

Bilan

du débat public

Projet de ligne nouvelle Paris – Normandie

du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

Saisie le 1^{er} mars 2011 par le Président de Réseau ferré de France (RFF) sur le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie (LNPN), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 6 avril 2011 d'organiser elle-même un débat public dont elle confierait l'animation à une commission particulière (CPDP), présidée par M. Olivier Guérin.

Elle a considéré que le projet, inscrit à l'article 2 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, présente un caractère d'intérêt national ainsi que des enjeux socio-économiques importants tant pour le développement des agglomérations normandes que pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la Région capitale ; elle a également jugé que ses impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (réseau Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, ...), du réseau hydrographique (eaux superficielles, eaux souterraines, captages d'eau et zones inondables) et des nuisances sonores.

Lors de la même séance, elle a nommé membres de la CPDP M. Jean-Philippe Bloch, Mme Marie-Françoise Cornieti, M. Pierre-Gérard Merlette et Mme Dominique Simon.

Le 7 septembre 2011, la Commission a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, a arrêté les dates de ce dernier (du 3 octobre 2011 au 3 février 2012) et en a approuvé les modalités d'organisation.

Le 5 octobre, vu la lettre en date du 4 octobre des Présidents de groupe EELV des Conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Île-de-France au Président de la commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives, la Commission nationale a décidé de faire procéder à une telle expertise sur :

- la nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Rouen – Le Havre permettant une vitesse de 200 km/h ou 220 km/h, la réalisation d'évitements fret long pour fluidifier le trafic,
- le chiffrage des shunts du plan Bussereau pour la ligne Mantes – Caen, l'amélioration en temps qui en découle et l'augmentation de la fiabilité,
- le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

LE PROJET

Pourquoi ?

Pour l'État, qui a confié en 2009 à RFF la mission d'étudier une telle liaison, il s'agit d'améliorer le quotidien des voyageurs normands et franciliens en leur offrant de meilleures conditions de transport et, dans la dynamique du Grand Paris, de rapprocher la Normandie et l'Île-de-France en fixant divers objectifs en matière de temps de parcours. Le développement des territoires concernés s'en trouverait ainsi facilité grâce à une amélioration de leur accessibilité.

La situation actuelle est en effet insatisfaisante. La saturation du réseau, surtout entre Paris et Mantes-la-Jolie, interdit d'envisager en heure de pointe des fréquences supplémentaires et pose d'importants problèmes de capacité et de ponctualité. De même, les vitesses plafonnent vers la Normandie, les temps de parcours s'avérant pour certains plus élevés qu'en 1970. Le réseau actuel, proche de ses limites, ne peut répondre à aucun des objectifs poursuivis et il convient d'envisager une autre solution répondant aux spécifications d'un cahier des charges s'organisant autour de quatre points principaux :

- une meilleure desserte : types de trains, gares, fréquence,
- des temps de parcours réduits ; à l'objectif initial de 1h 15 pour Paris – Le Havre, se sont ajoutés ceux d'1h 15 pour Paris – Caen, de 45 minutes pour Rouen – Paris et pour Caen – Rouen et d'autres temps de parcours concernant par exemple Paris – Évreux ou Evreux – Rouen,
- une qualité de service accrue en matière de ponctualité, de places assises de confort,
- un développement du fret ferroviaire, en lui assurant fiabilité et vitesse.

Ainsi que le résumé RFF, le projet doit résoudre le problème des temps de parcours et celui de la capacité (surtout pour les sections qui seraient à construire entre Paris et Mantes et autour de Rouen, correspondant à plus de la moitié du coût du projet).

Les hypothèses présentées par le maître d'ouvrage

Les scénarios proposés au débat¹ visent à augmenter le nombre de dessertes ferroviaires locales, régionales et nationales, améliorer la ponctualité et offrir un meilleur confort, réduire les temps de parcours et développer l'économie portuaire grâce au fret ferroviaire. Ainsi, RFF propose-t-il de débattre de quatre scénarios en Île-de-France et de trois en Haute et Basse-Normandie (à propos desquelles la lettre de mission adressée à RFF demande que le projet leur profite de manière équivalente) et de créer certaines gares nouvelles.

Entre Paris et Mantes-la-Jolie, la solution proposée consiste à séparer les trains normands des trains franciliens, la ligne actuelle conservant ces derniers, la ligne nouvelle accueillant ceux n'ayant pas vocation à s'arrêter sur ce parcours. Pour la ligne nouvelle, quatre tracés sont proposés, l'un direct de Paris à Mantes-la-Jolie, les trois autres desservant une gare optionnelle à Achères-Confluence et passant par Chanteloup, Les Mureaux ou Poissy. Le coût des scénarios en Île-de-France s'échelonne entre 4,4 et 5,4 milliards € (y compris le contournement de Mantes-la-Jolie chiffré à 500 millions) et la vitesse prévue est de 200 km/h (160 km/h en un premier temps).

En Normandie, les trois scénarios² se distinguent par le point de bifurcation entre la ligne qui part vers Le Havre et celle qui se dirige vers la Basse-Normandie. La bifurcation s'opère à hauteur de Louviers (scénario A), d'Évreux (scénario B), de Pont-Audemer (scénario C). Selon RFF, le premier scénario est performant pour les relations Rouen – Le Havre et Rouen – Caen mais il ne l'est pas pour Caen – Le Havre car il faut passer par Rouen ; le deuxième est performant pour Rouen – Le Havre mais moins pour Rouen – Caen et encore moins pour Caen – Le Havre ; le troisième est performant pour les relations entre Caen – Le Havre et Rouen, mais plus coûteux en raison d'ouvrages souterrains à Rouen et à l'approche du Havre. Les trois scénarios rétablissent la liaison Rouen – Évreux.

La vitesse maximale est de 250 km/h sur ces différentes lignes et des gares nouvelles sont envisagées : à Rouen (à Saint-Sever ou à Sotteville-lès-Rouen) et à Louviers/Val-de-Reuil, dans tous les cas ; au droit d'Évreux dans le scénario B. Le coût de ces scénarios s'établit entre 6,3 et 9,5 milliards €.

Vu les vitesses envisagées, il ne s'agit donc plus, comme il avait initialement été prévu, d'une ligne à grande vitesse, ce que les participants aux réunions publiques semblent parfois avoir oublié. Cette ligne devrait permettre de réorganiser l'ensemble des dessertes sur le réseau en question, tant pour les voyageurs que pour le fret.

Tenant compte des scénarios en Île-de-France et en Normandie, le coût global se situe donc entre 10,7 et 14,9 milliards €. Le nombre de voyageurs, de l'ordre aujourd'hui de 20 millions, passerait en 2025 à 30 millions (dont 26 millions en raison de la seule croissance « au fil de l'eau » et 4 millions du fait de la mise en œuvre du projet). L'enquête publique est envisagée au mieux courant 2016 et la déclaration d'utilité publique fin 2016/début 2017.

1. Cf. le dossier de présentation du projet et sa synthèse mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.

2. A (« bifurcation de Louviers »), B (« triangle d'Évreux ») et C (« les branches de Pont-Audemer »).

UN PROJET ATTENDU

Aussi bien en Normandie...

Divers objectifs de nature générale sont communs à tous – ou presque – les acteurs : rapprocher la Normandie de la région parisienne ; accéder plus aisément à La Défense et à l'aéroport de Roissy, assurer le maillage avec le futur réseau Grand Paris Express, contribuer au développement du fret ferroviaire et au report modal, ...

C'est à un concert unanime des élus et des milieux économiques en faveur du projet qu'il fut donné d'assister. En résumé, ce projet est vu comme un outil majeur de développement en permettant à Rouen, au Havre et à Caen, sans oublier les villes plus moyennes, de constituer un pôle d'aménagement du territoire ; il représente pour certains « une exigence du point de vue de l'aménagement national du territoire » ainsi que le premier acte du projet « Axe Seine ». Diverses interventions, en particulier à Caen et à Rouen celles des représentants des agences d'urbanisme Normandie et Île-de-France, de la DATAR, ou du Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine résumant bien les espérances des acteurs normands et témoignent d'un réel enthousiasme, conduisant souvent à qualifier ce projet d'« ambition nationale »³.

... qu'en Île-de-France...

Ce n'est pas la première fois que les Franciliens sont appelés à débattre des transports ferroviaires au sein de leur région. Ils en ont eu l'occasion ces trois dernières années à propos du prolongement à l'Ouest du RER E, d'Arc Express et du réseau du Grand Paris, de l'interconnexion Sud des TGV, de la ligne TGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, du TGV Roissy – Picardie, sans oublier les débats et concertations sur des projets de tramway ou de raccordement entre les RER D et B. Il est donné à chaque fois de relever les insatisfactions des usagers liées à la saturation du réseau, problème que les quatre scénarios franciliens présentés se donnent pour tâche de résoudre grâce à la libération de sillons sur la ligne actuelle entre Mantes et Paris.

Les partisans du projet tablent entre autres sur de meilleures fréquences, une amélioration du fonctionnement du RER A (vœu majeur des Cergyponnais), un maillage renforcé entre les réseaux existants ou en projet (par exemple avec le RER E dont le prolongement à l'Ouest a été récemment décidé, la future tangentielle Nord⁴ ou grâce à l'implantation d'une nouvelle gare à Achères-Ville ou au Grand-Cormier),... Les Franciliens ne sont d'ailleurs pas les seuls à accorder leurs suffrages à cette amélioration du réseau ferroviaire en Île-de-France ; les Normands en attendent aussi beaucoup grâce à la solution qu'elle apporterait aux problèmes dus à l'engorgement actuel sur la partie francilienne du réseau, qui se répercutent au-delà vers la Normandie.

... qui espèrent toutes deux que la LNPN figure en tête des projets ferroviaires

L'ambition nationale que l'on se plaît à reconnaître à la LNPN conduit certains intervenants à espérer que cette dernière « passe éventuellement avant d'autres projets qui auraient un intérêt national moins marqué ».

Un souhait de même nature avait été émis lors de débats publics précédents, par exemple lorsqu'il s'est agi de discuter de l'interconnexion Sud des TGV en Île-de-France. Mais au vu des nombreux projets de création de lignes nouvelles – pour la plupart à grande vitesse – et du coût induit par chacun d'eux, RFF sera sans doute appelé à établir un ordre de priorité dans son calendrier de réalisations et peut-être contraint à procéder à des choix difficiles. Les participants aux récentes « Assises du ferroviaire » lorsqu'ils jugent que ce secteur se trouve dans une

3. Comme le présente, entre autres, le maire du Havre : « Ce projet n'est pas un projet fait pour satisfaire les Havrais ou même les Rouennais qui auraient besoin de modifier leur gare, il n'est pas fait stricto sensu pour nous, c'est un projet d'intérêt national ».

4. Qui reliera à terme Sartrouville à Noisy-le-Sec en desservant quatorze gares et assurant l'interconnexion avec les cinq RER (A, B, C, D, E), trois lignes de Transilien, deux lignes de tramway (T1 et le T8).

« impasse financière »⁵, incitent la ministre en charge des transports à lancer l'idée d'une évaluation externe et indépendante des grands projets qui figurent à l'avant-projet consolidé de schéma national d'infrastructures de transports (SNIT), en raison du souhait, également exprimé lors de ces Assises, de s'attacher efficacement à l'entretien et à la rénovation du réseau classique.

DES DISCOURS CLASSIQUES SUR UN PROJET FERROVIAIRE

Les arguments exprimés lors de ces 25 réunions publiques en faveur ou contre le projet ne se différencient que peu de ceux qu'il est donné d'entendre à l'occasion d'autres débats « ferroviaires », tel celui portant sur le projet de LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon organisé à la même période.

Que disent les partisans du projet ? Il est impératif car d'intérêt national (mais il ne faut pas voir dans leurs propos la simple défense d'intérêts particuliers, se défend-on). Il contribue à la réalisation d'objectifs incontournables : désenclaver les territoires ; réduire des temps de déplacement jugés excessifs ; participer au développement du fret et du report modal ; aider au développement économique qui repose sur des atouts locaux significatifs ; contribuer à un meilleur maillage ferroviaire... Il doit évidemment être mis en œuvre en portant le moins possible atteinte à l'environnement.

Qu'entend-on de la part des opposants ? La grande vitesse, c'est dépassé. Le TGV⁶ ne contribue nullement à un aménagement intelligent et rationnel du territoire ; il s'adresse aux catégories les plus privilégiées prêtes à payer un billet plus onéreux ; les sommes qu'il mobilise (« des milliards pour gagner quelques minutes ») seraient plus efficacement dépensées pour améliorer le réseau existant ; on oublie les petites villes et on sacrifie des surfaces agricoles ; l'effet « TGV » sur l'implantation d'entreprises n'est nullement assuré (ce que semble confirmer à Rouen une universitaire de Paris-Est Marne-la-Vallée qui fait état d'un effet souvent relatif en matière de développement économique et touristique).

Mais des espoirs communs

Si chacun s'accorde à reconnaître que la libération de sillons sur le réseau existant constitue une avancée majeure, quel que soit le scénario choisi *in fine*, et que ceci devrait permettre en priorité d'améliorer la qualité de vie des usagers, normands comme franciliens, qui souffrent depuis longtemps de conditions de transport détériorées, il n'en demeure pas moins que s'expriment, selon que l'on réside ou travaille ici ou là, des priorités différentes.

Le développement du fret ferroviaire, une préoccupation partagée par tous

De nombreux intervenants⁷ regrettent que le fret n'ait pas la place qu'il mérite et attendent de son développement une contribution majeure à l'avenir économique et urbain. Les professionnels attendent une augmentation des capacités de transport de marchandises, d'abord par l'impérative modernisation de la ligne Serqueux – Gisors, puis une fois la ligne nouvelle réalisée par l'utilisation de la ligne actuelle. Ce que confirme le Directeur du port de Rouen lorsqu'il dit « les ports ont besoin de la ligne nouvelle Paris – Normandie, à la marge pour le transport des voyageurs et notamment de clients, mais principalement, à mon sens, pour augmenter les capacités de fret sur l'axe historique, pour retrouver cette capacité que nous avons grandement perdue sur l'axe Paris – Rouen – Le Havre ». Mais le souhait d'un fret plus efficace ne concerne

5. Cf. le rapport de la commission n°3 de ces Assises (site Internet du ministère chargé de l'écologie).

6. Il est étonnant que nombre d'intervenants assimilent encore ce projet à une LGV, bien que RFF ait été très clair à ce sujet.

7. Qu'il s'agisse parmi d'autres du Président de la Région Haute-Normandie, du Maire d'Évreux, du Vice-Président du Conseil général de la Manche, des représentants de la CCI du Havre, des autorités portuaires ou de la SNCF Géodis, ...

pas que cet axe. Pour preuve, entre autres, à Évreux, on milite pour de meilleures liaisons avec Le Havre, Rouen, Orléans et le Sud de la France ; pour sa part, la communauté urbaine de Cherbourg estime que l'insertion du port dans le dispositif fret Caen – Le Mans – Tours ne pourrait que renforcer le rôle de débouché maritime dont la Basse-Normandie a besoin.

Si ce thème est évoqué tout au long du débat, il donne surtout lieu au Havre, le 10 janvier, à des tables rondes et à des échanges fort instructifs sur les difficultés actuellement rencontrées, les points de blocage à lever (comme le passage du Mantois, le nœud ferroviaire de Rouen – y compris le franchissement de la Seine –, la difficile insertion sur la Grande Ceinture parisienne,...), l'opposition des professionnels à une hypothèse de phasage qui ne ferait que repousser à plus tard la croissance du fret.

Cependant, ce souhait d'une relance du fret n'est pas l'apanage des seuls professionnels portuaires et logistiques. Au Havre, par exemple, on souligne les retombées positives éventuelles en matière d'arrivée de nouveaux centres de décision et de structuration de nouvelles filières comme l'éolien *offshore* ou les métiers du recyclage.

Si cet aspect « fret » du projet est évoqué surtout par les Normands, cette préoccupation n'est cependant pas étrangère aux Franciliens qui abordent par exemple le rôle, dans le cadre du projet, de la plate-forme multimodale d'Achères.

Chacun promeut en priorité ses propres intérêts ou ceux de sa région

En Haute-Normandie, si on se préoccupe du désengorgement de la partie francilienne du réseau, dont dépend la régularité des trajets avec la capitale, les attentes ne sont pas les mêmes selon que l'on défend les intérêts de la Seine-Maritime ou ceux de l'Eure.

Les Rouennais sont particulièrement attentifs à l'emplacement de leur éventuelle nouvelle gare. Au Havre, l'objectif de doublement du trafic portuaire à l'horizon 2020 arrive en tête des priorités, ce qui implique la nécessité de libérer des sillons sur la ligne actuelle. Pour leur part, les Ébroïcien(ne)s partagent avec le Conseil général de l'Eure une vision différente, mettant au centre de leurs priorités la liaison ferroviaire avec Rouen, disparue depuis une cinquantaine d'années, et le nécessaire développement du fret en direction d'Orléans et du Sud de la France. L'hypothèse d'un embranchement ferroviaire à Évreux desservant Rouen et Le Havre d'une part, Caen et la Basse-Normandie d'autre part et intégrant les potentialités d'ouverture vers Dreux, Chartres et Orléans (le « X à Évreux » présenté dans le cahier d'acteur de cette ville préfecture) est ainsi vivement défendue.

Le scénario A avec le débranchement à Louviers, améliorant substantiellement la liaison entre Caen et Rouen, recueille au début les suffrages des acteurs de Basse-Normandie⁸, position ayant évolué une fois mis sur la table en cours de débat le scénario AB évoqué ci-après.

A Vernon, on se préoccupe principalement des dessertes vers et en provenance de Paris.

En Basse-Normandie, on insiste, à l'image du Député-maire de Caen, sur le fait que le projet mettra un terme à « la médiocrité ferroviaire » dont souffre la région depuis plusieurs décennies, sans oublier qu'il devra répondre aux besoins ressentis au delà de Caen, jusqu'à Saint-Lô et Cherbourg en particulier (Paris – Cherbourg en 2h 15 réclame-t-on). On rappelle avec constance, la position du Conseil régional est particulièrement explicite, l'impératif respect de l'objectif fixé initialement (1h 15 entre Caen et Paris) et le caractère indispensable des relations avec Rouen grâce à une liaison Rouen – Caen en 45 minutes.

En Île-de-France, nombre de discussions abordent notamment les avantages et inconvénients des quatre scénarios présentés⁹, les modalités de contournement de Mantes-la-Jolie, la fréquence des trains intersecteurs, les caractéristiques des tunnels envisagés, la prise en compte des contraintes existant sur la plaine d'Achères (PPRI, ...). RFF s'attache notamment à expliquer

8. Par exemple, on se félicite que le Pays d'Auge et Lisieux entreraient dans la catégorie des villes situées à moins d'une heure de Paris.
9. « Confluence-Les Mureaux », « Confluence-Chanteloup », « Confluence-Poissy » et « Mantes direct » à cet horizon.

les conséquences positives du prolongement d'Éole à l'Ouest¹⁰ ; en dégagant la section Paris – Nanterre au profit des trains normands et en délestant la gare Saint-Lazare d'une partie du trafic actuel¹¹, Éole – dont la réalisation précédera celle de la LNPN – devrait apporter une contribution notable à l'atteinte des objectifs visés par le projet.

Pour autant, les Franciliens demandent en priorité, et rapidement, de meilleures conditions de transport (fréquences, respect des horaires, confort, propreté,...) surtout vers la capitale ainsi que des connexions facilitées avec les autres réseaux (tangentiels, RER,...). En résumé, on constate un consensus autour de l'accroissement des capacités, et s'expriment, par la voix des élus, diverses inquiétudes concernant la traversée de la Plaine de Montesson ou la desserte de Houilles et Sartrouville (question déjà largement évoquée lors de débat concernant le prolongement à l'Ouest du RER E). À Cergy-Pontoise, on se prononce en faveur de la création de la LNPN et on reprend le souhait déjà exprimé lors de débats précédents : que soient améliorées les correspondances avec le réseau régional et que la création d'une gare d'interconnexion « robuste » à la Confluence Seine-Oise (comme l'exprime le Conseil général du Val d'Oise) soit retenue par RFF.

Plus près de Paris, à La Défense, ce sont des questions plus « locales » qui retiennent l'attention du public : les hypothèses de desserte de ce site ; les caractéristiques des deux tracés envisagés¹² ; la desserte de Roissy : la gestion des déblais pendant les travaux ; le projet de gare multimodale de La Folie/Les Groues, l'approvisionnement par le fret des entreprises de La Défense, ...

EN COURS DE DÉBAT, UN NOUVEAU SCÉNARIO « HAUT-NORMAND » PROPOSÉ PAR RFF

Aiguillonné par diverses réflexions, entendues en particulier à Évreux, RFF présente fin novembre une nouvelle hypothèse de passage, le scénario dit AB¹³ qui, comme son intitulé l'indique, constitue une synthèse entre les deux propositions initiales A et B ; il nécessiterait moins d'ouvrages, envisage la réalisation d'une gare nouvelle à Évreux mais s'écarte vers l'Ouest par rapport à la communauté d'agglomération Louviers/Val-de-Reuil. Cette proposition, qui semble intéresser les Ébroïcien(ne)s, suscite des critiques de la part avant tout des élus de ces deux villes, au motif qu'elle les surprend puisque n'ayant été ni présentée ni discutée au sein du comité de pilotage. De leur côté les Bas-Normands pencheraient en faveur de cette nouvelle hypothèse, sous réserve que la desserte d'Évreux s'opère effectivement au moyen d'une nouvelle gare, afin de respecter les objectifs de temps de parcours.

Cette nouvelle hypothèse de passage contrarie cependant les Lovériens et les Rolivalois¹⁴, sachant néanmoins qu'elle n'hypothèquerait pas, selon RFF, le fonctionnement de la ligne « classique » existante mais, bien au contraire, contribuerait à l'améliorer à terme. Mais elle se heurterait à l'opposition résolue des habitants du plateau du Neubourg comme l'un de leur représentants l'annonce avec vigueur en fin de débat.

Ceci illustre que tout débat public peut présenter des surprises et des apports. Ce que d'aucuns peuvent considérer comme une avancée, d'autres peuvent y voir une manœuvre du maître d'ouvrage. Mais c'est aussi sa richesse que de susciter des ouvertures, des controverses, d'offrir la possibilité aux premiers de préciser leurs attentes et de se faire entendre par le maître d'ouvrage, aux seconds de faire apparaître leurs insatisfactions ; autant d'éléments qui devront nourrir la réflexion de RFF.

10. Projet ayant fait l'objet d'un débat public du 01/10/2010 au 19/12/2010 ; voir le site <http://www.debatpublic-prolongement-rer-e.org>. Par ailleurs, le 9 février 2011, le STIF s'est engagé à étudier, en relation avec les réflexions sur la LNPN, la création d'arrêts dans la boucle de Montesson ainsi que la diversification des missions en Seine Aval pour répondre aux besoins de transport et de développement prévisibles.

11. L'arrivée d'Éole est prévue à Haussmann Saint-Lazare.

12. « En fourche » avec deux branches terminus vers Paris St-Lazare et vers La Défense ou « en ligne », une seule ligne s'arrêtant à Nanterre/La Défense avant d'aller à St-Lazare.

13. D'un coût sensiblement inférieures à celui des scénarios A et B, à savoir 6 milliards €.

14. Habitants respectivement de Louviers et de Val-de-Reuil.

En Île-de-France, un accord presque général autour de l'accroissement des capacités

Le tronçon Paris – Mantes-la-Jolie est jugé prioritaire par la grande majorité des intervenants. Sa réalisation permettrait aussi bien d'améliorer les conditions de déplacement en Île-de-France que de desserrer les contraintes pesant sur les parties normandes du réseau. Certains d'ailleurs (comme l'association Haute-Normandie Nature Environnement) militeraient aisément en vue de limiter le projet à ce seul tronçon, idée que ne partagent évidemment pas la majorité des acteurs normands. En tout état de cause, si phasage il y a (et cette question a souvent été soulevée), il serait impératif, souhaitent divers intervenants, de lancer avant tout ce volet francilien du projet. Décision que les autorités portuaires havraises, comme nous l'avons déjà mentionné, considéreraient comme « catastrophique ».

Dans ce secteur, et plus particulièrement dans la Boucle de Chanteloup et dans le Mantois, avec les incidences du contournement envisagé, RFF s'engage, en écho aux inquiétudes des élus, à considérer avec une très grande attention l'intégration de la ligne nouvelle dans un environnement déjà fortement sollicité. Nous verrons plus loin que les positions défendues par le milieu agricole francilien viennent s'ajouter à la liste déjà longue des préoccupations dont RFF devra tenir compte.

LE PROJET NE RÉPOND ÉVIDEMMENT PAS À TOUS LES ESPOIRS

On relève des insuffisances...

D'après certains interlocuteurs, le projet, quel que soit le scénario, fait diverses impasses ou recèle des imperfections. *Quid* des agglomérations au delà de Caen comme Saint-Lô et Cherbourg ? Oublierait-on Vernon comme on semble également omettre Ouistreham, Honfleur et Dieppe ? Comment justifier que l'on ne prévoit pas d'arrêt à Yvetôt situé à mi-chemin entre Le Havre et Rouen ? Pourquoi vouloir défigurer la vallée de l'Iton, ne pas faire passer un train entre Évreux et Rouen par Serquigny ? Comment interpréter que l'on semble n'évoquer le fret ferroviaire qu'au bénéfice des ports de Rouen et du Havre, oubliant les besoins d'autres ports normands ? Pourquoi ne pas étudier des scénarios avec une vitesse de pointe supérieure comme le propose l'association ARDIES 95 ?

Cette dernière proposition tendant à faire passer la ligne à travers le Parc naturel régional du Vexin français se heurte vivement à l'opposition de ce Parc et des communes le composant, rappelant que sa charte prévoit : « le Parc n'a pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute ou réseau ferré d'intérêt national ».

... ce qui ouvre la voie à l'expression de multiples besoins complémentaires...

Comme tout débat sur des projets de même nature, celui-ci donne ainsi l'occasion au public d'exprimer de nombreuses attentes complémentaires, guidées souvent par le souci d'améliorer les conditions de déplacements de proximité. Il serait fastidieux d'en dresser ici une liste exhaustive ; la lecture des cahiers d'acteurs, contributions et avis permet d'appréhender la diversité des souhaits proposés à l'attention non seulement du maître d'ouvrage mais aussi des autorités organisatrices de transport comme des futurs opérateurs.

Contentons-nous d'en citer quelques-uns – sans ordre d'importance : pour les trains venant de Normandie, bénéficier d'accès à Paris Saint-Lazare aux moments les plus demandés, comme le créneau de 8h 30 - 9h 00 ; raccorder la ligne classique Mantes – Cherbourg et la ligne Paris – Granville en vue de desservir Dreux, le Sud de l'Eure et l'Est de l'Orne ; disposer d'un troisième point d'accès dans l'Ouest du département de l'Eure (à Bernay par exemple) ; desservir le plateau du Pays de Caux (gares de Bréauté-Beuzeville et d'Yvetôt) ; électrifier la section Saint-Lô –

Coutances – Granville ; prévoir l’implantation de parcs relais à moins de 300 mètres de la gare de Confluence et à moins de 5 minutes à pied du milieu urbain dans le respect des objectifs du plan de déplacements urbains d’Île-de-France,...

... et conduit nombre d’intervenants à plaider en faveur de l’amélioration de l’existant

C’est dans cette logique¹⁵ visant à favoriser la mobilité du quotidien qu’a été demandée l’étude complémentaire, évoquée au début de ce bilan. Cette étude d’alternative à la LNPN par la ligne classique, réalisée par le cabinet BG, présentée au public le 23 janvier et mise en ligne sur le site Internet du débat, aboutit à un projet moins ambitieux – notamment en termes de temps de parcours – mais vise à développer l’offre TER et à maximiser l’usage du réseau pour un coût inférieur de 2,4 milliards au scénario LNPN le moins onéreux. Elle propose nombre de recommandations, plus particulièrement pour les branches Rouen – Le Havre, Évreux – Caen et Évreux – Val-de-Reuil ; ses conclusions suscitent de nombreuses questions de l’assistance (certains y relèvent « une impression de bricolage », un « manque d’ambition ») ainsi que des réactions du maître d’ouvrage qui considère *in fine* « qu’il y a un certain nombre de convergences et que, pour un coût sensiblement équivalent, on a plutôt une meilleure qualité au travers du projet LNPN qu’au travers de la proposition alternative ». A l’opposé, le groupe EELV, demandeur de l’étude, se félicite de ces conclusions « puisqu’on est capable de répondre à la même offre de transport, on est capable de répondre à la même offre de fret avec, tel que c’est proposé, une revalorisation de l’existant »¹⁶ et voit dans l’hypothèse proposée « le scénario du triple E : Égalitaire, Économique, et Écologique ». Pour la ville du Havre, ce projet ne permet pas un report modal du fret sur le ferroviaire.

La question clé du financement

Tous les derniers débats l’ont montré : ce problème s’invite en force dans les critiques que l’on adresse aux projets et dans le jugement qu’on porte à leur sujet. Comme pour les opérations d’investissements importantes, il a été demandé à une mission confiée conjointement à l’Inspection Générale des finances et au Conseil général du développement durable de proposer des éléments de cadrage financier, présentés en réunion publique par deux représentants de cette mission de financement.

Évoquer cette question, c’est aborder aussi bien le coût du projet que les modalités de son financement.

S’agissant du montant du projet, certains craignent que le coût trop élevé ne conduise à arrêter le projet en chemin ou se traduise par une pression excessive sur les régions. On se demande, par exemple du côté des écologistes, si « on sera fier d’avoir dépensé 10 à 15 milliards pour gagner une demi-heure sur un temps de parcours qui ne concerne pas au quotidien tous les Bas-Normands »¹⁷. C’est pourquoi le Député de Seine-Maritime, Président de la CREA¹⁸, appelle à « un grand effort national » et milite pour une solution « ambitieuse, mais réaliste ». Alors que certains, à l’image du Président du Conseil régional de Basse-Normandie, peuvent souffler le chaud et le froid en affirmant que lorsque l’ « on investit sur l’avenir, avec du temps, c’est important » pour affirmer dans la foulée que « la Région Basse-Normandie n’investira pas s’il s’agit simplement d’investir sur Mantes – Paris ».

En ce qui concerne les modalités de financement, le maître d’ouvrage envisage qu’il soit fait recours aux fonds publics (l’État et les collectivités territoriales venant compléter la part finan-

15. Même si Europe Ecologie Les Verts, qui est à l’origine de cette demande d’expertise, souligne ne pas contester le doublement de la ligne ferroviaire dans le Mantois, ni les aménagements sur Rouen.

16. Tout en tenant à rappeler que ce scénario alternatif n’est pas celui d’EELV.

17. Fréquemment interpellé à ce sujet, RFF souligne que le renouvellement du réseau a mobilisé chaque année dans la période 2008 - 2015 un budget double de celui consacré aux projets nouveaux.

18. Communauté d’agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe.

cée par RFF) ou à un partenariat public-privé (PPP)¹⁹. Cette dernière hypothèse recueille les foudres de divers acteurs dont certains posent la question de la création d'un « pôle public financier » ; de son côté, l'Union régionale interprofessionnelle CFDT de Basse-Normandie s'avoue prudente, affirmant qu'elle n'apportera pas son soutien au projet si le PPP ne définit pas précisément les engagements de chaque partie.

Cette question est d'importance. L'état des finances publiques, les charges incombant aux collectivités territoriales, la dette pesant sur RFF, les critiques adressées au partenariat public-privé font des réponses qui lui seront apportées un enjeu majeur dont dépendra sans doute la mise en œuvre du programme d'infrastructures ferroviaires né du Grenelle de l'environnement.

Ceci étant, RFF rappelle à de nombreuses reprises que ce projet de LNPN, comme tous les projets de lignes nouvelles, est par définition neutre sur la question de l'endettement de RFF et sur sa capacité à maintenir ou améliorer son réseau²⁰.

Au total, l'assistance fait avant tout part de doutes et de critiques, demande diverses précisions au vu d'incertitudes que RFF ne peut évidemment aujourd'hui lever. C'est le cas lorsque, par exemple, on évoque l'hypothèse d'un phasage de l'opération rendu éventuellement nécessaire au regard des problèmes de financement (RFF précise bien qu'« il est probable que cette question apparaisse au moment des discussions relatives au financement et il est possible qu'un scénario de phasage prévoie dans un premier temps la résolution des points de blocage du système ferroviaire, c'est-à-dire le Mantois et le nœud ferroviaire de Rouen »).

L'ENVIRONNEMENT ET L'AGRICULTURE

Représentants d'associations de protection de l'environnement et de la profession agricole se manifestent à de nombreuses reprises pour alerter RFF sur les risques du projet. Plus particulièrement, la réunion de mi-janvier à Evreux permet aux premiers de mettre en lumière les éventuelles atteintes à la biodiversité résultant de la fragmentation de l'espace, la question lancinante des nuisances sonores, celle du bilan carbone de l'opération... Elle fournit aussi l'occasion d'entendre les représentants des agriculteurs franciliens exprimer un point de vue très tranché sur le projet.

Ces questions ont évidemment retenu l'attention du maître d'ouvrage. Un diagnostic environnemental, une concertation avec les acteurs de l'environnement de l'aire d'étude, une étude paysagère ont rythmé le travail de préparation du projet. Passant en revue les impacts négatifs sur l'environnement (interruption des continuités écologiques ; impacts visuels acoustiques et vibratoires au passage des trains ; effets sur les paysages ; risques de perturbations des milieux naturels et de mortalité pour la faune,...), RFF signale avoir pour règle de suivre le principe suivant : éviter les impacts autant que possible, à défaut les réduire, les compenser si nécessaire.

Par ailleurs, RFF a recensé les zones d'appellation d'origine et les activités agricoles dominantes. A ce stade, en matière agricole²¹, il apparaît en Normandie que le scénario C présente globalement un risque d'impact plus élevé que les autres scénarios qui sont en la matière « globalement équivalents ».

Mais ceci ne satisfait aucunement l'ensemble des professionnels. Si le Président de la Chambre régionale d'agriculture de Normandie n'exprime pas d'opposition au projet, il constate cependant qu'« il ne reste plus beaucoup de passages », et que ceci impose, en raison « de leur

19. Sous la forme de marché de « conception - réalisation » de « contrat de partenariat » ou de « concession ». En tout état de cause, le plan de financement ne serait bouclé qu'après la DUP.

20. « Du point de vue de RFF, la priorité à court terme a porté sur la modernisation de l'existant, qui s'est déjà matérialisée depuis l'année 2008 par la mise en place d'un programme de renouvellement, à hauteur de 1,3 milliard sur la période 2008-2013 », rappelle à ce propos le maître d'ouvrage.

21. Les surfaces consacrées à l'agriculture représentent près de 67 % de l'aire d'étude.

valeur, de trouver les solutions adéquates ». La majorité des autres intervenants représentant le milieu agricole haut et bas-normand partage le même point de vue, souhaitant que le projet soit « le moins déstructurant possible », « exemplaire en consommation de foncier agricole » et évite « les espaces productifs les plus performants ». Positions auxquelles le Président de la FDSEA de l'Eure ajoute néanmoins un codicille d'importance : « Quel que soit le scénario, ce projet est trop consommateur de foncier agricole. Conscients de la nécessité d'un développement économique, nous sommes défavorables – je dis bien défavorables – au projet de LNPN, tant qu'il ne proposera pas une consommation plus modérée de foncier ».

Mais une position bien plus radicale se fait entendre en Île-de-France. Les fortes inquiétudes, déjà exprimées par une Sénatrice des Yvelines, se transforment, à Évreux, par la voix du Président de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, en une vive opposition sous les applaudissements souvent nourris de l'assistance. Dénonçant l'accumulation de projets (deux TGV – le POCL et la liaison « Roissy – Picardie » –, l'aménagement à venir du Plateau de Saclay, le projet ferroviaire concernant le Triangle de Gonesse, l'autoroute A104, le futur Grand Paris Express) ainsi que l'habitude avec laquelle le milieu agricole est considéré comme « la variable d'ajustement et le territoire le moins cher pour passer », il oppose un « non ferme », conseillant à RFF : « Si vous voulez faire passer une ligne, utilisez les ouvrages déjà existants ! ».

Le souci du monde agricole de ne pas être condamné à une double peine (supporter à la fois le prélèvement de terres cultivées et des emprises supplémentaires liées à des compensations environnementales) se fait directement ou indirectement sentir à diverses occasions. Moyen de dire qu'il est de plus en plus difficile de faire coïncider la défense de l'environnement et l'avenir des agriculteurs, hypothèse contre laquelle s'élèvent les représentants de la première mouvance ?

D'AUTRES SUJETS ABORDÉS

Les gares

Dans la recherche d'un meilleur maillage du réseau, d'interconnexions plus efficaces au service de la vie quotidienne, la question des gares est bien évidemment de première importance. Le débat ne donne pas lieu à de vives empoignades sur ce sujet. Il semble acquis qu'à Rouen, suivant en cela le souhait des élus, une gare nouvelle s'implanterait dans le quartier Saint-Sever, permettant de résoudre le problème de saturation du « nœud rouennais ». A Évreux, une nouvelle infrastructure serait également envisagée, quel que soit le scénario (B ou AB) éventuellement retenu. Et l'on interroge souvent RFF au sujet de la gare (à Montauve, dans l'Eure) que prévoirait le nouveau scénario AB, hypothèse que le maître d'ouvrage se retient de confirmer.

En région parisienne, le site de Confluence, malgré quelques réticences, recueille un avis positif pour héberger une nouvelle station et, à La Défense, l'assistance ne remet pas en cause la préférence affichée par RFF pour une gare située au niveau de La Folie, permettant l'interconnexion avec le futur réseau du Grand Paris Express. Il reste, ce qui apparaît techniquement possible d'après la SNCF mais appelle diverses études complémentaires, à accroître la capacité de la gare Saint-Lazare en vue d'absorber les augmentations de trafic prévisibles, tant sur le plan de l'exploitabilité du système ferroviaire que des flux de voyageurs. Enfin, il conviendrait, s'il est donné suite au projet, que le maître d'ouvrage fasse clairement apparaître les relations avec l'aéroport de Roissy, à propos desquelles sont posées maintes questions en réunions publiques et soulignées maintes attentes dans les cahiers d'acteurs.

Les conditions d'usage

En Normandie comme en Île-de-France, utilisateurs de ce mode de transport et élus ont critiqué à plusieurs reprises des conditions de déplacement qu'ils jugent souvent inqualifiables. Nombre d'interventions portent sur les temps de parcours, la fiabilité des horaires, la propreté insuffisante des trains, les tarifs dénoncés comme inaccessibles à certains, le confort tout relatif des rames actuelles ; on se soucie également, notamment lors de la réunion de début janvier à Caen, de l'éventuel nouveau matériel roulant, sans omettre de s'inquiéter à propos de ce que RFF annonce en matière de « hausse raisonnée des tarifs liés à cette nouvelle ligne ». Toutes ces questions, loin de là, ne relèvent pas des responsabilités du maître d'ouvrage mais devront impérativement être prises en compte par les autorités organisatrices comme par les opérateurs.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

Un débat mobilisateur et ouvert

Le débat a attiré plus de 6 000 personnes en réunions, suscité 101 cahiers d'acteur et près de 70 000 connexions au site Internet, sur lequel ont été déposés environ 600 questions et 700 avis et contributions. La diversité des sujets abordés, la qualité des interventions, la mobilisation de tous les acteurs concernés, l'apparition d'une nouvelle hypothèse (le scénario AB), les discussions autour de l'expertise complémentaire viennent s'ajouter à ces quelques chiffres pour prouver à la fois l'engouement du public et de ses représentants pour discuter de ce projet et l'ouverture d'esprit qui a présidé à ces échanges.

S'il a pu se dérouler à la satisfaction de tous semble-t-il, force est de reconnaître ici l'excellent travail de la commission particulière, de son Président et de ses membres et de l'ensemble des prestataires sollicités. Je tiens également à souligner la disponibilité, la capacité d'écoute et l'excellente connaissance de leur dossier dont ont fait preuve les représentants du maître d'ouvrage.

Des propositions recueillant un accord largement majoritaire

Au total, le débat a mis en évidence de fortes convergences sur la nécessité d'accroître la capacité du réseau, tant pour les voyageurs que pour le fret, afin d'améliorer la régularité et la fréquence. Le même constat peut être dressé en ce qui concerne l'impérative amélioration des liaisons inter et intra-régionales et des correspondances avec les autres réseaux. Un certain consensus se dessine en faveur du doublement du réseau entre Paris et Mantes-la-Jolie (avec le contournement de cette dernière), le maintien du terminus à Paris Saint-Lazare, la création de gares en Île-de-France à Nanterre/La Folie et dans le secteur Confluence Seine-Oise et en Normandie sur le site de Saint-Sever à Rouen.

La nécessité de tenir compte des insatisfactions exprimées

Si des convergences se sont fait jour, il n'en demeure pas moins que les multiples demandes en faveur d'une profonde amélioration du réseau existant comme de son fonctionnement devraient trouver écho auprès des décideurs et des opérateurs. Tous les débats « ferroviaires » mettent en lumière l'insatisfaction de nos concitoyens en matière de moyens mis quotidiennement à leur disposition. Le débat qui, pendant la même période, a concerné le projet de TGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon en fournit un exemple particulièrement explicite.

Le débat a permis deux avancées significatives

Les échanges ont ouvert, rapidement, un nouvel horizon : celui d'un scénario intermédiaire entre les hypothèses A et B (même s'il reste à convaincre divers élus de son éventuel bien-fondé). De même, la démarche ayant conduit à l'expertise complémentaire sur l'amélioration de l'existant témoigne de l'apport du débat à l'enrichissement des échanges.

Dans l'hypothèse d'une poursuite du projet, une concertation appelée à approfondir de nombreux sujets et à donner suite aux engagements pris par RFF tout au long du débat

La décision que prendra le maître d'ouvrage dans les trois mois succédant à la publication de ce bilan ne tranchera pas tous les sujets de discussion. Elle dépendra évidemment du compte-rendu et du bilan du débat, mais elle devra également tenir compte des travaux de la mission de financement et de ceux du Commissaire général au développement de la vallée de la Seine.

Ceci étant, si une suite positive est réservée au projet, cette décision devra préciser les conditions dans lesquelles se déroulerait la concertation post-débat : dispositif de pilotage et de validation des études et des modalités d'information et de participation du public, le tout sous le regard d'un garant nommé par la CNDP comme semble le souhaiter RFF. De nombreuses études doivent en effet encore être conduites. Sans en dresser une liste exhaustive, mentionnons les thèmes sur lesquels elles devraient en un premier temps se pencher : enjeux environnementaux et agricoles (notamment la question des compensations) ; implantation des nouvelles gares ; principe de contournement de Mantes-la-Jolie ; connexions avec les réseaux existants ou en devenir, en particulier en Île-de-France ; maillage avec les réseaux existants et améliorations susceptibles d'être apportées à ces derniers ; éventualité d'un phasage en fonction des solutions de financement dégagées.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Philippe DESLANDES

Président de la Commission nationale du débat public

cndp
Commission nationale
du **débat public**

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr