

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

« ATELIER EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE »

Rouen, le 23 janvier 2012

La réunion est animée par Olivier Guérin, président de la CPDP, en présence de Pierre-Gérard Merlette et Marie-Françoise Cornieti, membres de la commission.

Olivier GUERIN rappelle que la Commission nationale a décidé de réaliser cette expertise complémentaire suite à la demande des élus des groupes Europe-Ecologie-Les Verts des trois régions concernées par le débat. Réalisée par le cabinet BG, cette étude a porté sur

- la nature et le chiffrage des travaux de modernisation des lignes Rouen-Le Havre et Rouen-Caen, tels que celles-ci permettraient une vitesse de 200 à 220 km/h
- le chiffrage des « shunts » mentionnés dans le Plan Bussereau au sujet de la ligne Mantes-Caen ;
- Le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre.

Les sections de la LNPN qui font consensus, Paris-Mantes et la gare nouvelle de Rouen, n'entrent pas dans le champ de cette étude.

Présentation de l'expertise complémentaire

Guillaume de TILIÈRE, Cabinet BG, présente les résultats de l'expertise complémentaire. Il rappelle que, à la différence de la LNPN, l'objectif de temps de parcours a été considéré comme secondaire dans cette étude. L'étude s'est attachée à vérifier la possibilité de parvenir au même schéma de desserte que la LNPN en se basant uniquement sur l'infrastructure actuelle (à laquelle sont ajoutés les « shunts Bussereau, la réouverture d'Evreux-Louviers, et des aménagements ponctuels destinés à résoudre les problèmes de capacité).

En matière de temps de parcours, le scénario alternatif propose des gains intéressants sur certaines liaisons, la LNPN restant beaucoup plus performante sur d'autres (les liaisons entre les villes normandes notamment).

En termes d'investissements, le coût du scénario alternatif compterait certaines des mesures prévues au programme SNCF de 1998 et non encore réalisées, les « shunts Bussereau » et les raccordements au contournement sud de Mantes et à la gare de Rouen-Saint-Sever. Ces investissements s'élèvent à :

- Mantes-Rouen : 960 millions d'euros (dont 55 millions programmés jusqu'en 2015) ;
- Mantes-Caen : 1,2 milliard d'euros (dont 930 millions pour les « shunts Bussereau »). 40 M€ sont déjà programmés
- Rouen-Caen : 163 millions d'euros (dont la moitié liée à l'électrification) ;

- Evreux-Louviers : 397 millions d'euros, dont 237 millions pour la fermeture des passages à niveau ; la réouverture de cette ligne risque de poser des problèmes d'acceptabilité ;
- Rouen-Le Havre : 872 millions d'euros, essentiellement dus au raccordement nord à Saint-Sever.

L'étude a aussi permis de vérifier que le contournement de Mantes s'avère, selon Guillaume de TILLIERE, indispensable.

En Normandie, le scénario alternatif coûterait donc 3,56 milliards d'euros, contre 6 à 9,5 Mds € pour la LNPN.

Le scénario alternatif voit certaines correspondances se dégrader par rapport à la LNPN, concernant notamment les liaisons Fécamp-Gravenchon, Yvetot-Caudebec, Louviers et Brionne depuis Oissel et Serquigny-Louviers depuis Evreux. Le reste des nœuds de correspondance (Bernay, Rouen, Malaunay, Lisieux, Caen, Bayeux) fonctionnerait correctement. Pour Guillaume de TILLIERE, le scénario alternatif propose donc un système de correspondances satisfaisant.

Le scénario alternatif implique un coût d'investissement et un impact territorial moindres que dans le cas de la LNPN.

En revanche, le mélange de trains omnibus avec des trains rapide sur la ligne classique maintient une certaine complexité dans la gestion du réseau, certains trains devant être ralentis pour permettre l'insertion de tous les sillons.

Le coût des « shunts Bussereau », 930 M€, paraît élevé au regard des gains de temps de parcours qu'ils permettent (10 minutes).

Guillaume DE TILLIERE insiste sur le fait que LNPN et scénario alternatif reposent sur des objectifs différents. Ce dernier mériterait d'être approfondi pour traiter certains problèmes apparus au cours de l'étude (ligne nouvelle sur les sections à forte mixité, déviations de la ligne Evreux-Louviers au droit des agglomérations, remise en question éventuelle des « shunts Bussereau », etc.).

Echanges avec la salle

Guillaume BLAVETTE, Militant écologiste, s'interroge sur le débouché nord-ouest de l'éventuelle gare Saint-Sever dans le cadre du scénario alternatif, compte tenu des contraintes géologiques du passage sous la Seine.

Guillaume de TILLIERE indique que la ligne se raccorderait au nord de l'agglomération, avant la bifurcation entre Dieppe et Le Havre. L'expertise complémentaire a ainsi chiffré la réalisation d'un tunnel de 5 km jusqu'au niveau de Maromme. Ce tracé serait différent dans le cas de la LNPN, qui prévoit de bifurquer vers l'Ouest immédiatement après la traversée de la Seine.

Philippe ANNE, Urbaniste à Mont-Saint-Aignan, demande des précisions sur le temps de parcours entre Rouen et Paris-Saint-Lazare. Il demande une distinction des coûts du tunnel sous-fluvial, du raccordement jusqu'à Maromme et de la gare de Saint-Sever.

Guillaume de TILIÈRE indique que le temps de parcours Rouen-paris est de 59 minutes avec le scénario alternatif, contre 52 minutes ou moins avec la LNPN.

Concernant les investissements, il chiffre les aménagements de Rouen à environ 580 M€, sans pouvoir cependant en distinguer les différents éléments.

Jean-Paul CAMBERLIN, FNAUT Haute-Normandie, craint que le raccordement de la voie à Malaunay et non à l'ouest de Barentin ne risque de surcharger l'infrastructure actuelle entre Malaunay et Motteville. Cette surcharge entraverait les possibilités de développement des dessertes périurbaines entre Rouen et Barentin.

Guillaume de TILIÈRE rappelle que l'expertise complémentaire a vérifié la possibilité d'établir le même schéma de desserte que celui prévu dans le cadre du projet LNPN.

Pascal CHAPPELLE, CGT des Cheminots de Lisieux et environs, s'étonne des variations de temps de parcours annoncées pour Lisieux dans le cadre du projet LNPN, constatant que ce temps a été estimé à 56 minutes à certaines réunions, 68 minutes à d'autres.

Patrick MOREL, Conseil Régional Basse-Normandie, demande si le report modal permis par le scénario alternatif a pu être estimé. Olivier GUERIN rappelle que cette question n'entrait pas dans le champ de l'expertise.

Yvon RIOUALL, Union Syndicale Agricole, demande des précisions sur l'impact territorial du scénario alternatif.

Guillaume de TILIÈRE limite ces impacts aux sections de ligne nouvelle : les deux « shunts Bussereau » (29 et 31 km) et le raccordement sud de Vernon, rendu nécessaire par des questions de capacité (18km). Les autres aménagements prévus dans le scénario alternatif consistent en des élargissements de voies existantes, d'où une emprise limitée.

Régis JONIAU (par écrit) demande si le scénario alternatif entraînerait le doublement des franchissements de la Seine à Oissel et Pont-aux-Anglais, ce que confirme Guillaume de TILIÈRE.

Lionel TIRET, La Vaupalière, demande qui prendra la décision de réaliser la LNPN ou le scénario alternatif, et à quel moment. Olivier Guérin rappelle que la loi demande au maître d'ouvrage, ici RFF, de publier une décision trois mois après la publication du compte-rendu par la CPDP.

Franck MEYER, Maire de Sotteville-sous-le-Va, demande si le scénario alternatif exigerait des travaux supplémentaires sur le pont et le tunnel précédant Tourville-la-Rivière. Guillaume de TILIÈRE indique que cela ne serait pas nécessaire.

Carine DOUVILLE, Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Normandie, souhaiterait disposer de plus d'éléments concernant les impacts sur la biodiversité, rappelant à ce sujet que la LNPN traverserait plusieurs fois la vallée de l'Eure et concernerait des sites Natura 2000.

Guillaume de TILIÈRE explique que l'expertise complémentaire ne prévoyait pas une telle analyse qualitative. Il précise néanmoins que la question des impacts environnementaux se pose particulièrement le raccordement sud de Vernon, où des zones très sensibles ont dû être « évitées ».

Réaction du maître d'ouvrage à l'expertise complémentaire

Philippe ADAM, RFF, ne conteste pas la méthode et les résultats de l'expertise complémentaire. Ses remarques concernent surtout les conclusions que RFF tire de cette étude.

Il retient ainsi un consensus sur l'objectif d'une desserte cadencée, fréquente à long terme et permettant de bonnes correspondances, ainsi que sur la nécessité de la section Paris-Mantes, du contournement de Mantes et de la reconfiguration du nœud de Rouen. Il remarque que même le scénario alternatif nécessite un certain nombre de lignes nouvelles.

Pour RFF, les coûts présentés dans le scénario alternatif devraient être revus à la hausse. Il rappelle que des problèmes de robustesse ont été identifiés par l'expertise dans le secteur de Rouen. Ces problèmes nécessiteront des aménagements que RFF juge prudent d'inclure au chiffrage de l'investissement. De même, la réouverture de la ligne Rouen-Evreux pourrait susciter de fortes réticences dans la vallée de l'Iton, ce qui rend probable la réalisation de plusieurs sections de lignes nouvelles. Finalement, RFF estime le coût total du scénario alternatif entre 8,5 et 9 milliards d'euros. Or, si l'on ne considère que les aménagements inscrits dans un triangle Paris-Rouen-Bernay, le scénario AB s'élèverait à 8,9 Mds € : RFF en conclut que le scénario alternatif n'est pas plus économique que la LNPN. De même, si l'on ne retient que le triangle Paris-Rouen-Bernay, la LNPN compterait 250 km de ligne nouvelle contre 185 km pour le scénario alternatif.

Pour RFF, les avantages du scénario alternatif sont donc modérés au regard de ceux apportés par la LNPN : meilleurs temps de parcours, approche à la fois radiale et intra-régionale, séparation des trafics rapides et longs (d'où une meilleure robustesse du réseau) et meilleure utilisation des lignes nouvelles.

Réaction du groupe Europe-Ecologie-Les Verts, demandeur de l'expertise

Jérôme BOURLET, représentant du groupe interrégional des élus EELV, retient le consensus des participants en faveur d'un report modal massif. Le débat public aurait dû selon lui porter sur les moyens de passer d'une « mobilité subie » par les habitants, à une « mobilité choisie ».

Il juge que la priorité accordée aux gains de temps est contradictoire avec des discours en faveur d'une relocalisation de l'économie. Il rappelle que la demande d'expertise complémentaire portait sur l'organisation de l'offre ferroviaire en faveur du transport de proximité. Le maintien des capacités de fret ferroviaire lui paraît également essentiel, ce qui n'est pas compatible selon lui avec une trop forte massification des flux.

Il considère que la vitesse n'est pas le facteur déterminant du report modal : il s'agit plutôt de l'amplitude, de la fréquence, de la fiabilité, et surtout du prix du billet. Maintenir un prix bas exige selon Jérôme Bourlet de réduire autant que possible les coûts d'investissement.

Par ailleurs, les exigences du groupe EELV concernent le maintien des dessertes régionales, le refus de gares nouvelles hors des villes, l'intermodalité, la diminution des impacts environnementaux.

Jérôme BOURLET se dit satisfait des résultats de l'expertise complémentaire. Il retient la possibilité de proposer la même offre de fret par la revalorisation de l'existant (notamment le triage de Sotteville), des connexions plus directes avec Dieppe, une diminution du coût et un gain de temps de parcours intéressant.

Il reste selon lui à approfondir la question du raccordement à Vernon et l'étude de la ligne Evreux-Rouen, en envisageant notamment l'hypothèse du tram-train.

En revanche, la question du financement, de la part de l'Etat notamment, lui semble demeurer un sujet très problématique.

Il conclut en indiquant que la LNPN lui paraît être un projet surdimensionné.

Olivier GUERIN ouvre le débat avec la salle, précisant auparavant que les autorités organisatrices de transports, invitées à intervenir par la CPDP, ont décliné cette proposition.

Débat avec la salle

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au Maire du Havre et Conseiller régional, considère que le scénario alternatif ne propose qu'un expédient à court terme, sans rapport avec les enjeux de l'Axe Seine. Il rappelle que le report modal exige le passage des temps de parcours sous le seuil d'1h30, et juge que le scénario alternatif ne résout pas la question du fret. Ce scénario lui paraît moins rentable que le projet LNPN.

Des internautes demandent des précisions sur les tracés possibles de la ligne Evreux-Louviers si celle-ci était rouverte. Guillaume de TILIÈRE indique que des tracés alternatifs peuvent être envisagés.

Agathe CAHIERRE, Adjointe au Maire du Havre et Vice-présidente de la CODAH, regrette le manque d'ambition du scénario alternatif, notamment en matière de report modal.

Gilles FRAUDIN, EELV, Groupe Transports de Haute-Normandie, considère que le scénario alternatif intègre deux approches absentes du projet LNPN : la priorité aux gares actuelles par rapport aux gares nouvelles, et le cadencement du réseau. Il insiste sur la nécessité de la desserte Rouen-Evreux.

Philippe ADAM conteste l'assertion selon laquelle le cadencement ne serait pas un objectif du projet LNPN, alors qu'il s'agit au contraire d'un principe de base. En outre, hormis les gares d'Evreux et de Val-de-Reuil, la LNPN desservirait autant que possible les gares centrales. Au sujet de la ligne Evreux-Louviers, il rappelle que la directive Bussereau exige la suppression de l'ensemble des passages à niveau lors de toute réouverture de ligne. Or la ligne en question compte 64 passages à niveau, dont le coût unitaire de traitement est de 2 à 3 millions d'euros.

Claude GOULEY, Fécamp, demande si la réalisation de la LNPN est financièrement compatible avec un effort rénovation des lignes historiques (Fécamp-Bréauté notamment).

Sandrine CHINZI, Directrice Régionale Haute et Basse-Normandie, RFF, rappelle que l'investissement dans la rénovation de l'existant est indépendant du financement de la LNPN. Une étude est en cours avec les AOT sur le niveau de service attendu dans la pointe de Caux, et les aménagements qui en découleront.

Guillaume de TILIÈRE précise que le scénario alternatif propose le même niveau de desserte fret que celui prévu par la LNPN.

Pierre LOUVARD, Conseiller municipal EELV de Rouen juge que le coût de la LNPN rend le projet irréaliste. Il reproche à ses partisans une politique de « tout ou rien ». De plus, l'investissement dans une ligne nouvelle ne dispenserait pas de la nécessité de financer l'entretien et l'amélioration du réseau classique.

Jean-Marcel PIETRI, CCI de Dieppe, demande des précisions sur la possibilité des trains de Dieppe d'arriver à Saint-Sever, que permet le scénario alternatif mais pas le projet LNPN. Philippe ADAM précise que la LNPN prévoit bien l'arrêt des trains de Dieppe à Saint-Sever, après un arrêt à Rouen-Rive Droite.

Xavier CHARLES, Conseiller Général du Calvados, regrette la présentation tardive de l'étude, jamais abordée par le comité de pilotage. Le scénario alternatif lui paraît peu rentable, peu ambitieux, et sans objectif de développement des liaisons intra-régionales.

Jean-Damien PONCET considère que sans amélioration de la vitesse, peu de gains de trafic ferroviaire sont à attendre.

Guillaume de TILIÈRE précise que les gains de temps ne sont pas le seul critère de rentabilité socio-économique, la fréquence et les correspondances sont également à prendre en compte.

Patrice BONAY, SOS Estuaire, regrette que la problématique de la biodiversité soit peu évoquée.

Jean-Damien PONCET indique que, les lignes existantes traversant parfois des milieux sensibles, leur réaménagement sur place peut entraîner des impacts supérieurs à ceux d'une ligne nouvelle.

Joël GUILBAUD, Fédération CGT des Cheminots, Région de Paris-Saint-Lazare, donne la priorité à la réalisation d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes. A propos de la LNPN, il s'inquiète du coût d'éventuels nouveaux ateliers de maintenance, et regrette l'absence de prise en compte des enjeux liés au fret. Il rappelle son opposition aux PPP.

Daniel DUGORD, Saint-Etienne-du-Rouvray, indique que le calcul de gain de temps doit intégrer le temps d'accès aux gares nouvelles, à l'image de Montaure. Philippe Adam précise que cette nouvelle gare ne supprimera pas la desserte de la gare actuelle de Val-de-Reuil.

Pierre MÉNARD, Comité de Défense du triage de Sotteville, estime que la LNPN ne profiterait qu'à un petit nombre de bénéficiaires et non à l'intérêt général ; Selon lui, si les acteurs du ferroviaire avaient pris leurs responsabilités en matière d'entretien et de modernisation du réseau dans les dernières décennies, la question de la LNPN ne se poserait pas.

Patrice DORÉ, Oissel évoque les travaux nécessaires sur le nœud Tourville-Oissel-Rouen et sur la ligne de Dieppe. Philippe ADAM précise que ni la LNPN ni le scénario alternatif ne prévoient le doublement des voies entre Sotteville et Oissel

Daniel CORNET, Association ELAN Normandie, considère que le scénario alternatif offre une solution très dégradée par rapport à la LNPN. Si cette dernière est plus coûteuse, sa rentabilité est bien plus élevée.

Sylvie BARBIER, Haute-Normandie Nature Environnement, considère que le report modal est moins un problème de vitesse qu'un problème de maillage fin du territoire.

Guillaume BLAVETTE regrette que le développement de la Haute-Normandie soit souvent présenté comme subordonné à de grands projets, que l'Etat ne sait pourtant pas financer.

Richard ROUSSEAU considère que l'objectif affiché de développement du port du Havre est contradictoire avec le soutien de l'Etat au futur canal Seine-Nord.

Frédéric SANCHEZ, CREA, estime qu'un temps de réflexion est nécessaire pour avoir une approche nuancée de l'expertise complémentaire. La LNPN comme le scénario alternatif proposent des investissements lourds. Or, cette nécessité d'investir lourdement dans l'amélioration du réseau ferroviaire rassemble les Normands plus qu'elle ne les divise. Il lui semble nécessaire d'approfondir l'étude (sur la question des goulets d'étranglement notamment), et de travailler sur les convergences possibles entre le scénario alternatif et la LNPN.

Jean-Damien PONCET constate que la vitesse est un sujet de clivage. La séparation des trafics lui paraît en revanche être un objectif plus partagé, qui est également l'un des « piliers » du projet LNPN. Le scénario alternatif ne peut pas selon lui représenter une première phase de la LNPN : si le premier ne produit pas de résultats satisfaisants, il faudra payer entièrement une ligne nouvelle.

Clara OSADTCHY, Conseillère régionale EELV de Basse-Normandie, considère que l'étude soulève de nombreuses questions, qui méritent d'être approfondies : le débat sur l'opportunité de la LNPN lui semble donc loin d'être clos.

Pierre MOURARET, Vice-président du Conseil régional de Basse-Normandie, juge que le scénario alternatif comporte deux inconvénients majeurs. Premièrement, la relation Caen-Rouen-Le Havre serait très dégradée. En second lieu, ce scénario paraît moins à même de susciter l'effort financier des collectivités compte tenu de ses résultats limités.

Jean-Marcel PIETRI rappelle que le problème fondamental réside dans le traitement du Mantois. Cette partie du projet doit pouvoir se développer indépendamment des désaccords sur la partie normande.

Olivier GUÉRIN conclut la réunion en rappelant que l'expertise complémentaire s'inscrivait dans le cadre du débat public, lequel devait légitimement permettre de débattre de solutions autres que celles définies par le comité de pilotage.