes autour de ces hypothèses, mais qui sont inhérentes à tout exercice de prévision.

Enfin, une limite qui est importante, dans le cas du projet LNPN particulièrement, est que la modélisation telle que nous l'avons pratiquée ne permet pas vraiment de prendre en considération ce qu'il pourrait y avoir comme projet d'accompagnement, donc des développements urbains, mais aussi tout ce qui pourrait se passer en termes d'aménagement du territoire, de développement économique et de modifications de la structure du territoire.

Or, nous avons un projet qui peut avoir des effets sur cette structure du territoire par le fait que par rapport à la situation d'aujourd'hui où les pôles urbains sont relativement peu connectés entre eux en Normandie, avec le projet LNPN et le fait de mettre toutes ces agglomérations à moins de 30 minutes ou moins d'une heure ou une heure et demie entre elles, on peut avoir un effet de redistribution : des gens peuvent venir habiter dans d'autres lieux parce qu'ils peuvent se déplacer vers un emploi ailleurs, des entreprises peuvent s'installer parce qu'elles vont se situer au sein d'un bassin d'emploi plus large que celui

qu'elles auraient aujourd'hui. Ce sont des effets de structuration du territoire qui peuvent avoir lieu et que l'on ne sait pas prendre en compte, que l'on ne sait pas modéliser dans ce genre de modèle.

Je voulais rappeler ces quelques limites qui sont inhérentes à l'exercice de cette prévision.

### Quels résultats ?

Aujourd'hui, nous avons 20 millions de voyageurs dans les trains « normands ». Normands avec ces guillemets, cela veut dire des trains qui pour certains vont s'arrêter en Ile-de-France, c'est pour cela que vous avez un carré « Normandie », un carré « Ile-de-France », un carré « Reste France - International ». Un certain nombre de ces trains ont des trafics entre Mantes et Paris et ces trafics sont très importants puisque sur les 20 millions, ils représentent à peu près 20 %.

Vous avez des trafics Normandie-Ile-de-France, des trafics internes à la Normandie, des trafics internes à l'Ile-de-France et des trafics de la Normandie vers le reste de la France et l'international. Tout cela représente presque 20 millions de voyageurs annuels.

### *Que se passe-t-il en référence ?*

- Trafics en 2025 sans le projet

En référence, on observe une croissance relativement importante des trafics puisque l'on passerait de 20 millions à 26 millions de voyageurs. C'est aussi – je le dis de façon ouverte – une limite de l'exercice qui est que ces 36 % supplémentaires, il y a un certain nombre de trains qui vont risquer d'être un petit peu pleins pour les accepter. Donc, on a pris l'hypothèse qu'un certain nombre de gens allaient voyager debout dans un certain nombre de trains, pas forcément sur de très longues distances, mais malgré tout, cela peut être du Rouen-Paris ou du Mantes-Paris. On a pris le parti de ne pas limiter la référence à la capacité des trains et de dire que c'est aussi une hypothèse, mais c'est très compliqué d'imaginer ce que les gens vont faire et combien vont être debout, combien vont prendre un train plutôt plus tard ou plus tôt, combien vont plutôt prendre leur voiture. C'est des choses que nos modèles ne savent pas dire. Néanmoins, il y a quand même un certain nombre de trains qui peuvent accepter des voyageurs supplémentaires en nombre important.

- Trafics en 2025 avec le projet

Nous avons, par rapport à cette situation de référence – encore une fois, on compare le projet par rapport à cette situation de référence –, une augmentation qui est de l'ordre de 25 % sur les échanges Ile-de-France-Normandie, c'est le premier groupe de barres ; de l'ordre d'une dizaine de pour cent sur les relations internes à la Normandie et également sur les relations internes à l'Ile-de-France, et de l'ordre de 15 % sur les relations nationales.

Chaque fois, vous avez la barre de gauche qui est la référence et vous avez les trois barres qui sont les scénarios A, B et C. Ce que vous pouvez constater, c'est qu'il y a extrêmement peu de différences entre les différents scénarios et effectivement, c'est assez logique puisque nous avons construit tous les scénarios pour respecter un certain nombre de fonctionnalités. Ils se démarquent très peu dans le fond les uns des autres.

Cette croissance se répartit de façon différente dans l'ensemble du territoire. Ce que l'on peut voir, c'est que la croissance est forte sur les destinations qui sont assez proches de l'Ile-de-France puisque nous avons une augmentation de fréquence qui est assez sensible : aujourd'hui, vous avez des trains qui sont pleins, voire plus que pleins. On va créer des fréquences, et cela attire un peu plus de clientèle. Sur la Normandie, c'est plutôt le temps de parcours qui joue avec un petit effet fréquence, et nous sommes sur une quinzaine de pour cent sur l'effet projet.

Cela nous donne une trentaine de millions de voyageurs, la moitié sur les échanges Normandie-Ile-de-France et ensuite l'intra Normandie, donc + 10 %, l'intra Ile-de-France + 10 % et 15 % sur les trafics vers le reste du monde.

Trente millions de voyageurs, c'est un nombre conséquent. C'est-à-dire que les lignes nouvelles aujourd'hui les plus importantes ont à peu près 30 millions de voyageurs. La comparaison s'arrête là au sens où là, par contre, les voyageurs vont faire pour certains des parcours très courts, c'est-à-dire que ce n'est pas du Paris-Lyon, cela va être du Paris-Mantes, du Paris-Évreux, même Paris-Rouen, Paris-Caen. Cela reste des parcours très courts. Néanmoins, en termes de fréquentation, c'est un nombre de voyageurs qui est conséquent et comparable aux lignes nouvelles Paris-Lyon ou Paris-Le Mans-Tours.

En conclusion sur cette partie trafics, vous avez vu comment nous faisons ce travail avec un certain nombre d'hypothèses, donc une référence qui nous amène à un trafic sensiblement accru de l'ordre d'une trentaine de pour cent et un effet projet supplémentaire de l'ordre de 25 % pour passer de 20 à 30 millions de voyageurs, sachant que sur ces 30 millions de voyageurs on en a à peu près les trois quarts qui sont des gens qui utilisaient une voiture en l'absence de projet, donc qui viennent de la voiture. C'est ce que l'on appelle dans notre jargon du « report modal » et un quart de voyageurs qui n'auraient pas voyagé si le projet n'était pas réalisé, ce que l'on appelle de « l'induction ».

**Dominique SIMON** : Merci. Je pense qu'avec ce que nous avons entendu, nous avons pu approfondir un certain nombre de points qui avaient fait l'objet déjà de nombreuses questions tant dans les réunions publiques que sur le site internet, et a permis de mieux de comprendre les mécaniques et aussi leurs limites telles que vous les avez exposées.

À partir de là, je vous propose de continuer à approfondir, de demander les éclaircissements qui vous paraissent nécessaires. Je vais ouvrir une séance de questions-réponses. Je vais demander aussi aux internautes qui nous regardent, s'ils ont des questions, de ne pas hésiter à les formuler et nous les prendrons autant que faire se peut en direct. Quant à vous qui êtes dans la salle, vous pouvez aussi utiliser un support papier, des papiers vous ont été remis pour cela à l'entrée, sinon, vous me faites signe et je vous donnerai la parole, l'hôtesse vous donnera le micro. Je vous demande de vous lever et de vous présenter et de ne pas allonger votre discours au-delà de 3 minutes, voire moins si c'est une simple question, une minute suffira.

Je vous demande aussi pour ce temps-là de centrer vos questions sur les sujets que nous venons d'évoquer, de trafics et dessertes. Il sera tout à fait loisible à la fin de la réunion d'ouvrir une séquence de questions ou d'avis plus généraux sur le projet.

À vous la parole.

**Nicole BINEAU, Maire Adjointe d'Achères** : Je représente la ville d'Achères bien sûr, mais aussi l'association des collectivités locales de la Confluence Seine-Oise qui regroupe Achères, la communauté d'agglomération de Cergy, Les Deux Rives de Seine, les communes de Poissy, Conflans-Sainte-Honorine et Maurecourt.

Nous demandons la création de la gare LNPN Confluence sur le territoire d'Achères. Je préciserai après sur les dessertes et les trafics puisque j'ai ces points-là comme intervention.

La Confluence Seine-Oise, c'est 350 000 habitants, c'est le 4<sup>e</sup> pôle de l'Axe Seine et l'un des dix territoires stratégiques du Grand Paris chargé d'assurer le rayonnement métropolitain de la capitale.

En ce qui concerne les dessertes, le territoire Confluence Seine et Oise dispose d'un important potentiel de voyageurs et ouvre des perspectives majeures de dessertes qui légitiment la création de la gare LNPN Confluence. La Confluence Seine et Oise dispose déjà de plus de 110 000 voyageurs quotidiens répartis entre RER et Transilien, et, en termes de trafics, la branche R du RER A de Cergy augmente de 10 % par an. La libération des sillons qui sont induits par la création de cette Ligne Nouvelle permettrait de désaturer le réseau existant et de densifier durablement l'offre du RER. Cet important potentiel local renforcé par un pôle d'échange multimodal associé à la gare de Confluence qui alimenterait et connecterait la LNPN à la Tangentielle Ouest et au RER E et au RER A, c'est ainsi que ce hub de la Confluence serait au cœur d'une étoile ferroviaire à quatre branches qui dessert un bassin de 1,5 million d'habitants et 600 000 emplois. Grâce à ce potentiel de voyageurs supplémentaires et à la connexion de la LNPN au réseau ferré régional, la gare de Confluence corrige deux des principaux défauts des précédents projets de liaison rapide entre Paris et la Normandie et contribuerait de la sorte au succès de la LNPN.

En ce qui concerne les trafics, la fonction de la gare LNPN Confluence est d'accueillir des trains dits inter-secteurs en provenance de la Normandie à destination de la province. Elle a donc pour vocation de jouer pour le Nord-ouest francilien le rôle de la gare d'interconnexion TGV que joue Massy au sud et Marne-la-Vallée à l'est. Cela pourrait permettre d'accueillir et de remplir les trains à destination de Roissy et pour les voyageurs normands que vous êtes, il s'agit d'une fonction indispensable et complémentaire à la desserte de Roissy par le Grand Paris Express qui imposerait lui une rupture de charge et qui s'inscrit aussi dans un avenir incertain.

Pour conclure sur les trafics, la gare Confluence permet de connecter LNPN au réseau national et international à grande vitesse. Cet accès s'opérera par Poissy en reliant Roissy à la ligne grande vitesse nord, à Thalys, à Eurostar et à la ligne grande vitesse Est.

**Dominique SIMON** : Merci. Y a-t-il des questions ?

**François PINCEMAILLE, Bretteville-sur-Odon** : Je voudrais profiter que Madame vient de parler de la gare de Confluence pour poser une question, puisque nous sommes en débat public.

Au cas où le scénario retenu serait Paris-Mantes direct – supposition –, qu'au niveau de la forêt de Saint-Germain, un peu avant Poissy, il y ait un raccordement sur ce qui est actuellement la Grande Ceinture, qui ne fonctionne pas, ce raccordement pourrait permettre de desservir la gare actuelle d'Achères-ville.

La desserte de la gare actuelle d'Achères-ville par un simple raccordement d'un scénario Paris-Mantes direct suffirait-elle à faire face au trafic envisagé dans la gare Confluence ? C'est-à-dire que l'on aurait une correspondance à Achères-ville avec le RER A de Cergy, mais peut-être pas avec le RER E de Paris-Poissy, encore qu'il y ait une histoire de Chêne Feuillu, je crois.

Ma question est là : c'est une question de trafic. La gare d'Achères-ville pourrait-elle accueillir tout ce trafic ?

**Jean-Damien PONCET** : La rocade dont vous parlez – si l'on se comprend bien parce que ce n'est pas forcément évident pour tout le monde, surtout sans carte – est destinée à recevoir les services de la Tangentielle Ouest et par ailleurs, quand on va arriver dans le secteur d'Achères-ville – cela dépend jusqu'où va la Tangentielle Ouest - mais il y a aussi le RER A qui se promène dans ce secteur-là, donc il peut y avoir quand même de sérieux problèmes de fréquentation de ces voies qui, si elles ne sont pas utilisées aujourd'hui le seront demain, pour imaginer d'y ajouter les trains dont vous parlez. De plus, les trains en question, Madame l'a bien dit, cela a été tout à fait bien formulé dans les cahiers d'acteurs aussi et c'est bien là-dessus que les élus se sont exprimés, qu'il s'agissait pour les territoires de Confluence d'obtenir un accès à des liaisons inter-secteurs. Par conséquent, il faut donc que les trains qui s'arrêtent à la gare, qui serait du coup une gare nouvelle à Confluence, puissent ensuite poursuivre pour rejoindre Roissy et plus généralement le réseau, moyennant des modalités qui pour le coup ne sont pas complètement éclaircies, qui dépendent de l'emplacement qui sera retenu pour cette gare, même si aujourd'hui on a des cahiers d'acteurs qui confirment une préférence.

**Pierre LEVASSEUR, ATCP, Normandie Europe, basé à Deauville** : Je vois que pour 2025 vous prévoyez avec le projet 50 % de plus de trafic voyageurs sur Paris-Trouville. Actuellement, le dimanche, je suis surpris que vous ne teniez pas compte que sur les six trains qui partent le dimanche après-midi de Deauville vers Paris, cinq sont bien souvent, lorsqu'il fait beau, remplis avec 300 personnes debout. Je voudrais savoir pourquoi ce n'est pas possible aujourd'hui, pourquoi la SNCF ne met pas deux rames de plus – achète deux rames de plus ou les transfère d'ailleurs – pour que ces gens-là, puissent voyager assis ?

**Dominique SIMON** : On va peut-être demander à Monsieur NI. La question porte sur la saturation actuelle des trains à destination de Trouville.

**Jinchen NI, Directeur aux Affaires territoriales, Régions de Paris St-Lazare et de Haute et Basse-Normandie, SNCF** : Je pense qu'il y a d'autres questions.

La première question est qu'il y a 50 % de hausse entre la référence et le projet, et la deuxième question est les voyageurs qui voyagent debout le week-end. En semaine, normalement il n'y a pas de souci de places pour Deauville-Paris et Paris-Deauville, mais le week-end et le lundi matin, il y a trop de voyageurs par rapport à la capacité des rames. Si j'ai bien compris les questions.

**Dominique SIMON** : Oui, un manque de rames. C'est ce que dit Monsieur.

**Jinchen NI** : En effet, ce n'est pas les rames que l'on doit ajouter. La contrainte technique de la longueur des quais ne permet pas de rajouter des rames par rapport aux trains qui sont en circulation. Depuis quelques années, on a réfléchi à toutes les solutions techniques possibles. Pour le moment, nous n'avons pas encore trouvé. Nous allons réfléchir avec RFF

parce que tout est lié à son système. Il y a les rames, l'infrastructure et la longueur des quais de ces gares qui accueillent les trains. Pour le moment, on n'a toujours pas trouvé la solution pour ces autres rames.

**Pierre LEVASSEUR** : Je ne sais pas, mais si l'on met des trains de plus, le dimanche, il n'y a pas de sillons en banlieue parisienne, en Ile-de-France il n'y a rien, les trains sont à l'arrêt ; dans la gare à côté de Mantes, il y a 20 trains Transiliens qui sont à l'arrêt. Donc pourquoi ne met-on pas des trains – parce qu'il faut les acheter, peut-être – maintenant ? Après, il y a encore 50 % de plus, d'après ce qui a été dit.

**Jinchen NI** : Actuellement, l'axe Paris-Normandie est conventionné avec l'État qui est devenu autorité organisatrice. Cette question est bien sûr évoquée chaque fois avec le Conseil régional, aussi. L'État doit définir la desserte, mais après, c'est les contraintes techniques qui empêchent la mise en place de ces trains-là, de ces demandes.

**Pierre LEVASSEUR** : (*Hors micro*) Donc, les gens maintenant ont le choix de voyager soit dans leur voiture, soit debout dans les trains.

**Jinchen NI** : Il n'y a pas 300 personnes qui voyagent debout. C'est impossible, la capacité ne peut pas permettre... il y a des voyageurs qui voyagent debout, mais il n'y en a pas 300. C'est sûr.

**Dominique SIMON** : Merci. Nous prenons la question...

**Pierre-Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public** : Une question de Monsieur COUSIN, de Coutances : « *L'intermodalité de la LNPN et le réseau TER est essentielle pour que le réseau des villes moyennes normandes bénéficie pleinement de la nouvelle ligne : Saint-Lô, Coutances, Avranches et une autre. La réflexion sur le cadencement des TER et de la LNPN est-elle engagée ? Permet-elle d'envisager un accroissement du nombre de trains quotidiens ?* »

**Philippe ADAM** : La réflexion sur le cadencement est engagée, c'est ce que je montrais tout à l'heure. La question de la correspondance à Caen entre les trains Paris-Caen-Cherbourg et les trains vers Coutances et au-delà est une question identifiée. On est dans ce schéma de gare de rendez-vous que j'ai décrit tout à l'heure avec une correspondance trains rapides vers cette destination. On connaît les conditions techniques dans lesquelles tous ces trains peuvent être mis en route. Après, cela dépend évidemment de l'autorité organisatrice de transport, c'est à elle que revient la décision de les mettre en œuvre.

**Olivier GUÉRIN** : Je reviens à la question précédente pour laquelle il ne me semble pas qu'une réponse satisfaisante ait été apportée.

Du côté de RFF, pouvez-vous dire sur ce problème un peu particulier sans doute, qui n'est pas celui des heures de pointe, des jours ouvrables normaux, mais celui d'un dimanche à Deauville quand il fait beau – peut-être pas tous les dimanches dans l'année, mais certains dimanches – s'il y a un problème de capacité des lignes, de capacité de l'infrastructure qui limite l'augmentation du nombre de trains ou cela dépend-il des autorités organisatrices – ce que j'ai cru comprendre la part de SNCF – ou y a-t-il d'autres problèmes qui empêchent d'augmenter la desserte le dimanche lorsqu'il fait beau à Deauville ?

**Jean-Damien PONCET** : On va passer la parole à la direction régionale de RFF.

**Sandrine CHINZI, Directrice régionale Haute et Basse Normandie de RFF** : Il n'y a pas de problème de capacité le dimanche, il y a effectivement largement de la place pour faire passer des trains supplémentaires, ce n'est donc pas un problème d'infrastructure, cela relève de l'autorité organisatrice des transports sur cette section qui est une étape puisque c'est un train d'équilibre du territoire.

**Joël BRUNEAU, Conseiller régional de Basse-Normandie** : Je ne vais pas insister à nouveau, puisque cela a été évoqué au travers de la question précédente, sur l'importance effectivement qu'au-delà de cette artère dont on a grand besoin, Paris-Caen-Cherbourg, qui est un système que vous avez décrit tout à l'heure, d'irrigation de l'ensemble du territoire et notamment des villes moyennes qui en constituent l'armature.

La question que je voulais vous poser est : peut-on anticiper au travers d'exemples pris dans d'autres régions, voire dans d'autres pays, la capacité de montée en puissance de la fréquentation sur le réseau TER dès lors qu'il se greffe sur une infrastructure aussi performante, on l'espère, que celle dont nous parlons aujourd'hui ?

**Jean-Damien PONCET** : La question que vous posez est relative aux aménagements qui pourraient être rendus nécessaires sur le reste du réseau du fait de l'augmentation des TER eux-mêmes dopés par la Ligne Nouvelle ?

**Joël BRUNEAU** : Plus globalement, dans quelle mesure cela contribue à une augmentation significative du trafic TER dès lors que les usagers du TER l'utilisent aussi pour se rapprocher de l'infrastructure ferroviaire principale ?

**Jean-Damien PONCET** : Tout à l'heure seront données un certain nombre d'indications sur les travaux d'amélioration et de développement ou de renouvellement du réseau qui sont d'ores et déjà réalisés ou programmés.

Par ailleurs, dans le cadre des études que nous avons faites pour la Ligne Nouvelle, nous avons pris des hypothèses sur les trafics, y compris de TER, et nous avons peut-être dans certains cas identifié des améliorations apportées, mais cela me semble assez réduit. Si les développements en question devaient aller bien au-delà et qu'ils impliquent des aménagements supplémentaires, je pense que ces aménagements pourraient être décidés en même temps que les décisions portant sur la mise en service des trains eux-mêmes. Les questions pourront être observées à ce moment-là.

En termes de fréquentation, les chiffres de trafic que l'on a donnés correspondent à des hypothèses de grilles de dessertes. Ensuite, je me risque peut-être un peu, mais nous n'avons parlé nous que des trains qui sont en correspondance avec ceux de la LNPN. Si par ailleurs des trains de dessertes locales – c'est le cas notamment autour de Rouen avec du tram-train ou des choses comme cela – se développent, dont la finalité essentielle est le trafic urbain et périurbain, nous ne les avons pas nécessairement pris en compte dans nos réflexions.

**Philippe ADAM** : On a un exemple assez récent, sur effectivement les effets de la conjonction d'une Ligne Nouvelle avec le réseau TER, qui est celui de l'Alsace. Avec la mise en service de la LGV Est Européenne sur laquelle on a observé... le réseau TER a été reconfiguré à cette occasion pour justement assurer dans les gares alsaciennes l'ensemble des correspondances et effectivement cela a conduit à des augmentations significatives du trafic, également sur le TER. Je n'ai pas le chiffre exact, mais c'est une expérience à laquelle on peut se référer indiscutablement.

**Loïc CAVELLEC, Maire de Bretteville l'Orgueilleuse** : Tout à l'heure, vous avez indiqué, Monsieur, dans votre PowerPoint que vous ne pouviez pas savoir – si je vous ai bien compris – quel serait l'impact du développement économique ou de l'habitat sur l'effet retour sur la fréquentation. Je veux dire que vous avez l'exemple du Mans, l'exemple de Rennes qui se prépare, ou l'exemple de Reims. J'imagine que vous avez tiré des expériences du développement économique, du développement de l'habitat. Suis-je clair dans ma question ?

Vous sembliez dire : « nous n'avons pas pris ces considérations parce que nous ne savons, nous ne pouvons pas les prendre. » Ai-je bien compris ? Vous avez des exemples récents, je pense. Le Mans, ce n'est pas si récent que cela, mais Rennes est en cours et Reims est très récent.

**Jean-Damien PONCET** : Chaque fois que l'on met en place un projet de ce type, plusieurs phénomènes s'additionnent. Il y a des tendances de fond qui se prolongent, et comme l'on ne sait pas ce qui se serait passé si le projet n'avait pas été mis en place, ce n'est pas forcément facile de faire le delta. On le fait dans nos modélisations pour simuler ou pour apprécier l'apport du projet, mais une fois que vous avez fait le projet, comment aurait évolué la réalité, vous ne le savez pas. Il y a déjà cette difficulté importante.

Ensuite, l'évolution est liée aussi au report modal. Là-dessus, on a des modèles qui fonctionnent et que l'on recalcule en fonction de l'observation des cas précédents. Et enfin, elle est liée à ce que l'on appelle le trafic induit où là on considère que par le simple fait d'une réduction des distances il y a des déplacements supplémentaires qui sont générés.

Au-delà de cela, effectivement, si une ville saisit l'occasion de l'arrivée du TGV pour créer un musée, comme cela a été le cas à Metz, ou pour développer la croisière comme cela pourrait être le cas au Havre, il va y avoir un trafic complètement nouveau lié à des décisions d'aménagements, mais il est extrêmement difficile de les prendre en compte, et il est extrêmement difficile de savoir – alors, à Metz, peut-être que l'on pourrait avoir des données sur la fréquentation du musée, du Centre Pompidou, mais vous voyez, il faut quand même déjà des gestes extrêmement forts pour arriver à déceler un effet sur le trafic. D'ici à faire un retour d'expérience que l'on puisse intégrer... et quand bien même l'on pourrait observer ce qui s'est passé ailleurs, il faudrait ensuite avoir des hypothèses sérieusement tangibles quant aux projets qui pourraient se développer autour de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie pour pouvoir envisager d'intégrer les évolutions de trafic qui seraient liées à ces projets. C'est quand même un peu complexe.

**Dominique SIMON** : Si je peux ajouter, nous avons eu une réunion thématique sur l'aménagement du territoire et une sur le développement économique où ces problématiques ont été abordées. Je vous invite à vous référer aux présentations qui ont été faites et qui montraient bien qu'en effet il n'y avait pas de caractère automatique entre la mise en place d'une nouvelle ligne et le développement économique, qu'il y fallait des conditions et en particulier l'engagement, si je suis fidèle à ce qui a été dit, des collectivités locales dans ce développement. On peut comprendre que ce ne soit pas facile à modéliser. En revanche, on pourrait peut-être imaginer de créer des sensibilités ou d'inventer des façons de prendre en compte plusieurs hypothèses.

**Jean-Damien PONCET** : Je me permets de rebondir sur cette question, parce que c'est quand même fondamental dans le projet dont nous parlons. Nous avons toujours dit dans nos présentations que le projet avait marché sur deux jambes : l'une est la réponse aux



besoins des voyageurs du quotidien, et l'autre est l'ambition de développement. Cela veut dire que quand on fait un projet comme celui-là, on fait aussi une forme de pari sur le fait qu'il va permettre de rendre crédible ou il va favoriser la réalisation de projets d'aménagements et dans la mesure où l'on fait l'hypothèse que ces projets d'aménagements seront favorisés par la ligne, cela veut bien dire qu'ils généreront du trafic sur la ligne. Donc, c'est vraiment une dimension très importante du projet, mais il y a une difficulté fondamentale qui est que l'on ne sait pas véritablement mesurer cela et qu'ensuite chacun doit prendre sa part de responsabilité dans ces ambitions. Quelqu'un qui dit « j'ai l'intention de développer la croisière et cela sera rendu possible par la LNPN » en tire ensuite toutes les conséquences.

**Dominique SIMON** : On continue.

**Jean-Philippe BRIAND, Bretteville-sur-Odon** : J'ai plus un étonnement sur l'estimation des trafics concernant Caen et la Basse-Normandie. Si j'ai bien vu, on est sur une augmentation du trafic à l'horizon 2025 de plus 10 % sur la ligne qui va jusqu'à Caen, plus 15 % jusqu'à Cherbourg, et quand on regarde le nombre de trains supplémentaires en gare de Caen cela représente en gros un train supplémentaire toutes les deux heures. Je trouve que cela ne développe pas une vision optimiste du développement possible de la Basse-Normandie, on est plutôt sur une vision... franchement, 10 % de trafic supplémentaire en 15 ans, je suis tout à fait sceptique sur cette estimation. Je voulais voir si vous preniez en considération le développement potentiel d'une région.

**Jean-Damien PONCET** : C'est un pourcentage d'augmentation qui s'ajoute à une augmentation qui est déjà intervenue en situation de référence. Le total d'augmentation par rapport à aujourd'hui est beaucoup plus important que cela.

Nous ne prenons pas en compte, nous l'avons dit et je viens de le répéter pour Monsieur, nous ne savons pas prendre en compte les projets, y compris les projets majeurs. D'ailleurs, pour en tirer les conséquences en matière de trafic cela poserait une difficulté : il faut tout de même, en matière d'études de trafics et de tout ce qui va derrière en termes d'évaluation du projet, conserver une certaine homogénéité entre les différents projets que l'on peut instruire au niveau national, par exemple, puisqu'à un moment donné l'État va un peu comparer à la fois les services rendus de façon certaine par les différents projets, mais aussi les potentiels créés par les projets en question.

**Philippe ADAM** : Je vais compléter par un chiffre : le pourcentage d'augmentation que nous avons cité s'ajoute à une augmentation sur Caen de 30 % en référence.

**Olivier GUÉRIN** : C'est-à-dire ? C'est 30 % référence plus les 10 % ? Ce qui tient à la Ligne Nouvelle elle-même est relativement marginal par rapport à une augmentation au fil de l'eau. C'est cela ?

**Philippe ADAM** : C'est 15 % d'un côté et 30 % de l'autre. Je ne dirais pas que c'est marginal, je dirais que c'est moins que le fil de l'eau, mais je n'irais pas jusqu'à dire que c'est marginal.

**Dominique SIMON** : C'est vrai pour tous les trafics.

**Philippe ADAM** : Il faut voir que c'est moins en pourcentage, mais après, en termes de valeur absolue, comme on est sur une base qui est plus élevée, on a un nombre de voyageurs qui n'est pas loin d'être du même ordre, quand même.

**Jean-Damien PONCET** : Par ailleurs, la première augmentation que l'on appelle au fil de l'eau, c'est le cumul de 15 années – puisque nos données sont de 2010, on parle de 2025 – il y a 15 années de fil de l'eau qui donnent, mettons 30 % et ensuite, du fait de la mise en service de la ligne, un saut de 15 % d'un coup. Ce n'est pas tout à fait directement comparable.

Enfin, il faut voir, et Philippe l'a dit, que l'on a travaillé sur la base d'hypothèse médiane, d'hypothèse standardisée, mais néanmoins médiane. On aurait pu prendre les hypothèses de coût des produits pétroliers très différents, on aurait pu prendre des hypothèses... il y a un certain nombre d'hypothèses qui en fonction de ce que l'on retient peuvent donner des résultats éventuellement supérieurs.

**Sylvie BARBIER, Présidente Haute-Normandie Nature Environnement** : Petite remarque sur l'échange qui vient d'avoir lieu. Nous avons tendance à penser que l'amélioration, l'optimisation du fonctionnement économique et social d'une région ne se traduit pas forcément en augmentation des déplacements et qu'au contraire, si l'on arrivait à utiliser beaucoup mieux les ressources de la région et à être plus économes de tout ce qui va avec importation massive, hyper déplacements, conditions de vie d'ailleurs qui en sont dégradées, ce serait peut-être un progrès plutôt que du plus, plus, plus. Petite parenthèse.

Deux questions :

Il a été question de gare de rendez-vous. Sur ces gares de rendez-vous, cela nécessite-t-il des aménagements relativement importants ? De quelle nature ? Ont-ils été chiffrés ? Y a-t-il la disponibilité foncière si l'on veut rester en centre-ville ?

La deuxième question est que l'on nous a donné une idée du processus aboutissant à des déterminations de dessertes, et l'on a l'impression qu'il n'y a que des voyageurs. Et le fret ? Je sais bien qu'il y a une réunion le 10 sur le fret, mais une bonne partie des gros problèmes proviennent de la difficulté de dégager des sillons d'une part pour les voyageurs, et d'autre part, c'est une entrave importante à un certain développement économique – même si je souhaite que l'on évite les importations excessives – que d'avoir des lignes engorgées ou en mauvais état avec du matériel inadapté et des réglementations, aussi, inadaptées. Il n'y a qu'à voir la différence avec l'Allemagne, par exemple, qui procède de façon assez différente pour faire cohabiter fret et voyageurs. J'aurais souhaité que l'on ait quelques éclaircissements justement sur cette cohabitation fret et trains de voyageurs pour ajuster les dessertes.

**Dominique SIMON** : Les gares de rendez-vous.

**Philippe ADAM** : Deux questions effectivement importantes.

Sur la première question, la gare de rendez-vous, vous avez noté dans la présentation que cela suppose que tous les trains soient au rendez-vous, donc une gare qui soit suffisamment dimensionnée pour recevoir tous les trains. Oui, nous avons vérifié cela, nous avons fait ce que l'on appelle dans notre jargon « un graphique d'occupation des voies » qui permet de visualiser comment fonctionne la gare et nous avons vérifié qu'à Caen, avec les sept voies à quai de la gare de Caen, on pouvait réaliser le rendez-vous tel qu'on l'a imaginé. À Lisieux, cela fonctionne aussi. À Rouen, avec six voies, il est clair que cela ne fonctionne pas. La gare de Rouen Rive Droite est totalement incapable d'avoir une fonction de gare de rendez-vous avec l'ampleur que l'on peut vouloir lui donner. Par contre, à Rouen, nous sommes dans le cadre du projet d'une nouvelle gare – je ne vais pas y revenir ici – pour plusieurs raisons. D'abord parce que le nœud ne permet pas de faire arriver les trains, et aussi parce que la gare

ne permet pas de recevoir tous ces trains, et donc on est sur une gare nouvelle qui est pensée dès l'origine pour pouvoir accepter tous ces trains. Je reviens à ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire que l'on pense le long terme pour imaginer cet aménagement nouveau. Peut-être que tous les trains ne rouleront pas au début, ce qui veut dire que peut-être il y a des voies que l'on ne fera que dans un deuxième temps, mais en tout cas on aura pensé le long terme et l'on saura faire face à l'augmentation future des trafics. Donc, ma réponse est oui, nous avons regardé ses questions.

Sur le fret : effectivement, je n'ai pas parlé du fret. Dans mon plat de spaghetti de trains, il y a des trains de fret qui sont dedans puisque nous avons regardé quels étaient les besoins pour le fret en fonction des projections des ports – on en parlera mardi prochain plus abondamment – et nous avons pris en compte ces trains, nous avons regardé, s'ils pouvaient passer, comment ils pouvaient passer avec l'ensemble de ces trafics voyageurs. Je prends note qu'il y avait ce manque dans notre présentation, mais je confirme que nous avons pris en compte la circulation des trains de fret et des trains de voyageurs dans le projet.

**Jean-Damien PONCET** : Je confirme que le développement du fret qui lui-même conditionne le développement des ports est une des exigences de base de tout l'exercice. Vous savez que le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie s'inscrit dans une ambition de développement à l'échelle de l'Axe Seine, qui elle-même est justifiée par l'ouverture de Paris sur sa façade maritime par les ports.

J'ajoute à ce que vient de dire Philippe que vous avez noté que les dimensionnements et les analyses qui ont été présentées c'est à l'heure de pointe. En règle générale, on n'a pas absolument besoin de faire passer des trains de fret à l'heure de pointe, mais dans le cadre des débouchés des ports maritimes, il le faut néanmoins, et c'est la raison pour laquelle nous avons effectivement vérifié qu'un certain nombre de trains de fret – pas tous bien entendu, mais une petite partie ou une partie non négligeable – pourront passer à l'heure de pointe en un certain nombre de points aujourd'hui déjà un peu difficiles, pour lesquels la LNPN peut apporter une solution. Après cela, il y a d'autres points sur lesquels la LNPN ne peut pas apporter de solutions. C'est la raison pour laquelle, en plus de la LNPN, il y a un certain nombre d'autres choses qui sont prévues, mais je ne veux pas déflorer le sujet aujourd'hui, ce sera vraiment le sujet de la réunion du 10 au Havre la semaine prochaine.

**Pierre MOURARET, Vice-président de la Région Basse-Normandie, en charge des transports** : Un petit aparté, je suis aussi d'accord avec l'approche qui consiste à dire « finalement, plutôt que de vouloir développer des échanges à l'échelle internationale, repensons le développement et repensons le développement avec une optique locale. » Pourquoi pas ? Je partage ce sentiment, mais il ne faut pas oublier que la région Basse-Normandie est une région maritime, vous l'avez dit, avec un nombre de kilomètres de côtes très important, et la question de son ouverture est absolument essentielle et son raccordement à la région parisienne en termes ferroviaire est absolument essentiel, y compris en termes de développement durable de ce territoire. Je crois que l'on ne peut pas avoir cette idée d'une Basse-Normandie qui se replierait sur elle-même, je pense que ce serait quelque chose de tout à fait négatif.

Je voulais répondre à Monsieur sur la question qui a été posée, et je crois qu'effectivement on n'y a pas très bien répondu. La question qui se pose par rapport aux trains sur Deauville, c'est que les habitudes des gens qui viennent sur notre région changent et changent assez vite. Il fut une époque où les gens venaient en vacances trois semaines l'été et c'était quelque chose

de bien ciblé. Aujourd'hui, les gens viennent beaucoup plus le week-end et se décident au dernier moment : il fait beau, on prend la voiture ou on prend le train et on y va, si bien que l'on a des augmentations de fréquences sur certains week-ends qui sont tout à fait importantes. Toute la question qui se pose pour nous et pour la SNCF, c'est l'anticipation sur ces week-ends qui sont forts et sur lesquels il faut mettre du matériel supplémentaire. Nous faisons ce travail actuellement avec la SNCF, nous l'avons expérimenté dans la dernière période avec des résultats, notamment sur la période décembre et janvier parce que l'on avait eu tous les problèmes qui avaient eu lieu aux vacances précédentes, on l'a expérimenté sur les vacances de décembre et janvier, et effectivement, on a eu des résultats tout à fait intéressants. Nous allons donc développer ce type de travail avec la SNCF pour essayer d'avoir des réponses. Mais ce n'est pas toujours facile, parce que d'une année sur l'autre, cela change. C'est une estimation qu'il faut faire et ce n'est pas toujours simple à faire.

Enfin, sur le fait qu'effectivement la Ligne Nouvelle n'aurait aucun sens s'il n'y avait pas son raccordement au réseau TER, s'il n'y avait pas anticipation d'un développement du TER en même temps que la mise en place de la Ligne Nouvelle. Cela me paraît être quelque chose de tout à fait évident. Les TER ont progressé de manière très importante : 40 % depuis 2004 en termes de fréquentation, donc on voit qu'il y a un potentiel qui est tout à fait important, et je suis persuadé que la Ligne Nouvelle, ne serait-ce que par l'effet réseau parce que le temps gagné sur Paris va se répercuter sur l'ensemble des villes de la Basse-Normandie, à condition que l'on fasse ce travail nécessaire de raccordement, de liaison, d'anticipation sur les horaires pour faire en sorte que tout cela fonctionne. Si l'on fait bien ce travail, je suis persuadé qu'il y aura un effet de développement des trafics, de la mobilité à l'intérieur même de la Basse-Normandie.

Enfin, je partage le sentiment de ce qui a été dit tout à l'heure, sur le fait que l'estimation qui a été donnée – certes, elle part de données scientifiques qui ont été établies – je la trouve faible et je trouve faible aussi l'objectif d'augmentation du nombre de trains par heure que vous avez donné dans le tableau, puisque pour Caen vous prévoyez, je crois, simplement de laisser jusqu'en 2020 le même nombre de trains. Notre ambition est d'aller au-delà et d'avoir au moins deux trains par heure pour avant 2025.

**Dominique SIMON** : Merci.

**Jean-Claude DATIN, Caen** : Bonsoir. Merci pour cette nouvelle réunion d'information. C'est très bien. Là encore, problème d'information. J'arrive en retard parce que j'ai lu Ouest-France en prenant mon repas et je m'aperçois qu'il y a une réunion ce soir, je suis accouru, mais le petit message au correspondant Ouest-France qui est sans doute présent dans la salle, c'est qu'annoncer le jour même une réunion c'est largement insuffisant parce qu'on ne lit pas le journal forcément le matin, on peut aussi le lire le soir. Chapeau Ouest-France.

Concernant le problème de la liaison, je pense que ce qui a été dit tout à l'heure est tout à fait exact. Bien sûr qu'il faut faire cette ligne, il faut en discuter les tas de modalités, etc., c'est indiscutable. Ce qui reste néanmoins fondamental, c'est la liaison avec le reste du réseau ferroviaire normand. Et un des gros problèmes est d'une part, de mon point de vue, la liaison avec Le Havre, non seulement en voyageurs, mais peut-être en fret, et cela se connecte au débat public qui existe par ailleurs sur les problèmes de conteneurs, etc. Et il faudrait aussi le relier effectivement à tout le reste du réseau bas normand, car aujourd'hui – je ne vais pas interroger Monsieur BEAUVAIS, puisqu'il n'est pas là, mais le Conseil régional est représenté

et je vais interpellier le représentant qui est présent – on est en train d’assister à un total éclatement de la Basse-Normandie.

J’ai lu récemment, puisque je suis d’origine avranchinaise, qu’Avranches allait régler son problème en se connectant à Dol qui sera sur la ligne TGV Saint-Malo-Rennes et qu’après tout elle pourra se passer du réseau normand. On sait très bien qu’Alençon préfère Laval parce que c’est bien plus simple et avec l’A28 et l’A29, on s’aperçoit que toute la partie est du Calvados et de l’Orne aura une liaison nettement plus rapide avec Rouen-Le Havre qu’elle ne l’aura avec Caen. On est en train d’assister à l’éclatement de la Basse-Normandie par la déficience. Parce que l’on a fait des autoroutes, des gens qui par ailleurs préconisent le développement durable, en fait, on a fait des autoroutes, A84, A88, A28, A29, etc., et en termes de ferroviaire, calculez le nombre d’heures qu’il faut pour aller de Caen à Rennes, calculez le nombre d’heures qu’il faut pour aller de Caen à Tours, et je peux multiplier Cherbourg, etc. Tant que l’on ne réglera pas ce problème, il n’y aura pas de solution.

**Dominique SIMON** : Merci Monsieur. Je prends une dernière question sur le sujet « Trafics et dessertes » parce qu’il faut que nous entamions les autres thèmes. Si quelqu’un est frustré de ne pas avoir posé sa question, vous aurez encore des séquences questions à la fin de la réunion.

**Antoine MIONNET, Havre Développement, Agence de développement économique de la région Havraise** : Vous avez indiqué que pour le trafic passagers, l’augmentation était de 25 % sur les échanges Haute-Normandie-Ile-de-France, sur le trafic fret, on a à peu près 50 trains avec un horizon 75 trains après cette Ligne Nouvelle, donc une augmentation d’environ 50 %. On s’aperçoit donc déjà que le fret en termes de croissance potentielle est beaucoup plus important pour cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Dans l’augmentation liée aux passagers, vous avez expliqué une méthodologie avec à peu près trois quarts de report modal qui est de fait et un quart induit. Cette méthodologie, avec ce rapport de trois quarts/un quart est-il aussi valable et pris en compte dans ces 50 % d’augmentation de fret ? Si oui, avez-vous pris en compte toute l’augmentation des coûts externes qui sont liés au transport routier, par exemple, la taxe carbone, etc. ?

Merci.

**Jean-Damien PONCET** : Il ne faut pas trop directement comparer les taux de croissance fret et les taux de croissance passagers, puisque, comme on l’a déjà dit, les passagers s’analysent à l’heure de pointe et le fret peut circuler sur 24 h, donc les problèmes rencontrés par le fret ne sont pas les mêmes que ceux des voyageurs.

En ce concerne l’effet induit, si je comprends votre question, c’est de dire qu’à partir du moment où le déplacement du fret serait facilité, amélioré, il pourrait y avoir un accroissement encore plus grand que celui qui pourrait intervenir au fil de l’eau. Ce n’est pas non plus comme cela que l’on raisonne. Au fil de l’eau, il ne pourrait pas y avoir d’augmentation du fret, et on fait ce qu’il faut pour que le fret puisse circuler, et par conséquent, on raisonne à l’inverse : on prend les hypothèses de croissance du fret établies par les ports en relation avec RFF parce que c’est quand même dans le cadre d’une discussion que cela se fait, et ce sont des hypothèses qui sont déjà le potentiel ou l’objectif à atteindre en termes de nombre de trains de fret. Partant de là, on vérifie quelles sont les conditions dans lesquelles on peut faire passer ces trains. Une fois que ceci est vérifié, il faut bien comprendre

que les trains de fret vont gagner en productivité parce qu'ils seront plus longs, mieux chargés, etc., et y compris parce que les opérations de rupture de charges seront plus industrialisées, mais c'est déjà intégré dans le raisonnement des ports, mais par ailleurs ils ne vont pas gagner énormément en vitesse. Ils vont gagner un peu en vitesse, beaucoup en fiabilité, mais pas au point que l'on puisse dire que de ce fait il y aura une augmentation encore plus forte. Il faut bien voir que le maillon ferroviaire est précisément un maillon dans une chaîne plus longue. Vous les savez bien puisque vous êtes au Havre Développement, et dans cette chaîne il y a un certain nombre d'acteurs, et les prévisions que l'on fait sont le résultat des analyses faites par tous ces acteurs enchaînés les uns aux autres, en quelque sorte, dans une vision positive des choses, bien entendu.

### LE MATÉRIEL ROULANT

**Dominique SIMON** : Merci. Je vous propose de passer maintenant au deuxième thème de cet atelier qui est celui du matériel roulant, qui a aussi fait l'objet d'un certain nombre de questions et d'avis à la fois dans les réunions et sur le site. On a pensé utile d'approfondir un peu cette question autour de l'atelier.

Pour traiter de ce thème, nous avons déjà sur l'estrade l'équipe de RFF, mais j'appelle aussi Monsieur Jérôme Wallut qui est directeur général d'Alstom Transport France.

Nous commençons avec vous, RFF, pour nous expliquer un peu comment vous voyez les choses.

**Philippe ADAM** : On aimerait tous avoir une photo du futur matériel roulant de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, malheureusement, je ne vais pas pouvoir vous la montrer parce qu'à ce stade, on en est encore très loin.

Réseau Ferré de France met en place des infrastructures sur lesquelles des entreprises ferroviaires rouleront un jour, qui elles-mêmes travailleront dans le cadre de contrats avec des autorités organisatrices de transport. Ce sont ces organismes, ces institutions qui prendront les décisions par rapport au matériel roulant.

Néanmoins, pour pouvoir faire ce travail autour de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, nous avons réfléchi à un certain nombre de caractéristiques, un cahier des charges minimal, vu de l'infrastructure, de ce que devrait être le matériel à l'horizon de la mise en service, en cohérence avec les infrastructures telles que nous les avons imaginées.

Ces grandes caractéristiques sont :

- ✓ La vitesse

On l'a dit plusieurs fois, la vitesse que nous avons retenue pour cette ligne est 250 km/h, parce que rouler plus vite n'est pas utile à notre sens.

- ✓ Les accélérations/freinages

La capacité des trains à accélérer et à freiner parce qu'un train qui accélère et freine vite permet de desservir plus d'arrêts sans perdre de temps inconsiderément.

## ✓ La capacité

Cette question de capacité est importante parce que dans le fond, on peut faire deux choses : faire des trains peu capacitaires, mais fréquents ; on peut faire des trains plutôt plus capacitaires et plutôt moins fréquents. On a pris plutôt cette option, mais ce sont des choses qui devront sans doute être regardées finement dans les phases ultérieures du projet si le projet doit se poursuivre. Ces questions de capacité nous ramènent à des questions de confort et des questions de longueur des trains. Aujourd'hui, les trains sont limités dans leur longueur de par les gares notamment. Sur Paris-Le Havre, la gare de Rouen limite les trains à 300 m, ce qui est court, la norme aujourd'hui sur les lignes principales, c'est plutôt 400 m. La gare de Caen, c'est plutôt 330 m, un petit peu plus, mais on n'est pas encore aux 400 m, et à Paris, la gare Saint-Lazare, c'est trois voies de 360 m, et le reste est en dessous. Donc, on est sur une ligne avec des quais relativement courts. Le projet prévoit l'allongement de ces gares, avec l'idée de faire circuler plutôt des trains d'une capacité importante et peut-être, dans un premier temps, moins fréquents, sachant qu'avec la montée en puissance du trafic, on aura besoin à la fois de trains plus longs et de trains plus nombreux.

### Quelques points sur cette équation entre le confort et la longueur

Les évolutions de la définition du matériel roulant ne vont pas toujours dans le sens qu'on le souhaiterait. Là, je compare des matériels existants au-dessus du trait, et des matériels futurs en dessous du trait pour regarder combien on peut mettre de personnes dans une tranche de train d'un mètre, et on s'aperçoit que sur un matériel Corail, on met presque 3 personnes par mètre en 1975. Les matériels du siècle dernier, donc en deux niveaux, on pouvait aller jusqu'à 5 personnes au mètre. Ce sont des trains relativement inconfortables en tout cas en 2<sup>e</sup> classe. Des trains plutôt plus récents qui respectent déjà un certain nombre de prescriptions sur l'accessibilité notamment, et un certain confort, même si en 1<sup>re</sup> classe ce n'est peut-être pas ce que certains souhaitent, on est à 4 personnes au mètre. Le matériel que l'on imagine pour cette ligne, l'hypothèse que l'on prend, c'est un confort inter villes, respectant l'ensemble des normes d'accessibilité, on est plutôt à 3,6 personnes au mètre. Du coup, la question de ces longueurs de quais, de cette capacité au mètre qui décroît devient quelque chose d'assez aigu pour le futur.

Nous avons pris le parti à ce stade d'avoir des rames relativement capacitaires, d'allonger les quais, mais tout cela devra être regardé dans le futur. Nous sommes plutôt *a priori* sur un matériel à deux niveaux puisque si l'on veut atteindre une capacité requise, on a besoin de ce matériel à deux niveaux.

### *Deux niveaux, 250 km/h, accélération, freinage performant, est-ce que cela existe ?*

En France, cela n'existe pas vraiment. Il y a un certain nombre de trains qui aujourd'hui savent rouler à 250 km/h. J'ai repris quelques photos, vous avez un train que Monsieur Wallut reconnaîtra pour le premier, un train d'Alstom, la gamme Pendolino ; le deuxième à droite est un train aux Pays-Bas, d'un constructeur italien qui a un peu de mal à les faire marcher, mais en tout cas des trains qui sont construits pour ces gammes de vitesses, et en bas, vous avez des trains plus exotiques : aux États-Unis à gauche et au Japon, un train à 240, 250 km/h à deux niveaux, mais avec des normes qui sont sensiblement différentes des normes que nous avons en Europe. Je dirais que c'est plus pour dire que les choses sont possibles.

Les stratégies au moment où ces rames devront être achetées, évidemment elles sont encore à construire. Est-ce que ce sont des rames spécifiques pour un marché spécifique ? Pour cela, il faudrait que les frais fixes qui sont engendrés puissent être absorbés par le projet. Est-ce que c'est dans le cadre d'un parc plus global ? Tout cela reste complètement à définir.

Voilà simplement les grandes caractéristiques.

**Dominique SIMON** : Merci. Monsieur WALLUT, vous voulez bien nous dire votre lecture.

**Jérôme WALLUT, Directeur général Alstom Transport France** : Bonsoir à tous. Effectivement, je n'ai pas de photo de votre futur train à vous présenter, mais j'aimerais compléter un peu ce qui a été dit avec le point de vue d'un constructeur.

Je ne suis pas ici pour vendre les trains Alstom, vous savez qu'il y en a pas mal dans la région qui circulent, mais je vais revenir un peu sur les grands critères qui doivent déterminer notre réflexion sur ce choix de matériel.

On a parlé de temps de parcours, on a parlé de temps de desserte et de capacité des rames. Ce sont les deux premiers critères qui vont définir le cahier des charges.

Le temps de parcours est influencé par trois critères :

- la vitesse maximum,
- la capacité d'accélération/freinage
- les taux d'échanges. Par taux d'échange, on entend les arrêts en gare. Qui dit arrêt en gare dit espacement des portes, nombre de portes, le flux des passagers.

Si c'est pour avoir une vitesse très performante, une accélération/freinage impeccable, mais perdre des minutes en gare parce que les portes ou les passerelles, les plateformes, sont mal agencées, cela ne sert à rien. Il faut aussi rajouter ce temps d'arrêt, c'est cela qui nous permet d'arriver en bout de ligne avec le bon temps objectif. Aujourd'hui, on le voit, quel que soit le segment, que ce soit du tramway jusqu'au TGV, le temps d'échange en gare est très important, d'où la conception de la rame et des portes.

Sur la capacité, on a évoqué les solutions à un niveau, deux niveaux. Je pense que le deux niveaux aujourd'hui correspond à la demande.

On a aussi le type de confort : il faudra réfléchir sur le ratio premières/secondes, sur les ratios bar/pas bar, le service à bord.

Tout à l'heure, on a vu un transparent qui présentait des matériels type VB2N, en disant que c'était que les meilleurs parce que le chiffre est impressionnant de 5 passagers au mètre linéaire de train, c'est des 3 + 2, c'est des configurations de région parisienne, vous n'arrivez pas à Caen avec, ou alors, vous ne pouvez pas ouvrir un bouquin ou un ordinateur et ne pas avoir un temps gagné, ce serait plutôt un temps subit. Il faut faire attention aussi au taux de confort que l'on veut donner aux personnes, sans cela, les gens viendront en voiture et ne prendront pas ce moyen, donc on n'aura pas les taux de croissance du trafic, donc le modèle économique du projet sera différent.



### *Sur quel matériel ?*

On a vu quelques photos de matériel. Je voudrais développer la notion de ce que j'appelle « le sur-mesure et le prêt-à-porter ». Si vous voulez que les industriels, quels qu'ils soient, vous fassent le matériel sur mesure, il n'y aura pas de problème. On envoie des gens sur la lune, on sait faire du sur-mesure. Cela va coûter cher en achat et aussi cher en maintenance. Vous savez que ces matériels-là, c'est 30, 40 ans aujourd'hui. Les TGV qui ont été mis en 780 – j'étais encore hier soir avec mon équipe Gare de Lyon pour voir le train numéro 5, c'est les premiers TGV, c'est le cinquième TGV qui commence une rénovation, qui commence une nouvelle vie pour 10 ans. Ce sont des matériels qui vont durer 40 ans, donc attention, le coût d'achat est quelque chose, mais le coût de maintenance, cette pérennité, est aussi important. Attention au sur-mesure, on peut le payer cher pendant très longtemps même si l'on a un volume important pour amortir quelques frais fixes en exploitation ; avoir quelque chose de très spécifique peut être une contrainte.

### *Qu'y a-t-il en magasin en prêt-à-porter du ferroviaire ?*

Je mets de côté les locomotives et les voitures type Corail comme on a aujourd'hui, parce que d'un point de vue exploitation on a démontré que ce n'était pas forcément l'optimum, c'était consommateur d'infrastructure et au point de vue temps de retournement, etc., c'était très pénalisant en consommation de matériel.

On a les TER, les TET qui eux savent rouler de 160 à 200 km/h. C'est pour cela qu'ils sont conçus, c'est cela le cœur de fonctionnement. Ils ont de bonnes performances d'accélération/freinage aujourd'hui. Quand je dis aujourd'hui, c'est des matériels types Régiolis, comme ceux qui ont été commandés en Normandie, mais aussi les Régio2N de Bombardier.

Aujourd'hui, les spécifications des matériels régionaux sont différentes de celles que l'on avait il y a quelques années. Les demandes d'accélération/freinage, parce que c'est déterminant non seulement pour le temps de parcours, mais aussi pour libérer les gares, non seulement on gagne en temps de parcours, c'est-à-dire que l'on accélère très vite pour atteindre la vitesse de croisière, et l'on freine au plus tard, mais le fait d'accélérer très vite permet aussi de libérer les quais pour le train suivant. Si l'on n'a pas cette capacité d'accélération/freinage, on va perdre du sillon, de la capacité autour des gares, et ce n'est pas bon. C'est vrai pour tous les trains futurs, non seulement régionaux, mais aussi grande vitesse, qui pour les gares parisiennes, pour la saturation des gares parisiennes, mais aussi des gares type gare de Lyon ou Marseille et autres qui sont en bout, on a besoin de libérer les quais rapidement, d'où l'accélération/freinage aujourd'hui. C'est la tendance sur tous les trains. Les performances sont nettement supérieures à ce que l'on avait dans le passé.

### *Est-ce qu'un train du prêt à porter TER ou TET qui sait rouler à 200 km/h, on sait le faire passer à 250 ?*

Ce n'est pas facile parce que, sans rentrer dans la technique, la vitesse, les boggies, le contact entre la caisse et le rail est assuré par les boggies, et ces boggies ont des critères de sécurité, un dimensionnement qui est lié à une vitesse critique. Plus la vitesse est haute, plus le boggie va avoir un empattement, une longueur importante, de manière à assurer sa stabilité. Vous ne pouvez pas avec un petit boggie, un boggie très court, assurer des vitesses importantes, le boggie doit rester dans un bon contact avec le rail qui est quand même la base de la sécurité.

Pourquoi parler des boggies ? Parce que le boggie de grande longueur va prendre de la place sous les caisses, et comme on a déjà fait le choix du deux niveaux, si vous avez des places au niveau zéro de la rame qui sont utilisées par les boggies, la place pour les passagers va être réduite d'autant. Il n'est pas si facile que cela de transformer un train actuel ou un train en prêt-à-porter pour lui dire « 200 km/h, c'est bien, mais je te mets 250 et cela va aller mieux ». Il faut refaire le train pratiquement. Donc, on retombe dans du sur-mesure. L'avantage que l'on pourrait avoir du prêt-à-porter en prenant un TER ou un TET, on va le perdre, parce qu'il faut pratiquement refaire le train.

L'autre critère, l'autre famille de prêt-à-porter, c'est les TGV. Des TGV à deux niveaux, aujourd'hui, vous en avez sur tout le réseau national. Ce sont des trains qui font 510 places aujourd'hui, mais une nouvelle génération est développée parce que le trafic augmente sur les TGV. Aujourd'hui, il y a des trains qui sont capables de passer jusqu'à 700 places, voire 800 si l'on met une configuration de confort 2+3, ce que j'appelle « à la japonaise », des trains merveilleux, mais qui ne sont pas forcément vraiment très confortables. Comment arrive-t-on, sur 200 m, à mettre autant de passagers (les capacités de 510 jusqu'à 800 ou 700 personnes, c'est sur 200 m, vous multipliez par deux, vous saurez ce que cela fait) ? C'est parce que les parties techniques sont plus compactes et prennent moins de place sur la longueur du train. Les motrices sont plus courtes. Quand vous êtes dans un bar de TGV, sous le bar il y a la technique. Dans le matériel futur, il n'y aura pas de technique, il y aura des passagers. Vous pouvez mettre des passagers partout. C'est ce qui vous permet d'avoir ces capacités sur des matériels capacitaires TGV qui ont, je le rappelle, aujourd'hui des exigences d'accélération/freinage qui sont nettement supérieures aux TGV d'il y a 30 ans. Il y a 30 ans, il n'y avait pas besoin de sortir rapidement de la gare de Lyon pour rejoindre le sud de la France. Les performances étaient nécessaires en grande vitesse, mais pas forcément en sortie de gare. Aujourd'hui, les exigences qui sont faites par les exploitants sont d'avoir des matériels qui peuvent le faire.

*Comment arrivent-ils à faire cela ?*

Les développements que l'on fait en France, notamment sur les moteurs aimants permanents qui sont des moteurs nettement plus compacts, qui ont un rapport poids/puissance plus important, et c'est cela qui permet d'avoir une performance : déplacer quelques centaines de tonnes avec une performance d'accélération/freinage importante. Aujourd'hui, que vous preniez un TER ou un TGV, sur 200 m, le poids de la tôle étant le même, ils font tous la même masse pratiquement, donc ce que l'on demande au TER de faire, le TGV peut le faire demain. Ne prenons pas comme modèle ce que l'on a fait il y a 30 ans. Le monde évolue et le monde ferroviaire demande plus de performances et l'industrie, par ses R & D, répond à cette performance.

En conclusion, 1 400 personnes sur deux fois 200 m, on sait faire, 250 km/h, on sait faire. Après, le choix va se faire entre le coût d'achat et le coût d'exploitation – gardons toujours ces deux paramètres entre les deux – et l'évolutivité.

On a beaucoup d'exemples de matériels ferroviaires qui ont été conçus il y a plusieurs dizaines d'années qui étaient pour un besoin spécifique. Je ne parle pas de l'aérotrain de l'ingénieur BERTIN, qui lui était très spécifique, mais ceux qui habitent Rouen voient à Sotteville-lès-Rouen, le dépôt SNCF de toutes les locomotives qui sont en attentes, ce n'est pas que ces locomotives sont mauvaises, mais c'est qu'elles ne sont pas adaptées au trafic européen. Elles ne sont pas multi pays, elles ne sont pas équipées pour être sur le réseau

européen. Elles ont été conçues pour une ligne, pour un type de trafic très spécifique, alors qu'aujourd'hui le monde a évolué, donc le matériel doit être capable de rouler sur d'autres parties du réseau.

Aujourd'hui, les TER qui sont demandés par les cahiers de charges de la SNCF notamment, le nom du projet Régiolis était le porteur polyvalent. Polyvalent parce qu'il faut qu'il puisse être vendu non seulement à toutes les régions françaises, mais aussi traverser les frontières, aller en Luxembourg, en Belgique, en Suisse, en Allemagne, en Italie. C'est ce côté évolutif, ne pas injurier l'avenir, on ne sait pas comment le trafic va évoluer, on ne sait pas comment les besoins vont évoluer. Vous regardez le LGV Est, je suis sûr que dans le débat public de la LGV qui a 15 ans peut-être, les gens étaient convaincus qu'un train à un niveau était la bonne solution. Aujourd'hui, c'est les trains à deux niveaux qui circulent. Les trains à un niveau sont mis sur la desserte suisse, ils ne sont plus sur la LGV Est. Le choix que l'on va faire doit vraiment préserver l'avenir et l'évolution est difficile à prévoir parce que l'évolution du comportement des individus n'est pas simple à faire.

Regardons aussi le spécifique. Je crois qu'à Caen, récemment, vous avez pris des décisions importantes concernant le transport en commun que vous avez. Attention au spécifique. On se retrouve pris dans un modèle qui fait qu'on a des difficultés d'évoluer, alors que si l'on prend un modèle ouvert, cela permet de préserver l'avenir. Au point de vue coût, on a vu le pont de LiNo tout à l'heure qui est un train qui est en exploitation en Suisse et en Italie, c'est le train d'Alstom pendulaire. Cela coûte aussi cher qu'un TGV. Pourquoi ? Il n'y a pas de secret dans la physique : vous avez les trains de 200 m, vous avez un certain nombre de moteurs, un certain nombre de boggies, un certain nombre de sièges, les coûts sont les mêmes. Ce qui coûte cher, ce sont les frais de développement, c'est la technologie, mais une fois que vous avez le savoir-faire, au point de vue coût unitaire, coût de production, il n'y a pas grande différence. Il ne faut pas croire qu'un train à 250 km/h va coûter beaucoup moins cher qu'un train qui est prévu pour 300 km/h. Quand je dis prévu, c'est-à-dire qu'aujourd'hui il y a plein de TGV qui sont prévus pour 300, 320, mais regardez le nombre de temps qu'ils roulent à 320 km/h. Il n'y a pas beaucoup de différence. Par contre, ce que l'on peut voir, c'est que des TGV qui sont prévus pour être capables de rouler à 300, 320, un coup on va les voir sur une partie du réseau et le lendemain ils vont être sur l'autre partie du réseau.

Le concept de faire un train pour une ligne, c'est fini aujourd'hui. Aujourd'hui, ce que l'on demande, c'est de faire un train pour un réseau, c'est-à-dire qui va être capable de circuler demain, que ce soit une locomotive de fret, que ce soit un TER, mais aussi un TGV. Donc, la tendance va être sur le prêt-à-porter, il n'y a pas de doute là-dessus. Ceci étant, si vous voulez faire du sur-mesure, il faut se le payer et l'assumer pendant quelques années.

Je vous remercie.

**Dominique SIMON** : Merci beaucoup. Je crois qu'il y a de la matière et sûrement quelques questions pour les uns ou les autres.

**François PINCEMAILLE** : Est-il prévu ou envisagé de faire rouler sur la LNPN en fonction des heures de trafic, les rames en UM ou en US, c'est-à-dire en unité simple ou en unité multiple, comme les TGV ?

Est-il envisagé – et cela rejoint le thème précédent du trafic – de faire rouler un train en UM, d'arriver par exemple à La Défense en ligne, et de laisser la rame de queue sur place et la

rame de tête irait jusqu'à Saint-Lazare ? Et inversement, repartant de Saint-Lazare, reviendrait chercher l'US et repartirait.

Ma question est à Alstom. Peut-on avoir confiance dans la fiabilité du système d'attelage automatique, quelles que soient par exemple les conditions climatiques ? N'aura-t-on pas de problème ? Si l'on envisage une telle exploitation, est-ce que la technique, maintenant, fait que c'est bon, on peut y aller, et en combien de temps ? Faut-il toujours quelqu'un à quai pour ouvrir la boîte, etc. ? Si cela se fait en 30 secondes, là, il y a peut-être quelque chose à faire, et du coup, dans l'organisation des circulations, peut-être qu'en combinant ceci avec un système de voies à quai entre deux quais, les gens peuvent descendre et monter plus vite, et à ce moment-là, au lieu d'avoir six quais de 400 m à Saint-Lazare, avec le coût que représente la construction de la gare Saint-Lazare à 400 m, on peut avoir peut-être que quatre voies encadrées chacune de deux quais et desservies par une US qui arriverait de La Défense, qui dépose vite ses passagers, reprend les nouveaux, et va de nouveau se connecter à La Défense pour repartir en UM vers la Normandie.

Vous voyez ma question ? Elle est compliquée !

**Jean-Damien PONCET** : Je ne prétendrai pas ce soir que l'on est arrivé au bout de toutes les analyses et de toutes les questions, mais sur la question UM ou US, c'est-à-dire unité multiple ou simple, effectivement, il est prévu de faire rouler à la fois des unités multiples et des unités simples.

Sur la question de séparer les trains, on ne l'a pas imaginé pour l'instant, mais ce n'est pas *a priori* complètement écarté, sauf qu'il faut quand même que les gens montent dans la bonne voiture, et qu'en termes de remplissage optimal ce n'est pas certain dans la mesure où nos prévisions de trafics disent qu'il y aurait de l'ordre de 30 % de gens qui descendraient à La Défense, et donc 70 %, le chiffre peut évoluer en fonction des correspondances, certes, mais il n'y aurait pas le même remplissage dans les deux rames, donc ce que l'on peut peut-être gagner en exploitation, si on le perd en remplissage, ce n'est pas forcément...

Je ne sais pas si Philippe veut rajouter quelque chose ? Par contre, il y avait une question pour Monsieur WALLUT.

**Jérôme WALLUT** : Sur le côté fiabilité, vous avez raison, si c'est pour perdre au couplage ou découplage des rames le temps gagné en ligne, ce n'est pas la peine. Aujourd'hui, il y a pratiquement 90 % des rotations TGV qui se font en mode unité multiple, à un moment, elles vont passer en unité simple, l'idée étant de pouvoir ramener sur les gares parisiennes le maximum de passagers en consommant le minimum de sillons. C'est vrai pour les TGV, mais c'est vrai pour les TER. Si ce n'était pas fiable, tout le système ferroviaire serait aujourd'hui handicapé par cela.

**Dominique SIMON** : Merci. Monsieur, vous aviez une question ?

**Un intervenant** : Je voulais demander à Monsieur le représentant d'Alstom si dans les trains prêt-à-porter que vous aviez éventuellement en prévision, il existait des systèmes qui permettaient de connecter le train, peut-être pas au haut-débit, mais au moins à internet ?

**Jérôme WALLUT** : Le prêt-à-porter est technique, c'est-à-dire que notre engagement industriel est de s'assurer que, quelle que soit la voie, quelle que soit la configuration, quelle que soit la partie du réseau, vous pourrez rouler. Après, il y a des exploitants, il y a des gens

qui assurent le service aux passagers, et nous, notre engagement est de leur faire un train qui puisse être configurable selon leurs besoins : type de sièges, garages à vélos, pas de vélos... Notre engagement est de faire un tube technique. Vous avez aujourd'hui le Coradia polyvalent qui est aussi polyvalent pour la technique, mais l'intérieur aussi. Il n'y a pas deux régions qui ont choisi le même train. Cela va jusqu'à l'aménagement des sièges, ce n'est pas seulement une question de couleurs, c'est aussi les types de sièges, les types de services. Il y a même des versions pour les versions TET avec des bars. Tout cela est la même plateforme technique, le but étant d'optimiser les frais fixes. Vous voulez avoir du Wi-Fi à bord et tout cela, on vous le fait. Le Wi-Fi, il faut qu'il y ait au bord de la voie des réceptacles, ce n'est pas que le train.

**Dominique SIMON** : D'autres questions ?

**Olivier GUÉRIN** : Je reviens un peu sur cette question qui est une question qui a souvent été posée. Vous dites que ce n'est pas seulement le train, donc cela peut relever de l'infrastructure aussi, ou d'autres éléments ? RFF a-t-il des propositions ? Est-ce étudié ? Pouvez-vous nous donner quelques indications à ce sujet ?

**Jean-Damien PONCET** : Je ne pourrais pas répondre de façon précise. Peut-être que la direction régionale non plus, mais on a effectivement au niveau du siège des services qui s'intéressent de très près à ces questions. Je pense que l'on peut dire que la LNPN en tout état de cause permettra de travailler dans le train avec le Wi-Fi. D'ici à ces échéances, le contraire serait extrêmement surprenant. Peut-être même que le Wi-Fi n'existera plus et que ce sera autre chose, mais l'essentiel étant qu'il y ait un dispositif de communication le long de la voie, et cela, de toute évidence, il y aura le long de la voie un système de fourreau qui pourra recevoir toute sorte de fibre optique et transporter toute sorte d'information.

**Un intervenant** : Vous avez dit qu'entre 320 et 240 km/h, après c'est du sur-mesure ?

**Jérôme WALLUT** : Non.

**Un intervenant** : Je n'ai pas compris alors.

**Jérôme WALLUT** : Aujourd'hui, que ce soit les TER ou les trains d'équilibre du territoire, ils roulent entre 160 et 200 km/h parce que le réseau, l'infrastructure aujourd'hui permet cela. Après, il y a les trains à grande vitesse qui sont eux pour 300, voire 320. C'est-à-dire qu'entre les deux, il n'existe pas de matériel qui soit défini en France pour 250 km/h.

**Un intervenant** : C'est-à-dire que l'on est train de vouloir faire un matériel sur mesure pour la Normandie puisque la ligne serait à 250.

**Jérôme WALLUT** : Qui peut le plus peut le moins.

**Un intervenant** : C'est-à-dire qu'il faut acheter l'équivalent du TGV ? C'est le prix d'un TGV que l'on va acheter ?

**Jérôme WALLUT** : Il n'y a pas grande différence entre un train à 250 km/h sur mesure par rapport à un TGV standard.

**Un intervenant** : Alors, quelle est la différence entre un train à 200 et un train à 320, au niveau des prix ? Un ordre de grandeur.

**Jérôme WALLUT** : La différence est de l'ordre de 30 %.

**Un intervenant** : Et au niveau de l'énergie ?

**Jérôme WALLUT** : Là, il n'y a pas besoin d'être un grand physicien. Forcément, un TGV va consommer plus qu'un TER.

**Un intervenant** : C'est du simple au double ?

**Jérôme WALLUT** : Je ne peux pas vous donner de chiffre précis, mais ce n'est pas du simple au double, la masse des trains étant à peu près similaire.

**Un intervenant** : Concernant le coût d'entretien d'une rame à 250, est-ce la même chose qu'un TGV ou est-ce moins cher ?

**Jérôme WALLUT** : Le coût d'entretien unitaire des rames, si vous avez un produit qui est pratiquement unique sur lequel il n'y a pas d'équivalent sur le territoire, vous avez à maintenir des pièces détachées spécifiques pour ce matériel-là. Il y a une chaîne logistique et de réparation, des dépôts spécifiques, des outillages spécifiques pour ce matériel-là. Effectivement, cela va coûter plus cher que le train qui va être maintenu ou soutenu par une base installée importante sur le territoire français, mais européen. C'est comme de très belles voitures anglaises, vous n'avez pas de réseau en France pour la maintenir, et cela coûte beaucoup plus cher qu'une Renault ou une Peugeot.

*(question inaudible hors micro.)*

**Dominique SIMON** : Monsieur, c'est la dernière question, parce que vous nous faites un bouquet qui va se transformer en conversation. Cela nous permet d'avancer, mais malgré tout, il y a d'autres personnes qui attendent.

**Jean-Damien PONCET** : Ce que l'on a dit dans nos différentes présentations n'était pas que l'on espérait faire une économie mirobolante sur le matériel. On a dit que le fait de tracer la ligne à 250 permettait que cette ligne s'inscrive plus facilement dans le territoire avec moins d'ouvrages, moins de déblais, moins de remblais, moins de tunnels, etc., et que par conséquent la ligne elle-même coûte moins cher, et sa maintenance aussi. C'est le facteur essentiel.

Ensuite, ce que l'on a entendu ce soir est plutôt rassurant puisque l'on nous explique qu'en définitive, il y a du matériel TGV qui peut faire le service que l'on attendrait de lui sur le projet. Ce matériel finalement, si c'est des rames TGV, ne coûtera pas beaucoup moins cher, il coûtera le prix d'une rame TGV, en revanche, en termes d'exploitation, consommation d'énergie et probablement aussi maintenance, on fera incontestablement une économie. De combien ? Même si elle n'est pas grosse, c'est quand même une économie.

*(question inaudible hors micro.)*

**Dominique SIMON** : On ne va pas avoir votre question, parce que comme vous ne parlez pas dans le micro et que nous enregistrons ces réunions pour pouvoir les retranscrire, on ne vous entend pas.

**Un intervenant** : D'avoir des TGV d'autres régions, compatibles, qui puissent venir en Normandie est quelque chose d'intelligent du fait du coût du matériel qui pour 250 km/h il n'y a rien en catalogue chez vous et chez aucun autre constructeur ?

**Dominique SIMON** : C'était le sens de ce que disait Monsieur Wallut tout à l'heure.

**Un intervenant** : C'était bien la confirmation de ce raisonnement.

**Dominique SIMON** : Merci. Une autre question ?

**Jean LECRAZ, Caen** : Bonsoir, LECRAZ lambda 2. Je n'ai aucune référence sauf que je joue au train électrique miniature !

Vous avez parlé de mélanger le fret et les passagers. Or, je n'ai jamais vu une ligne à grande vitesse accepter des trains de fret. Je n'ai pas compris.

Une autre question : est-il envisagé de changer, par exemple sur un train Alstom, les motrices, les remplacer par du moteur sur un boggie ou autre ? Est-ce intéressant ou pas ? Je suis un béotien dans le domaine.

Est-il prévu aussi chez vous de faire comme les Allemands, de supprimer le boggie intermédiaire entre wagons et de mettre de vrais boggies ? Y a-t-il du pour, y a-t-il du contre ? Cela m'intéresse au point de vue technique.

Merci.

**Dominique SIMON** : Deux questions. On va commencer par la première.

**Jean-Damien PONCET** : Sur le fret, jusqu'à présent sur les lignes nouvelles, on n'a pas de circulation mixte. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas étudié dans certains cas où l'on n'a pas la place ou bien où les niveaux de trafics permettent d'envisager sans difficulté cette cohabitation, pourquoi ne pas le faire ? Sur le réseau classique, c'est tout à fait ordinaire.

Ceci dit, dans le cas de la LNPN, on n'a pas dit qu'on le ferait. Sur cette question qui sera abordée plus en détail à la réunion fret, on attendait jusqu'à présent d'avoir l'évaluation du surcoût engendré par cette mixité. Le fret nécessite des pentes moindres et du coup, comme je le disais tout à l'heure pour la question de la vitesse, on se trouve avec des tracés beaucoup plus difficiles à insérer et en particulier, cela génère beaucoup plus de tunnels, et les tunnels coûtent très cher. Effectivement, aujourd'hui, nous savons que si l'on voulait que cette ligne soit mixte, cela coûterait très cher.

En face de cela, il faut regarder quels sont les bons motifs que l'on aurait pour que la ligne soit mixte. Là aussi, je ne vais pas déflorer le sujet ce soir, mais il nous semble que les motifs ne sont pas à la hauteur des surcoûts.

**Jérôme WALLUT** : Quelques mots sur l'architecture des rames. Effectivement, il y a deux types de rames : les rames avec les essieux entre les voitures et d'autres types de rames (qui est la technologie retenue par d'autres pays européens) où les boggies sont par voiture.

Aujourd'hui la seule façon d'avoir un train à deux niveaux, capacitaire, c'est d'avoir les boggies entre les voitures. Je mets de côté le Japon parce qu'ils ont des technologies un peu différentes et des gabarits beaucoup plus larges donc ils arrivent à avoir des capacités

importantes, mais les seuls trains aujourd'hui en gabarit UIC — qui est le gabarit des tunnels et des caténaires en Europe, à deux niveaux et à grande vitesse — sont les trains de technologie française avec ces rames-là. Pourquoi ? Parce que si vous vous souvenez ce que j'ai dit tout à l'heure sur la zone passagers, le but est de maximiser la longueur commerciale, si je puis dire, sur 200 m. Donc, la technologie que l'on développe permet d'avoir des motrices beaucoup plus courtes qui permettent d'avoir plus de place pour les passagers, d'où les capacités de 700 personnes que l'on arrive à atteindre.

**Dominique SIMON** : Monsieur voulait poser une question.

**Alain FRANCK, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine** : Je reviens un peu sur les trafics, puisque l'on avait dit que l'on pouvait un peu y revenir, notamment sur le passage de 20 millions à 26 millions. Pouvez-vous aller un tout petit peu plus loin sur le mode de calcul de ce passage de 20 millions à 26 millions de passagers sans la Ligne Nouvelle, et de 26 à 30 millions avec la Ligne Nouvelle ? Pourquoi dans le fil de l'eau passe-t-on de 20 à 26 ? Et prend-il en compte l'évolution de la circulation automobile, notamment, et comment le report modal se fait-il avec la Ligne Nouvelle ?

On vient de voir qu'il y avait une possibilité de prendre du matériel TGV qui puisse rouler à 300. Avec une augmentation même minime de la vitesse sur une ligne comme celle-là, passer de 250 à 260, 270, pourrait-on gagner quelques minutes ? Les minutes gagnées font-elles un report modal complémentaire qui pourrait être encore plus intéressant pour le remplissage de la ligne ?

Dernière question sur le passage de 20 à 26 millions. Pour bien rappeler les choses, si j'ai bien retenu ce qu'avait dit Monsieur DU MESNIL à la première séance, les 26 millions de passagers ne passent pas sur la ligne actuelle telle qu'elle est et nécessite de toute façon une Ligne Nouvelle pour permettre de mettre en place les passagers sur l'axe Paris-Normandie.

**Jean-Damien PONCET** : Pour le passage de 20 à 26, ce sont des calculs faits par les modèles qui eux-mêmes ont été élaborés au fil du temps et qui se sont améliorés au fil des projets. Là, nous sommes en train de parler sans projet.

Première remarque : 20 à 26, cela fait 30 % de plus, mais c'est sur 15 ans, ce qui fait 2 % par an si je raisonne en linéaire. Si je raisonne en exponentiel, c'est même moins que cela. Ce n'est donc pas une augmentation considérable. D'où vient cette augmentation ? Elle vient du fait que la population évolue, *a priori* augmente, que le PIB augmente, donc il y a des hypothèses qui ont été prises, mais qui sont des hypothèses médianes.

On aurait pu imaginer des scénarios extrêmes, on ne les a pas présentés, ce sont des hypothèses ordinaires, tout à fait classiques dans ce type d'études sur la population, l'emploi, la production et ce genre de choses. Cela génère des augmentations avec des élasticités, certes, mais des augmentations de déplacements sur tous les modes de transports.

Ensuite, pour les différents modes de transport, on calcule des coûts de transport ou des coûts généralisés de transports, et on peut constater effectivement que l'autoroute devient saturée. Il y a des courbes débit/vitesse qui font que si l'autoroute sature, le temps sera plus long et donc cela va favoriser le déplacement vers le ferroviaire, mais même sans le projet LNPN. Après, on pourra faire une leçon particulière, je viendrais volontiers te voir au Havre (on ne va pas faire semblant de ne pas se connaître !), je ne veux pas entrer plus dans le détail. Cela donne 26 millions.



Est-ce que ces 26 millions passent sur les lignes actuelles ? Oui, ils passent. Simplement, il y a une partie de ces 26 millions qui sont des gens qui sont debout dans les trains parce qu'ils tenaient absolument à se déplacer à l'heure de pointe ; d'autres qui auraient voulu se déplacer à l'heure de pointe, mais qui acceptent de se déplacer à des heures différentes et qui vont charger les trains aux heures creuses.

Est-il acceptable que des gens soient debout et nombreux dans les trains ou que les gens qui avaient besoin d'aller à une certaine heure soient obligés d'aller à une autre heure ? C'est une autre question. On n'a pas voulu brider la situation de référence, mais l'on aurait très bien pu dire qu'il est inacceptable que des gens voyagent debout, et dans ce cas, on n'aurait pas dit qu'il y avait 26 millions en référence, on aurait dit qu'il y en avait 23, et par conséquent, le projet, au lieu d'en apporter 4 de plus en apportait 7 de plus. On est dans les hypothèses retenues pour le projet et dans des modèles qui sont ce qu'ils sont, mais qui sont tout à fait standard. On a pris du sur-mesure, on n'a pas innové, sinon éventuellement pour améliorer à la marge certains aspects de ces modèles, qui par ailleurs ne sont pas mis en œuvre par RFF, mais par des prestataires en ingénierie qui sont tout à fait compétents et reconnus.

**Dominique SIMON** : Il me semble qu'il y avait une autre partie dans la question sur le fait d'augmenter éventuellement la vitesse et réduire le temps, et augmenter le report modal.

**Philippe ADAM** : Je crois que dans ce type d'approches qui sont des approches relativement préliminaires, on n'est pas à 10 km/h près. C'est-à-dire, en gros, est-ce que l'on roule à 200, est-ce que l'on roule à 250, est-ce que l'on roule à 300 ? Si on roule à 260, on va gagner un petit peu de temps, peut-être, ce n'est pas sûr. On voyait bien que finalement rouler à 300 sur certaines destinations ne permettait pas de gagner de temps par rapport à 250 parce que les inter-stations sont extrêmement courtes et 250 nous paraît être une vitesse d'équilibre intéressant pour cette relation.

Par ailleurs, il y a un certain nombre de normes qui changent autour de 250 km/h, donc pour des questions de coûts ce sera des choses qu'il faudra regarder plus finement dans les phases ultérieures, mais ce ne serait pas significatif – cela on peut en être sûr – sur les trafics.

**Sylvie BARBIER** : Je voudrais tout de même faire une remarque. Lors des assises du ferroviaire qui se sont closes il y a très peu de temps, les lignes à grande vitesse ont été très sérieusement controversées et Monsieur DU MESNIL s'est exprimé avec fermeté en disant qu'à son sens les ressources financières par ailleurs pas immenses iraient beaucoup mieux à l'amélioration de l'existant.

Justement, cette amélioration de l'existant, en gardant quand même la partie Ligne Nouvelle qui est vraiment nécessaire pour dégager le Mantois, pour assurer les connexions du côté de l'Île-de-France, mais pour le reste en Normandie, nous savons tous que nous avons connu il y a quelques dizaines d'années des vitesses bien supérieures et des durées qui étaient assez intéressantes.

Quelle est la possibilité de revenir vers des durées qui, sans aller vers celles qui sont mises en avant, seraient des améliorations avec l'amélioration du réseau actuel ? Parce qu'une bonne partie du ralentissement est due à la détérioration du réseau, et aussi à une bonne partie du matériel roulant, mais pas seulement. Donc, une meilleure desserte avec des possibilités de report modal sans Ligne Nouvelle, mais beaucoup plus fine, beaucoup plus ajustée, n'obligeant pas à prendre le train d'avant parce que l'on n'est pas sûr d'arriver ou des choses

de ce genre-là, quel serait l'apport et à ce moment-là, vers quelles évaluations de fréquentation peut-on aller ? Parce qu'il y a effectivement actuellement des goulets, mais si ces goulets d'étranglement étaient supprimés du côté de l'Ile-de-France, que peut-on envisager, encore une fois, dans l'hypothèse : amélioration de l'existant ?

**Olivier GUÉRIN** : Madame BARBIER, vous précédez un peu les évènements : d'une part sur l'amélioration de l'existant, il y aura une troisième table ronde qui présentera ce qui doit être fait dans les prochaines années. D'autre part, vous le savez, il y a une expertise complémentaire qui est en cours, mais dont on ne connaît pas encore le résultat, qui vise à déterminer si – outre les points de blocage que vous avez cité, les difficultés de Paris à Mantes et la gare de Rouen, les améliorations sur la ligne actuelle – les travaux permettraient d'améliorer le temps de trajet et d'améliorer aussi la capacité des lignes. Je me permets de vous renvoyer à cette réunion ultérieure. Vous savez que notre débat évolue et il évoluera notamment avec le compte rendu de cette expertise complémentaire qui sera disponible d'ici une dizaine de jours.

**Dominique SIMON** : Le 23 janvier à Rouen.

**Jean-Damien PONCET** : Il y avait quand même dans ce qu'a dit Madame BARBIER un point sur lequel, si vous le permettez, je voudrais revenir.

On cite les temps du passé, on dit « dans le temps on allait plus vite », mais on pourrait encore le faire, il suffit d'enlever tous les trains qui gênent, on fait un Paris-Le Havre direct, et il ne mettra pas effectivement 2 h 6. On enlève tous les autres trains et on ne l'arrête pas, il y va directement, très bien, il mettra moins de 2 h 6. Voilà une première façon de faire, mais vous voyez bien que ce n'est pas possible.

**Caroline AMIEL, Europe Écologie Les Verts, Caen** : Je voudrais vous remercier pour ces débats parce que vous connaissez notre position depuis le début : on était très dubitatif sur ce projet LNPN, et finalement, je suis venue à tous les débats, j'ai écouté, je ne suis jamais intervenue, et ce soir, je suis de plus en plus convaincue que ce projet n'est pas du tout un projet raisonnable. Je voudrais reprendre deux ou trois choses qui ont été dites ce soir.

Cela a été souligné tout à l'heure, déjà, c'est-à-dire qu'avec le projet (c'est égo-centré), pour ce qui concerne les Caennais, on n'aura pas de trafic tellement augmenté au niveau des cadences de trains, on n'aura pas plus de trains par heure entre Caen et Paris. On vient d'apprendre, à ma grande surprise, que la seule solution raisonnable envisagée est de se payer un TGV qui n'ira pas à la vitesse du TGV. C'est vraiment quelque chose de formidable dans le type « je gâche l'argent public », c'est quand même quelque chose d'extraordinaire.

On a vu aussi que finalement ce projet LNPN va nous faire gagner un quart d'heure de temps sur le trajet – c'était dans les débats précédents, cela a été vu –, mais vous êtes honnêtes, vous dites les choses telles qu'elles sont et je voudrais quand même que tout le monde puisse entendre ces choses, c'est-à-dire qu'effectivement il y a de gros freins dans ce projet. Ce projet est loin d'être parfait, et il faut quand même réfléchir aux conséquences de se lancer dans un projet tel que celui-là. Les seules choses qui auraient pu être intéressantes, c'est effectivement les interconnexions avec les autres villes bas-normandes – cela a été évoqué au débat dernier, c'était très intéressant, sauf que si j'ai bien compris, toutes ces interconnexions avec les autres gares et les autres dessertes ne sont pas budgétées dans le projet LNPN, ce sera donc encore de l'argent à déboursier. Où allez-vous trouver cet argent ? C'est vraiment la question

primordiale. Je trouve cela très bien d'avoir fait ce débat, mais je pense qu'il y a beaucoup d'énergie perdue pour quelque chose qui n'est, à mon avis, absolument pas raisonnable, et je pense qu'on en a eu la démonstration au cours de ces différents débats. Je ne dis pas qu'il n'est pas nécessaire de faire ces débats-là, mais au moins que l'on en tire des bonnes conséquences.

Je vous remercie.

**Dominique SIMON** : Je vous invite à assister aux prochaines réunions avant d'arriver à la conclusion. RFF souhaitait réagir ?

**Jean-Damien PONCET** : Oui et non. C'est-à-dire que j'observe que le propos que vous tenez au sujet du caractère raisonnable ou pas du projet n'est pas celui qui a été exprimé par Europe Écologie Les Verts puisqu'ils avaient pris la peine de distinguer différentes parties dans le projet, et en ce qui concerne les parties dont la finalité essentielle, même si ce n'est pas toujours facile de dire que telle partie du projet ne sert qu'à la vitesse ou ne sert qu'à la capacité, parce que bien souvent une partie du projet sert au deux, mais en admettant même que certaines parties ne servent qu'à la vitesse, on est là dans ce qui était appelé tout à l'heure l'ambition de développement ou le pari sur le développement, et cela ne se juge pas avec les mêmes critères que le transport du passager.

Ensuite, vous avez dit une chose qui montre à quel point il est difficile de communiquer ou facile d'utiliser les arguments en les orientant légèrement : on se paie un TGV qui n'ira pas à la vitesse du TGV, mais vous avez oublié de rappeler que Monsieur Wallut a expliqué qu'il y avait deux choses. Il a expliqué que le prix des rames, si l'on faisait une rame à 250 cela ne coûterait pas forcément beaucoup moins et que la question n'est pas de savoir s'il y a l'étiquette TGV ou pas, la question est de savoir quel est le prix que l'on pourrait obtenir, et j'ai précisé, moi, que l'on n'avait jamais misé sur un prix franchement inférieur à celui d'un TGV – et cela a été simplement confirmé ce soir –, mais que l'on avait travaillé sur cette hypothèse de 250 km/h pour des questions d'insertion et d'économie sur le tracé. On n'a jamais dit que l'on n'allait pas se payer du 250 pour ne pas payer les rames à ce prix-là. Ce n'est pas vrai, on n'a jamais dit cela. Ce qui a été dit ce soir ne dément donc pas ce que l'on a dit précédemment.

**Dominique SIMON** : Y a-t-il une dernière question avant que l'on passe à la troisième partie ?

**Nicolas JOYAU, Caen** : Citoyen lambda de Caen. C'est juste pour réagir par rapport à ce qui vient d'être dit.

On a aussi appris ce soir, sauf si j'ai mal compris, d'après l'intervenant d'Alstom, que le seul matériel qui pourrait finalement répondre au cahier des charges qui reste imposé est le sien. Donc effectivement, comme vous venez de le rappeler, on ne sait pas quel prix l'on pourra obtenir, peu importe l'étiquette, par rapport à de la mise en concurrence, je ne sais pas comment cela va être géré, sachant qu'*a priori* il n'y aurait qu'un seul matériel qui puisse être optimum, mais le prix risque, lui, de ne pas être optimal si l'on a qu'un seul constructeur qui puisse répondre de manière très favorable, ou alors, j'ai peut-être mal compris l'intervention de Monsieur, à ce moment-là, peut-être pourriez-vous nous la réexpliquer.

C'était juste une réaction par rapport à cela.

**Jean-Damien PONCET** : Peut-être que Monsieur Wallut peut rajouter quelque chose, mais il faudrait quand même se souvenir que l'on n'est pas en train de l'acheter le matériel, on n'est pas en train de lancer le marché. D'ici au moment où l'on sera prêt à commander le matériel, il peut y avoir des évolutions. D'ailleurs, nous pensons qu'aujourd'hui le matériel existe probablement ou au moins potentiellement. Vous avez observé que les TGV ont déjà évolué pour tenir compte de nouvelles exigences en matière d'évacuation des gares, etc., et ces évolutions se font rapidement. Rien ne dit que d'ici quelques années, le matériel dont nous avons besoin ne se trouvera pas tout près sur une étagère.

(*Commentaire inaudible hors micro.*)

**Jean-Damien PONCET** : Cela peut être une série chez un autre constructeur.

**Dominique SIMON** : Monsieur WALLUT souhaitez-vous dire quelque chose ?

**Jérôme WALLUT** : Les procédures d'appel d'offres européennes garantissent-elles aux donneurs d'ordres publics d'acheter au meilleur prix ? Je pense qu'aujourd'hui le prix des trains est connu, l'évolution est connue, il y a des références. Si on pense que la technologie française, l'innovation qui a été faite en France, qui permet d'avoir des matériels qui optimisent les capacités de transports, donc les sillons et donc les coûts d'infrastructure pour le contribuable — on peut transporter plus de monde dans le même réseau ferré national, au lieu de doubler les voies — c'est cela l'excellence française du ferroviaire, c'est cela le modèle que l'on a qui permet aux citoyens que vous êtes de prendre un TGV à des tarifs plus intéressants qu'un TGV allemand — allez en Allemagne, vous verrez combien vous payez votre billet ICE à 250 km/h, parce qu'ils ne vont pas à 300. Il faut regarder le modèle économique, et cette équation est faite par des développements et une technologie française. Je pense que les donneurs d'ordres publics font attention depuis maintenant 30 ans à acheter au bon prix les matériels Alstom, et les matériels qui sont fabriqués par les usines Alstom, aussi bien les usines d'Alstom que leurs fournisseurs. Je ne pense pas que l'on puisse dire monopole-innovation donc monopole égal prix aberrant. Généralement, s'il n'y a pas le budget, c'est que cela ne marche pas, quelle que soit l'innovation.

**Dominique SIMON** : Il y avait une autre question.

**Lionel CROIXMARIE, Chargé de Mission au Conseil général du Val-d'Oise** : Je voudrais revenir un instant sur la gare Confluence et notamment, dans vos prévisions de trafic, j'ai bien compris que l'on parlait trains inter-secteurs et que sur les 30 millions de voyageurs cela représentait environ 1,4 million de voyageurs supplémentaires par rapport à la situation de référence, si j'ai bien compris la façon de calculer. Je voulais savoir si vous aviez pu extraire, en quelque sorte, la capacité contributrice du territoire de confluence Seine-Oise dans le taux de remplissage de ces trains, et donc la capacité contributive des voyageurs de ce territoire sur l'économie du projet, son taux de rentabilité, et donc l'intérêt *in fine* qui pour nous n'est plus à démontrer de cette levée d'option de gare.

Merci.

**Jean-Damien PONCET** : Non, on ne l'a pas encore fait parce que là on est dans l'environnement périurbain francilien et les voyageurs qui ont besoin d'aller prendre des TGV vers d'autres régions auront à terme la solution supplémentaire qui leur sera proposée par l'arrêt de la Ligne Nouvelle dans cette gare nouvelle, mais cette solution restera en concurrence avec d'autres solutions qui sont soit d'aller tout simplement prendre un train

dans une gare intra-muros à Paris, soit de se rendre à Roissy par la correspondance avec le métro du Grand Paris Express à La Défense et donc ce sera une solution complémentaire, la troisième ou peut-être la quatrième, et la façon dont elle sera adoptée par les usagers va dépendre de sa propre performance ; or, aujourd'hui, comme vous le savez, on n'a pas complètement et ce ne sera pas fini d'étudier à la fin du débat, mais il faut encore réfléchir à l'implantation de la gare. En admettant même que ce choix soit fait, il faut encore voir ensuite comment, du coup, on se raccorde vraisemblablement à la Grande Ceinture pour aller rejoindre Roissy et en l'espèce, si c'est la Grande Ceinture, quels seraient les aménagements sur cet itinéraire qu'il conviendrait de prévoir pour qu'il soit plus performant.

Il y a encore un certain nombre d'hypothèses à prendre sur la performance de cette solution pour pouvoir dire combien d'usagers l'adopteront.

**Dominique SIMON** : Merci. Vous souhaitez intervenir, et ensuite nous passons à la dernière partie.

**Un intervenant** : Juste un mot sur la question financière. Je comprends qu'elle interroge, mais entre le projet de Ligne Nouvelle qui certes a un coût, de toute façon ce qu'il faudrait faire pour que nous ayons une ligne qui soit sûre, plus rapide, confortable pour relier Caen à Paris, la différence ne serait pas énorme. Tout le monde dit Mantes-Paris, c'est indispensable, et c'est vrai que c'est indispensable, c'est pratiquement la moitié du coût du projet, c'est 5 milliards d'euros. Quand Monsieur BUSSEureau était venu en Basse-Normandie, il nous avait proposé de faire le Mantois, plus d'améliorer la voie actuelle, avec un shunt à Évreux et à un shunt à Bernay pour que nos trains soient un petit peu plus rapides, on arrivait à peine à 1 h 30 à l'époque dans la proposition, mais ce projet-là, entre le Mantois et ce qu'il fallait faire sur la voie, c'était à plus de 6 milliards d'euros. Il n'y avait pas la gare de Rouen et il n'y avait pas ce qu'il faut faire de toute façon pour aller au Havre. Donc, si l'on met cela bout à bout, les différences sont bien moindres que ce que l'on veut mettre en avant pour faire peur au projet. Et c'est une ligne qui est pour 80, 100 ans peut-être. Donc, il faut faire attention.

Quand on est dans des investissements comme celui-là, la vraie question est : est-ce utile ou pas ? Vaut-il mieux avoir une Ligne Nouvelle pour un projet à 80 ans ou quelque chose qui soit peut-être un peu plus économique, mais qu'il faudra refaire de toute façon à un moment donné parce que cela ne répondra pas aux besoins qu'il nous faut regarder à 80 ans. Je crois qu'il y a une vraie question d'anticipation et la question du prix, même si aujourd'hui on est en période de crise et que tous ces problèmes-là se posent ; mais quand on est sorti de la guerre en 45 et qu'il a fallu faire des projets de ce type, la France était peut-être dans un état encore plus compliqué qu'elle ne l'est aujourd'hui. On est sur des grands projets, il faut regarder à long terme et non pas avoir une courte vue sur ce sujet.

#### LE RÉSEAU EXISTANT

**Dominique SIMON** : Merci. De toute façon, nous aurons l'occasion de reparler de tout cela lors des réunions à la fois sur le financement et la rentabilité du projet et sur l'expertise complémentaire, mais l'on va s'interroger tout de suite sur ce qui se fait déjà en ce moment sur le réseau existant.

J'appelle Madame CHINZI et Monsieur DUBOS à venir nous expliquer ce qui se passe.

**Sandrine CHINZI** : Bonsoir à tous. Je suis Sandrine CHINZI, Directrice régionale Haute et Basse Normandie, je me suis déjà présentée tout à l'heure, et Yannick DUBOS qui est chargé des projets d'investissements au niveau de la région.

RFF au niveau régional s'occupe du réseau existant. On est donc plutôt là pour vous présenter ce qui se fait sur l'ensemble du réseau existant et pas du tout sur la Ligne Nouvelle, puisque ce sont nos collègues parisiens.

#### Quelques petits rappels sur les caractéristiques de notre réseau

C'est un réseau qui est assez ancien puisqu'il date du XIXe siècle, il a plus de 160 ans, et il est évidemment loin d'être neuf, il nécessite un grand nombre de travaux pour pouvoir le mettre en qualité de circulation.

En termes de dimension, c'est un réseau important : 1 450 km de lignes exploitées, 40 % sont électrifiées et la moitié de l'ensemble est à double voie. Ce sont vraiment les caractéristiques très factuelles.

Ce réseau se décompose en deux axes structurants : un sur la Haute-Normandie et un autre sur la Basse-Normandie. Les axes structurants c'est Paris-Le Havre sur la Haute-Normandie et sur la Basse-Normandie, c'est Paris-Cherbourg, donc on est autour de ces deux axes structurants que vous voyez en rouge sur la carte. Autour de ces deux axes structurants chacun sur une région administrative, on a les axes régionaux et inter-régionaux qui figurent en orange sur la carte ; et un certain nombre de lignes dédiées fret qui sont les parties vertes de la carte, et enfin, dans les parties bleues, quelques axes du réseau secondaire voyageurs. Voilà un peu la composition actuelle de notre réseau en Haute et Basse-Normandie, en tout cas pour le réseau qui a été réalisé au XIXe siècle.

En termes de caractéristiques d'infrastructure, vous avez les chiffres devant vous. Rien de très particulier en termes de gares et de haltes : 55 gares, 70 haltes à peu près, 85 postes d'aiguillage, tout cela est assez classique ; près de 1 400 ponts rails, un peu plus de 500 ponts route. Tout cela, ce sont de grandes caractéristiques que l'on retrouve assez régulièrement sur nos autres parties du territoire national.

Là où l'on a une particularité en Normandie, c'est le nombre de tunnels et surtout le kilométrage : 36 tunnels, 28 km, on se situe au niveau de la deuxième région de France en dimension de kilométrage de tunnels, c'est une caractéristique, évidemment, que les spécialistes de l'urbanisme et de l'aménagement connaissent bien compte tenu de la configuration de notre territoire avec des dénivelés importants, et donc des ouvrages d'art de ce type.

La deuxième caractéristique concernant ces tunnels, c'est que ce sont des tunnels qui ont été construits par les Britanniques avec des processus de construction de leur domaine qui sont des tunnels en briques, et les tunnels en briques ont des durées de vie qui ne sont pas aussi performantes que les conceptions françaises et qui nécessitent de faire des travaux de maintenance et de renouvellement beaucoup plus importants, non seulement en nombre, mais aussi en durée puisque quand on croise la caractéristique de ces tunnels et leurs longueurs cela occasionne des travaux très importants pour pouvoir les mettre en état de qualité. Quand vous voyez la date de notre réseau, évidemment on arrive sur des durées de vie qui sont quand même très avancées et qui occasionnent l'importance des travaux que nous réalisons.

Je passe la parole à Yannick DUBOS qui va vous expliquer un peu plus en détail ce que l'on fait actuellement sur le réseau existant.

**Yannick DUBOS, Chef du SPI (Service des projets et d'investissement) RFF :**  
Bonsoir. Je vais d'abord expliciter un petit peu plus précisément tous les investissements qui auront été réalisés depuis 2008 jusqu'en 2014, d'abord à travers une synthèse que je vous présente ici sur un tableau, et puis on détaillera un petit peu plus les investissements axe par axe pour démontrer l'ampleur de l'ensemble des travaux qui auront été réalisés d'ici cette période.

Les travaux que l'on réalise aujourd'hui sur le réseau sont rassemblés autour de deux grandes familles : la maintenance et le développement.

### La maintenance

La maintenance concerne l'entretien courant, plus un entretien un peu plus spécifique que l'on appelle modernisation du réseau, mais qui consiste en un changement de tous les composants tels que le rail, les traverses, le ballast, mais aussi tout ce qui est composant électrique, dans tous les systèmes qui sont explicités un peu plus haut sur la diapositive, donc la voie, les plateformes, les ouvrages d'art, les télécommunications, les installations de signalisation, etc.

Ces composants ont des durées de vie limitées. Par exemple, pour la voie, on doit intervenir suivant l'utilisation de cette voie et le type de matériel, si ce sont des traverses en bois ou en béton, entre 25 et 50 ans, donc on doit y revenir régulièrement. C'est la même chose pour tous les systèmes électriques, les systèmes de télécommunication qui deviennent obsolètes. Ces dépenses que l'on retrouve année après année sont repérées sur le graphique en rouge. Ce sont toutes les dépenses qui sont essentiellement financées par Réseau Ferré de France et qui concernent des systèmes qui sont remplacés régulièrement.

### Le développement

Ensuite, on a des opérations de développement qui sont repérées en bleu dans le graphique et qui sont le résultat d'opérations qui sont développées avec nos partenaires, et en particulier les partenaires que sont la région et l'État à travers les contrats de plan État/Région, pour lesquels ils donnent une participation financière relativement importante.

On a un contrat de plan État/Région pour la Basse-Normandie et un contrat de plan État/Région pour la Haute-Normandie qui représentent des investissements durant 7 ans. Cela représente 140 millions d'euros pour la Basse-Normandie, et 200 millions d'euros environ pour la Haute-Normandie.

Au total, on aura finalement investi sur le réseau entre 150 et 250 millions d'euros par an pendant cette période avec une tendance à la croissance qui reflète bien l'effort que fait aujourd'hui RFF sur la modernisation du réseau, c'est-à-dire le changement des composants de chaque réseau pour palier un état qui devenait quelquefois critique, soit au total un peu plus de 1,3 milliard d'euros sur 7 ans, ce qui est considérable. Donc 1 milliard d'euros de maintenance et 320 millions d'euros de développement.

*Quelques exemples de coûts qui illustrent un peu ces sommes relativement importantes :*

- changer 1 km de voie en moyenne sur le réseau national, il faut compter 1 million d'euros ;
- électrifier une voie, il faut compter 1,2 million d'euros par kilomètre ;
- supprimer un passage à niveau, il faut compter entre 5 et 10 millions d'euros quand on fait un ouvrage d'art ;
- mettre un ascenseur sur des quais, pour rendre accessible une gare, il faut compter 250 000 euros par ascenseur ;
- faire des rehaussements de quai, il faut compter 2 à 3 000 euros par mètre linéaire, sachant que dans une gare il y a plusieurs centaines de mètres linéaires.

Tout cela représente quand même des investissements et des coûts importants, les investissements que l'on aura réalisés entre 2008 et 2014 sur le réseau normand.

Je vais décliner l'ensemble des lignes, les axes structurants et régionaux, nationaux, ainsi que les axes secondaires.

✓ Sur Paris-Le Havre

Sur Paris-Le Havre, on a énormément de tunnels à entretenir, donc entre 2008 et 2014, on aura entretenu tous ces tunnels et tous ces ouvrages d'art sur l'ensemble de la ligne. Évidemment, on pourra le décliner et le développer un petit peu plus tard. Cela a des conséquences sur la circulation parce que régénérer un tunnel, cela veut dire faire en sorte que les briques ne tombent plus sur la voie, cela demande des moyens assez conséquents et cela perturbe assez fortement les circulations.

Ensuite, vous avez aussi des travaux dits de régénération de voies, c'est-à-dire que l'on rénove la voie, le ballast, les traverses et les rails qui se font sur l'ensemble de la ligne.

On a aussi des travaux de signalisation puisque les circulations sont tributaires de la bonne marche des signalisations qui sont de plus en plus sensibles plus il y a de trafic sur la ligne.

Une suppression de passage à niveau.

Au total, cela représente 250 millions d'euros entre 2008 et 2014, sachant que j'ai représenté ici l'essentiel des opérations, mais pas toutes les opérations qui ont été réalisées pendant cette période.

✓ Sur Paris-Cherbourg

C'est un axe qui a été modernisé en 96, électrifié, avec des tronçons dont la vitesse a été augmentée et portée à 200 km/h. Sur cet axe, on a aussi un certain nombre de tunnels que l'on va régénérer d'ici 2014.

On a aussi réalisé des rénovations de voies sur l'ensemble du tronçon. Ce n'est pas l'ensemble du tronçon, ce sont des parties de tronçons qui étaient un peu plus usées que les autres.

Au total sur Paris-Cherbourg, cela aura été 100 millions d'euros qui auront été dépensés pendant cette période.

✓ Sur le réseau régional structurant et sur les lignes secondaires



Là, c'est un peu plus diffus avec un peu moins de visibilité, néanmoins, on peut quand même remarquer des efforts importants qui auront été réalisés en liaison avec le Conseil régional et l'État sur la ligne Caen-Rennes. On devrait terminer complètement ce tronçon d'ici 2014.

Cela aura été un peu plus de 100 millions d'euros qui auront été investis sur cet axe.

On peut aussi parler du tronçon Paris-Granville sur lequel on a fait quelques investissements récemment, mais qui a fait aussi l'objet d'une modernisation des composants dans les années 90, et des investissements un peu plus dédiés au fret, en particulier à travers la remise en état de ligne Serqueux-Gisors et tous les travaux qui sont liés aux ports du Havre et de Rouen.

Au total, sur les lignes régionales on aura investi 300 millions d'euros, et pour le fret, 250 millions d'euros, ce qui n'est pas neutre.

*Cette diapositive est là pour illustrer un peu ce qu'est un chantier ferroviaire.*

On peut concevoir assez facilement que les travaux sont incompatibles avec les circulations ferroviaires. À partir du moment où vous faites des travaux sur la voie, vous ne pouvez pas faire passer de trains. Ce qui est un peu différent de ce que l'on peut voir en matière de routes, sur lesquelles on a un petit plus de latitude pour dévier les circulations. Sur le rail, le réseau étant beaucoup moins dense, on ne peut pas très facilement dévier des circulations. Pendant que l'on intervient sur la voie, on ne peut pas faire passer de circulation.

*Quelles sont les conséquences ?*

On fait essentiellement les travaux de nuit pour ne pas perturber les circulations voyageurs essentiellement sur les lignes les plus chargées, et particulièrement en heure de pointe, ou alors quand ce sont des lignes un petit peu moins chargées, on essaie de les faire en lignes fermées, c'est-à-dire que pendant ce temps-là, il n'y a pas de circulation du tout et cela peut aller sur plusieurs mois. C'est ce qui se passe actuellement sur la ligne Caen-Le Mantois.

Pendant que l'on fait des travaux, on n'a pas de circulation. Bien évidemment, cela a une conséquence : on doit planifier les travaux suffisamment longtemps à l'avance pour que les circulations soient prévues en adéquation avec ces travaux. C'est pour cela que l'on a une concertation permanente avec les entreprises ferroviaires et les autorités organisatrices de transport pour limiter les impacts sur les circulations et pour les prévoir le plus longtemps possible à l'avance.

Pour illustrer les travaux qui sont réalisés, la première diapositive en haut à gauche n'est pas une grue en lévitation, mais une grue que l'on a essayé d'amener de l'autre côté de la voie Paris-Le Havre pour passer au-dessus des caténaires, pour creuser un chemin d'accès pour les ascenseurs. Cela il faut le faire le soir au début des travaux et le matin avant la fin des travaux, et cela tous les jours. On comprend bien que le coût des travaux en est relevé d'autant.

Ensuite, vous avez deux images, à droite, qui illustrent ce que l'on travaille tout de suite sur l'ensemble des tunnels normands. On projette du béton pour faire une coque en béton et éviter que les briques soient mises à nu et ne tombent.

La diapositive à gauche illustre un renouvellement de voie. Là, bien évidemment, pendant que l'on fait un renouvellement de voies, on ne peut pas faire passer de trains.

Tout ce que l'on a développé jusqu'à présent ce sont des travaux qui améliorent le confort en ligne et la régularité des circulations voyageurs aujourd'hui qui contribuent au confort du voyageur, mais aussi ce que l'on pourrait appeler le confort du fret, ce qui permet de faciliter le passage du fret.

Il n'y a pas uniquement des travaux en ligne, il y a aussi des investissements dans les gares, pour améliorer le confort dans les gares, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, mais aussi l'ensemble des voyageurs. Les gens sont maintenant chargés en valises, etc., donc il faut faciliter leur trajet à travers les gares. Tout cela nécessite une mise aux normes en termes d'accessibilité de l'ensemble des gares. On n'est pas physiquement très avancés en termes de réalisations finies et terminées sur la Normandie, on a cinq gares qui sont terminées et mises aux normes en accessibilité. En revanche, on a un schéma directeur d'accessibilité qui est développé avec les deux régions, la Haute et la Basse-Normandie, qui font l'objet aujourd'hui d'études et de financements importants.

Là, vous voyez l'ensemble des gares qui sont prévues être mis en accessibilité d'ici 2014, mais compte tenu de l'importance du réseau et du nombre de gares, il faut bien exercer des priorisations et c'est le schéma directeur qui le démontre et le met au point. L'ensemble des gares qui sont illustrées ici en vert seront d'ici 2014 mises aux normes en termes d'accessibilité, 130 millions d'euros au total sont prévus d'ici 2014.

Après 2014, on s'attaquera aux gares qui restent à réaliser et qui sont en orange sur la carte. On a donc 21 gares en cours dans le cadre des schémas directeurs d'accessibilité et 17 au-delà de 2014. Les coûts sont aussi relativement importants. On peut noter que cela peut aller, en tout cas localement, de 1 million à 7 millions d'euros. Pour information, la gare de Bréauté-Beuzeville sur la ligne Paris-Le Havre aura coûté 2,5 millions d'euros et la gare de Caen qui sera mise en accessibilité d'ici 2013 aura coûté 7 millions d'euros.

Voilà pour ma présentation sur l'ensemble des travaux qui auront été réalisés d'ici 2014 sur le réseau existant.

**Dominique SIMON** : Merci beaucoup.

**Philippe ADAM** : Juste pour conclure et pour dire simplement que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne préempte pas ce qui se passe sur le réseau existant. Vous avez vu qu'il y a des choses importantes qui se passent, qui se sont passées et qui se passeront encore, et bien sûr la Ligne Nouvelle Paris-Normandie vient s'insérer dans ce réseau qui est maintenu et qui sera maintenu.

Il y a aussi d'autres améliorations du paysage ferroviaire qui vont apparaître, j'en dis juste deux mots, avec du matériel nouveau qui a été commandé par les régions, donc du matériel Régiolis et d'autres améliorations qui dépendent des autorités organisatrices dont on peut éventuellement parler si vous le souhaitez. L'idée était bien de montrer ce que le réseau actuel permet et comment il va se développer.

**Dominique SIMON** : Je vois qu'il y a tout de suite une question. Donc on entame notre dernière session de questions. On va commencer par Monsieur.

**Jean-Claude DATIN** : Pourrait-on revoir le dernier transparent ? Je suis très intéressé, cela correspond à mon intervention un peu brutale de tout à l'heure, et cela apporte en

grande partie une réponse. Cela m'intéresse de revoir et de commenter votre premier transparent si cela est possible, où l'on a les coûts de maintenance et de développement.

Ce que l'on constate c'est que l'on a des budgets qui ont stagné de 2008 à 2011, donc c'est le passé, c'est l'existant. On voit des courbes qui augmentent fortement pour le futur, donc pour l'instant ce n'est que du projet.

Ma deuxième observation est que si les projets de développement sont crédibles, c'est parce que la partie rouge de maintenance est en assez forte diminution en particulier sur l'année 2014. Comment explique-t-on cette diminution sensible de 2014 alors que l'on a de fortes augmentations dans les périodes précédentes, car si cette diminution n'est pas crédible, je crains fort que les projets de développement ne soient pas crédibles.

**Dominique SIMON** : Merci.

**Yannick DUBOS** : D'abord une petite remarque. Ce graphique traduit la consommation en termes de crédits, c'est-à-dire que cela traduit la vie des chantiers, des travaux. Ce n'est pas du tout l'engagement. C'est-à-dire que l'on ne va pas engager un chantier de 10 millions d'euros, on ne va pas comptabiliser, en 2011, 10 millions d'euros. Un chantier va consommer ces 10 millions d'euros durant plusieurs années. C'est ce que traduit ce graphique.

Ce graphique traduit aussi ce qui est la programmation physique des travaux. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a une programmation qui est certes régionale, mais qui s'insère dans un arbitrage et un schéma national. C'est-à-dire qu'il y a des arbitrages qui sont réalisés régulièrement entre les régions et qui font d'une manière globale osciller, année après année, les investissements consentis dans chacune des régions, mais cela ne veut pas dire que globalement l'investissement ou la rénovation baisse sur l'ensemble du réseau.

On peut quand même noter que la tendance globale reste à la hausse en Normandie, sachant que finalement on doit aussi, comme je l'ai dit tout à l'heure, tenir compte du fait que ces travaux perturbent les circulations et donc on atteint un certain niveau où il ne faut pas faire trop de travaux, sinon on perturbera trop les circulations. C'est-à-dire que je ne peux pas faire trois tunnels à la fois à la suite parce que ces trois tunnels généreront des limitations de vitesse importantes. Quand on fait des travaux dans un tunnel, on passe à 40 km/h, si le tunnel fait 2 km, vous traduisez que cela fait une grosse limitation de vitesse. Si vous faites des travaux dans une gare pendant que l'on fait des bordures de quais, pendant toute la durée des travaux vous aurez des limitations de vitesse. Tout cela fait que ce n'est pas seulement une limitation des crédits qui fait que l'on a des arbitrages, cela existe bien sûr puisque l'on ne peut pas mobiliser une infinité de crédits sur l'ensemble de ces travaux, mais physiquement il n'est pas forcément possible de faire ces travaux à la suite l'un de l'autre. Il y a une certaine limite qui existe pour réaliser ces travaux et c'est ce que traduit cette programmation qui se traduit par des travaux physiques sur le terrain.

**Jean-Claude DATIN** : Ma question est : pourquoi la baisse en 2014 ?

**Jean-Damien PONCET** : Il n'y a pas de raison que cela soit régulier. Votre préoccupation en fait est de dire « vous dites que cela va baisser, mais cela ne devrait pas baisser, et du coup, si cela ne baisse pas, il n'y aura pas les investissements bleus. » Je vous arrête tout de suite, ce n'est pas les mêmes financements, ce n'est pas les mêmes clauses de financements, de même que j'ai dit à plusieurs reprises dans les réunions qu'un investissement tel que la LNPN, du point de vue de RFF en tout cas, doit trouver sa contrepartie à travers des péages et

par conséquent la partie de RFF dans cet investissement ne grève en rien ces capacités à part ailleurs maintenir ou renouveler le réseau.

Quand je dis qu'il n'y a pas de raison que ce soit pareil tous les ans, je prends un exemple : pour faire la rénovation de certains tunnels en approche de l'Ile-de-France, parce que précisément si on rénove ces tunnels on n'arrive plus à faire passer les trains, il faut d'abord avoir fait l'itinéraire Serqueux-Gisors pour que les trains de fret la nuit puissent passer sur cet itinéraire. Vous voyez bien que du coup il y a un enchaînement des choses qui fait qu'à une certaine année on est en mesure de faire certains travaux, alors que l'année précédente on n'était pas en mesure de le faire. Ce n'est pas un rythme nécessairement régulier.

*(Intervention hors micro inaudible.)*

**Dominique SIMON** : On vient de vous expliquer pourquoi ce n'était pas forcément régulier. Une question devant ? Y a-t-il d'autres questions ?

**Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados** : Je voudrais faire une intervention un peu plus générale sur ce thème de trafics et dessertes, qui est le thème qui nous réunit ce soir, en rappelant tout d'abord quelles sont les fonctionnalités que nous assignons à ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Pour nous, dans le Calvados et en Basse-Normandie, c'est d'abord améliorer dans la durée le temps de parcours entre Paris et Caen, avoir un temps de parcours autour de 1 h 15 et améliorer sensiblement le temps de parcours entre les villes normandes et notamment entre Rouen et Caen. Cela, c'est pour la durée du transport. L'autre point auquel nous attachons beaucoup d'importance est celui du développement du fret.

Par rapport à tous ces éléments, nous nous étions positionnés au début du débat public sur le scénario A qui nous semblait à l'époque le scénario le plus à même de répondre aux fonctionnalités que nous avons mise en évidence, d'abord parce qu'il permettait une liaison entre Caen et Rouen en 45 minutes ce qui est un temps de parcours inégalé. Et puis, début décembre, est arrivé dans le débat un nouveau scénario que vous avez appelé le scénario AB. À titre personnel, je considère que c'est plutôt le scénario BA puisqu'il ressemble plus au scénario B qu'au scénario A, mais c'est un point de détail. Toujours est-il que nous avons réfléchi sur ce sujet, et il nous semblerait que tout compte fait ce scénario pourrait être acceptable sous certaines conditions. Pourrait être acceptable pourquoi ? Parce qu'il répond aux fonctionnalités que je viens d'évoquer en dégradant de façon modeste la liaison Caen-Rouen en l'amenant à 52 ou 53 minutes par rapport aux 45 minutes, mais à certaines conditions et ces conditions s'imposent avec force ; et là, on rejoint le thème de dessertes qui nous rassemble ce soir. Nous n'accepterons ce scénario AB qu'à la condition que la desserte d'Évreux se fasse via une Gare Nouvelle située sur l'infrastructure nouvelle.

Pourquoi ce point qui peut paraître un peu sorti du contexte ? Parce que la liaison entre Paris et Caen se fera à la fois par des trains directs et par des trains semi-directs. Les trains directs, pas de problème, ils prendront l'infrastructure nouvelle, mais un train semi-direct Paris-Évreux-Bernay-Lisieux-Caen s'arrêtera d'abord à Évreux et si Évreux n'est pas desservie par une Gare Nouvelle qui permet ensuite aux trains de repartir sur la voie nouvelle, alors les trains semi-directs pour la Basse-Normandie prendront la voie nouvelle jusqu'à Évreux et ensuite feront de l'omnibus Évreux- Bernay-Lisieux et Caen avec plusieurs questions : quid du temps de parcours qui pour le coup ne sera pas de 1 h 15, mais plutôt de 1 h 45 parce

qu'après, on sera sur une voie qui n'a pas les mêmes caractéristiques et n'offre pas les mêmes perspectives de temps de parcours ? Quant est-il également du financement de cette infrastructure nouvelle qui sera payée par RFF au prorata des péages qu'il pourra récolter ? S'il y a peu de trains qui circulent sur l'infrastructure nouvelle après Évreux, peu de péages seront récoltés et comment financera-t-on cette infrastructure ?

Ce n'est pas encore un point de vue officiel, c'est une réflexion personnelle que je livre. Le scénario AB peut-être, mais à des conditions bien précises.

**Dominique SIMON** : Merci. Il y avait une demande d'intervention ?

**Patrick MOREL, Conseil régional de Basse-Normandie** : Je voulais revenir sur ce que j'entends depuis plusieurs débats : c'est plus de 10 milliards pour gagner un quart d'heure. Je crois qu'il faut quand même remettre les vrais chiffres en perspective. Certes, c'est un projet coûteux, tout le monde en convient, mais l'enjeu n'est pas de gagner un quart d'heure. Je rappelle qu'aujourd'hui le temps moyen de parcours des trains Paris-Caen directs, c'est 1 h 55, et l'on parle beaucoup de 1 h 47 qui concerne un train de milieu de journée, qui n'est pas du tout symptomatique de la réalité des choses.

D'autre part, si l'on prend les heures de pointe et la régularité des trains ou l'irrégularité des trains Paris-Caen, on est plus près de 2 h que 1 h 55. Donc la réalité du gain de temps que propose le projet, c'est entre 40 et 45 minutes, c'est-à-dire plus d'un tiers du temps aujourd'hui des trains Paris-Caen. Je crois qu'il faut le rappeler parce qu'autrement on déforme totalement les enjeux du projet.

Le deuxième élément : ces 40 à 45 minutes profitent à l'ensemble du réseau bas normand. Je rappelle que Cherbourg aujourd'hui est à 3 h, 3 h 15 de Paris, c'est-à-dire est pratiquement plus loin de Paris que de Marseille, sauf que Cherbourg est à 371 km de Paris et Marseille à plus de 860. Ce qui pose aussi un problème et si l'on est convaincu qu'il faut rester dans cette situation, je pense que Cherbourg n'est pas prêt de s'en sortir.

Il y a donc aussi un enjeu pour l'ensemble du réseau bas normand. Si effectivement on ne prend que la partie du projet qui semble faire consensus, c'est-à-dire Paris-Mantes et la gare de Rouen, on dépense 6 milliards d'euros et on gagne moins de 5 minutes. Il faut donc aussi rapporter cela en termes de gain de temps – il n'y a pas que les gains de temps, mais c'est tout de même important ; 6 milliards d'euros pour moins de 5 minutes et un peu plus de 10 milliards pour gagner trois quarts d'heure, on n'est pas dans les mêmes enjeux. Il faut donc bien aussi le rappeler. Je rappelle aussi que gagner 5 minutes, c'est-à-dire sur Paris-Caen, descendre les temps à 1 h 50, c'est-à-dire faire moins bien qu'en 1970, cela interroge aussi sur les enjeux. Est-on aujourd'hui prêt à mettre 6 milliards pour se retrouver dans les temps de parcours de 1970 ?

Je souhaitais intervenir parce qu'il faut tout de même remettre un peu ces perspectives et faire attention quand on parle du quart d'heure gagné pour 10 milliards. On n'est pas du tout dans cet enjeu-là aujourd'hui, on est dans un enjeu beaucoup plus ambitieux.

**Sylvie BARBIER** : Juste une remarque. Si j'ai posé ma question tout à l'heure, ce n'est pas du tout parce que j'ignore qu'il y a une réunion le 23 janvier, mais parce que toute la réunion laissait penser qu'il n'y avait qu'une seule solution, la LNPN, et que sorti de là on ne pouvait absolument pas envisager une évolution du réseau ferroviaire et des dessertes. C'était donc à dessein, et ce que je viens d'entendre me confirme que l'on ne peut pas s'enfermer dans ce

schéma. Monsieur vient de dire carrément qu'on ne pouvait absolument gagner que 5 minutes à travers d'autres solutions que la LNPN. Je pense très fortement que l'on va arriver à des chiffres sensiblement différents d'une part, et que d'autres par, encore une fois, l'objectif n'est pas d'assurer essentiellement une plus grande rapidité entre métropoles, mais la desserte fine du territoire pour l'ensemble des populations. Et en prévoyant une évolution économique et sociale qui ne se ferait pas sur les schémas actuels, lesquels arrivent à bout de souffle, mais au contraire, sur une relocalisation et une diversification forte du fonctionnement économique de nos territoires qui nécessitent autre chose que d'aller de métropoles à métropoles ; et d'ailleurs, ces métropoles, il se pourrait bien, en tout cas la plus grande d'entre elles qui est Paris, qu'elles reviennent à d'autres flux et que l'on revienne vers la province pour retrouver une qualité de vie que l'on n'a pas quand on fait des trajets longs, même lorsqu'ils sont un petit peu écourtés.

**Dominique SIMON** : S'il n'y a pas d'autres questions ou interventions, il me reste à clore cette soirée en remerciant l'ensemble des intervenants qui nous ont apporté leurs éclaircissements, en vous invitant à nous rejoindre pour les prochaines réunions. La prochaine, le 10 janvier au Havre, au Docks Café et non pas où cela a été indiqué avant. On y parlera justement du fret, du transport de marchandises.

Venez à Évreux le 12 pour parler de l'agriculture et de l'environnement, et le 17 à Paris pour parler de financement et rentabilité du projet, et le 23 janvier – je ne doute pas que Madame BARBIER sera là - pour entendre parler de l'expertise complémentaire qui a été commandée par la CNDP.

Je vous souhaite une bonne soirée, je vous dis à bientôt.

*(Fin à 22h15).*