

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

RÉUNION DE CLÔTURE

Caen, le 30 janvier 2012

La réunion est présidée par Olivier GUERIN, Président de la Commission particulière du débat public et animée par Dominique Simon, membre de la CPDP, en présence des autres membres de la commission.

Présentation des premiers enseignements du débat public

Olivier GUERIN présente les principaux enseignements du débat public, qu'il a jugé mobilisateur. Il rappelle les exigences de la « feuille de route » fixée pour le projet LNPN par le comité de pilotage. Pour autant, le débat n'a pas porté que sur les scénarios résultant de cette feuille de route mais aussi, conformément à la loi, sur l'opportunité et les objectifs du projet.

La question de l'opportunité a surtout porté sur la nécessité de réaliser totalement ou partiellement le projet, en une seule ou en plusieurs phases. La nécessité d'apporter une amélioration sensible aux conditions de transport entre Paris et la Normandie a fait l'unanimité, d'où découle la reconnaissance générale d'un besoin d'investissements significatif, au moins sur le tronçon Paris-Mantes et sur le nœud ferroviaire de Rouen.

La question du phasage a surtout été alimentée par des interrogations sur la faisabilité financière du projet. Quant aux objectifs, si l'augmentation de capacité du réseau ferroviaire et l'amélioration des liaisons inter et intra-régionales ont suscité des convergences, la réduction des temps de parcours a en revanche occasionné des prises de positions opposées.

Pour RFF, poursuit Olivier GUERIN, accroître la capacité ferroviaire du réseau doit permettre de remédier aux manques de ponctualité et de fréquence dénoncés par les usagers. Le doublement de la ligne Paris-Mantes est souhaité par l'ensemble des participants au débat, qui se prononcent pour le maintien du terminus à Saint-Lazare, la réalisation d'une gare nouvelle à La Défense (correspondances avec le RER A, le RER E prolongé, le Grand-Paris-Express) et le contournement de Mantes (avec toutefois des réserves de la part d'agriculteurs). Les collectivités du territoire de la Confluence Seine-Oise réclament également une gare dans leur secteur. Dans l'ensemble, les scénarios franciliens de la LNPN ont été peu discutés. Une forte demande de liaison vers Roissy et le réseau à grande vitesse a par ailleurs été exprimée.

En Normandie, le souhait d'augmentation de la capacité du réseau a également conduit à une convergence sur le traitement du nœud de Rouen, et plus particulièrement sur la création d'une gare à Saint-Sever.

A propos des temps de parcours, les gains de vitesse ont avant tout été défendus par les exécutifs des principales collectivités territoriales, les acteurs économiques ou universitaires, qui les jugent indispensables au développement de la Normandie et de l'Axe Seine ainsi qu'au report modal.

A l'inverse, des élus d'Europe-Ecologie Les Verts ainsi que des représentants associatifs ou syndicaux considèrent que la vitesse n'est pas prioritaire. Elle participe selon eux d'un modèle de développement dépassé et inéquitable. L'accent mis sur la vitesse délaierait des enjeux jugés prioritaires par ces acteurs, tels que la ponctualité, la fréquence ou le confort (sans oublier le maintien d'une tarification attractive). Le coût des aménagements nécessaires aux gains de temps est en effet un fort déterminant de ce clivage entre les participants.

L'amélioration des liaisons inter et intra-régionales, de même que celle des dessertes locales, est un objectif qui a suscité l'adhésion. Au-delà de la ligne nouvelle, des participants ont demandé la modernisation des lignes existantes (dont ils craignent qu'elles soient financièrement sacrifiées au projet LNPN) et l'amélioration des liaisons inter-régionales.

Les prises de position sur les différents scénarios ont surtout été le fait d'élus et d'acteurs économiques. Le scénario A a été beaucoup soutenu, notamment du fait de la performance des temps de parcours entre Caen et Rouen. Le scénario B a surtout été défendu par les acteurs eurois tandis que le C a été plus contesté, en raison de son coût et de son impact environnemental.

Au cours du débat, Réseau Ferré de France a présenté un nouveau scénario : le scénario AB, qui a été reçu avec intérêt par la région Basse-Normandie et certains acteurs de l'Eure.

Olivier GUERIN revient également sur l'expertise complémentaire décidée par la Commission nationale du débat public à la demande du groupe d'élus Europe-Ecologie Les Verts. Portant sur la modernisation des lignes existantes à l'ouest de Mantes, cette expertise a montré que des travaux moins onéreux que la LNPN et affectant moins l'environnement permettraient d'assurer la même desserte (voyageurs et fret) que celle prévue au projet de RFF. Cependant, ce scénario alternatif serait moins performant pour les liaisons entre Caen et Rouen, et poserait la problématique, délicate, de la réouverture de la ligne Evreux-Louviers.

Par ailleurs, la question du fret est revenue régulièrement au cours du débat. L'ensemble des participants convient de l'utilité de développer le fret ferroviaire. Des espoirs ont été exprimés à propos de la libération de capacité permise sur la ligne classique grâce à la ligne nouvelle, ainsi que de la réouverture de la ligne Serqueux-Gisors.

Les acteurs économiques, principalement les ports, ont demandé des sillons pour le fret. Pour autant, les enjeux du fret dépassent le seul besoin de sillons. La programmation des travaux et la circulation en Ile-de-France sont d'autres questions importantes.

D'autres participants ont estimé que la faible part modale du fer tenait à la dégradation de la qualité des services ferroviaires.

Les impacts sur l'agriculture et l'environnement ont également mobilisé les participants au débat. Tous les agriculteurs sont préoccupés par la consommation des terres agricoles (par le projet lui-même et par d'éventuelles compensations environnementales). Ces inquiétudes n'empêchent pas des positions différentes de la part des agriculteurs, entre soutien et opposition au projet.

Plusieurs intervenants ont également manifesté leurs réserves en raison des impacts sur les milieux naturels. RFF a déclaré avoir retenu les options de passage évitant au maximum les enjeux environnementaux.

Olivier GUERIN aborde ensuite la tarification et le financement, qui ont également représenté un important sujet de débat. De nombreux usagers se sont ainsi inquiétés des augmentations de tarif sur cette nouvelle ligne. A ce sujet, RFF a rappelé que la décision dépendait de l'exploitant et des autorités organisatrices de transport.

Le bilan socio-économique reste incomplet : la LNPN n'est pas une LGV mais s'inscrit dans un modèle économique nouveau nécessitant une analyse approfondie. Aucun chiffre n'a été donné au cours de ce débat sur le financement propre de RFF. En réunion publique, les responsables de la « Mission financement » ont indiqué que leurs conclusions sont attendues pour la fin du mois prochain. Chez les financeurs, les régions normandes ont fait connaître leur position sur leur contribution, à la différence de l'Etat et de la Région Ile-de-France qui ne se sont pas exprimés sur cette question.

Par ailleurs, plusieurs intervenants se sont opposés aux « partenariats publics privés », jugés plus onéreux que le financement uniquement public.

Les débats sur le financement ont fait émerger la question du phasage. Un phasage des travaux permettrait de réaliser les travaux les plus urgents, notamment pour améliorer la capacité de la ligne. Certains s'y sont cependant opposés. Le phasage du financement a quant à lui fait naître la crainte que les contributeurs ne participent pas de façon égale au financement pour la partie francilienne et la partie normande du projet.

Olivier GUERIN conclut son exposé en annonçant la publication dans les prochaines semaines du compte-rendu et du bilan du débat. RFF devra alors, dans les trois mois, prendre une décision sur la suite à donner au projet. En cas de poursuite du projet, RFF organiserait une concertation associant le public et les différents acteurs.

Analyse du maître d'ouvrage

François TAINURIER, Directeur du développement de RFF, remercie la CPDP et les participants au débat. Pour le maître d'ouvrage, le débat a confirmé les attentes nombreuses et urgentes vis-à-vis du réseau et des services ferroviaires. Il juge que le débat a permis une appropriation progressive d'un projet complexe.

RFF souligne que le projet a rassemblé les acteurs autour de positions communes, à l'échelle du projet mais aussi sur des enjeux plus locaux (dans l'Eure et sur le territoire de Confluence par exemple). Les acteurs socio-économiques notamment se sont beaucoup mobilisés.

Si la volonté d'agir est partagée, la question des priorités divise. RFF a rappelé au cours du débat que la modernisation de l'existant, priorité à court terme, ne s'opposait pas au projet LNPN.

Pour RFF, l'objectif de gain de capacité et de qualité du service a suscité une forte adhésion. L'intérêt de réduire les temps de parcours a été peu contesté en soi, mais a pu apparaître à certains comme la cause d'impacts environnementaux et financiers excessifs. Selon François TAINURIER, l'expertise complémentaire a montré que, même en réduisant la priorité accordée aux gains de temps, une grande partie du projet de ligne nouvelle resterait nécessaire.

Après avoir rappelé les exigences qui fondent le projet (développement de la région Paris-Normandie, développement du fret ferroviaire et des ports, mobilité durable, équilibre entre les deux régions normandes, amélioration des dessertes pour toutes les gares, équité sociale, préservation du patrimoine humain et naturel), François TAINURIER détaille les enseignements que RFF tire du débat.

Il revient sur les convergences apparues en Ile-de-France au sujet d'une ligne nouvelle entre Paris et Mantes, de l'arrivée en gare de Paris-Saint-Lazare et de la desserte en ligne de La Défense, d'une gare dans le territoire de Confluence, du contournement de Mantes et d'un meilleur accès à Roissy et au réseau à grande vitesse. En Normandie, d'autres points d'accord ont émergé au sujet d'une gare nouvelle à Rouen-Saint-Sever, d'une approche en termes de service global cadencé, du rapprochement des villes normandes entre elles, des inconvénients du scénario C et des besoins du fret.

En revanche, RFF constate que certains points ont été plus discutés et mériteraient donc des approfondissements si le projet devait se poursuivre. La consommation des espaces naturels ou agricoles a ainsi suscité beaucoup d'inquiétudes. Les fonctions et localisations des gares nouvelles à Evreux et Louviers restent à préciser, de même que les enjeux du projet en Ile-de-France (la ligne nouvelle offrira un potentiel indiscutable, mais dont l'usage est encore peu défini). L'évaluation économique reste à affiner au regard des enjeux franciliens et du fret tandis que de nombreuses questions demeurent sur le financement.

François TAINURIER conclut son exposé en présentant la manière dont se poursuivrait le projet si cette décision était prise à l'issue du débat public. Les études seraient menées en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, sous l'autorité d'un comité de pilotage

associant les principaux partenaires. La concertation serait menée en continu, par le biais d'ateliers thématiques et territoriaux, de rencontres avec les élus et plus généralement avec le public au moyen d'un site internet et de réunions publiques. Pour veiller au bon déroulement de cette concertation, RFF compte demander à la CNDP la nomination d'un garant.

Interventions de la salle

Pierre SERNE, Vice-président de la Région Ile-de-France, estime que l'enjeu principal de la LNPN réside dans la résolution des graves dysfonctionnements subis sur la partie francilienne de la ligne actuelle. La Région soutient ainsi le projet, à la condition d'une part d'un phasage accordant la priorité au Mantois et à la section Paris-Mantes, d'autre part d'un engagement financier significatif de la part de l'Etat.

Il se dit vigilant sur les questions liées à la tarification, aux aspects environnementaux et au fret.

Vianney de CHALUS, Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Havre, rappelle la forte mobilisation du monde économique en faveur de la LNPN, dont ils retiennent les forts enjeux en termes d'accessibilité et de fret. Pour lui, le projet n'a de sens que s'il est envisagé de manière globale à la fois sur son tracé et sur son financement.

Alain LE VERN, Président de la Région Haute-Normandie, souhaite que la question du fret ferroviaire soit clarifiée, d'autant que la Région contribue déjà à de lourds investissements dans ce domaine (Motteville-Montérolier, Serqueux-Gisors, aménagements liés au port du Havre). Il considère que le financement du projet reste la grande inconnue du débat, soulignant que les collectivités risquent d'être sollicitées à de multiples titres aussi bien en matière d'investissement que de fonctionnement.

Il regrette que l'approche du projet se soit trouvée depuis 2009 conditionnée à de stricts objectifs de temps de parcours. Le phasage lui semble par ailleurs nécessaire, avec par ordre de priorité la réalisation de la partie francilienne du projet puis le traitement du nœud ferroviaire rouennais.

Philippe ANNE, Mont-Saint-Aignan, récuse l'idée d'un consensus sur la gare de Rouen-Saint-Sever, considérant que le débat n'a pas permis l'examen de solutions alternatives pertinentes : des 7 ou 8 hypothèses d'origine seul le site de Sotteville a été présenté, alors que celui-ci cumule les inconvénients. Or, la gare de Saint-Sever lui paraît trop coûteuse pour un bénéfice limité et des répercussions tarifaires lourdes.

Pierre BOURGUIGNON, Député-maire de Sotteville-lès-Rouen et Vice-président de la CREA, estime que la LNPN doit permettre un report modal durable à la fois pour les liaisons avec Paris et pour les trajets entre villes normandes. Ce report modal doit aussi concerner le fret. Il partage le constat d'un consensus sur certains points et souhaite que la mise en œuvre du projet débute le plus rapidement possible, en commençant par les discussions financières.

Anne-Laure REVEILHAC de MAULMONT, Agricultrice, annonce la création récente d'une association « Non à la LNPN, Plateau du Neubourg ». Elle se plaint de n'avoir été informée que récemment du scénario AB, ce qui a empêché l'association de rédiger un cahier d'acteur (elle demande à ce titre la prolongation du débat). Elle indique que la LNPN est rejetée par les élus et habitants du plateau du Neubourg.

Pierre VAVASSEUR, considère la LNPN comme un gouffre financier et présente des cartes retraçant sa proposition de tracé alternatif par Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Achères, Les Vallées, la Petite Ceinture et la gare de l'Évangile.

Thierry BONTÉ, Vice-président de la Communauté d'agglomération Amiens-Métropole, déclare qu'une partie de la Picardie est favorable à la LNPN. Pour lui, La Défense peut être envisagée comme un hub ferroviaire où pourrait se connecter une ligne à grande vitesse vers Amiens et Londres. En revanche, l'hypothèse d'une liaison vers Londres depuis Rouen lui paraît aberrante.

Jérôme BOURLET, Conseiller régional Europe-Ecologie Les Verts, insiste sur la nécessité du report modal. Il souligne le moindre coût du scénario étudié dans l'expertise complémentaire par rapport au projet LNPN. Pour lui, il faut conclure du débat la nécessité d'un phasage du projet.

Arnaud BAZIN, Président du Conseil général du Val d'Oise, déclare soutenir le projet, et surtout l'implantation d'une gare nouvelle à Confluence. Cette gare desservirait un bassin de population majeur, compléterait le port d'Achères et constituerait un « hub » entre les réseaux de transports ferroviaires et fluviaux. Elle s'inscrirait dans le cadre du contrat de développement territorial en cours d'élaboration sur ce territoire.

Jean-Charles RISBEC, Comité régional CGT Normandie, rappelle son refus du partenariat public-privé. Il considère par ailleurs que les trains de fret doivent pouvoir coexister sur la LNPN avec les trains de voyageurs. Il insiste enfin sur le besoin de liaisons entre les métropoles normandes.

François HAAS, chef d'entreprise, Le Havre, attend de la LNPN la libération de sillons pour le fret, la ligne actuelle étant saturée. Il rappelle que les entreprises ont parfois réalisé des investissements lourds pour s'embrancher au réseau ferré. Par ailleurs, la LNPN doit faciliter la venue en Normandie des donneurs d'ordres, investisseurs et partenaires étrangers.

Jean-Pierre ALLIARD, Bretteville-sur-Odon, regrette que plusieurs acteurs ne se soient pas prononcés sur la question financière : la Région Ile-de-France, RFF et l'État.

Laurent BEAUVAIS, Président du Conseil régional de Basse-Normandie, note que le débat public a produit beaucoup de confusion et d'oppositions. Il retient néanmoins une forte unité des collectivités bas-normandes, entre elles et avec la Haute-Normandie. Pour lui, c'est l'objectif des gains de temps qui fonde une telle unité, en ce qu'il s'avère déterminant pour le report modal.

Il juge fondamentale la question du financement. Pour lui, le manque d'éléments du maître d'ouvrage à ce sujet a pu renforcer des inquiétudes. Il se dit enfin très réservé sur le phasage, jugeant que « la solidarité dans le financement » implique « la solidarité du projet ».

Thierry PICARD, Président de l'AUPAES (association d'entreprises de la zone portuaire du Havre), apporte son soutien à la LNPN. Celle-ci est nécessaire à l'attractivité du Havre pour les cadres et cadres supérieurs, à l'amélioration des connexions avec Paris, ses aéroports et les réseaux à grande vitesse, ainsi qu'à l'accroissement des flux économiques. Elle libérerait en outre des capacités pour le fret. Il juge donc la LNPN indispensable au développement de l'Axe Seine, pour peu qu'elle soit réalisée totalement et en une seule phase.

Jean-Claude ROULAND, Maire d'Hondouville, Vice-président de la Communauté de communes du Pays du Neubourg, déclare avoir eu connaissance des scénarios A, B et C fin novembre, et du scénario AB quelques jours plus tard. Il s'inquiète des conséquences de ce dernier sur une vallée inscrite en zone Natura 2000.

Philippe DURON, Député-maire de Caen, juge la LNPN essentielle. Pour autant, il souhaite conserver une approche réaliste du projet. La robustesse du réseau lui semble prioritaire, d'où l'importance du Mantois. Il est également nécessaire d'accroître la capacité du réseau, et de renforcer les liens entre les trois métropoles normandes. Il insiste sur la nécessaire équité du projet, notamment une égalité de traitement entre les deux Normandie. Il lui paraît enfin important que le projet se réalise dans un délai acceptable, ce qui exige le maintien d'une forte mobilisation en sa faveur.

Jean GALLOIS, Président du CESER de Basse-Normandie, se rallie au scénario AB, ou plus précisément à un scénario « AB+ » qui maintiendrait les sections de ligne nouvelle prévues entre Bernay et Lisieux.

Le CESER s'oppose en revanche au scénario alternatif étudié par l'expertise complémentaire, qui ne répond pas à l'objectif de gain de temps, n'améliore pas la liaison Caen-Rouen et éloigne la Basse-Normandie de l'Axe Seine.

Didier LOURDIN, Établissement public d'aménagement de La Défense – Seine-Arche, est favorable à la LNPN, du fait notamment de la création d'une gare prévue sur le site de La Folie, qui accueillerait également le RER E et deux lignes du Grand Paris Express. L'EPADESA a par ailleurs la volonté de diversifier l'économie de La Défense en direction entre autres des éco-activités, ce qui implique un recours accru au rail. La ligne nouvelle pourrait par exemple accueillir des navettes rapides permettant des services de messagerie légère.

Il juge intéressante la proposition d'une gare à Confluence, et rappelle l'importance de mantes comme porte d'entrée entre la Normandie et l'Île-de-France.

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre, souligne l'insatisfaction générale quant à la situation actuelle et le consensus sur l'utilité des travaux d'amélioration engagés dès à présent. Pour autant, il est également nécessaire de prendre en compte les enjeux à plus long terme. Il souligne la concurrence territoriale entre des régions françaises connectées au réseau à grande vitesse et la Normandie, moins bien traitée. Les ports normands connaissent également la concurrence, qui les voit s'affronter avec ceux du Nord de l'Europe. Or, les entreprises se développent aux points de passage des flux, d'où un enjeu de développement économique. En outre, le report modal représente également un défi important. Aussi la LNPN lui semble-t-il répondre à ces différents enjeux. Si un phasage des investissements peut être nécessaire, le projet n'en doit pas moins être pensé et financé d'une manière globale.

Michel CHAMPREDON, Maire d'Évreux, Président de l'agglomération du Grand Évreux, considère que l'accroissement des déplacements est inéluctable. Aussi est-il nécessaire d'y répondre par des infrastructures ferroviaires plutôt que routières. Il adhère donc aux objectifs du projet et salue les inflexions apportées en cours de débat, notamment la publication du scénario AB. L'intérêt général lui semble demander l'amélioration des trajets entre les villes normandes, la création d'une nouvelle gare à Rouen et la réouverture d'une ligne Rouen-Evreux. Il rappelle la proposition d'un « Grand X d'Evreux » offrant une incluant une branche vers la Beauce, puis celle d'un « scénario AB amélioré ». Il souhaite que la gare d'Evreux, à défaut de pouvoir réutiliser la gare actuelle, soit implantée au plus près de la base aérienne. Il évoque également les possibilités foncières d'implantation d'un centre de maintenance.

Joël BRUNEAU, Conseiller régional de Basse-Normandie, s'étonne de la présentation tardive du scénario alternatif, qui ne correspond pas aux objectifs fixés par le comité de pilotage. En concurrence avec d'autres projets d'infrastructures en France, le projet LNPN ne doit pas être affaibli. Il lui semble indispensable de relier la Normandie au réseau à grande vitesse, de rapprocher les métropoles normandes entre elles et d'appréhender le projet d'une manière globale.

Clara OSADTCHY Conseillère régionale de Basse-Normandie, regrette de n'avoir pas obtenu les réponses souhaitées à propos du financement, notamment de la part de l'Etat dont elle souligne l'absence.

Elle note avec satisfaction un consensus pour un phasage donnant la priorité au Mantois. Elle estime que les gains de temps répondent à une demande concernant plus les cadres que l'intérêt général, et conteste l'argument selon lequel il serait plus rapide de se rendre à Paris en voiture qu'en train.

Jean-Léonce DUPONT, Président du Conseil général du Calvados, confirme la convergence des collectivités territoriales de Basse-Normandie, qui tient au respect des fonctionnalités du projet : rapidité, cadencement, connexions, intermodalité. En matière de financement, il souhaite que les collectivités contribuent à hauteur de leurs capacités respectives réelles. Il

est attaché à l'idée d'approche globale du projet, rappelant néanmoins la nécessité de se montrer réaliste.

Jacques PICARD, Conseiller régional d'Ile-de-France, rappelle que le choix de réaliser ou non la LNPN s'inscrit également dans un débat national sur les infrastructures de transport. Or, la LNPN est actuellement classée 16^e par ordre de priorité des projets du SNIT.

Il note une divergence sur la corrélation entre vitesse et développement, déclarant qu'un certain nombre d'études réfutent un tel lien. Il insiste sur la nécessité du contournement de Mantes et juge que le scénario alternatif propose un temps de parcours acceptable entre Caen et Paris. Les souhaits d'une connexion au réseau à grande vitesse lui paraissent impliquer des investissements coûteux.

Pierre LOUVARD, élu Europe-Écologie Les Verts de Rouen, revient sur le coût du matériel roulant, qui lui a paru peu évoqué au cours du débat. La LNPN ne lui paraît pas apporter une réponse adaptée aux besoins ferroviaires normands, lesquels demanderaient avant tout la modernisation du réseau existant. Concernant la liaison Rouen-Caen, il indique que celle-ci concerne peu d'usagers, tous modes confondus.

Gérard MERCHER, Association Le Havre Développement, rappelle l'importance de l'industrie en matière d'emplois et d'économies de CO₂.

Joël MANCEL, Vice-président de la communauté d'agglomération des Deux rives de Seine, soutient la création d'une gare Confluence dans le secteur d'Achères, qui offrirait un projet de transport bénéfique à l'Ile-de-France et participerait à un grand projet d'aménagement du territoire.

Pierre MOURARET, Vice-président des transports à la région Basse-Normandie, juge la ligne indispensable à la mobilité interne et externe, elle-même nécessaire au développement et à l'emploi en Basse-Normandie. La région a besoin d'une liaison performante entre la Normandie et Paris, ainsi qu'entre les villes normandes. Il accepte le phasage, pour peu que les deux branches normandes de la ligne proposent les mêmes temps de parcours et le même temps de réalisation. Les tarifs des trains devront rester attractifs.

Pour atteindre ces objectifs, il insiste sur le nécessaire rassemblement des acteurs, ce que ne permet pas le scénario alternatif. Le scénario AB a sa préférence.

Daniel GENISSEL, Président de la Chambre d'agriculture de Normandie, réaffirme l'intérêt que son organisation porte à ce projet, compte tenu de son potentiel en matière de développement économique et de report modal. Il lui semble cependant indispensable que le projet consomme le moins de foncier possible. Il refuse par ailleurs de voir les terres agricoles subir les compensations environnementales du projet.

Bernard AUBRIL, Maire de Lisieux, demande que le projet soit financé dans sa globalité et que les différentes branches soient réalisées concomitamment. Il réclame une enquête publique et une déclaration d'utilité publique uniques.

Christian FOUGERAY, Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Pays d'Auge juge les entreprises locales défavorisées par rapport à leurs concurrentes d'autres territoires, desservis par la grande vitesse. La mauvaise performance du fret est un handicap supplémentaire. Aussi l'investissement ferroviaire lui paraît-il nécessaire.

Romain BAIL, Président du Mouvement européen de Basse-Normandie, souhaiterait que le projet soit davantage évoqué dans une perspective européenne (le développement des liens Paris-Londres par exemple) et propose à ce titre de solliciter la participation de l'UE.

Jacques SEBALD, Hérouville, juge que les gains de temps permis par la LNPN sont significatifs.

Michel CANIAUX, Délégué général de l'Association ALTRO (Association logistique transport ouest), appelle à l'ouverture de la Normandie vers les régions plus au sud. Son association promeut ainsi un axe Lyon-Clermont-Limoges-Poitiers-Nantes-Rennes-Caen. La liaison Caen-Rouen proposée par la LNPN compléterait utilement un tel axe.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados, critique l'apparition tardive du scénario alternatif et sa non-conformité aux objectifs du comité de pilotage. Ses performances pour le fret, les temps de parcours des voyageurs et les liaisons intra-régionales sont très dégradées. Il juge le financement d'un tel scénario encore moins réaliste que celui de la LNPN, car les collectivités ne s'y investiraient pas.

Rudy L'ORPHELIN, Conseiller municipal de Caen, retient le consensus autour de la priorité accordée à la réalisation du « Mantois », qui pourrait représenter une première phase du projet. Même cette première phase connaît cependant des incertitudes financières, notamment en l'absence d'engagement de l'Etat.

Jean-Michel COSTASÈQUE, Eure Normandie Plus, rappelle l'intérêt et la mobilisation des chefs d'entreprises pour la LNPN. Celle-ci est considérée comme un projet global d'aménagement du territoire autour de l'Axe Seine, concernant aussi bien le fret que les voyageurs et s'inscrivant dans une perspective européenne.

Daniel LEGENDRE, Syndicaliste CGT Cheminots, déplore la politique du fret ferroviaire actuellement conduite, contraire aux enjeux du développement durable. Il appelle à ne pas négliger l'importance du fret en Basse-Normandie, due notamment au trafic transmanche.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, regrette que certains acteurs se soient concentrés sur des besoins très circonscrits, sans mesure avec les réels besoins de la population. Sans garantie sur la pérennité du modèle économique actuelle, il lui paraît préférable d'accorder la priorité au maillage fin du territoire plutôt qu'aux gains de temps.

Jean-Michel BLANCHARD, Président d'un groupe de logistique, salue le rassemblement des Normands autour du projet. La crédibilité internationale de la région repose sur la réalisation d'un projet solide et structuré.

Jean-Yves LAVOIGNAT, Président du MEDEF Calvados et du MEDEF bas-normand, rappelle que la région manque d'emplois, particulièrement industriels. Or, les liaisons avec Paris et l'Europe pénalisent fortement l'installation 'entreprises. Aussi le monde économique soutient-il fortement le projet.