

3 octobre 2011 - 3 février 2012

Débat public

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Compte-rendu

Sommaire

Introduction	p. 4
Partie I - La préparation et le déroulement du débat	p. 6
1. La préparation du débat	p. 8
1.1. La saisine et la constitution de la commission particulière	p. 8
1.1.1. La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage	p. 8
1.1.2. La constitution de la CPDP et la mise en place du secrétariat général	p. 8
1.2. L'élaboration des modalités de débat et le suivi du dossier du maître d'ouvrage	p. 9
1.2.1. Le suivi de la constitution du dossier du maître d'ouvrage	p. 9
1.2.2. L'information des membres de la commission	p. 10
1.2.3. L'élaboration des modalités de déroulement du débat	p. 10
1.2.3.1. Les entretiens individuels	p. 10
1.2.3.2. Les réunions collectives d'acteurs	p. 10
1.3. Les modalités de déroulement du débat retenues et les évolutions au cours du débat	p. 11
1.3.1. Le calendrier initial	p. 11
1.3.2. Les évolutions en cours de débat	p. 11
1.3.2.1. L'ajout d'un atelier portant sur les évolutions de trafic et de desserte	p. 11
1.3.2.2. Un atelier de présentation des résultats de l'expertise complémentaire	p. 12
2. L'information du public	p. 14
2.1. La communication	p. 14
2.1.1. Les supports de communication de la CPDP et du maître d'ouvrage	p. 14
2.1.1.1. Les documents de la CPDP	p. 14
2.1.1.2. Les documents du maître d'ouvrage	p. 15
2.1.2. La campagne de communication	p. 15
2.1.2.1. Une campagne multi-supports à destination de l'ensemble des habitants de Normandie et de l'Ouest de l'Île-de-France	p. 15
2.1.2.2. Une distribution en boîtes aux lettres à destination des riverains des options de passage du projet	p. 17
2.1.2.3. Une campagne d'affichage et de tractage à destination des usagers des transports ferroviaires	p. 17
2.1.2.4. L'information des acteurs institutionnels	p. 18
2.2. Les relations presse	p. 18
2.2.1. L'action de la CPDP	p. 18
2.2.1.1. Avant le débat public	p. 18
2.2.1.2. Avant les réunions locales	p. 18
2.2.1.3. Avant les réunions thématiques	p. 18
2.2.2. La couverture du débat par les médias	p. 19
2.2.2.1. L'annonce des réunions	p. 19
2.2.2.2. Les articles	p. 19
3. La participation du public	p. 20
3.1. Les réunions publiques	p. 20
3.1.1. Le déroulement des réunions	p. 20
3.1.2. La participation	p. 20
3.2. Les cahiers d'acteurs	p. 22
3.3. Le site internet	p. 23
3.3.1. La fréquentation du site	p. 24
3.3.2. Le « système questions-réponses » (SQR)	p. 24
3.3.3. Les espaces de discussion	p. 25

Partie II - Les grands enseignements du débat	p. 26
Préambule : l'opportunité du projet	p. 28
1. Les objectifs du projet	p. 29
1.1. Accroître la capacité du système ferroviaire, un objectif partagé	p. 29
1.2. Gagner du temps, un objectif discuté	p. 31
1.2.1. Un objectif soutenu notamment par les acteurs économiques et la majorité des élus	p. 31
1.2.1.1. Un enjeu de développement économique	p. 31
1.2.1.2. Des bénéfices attendus en matière d'aménagement du territoire	p. 32
1.2.1.3. Les gains de temps jugés nécessaires au report modal	p. 32
1.2.1.4. Des gains de temps encore insuffisants pour certains	p. 33
1.2.2. Un objectif critiqué par d'autres	p. 33
1.2.2.1. Un modèle de développement contesté	p. 33
1.2.2.2. Les gains de temps, un objectif non prioritaire	p. 33
1.3. Mailler le territoire, un objectif partagé, mais des divergences sur la réponse apportée par la LNPN	p. 34
1.3.1. La LNPN, un projet de réorganisation du réseau autour d'une ligne nouvelle selon le maître d'ouvrage	p. 34
1.3.2. Un projet limitant les investissements sur le réseau secondaire, selon d'autres	p. 35
1.3.3. Les liaisons interrégionales en question	p. 35
1.4. Développer le transport ferroviaire de marchandises, un large accord mais des divergences sur les solutions	p. 35
1.4.1. Le fret, enjeu essentiel du projet	p. 35
1.4.1.1. Un enjeu économique et notamment portuaire	p. 35
1.4.1.2. Un objectif de report modal	p. 36
1.4.2. La création de sillons, un objectif essentiel pour beaucoup	p. 36
1.4.3. D'autres mesures jugées indispensables et urgentes	p. 36
1.4.3.1. Une politique en faveur du fret	p. 37
1.4.3.2. Des évolutions techniques et économiques	p. 37
1.4.3.3. La résolution des problèmes d'accès à l'Île-de-France	p. 38
1.4.3.4. Une meilleure coordination des acteurs du fret	p. 38
1.4.4. La mixité de la ligne en question	p. 38
2. Les caractéristiques du projet	p. 39
2.1. Les caractéristiques du projet en Île-de-France	p. 39
2.1.1. Les scénarios en Île-de-France	p. 39
2.1.2. Le contournement de Mantes	p. 39
2.1.3. Des prises de position nombreuses sur les gares franciliennes	p. 40
2.1.3.1. Le terminus en gare de Paris Saint-Lazare : un souhait de la plupart mais des réserves	p. 40
2.1.3.2. La gare de La Défense : accord sur le site de La Folie à Nanterre, une desserte en ligne privilégiée	p. 41
2.1.3.3. La gare de Confluence souhaitée par les élus	p. 41
2.1.4. Des propositions alternatives en Île-de-France	p. 42
2.1.4.1. Le phasage de la section Paris – Mantes	p. 42
2.1.4.2. Une ligne à grande vitesse en rive droite : la proposition ARDIES 95	p. 42
2.1.5. La liaison vers Roissy et les LGV, réclamée mais hors du périmètre du projet	p. 43

2.2. Les caractéristiques du projet en Normandie	p. 43
2.2.1. Un large accord pour une nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever	p. 43
2.2.2. Les scénarios soumis au débat diversement appréciés	p. 44
2.2.2.1. Le scénario A	p. 44
2.2.2.2. Le scénario B	p. 45
2.2.2.3. Le scénario C	p. 45
2.2.2.4. Le scénario AB	p. 46
2.2.3. L'expertise complémentaire sur la modernisation de la ligne classique	p. 47
2.2.4. Une ligne vers l'Angleterre ?	p. 49
2.3. Les dessertes	p. 49
2.4. Le matériel roulant	p. 49
3. Les impacts sur l'agriculture et l'environnement	p. 51
3.1. Des craintes quant à la consommation foncière	p. 51
3.2. Des interrogations sur la prise en compte de l'environnement, du paysage et du patrimoine	p. 52
3.3. Des questions sur les nuisances sonores	p. 52
3.4. Pas d'objection aux propositions de RFF quant à la poursuite de la concertation	p. 52
4. Le financement	p. 53
4.1. Peu de détails sur les modalités de financement	p. 53
4.2. Des inquiétudes relatives à la tarification	p. 54
4.3. Un bilan socio-économique incomplet	p. 55
4.4. Le PPP rejeté par certains partis politiques et syndicats	p. 55
4.5. Des appréciations divergentes sur un phasage	p. 56
Conclusion	p. 57
-	
Annexes	p. 58

Introduction

Réseau ferré de France (RFF) a saisi le 1^{er} mars 2011 la Commission nationale du débat public (CNDP) d'un projet ferroviaire de ligne nouvelle Paris – Normandie (LNPN). Ce projet a été élaboré dans des délais très brefs, dans le cadre d'un comité de pilotage présidé par le préfet Jean-Pierre Duport, à la suite de la feuille de route tracée par le Président de la République au Havre le 16 juillet 2009 : « *Il convient d'imaginer un transport rapide, un TGV, qui reliera Paris au Havre par Mantes et Rouen en une heure et quart, et qui profitera également aux deux régions Normandie* ».

Ce comité de pilotage, composé de représentants de l'État, d'élus des principales collectivités et d'acteurs socio-économiques, a recueilli les fonctionnalités attendues de ce projet : relier Le Havre et Caen à Paris en 1 h 15, mailler le territoire, notamment en établissant des liaisons rapides entre Caen, Rouen et Le Havre et entre Évreux et Rouen, améliorer le fret ferroviaire. Le projet était présenté par RFF comme répondant à ces objectifs, avec l'ambition de développer les territoires concernés.

À la suite de la décision de la CNDP, du 6 avril suivant, d'organiser elle-même un débat public, dont l'animation a été confiée à une commission particulière du débat public (CPDP), les membres de cette dernière ont préparé ce débat en relation étroite avec les élus, acteurs économiques et représentants d'associations et de syndicats.

Des réunions d'acteurs organisées dans les trois régions d'Île-de-France, de Haute et de Basse-Normandie, au cours desquelles ont été présentées les modalités envisagées du débat, ont permis d'adapter celles-ci pour mieux répondre aux demandes. Par ailleurs, le dossier du maître d'ouvrage (DMO), dossier en vue du débat, a été élaboré par RFF en relation étroite avec la CPDP.

Le 7 septembre la CNDP a considéré ce dossier comme suffisamment complet, a approuvé les modalités d'organisation proposées et a décidé que le débat aurait lieu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

La CNDP a également décidé de faire procéder à une expertise complémentaire à la suite d'une demande d'élus d'Europe Ecologie Les Verts.

25 réunions publiques ont été tenues, tout au long des territoires du projet : dans un premier temps des réunions locales qui ont permis d'informer le public sur le

projet et de répondre aux interrogations, dans un second temps des réunions thématiques qui ont permis d'approfondir certaines problématiques du projet.

Plus de 6 000 personnes ont participé à ces réunions. Une large campagne de communication a été mise en place : messages radio, annonces dans la presse, Internet, affichage, tractage et boîtage. Néanmoins, c'est surtout l'information locale, diffusée par les élus et les acteurs locaux qui a mobilisé le public : 800 personnes au Havre, 600 à Évreux, plus de 500 à Lisieux.

Ce débat a été, de l'avis des participants, riche et animé. La commission tient aussi à souligner que les arguments ont été échangés sans exclusive, dans le respect des opinions des uns et des autres ; la décision de faire procéder à une expertise complémentaire a aussi contribué au bon déroulement du débat.

Pour répondre aux critiques de certains qui regrettaient que l'expression soit confisquée par des institutionnels, la commission a modifié le déroulement des réunions, donnant dans un premier temps la parole aux personnes qui souhaitaient poser une question, pour une minute maximum, avant de prendre les interventions plus argumentées, dans un temps limité à 3 minutes. Ces modalités ont répondu aux attentes, chaque personne qui le souhaitait pouvant ainsi s'exprimer pendant la réunion. La commission a aussi veillé à ce que les temps de parole ne soient pas dépassés ; la plupart des intervenants se sont pliés à ces règles.

Les responsables de la mission LNPN présentaient le projet et répondaient aux questions qui les concernaient ; tant lors des réunions que pour les questions posées sur le site Internet, la commission a tenu à ce que les réponses soient complètes, au moins en l'état de l'information qu'avait RFF. De façon générale, la commission tient à souligner la bonne coopération, en toute indépendance, avec le maître d'ouvrage.

Le site Internet comportait, de façon classique, un système de questions-réponses, les documents du débat, les études réalisées par RFF, disponibles dès l'ouverture du site ; la commission a aussi mis en ligne les études et rapports en relation avec le système ferroviaire et avec les territoires.

Souhaitant que ce site soit un lieu de débat à part entière, la commission a fait diffuser en direct 10 réunions publiques, suivies par plus de 5 000 internautes,

qui pouvaient poser des questions. Un espace de discussion a aussi permis de recueillir plus de 700 avis, commentaires et contributions. Il en est rendu compte ici, comme des réunions publiques.

Enfin 101 cahiers d'acteurs ont été diffusés. La commission a cherché à ce qu'ils contribuent à l'information et à la discussion. Elle n'y est que partiellement parvenue : certains acteurs ont refusé de se prononcer sur les différents scénarios proposés par RFF. De plus, un grand nombre de cahiers ont été proposés dans les derniers temps du débat et leur diffusion tardive n'a pas permis qu'ils soient pris en considération dans les discussions. On peut enfin se demander si le public peut se retrouver dans le grand nombre de cahiers publiés. Il serait souhaitable que ces documents restent en nombre limité et, par leur argumentation, enrichissent réellement le débat.



Selon le code de l'environnement, le débat porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet.

Tous les participants sont favorables au ferroviaire et demandent l'amélioration des liaisons mais, s'il y a un accord sur certains objectifs, d'autres sont discutés tout comme l'opportunité de certaines parties du projet.

Accord unanime pour augmenter la capacité des lignes ferroviaires afin d'améliorer la ponctualité et d'augmenter les dessertes : une ligne nouvelle entre Paris et Mantes, une nouvelle gare à Rouen sont jugées nécessaires.

De même les objectifs de maillage du territoire, avec de meilleures liaisons locales et régionales, et de développement du fret ferroviaire, au bénéfice des ports de la Manche, sont approuvés dans leur principe, mais discutés sur l'effet de la ligne nouvelle.

En revanche sur la réduction des temps de trajet, objectif fondateur du projet, la discussion a été vive et les avis très partagés.

Sur les caractéristiques, la discussion n'a pas permis de mettre en évidence une préférence nette pour l'un des scénarios proposés par RFF d'autant que le posi-

tionnement de nouvelles gares éventuelles à Évreux et Louviers/Val-de-Reuil restait mal précisé.

L'expertise complémentaire a permis de mettre en évidence les effets, et les limites, d'une modernisation de la ligne actuelle, sans que ses conclusions aient été très soutenues.

Bien qu'elle ne soit pas prévue par le projet, une liaison directe avec Roissy, l'aéroport et les LGV, a été souvent demandée.

Enfin, à un moment où l'on rappelle la nécessité de réduire la dette publique, de nombreuses questions ont porté sur le financement et la tarification. Les informations communiquées n'ont guère répondu aux attentes du public.

RFF s'est engagé, si le projet est poursuivi, à assurer une concertation approfondie pendant les phases d'études et de travaux, comme il le fait habituellement. Il serait souhaitable que cette concertation ne porte pas seulement sur les tracés mais aussi sur les questions qui sont restées sans réponse précise au cours du débat.

La première partie de ce compte-rendu est consacrée à la préparation et à l'organisation du débat.

Les enseignements du débat sont exposés en seconde partie. Il est rappelé que la commission ne donne pas d'avis, elle a veillé à rester parfaitement objective et neutre.



Partie I

LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

1. La préparation du débat

1.1. La saisine et la constitution de la commission particulière

1.1.1. La saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie, le 1^{er} mars 2011 par Réseau ferré de France (RFF), du projet de ligne nouvelle Paris – Normandie. Le 6 avril 2011, la Commission nationale du débat public, considérant 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 »,
- « Les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations normandes que pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la Région capitale »,
- « Les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (réseau Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, forêts de protection), du réseau hydrographique (eaux superficielles, eaux souterraines, captages d'eau et zones inondables) et des nuisances sonores »,

a décidé l'organisation d'un débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, dont elle a confié l'animation à une commission particulière¹.

1.1.2. La constitution de la CPDP et la mise en place du secrétariat général

La CNDP a décidé, lors de la même séance, de nommer le président² et les membres³ de la commission particulière.

Les membres de la commission particulière se sont engagés à respecter le « Code d'éthique et de déontologie » mis en place par la CNDP (indépendance, devoir de neutralité et de réserve)⁴.

Dès sa nomination, le président de la CPDP a recruté le secrétaire général de la commission, chargé de préparer et mettre en œuvre les décisions de cette dernière. Le choix a ensuite été fait d'étoffer l'équipe du secrétariat général afin d'assurer certaines missions en interne



De gauche à droite : Jean-Philippe Bloch, Marie-Françoise Cornieti, Olivier Guérin, Dominique Simon et Pierre-Gérard Merlette

LES MEMBRES DE LA CPDP

Olivier Guérin, président

Magistrat honoraire à la Cour de Cassation
Ancien membre des CPDP sur les projets « Arc Express » et « Prolongement du RER E »

Jean-Philippe Bloch

Administrateur général des affaires maritimes

Marie-Françoise Cornieti

Avocate honoraire - Ancien membre de la CPDP sur le projet « Arc Express »

Pierre-Gérard Merlette

Administrateur civil - Ancien membre des CPDP sur les projets « Prolongement de l'autoroute A16 » et « Prolongement de l'autoroute A12 »

Dominique Simon

Consultante management et transformation des organisations

(communication et relations presse) et de coordonner des prestations externes techniques d'un volume limité. Cette décision a été guidée par la volonté de limiter le coût du débat⁵.

L'équipe était ainsi constituée de :

- Aurélien Rateau, secrétaire général
- Florence Hérubel, assistante de la commission
- Cécile Augereau, chargée de communication
- Eric Bonté, chargé des relations presse

Les prestataires de la CPDP ont été retenus, dans le cadre de marchés publics en procédures simplifiées

1. Cf. Décision n°2011/21/LNPN/1 en annexe 1.

2. Cf. Décision n°2011/21/LNPN/2 en annexe 1.

3. Cf. Décision n°2011/21/LNPN/3 en annexe 1.

4. Cf. Annexe 2.

5. Cf. Annexe 3. Le budget du débat public.

formellement conclus avec RFF, tenu par la loi de prendre en charge le coût du débat public.

PRESTATAIRES RETENUS PAR LA COMMISSION

Organisation logistique et technique des réunions publiques

Société Denis Power

Logistique des réunions publiques

Romain Lacuisse

Rédaction de comptes rendus

Documents et supports

Agence Permeable

Conception graphique des documents de la CPDP

Société Iropa

Impression des documents de la CPDP

Agence État d'Esprit

Mise sous plis et routage des documents du débat

Mediapost

Distribution en boîtes aux lettres

Randstat

Tractage des documents

Site Internet

Aléaur

Hébergement et maintenance du site Internet

Eclectic Experience (David Prothais)

Conception et animation du site Internet

Agence Biplan

Réalisation et montage des films vidéo

La CPDP a décidé d'implanter ses locaux d'une part à Rouen, en centre-ville et d'autre part à Paris, à proximité de la gare Saint-Lazare, terminus des trains normands.

Toutefois le public s'est très peu déplacé à ces deux adresses, alors qu'il en avait la possibilité, pour s'informer sur le projet et le débat. Les demandes de renseignements ont majoritairement été faites par courriers électroniques et par téléphone.

1.2. L'élaboration des modalités de débat et le suivi du dossier du maître d'ouvrage

Pendant la période de préparation du débat public, la commission a procédé à l'élaboration des modalités d'organisation du débat (nombre de réunions, calendrier, choix des villes...) ainsi qu'au suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage.

Pour ce faire, elle a organisé plusieurs réunions de travail avec le maître d'ouvrage, RFF, et de nombreuses rencontres avec les acteurs concernés par le projet.

1.2.1. Le suivi de la constitution du dossier du maître d'ouvrage

Les mois de mai, juin, juillet et août 2011 ont été principalement consacrés à la réalisation d'un dossier support du débat par le maître d'ouvrage.

La CPDP a procédé à plusieurs lectures des versions successives du document. Elle s'est assurée que le dossier qui serait présenté comporte tous les éléments d'information nécessaires, dans un langage accessible à tous. De nombreuses rencontres ont été organisées avec le maître d'ouvrage afin de permettre à la commission de faire part de ses remarques.

La commission a notamment demandé au maître d'ouvrage de préciser les temps de trajets depuis les villes intermédiaires et de développer l'analyse socio-économique.

Lors de la séance du 7 septembre 2011, la CNDP a considéré le dossier présenté par le maître d'ouvrage comme suffisamment complet au sens de l'article R 121-7 du code de l'environnement⁶.



Cinq parties développent l'argumentaire du maître d'ouvrage

Partie 1. *Le territoire du projet*

Partie 2. *Pourquoi le projet ?*

Partie 3. *Comment ?*

Partie 4. *Comparaison des scénarios et bénéfices du projet*

Partie 5. *Et après le débat public ?*

Le document comporte 131 pages et est accompagné d'une synthèse de 8 pages. Il fait référence à des études complémentaires qui ont été mises en ligne sur le site Internet du débat public et a été complété en cours de débat par une note présentant une nouvelle option de passage en Normandie (scénario AB).

6. Cf. Décision n°2011/58/LNPN/4 en annexe 1.

1.2.2. L'information des membres de la commission

Le président de la CPDP a été invité à assister le 21 avril 2011 à la table-ronde présidée par le Président de la République, au Havre, sur la politique maritime de la France, au cours de laquelle le projet de ligne nouvelle a été évoqué. Il a également assisté, à l'invitation de son président, le préfet Jean-Pierre Duport, au comité de pilotage qui s'est réuni le 18 mai 2011.

Certains membres de la commission ont assisté au colloque « Axe Seine - acte II » organisé à Rouen le 23 mai 2011 ainsi qu'à la conférence « Infrastructures de transports 2011. Quelles synergies public-privé pour répondre aux impératifs de financement et de qualité de service » qui s'est tenue à Paris le 16 novembre 2011.

Par ailleurs, à la demande de la commission, deux visites de terrain ont été organisées par RFF, le 26 mai 2011 pour la partie francilienne du projet et le 1^{er} juin 2011 en Normandie. Elles ont permis de mieux appréhender les territoires concernés par le projet.



Visite de terrain sur le site de La Défense

1.2.3. L'élaboration des modalités de déroulement du débat

Durant la phase de préparation, l'une des missions essentielles de la CPDP a consisté en l'élaboration des modalités de déroulement du débat public.

1.2.3.1. Les entretiens individuels

Le président et les membres de la commission ont souhaité rencontrer les principaux acteurs concernés par le projet, représentants de l'État, élus des collectivités, représentants des instances du monde économique, d'associations d'usagers et environnementales afin de les informer du débat et d'en discuter les modalités.

À la suite des courriers qui leur ont été envoyés, et répondant à certaines demandes, 70 entretiens⁷ ont ainsi été organisés, principalement de mai à fin juin 2011. Ils ont permis un échange fructueux sur l'organisation du débat.

1.2.3.2. Les réunions collectives d'acteurs

En parallèle à ces rendez-vous individuels, de nombreuses réunions de travail ont permis à la commission d'élaborer un calendrier des réunions publiques et d'envisager les outils d'expression et les moyens de communication à employer. La commission a souhaité présenter ce projet de dispositif aux acteurs locaux avant de le soumettre à la Commission nationale du débat public.

250 invitations nominatives ont ainsi été envoyées aux élus des collectivités (présidents des conseils régionaux, généraux et des intercommunalités, maires des principales communes), aux acteurs économiques ainsi qu'au milieu associatif concernés par le projet.

Ces ateliers, d'une durée de 2 heures, ont réuni 139 personnes et ont eu lieu entre le 4 et le 11 juillet à Rouen, Caen, Évreux et Achères.

La CPDP a présenté les outils de communication prévus ainsi que le calendrier des réunions publiques et a demandé à RFF de présenter son projet. Ces réunions ont permis de compléter le dispositif initialement envisagé. Des demandes de réunions publiques ont en effet été formulées par les villes d'Achères, Dieppe, Houilles et Val-de-Reuil qui ne faisaient pas partie du projet de calendrier initial.

7. Cf. Annexe 4. Liste des acteurs rencontrés par la commission en préparation du débat public.

1.3. Les modalités de déroulement du débat retenues et les évolutions au cours du débat

1.3.1. Le calendrier initial

Suite aux réunions collectives d'acteurs, la commission particulière a finalisé son projet de structuration du débat avant de le soumettre à la Commission nationale du débat public. Lors de sa séance du 7 septembre 2011, celle-ci a approuvé les modalités d'organisation du débat proposées⁸. Les dates du débat ont été fixées du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

Le calendrier comportait initialement 23 réunions publiques :

> 1 réunion d'ouverture

> 16 réunions locales

Ces réunions, réparties sur l'ensemble du territoire concerné, avaient pour objectif de permettre au public de s'informer et d'obtenir des réponses à ses questions, notamment sur les enjeux locaux.

> 5 réunions thématiques

Lors de ces séances organisées dans les principales villes normandes, la commission prévoyait d'inviter des experts et acteurs du territoire pour apporter un éclairage sur des enjeux identifiés.

- Aménagement du territoire
- Développement économique
- Transport de marchandises
- Impacts sur l'agriculture et l'environnement
- Financement et rentabilité du projet

> 1 réunion de clôture



Les réunions publiques ont été organisées en Normandie et en Île-de-France

- Réunion d'ouverture
- Réunions locales
- Réunions thématiques
- Réunion de clôture

8. Cf. Décision n°2011/58/LNPN/4 en annexe 1.

Pour assurer une large diffusion aux débats, la commission a décidé de diffuser en direct sur le site Internet du débat les réunions d'ouverture et de clôture ainsi que les réunions thématiques, les internautes ayant la possibilité de poser des questions au cours de la réunion même⁹.

Ce site Internet, lieu de débat à part entière, a été organisé pour que le public puisse poser des questions, au maître d'ouvrage ou à la commission, donner son avis sur le projet et réagir aux avis exprimés.

La commission a préféré organiser les réunions thématiques dans un second temps, afin que les réunions locales permettent d'abord d'informer le public sur le projet, d'apporter des réponses aux questions locales, d'identifier les questionnements à traiter lors des réunions thématiques et de mobiliser également le public pour ces dernières.

Le choix d'organiser les réunions thématiques en fin de débat a parfois été contesté, certaines personnes regrettant de ne pouvoir bénéficier des informations présentées lors des réunions thématiques que tardivement, voire, pour certaines réunions, sur le fret, les impacts agricoles et environnementaux et celle consacrée au financement et à la rentabilité du projet, après la date limite du dépôt des cahiers d'acteurs.

En raison de la densité du calendrier, la commission n'a pas pu organiser une réunion locale supplémentaire demandée par des habitants et élus du Pays de Caux, et d'Honfleur.

Les réunions ont eu lieu de 19h à 22h sauf à La Défense, où un horaire moins tardif (18h – 21h) a été préféré en raison de la présence espérée de professionnels travaillant sur le site.

1.3.2. Les évolutions en cours de débat

En cours de débat, la CPDP a décidé d'organiser deux ateliers, à Caen le 5 janvier et à Rouen le 23 janvier 2012.

1.3.2.1. L'ajout d'un atelier portant sur les évolutions de trafic et de desserte

Suite aux nombreuses questions posées par le public lors des réunions locales et sur Internet, la CPDP a décidé d'organiser un atelier supplémentaire à l'occasion duquel elle a demandé à RFF de présenter de façon plus détaillée les trafics et les dessertes, actuellement et à l'horizon du projet.

9. Il faut également souligner que la réunion locale de Bernay a été diffusée en direct sur Internet pour permettre au public de suivre la présentation du scénario AB. Il en a été de même pour les ateliers supplémentaires du 5 et du 23 janvier 2012.

Les travaux de rénovation ou d'aménagement prévus sur les lignes actuelles ont également été présentés par RFF; une partie de la réunion a porté sur les caractéristiques du matériel roulant envisagé.

1.3.2.2. Un atelier de présentation des résultats de l'expertise complémentaire

Suite à la demande en date du 4 octobre 2011 des groupes Europe Ecologie Les Verts (EELV) des trois conseils régionaux de Haute et Basse-Normandie et d'Île-de-France, la CNDP a décidé le 5 octobre 2011¹⁰ de lancer une expertise complémentaire portant sur :

- la nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Mantes – 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 qui en découle en termes de temps de parcours et de fiabilité,
- le chiffrage d'un projet alternatif de type RER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

Cette étude ne concernait pas la section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie ni le projet de nouvelle gare à Rouen en rive gauche.

La CNDP a retenu la société BG pour la réalisation de cette étude, qui a été remise le 20 janvier 2012 et aussitôt diffusée sur le site Internet.

Les conclusions de l'étude ont été présentées au public à l'occasion d'un atelier supplémentaire, le 23 janvier 2012 à Rouen.



Les réunions thématiques ont parfois mobilisé un large public comme ici au Havre le 10 janvier 2012

10. Cf. Décision n°2011/76/LNPN/5 en annexe 1.

CALENDRIER DES RÉUNIONS PUBLIQUES

DATE DE RÉUNION	VILLE		THÉMATIQUES	NOM ET ADRESSE DE LA SALLE
RÉUNION D'OUVERTURE				
Lundi 3 octobre	Rouen	@		Halle aux toiles Place de la Basse Vieille Tour - 76000 Rouen
RÉUNIONS LOCALES				
Mardi 11 octobre	Caen			Centre de congrès 13 avenue Albert Sorel - 14065 Caen
Jeudi 13 octobre	Le Havre			Centre Havrais de Commerce International 182 quai Georges V - 76600 Le Havre
Mardi 18 octobre	Mantes-la-Jolie			Ecole de musique 12 boulevard Calmette - 78200 Mantès-la-Jolie
Jeudi 20 octobre	Évreux			Le Cadran. Palais des congrès Boulevard de Normandie - 27000 Évreux
Jeudi 3 novembre	Saint-Lô			Centre culturel Jean Patounas Place du Champ de Mars - 50000 Saint-Lô
Mardi 8 novembre	Rouen			Halle aux toiles Place de la Basse Vieille Tour - 76000 Rouen
Mercredi 9 novembre	Achères			Salle Boris Vian Place Georges Brassens - 78260 Achères
Jeudi 10 novembre	Lisieux			Parc des expositions Rue Edouard Branly - 14100 Lisieux
Mardi 15 novembre	Dieppe			Salle Paul Eluard 5 rue Thiers - 76200 Dieppe
Mercredi 16 novembre	Cergy			ESSEC 1 avenue Bernard Hirsch - 95000 Cergy
Mardi 22 novembre	Cherbourg			Salle Pierre Montécot Rue Léon Jouhaux - 50100 Cherbourg
Jeudi 24 novembre	La Défense			UGC Ciné Cité La Défense Centre commercial Les 4 temps - 92092 La Défense
Mardi 29 novembre	Vernon			Espace Philippe Auguste 12 avenue Victor Hugo - 27200 Vernon
Jeudi 1 ^{er} décembre	Houilles			Salle Le Triplex 40 rue Faidherbe - 78800 Houilles
Mardi 6 décembre	Bernay	@	Présentation du scénario AB	Espace Philippe Auguste 12 avenue Victor Hugo - 27300 Bernay
Jeudi 8 décembre	Val-de-Reuil			Théâtre des Chalands 70 rue Grande - 27100 Val-de-Reuil
RÉUNIONS THÉMATIQUES				
Mardi 13 décembre	Caen	@	Aménagement du territoire	Centre de congrès 13 avenue Albert Sorel - 14065 Caen
Jeudi 15 décembre	Rouen	@	Développement économique	Halle aux toiles Place de la Basse Vieille Tour - 76000 Rouen
Mardi 5 janvier	Caen	@	Trafic et desserte	Centre de congrès 13 avenue Albert Sorel - 14065 Caen
Mardi 10 janvier *	Le Havre	@	Transport de marchandises	Docks Café Quai de la Réunion - 76600 Le Havre
Jeudi 12 janvier	Évreux	@	Impacts sur l'agriculture et l'environnement	Le Cadran. Palais des congrès Boulevard de Normandie - 27000 Évreux
Mardi 17 janvier	Paris	@	Financement et rentabilité du projet	Cinéma Max Linder 24 Boulevard Poissonnière - 75009 Paris
Lundi 23 janvier	Rouen	@	Expertise complémentaire	Halle aux toiles Place de la Basse Vieille Tour - 76000 Rouen
RÉUNION DE CLÔTURE				
Lundi 30 janvier	Caen	@		Centre de congrès 13 avenue Albert Sorel - 14065 Caen

@ : Réunion retransmise en direct sur le site Internet du débat.

En rose : Les réunions ajoutées en cours de débat.

* Anticipant une participation importante, la commission a changé en cours de débat la salle devant accueillir la réunion thématique du Havre. Une communication, notamment via la lettre électronique d'information et la presse, a permis d'en informer le public.

2. L'information du public

2.1. La communication

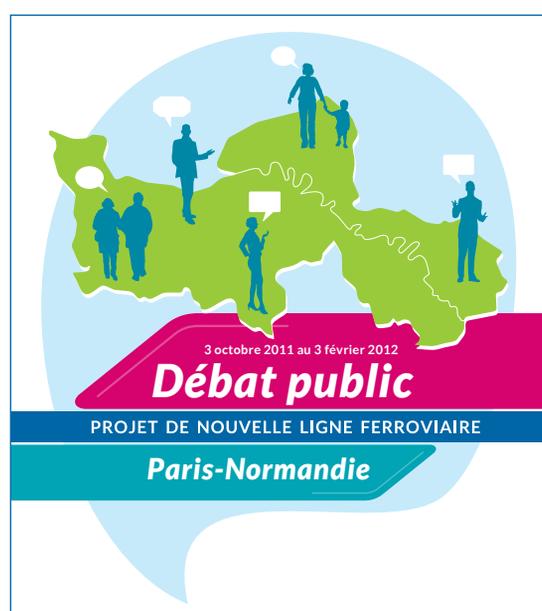
Au cours de la phase de préparation du débat, la commission particulière a conçu un certain nombre de supports d'information qui ont été diffusés dans l'ensemble du territoire concerné (Calvados, Eure, Manche, Seine-Maritime, Yvelines et Val-d'Oise) afin d'informer de la tenue du débat, du calendrier des réunions publiques, des modalités d'information et de participation ainsi que de la teneur du projet.

Certains documents ont fait l'objet d'un tirage important, comme le journal du débat n°1 imprimé à 770 000 exemplaires.

2.1.1. Les supports de communication de la CPDP et du maître d'ouvrage

2.1.1.1. Les documents de la CPDP

La commission a souhaité donner une identité visuelle commune à l'ensemble de ses documents. Celle-ci illustre les trois régions concernées par le projet mais également le débat public représenté par des silhouettes s'interrogeant ou s'exprimant dans des bulles. « Tous les avis comptent », c'est l'idée que la commission a voulu faire passer. Le titre du débat « Projet de ligne nouvelle Paris – Normandie » est indiqué dans un bandeau représentant deux trains qui se croisent, faisant ainsi référence à la nature du projet.



L'identité visuelle du débat public sur la ligne nouvelle Paris - Normandie

> Le journal du débat n°1 (tirage à 770 000 ex.)

Ce premier document avait pour objet de présenter le débat, les objectifs, les moyens d'information et de participation, le calendrier des réunions publiques, ainsi que le projet de LNP. Il a été réalisé sous la forme d'un dépliant 4 volets de format A5, pour en faciliter la manipulation et la diffusion auprès du public. Il comportait au recto les informations concernant le débat alors que le verso, rédigé par RFF, présentait le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie.

Traditionnellement, le journal du débat comporte uniquement des informations sur le débat et est fréquemment diffusé accompagné de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage. En accord avec RFF, la commission a fait le choix de regrouper ces deux informations afin de disposer d'un document unique plus complet, limitant les coûts d'impression et de diffusion.

> Le journal du débat n°2 (tirage à 10 000 ex.)

Le journal du débat n°2 a été édité avant les réunions thématiques. Toujours de format A5, il comptait 8 pages. Ce document a abordé les questions à traiter au cours de chacune des 5 réunions thématiques, tout en mettant en parallèle les enseignements tirés des échanges qui ont eu lieu pendant les réunions locales. Les deux ateliers, dont la tenue a été décidée par la commission en cours de débat, étaient également présentés ainsi qu'un calendrier des réunions qui restaient à venir.

> Le journal du débat n°3 (tirage à 2 000 ex.)

Ce document constitue la synthèse du présent compte-rendu.

> Les vidéos de la CPDP

En septembre 2011, la CPDP a réalisé une première vidéo présentant le débat, en accompagnement de la publication du journal du débat n°1. Une série de vidéos a également été réalisée en novembre afin de préciser les questionnements devant être abordés lors des réunions thématiques, en complément du journal du débat n°2. Toutes ces vidéos ont été diffusées sur le site Internet du débat public.

> La lettre électronique

Tout au long du débat, les internautes ont pu demander à recevoir la lettre électronique rédigée par la commission. A la fin du débat, elle était diffusée à plus de 1 600 personnes. 17 lettres électroniques ont été envoyées pendant la période du débat public.

La CPDP a choisi de communiquer par ce biais afin de tenir le public informé de l'actualité du débat. Les lettres annonçaient les réunions à venir et les évolutions de calendrier, relaient les derniers documents mis en ligne et rappelaient les moyens d'information et d'expression à disposition du public.

> Les supports d'information

L'identité visuelle du débat a également été déclinée dans des encarts insérés dans les espaces commerciaux de la presse et sur certains sites Internet.

Des affiches génériques ou spécifiques à chacune des réunions publiques ont également été éditées. Toutes les affiches présentaient un « flash code » permettant aux possesseurs d'un « smartphone » de se connecter sur le site Internet du débat public.

Un tract (tirage 250 000 ex.) comportant le visuel du débat et le calendrier des réunions publiques a été édité pour annoncer le déroulement de chacune des réunions publiques et favoriser la participation locale.

2.1.1.2. Les documents du maître d'ouvrage

Réseau ferré de France a édité sous sa charte graphique le dossier du maître d'ouvrage (131 p.) et sa synthèse (8 p.). Les études détaillées ont également été mises à disposition du public sur le site Internet du débat.

Suite aux premières réunions locales, RFF a produit une fiche de présentation du scénario AB. Enfin, une note sur les enjeux d'une mixité fret et voyageurs de la LNPN a été rendue publique en fin de débat.

MISE À DISPOSITION DES DOCUMENTS SUR LE SITE INTERNET DU DÉBAT

L'ensemble des documents était disponible sur le site Internet du débat www.debatpublic-lnpn.org. Ils pouvaient également être envoyés sur simple demande par téléphone au numéro vert ou via le formulaire en ligne.

Documents diffusés pendant le débat :

- Documents de la CPDP : journaux du débat, lettres électroniques et vidéos de la CPDP
- Documents du maître d'ouvrage : dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, fiche présentant le scénario AB et études détaillées
- Documents complémentaires émanant d'autres institutions : ils visaient à éclairer le public sur des aspects connexes au débat
- Archives de chacune des réunions publiques (résumés, retranscriptions intégrales, archives vidéo ou audio, diaporamas présentés)
- Cahiers d'acteurs
- Rapport de l'expertise complémentaire

2.1.2. La campagne de communication

Une importante campagne de communication a été réalisée durant la quinzaine précédant l'ouverture du débat public sur l'ensemble du territoire concerné par le projet. Elle visait à faire connaître le débat public et ses objectifs. Après cette campagne de lancement, des actions plus localisées géographiquement ont permis d'informer de la tenue de chacune des réunions locales et de mobiliser le public. Certains outils ont été maintenus durant les 4 mois du débat.

En parallèle des opérations organisées par la commission, la SNCF a mis gratuitement à disposition de la CPDP certains de ses outils de communication. Les collectivités ont également activement contribué à relayer l'information. La commission tient à les en remercier.

La communication était à destination, en priorité : des habitants des régions concernées par le projet dans leur ensemble, des riverains des options de passage, des usagers des trains et des acteurs institutionnels. Différents outils de communication ont été définis pour les informer.

LES DIFFÉRENTES CIBLES DE LA CAMPAGNE DE COMMUNICATION ET LES OUTILS EMPLOYÉS POUR LES INFORMER

Les habitants de Normandie et de l'Ouest de l'Île-de-France dans leur ensemble	→ Encarts dans la presse régionale quotidienne et hebdomadaire
	→ Annonces radio sur les ondes de France Bleu
	→ Bannière sur les sites Internet de la presse et sur le site de la SNCF
	→ Mise à disposition des documents dans les lieux publics
	→ Numéro vert
Les riverains des options de passage	→ Distribution du journal du débat n°1 dans les boîtes aux lettres de près de 600 communes
Les usagers des transports ferroviaires	→ Affichage dans les gares normandes et de l'Ouest de l'Île-de-France
	→ Tractage dans ces mêmes gares
Les acteurs locaux	→ Envoi du journal du débat n°1 et du dossier du maître d'ouvrage

2.1.2.1. Une campagne multi-supports à destination de l'ensemble des habitants de Normandie et de l'Ouest de l'Île-de-France

La commission a eu recours à de nombreux outils pour sensibiliser le grand public des trois régions.

> Les insertions dans la presse

La semaine précédant et la semaine suivant l'ouverture du débat, des encarts (pleine page ou demi-page) ont été placés dans la presse quotidienne et hebdomadaire

régionale, ainsi que dans les éditions locales de certains titres de la presse nationale :

- *20 Minutes*, éditions de Haute, Basse-Normandie et d'Île-de-France (quotidien - 480 000 ex.)
- *Publihebdos*, éditions de Haute, Basse-Normandie et d'Île-de-France (hebdomadaire 29 titres - 240 000 ex.)
- *Paris-Normandie*, édition de Haute-Normandie (quotidien - 131 000 ex.)
- *Ouest-France*, édition de Basse-Normandie (quotidien - 90 000 ex.)
- *Le Parisien*, édition des départements des Yvelines et du Val d'Oise (quotidien - 61 700 ex.)
- *La Manche Libre*, édition de Basse-Normandie (hebdomadaire - 50 000 ex.)
- *Le Courrier Cauchois* (hebdomadaire - 43 000 ex.)

Avant les réunions locales, des insertions dans 10 titres de la presse locale ont également été programmées :

*L'impartial - L'Éveil normand - La Dépêche - Eure infos
L'Eveil de Pont-Audemer - Le Démocrate vernonnais
Le Courrier de Mantes - Le Courrier des Yvelines
Le Courrier de l'Eure - Toutes les nouvelles*

> Des messages à la radio

Durant la première quinzaine du débat, un message de 30 secondes a été diffusé sur France Bleu Haute et Basse-Normandie (6 messages par jour, soit 76 passages au total sur la période considérée).

Message diffusé

« Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et la Normandie vous intéresse ?

Participez au débat public organisé du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

Informez-vous, posez vos questions, suivez le débat sur le site Internet.debatpublic-lnpn.org et retrouvez le calendrier complet des 23 réunions publiques.

Votre avis compte, c'est le moment de prendre la parole.

Informations au 0800 870 000, numéro vert, appel gratuit. »

La commission a ensuite décidé de maintenir les messages à raison de 6 messages par jour, une semaine par mois, soit 152 messages pendant l'ensemble du débat.

> Des encarts sur le web

La CPDP a choisi de placer des encarts sur certains sites Internet de la presse, durant les 4 premières semaines du débat :

- *20 Minutes*, à vocation nationale (plus de 5 000 000 visiteurs par jour)
- *Ouest France*, édition de Basse-Normandie (500 000 visiteurs par jour)
- *Paris-Normandie* (15 000 visiteurs par jour)

Une campagne a également été menée sur le site Voyages-SNCF.com. Le visuel animé du débat apparaissait en page d'accueil pour l'ensemble des internautes de Basse et Haute-Normandie ainsi que dans la page et le courriel de confirmation de réservation d'un billet de ou vers la Normandie. Initialement prévue pour un mois, l'opération a été prolongée jusqu'à la fin du débat.

Cette campagne a généré plus de 6 000 « clics » (9% des connexions) vers le site du débat public.

> Des partenariats avec les collectivités

En juin 2011, la commission a diffusé auprès des collectivités un formulaire pour qu'elles puissent commander en quantités nécessaires les documents du débat destinés à une distribution au grand public. Plus de 150 000 journaux du débat et 3 000 affiches leur ont ainsi été envoyées pour être mis à disposition dans des lieux publics.

Un jeu de panneaux d'exposition a été proposé à chacune des mairies accueillant une réunion publique pendant les 2 semaines précédant la date de la réunion. Les villes de Rouen, Caen et Le Havre ont eu la possibilité d'en bénéficier de manière permanente tout au long du débat.

L'exposition était composée de 3 panneaux rédigés par la CPDP mentionnant les objectifs du débat et les missions de la commission et de 5 autres panneaux réalisés par RFF, présentant le projet de LNPN (dont 1 panneau illustrant les enjeux locaux, variable en fonction du lieu de mise en place). 10 jeux complets ont circulé tout au long du débat.

La commission a également fourni des bannières aux acteurs souhaitant relayer l'information sur leur site Internet et créer un lien vers le site du débat public.



La bannière Internet du débat public

> Un numéro vert et des envois de documentation sur demande

Le public pouvait demander à recevoir gratuitement les documents du débat, par téléphone auprès du numéro vert 0800 870 000 ou par le biais d'un formulaire sur le site Internet. Près de 300 envois de documents ont été ainsi réalisés.

2.1.2.2. Une distribution en boîtes aux lettres à destination des riverains des options de passage du projet

Le journal du débat n°1 a été distribué en courrier non adressé dans l'ensemble des boîtes aux lettres des communes situées dans le périmètre des options de passage de la LNPN. 720 000 documents ont été distribués entre le 26 et le 30 septembre 2011, dans 560 communes de Haute et Basse-Normandie et d'Île-de-France.

La commission s'est attachée à sensibiliser les prestataires quant à la qualité de la prestation attendue. Néanmoins, plusieurs habitants de la Vallée de l'Iton dans l'Eure ainsi que des plateaux du Neubourg et du Mantois se sont plaints de ne pas avoir reçu le journal du débat. Le prestataire a assuré que l'opération s'était déroulée normalement dans ces secteurs.

Dans le cadre de précédents débats publics ce type d'opération n'a pas toujours donné entière satisfaction. Cela avait parfois été causé par des négligences du prestataire mais il arrive également que le document soit confondu avec de la publicité et ne soit pas pris en considération par les destinataires.

2.1.2.3. Une campagne d'affichage et de tractage à destination des usagers des transports ferroviaires

> Campagne d'affichage

La commission a décidé de sensibiliser les usagers des trains par le biais d'une campagne d'affichage sur les supports publicitaires des principales gares. Ainsi, plus de 100 panneaux d'affichage ont informé le public, du 26 septembre au 4 octobre 2011.

Des affiches (tirage global : 600 ex.), indiquant les dates du débat, le site Internet et le numéro vert ont permis de communiquer avant le débat mais aussi de manière permanente.

Afin d'informer plus spécifiquement de la tenue des réunions locales, des affiches précisant leur date et lieu ont également été mises en place dans les gares des villes concernées 15 jours avant la date de la réunion.

D'autres solutions ont aussi été adoptées. Ainsi, un calicot a été déployé dans la gare de Rouen et des affiches sur les arrières des bus du Havre ont été mis en place.



Affichage en gare de Rouen

> Des opérations de tractage

Durant la campagne de communication (fin septembre et début octobre 2011), des tracts ont été distribués à la sortie des principales gares de Basse et Haute-Normandie, à Mantes-la-Jolie et à Paris Saint-Lazare, ainsi que sur certains marchés. Plus de 70 personnes ont ainsi distribué les documents de 16 heures à 20 heures lors de 4 journées.

Avant chaque réunion locale, de nombreuses opérations de tractage ont également été organisées dans les gares situées à proximité du lieu de chaque réunion, mobilisant en tout plus de 180 distributeurs.

> Un partenariat avec la SNCF

La SNCF a accepté de diffuser un message audio en gare de Paris Saint-Lazare pendant les quinze premiers jours du débat.

Des affichettes ont été placées dans les Transiliens. Les 44 rames de la ligne J Paris – Mantes via Poissy ont été ainsi équipées de 320 affichettes.

Deux opérations de « banquetting » (distribution de tract dans les trains) ont été organisées. Le 24 novembre, en vue de la réunion locale de Vernon, 10 trains au départ de la gare Paris Saint-Lazare en direction de Vernon ont été ciblés. Une seconde session, qui s'est déroulée le 5 décembre 2011, également réalisée en gare Saint-Lazare, a concerné sept trains en direction de Val-de-Reuil. Au total, 16 500 tracts ont été diffusés.



Affichettes campagne trains Transiliens

Enfin, le journal du débat et des affiches ont été mis à la disposition du public dans 17 gares d'Île-de-France et 7 gares de Normandie.

2.1.2.4. L'information des acteurs institutionnels

Avant le lancement du débat, la commission a adressé les documents d'information à un ensemble d'acteurs : représentants de l'État, élus des collectivités territoriales, acteurs du monde économique, responsables associatifs.

Le journal du débat n°1 et les documents du maître d'ouvrage ont ainsi été envoyés à 1 400 acteurs.

Le journal n°2, ainsi que la fiche de présentation du scénario AB, ont également été envoyés début décembre 2011.

2.2. Les relations presse

La commission particulière a travaillé en relation étroite avec la presse tout au long du débat afin que le public soit informé au mieux de sa préparation, de son calendrier et de son déroulement, aussi bien sur le fond que sur la forme. Pour garantir un suivi très régulier, les relations presse ont été assurées en interne.

2.2.1. L'action de la CPDP

2.2.1.1. Avant le débat public

Les premiers contacts avec la presse ont été pris au cours de la seconde quinzaine d'août avec l'envoi d'un premier communiqué plus particulièrement destiné aux journaux institutionnels, contraints de finaliser leur publication au cours de l'été. Ainsi, dès le mois de septembre, des articles ont annoncé la mise en place de la commission particulière et les dates du débat.

Deux conférences de presse ont été organisées le 16 septembre 2011, à Rouen et Caen, au cours desquelles le président de la Commission nationale du débat public et le président de la commission particulière ont donné des informations sur le déroulement du débat. Pour leur part, les responsables de la mission LNPN de RFF ont présenté le projet lui-même.

L'invitation aux conférences de presse a été envoyée par courriel à un fichier composé d'une cinquantaine de médias locaux, régionaux, nationaux et de presse spécialisée, représentant environ 300 journalistes. Le premier courriel d'invitation est arrivé dans les rédactions le 9 septembre 2011. Un rappel a été effectué le 12 septembre et a été suivi de relances téléphoniques ciblées entre le 12 et le 16 septembre.

Lors de ces conférences, le dossier de presse récapitulant les modalités d'organisation du débat, le journal

MÉDIAS PRÉSENTS AUX CONFÉRENCES DE PRESSE (16 septembre 2011)

Rouen

Le Havre Presse - La Lettre de Haute-Normandie - Le Progrès Fécamp - ANI-FIL Fax - Tendances Ouest Rouen, Drakkaronline - Le Monde - France 3 HN - Bulletin Economique CCI Rouen - France Bleu HN - La Dépêche - Eure Infos - Le Parisien - La Chronique de Normandie - Aujourd'hui en France - La Gazette des communes - Côté Rouen - Le Journal des Entreprises

Caen

Les Affiches de Normandie - Ouest France, Rouen Maritime - La Manche Libre - AFP - France Bleu BN - Libération - Agence APRIM - Rouen Magazine - Les Échos - Paris Normandie - Tendances Ouest Caen - Le Havre Libre - Radio Tendances Ouest Caen

du débat n°1 et le dossier du maître d'ouvrage ont été remis aux journalistes. De nombreux journalistes ont répondu présent à cette invitation.

Les journalistes n'ayant pu se déplacer ont reçu un courriel les invitant à télécharger sur le site Internet du débat l'ensemble des documents distribués.

A la suite des conférences de presse, plus de 100 articles ont été publiés.

2.2.1.2. Avant les réunions locales

La réunion d'ouverture a été annoncée à la presse via un courriel d'alerte une semaine avant la réunion. Celui-ci reprenait les informations pratiques (date, heure, lieu) et quelques éléments de déroulement.

Dès le débat lancé et au vu d'un calendrier de réunions publiques assez dense, le parti a été pris de ne pas noyer les médias sous des flots de communiqués de presse. Les annonces de réunions locales ont été réalisées via des courriels d'alerte, envoyés systématiquement une semaine avant chaque réunion.

Une seule exception est à noter. Un communiqué spécifique a été envoyé à l'ensemble du fichier avant la réunion du 6 décembre à Bernay, à l'occasion de laquelle le scénario AB a été présenté.

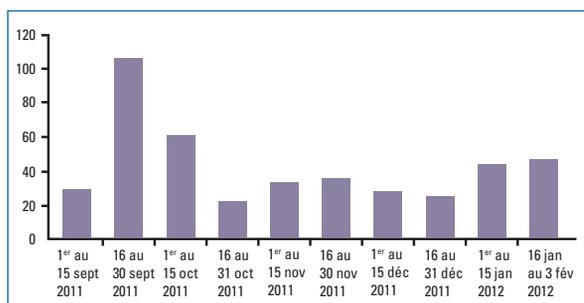
2.2.1.3. Avant les réunions thématiques

L'approche a été différente lors des réunions thématiques. Une semaine avant chaque rendez-vous, un communiqué de presse reprenant les informations pratiques ainsi que le détail du déroulement de la réunion à venir, notamment l'identité des intervenants, a été diffusé. Ce sont donc sept communiqués de presse qui ont été envoyés.

2.2.2. La couverture du débat par les médias

Au cours des quatre mois du débat, la presse locale, régionale et nationale a suivi le débat public sur le projet LNPN de façon constante. Plus de 450 articles (articles de presse écrite, audiovisuelle et presse Internet) ont été publiés pendant la durée du débat, dont plus du tiers durant le mois entourant son ouverture.

A la demande de télévisions et radios régionales, le président de la CPDP, a donné plusieurs interviews¹¹ tout au long du débat.

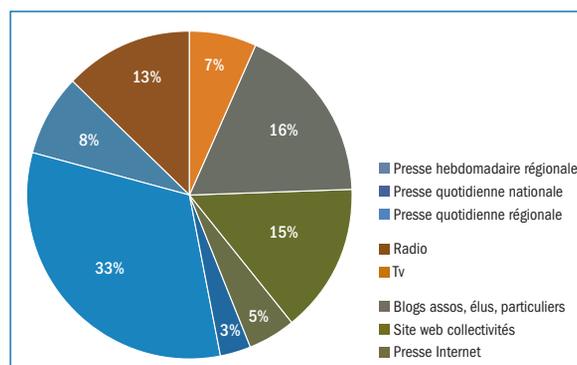


Nombre d'articles publiés entre le 1^{er} septembre 2011 et le 3 février 2012

Cette revue de presse se base sur les retombées médias recensées et n'est, de ce fait, pas exhaustive (notamment en ce qui concerne les publications institutionnelles). D'une façon générale, on peut considérer que le débat public a fait l'objet d'une couverture régulière de la presse et donc d'une bonne visibilité auprès du grand public.

On constate une certaine homogénéité dans la répartition de la couverture par les différents supports d'information. Le graphique suivant distingue les huit types de médias, qui se regroupent en trois grandes familles, et le volume de sujets produit par chacun :

- La presse écrite (quotidienne régionale et nationale, hebdomadaire régionale) : 44%
- La presse audiovisuelle (TV et radio) : 20%
- Internet (journaux web, blogs, sites de collectivités territoriales) : 36%



Répartition des retombées presse par types de support

2.2.2.1. L'annonce des réunions

Pour une moitié environ, les retombées presse concernaient l'annonce des réunions publiques faite de manière factuelle en rappelant les lieux, horaires et thèmes, parfois en relayant les messages « pédagogiques » véhiculés par la CPDP (principe d'équivalence, temps de parole...), parfois les modalités d'animation des réunions. Ces annonces ont probablement été en grande partie à l'origine de la bonne participation du public lors des réunions.

2.2.2.2. Les articles

L'autre moitié des retombées presse comprend des articles de fond, essentiellement des comptes-rendus de réunions publiques. Certains articles ont également relayé les positions spécifiques de certains acteurs exprimées dans le cadre des réunions publiques ou en dehors du débat, lors de conférences de presse notamment.

11. Interviews données par le président de la CPDP aux télévisions et radios régionales : France Bleu HN et France 3 HN le 03/10/2011 ; France Bleu BN, France 3 BN et Normandie TV le 11/10/2011 ; ID FM le 15/11/2011 ; France 3 HN et la Chaîne Normande le 15/12/2011 ; France 3 BN le 05/01/2012 ; France 3 Baie de Seine le 09/01/2012 ; France Bleu HN le 10/01/2012 ; France Bleu HN le 23/01/2012 ; France Bleu BN le 30/01/2012.

3. La participation du public

3.1. Les réunions publiques

3.1.1. Le déroulement des réunions

Chacune des réunions, conduite par un membre de la CPDP, débutait par une présentation des objectifs du débat public, du rôle de la commission, de l'état d'avancement du débat et de la participation du public (total des personnes présentes aux réunions précédentes, suivi des questions et des réponses, publication des cahiers d'acteurs...).

> Réunion d'ouverture

Après l'intervention de la commission, les responsables de la mission LNPN de RFF ont fait une présentation générale du projet. Un membre du conseil général de l'environnement et du développement durable a présenté les différents acteurs impliqués dans le secteur ferroviaire en France et leurs responsabilités respectives.

> 16 réunions locales

Après le mot d'accueil du maire de la commune dans laquelle se déroulait la réunion et la présentation de la CPDP, les représentants du maître d'ouvrage présentaient le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie dans son ensemble puis ses spécificités locales, avant le débat lui-même.

> Les réunions thématiques et les ateliers supplémentaires

Les réunions thématiques étaient généralement structurées en deux tables rondes, chacune suivie par un temps d'échange avec le public. Elles se sont déroulées en présence d'experts et acteurs¹² du territoire invités à faire part de leur analyse sur des sujets spécifiques. Le maître d'ouvrage n'est pas systématiquement intervenu à la tribune.

Les deux ateliers supplémentaires ont été structurés de façon différente en fonction de leur objectif. Deux temps introduits par des présentations de RFF pour l'atelier déserte et trafic. Un seul temps ouvert par l'intervention du cabinet BG expliquant les résultats de l'expertise complémentaire, pour la présentation de cette dernière.

> Réunion de clôture

Lors de la réunion de clôture, le président de la commission a présenté les premiers enseignements du débat avant que le maître d'ouvrage n'en fasse de même. Le public est ensuite intervenu.

> Temps de parole

Les interventions du public étaient limitées à une durée de trois minutes. Un chronomètre était affiché à l'écran. L'animateur de la réunion était chargé de veiller au respect du temps de parole.

Lors des premières réunions, certains participants ont regretté que la parole soit souvent prise par des institutionnels. La commission a donc ensuite organisé les échanges en deux temps. Une première phase de questions, au cours de laquelle le temps de parole était limité à 1 minute précédait les interventions, limitées à 3 minutes. Ce dispositif a permis de mieux répondre aux demandes du public qui venait s'informer sur le projet.

Par ailleurs, quand cela était nécessaire, la commission a prolongé les réunions pour que toutes les personnes qui souhaitaient intervenir puissent le faire.

> Questions écrites et par Internet

Des fiches étaient distribuées à l'entrée des salles afin de permettre au public de poser des questions par écrit. De même lors des réunions diffusées sur Internet, les internautes avaient la possibilité de poser des questions (44 questions ainsi reçues).

Dans la mesure du possible, ces questions ont été relayées par la commission directement au cours de la réunion. Toutes les questions ont reçu une réponse mise en ligne sur le site Internet du débat.

3.1.2. La participation

> Le public dans les salles

Au total, 6 600 personnes ont participé aux réunions publiques pour des échanges qui ont duré plus de 78 heures. Cette participation, sans être exceptionnelle, peut être qualifiée d'importante au regard de précédents débats relatifs à des projets ferroviaires.

Le nombre de participants aux réunions¹³ a oscillé en général entre 100 et 400, avec une affluence exceptionnelle pour la réunion locale de Lisieux le 10 novembre (500 personnes), la réunion thématique du 10 janvier au Havre portant sur le transport de marchandises (800 personnes) et celle du 12 janvier à Évreux consacrée à l'agriculture et l'environnement (600 personnes). Les appels à la mobilisation des acteurs locaux pour les réunions de Lisieux et du Havre, relayés par la presse et des représentants du monde agricole pour la réunion d'Évreux expliquent cette forte participation.

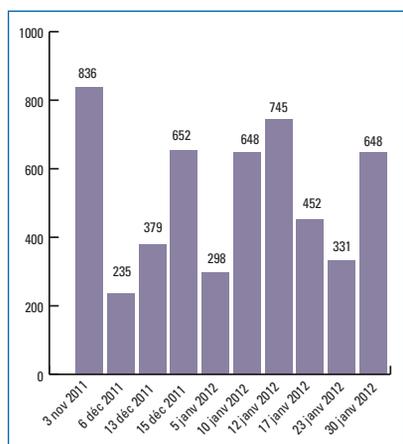
12. Cf. Annexe 5. Liste des intervenants aux réunions thématiques.

13. Cf. Annexe 6. Tableau de synthèse de la participation aux réunions publiques.

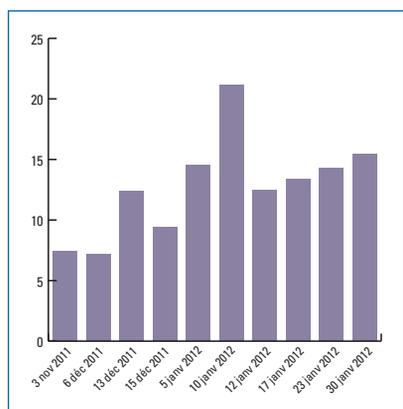
> La retransmission en direct sur Internet

Pendant le débat, 10 réunions ont été filmées et retransmises en direct sur Internet. Il y a eu en moyenne 500 connexions par réunion. La réunion d'ouverture (800 accès) ainsi que les réunions thématiques consacrées au développement économique, au transport de marchandises et à l'impact sur l'agriculture et l'environnement ont été les plus suivies.

Le temps moyen de visionnage a été de près de 12 minutes.



Nombre de connexions à la retransmission en direct des réunions publiques

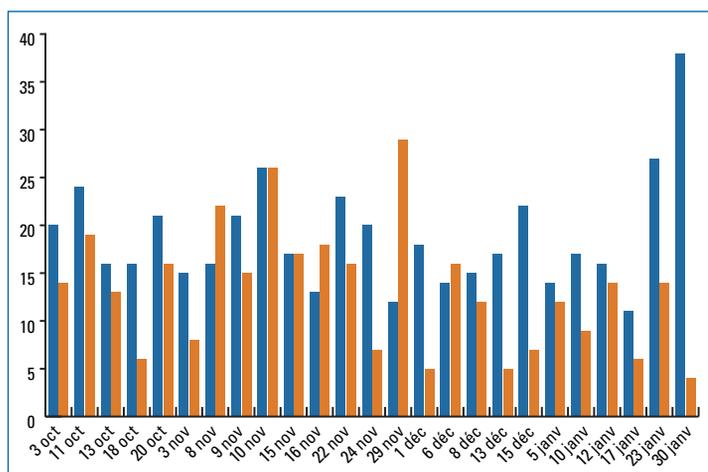


Durées moyennes de connexion au direct (en minutes)

> Les interventions

Entre 25 et 30 interventions (questions et prises de position) du public ont été enregistrées lors de chaque réunion.

La participation des acteurs institutionnels (élus, responsables économiques ou représentants du monde associatif) a été forte (entre 55 et 81% des interventions), à l'exception de quelques réunions et notamment celle de Vernon où les questions des particuliers ont représenté 71% des interventions.



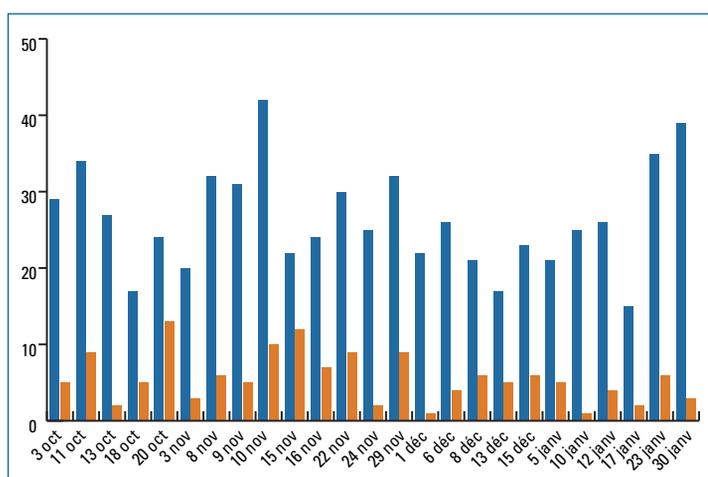
Nombre d'interventions des acteurs (A) et des particuliers (P) lors de chaque réunion

Au total, 799 interventions ont été formulées (hors prises de parole des représentants de RFF, de la SNCF et de tous les intervenants en tribune) pendant les échanges avec la salle, par 586 intervenants différents.

NOMBRE D'INTERVENTIONS PAR PERSONNE

Nb de personnes étant intervenues 1 fois	469
Nb de personnes étant intervenues 2 fois	73
Nb de personnes étant intervenues 3 fois	23
Nb de personnes étant intervenues 4 fois	8
Nb de personnes étant intervenues entre 5 et 15 fois	13
Nb total des intervenants	586

On peut également souligner que peu de femmes ont pris la parole : entre 75 et 95% des interventions ont été faites par des hommes.



Nombre d'interventions d'hommes (H) et de femmes (F) lors de chaque réunion

3.2. Les cahiers d'acteurs



Le cahier d'acteur n° 1

Au nombre de 101, les cahiers d'acteurs¹⁴ ont permis aux personnes morales de présenter leur position sur le projet de LNP et de leur donner une certaine visibilité. Ils ont en effet été mis à disposition lors des réunions publiques et mis en ligne dans une rubrique spécifique du site Internet.

La commission a tenu à ce que les propositions de cahier d'acteurs respectent un cahier des charges précis : position argumentée et centrée sur le projet, ainsi que nombre de signes limité, parfois jugé trop restrictif par certains.

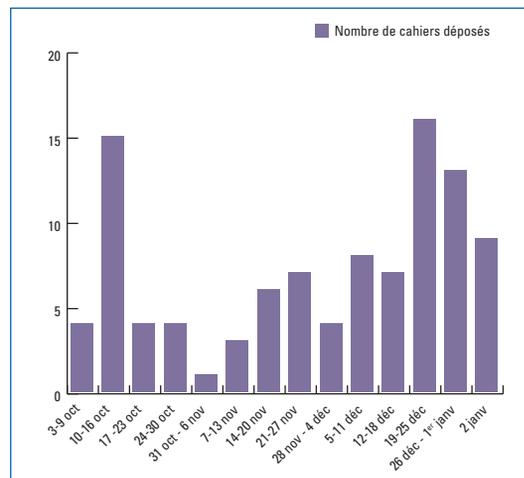
16 propositions (14% du nombre de propositions) ont été refusées après un échange avec les acteurs, essentiellement en raison d'une position sur le projet trop peu développée, n'apportant pas suffisamment d'enrichissement au débat. Cependant les textes, refusés en tant que cahier d'acteurs, ont été versés au débat public sous forme de contributions diffusées sur le site Internet du débat. Il est rendu compte dans la partie II de toutes les positions exprimées, dans les cahiers d'acteurs et comme dans les contributions.

La commission a souhaité encourager les personnes morales partageant une même opinion sur le projet à se regrouper pour la rédaction des cahiers d'acteurs. Il s'agissait de favoriser une plus grande attention du public vis-à-vis de documents en nombre raisonnable. Cette invitation a été suivie de peu d'effet, nombre de collectivités, d'acteurs économiques ou d'associations ne souhaitant pas ou ne parvenant pas à produire des cahiers d'acteurs collectifs.

Citons toutefois, les collectivités de l'Axe Seine c'est-à-dire la Région Haute-Normandie, le Conseil général de Seine-Maritime, la Communauté d'agglomération de Rouen et les villes de Paris et Rouen qui se sont associées pour produire un cahier d'acteur commun, de même que les groupes EELV des trois conseils régionaux concernés.

Par ailleurs, beaucoup de cahiers d'acteurs ont été déposés tardivement, la date limite ayant été fixée début janvier, et n'ont été diffusés qu'au cours des dernières réunions.

La commission estime qu'un trop grand nombre de cahiers, comme leur diffusion tardive, ne participent pas de façon satisfaisante à une bonne information du public comme ce devrait être l'objectif, d'autant plus que, malgré la demande de la commission, de nombreux acteurs n'ont pas toujours pris une position nette sur le projet ou ses caractéristiques.

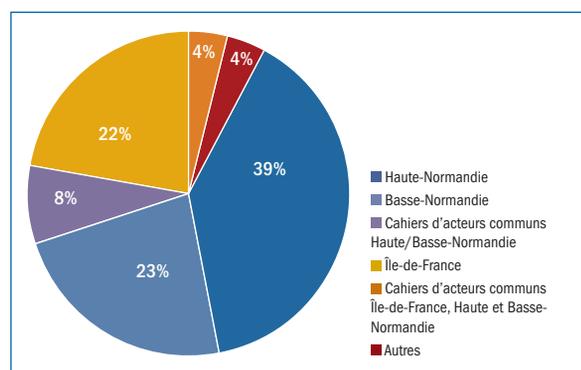


Date de dépôt des cahiers d'acteurs

Les cahiers d'acteurs normands représentent 71% du total.

Les acteurs d'Île-de-France et de Basse-Normandie ont produit respectivement 22 et 23% des cahiers d'acteurs, la Haute-Normandie 39%. La différence s'explique par une implication plus forte des acteurs économiques et des associations en Haute-Normandie, les autres types d'acteurs s'étant mobilisés de façon identique dans les trois régions.

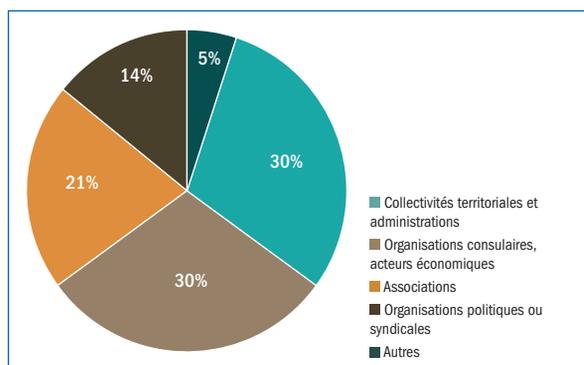
Enfin, 4% des cahiers d'acteurs ont été rédigés par des personnes morales installées en Picardie (Communauté d'agglomération d'Amiens) ou par des acteurs nationaux comme la SNCF et la Caisse des dépôts.



Répartition des cahiers d'acteurs par région

14. Cf. Annexe 7. Liste des cahiers d'acteurs.

La répartition des cahiers d'acteurs par types de personnes morales est la suivante :



Les différents types de personnes morales à l'origine des cahiers d'acteurs

- 30% des cahiers d'acteurs émanent des collectivités.

TYPE D'ACTEUR	NB DE CAHIERS
Intercommunalités	14
Conseils généraux	4
Syndicats mixtes	4
Communes	3
Regroupements de collectivités	3
Conseil régional	1
Parc naturel régional	1
Etablissement public	1

- 30% des cahiers d'acteurs émanent des organismes consulaires et des acteurs économiques.

TYPE D'ACTEUR	NB DE CAHIERS
Entreprises et clubs d'entreprises	15
Chambres de commerce et d'industrie et chambres des métiers	6
Chambres d'agriculture	5
Ports	4

- 21% des cahiers d'acteurs proviennent de différents types d'associations dont 6 associations environnementalistes et 5 associations d'usagers.
- 14% des cahiers d'acteurs ont été produits par des organisations politiques et syndicales (9 de groupes politiques, 3 de syndicats patronaux, 1 de syndicat de salariés et 1 de syndicat agricole).
- Enfin, 5% des cahiers d'acteurs ont été proposés par des structures mixtes (3 de conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux et 2 de conseils de développement d'agglomérations).

3.3. Le site Internet

Le site Internet du débat www.debatpublic-lnpn.org a permis à chacun de s'informer et de s'exprimer. Il a été ouvert le 16 septembre 2011, peu après les conférences de presse, afin de mettre à disposition du public les documents du maître d'ouvrage et les informations concernant la CPDP. Le système questions-réponses (SQR) et les espaces de discussion n'ont été activés qu'à l'ouverture officielle du débat, le 3 octobre 2011.

La CPDP s'est attachée à faciliter l'appréhension du projet et du débat lui-même à travers l'usage de différents outils. Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse pouvaient être téléchargés mais aussi consultés directement en ligne (à l'aide d'un « flipbook »). Les journaux du débat pouvaient être parcourus de la même manière et ont été accompagnés d'interviews vidéo de la CPDP. Une carte multimédia permettait par ailleurs de localiser rapidement les différentes réunions publiques organisées dans le cadre du débat.

Le site ne se limitait pas à l'information du public. La commission a multiplié les modalités d'expression sur Internet en offrant un système questions-réponses et différents espaces de discussion. Les internautes pouvaient ainsi non seulement déposer leurs questions et avis sur le projet ou sur le débat, comme cela se fait traditionnellement dans le cadre de débats publics, mais aussi engager des discussions, en commentant les différents avis recueillis sur le site.

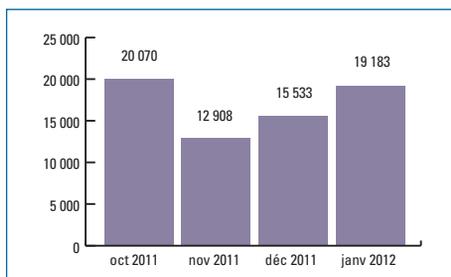
Devant le succès qu'a connu ce dispositif (plus de 710 avis et commentaires ont été collectés dans le cadre du débat), un filtre a été proposé afin que les internautes puissent plus facilement distinguer les avis des citoyens de ceux de différentes catégories d'acteurs (institutions, organisations politiques ou syndicales, associations, etc.). En fin de débat, la CPDP a également souhaité ouvrir aux avis et commentaires les résultats de l'expertise complémentaire afin que chacun puisse s'exprimer à leur sujet.

Le site donne accès à l'ensemble des archives des réunions publiques (retranscriptions intégrales, synthèses supports de présentation des intervenants, enregistrements vidéo ou audio). Ce compte-rendu et le bilan du débat, une synthèse des questions-réponses et des échanges au sein des espaces de discussion ont été publiés à la suite du débat pour que ses enseignements en soient le plus largement diffusés.

Le site a été configuré de manière à ce que les noms et prénoms des participants aux espaces de discussion et aux réunions publiques ne soient pas indexés par les moteurs de recherche courants. Ils sont visibles sur le site du débat public mais les moteurs de recherche (Google, Yahoo...) ne renvoient pas vers les pages où ils apparaissent.

3.3.1. La fréquentation du site

Jusqu'à fin janvier 2012, le site Internet a comptabilisé près de 68 000 connexions, soit en moyenne 565 visites par jour. Les fréquentations les plus fortes se situent en octobre 2011 et en janvier 2012. La durée moyenne des connexions approche les 8 minutes.



Fréquentation du site

Parmi les pages les plus vues, on peut noter les éléments suivants :

- La page où sont consultables les différents documents de présentation du projet est, après la page d'accueil du site, la plus visitée (22 300 vues sur les 4 mois de débat). La synthèse est deux fois plus visionnée que le dossier complet (respectivement 12 600 et 6 700 vues). Les pages donnant accès aux études complémentaires et aux autres documents reçoivent quant à elles des scores bien plus modestes (respectivement 2 700 et 1 800 vues).
- L'ensemble des pages au sein des espaces de discussion avec la page « Donnez votre avis » cumulent près de 42 300 vues, le système questions-réponses 18 900 vues.
- Les cahiers d'acteurs ont été également régulièrement consultés (16 000 vues).
- Le public s'est intéressé au calendrier des réunions publiques (10 400 vues) ainsi qu'à leurs archives (7 800 vues).
- Les pages consacrées au débat lui-même sont moins prisées (4 300 vues pour la page de présentation du débat public, 3 000 vues pour la page vidéo de la CPDP). On peut faire l'hypothèse, pour nuancer ce constat, que l'information sur le débat a été largement diffusée au format papier (journaux du débat).

Le site a donc joué à la fois un rôle d'information sur le projet de LNPN et de participation au débat, en offrant différentes modalités d'expression en ligne qui ont été appréciées par les internautes.

3.3.2. Le « système questions-réponses » (SQR)

Le public a pu poser ses questions directement sur le site Internet du débat mais également les transmettre à la commission lors des réunions publiques (formulaire imprimé ou électronique lors des retransmissions en direct sur Internet) ou par courriel. Les auteurs des questions ont reçu une réponse dans un délai moyen de 18 jours, réponse également mise en ligne sur le site Internet du débat.

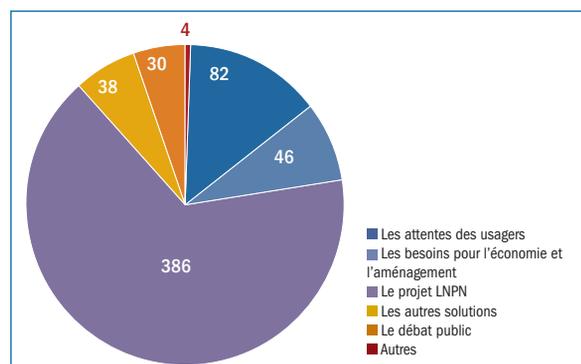
586 questions ont été posées par près de 360 personnes différentes (dont plus des trois quarts d'hommes).

NOMBRE D'INTERVENTIONS PAR PERSONNE	
Nb de personnes ayant posé 1 question	273
Nb de personnes ayant posé 2 questions	40
Nb de personnes ayant posé 3 questions	22
Nb de personnes ayant posé 4 questions	8
Nb de personnes ayant posé entre 5 et 28 questions	16
Nb total des intervenants	329

Les questions proviennent à 52% de la Haute-Normandie (Eure : 30% ; Seine-Maritime : 22%) et à 30% de la Basse-Normandie (Calvados : 26% ; Manche : 3,5% ; Orne : 0,5%). La région Île-de-France est à l'origine de 16% des questions (Paris : 6% ; Yvelines : 5% ; Seine-Saint-Denis : 2,5% ; Val-d'Oise : 2% ; Autres : 0,5%).

Les questions s'adressaient en très grande majorité à RFF. Quelques questions concernaient le débat public, la commission y a répondu. Enfin des questions ont été traitées par la CREA, la SNCF, un expert intervenu lors d'une réunion thématique et le cabinet BG qui a réalisé l'expertise complémentaire. La commission les remercie de leur contribution.

En fonction des thèmes abordés, les questions et leurs réponses ont été classées dans 6 rubriques. Plus de 66% des questions ont porté sur le projet de LNPN en tant que tel (dont près des deux tiers sur les options de



Thématiques des questions

passage et les gares), 14% des questions sur les attentes des usagers, 8% sur les besoins pour l'économie et l'aménagement du territoire, 6% concernaient les autres solutions. Enfin, 5% des questions étaient consacrées au débat.

Une analyse des questions-réponses est disponible sur le site Internet du débat dans la rubrique « Posez votre question » (<http://www.debatpublic-lnpn.org/participer/questions-reponses.html>).

3.3.3. Les espaces de discussion

La CPDP a souhaité mettre en place des espaces de discussion pour permettre à chacun de donner un avis et de réagir aux positions prises par les autres internautes. En proposant cette dernière fonctionnalité, la commission a souhaité favoriser l'émergence d'un véritable débat en ligne, complémentaire du débat conduit dans les réunions publiques.

Le site comportait 4 espaces de discussion : « Les attentes des usagers », « Les besoins pour l'économie et l'aménagement », « Le projet de LNPN » et « Les autres solutions ». Un espace consacré à l'expertise complémentaire a été ouvert lors de la mise en ligne des résultats de cette étude au mois de janvier 2012.

Les discussions comportent 716 avis et commentaires et ont mobilisé près de 385 personnes différentes (70% d'hommes, 30% de femmes). Elles émanent principalement du grand public¹⁵ (77% des avis et commentaires).

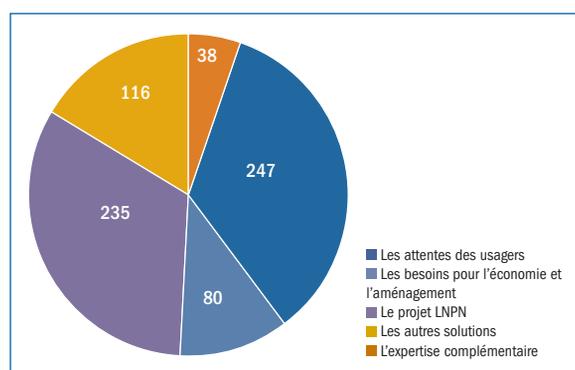
NOMBRE D'INTERVENTIONS PAR PERSONNE	
Nb de personnes étant intervenues 1 fois	313
Nb de personnes étant intervenues 2 fois	35
Nb de personnes étant intervenues 3 fois	13
Nb de personnes étant intervenues 4 fois	6
Nb de personnes étant intervenues entre 5 et 50 fois	18
Nb total des intervenants	385

128 avis sur 408 ont été commentés. Un peu plus de la moitié d'entre eux ne comporte qu'un commentaire, l'autre moitié entre 2 et 5 commentaires. 10 avis ont généré des discussions plus longues, entre 6 et 12 commentaires.

Les avis et commentaires ont été déposés par des internautes de Basse-Normandie pour 46% (Calvados : 36%; Manche : 9%; Orne : 1%) et de Haute-Normandie (Seine-Maritime : 19%; Eure : 19%) pour 38%. Les

internautes d'Île-de-France comptent pour 14% des messages (Paris : 5%; Yvelines : 5%; Seine-Saint-Denis : 2%; autres : 2%).

Une synthèse des échanges qui ont eu lieu au sein de ces espaces est disponible sur le site Internet dans la rubrique « Donnez votre avis » (<http://www.debatpublic-lnpn.org/participer/vos-avis.html>).



Thématiques des avis

On observe que plus de 35% des avis (mais seulement 14% des questions) ont trait aux attentes des usagers. A l'inverse, près de 66% des questions portent sur le projet de LNPN (dont près des deux tiers sur les options de passage et les gares) contre 32% des avis.

Ces chiffres illustrent la complémentarité du système questions-réponses et des espaces de discussions : les internautes, normands pour la plupart, ont exprimé au sein de ces derniers de fortes attentes quant à l'évolution de l'offre ferroviaire de la région, mais aussi questionné les options de passage de la ligne nouvelle, l'emplacement et les fonctionnalités des futures gares.

15. Sont considérés comme membres du grand public les internautes s'exprimant en leur nom propre et non comme représentants d'un acteur (institution, organisation politique ou syndicale, association, etc.).



Partie II

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Préambule : l'opportunité du projet

Le constat est partagé par les usagers et RFF, les relations ferrées entre Paris et la Normandie ne sont pas satisfaisantes. Retards, inconfort, manque d'entretien, trains surchargés, les difficultés vécues quotidiennement ont été dénoncées par les usagers¹. RFF indique que 10 à 20% des trains entre la Normandie et l'Île-de-France subissent des retards supérieurs à 5 minutes, ces retards étant plus fréquents aux heures de pointe. La SNCF a également reconnu des difficultés².

Aussi, sur l'opportunité, la question n'a pas été « *Faut-il réaliser ce projet ou non ?* » mais « *Faut-il le réaliser en tout ou partie ?* » et « *Faut-il le réaliser en phases étalées dans le temps ?* ». Il y a en effet un accord sur une réalisation, au moins partielle, de la ligne nouvelle : de nouvelles infrastructures sont jugées indispensables sur le tronçon Paris – Mantes, ainsi qu'une gare nouvelle à Rouen en rive gauche.

La question de réaliser cette ligne nouvelle en tout ou partie s'est manifestée en particulier par la demande d'une expertise complémentaire sur les possibilités d'amélioration des infrastructures existantes.

Enfin, la question du phasage dans le temps a été alimentée par les interrogations sur la capacité à financer la totalité du projet.

NB : Les notes de bas de pages renvoient aux documents à consulter pour compléter les informations du présent compte-rendu.

Les propos émanant des réunions publiques sont désignés par la date de la réunion et la page de la retranscription où ils se situent. Les cahiers d'acteurs (CA) et les questions sont distingués par leur numéro. Pour les avis, ainsi que les contributions mises en ligne sous forme d'un fichier attaché à un avis, sont mentionnés la date de dépôt et l'espace de discussion concerné. Pour le dossier du maître d'ouvrage (DMO), c'est la page où apparaît l'information qui est indiquée.

Tous ces documents sont consultables sur le site Internet du débat public : <http://www.debatpublic-lnpn.org>. Les notes font référence à des expressions de particuliers et d'acteurs s'exprimant au titre d'une institution. Seuls les noms de ces derniers sont mentionnés dans le compte-rendu afin de limiter l'exposition des particuliers sur Internet.

1. Lors de nombreuses réunions, notamment du 11/10/2011 (p. 21) ; du 20/10/2011 (p. 12) ; du 22/11/2011 (p. 28) ; du 29/11/2011 (p. 16).

2. Intervention lors de la réunion du 29/11/2011 (p. 20).



Plus de 6 000 personnes ont assisté aux réunions publiques

1. Les objectifs du projet

Le maître d'ouvrage assigne plusieurs objectifs à son projet, conformément aux orientations du comité de pilotage :

- l'accroissement des capacités du système ferroviaire entre Paris, Mantes et la Normandie, permettant d'améliorer la régularité des trains et d'accroître leur fréquence,
- le gain de temps sur les liaisons entre Paris et les métropoles normandes, Rouen, Caen, Le Havre : cet objectif se matérialise par un temps de parcours de 1h15 fixé pour les trajets Paris – Le Havre et Paris – Caen,
- l'amélioration et l'accroissement des dessertes intra-normandes, favorisant les synergies entre Caen, Rouen et Le Havre, et améliorant les conditions de transports depuis et à destination de l'ensemble des gares normandes,
- l'accroissement des capacités du système ferroviaire pour le transport de marchandises.

Le débat public a fait apparaître une convergence sur le premier et les deux derniers de ces objectifs, mais un clivage assez net sur le deuxième, le gain de temps.

1.1. Accroître la capacité du système ferroviaire, un objectif partagé

RFF explique que, pour améliorer la fréquence et la ponctualité des trains, il est nécessaire de séparer, de Paris à Mantes, la circulation des trains franciliens et des trains normands.

Ces différents types de trains se mélangent en effet sur les mêmes voies avec des politiques d'arrêt différentes. Le maître d'ouvrage indique que « ces trains se doublent sur les rares sections à quatre voies ou en gare de Houilles (parfois un train rapide double deux trains lents). Le fonctionnement du système suppose que chaque train soit parfaitement à l'heure. Le moindre incident prend rapidement de fortes proportions³ ». Ainsi, même si une défaillance de l'infrastructure n'est en jeu que dans 10% des cas, son utilisation intensive et la complexité de l'exploitation font que le moindre incident dégénère rapidement.

3. Dossier du maître d'ouvrage - DMO (p. 42).



Les membres de la commission particulière ont animé les 25 réunions publiques

14 trains par sens circulent en heure de pointe sur la section Paris – Mantes, à la limite de la capacité d'exploitation de la ligne. Les dessertes ne pouvant plus être augmentées, de plus en plus de voyageurs sont contraints de voyager debout.

RFF décrit les efforts entrepris pour moderniser le réseau entre Paris et Mantes. De nouveaux dispositifs techniques (contrôle de vitesse par balises, KVBP) offriront à court terme plus de souplesse dans la conduite des trains. Le prolongement à l'Ouest du RER E permettra de libérer des capacités en gare de Saint-Lazare, les trains étant dirigés vers la gare souterraine d'Hausmann Saint-Lazare. Ce projet, soumis à enquête d'utilité publique pour une réalisation prévue à l'horizon 2020, comportera des aménagements facilitant le dépassement des trains lents par les trains rapides et permettra de porter la capacité de la ligne à 16 trains par heure.

Pour RFF, cela restera cependant insuffisant. Une ligne nouvelle est donc indispensable pour traiter le manque de capacité des lignes actuelles en mettant un terme au mélange des trains normands et franciliens. Les bénéfices sont attendus autant pour les trains normands (meilleure régularité, dessertes potentiellement renforcées) que pour les trains franciliens (capacité utilisable pour des fréquences plus grandes et des arrêts supplémentaires, robustesse accrue du système ferroviaire).

En Normandie, la reconfiguration du nœud ferroviaire de Rouen participe du même objectif de renforcement de la capacité. Ce nœud ferroviaire ne permet le passage que de 30 trains en heure de pointe, une limite déjà quasi-

ment atteinte aujourd'hui, alors que le besoin identifié à long terme est de 74 trains⁴. La résolution de ce problème implique pour RFF la création d'une gare nouvelle, bien maillée avec les transports urbains, destinée à remplacer la gare de Rouen Rive-Droite qui resterait un arrêt sur certaines liaisons locales.

Ainsi exposés par RFF, les bénéfices du projet LNPN en termes de capacité et de fiabilité du système ferroviaire sont espérés par l'ensemble des participants. Pour tous, l'opportunité des parties francilienne et rouennaise du projet est incontestable. La Région Île-de-France soutient le projet qui « *permettra d'améliorer les déplacements internes à la région mais aussi les relations quotidiennes entre l'Île-de-France et la Normandie*⁵ ».

Pour ces raisons, les investissements pour la section Paris – Mantes et le traitement du nœud ferroviaire de Rouen sont des priorités qui n'ont pas été contestées.

4. Réunion du 15/11/2011 (p. 4).

5. Contribution du 01/02/2012.

1.2. Gagner du temps, un objectif discuté

Contrairement au précédent, cet objectif, fondateur du projet, est controversé. Beaucoup, notamment les acteurs économiques et la majorité des élus, jugent les gains de temps nécessaires au développement économique et à l'aménagement du territoire. Mais d'autres dénoncent un investissement d'un coût très important qui ne bénéficiera qu'à une minorité.

1.2.1. Un objectif soutenu notamment par les acteurs économiques et la majorité des élus

1.2.1.1. Un enjeu de développement économique

La feuille de route fixée par le Président de la République, reprise par le comité de pilotage, imposait un temps de parcours de 1 heure 15 entre Paris et Le Havre. Le gain de temps était donc une exigence imposée à RFF dans l'élaboration du projet LNPN.

Pour le maître d'ouvrage, cet objectif s'inscrit pleinement dans l'ambition de l'Axe Seine, faisant du littoral normand la façade maritime du Grand Paris. M. Antoine Rufenacht, Commissaire général au développement de la vallée de la Seine, déclare : « *Le projet de LNPN n'a de sens que s'il est au service d'un projet de développement, c'est un projet et un espoir capital*⁶. »

Mieux relier Paris à sa façade maritime se justifie par les exigences d'une économie mondialisée, basée sur les flux de personnes et de marchandises. En matière de trafic voyageurs, nombre d'entrepreneurs insistent sur la nécessité d'être mieux reliés à Roissy et au réseau européen à grande vitesse, donnée essentielle pour attirer des sièges sociaux, des emplois décisionnels et des activités de tertiaire supérieur. Il s'agit pour eux « *d'être insérés dans les réseaux européens des centres de décision*⁷ ». L'établissement d'une liaison directe avec La Défense est également vivement soutenu⁸.

L'amélioration des liaisons entre Paris et la Normandie est également citée comme un facteur d'expansion des filières dans lesquelles l'une ou l'autre région se trouve en pointe (aéronautique, énergie...)⁹. L'évolution du système ferroviaire permettrait de renforcer les relations clients-fournisseurs, d'organiser plus facilement des réu-

nions, et, valorisant l'image de la région, elle faciliterait le recrutement de personnels qualifiés. « *En 1 heure 30 un parisien fait l'aller-retour dans la demi-journée, donc là, en effet les notions d'attractivité sont assez différentes de ce qui pouvait se faire avant*¹⁰. »

Par ailleurs, la LNPN contribuerait à une meilleure synergie entre les différents organismes de recherche et d'enseignement, alors qu'un Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur (PRES) vient d'être créé en Normandie. Pour la présidente de l'Université de Caen, ce PRES s'inscrit dans un « *triangle magique, qui justifie encore plus le fait que nous puissions disposer de relations faciles par voie ferroviaire, d'une part, bien sûr, accès à Paris, mais également accès entre les trois villes de Caen, Rouen et Le Havre*¹¹. »

Pour les acteurs de la filière touristique, une évolution du système ferroviaire entre Paris et la Normandie est indispensable pour permettre à cette région de ne pas se laisser distancer par d'autres régions bénéficiant de dessertes TGV et de faire valoir ses potentialités pour le tourisme d'affaires, les courts séjours et les congrès. Rappelant que « *l'organisation des infrastructures de transport et l'amélioration des conditions de leur exploitation sont des fondations sans lesquelles il n'y a pas de développement touristique* », le directeur du Comité régional du tourisme de Normandie considère ce besoin comme une évidence : « *Pourquoi voulez-vous qu'un visiteur se rende dans une destination difficile*¹² ? »

Outre les relations entre Paris et la Normandie, les gains de temps doivent permettre de faciliter les échanges entre les pôles d'activités normands, comme le souligne le président de la CCI de Rouen : « *La LNPN améliorera prioritairement la mobilité à l'échelle de la Normandie, et permettra une meilleure connexion entre les villes normandes de Rouen, Le Havre, Caen et Évreux*¹³. »

L'amélioration de la circulation du fret ferroviaire que permettrait cette ligne nouvelle contribuerait également au développement économique.

Il a cependant été souligné qu'une desserte ferroviaire performante ne produit pas mécaniquement des bénéfices économiques : il est crucial que les collectivités territoriales mettent en place des politiques volontaristes de développement¹⁴.

6. Réunion du 15/12/2011 (p. 2 et s.).

7. Intervention d'un représentant de l'association Manche développement à la réunion du 22/11/2011 (p. 36).

8. CA n°6 de la Région Basse-Normandie ; CA n°33 du Groupement inter consulaire CCI de Normandie ; CA n°43 des entreprises de la région havraise ; CA n°55 d'acteurs économiques de Rouen ; CA n°72 de la CCI de Paris ; CA n°77 de l'Union des industries chimiques de Normandie ; contribution du 30/01/2012 de la CCI de Rouen.

9. Intervention de M. Lissot, président de l'association pour la promotion de la LNPN à la réunion du 15/12/2011.

10. Intervention de M. Mignerey, réunion du 13/12/2011.

11. Intervention de Mme Travert, présidente de l'université de Caen, réunion du 15/12/2011 ; contribution des acteurs de la connaissance de Basse-Normandie du 26/01/2012.

12. Intervention de M. Laville, réunion du 15/12/2012 (p. 26).

13. Intervention de M. Héral, réunion du 15/12/2011 (p. 33).

14. Interventions aux réunions des 13 et 15/12/2011. Lors de la seconde de ces réunions Mme Delaplace, professeur à l'université de Paris-Est Marne-la-Vallée a présenté un bilan contrasté des effets des LGV sur les territoires.

1.2.1.2. Des bénéfices attendus en matière d'aménagement du territoire

Les représentants de la DATAR¹⁵ et des six agences d'urbanisme de Normandie et d'Île-de-France estiment que le projet de LNPN permettrait de valoriser les complémentarités entre l'Île-de-France et la Normandie en favorisant un rayonnement international et améliorant la qualité de vie. En matière d'aménagement du territoire, la LNPN aurait donc un intérêt national. Sur cette question, les agences d'urbanisme ont présenté leur réflexion commune¹⁶.

D'après elles, l'Île-de-France connaît une certaine « surchauffe », alimentée par une attractivité qui ne se dément pas, notamment en termes d'emploi, mais qui s'inscrit sur une base spatiale restreinte. Le coût du foncier et de l'immobilier augmente, ce qui implique des difficultés pour certaines entreprises et certains ménages et donc une baisse de la compétitivité. Par ailleurs, ce phénomène s'accompagne d'un étalement urbain diffus impliquant l'usage de l'automobile.

Dans les villes normandes se pose la question de l'attractivité. L'un des critères majeurs d'une installation durable des ménages sur le territoire est la capacité qu'ont deux conjoints à trouver chacun un emploi dans leur zone de résidence. Or, la qualité et la rapidité des transports représentent un élément essentiel à la satisfaction de ce critère.

Les agences d'urbanisme et la DATAR jugent donc impératif de tresser les mobilités qui permettront d'exploiter la complémentarité de situations entre la Normandie et l'Île-de-France au profit de l'ensemble.

Par ailleurs, plusieurs participants normands, les acteurs institutionnels notamment, estiment que la médiocrité des relations ferroviaires actuelles entre la Normandie et Paris représente une anomalie dans l'équilibre du développement du territoire national. Pour un intervenant, ce sentiment d'exclusion est à la base des espoirs placés par certains acteurs normands dans le projet :

« Forcément, ce projet a rencontré auprès des Normands un avis plus que favorable. L'idée d'avoir une liaison ferroviaire plus rapide... Dans la mesure où chacun peut le constater, depuis 40 ans, la Normandie (particulièrement la Basse-Normandie) s'est sentie un peu oubliée. Il y a même eu parfois un sentiment d'abandon, et le sentiment d'être marginalisés d'un point de vue ferroviaire, quand on regarde ce qui a été fait dans les autres métropoles, dans les autres villes de notre pays¹⁷. »

15. Interventions de Mme Dutarte et de M. Mignerey, réunion du 13/12/2011.

16. Intervention à la réunion du 13/12/2011 (p. 30) ; document inter-agences d'urbanisme pour le colloque du 23/05/2011 publié sur le site Internet du débat.

17. Réunion du 11/10/2011 (p.12).

Pour une élue normande, il en va d'un enjeu de « *solidarité nationale*¹⁸ ». Certains ont par ailleurs comparé les temps de parcours de Paris vers la Normandie avec les temps de trajet vers des métropoles françaises pourtant plus éloignées¹⁹.

La démographie médicale, en dégradation constante faute d'attractivité du territoire pour les professions médicales qualifiées, a également été citée comme l'un des enjeux de ce projet. « *Si nous pouvons aligner – même si cela reste symbolique et pas déterminant – un temps de trajet un peu moindre que pour aller à Marseille ou à Bordeaux, cela peut influencer le choix de certains candidats* », confie ainsi un responsable hospitalier²⁰.

1.2.1.3. Les gains de temps jugés nécessaires au report modal

RFF insiste sur le fait que la diminution des temps de trajet entre les grandes villes normandes favoriserait le report modal, c'est-à-dire la préférence donnée au train plutôt qu'à l'automobile pour les déplacements. Sans amélioration significative des temps de parcours, les voyageurs continueraient à utiliser massivement l'automobile, avec toutes les conséquences environnementales que cela implique.

Des chefs d'entreprise confirment cette analyse : « *Aujourd'hui nos collaborateurs, à 90 %, ne prennent que la voiture parce que le train n'est pas rapide, n'est pas fiable et n'est pas confortable*²¹. » De ce point de vue, la LNPN contribuerait à répondre à la crise climatique et à l'épuisement programmé des ressources pétrolières.

Les minutes gagnées sur les trajets Paris – Normandie auraient donc leur pertinence en ce qu'elles permettraient de franchir un seuil de temps, en-dessous duquel des progrès significatifs sont produits en matière de report modal. Un internaute avance ainsi « *qu'actuellement le temps train est égal au temps voiture. Il est donc possible que la solution train soit préférentiellement retenue si elle est plus rapide*²² ».

La diminution des accidents sur les routes a également été évoquée : un chef d'entreprise déclare qu'il « *a 15 salariés qui tous les jours sont sur l'autoroute entre Rouen et Paris. Si ces 15 salariés étaient dans un train, ne seraient-ils pas mieux en sécurité*²³ ? ».

18. Réunion du 11/10/2011 (p. 24).

19. Le cahier d'acteur du CESER Basse-Normandie reprend ainsi une « carte isochrone de la France TGV en 2015 » (CA n°5).

20. Intervention du directeur du centre hospitalier du Cotentin le 22/11/2011 (p. 37) ; contribution commune du Conseil général du Calvados et de la ville du Havre du 13/01/2012.

21. Réunion du 15/12/2011 (p. 17).

22. Avis du 27/12/2011, Les attentes des usagers.

23. Réunion du 15/12/2011 (p. 28).

1.2.1.4. Des gains de temps encore insuffisants pour certains

Si une vitesse de 250 km/h permet les temps de parcours fixés dans les objectifs, qui sont jugés satisfaisants par le plus grand nombre, le débat a fait émerger quelques critiques de participants souhaitant une vraie ligne à grande vitesse, apte à une circulation à 320 km/h²⁴. Un élu local se demande si, « *en refusant de parler de TGV à un certain moment, l'on n'a pas oublié les fonctionnalités ambitieuses de ce projet qui étaient effectivement le développement à l'international, la connexion de la Normandie au reste du monde, et surtout, les besoins nouveaux qui pour l'instant ne sont pas pris en compte, notamment en termes de développement du tourisme, et d'implantation d'entreprises venues d'ailleurs*²⁵ ? ».

RFF rappelle qu'une vitesse supérieure à 250 km/h contribuerait à augmenter les coûts du projet et de l'exploitation pour des gains de temps minimes, avec des impacts environnementaux plus forts. De plus, les normes sont plus contraignantes au-delà de 250 km/h²⁶. A noter qu'au cours du débat beaucoup ont confondu la LNPN avec une LGV classique, malgré les précisions apportées par le maître d'ouvrage.

1.2.2. Un objectif critiqué par d'autres

1.2.2.1. Un modèle de développement contesté

Pour la plupart des opposants à la partie normande de la LNPN, l'accent mis sur les gains de temps est révélateur d'une certaine vision du développement territorial, axé sur le bassin d'emploi de l'agglomération parisienne. Le projet serait « *mû par la spéculation foncière à la périphérie des grandes agglomérations*²⁷ » et présenterait le risque de transformer plusieurs villes normandes en villes dortoirs. Pour un internaute, l'objectif du projet devrait être de « *favoriser l'emploi dans nos régions, pas de prendre le train pour Paris*²⁸ ».

Les gains de temps sont vivement contestés à de multiples motifs. Plusieurs participants issus de l'écologie associative ou politique voient ainsi dans les gains de temps l'expression d'une vision non durable du développement économique et de l'aménagement du territoire. Europe Écologie Les Verts dénonce « *l'imaginaire qui a guidé la définition du projet, resté imprégné des mythologies de la grande vitesse qui fascine les décideurs publics*²⁹ », tandis que Haute-Normandie Nature Environ-

nement estime que « *présenter la vitesse comme essentielle pour amener un retour vers le train, c'est oublier bien d'autres facteurs et se cantonner à un état de notre système ferroviaire dégradé, un contexte énergétique transitoire et une catégorie d'usagers très restreinte*³⁰. » Bien que n'étant pas un projet de LGV, la LNPN reste parfois assimilée à un système ferroviaire qui n'accorderait la priorité qu'à la vitesse, de manière inadaptée aux enjeux futurs. En effet, ces acteurs considèrent que l'avenir, pour cause de crise énergétique notamment, imposera des mutations économiques profondes qu'il convient d'anticiper immédiatement, en privilégiant le recours aux ressources locales.

Pour d'autres, à l'image du Nouveau Parti Anticapitaliste Haute-Normandie, l'objectif de gains de temps est surtout contestable en ce qu'il traduit la perpétuation d'inégalités sociales : « *En instituant la vitesse comme valeur et la maîtrise de la distance comme vertu, les classes dominantes ont structuré l'espace à leur profit*³¹. » Ces participants redoutent que la réalisation de la LNPN ne se traduise mécaniquement par une augmentation du prix du billet, rendant celui-ci inaccessible pour les usagers quotidiens.

Par ailleurs, pour certains acteurs économiques le gain de temps n'est pas le seul impératif, ils demandent « *avant tout des liaisons fiables et régulières avec Paris et pas forcément des Caen - Paris à 1 heure 15*³² ».

Ces intervenants, qui sont favorables au développement du ferroviaire, souhaitent un projet qui privilégie les relations de proximité et le maillage régional. Ils rappellent aussi que la majorité des déplacements des usagers normands concernent des relations de proximité, les voyageurs se rendant en Île-de-France ne représentant qu'une petite partie de la population³³.

1.2.2.2. Les gains de temps, un objectif non prioritaire

Pour plusieurs participants, les préoccupations de la majorité des usagers ne concernent pas principalement les gains de temps.

« *Comme beaucoup, je pense que l'amélioration de la vitesse n'est pas la priorité. Nous avons besoin de trains qui arrivent à l'heure, en nombre raisonnable, qui desservent les petites villes et que l'on puisse prendre sans réservation*³⁴. » « *Il serait peut-être temps de penser à l'ensemble des voyageurs et non à quelques privilégiés avides de vitesse*³⁵. » « *La réduction du temps de trajet en Normandie, si elle*

24. Intervention de M. Martin, président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, réunion du 08/12/2011 (p. 21) ; CA n°22 ARDIÉS Val d'Oise ; CA n° 62 CCI de Versailles/Val d'Oise/Yvelines ; contributions de M. Pincemaille des 13 et 20/10/2011 ; de M. Quenault du 06/10/2011 ; de M. Herley du 12/12/2011 ; intervention du 03/11/2011 (p. 12).

25. Le président de la Communauté d'agglomération Seine-Eure, à la réunion du 08/12/2011 (p. 20).

26. Réunion du 05/01/2012 (p. 33).

27. Commentaire du 08/12/2011, Les attentes des usagers.

28. Commentaire du 18/10/2011, Les besoins pour l'économie et l'aménagement.

29. CA n°11.

30. CA n°67.

31. CA n°19.

32. Avis du 10/12/2011, Les attentes des usagers.

33. Avis du 24/01/2012, Le projet LNPN.

34. Avis du 28/11/2011, Les attentes des usagers ; d'autres interventions dans le même sens.

35. Avis du 23/11/2011, Les attentes des usagers.



Le dossier du maître d'ouvrage a permis au public de s'informer sur le projet

est un point non négligeable, n'a toutefois pas un caractère central³⁶. » « Avant un hypothétique gain de temps, ce qu'attend d'abord le client, c'est de voyager confortablement avec un matériel propre et fiable et dans le respect de l'horaire annoncé, à un prix du billet raisonnable. Le gain de temps vient bien après³⁷. »

Les attentes des usagers concerneraient surtout la fréquence et la fiabilité des liaisons, avec une tarification adaptée : l'objectif de gain de temps serait déconnecté de ces attentes, voire contradictoire. De plus, un projet de grande ampleur tel que la LNPN ne peut se réaliser qu'à un horizon relativement lointain, alors que les exigences portent sur la mise en œuvre urgente de solutions aux problèmes des usagers : « *Demandez à tous ces gens qui utilisent le train soit sur les lignes secondaires, soit tous les jours pour aller au travail ou à leurs études, s'ils préfèrent dans 30 ans avoir une demi-heure de mieux sur Paris – Cherbourg ou s'ils préfèrent des améliorations sérieuses tout de suite, pour un budget beaucoup plus faible sur les lignes qui existent* », suggère un participant³⁸.

Le débat public a fait émerger une demande significative de révision des objectifs assignés à la LNPN. Se conjuguent des arguments liés au coût des gains de temps, jugé trop élevé, à la prise en compte des besoins de l'ensemble des usagers et non uniquement de cadres,

et à une vision de l'aménagement du territoire basée sur la proximité. Dans une telle perspective, « *le coût à la minute gagnée, compte tenu des infrastructures nouvelles à créer, ne paraîtrait-il pas exorbitant³⁹* » ? Ces considérations nourrissent la contestation de la ligne nouvelle en Normandie.

1.3. Mailler le territoire, un objectif partagé, mais des divergences sur la réponse apportée par la LNPN

Les promoteurs du projet LNPN mettent l'accent sur l'amélioration des liaisons entre les villes normandes, à même de faciliter les synergies entre les différents territoires. En cela, le projet propose un nouveau modèle ferroviaire, qui ne peut pas être assimilé au modèle classique des LGV, insiste le maître d'ouvrage. Cet objectif est partagé par tous mais certains craignent que les investissements pour cette ligne nouvelle ne se réalisent au détriment des liaisons régionales et locales.

1.3.1. La LNPN, un projet de réorganisation du réseau autour d'une ligne nouvelle selon le maître d'ouvrage

Les gains de temps ne représentent pas le seul objectif. RFF insiste notamment sur la prise en compte dans sa réflexion de l'ensemble du système ferroviaire régional.

Le maître d'ouvrage fait valoir le caractère inédit de son projet, résolument distinct d'une ligne à grande vitesse. La LNPN ne sacrifierait en rien les dessertes plus fines : au contraire elle les encouragerait en favorisant la construction d'un réseau régional cadencé autour de nœuds de correspondances performants (concept de « *gares de rendez-vous⁴⁰* »).

Cette philosophie a conduit le maître d'ouvrage à dessiner un schéma de desserte complet pour l'ensemble du réseau régional à l'horizon du projet, dessertes potentielles qui dépendent des autorités organisatrices des transports (AOT), actuellement les régions pour les trains express régionaux (TER), le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) pour les RER et Transiliens, et l'État pour les trains d'équilibre du territoire (TET, actuellement les InterCités).

36. Commentaire à l'avis du 14/10/2011, Les attentes des usagers.

37. Commentaire à l'avis du 14/10/2011, Les attentes des usagers.

38. Réunion du 22/11/2011 (p. 49).

39. Avis du 27/01/2012, Les attentes des usagers.

40. DMO (p. 37).

1.3.2. Un projet limitant les investissements sur le réseau secondaire, selon d'autres

L'importance des investissements requis pour le projet suscite des craintes. Celui-ci ne mobilisera-t-il pas l'ensemble des financements ferroviaires pour la Normandie, au détriment des réseaux secondaires ? Un internaute ne veut pas « *d'un train qui irait plus vite du Havre à Paris, pour un prix très élevé, alors qu'il serait plus difficile d'aller de chez nous à cette ligne, (...) ce serait un gadget inutile et coûteux* ⁴¹ ». La question est particulièrement sensible à Saint-Lô, à Dieppe et Fécamp⁴², villes qui ne sont pas situées sur la ligne nouvelle. Certains participants ont ainsi appelé à ne pas négliger les lignes Saint-Lô – Lison, Rouen – Dieppe, Cherbourg – Caen ou Le Havre – Fécamp.

Le maître d'ouvrage fait valoir qu'il y a une séparation totalement « *étanche* » entre les investissements liés aux grands projets et ceux que RFF met en œuvre pour entretenir et moderniser le réseau existant⁴³.

Mais plusieurs participants⁴⁴ soulignent que les régions ne peuvent pas se prévaloir comme RFF d'une étanchéité entre investissements de développement et investissements d'entretien et de modernisation. Les finances locales s'inscrivant dans un contexte précaire, ces participants craignent que la contribution des collectivités à la LNPN ne les prive de leur capacité d'investir dans l'amélioration des transports régionaux ou locaux. A noter par ailleurs, comme l'a signalé RFF, que dans certains cas la mise en œuvre des dessertes envisagées dans le cadre du projet pourrait nécessiter de leur part des investissements sur les lignes secondaires, non inclus dans le coût de la LNPN⁴⁵.

1.3.3. Les liaisons interrégionales en question

Des participants⁴⁶ considèrent que ce projet perpétue le caractère radial du réseau ferroviaire français, qui impose aux trajets entre régions de passer par Paris⁴⁷. RFF rappelle que les liaisons entre Paris et les régions bénéficient du grand nombre d'usagers potentiels habitant l'Île-de-France et que le nombre limité de voyageurs se déplaçant de région à région ne justifie pas toujours les investissements demandés.

41. Avis du 21/10/2011, Le projet de LNPN.

42. Voir par exemple les interventions des maires des trois premières communes citées, le 03/11/2011 (p. 2), le 15/11/2011 (p. 31) et le 22/11/2011 (p. 30) ; au sujet de Fécamp, voir les échanges lors de la réunion du 15/11/2011 (p. 29.)

43. Réunion du 05/01/2012 (p. 38).

44. Intervention de Mme Osadtch, réunion du 17/01/2011 (p. 44) ; d'autres participants lors de la réunion du 20/10/2011 (p. 16) ou du 06/12/2011 (p. 31).

45. Réunion du 05/01/2012 (p. 6).

46. Voir notamment l'association logistique transport Ouest, réunion du 10/01/2012 (p. 46).

47. Avis du 28/11/2011, Les attentes des usagers ; avis du 28/12/2011, Les attentes des usagers ; Q17, Q69 ; Q183 ; Q133.

1.4. Développer le transport ferroviaire de marchandises, un large accord mais des divergences sur les solutions

Le projet s'inscrit dans une perspective plus générale de développement de la vallée de la Seine, dont l'enjeu est notamment d'aboutir à un fonctionnement plus intégré de la métropole parisienne et de sa façade maritime. A cet égard les enjeux propres à l'économie portuaire sont particulièrement importants, aussi le fret a-t-il occupé une large place dans le débat public⁴⁸.

1.4.1. Le fret, enjeu essentiel du projet

1.4.1.1. Un enjeu économique et notamment portuaire

Tous les participants se déclarent favorables au développement du fret ferroviaire, insistant sur la nécessité de considérer celui-ci comme un enjeu aussi important que le trafic de voyageurs. Les acteurs économiques demandent que les besoins du fret soient intégrés dans les études et les arbitrages au même titre que ceux des passagers. Ces demandes se justifient, selon eux, par l'importance économique du transport de marchandises pour une région disposant d'un complexe portuaire important.

Des intervenants rappellent ainsi que les donneurs d'ordres internationaux expriment une exigence de massification des transports, et portent donc leurs préférences vers les ports les mieux raccordés aux grands réseaux fluviaux et ferroviaires. Essentielle au développement de l'Axe Seine, une desserte ferroviaire performante élargirait notamment l'hinterland des ports normands, au-delà de l'Île-de-France, en leur permettant de se raccorder aux grands corridors européens⁴⁹. Le représentant des Ports normands associés (Caen-Ouistreham et Cherbourg) a demandé à profiter également des bénéfices apportés par la LNPN⁵⁰.

Pour les agences d'urbanisme, l'enjeu de l'Axe Seine est de faire de ce territoire ce que des acteurs⁵¹ ont appelé une *gateway*, c'est-à-dire une « région-passerelle » ne se contentant pas de voir passer les flux, mais en retirant une réelle valeur ajoutée grâce au développement d'une filière logistique complète.

48. Réunion du 10/01/2012 (p. 51).

49. Intervention de M. Castaing, réunion du 10/01/2012 (p. 7).

50. Intervention de M. Sévin, réunion du 10/01/2012 (p. 40).

51. Intervention de M. Dury à la réunion du 13/12/2011 (p. 34), ainsi que d'autres intervenants à la réunion d'ouverture (p. 24) ; réunion du 10/01/2012 (p. 51) ; CA n°37 ; CA n°46 ; document inter-agences d'urbanisme.

Alors que la situation du fret ferroviaire est considérée par tous les intervenants comme très dégradée (voir section 1.4.3.), la LNPN est perçue comme une occasion de lui redonner une place prépondérante, par le biais à la fois d'un accroissement des capacités ferroviaires et d'une amélioration significative de la qualité de l'offre. Les ports du Havre et de Rouen expriment ainsi un besoin de 75 trains quotidiens à l'horizon 2030, contre 50 aujourd'hui⁵².

1.4.1.2. Un objectif de report modal

L'enjeu écologique est évoqué, au travers d'un report modal jugé actuellement très insuffisant et que la LNPN permettrait d'améliorer. L'ensemble des participants s'accorde sur la nécessité de limiter le nombre de camions fréquentant les autoroutes normandes, ou au moins de limiter l'augmentation du trafic routier due au développement attendu des ports de Rouen et du Havre. A ce titre, ils appellent à un recours accru au transport de marchandises par train ou par voie fluviale, les deux modes de transport les plus vertueux sur le plan écologique⁵³.

Pourtant, quelques variations apparaissent dans les justifications d'un tel appel au report modal. Pour certains participants⁵⁴, issus principalement du monde économique, il doit permettre de répondre de manière écologique à l'augmentation à venir du trafic de marchandises. Pour d'autres, représentants associatifs notamment⁵⁵, bien que le report modal soit très souhaitable, il est avant tout impératif de réviser un modèle économique basé sur les flux de marchandises, que ces participants jugent économiquement et écologiquement non soutenable sur le long terme⁵⁶.

1.4.2. La création de sillons, un objectif essentiel pour beaucoup

Les acteurs économiques, et principalement portuaires, mettent en avant une situation critique en termes de qualité et de quantité de l'offre de fret ferroviaire. Les représentants des ports ont fait état d'une diminution très importante des volumes transportés par le rail. Pour eux, l'augmentation des besoins du trafic de voyageurs a considérablement entravé les possibilités

de circulation du fret, cantonnant celle-ci à la nuit, alors que c'est le moment où sont programmés les travaux de maintenance des voies. Cette augmentation du trafic voyageurs étant appelée à se poursuivre, plusieurs participants⁵⁷ craignent que les capacités allouées au fret ne se restreignent encore davantage.

Les entreprises ferroviaires et les chargeurs réclament unanimement la mise à disposition d'un plus grand nombre de sillons et leur meilleure adaptation aux besoins des clients. La LNPN est ainsi soutenue principalement parce qu'elle permettrait de libérer des capacités sur la ligne classique, au bénéfice du transport de marchandises⁵⁸.

Pour améliorer la circulation du fret ferroviaire, RFF a entrepris de rénover, en 2013/2014, puis d'électrifier, en 2017/2018, la ligne entre Serqueux et Gisors. Pour les trains en provenance du Havre vers l'Île-de-France, il s'agit en effet d'un itinéraire alternatif à l'itinéraire classique par Rouen⁵⁹. Le port du Havre en bénéficiera directement, celui de Rouen en profitant quant à lui par le biais des capacités libérées sur la ligne classique. Cependant pour RFF, comme pour les ports, la ligne nouvelle, qui libérerait des sillons de qualité, est indispensable pour une bonne circulation du fret.

Localement, le port de Rouen demande que les aménagements réalisés dans le cadre de la LNPN préservent les possibilités d'accès des trains de marchandises aux installations portuaires⁶⁰ et notamment que des voies soient réservées au fret à la gare de Saint-Sever.

Par ailleurs les acteurs du fret s'opposent fermement au phasage des travaux, dont ils jugent les conséquences catastrophiques pour le transport de marchandises.

1.4.3. D'autres mesures jugées indispensables et urgentes

Les acteurs du fret s'accordent à considérer la création de sillons comme nécessaire mais non suffisante pour un développement du transport ferroviaire de marchandises. D'autres participants estiment même que cela ne constitue pas une réponse adaptée aux problèmes actuels du fret ferroviaire, dont la résolution urgente est un enjeu de survie de cette activité.

52. CA n°54.

53. Intervention de M. Meyer, réunion du 10/01/2012 (p. 5).

54. Voir par exemple la réunion de clôture (p. 38).

55. Réunion du 15/11/2011 (p. 35).

56. « Dans le cadre de la décentralisation en France, il est envisagé de préparer par différentes planifications successives, la relocalisation de moyens de production premiers : alimentaires, vestimentaires et d'éco-construction en régions. Par conséquent, je considère que ce projet de transport en commun interrégional bis est sans objet puisqu'il s'inscrit dans une démarche commerciale élitiste d'une part, et je le crains plus encore pour permettre de déplacer des produits fabriqués à des milliers de km d'ici d'autre part. Les dits produits étant fabriqués dans des conditions économiques, financières, sociales et environnementales sur lesquelles aucune agence de notation ne daignera se prononcer ! » Avis du 17/01/2012, Les besoins pour l'économie et l'aménagement.

55. Intervention du comité de défense du triage de Sotteville, réunion du 10/01/2012 (p. 16) ; CA n°91 ; CA n°25 de la CGT et contribution annexe.

58. Par exemple CA n°14 ; n°37 ; n°55.

59. DMO (p. 62) ; réunions du 08/11/2011 (p. 46) ; du 10/01/2012.

60. Réunion du 10/01/2012 (p. 15).



Le public a pu poser ses questions lors des réunions

1.4.3.1. Une politique en faveur du fret

Certains participants, notamment des représentants syndicaux ou associatifs, dénoncent une politique ferroviaire qui aurait accéléré le démantèlement du fret ferroviaire français. L'absence d'entretien des infrastructures et du matériel, l'abandon de certaines lignes ou encore la priorité accordée au TGV comptent parmi les récriminations les plus fréquemment entendues.

De nombreux intervenants estiment que le fret souffre avant tout d'avoir été délaissé par les politiques publiques. La ligne nouvelle ne saurait donc représenter une solution adaptée en l'absence de politique volontariste de développement⁶¹. De plus, les éventuelles solutions apportées par une ligne nouvelle ne porteraient leurs fruits qu'à un horizon trop lointain, alors que la survie du fret appelle des mesures immédiates. Certains soulignent que dans des pays voisins, notamment en Allemagne, le fret ferroviaire se développe sans nécessairement de nouvelles lignes⁶².

RFF indique qu'une politique de revitalisation du fret est à l'œuvre, qui s'est traduite par l'engagement national pour le fret ferroviaire de 2009. Cet engagement vise l'amélioration de la qualité du service en partenariat avec les entreprises ferroviaires, le développement de nouveaux services mieux adaptés aux exigences industrielles actuelles et le traitement des goulets d'étranglement.

61. Réunion du 10/01/2012 (p. 24).

62. Réunion du 10/01/2012 (p. 25).

1.4.3.2. Des évolutions techniques et économiques

Entreprises ferroviaires, ports et chargeurs réclament certaines évolutions économiques, techniques ou réglementaires. Les trains longs, jusqu'à 1 000 mètres, doivent pouvoir circuler sur le réseau ferré national. Plus généralement, le niveau de service offert doit nettement s'améliorer, pour correspondre aux attentes des clients et rendre le fer plus compétitif face à la route.

RFF rappelle que les progrès du fret ne tiennent pas qu'à l'infrastructure, citant l'exemple de « toutes les actions engagées sur le chantier transport combiné du Havre, le raccordement direct à la sortie du port pour pouvoir beaucoup plus rapidement assurer le passage du conteneur du bateau sur le chantier de transport combiné, et pour pouvoir partir rapidement en lignes derrière. Ce sont des choses qui sont peut-être moins visibles que les investissements sur le réseau en ligne, mais qui sont tout aussi efficaces pour que le temps de parcours s'améliore de bout en bout⁶³ ».

L'abandon du wagon isolé par la SNCF a par ailleurs été critiqué, de même que la promotion des « trains-blocs » pour les seuls trajets supérieurs à 500 kilomètres, alors que, selon le responsable d'une entreprise ferroviaire, des liaisons plus courtes, comme Le Havre – Dunkerque, sont rentables⁶⁴.

63. Présentation de RFF, réunion du 10/01/2012.

64. Réunions du 08/12/2011 (p. 41) ; du 15/12/2011 (p. 19) ; du 10/01/2012 (p. 13 et p. 35).

D'autres participants réclament la remise à niveau des installations de triage⁶⁵ et des installations terminales embranchées (ITE) délaissées, ainsi que la réhabilitation du transport ferroviaire de marchandises diverses et pas seulement des trains de conteneurs. Sur ce dernier point, plusieurs participants ont en effet rappelé que les besoins du fret normand ne se limitaient pas à ceux des ports.

1.4.3.3. La résolution des problèmes d'accès à l'Île-de-France

La connexion aux corridors européens de fret, en France, Strasbourg – Perpignan et Strasbourg – Marseille, est réclamée, compte tenu de la performance de ces itinéraires. Selon le directeur du port de Rouen, il s'agit même du « *seul moyen pour nous d'exister demain à l'échelle européenne*⁶⁶ ».

Pour ce faire, la majeure partie des trains de fret doit passer en Île-de-France. Cet accès s'avère extrêmement complexe actuellement, compte tenu de la circulation de nombreux trains sur le réseau francilien.

Des participants soulignent que ni la ligne Serqueux – Gisors ni la LNPN n'apporteront une réponse directe à ce problème⁶⁷. Certains réclament que de meilleures conditions d'accès à l'Île-de-France soient réalisées, et, comme la CCI de Versailles/Val d'Oise/Yvelines⁶⁸, refusent tout accroissement de l'utilisation de la Grande Ceinture par les voyageurs.

Par ailleurs, certains proposent des alternatives au passage en Île-de-France.

Plusieurs participants bas-normands insistent sur l'utilité d'itinéraires directs vers l'Ouest ou le Sud-Ouest de la France qui évitent aux trains le passage par l'Île-de-France, telle la ligne Rouen – Mézidon – Alençon – Le Mans⁶⁹. De nombreux appels à la modernisation de celle-ci ont été lancés. L'électrification de la totalité de la ligne est particulièrement réclamée, considérée comme indispensable à la compétitivité des lignes de fret.

Quant à eux, les acteurs de l'Eure⁷⁰ préconisent plutôt la constitution d'un barreau Rouen – Évreux – Orléans.

1.4.3.4. Une meilleure coordination des acteurs du fret

Des souhaits d'un retour à un système mieux coordonné de gestion du ferroviaire sont exprimés : pour plusieurs participants la multiplicité des acteurs ferroviaires et leur manque de communication sont considérés comme des freins au développement du fret. « *Vu de ma fenêtre, je n'ai pas l'impression qu'il y ait beaucoup de communication et que ce système se structure tous ensemble* », indique ainsi un responsable d'entreprise ferroviaire⁷¹.

Par ailleurs, alors que des travaux importants doivent être réalisés les prochaines années sur les lignes vers Rouen et Le Havre, chargeurs et opérateurs ferroviaires appellent RFF et la direction de la circulation ferroviaire (DCF) à proposer des modalités de programmation des travaux et d'attribution des sillons sur la totalité de leur longueur mieux adaptées à leurs exigences et à leurs contraintes, avec une gestion plus concertée. En particulier la gestion des sillons de dernière minute (SDM), qui dépend actuellement du niveau local, doit être améliorée⁷². Des représentants d'entreprises ferroviaires déclarent ainsi que leurs trains peuvent se trouver arrêtés pendant plusieurs heures en cas de travaux planifiés par une région et dont ils n'ont pas connaissance.

RFF convient des améliorations à apporter, précisant que des procédures communes tendent à se développer avec ses homologues européens.

1.4.4. La mixité de la ligne en question

Bien que le principal avantage de la LNPN pour le fret réside dans la libération de capacité sur la ligne classique, certains participants⁷³ demandent en outre la possibilité pour les trains de fret de circuler sur la ligne nouvelle et en particulier entre Rouen et Évreux, amorçant ainsi une relation directe entre le port de Rouen et la zone de production céréalière de la Beauce (Rouen, Évreux, Chartres, Orléans).

RFF se dit extrêmement réservé sur la mixité de la LNPN : l'adaptation de la ligne aux normes du transport de marchandises serait coûteuse. Elle nécessiterait des ouvrages supplémentaires, exigerait des pentes inférieures à celles admises pour les trains de voyageurs. En outre, le mélange de trains aux régimes de circulation très différents nuirait à l'exploitation de la ligne. En fin de débat, RFF a publié les résultats d'une étude⁷⁴ montrant les surcoûts importants d'une ligne mixte : entre 40% et 110% selon la section considérée.

65. La discussion sur le triage de Sotteville est emblématique de ce point de vue : voir par exemple la réunion du 15/12/2011 (p. 19), v. aussi le CA n°91 du Comité de défense du triage de Sotteville.

66. Réunion du 15/12/2011 (p. 22).

67. Réunion du 09/11/2011 (p. 27).

68. CA n°62.

69. Réunions du 22/11/2011 (p. 17) ; du 10/01/2012 (p. 31) ; du 23/01/2012 (p. 36).

70. CA n°1, n°3, n°9, n°10, n°19, n°40, n°51, n°57, n°76.

71. Réunion du 10/01/2012 (p. 37).

72. Réunion du 10/01/2012 (p. 35).

73. Parmi les nombreuses questions et interventions sur ce sujet, voir par exemple le directeur de l'agglomération d'Évreux, réunion du 20/10/2011 (p. 38).

74. Étude EC05 : <http://www.debatpublic-lnpn.org/documents/etudes-complementaires.html>.



A la fin du débat, on comptait 101 cahiers d'acteurs

2. Les caractéristiques du projet

2.1. Les caractéristiques du projet en Île-de-France

Le principe de l'opportunité du projet en Île-de-France est partagé par la quasi-totalité des participants. En revanche, les caractéristiques de ce tronçon, des gares et du contournement de Mantes ont fait l'objet de discussions.

2.1.1. Les scénarios en Île-de-France

Peu de participants ont pris position pour l'un ou l'autre des quatre scénarios de passage de la LNPN en Île-de-France.

Le scénario n°4, appelé scénario « Mantes direct », est souhaité par plusieurs participants, notamment dans les espaces de discussion en ligne. Il est par exemple considéré comme « *le plus naturel* » et « *le moins gênant car il évite deux franchissements de la Seine dans la boucle de Chanteloup* »⁷⁵. Excluant un arrêt à Confluence, il est cependant refusé par un grand nombre d'acteurs locaux, tels que la Communauté d'agglomération de Mantes-en-

Yvelines, les collectivités de la Confluence Seine-Oise ou l'ARDIES 78⁷⁶.

Le scénario « Confluence-Chanteloup » recueille des avis favorables. Le président de l'association des collectivités de la Confluence considère qu'il s'agit du scénario « *le moins cher [et] celui qui va le mieux à la Confluence et à l'enjeu d'une gare sur la Confluence* »⁷⁷. Il fait cependant l'objet d'oppositions locales, liées d'une part aux projets de développement du territoire qui risqueraient de souffrir du projet⁷⁸, d'autre part aux enjeux environnementaux de ce secteur⁷⁹.

2.1.2. Le contournement de Mantes

Le contournement de Mantes est présenté comme une nécessité technique par le maître d'ouvrage, les arrêts de certains trains en gare de Mantes limitant la capacité globale de la ligne actuelle à 12 trains normands par heure de pointe alors que les besoins identifiés à terme se situent entre 16 et 20 trains⁸⁰. Il est également

75. Avis du 30/01/2012, Le projet de LNPN ; avis du 15/01/2012, Le projet de LNPN.

76. CA n°61, n°45, n°42, n°50.

77. Réunion du 17/01/2012 (p. 19).

78. Réunion du 09/11/2011 (p. 33).

79. Réunion du 09/11/2011 (p. 31).

80. Réunion du 18/10/2011. (p. 10).

souhaité par un grand nombre de participants au débat public, en particulier certains usagers du fret qui jugent que « *commencer par le tronçon Paris – Mantes sans préalablement faire le contournement de Mantes n’a pas de sens pour le fret*⁸¹ ». Cet aménagement permettrait aux trains directs entre Paris et la Normandie d’éviter le goulot d’étranglement de Mantes-la-Jolie, d’où un bénéfice sur les circulations interrégionales mais aussi un gain de capacité pour les trains franciliens sur la ligne actuelle. L’expertise complémentaire a confirmé la nécessité du contournement de Mantes pour assurer la desserte proposée dans le cadre du projet de LNPN.

Cependant, le contournement de Mantes⁸² implique la création d’une ligne nouvelle sur un territoire très agricole, d’où les oppositions d’agriculteurs qui considèrent que ce contournement « *engendrerait une consommation irraisonnée de terres agricoles (...) en parfaite contradiction avec l’objectif de réduction de la consommation des terres agricoles clairement énoncé dans l’exposé des motifs de la loi du 27 juillet 2010 de modernisation de l’agriculture et de la pêche*⁸³ ». De même, des collectivités comme la commune de Villette⁸⁴, au motif entre autres d’une « *consommation d’espace (...) irréversible et excessive* », ainsi que des élus locaux⁸⁵, se prononcent contre cette solution. La CAMY (Communauté d’agglomération de Mantes-en-Yvelines) souhaite également autant que possible l’éviter, compte tenu d’impacts environnementaux qu’elle juge élevés⁸⁶. Est appelée une réflexion autour d’un tracé alternatif, sur les infrastructures existantes ou par un passage en souterrain⁸⁷.

A noter enfin qu’en Île-de-France, la LNPN devrait permettre une fréquence et des arrêts supplémentaires sur les RER E⁸⁸. Selon le STIF, les capacités libérées pourraient aussi favoriser une meilleure cohérence entre le RER E et le RER A, notamment en améliorant l’offre de ce dernier vers Cergy⁸⁹.

2.1.3. Des prises de position nombreuses sur les gares franciliennes

Les gares font l’objet de nombreuses prises de positions, certaines de la part de participants aussi bien franciliens que normands (Saint-Lazare et La Défense), d’autres davantage de la part d’acteurs locaux (Confluence).

2.1.3.1. Le terminus en gare de Paris Saint-Lazare : un souhait de la plupart mais des réserves

La gare Saint-Lazare est actuellement le terminus des trains normands en Île-de-France et, pour de nombreux participants, elle doit le demeurer avec la LNPN⁹⁰.

L’architecte Antoine Grumbach estime toutefois que, « *quand on est à La Défense, on est à Paris. Je considère que c’est un investissement absolument inutile d’essayer d’amener la ligne LNPN à Saint-Lazare*⁹¹ ». La Communauté d’agglomération Amiens-Métropole évoque par ailleurs l’intérêt de « *faire arriver les lignes ferroviaires dans de grandes gares bis* », dont La Défense, compte tenu de la saturation des gares de Paris intra-muros⁹².

Par ailleurs RFF indique que, pour être suffisamment capacitaires, les trains doivent comporter deux unités de 200 mètres⁹³, ce qui devient la norme. Cela nécessiterait d’allonger les quais de toutes les gares à 400 mètres et imposerait de très importants travaux à Paris Saint-Lazare, avec l’obligation de creuser sous des immeubles bordant la gare⁹⁴.

Ces travaux font l’objet d’avis réservés. La SNCF⁹⁵ indique ainsi que les études portant sur l’allongement de voies à Paris Saint-Lazare « *n’ont à ce stade pas permis d’apporter la preuve de l’exploitabilité du système ferroviaire notamment pour ce qui concerne les garages*⁹⁶ et la maintenance du matériel ». Elle préconise que ces études soient poursuivies, sur ce sujet ainsi que sur les circulations des voyageurs à l’intérieur de la gare. Les collectivités de l’Axe Seine, et notamment la ville de Paris, estiment que « *pour assurer la pleine réussite de ce nouveau système de transport sans porter préjudice à l’exploitation de cette gare, il est nécessaire d’évaluer de façon approfondie toutes les possibilités y compris le recours à des trains moins longs*⁹⁷ ».

81. Réunion du 13/10/2011 (p. 17).

82. Q184.

83. Avis du 26/01/2012, Le projet de LNPN.

84. Délibération du 26/01/2012, Le projet de LNPN.

85. Réunion du 18/10/2011 (p. 29).

86. CA n°61.

87. Avis du 01/02/2012, Le projet de LNPN.

88. Réunion du 01/12/2011 (p. 8).

89. CA n°92.

90. 13 cahiers d’acteurs prennent position en faveur du maintien du terminus à Saint-Lazare : pour les usagers de la gare de Bernay (CA n°101), il s’agit d’un « *impératif* ». Pour le CESER de Haute-Normandie (CA n°14), il « *présente l’avantage d’une arrivée au cœur d’un quartier économique important, qui représente la plus forte densité d’emplois en Île-de-France* ».

91. Réunion du 24/11/2011 (p. 40). Cette position a également été soutenue dans les avis : AUT Île-de-France réunion du 21/11/2011 ; avis du 09/12/2011, Le projet de LNPN.

92. CA n°95.

93. DMO (p. 58) ; réunion du 24/11/2011 (p. 11).

94. Ces travaux sont évalués à 230 millions d’euros.

95. CA n°30.

96. Dont le coût n’a pas été intégré aux estimations du projet LNPN (Q36)

97. CA n°79.

2.1.3.2. La gare de La Défense : accord sur le site de La Folie à Nanterre, une desserte en ligne privilégiée

RFF a présenté deux options quant à la desserte de la gare de La Défense : une hypothèse en fourche, où certains trains sont terminus à Saint-Lazare et d'autres à La Défense, et une hypothèse en ligne dans laquelle tous les trains passent à La Défense et ont leur terminus à Saint-Lazare. RFF indique que le coût de la desserte de La Défense est de 1 milliard d'euros⁹⁸ quelle que soit l'hypothèse retenue. L'avantage de la desserte en fourche est qu'elle permet aux voyageurs souhaitant accéder directement au centre de Paris (environ les 3/4 des voyageurs selon RFF⁹⁹) de gagner 5 à 6 minutes. En revanche, la desserte en ligne permet de plus grandes fréquences, notamment pour les villes qui génèrent un trafic faible.

Dans l'ensemble, les participants sont favorables à une desserte de La Défense en ligne, permettant une fréquence satisfaisante¹⁰⁰.

Certains acteurs évoquent cependant l'intérêt d'une desserte en fourche ; la CGT est favorable à une gare nouvelle grandes lignes avec des trains terminus alternativement Saint-Lazare/La Défense, précisant cependant que cette nouvelle gare n'a de pertinence qu'après le prolongement du RER E¹⁰¹.

Le STIF indique qu'une desserte en fourche permettrait aux Transiliens de bénéficier d'une partie des capacités libérées par Eole en gare Saint-Lazare¹⁰².

Privilegié par RFF, le site de La Folie à Nanterre recueille l'accord des participants¹⁰³. Ce site est plus proche des gares du futur RER E et du Grand Paris Express que ne le serait le site de la Grande Arche. Dans ce dernier cas en effet, la gare LNPN resterait assez éloignée de Cœur Transports. Par ailleurs cette dernière implantation ne serait pas compatible avec une desserte en ligne¹⁰⁴.

L'Établissement public d'aménagement de La Défense-Seine-Arche confirme son intention de voir le site de La Folie devenir « un hub d'importance régionale¹⁰⁵ ».

Les intervenants insistent sur la nécessité de bonnes correspondances à La Folie entre la gare LNPN et celles du RER E et du Grand Paris Express, « quasiment de quai à quai¹⁰⁶ ».

98. Réunion du 24/11/2011.

99. DMO (p. 82)

100. Une quinzaine des cahiers d'acteurs franciliens et normands l'évoquent. Pour la CCI de Paris (CA n°72) « La desserte en ligne permet un accès plus large à La Défense ». Le CESER Île-de-France (CA n°39) explique le choix de La Folie par la saturation de la gare de la Grande Arche et par « les projets de prolongement du RER E et du Grand Paris Express y prévoient une correspondance ».

101. CA n°25 et n°100.

102. CA n°92.

103. Avis du 02/02/2012, Le projet de LNPN ; avis du 24/01/2012, Le projet de LNPN.

104. Réunion du 24/11/2011 (p. 13).

105. Réunion du 24/11/2011 (p. 39).

106. Avis du 03/02/2012, Les besoins pour l'économie et l'aménagement.

Compte tenu de l'intervention de plusieurs maîtres d'ouvrage sur le site, une mission de coordination des différents projets a été confiée au directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement. La mairie de Nanterre propose « la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage déléguée unique dotée en propre de réels pouvoirs et moyens financiers pour le compte des différents maîtres d'ouvrage réunis au sein d'une instance de coordination¹⁰⁷ ».

2.1.3.3. La gare de Confluence souhaitée par les élus

Le projet de LNPN soumis au débat proposait une gare optionnelle située soit à Achères-Ville soit à Achères Grand-Cormier.

Les acteurs du territoire de Confluence, élus et acteurs économiques, se sont fortement mobilisés pour la réalisation d'une gare dans leur secteur. Ils mettent en avant l'importance du bassin de population de Confluence et son dynamisme économique alimenté notamment par le futur port d'Achères. Une gare de Confluence permettrait ainsi « une meilleure desserte et attractivité du pôle cergy-pontain et représenterait un atout majeur pour favoriser les échanges commerciaux, développer le caractère international de ce territoire et relier les pôles d'excellence économique normands et val d'oisiens¹⁰⁸ ». L'association de préfiguration de la Communauté d'agglomération Vexin Centre-Seine aval fait cependant exception, s'opposant à la création d'une nouvelle gare à Achères-Confluence qui « renforcerait l'étalement urbain dans un secteur déjà fortement sollicité¹⁰⁹ ».

Pour les élus c'est un « hub » ferroviaire, un lien entre la LNPN et les RER et tangentiels¹¹⁰, la « colonne vertébrale de cette LNPN¹¹¹ ». Ainsi, « le projet de LNPN ne saurait relier Paris, voire La Défense, à Rouen et au Havre en traversant à grande vitesse les banlieues et en ignorant ainsi la polarisation à l'ouest de l'Île-de-France¹¹² ». Le président du Conseil général du Val d'Oise demande toutefois des études de trafic voyageurs¹¹³.

Pour RFF il s'agirait seulement d'une gare d'interconnexion pour les trains intersecteurs (quelques trains par jour¹¹⁴) reliant la Normandie à Roissy et aux LGV. Cette gare n'aurait une réelle utilité qu'avec la réalisation, non encore programmée, de la rocade Nord-Ouest, cette dernière permettant aux trains intersecteurs de rejoindre rapidement le réseau national à grande vitesse. La SNCF estime que « l'opportunité de cette gare reste

107. Contribution du 02/02/2012.

108. Voir par exemple, le cahier d'acteur du Comité d'expansion économique du Val d'Oise (CA n°88) d'où est tirée la citation.

109. Contribution du 03/02/2012.

110. Réunion du 09/11/2011 (p. 30) ; CA n°50 et n°16.

111. Réunion du 30/01/2012 (p. 24).

112. CA n°16.

113. Q543.

114. Réponses aux questions Q340 et Q343.

à démontrer¹¹⁵ ». Les acteurs normands prennent acte quant à eux de la demande locale d'une telle gare, demandant cependant, comme la Région Basse-Normandie¹¹⁶, que les trains directs entre la Normandie et Paris n'y marquent pas l'arrêt.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où la rocade LGV passerait par La Défense, certains s'interrogent sur l'opportunité d'arrêts successifs à Confluence et à La Défense¹¹⁷.

Les avis varient sur la localisation précise de cette gare, en fonction notamment des connexions qu'elle permettrait avec les RER ou les tangentielles. Plusieurs participants, y compris des élus locaux, refusent de se prononcer dans l'attente d'éléments plus précis. Les gares d'Achères Grand-Cormier et Achères-Ville ont chacune leurs partisans (Collectivités de l'Axe Seine, Groupe PS d'Île-de-France¹¹⁸ pour la première, Agglomération de Mantes, Département des Yvelines, ARDIES 78 pour la seconde¹¹⁹). Concernant la gare de Grand-Cormier, les Ports de Paris excluent toute dégradation des capacités utilisables pour le fret¹²⁰.

2.1.4. Des propositions alternatives en Île-de-France

2.1.4.1. Le phasage de la section Paris – Mantes

Certaines associations franciliennes, mettant en avant l'urgence de la situation et le coût important de la partie francilienne du projet qui pourrait en retarder la réalisation, proposent un phasage des opérations. Elles jugent souhaitable de traiter en priorité les secteurs où la mixité des circulations est la plus contraignante.

Dans une première phase, la FNAUT propose de faire circuler les trains de la LNPN avec le RER E jusqu'à Achères, où débiterait la première section de la ligne nouvelle. Dans un deuxième temps, la ligne nouvelle pourrait être prolongée jusqu'à La Défense¹²¹. Le CADEB¹²² souhaite voir la section Nanterre – Vernouillet traitée en priorité.

La SNCF estime dans son cahier d'acteurs que ce phasage n'est pas envisageable. De même, RFF juge le mélange des trains rapides et des RER sur une même ligne « *nocif* » pour la fiabilité du réseau¹²³.

A la fin du débat, la FNAUT a fait évoluer sa proposition compte tenu des problèmes que poserait la mixité des circulations. L'association évoque désormais la néces-

sité de séparer les circulations entre Nanterre et Achères, ce qui impliquerait la construction d'un tunnel dédié aux trains normands sur cette section¹²⁴.

2.1.4.2. Une ligne à grande vitesse en rive droite : la proposition ARDIES 95

L'ARDIES du Val d'Oise a publié un projet alternatif qu'elle présente comme permettant à la Normandie de bénéficier des avantages de la grande vitesse tout en ménageant la possibilité d'une gare à Confluence et d'une connexion à grande vitesse à Roissy et au réseau TGV¹²⁵. Ce projet alternatif consiste en une ligne à grande vitesse (320 km/h) passant en rive droite de la Seine jusqu'au Havre par Rouen, avec des connexions vers Mantes-la-Jolie, Évreux et Caen. En Île-de-France, la ligne se divise en deux : la branche Nord rejoint Roissy-TGV à grande vitesse, la branche Sud rejoint quant à elle La Défense puis Saint-Lazare à 160 km/h.

L'IGN a été sollicité par l'ARDIES pour comparer les effets socio-économiques de ce scénario alternatif avec les scénarios en rive gauche et une troisième solution « *mixte* ». Selon cette étude, les bénéfices économiques de la solution en rive droite seraient beaucoup plus élevés que ceux de la LNPN présentée par RFF. Ce dernier souligne quant à lui des divergences dans les méthodes de calcul utilisées, ajoutant par ailleurs que la création de valeur économique ne se traduit pas mécaniquement par des financements accrus¹²⁶. Par ailleurs RFF estime qu'une vitesse de 320 km/h n'est pas appropriée aux objectifs de la LNPN, dans la mesure où la ligne verrait alors circuler des trains aux vitesses très différentes, ce qui limiterait sa capacité¹²⁷.

L'ARDIES a fait réaliser une étude de contrôle et publié une contribution complémentaire qui maintient sa position¹²⁸.

Ce projet n'est pas soutenu par les élus du Val d'Oise ni par le Parc naturel régional du Vexin¹²⁹, compte tenu de ses impacts environnementaux. Intervenant à la fois au titre du département et du PNR, un participant a ainsi indiqué que « *cette solution rive droite était totalement impossible pour le Conseil général, la charte du parc indiquant que le parc n'avait pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute ou réseau ferré d'intérêt national*¹³⁰ ».

115. CA n°30.

116. CA n°6.

117. Avis du 01/12/2011 ; voir aussi RFF, réponses aux questions Q340 ; Q343.

118. CA n°79 et n°99.

119. CA n°61, n°50 et n°45.

120. CA n°56.

121. CA n°35.

122. CA n°53.

123. Réunion du 24/11/2011 (p. 36).

124. Contribution du 03/02/2012.

125. CA n°22.

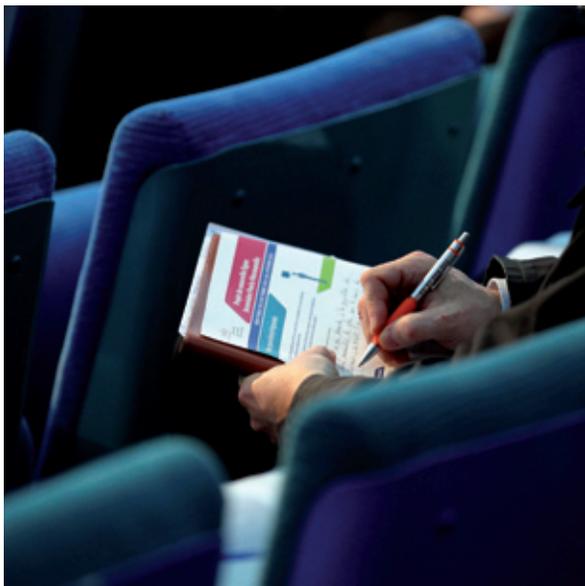
126. Réunion du 16/11/2011 (p. 41).

127. Réunion du 16/11/2011 (p. 40).

128. Contribution complémentaire au CA n°22.

129. Motion du 12/12/2011 et contribution du 03/02/2012.

130. Réunion du 16/11/2011 (p. 43).



Lors des réunions publiques, les questions pouvaient être posées par écrit

2.1.5. La liaison vers Roissy et les LGV réclamée mais hors du périmètre du projet

De nombreux participants demandent une connexion de la LNPN au réseau français et européen à grande vitesse, qui se traduirait par une liaison directe vers l'aéroport et la gare TGV de Roissy : « *Paris ne doit pas être seulement un terminus (...) mais ce projet doit nous permettre d'accéder aux aéroports, passerelles vers d'autre région, pays, continents*¹³¹ ». Cette demande est exprimée avec insistance par les acteurs économiques du débat : la CCI de Versailles/Val d'Oise/Yvelines regrette qu'en « *éludant cette problématique fondamentale le projet LNPN n'est pas en adéquation avec les besoins les plus durables des acteurs économiques franciliens et normands*¹³² ».

Cependant, la rocade Nord-Ouest qui permettait cette connexion n'entre pas dans le périmètre du projet, rappelle RFF ; aucune échéance n'a pour l'instant été fixée pour sa réalisation. Le maître d'ouvrage indique que le lien avec l'aéroport de Roissy sera facilité par une correspondance avec le Grand Paris Express à Nanterre-La Défense. Quant aux gares parisiennes et à l'aéroport d'Orly, ils resteront facilement accessibles grâce aux métros et RER situés à Saint-Lazare. En outre, ajoute RFF, cette solution paraît plus avantageuse en termes de fréquence, compte tenu du niveau de desserte qui sera offert par le métro automatique, sans commune mesure

131. Avis du 23/01/2012, Les attentes des usagers.

132. CA n°62. Voir également, entre autres acteurs, l'ARDIES 78 (CA n°50) ou le MEDEF Île-de-France (CA n°84).

avec le faible nombre de trains intersecteurs qui pourrait être mis en place entre la Normandie et Roissy¹³³.

L'accélération des études sur la rocade Nord-Ouest a été demandée, certains acteurs souhaitant que celles-ci soient couplées avec les études relatives à la LNPN¹³⁴ et que les installations de la LNPN anticipent la réalisation de la future rocade. Ainsi, le Conseil général des Hauts-de-Seine demande que « *le dimensionnement de la gare de la LNPN à Nanterre/La Défense soit compatible avec l'accueil d'une rocade TGV péri-francilienne* ». Pour plusieurs acteurs, la compatibilité de la LNPN avec une future interconnexion Nord-Ouest exige ainsi que les caractéristiques de cette dernière soient étudiées rapidement et de manière approfondie, pour pouvoir être prises en compte dans les choix retenus pour la ligne nouvelle Paris – Normandie¹³⁵.

RFF a précisé l'état d'avancement des différentes rocades (« *interconnexions* ») reliant les lignes à grande vitesse en Île-de-France : la rocade Est est en fonctionnement aujourd'hui et la rocade Sud, qui vient de faire l'objet d'un débat public, est à l'étude ; la rocade Nord-Ouest, non encore inscrite au schéma national des infrastructures de transport, sera étudiée ultérieurement¹³⁶.

Si la plupart des acteurs institutionnels s'accordent sur la nécessité d'un raccordement de la LNPN au réseau à grande vitesse, les avis divergent sur ses modalités. En effet, les positions se répartissent entre un lien La Défense – Roissy, souhaité par la SNCF notamment¹³⁷, et une liaison Confluence-Roissy, privilégiée entre autres par la CCI Versailles/Yvelines/Val d'Oise¹³⁸.

2.2. Les caractéristiques du projet en Normandie

2.2.1. Un large accord pour une nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever

La gare de Rouen fait partie des éléments de la LNPN dédiés prioritairement aux gains de capacité. Son but est de contribuer à résoudre les problèmes du nœud ferroviaire rouennais, tout en proposant une capacité d'accueil suffisante pour faire fonctionner un pôle de correspondances performant. Pour cette raison, elle est très majoritairement souhaitée par les participants au débat¹³⁹. Cette question a été par ailleurs étudiée depuis 2001 par la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-

133. Réunion d'ouverture du 03/10/2011 (p. 22).

134. Notamment par le représentant de l'Etablissement public d'aménagement La Défense Seine-Arche, réunion du 24/11/2011.

135. Voir les conclusions du MEDEF Île-de-France (CA n°84)

136. Réunion du 16/11/2011 (p. 36).

137. CA n°30.

138. CA n°62.

139. De très rares réserves ont été émises : réunion du 30/01/2012 (p. 16).

Austreberthe (CREA) et la Région Haute-Normandie. Ces études ont donné lieu à une concertation publique qui a nourri le projet de LNPN¹⁴⁰.

Parmi les deux implantations potentielles de la gare présentées par RFF, les acteurs locaux préfèrent le site de Saint-Sever à celui de Sotteville¹⁴¹. La commune de Sotteville-lès-Rouen prend elle-même position en faveur de Saint-Sever, « *site inscrit dans la centralité qui facilitera l'émergence d'un pôle multimodal et d'un quartier d'affaires* ¹⁴² ». La gare, bien que moins accessible aux piétons que la gare rive droite, serait insérée dans un nœud dense de transports en commun. De plus, du point de vue de la capacité ferroviaire, cette solution permet une séparation presque intégrale des trafics de la ligne existante et de la ligne nouvelle, la seule « *mixité* » résidant dans la desserte du port de Rouen.

A l'inverse, une gare située sur le triage de Sotteville impliquerait des traversées urbaines plus complexes, et surtout un mélange plus important des trains rapides avec les trains locaux et de fret. Le gain de capacité ne serait donc pas optimal¹⁴³. En outre, la commune de Sotteville ainsi que d'autres acteurs locaux craignent qu'une gare située sur le site n'hypothèque tout développement futur du fret¹⁴⁴.

Enfin, ce site étant excentré, des investissements supplémentaires dans les transports urbains seraient nécessaires et il ne serait pas possible de bâtir un nœud de correspondances urbaines. De l'avis général, son coût moindre ne compense pas ces inconvénients. Pour RFF, le surcoût de 300 millions d'euros pour la gare de Saint-Sever est à relativiser au regard du montant total du projet¹⁴⁵.

2.2.2. Les scénarios soumis au débat diversement appréciés

RFF a présenté initialement trois scénarios en Normandie. Ils partagent un tronç commun depuis Mantes-la-Jolie qui se scinde ensuite en deux bras, l'un en direction du Havre, l'autre vers Caen. Ils se différencient par le secteur où se situe la séparation des deux branches (le « Y »). En cours de débat, compte tenu des avis exprimés lors des premières réunions, RFF a présenté un scénario de compromis entre les scénarios A et B.

De nombreux intervenants regrettent que le tracé de la ligne ne soit pas mieux défini dans les scénarios présentés. RFF indique qu'à ce stade du projet, sur lequel aucune décision n'a encore été prise, sont seulement retenues des options de passage, larges en moyenne d'une dizaine de kilomètres. Si le projet se poursuit, une bande de 500 mètres de largeur sera définie et présentée lors de l'enquête publique¹⁴⁶.

Tous les scénarios ont trouvé leurs partisans lors des réunions publiques, comme dans les espaces de discussion du site Internet où ils ont fait l'objet plus de 240 questions (40% du total).

2.2.2.1. Le scénario A

Dans le scénario A, la bifurcation des voies vers Le Havre et vers Cherbourg se situe près de Louvier/Val-de-Reuil, où serait créée une nouvelle gare. Ce scénario permet une liaison en 45 minutes entre Caen et Rouen. Pour un internaute, « *le scénario A est le plus direct pour Rouen et rapproche les deux villes Normandes à 45 minutes. Le scénario B passe au plus près d'Évreux mais le trajet Rouen – Caen ressort à 1h07. A l'évidence, pour la Normandie, le scénario A est le meilleur* ¹⁴⁷. »

Pour cette raison notamment il est soutenu par divers acteurs¹⁴⁸. Le Conseil général du Calvados lui accorde « *naturellement* » sa préférence¹⁴⁹ tandis que l'Union des industries chimiques normandes considère qu'il « *répond au mieux* », du point de vue des entreprises, aux objectifs du projet LNPN¹⁵⁰.

Moins performant pour les liaisons avec Évreux, il a reçu dans l'Eure un accueil beaucoup moins favorable.

Le scénario A est aussi critiqué en raison de ses impacts potentiels dans la forêt de Bord et sur les vallées euroises traversées. Un internaute souligne par exemple « *qu'au nord du Neubourg, sur un tronçon de 9 kilomètres, la ligne projetée frôle trois lieux patrimoniaux emblématiques* ¹⁵¹».

Des questions ont été posées sur des sections à voie unique¹⁵², que RFF a jugées suffisantes pour le niveau de trafic attendu, ainsi que sur la localisation exacte de la gare de Louviers/Val-de-Reuil.

140. Ces études ont été mises en ligne sur le site du débat (rubrique « Autres études et documents ») : <http://www.debatpublic-lnpn.org/informer/autres-etudes-et-documents/index.html>.

141. Le fait qu'il n'y ait qu'une alternative au site de Saint-Sever est critiqué par des internautes, notamment un habitant de Rouen : « *Cet acharnement à éluder toutes les hypothèses rive droite depuis le début (...) n'est pas sans rappeler le fameux mot d'Henri Ford : "je veux bien que le client choisisse sa couleur de voiture, à condition qu'elle soit noire !"* », avis du 23/01/2012, Le projet de LNPN.

142. CA n°36, entre autres cahiers d'acteurs mentionnant la gare de Saint-Sever.

143. Réunion du 08/11/2011 (p. 10).

144. CA n°36.

145. Réunion du 08/11/2011 (p. 20).

146. Réunions du 18/10/2011 (p. 29) ; du 08/11/2011 (p. 22) ; du 10/11/2011 (p.11) et réponses aux nombreuses questions sur le SQR (Q83, Q93, Q222...).

147. Avis du 25/01/2012, Le projet de LNPN.

148. Voir par exemple la réunion du 20/10/2011 (p. 27).

149. CA n°34.

150. CA n°77.

151. Avis du 12/01/2012, Le projet de LNPN.

152. Réunion du 11/10/2011 (p. 13).



Certaines interventions étaient illustrées

2.2.2.2. Le scénario B

Dans ce scénario la ligne nouvelle passe à proximité d'Évreux où une gare nouvelle serait créée ; la bifurcation des lignes vers Le Havre et vers Cherbourg se situe au nord-est d'Évreux. Il est privilégié par les acteurs économiques et institutionnels du département car il améliorerait les liaisons vers Paris d'une part, vers Rouen d'autre part. Ces acteurs évoquent également son coût plus modéré. La CCI et le MEDEF de l'Eure expliquent ainsi la préférence locale pour un scénario qui selon eux « n'enlève rien aux autres et donne plus à l'Eure¹⁵³ ». Pour la Chambre des métiers, il « placera les agglomérations d'Évreux et Louviers/Val-de-Reuil en tant que territoires d'interconnexion entre les deux Normandie favorisant ainsi les échanges entre ces deux régions (enjeu de taille d'un point de vue économique et aménagement du territoire)¹⁵⁴ ».

Les partisans de ce scénario proposent aussi le rétablissement d'une liaison pour le transport de marchandises en provenance et à destination d'Orléans, importante zone de chalandise et de débouchés du port céréalier de Rouen¹⁵⁵, le « Y » se transformant ainsi en « X ». La Communauté d'agglomération d'Évreux milite fortement pour ce « Grand X », qui permet « la création d'un axe performant de transport de marchandises entre Rouen et Orléans, conforte le port de Rouen dans son rang de premier port céréalier d'Europe et ouvre de nouvelles perspectives de développement du port du Havre

153. CA n°32.

154. CA n°51.

155. Réunion du 20/10/2011 (p. 24).

en créant des connexions à de nouveaux marchés et en contournant l'Île-de-France¹⁵⁶ ».

Les tenants du scénario B arguent d'un impact plus modéré sur l'environnement que dans les autres scénarios, contrairement à l'analyse de RFF, à qui ils reprochent de ne pas avoir tenu compte de zones inondables dans les scénarios A et C¹⁵⁷. Pour autant, il suscite des oppositions locales, parfois en des termes vifs, en raison du passage dans plusieurs vallées, notamment celle de l'Iton.

La LNPN devant contourner la base aérienne, la gare nouvelle sur cette ligne devrait être réalisée assez loin du centre-ville, ce que critiquent certains¹⁵⁸.

Par ailleurs le temps de parcours est supérieur à 1 heure entre Caen et Rouen, ce qui n'assure pas de bonnes correspondances contrairement au scénario A.

2.2.2.3. Le scénario C

Dans le scénario C, le débranchement du « Y » se situe au-delà de Rouen, à Pont-Audemer ; la ligne passe sous l'estuaire pour atteindre Le Havre. D'un coût supérieur de près de 50% à celui des deux autres scénarios, il suscite des positions beaucoup plus contrastées que les scénarios A et B.

Plusieurs participants s'y déclarent favorables car il permet une meilleure connexion des territoires normands : il

156. CA n°1.

157. Réunion d'ouverture (p. 28).

158. Réunion du 06/12/2011 (p. 29).

est ainsi beaucoup plus performant sur le trajet Caen – Le Havre (41 minutes contre 1 heure 26 pour le scénario A). D'autres se disent séduits par un scénario qui « permet une plus grande flexibilité des dessertes (notamment Paris – Le Havre direct, Caen – Le Havre direct) et ouvre un nouvel axe ferroviaire pour le fret (Le Havre vers le Sud-Ouest)¹⁵⁹ ». La possibilité a été avancée d'un « effet réseau » qui dessinerait un triangle Rouen – Caen – Le Havre¹⁶⁰.

Le scénario C mettrait ainsi l'accent sur la construction d'une métropole normande, voire à terme d'un arc atlantique¹⁶¹, alors que les autres scénarios relèveraient plus d'une logique d'intégration de la Normandie à la région parisienne, avec les effets pervers que cela induit (phénomène de cités dortoirs, allongement des trajets domicile-travail). Le collectif des 12 géographes universitaires normands, qui insiste sur les avantages de ce scénario, regrette qu'il n'ait pas été suffisamment étudié « parce qu'il a sans doute été conçu comme le scénario utopique¹⁶² ». L'une de ces universitaires « tient à affirmer que les villes normandes ont à avoir des relations entre elles et que seul le scénario C permet ces relations, à condition de bien y relier aussi les autres villes normandes¹⁶³ ».

D'autres acteurs mettent en avant l'intérêt du scénario C pour le fret. En effet, le tunnel sous l'estuaire pourrait accueillir des trains de fret, donnant un débouché vers le Sud aux marchandises du port du Havre. L'Union pour la Région normande insiste ainsi sur la nécessaire « ambition maritime » du projet : « Pour parfaire le "Seine gateway", on doit inciter à privilégier le scénario C pour ménager une ouverture fret vers le Sud¹⁶⁴. »

Cependant RFF estime que cette perspective ne justifie pas l'important surcoût lié à la mixité du tunnel, estimé à 600 millions d'euros¹⁶⁵. Il rappelle que des solutions de cabotage depuis le port du Havre vers les Ports de l'Ouest, Caen-Quistreham notamment, peuvent également être développées.

En raison de son coût, ce scénario, ou ses variantes¹⁶⁶, a été peu défendu par les élus et les acteurs économiques. RFF a précisé que le scénario C n'engendrerait pas d'augmentation du trafic significative par rapport aux autres scénarios pouvant justifier ce surcoût¹⁶⁷.

Ses impacts sur l'environnement sont jugés très importants¹⁶⁸. Pour l'association Estuaire Seine¹⁶⁹, « c'est l'équilibre fragile de l'ensemble de ces zones naturelles – protégées par divers statuts – qui se trouverait gravement et irrémédiablement remis en cause », tandis que le PNR des Boucles de la Seine Normande, favorable aux autres scénarios, s'oppose formellement au C « en raison des dégâts irréversibles qu'il est susceptible de causer au patrimoine et à l'activité agricole¹⁷⁰ ».

2.2.2.4. Le scénario AB

Au vu des premiers échanges tenus dans le cadre du débat public, RFF a jugé utile de développer une proposition qui favoriserait la convergence des scénarios A et B. Le maître d'ouvrage a ainsi présenté en cours de débat un scénario de synthèse nommé « AB », dont l'objectif est de combiner les avantages du scénario A (liaison Rouen – Caen performante, notamment) avec les intérêts exprimés dans l'Eure (intégration d'Évreux).

Ce scénario a été présenté lors de la réunion publique de Bernay le 6 décembre. Entre Mantes et Évreux, il est similaire au scénario B. Le débranchement du « Y » serait localisé au Nord de la vallée de l'Iton. Ce scénario offre la possibilité de gares nouvelles à Évreux et Louviers/Val-de-Reuil, dans des conditions différentes de celles envisagées dans les autres scénarios.

La production d'un nouveau scénario en cours de débat a été diversement appréciée. Certains se sont étonnés que le maître d'ouvrage sorte du cadre validé par le comité de pilotage, un « changement des règles du jeu au cours du jeu¹⁷¹ », tandis que d'autres ont déclaré vouloir l'étudier plus attentivement avant de se prononcer.

Pour certains, ce scénario pourrait représenter un compromis acceptable, bien qu'il soit un peu moins performant que le scénario A¹⁷². Plusieurs cahiers d'acteurs publiés après sa présentation l'ont considéré favorablement. Les groupes MEDEF de Haute-Normandie le qualifient de « normand et européen », il « conjugue efficacement un ensemble de facteurs positifs¹⁷³ ». Pour les acteurs économiques de Rouen, il est important de « relier rapidement les deux capitales régionales normandes, Rouen et Caen, ce qui est permis par le scénario AB, tracé présentant le moins d'impact sur l'environnement¹⁷⁴ ». La conférence des exécutifs bas-normands propose une variante AB+ incluant une section nouvelle Bernay – Lisieux, avec la réalisation d'une gare nouvelle à Évreux¹⁷⁵.

159. Avis du 22/12/2011, Le projet de LNPN ; voir aussi le commentaire du 05/12/2011, Le projet de LNPN.

160. Réunion du 13/10/2011 (p. 27).

161. Réunion du 10/01/2012 (p. 46).

162. CA n°38.

163. Réunion du 13/12/2011 (p. 49).

164. CA n°27.

165. Réunion du 13/10/2011 (p. 30).

166. Notamment CA n°38 du Mouvement normand et contribution « Tunnel de l'estuaire » du 20/01/2012, Le projet de LNPN.

167. Réunion du 05/01/2012 (p. 10) ; le nombre d'usagers sur la liaison Caen – Le Havre est évalué dans le cadre du scénario C à 20 000 par an, réunion du 08/11/2011 (p. 22).

168. Contribution de l'association Estuaire Sud du 08/01/2012.

169. Avis du 08/01/2012, Le projet de LNPN.

170. CA n°68.

171. Réunion du 08/12/2011 (p. 2).

172. Réunions du 06/12/2011 (p. 9) ; du 10/01/2012 (p. 48).

173. CA n°78.

174. CA n°55.

175. Contribution du 23/01/2012.

L'agglomération du Grand Évreux a pris position en faveur de ce scénario, souhaitant toutefois que soit notamment ajoutée une voie dédiée au fret¹⁷⁶. Moins coûteux, il offre plus de choix pour le positionnement de la gare d'Évreux, celle-ci pourrait être proche de la RN154¹⁷⁷, plus accessible depuis le centre-ville que dans le scénario B.

Cependant le département de l'Eure envisage le scénario AB avec une certaine circonspection, compte tenu entre autres d'un emplacement jugé non pertinent pour la gare nouvelle de Louviers/Val-de-Reuil, parfois dénommée « *Seine-Eure* ». Celle-ci se trouverait plus excentrée que dans le scénario B, à rebours de l'objectif partagé d'accessibilité des gares. Pour ces raisons, le Conseil général considère que « *le scénario supplémentaire dit AB, ne peut être présenté – contrairement à ce qu'affirme aujourd'hui RFF – comme un scénario de compromis* ¹⁷⁸ ». Évoqué par le maître d'ouvrage comme l'un des emplacements possibles, le site de Montaure a également soulevé l'opposition de plusieurs participants¹⁷⁹.

Le positionnement de la gare de Louviers/Val-de-Reuil, qui pourrait être aussi proche d'Elbeuf (RFF a également évoqué une gare commune à Évreux et Louviers¹⁸⁰) est en effet très imprécis. Il a été critiqué¹⁸¹ parce que loin des centres des agglomérations et susceptible d'entraîner une nouvelle urbanisation. A ce titre, un internaute signale que « *la grande gare prévue sur le plateau à l'Ouest de Louviers se retrouve à distance de toutes les villes, en rase campagne, et oblige l'utilisation de la voiture pour rejoindre Louviers, Val-de-Reuil, Le Vaudreuil, d'où une augmentation du temps de trajet pour rejoindre les centres villes ce qui est toujours problématique. De plus, il est faux de dire que la forêt serait plus préservée* ¹⁸² ».

Sur le plan environnemental pourtant, le maître d'ouvrage considère que le scénario AB est plus favorable, car il permet d'alléger les impacts sur la forêt de Bord¹⁸³. Il y a cependant de fortes oppositions à ce scénario, notamment de la part d'habitants de la vallée de l'Iton et du plateau du Neubourg¹⁸⁴. Bien que ces secteurs soient également concernés par les autres scénarios, c'est la publication du scénario AB qui a concentré les contestations : « *On parle d'éviter les vallées, les zones humides, de respecter l'écologie et l'humain, et on nous sort tout l'inverse, plus de villages à traverser, passage*

dans les vallées et déforestation au programme ¹⁸⁵ ! » Une association a été créée dans le but de « *manifeste par tous moyens utiles son hostilité au projet et son refus d'être mis devant le fait accompli de la ligne AB traversant le plateau du Neubourg* ¹⁸⁶ ».

2.2.3. L'expertise complémentaire sur la modernisation de la ligne classique

Dès le lancement du débat, les groupes Europe Écologie Les Verts des trois conseils régionaux ont demandé la réalisation d'une expertise complémentaire. Ils ne contestaient pas la nécessité de réaliser une ligne nouvelle de Paris à Mantes, ainsi que le contournement de Mantes et une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever, mais estimaient que le système ferroviaire pouvait être amélioré par des travaux de modernisation de la ligne classique. Contrairement à la lettre de mission de RFF, ils ne fixaient pas un objectif de temps de parcours. Cette position a été soutenue au cours du débat par de nombreux intervenants pour lesquels le gain de temps n'est pas prioritaire.

Suite à cette demande, la CNDP a décidé de faire réaliser cette expertise qui a été confiée au cabinet BG. Celui-ci a travaillé sur les mêmes hypothèses de desserte, voyageurs et fret, que celles de RFF, procédant à une analyse détaillée des travaux qui devaient être effectués et des gains de temps qui pouvaient en résulter.

Cette étude a été mise sur le site du débat le 20 janvier et présentée et discutée lors d'un atelier le 23 janvier.

Le coût du scénario alternatif apparaît moins élevé que celui de la LNPN : 3,6 milliards d'euros contre 6 à 9,5 milliards d'euros pour la seule partie normande de la LNPN. Par définition, il comporte moins de sections de ligne nouvelle : les « *shunts Bussereau* », entre Mantes et Évreux et entre Évreux et Serquigny, et un raccordement jusqu'au nord de Vernon, soit 90 contre 210 kilomètres pour la LNPN. Il serait par conséquent moins consommateur d'espaces.

L'expertise montre des gains de temps significatifs, mais inférieurs à ceux de la LNPN, par rapport à la situation actuelle, pour les liaisons avec Paris. La liaison Caen – Rouen, supérieure à 1 heure, est moins performante. La réouverture de la ligne Évreux – Louviers a été considérée comme problématique tant en raison des travaux à réaliser qu'en raison des impacts locaux.

RFF fait valoir que seule la LNPN assure à la fois les gains de temps notamment pour les relations intra-régionales, la régularité attendue et l'assurance d'une capacité suffisante. Il ajoute que son coût ne serait pas

176. Contribution de l'Agglomération du Grand Évreux du 03/02/2012.

177. Réunion du 06/12/2011 (p. 20) ; avis du 06/12/2011, Le projet LNPN ; avis du 30/01/2012, Le projet LNPN.

178. Avis du 16/12/2011, Le projet de LNPN.

179. Réunion du 12/01/2012 (p. 20).

180. Réunion du 08/12/2011 (p. 13).

181. Réunions du 08/12/2011 (p. 18 et s.) et du 12/01/2012 (p. 20).

182. Avis du 11/12/2011, Le projet de LNPN.

183. Réunion du 08/12/2011 (p. 12).

184. Réunions du 06/12/2011 (p. 41) et du 30/01/2012 (p. 18) ; avis du 01/02/2012 et du 02/02/2012, Le projet de LNPN ; contribution de l'association la Demeure historique du 01/02/2012.

185. Avis du 02/12/2011, Le projet de LNPN ; voir aussi les avis du 29/01/2012, Le projet de LNPN ; du 30/01/2012, Le projet de LNPN.

186. Avis du 01/02/2012, Le projet de LNPN.



Avant chaque réunion, des panneaux d'exposition présentaient le projet

très supérieur à celui du scénario alternatif si l'on réalisait les infrastructures de la LNPN situées dans le périmètre Paris – Yvetôt – Bernay¹⁸⁷.

Ce scénario a été diversement apprécié, comme en témoignent les avis et commentaires reçus sur le site Internet du débat : certains se disent soulagés de voir versée au débat « *une solution alternative et indépendante*¹⁸⁸ », un projet « *innovant et raisonnable au regard de l'état des finances publiques*¹⁸⁹ », alors que d'autres dénoncent une « *fausse alternative*¹⁹⁰ », « *un nouveau chèque en blanc pour gagner 10 minutes sur un Paris – Rouen*¹⁹¹ ».

Il est soutenu par la CGT Cheminots Normandie¹⁹² ainsi que par certaines associations et citoyens qui soulignent ses atouts : temps de parcours préservés, utilisation et entretien du réseau existant, moindre impact sur le foncier et l'environnement, accessibilité des gares notamment. Il a eu quelques échos lors de la réu-

nion de clôture en considération du coût de la minute gagnée. Le groupe EELV considère ce scénario comme « *un éclairage qui bénéficie à tous et qui participe au débat public*¹⁹³ ».

A l'inverse, la plupart des élus et acteurs économiques, même s'ils relèvent l'accord sur la section Paris – Mantes de la LNPN et la gare de Rouen, considèrent que l'abandon des objectifs de performance assignés par le comité de pilotage, en particulier ceux de gains de temps, fait peser des risques sur l'aménagement des territoires normands et sur le développement du fret. Pour un conseiller général du Calvados, « *ce scénario complémentaire n'a pas grand-chose à voir avec le projet initial. Le cahier des charges par rapport au projet LNPN n'est pas du tout le même, et finalement on discuterait de choses bien différentes*¹⁹⁴ ».

La discussion a aussi porté sur le financement d'un tel projet alternatif. Pour ses partisans, son coût moindre le rend plus réaliste. D'autres participants, au premier rang desquels des représentants des collectivités potentiellement appelées à financer la LNPN, contestent cette analyse : pour que les fonds publics soient mobi-

187. Note de lecture de l'expertise, RFF, DMO (p. 37) ; réunion du 23/01/2012 (p. 18).

188. Avis du 02/02/2012, L'expertise complémentaire.

189. Avis du 28/01/2012, Le projet de LNPN.

190. Avis du 21/01/2012, L'expertise complémentaire.

191. Avis du 22/01/2012, L'expertise complémentaire.

192. Avis du 02/02/2012, L'expertise complémentaire.

193. Contribution d'Europe Ecologie les Verts du 03/02/2012.

194. Intervention de M. Charles à la réunion de clôture (p. 42).

lisés, il faut que les financeurs trouvent un intérêt au projet. Pour le vice-président en charge des transports de la Région Basse-Normandie¹⁹⁵, « *il ne faut pas sacraliser la question du temps, mais il faut aussi la prendre en compte. Je ne vois pas comment on va convaincre nos collectivités de participer financièrement à un tour de table si l'on n'a pas de gains de temps significatifs* ».

Pour RFF le scénario alternatif ne peut être considéré comme une première phase de la LNPN. En effet, « *il semble malheureusement difficile de se mettre d'accord en disant que le projet de l'expertise serait une première phase, parce que comme on l'a dit, un certain nombre d'investissements dans ce projet-là seraient des fausses manœuvres. C'est pourquoi il ne faut pas se tromper. Si l'on fait les investissements proposés par l'étude alternative, et que cela ne suffit pas ou on n'est pas satisfait du résultat, derrière, il faut payer "plein pot" les lignes nouvelles, donc on fait deux dépenses*¹⁹⁶ ».

2.2.4. Une ligne vers l'Angleterre ?

Certains intervenants¹⁹⁷ ont estimé que la ligne nouvelle Paris – Normandie pourrait être prolongée depuis Rouen vers le tunnel sous la Manche, le schéma national des infrastructures de transport prévoyant notamment la réalisation d'une ligne Paris – Calais doublant la LGV Nord.

Au contraire, d'autres acteurs¹⁹⁸ ont insisté sur la nécessité d'un passage de cette ligne par Amiens et ont proposé une liaison directe Île-de-France – Amiens – Londres, interconnectée au niveau de la gare Confluence ou de La Défense.

2.3. Les dessertes

Si les problèmes de régularité ont été cités comme une priorité par un grand nombre de participants, la question des dessertes est également apparue comme un enjeu d'importance. Les attentes exprimées s'entendent non seulement en nombre de trains, mais aussi en amplitude horaire. Par exemple, à l'occasion de certaines réunions publiques et sur Internet, plusieurs participants ont regretté qu'il n'y ait pas de train en soirée¹⁹⁹.

RFF a insisté sur l'innovation consistant, à ce stade très précoce du projet, à utiliser des modèles d'exploitation ferroviaire pour concevoir le projet en fonction des dessertes souhaitées, et non d'établir celles-ci ensuite, tant

sur la LNPN elle-même que sur l'ensemble du réseau ferroviaire concerné et les nœuds de correspondances²⁰⁰.

Certains participants ont exprimé leur crainte d'un effet pervers de la LNPN, qui se traduirait par l'abandon des dessertes des villes intermédiaires, comme cela a été constaté sur des LGV²⁰¹, ou une dégradation de ces dessertes. Cette inquiétude a, entre autres, été exprimée au sujet des gares de Lison, Vernon ou Bernay²⁰². Le maire de cette dernière commune résume ainsi une préoccupation répandue : « *C'est très bien d'avoir des temps qui se raccourcissent entre Bernay et Paris, et entre Paris et Bernay, mais si dans le même temps on a moins de dessertes, on ne sera certainement pas gagnant*²⁰³. » De nombreux usagers de Vernon ont quant à eux exprimé le souhait de maintenir un lien direct avec Paris, sans arrêt à Mantes²⁰⁴.

RFF indique qu'en fonction des décisions des AOT il pourra y avoir une augmentation du nombre de trains, mais il exclut de toute façon toute diminution des fréquences²⁰⁵. Il précise cependant que l'accroissement des fréquences et des dessertes doit répondre à une réelle demande, ce qui n'est possible que si le train est compétitif par rapport à l'automobile, notamment en raison des gains de temps (voir point 1.2.1.3)²⁰⁶.

2.4. Le matériel roulant

Les usagers se plaignent de la vétusté et du défaut d'entretien du matériel roulant. Sur Internet, l'espace de discussion consacré aux « attentes des usagers » a recueilli de nombreux témoignages en ce sens²⁰⁷. Certains estiment que des gains de temps pourraient déjà être obtenus grâce à une modernisation du matériel, celui-ci n'étant souvent pas assez performant pour rouler aux vitesses maximales permises par le réseau actuel²⁰⁸.

Aussi de nombreuses questions ont-elles été posées sur le matériel roulant : une adaptation de celui-ci pourrait-elle dès maintenant améliorer la régularité et la vitesse ? Quel est le matériel qui sera utilisé sur la LNPN, quel niveau de confort et quelles fonctionnalités offrira-t-il ? Quel sera son coût ?

Pour RFF, une modernisation du matériel roulant ne suffit pas à atteindre les objectifs fixés par le comité de pilo-

195. Intervention de M. Mouraret à la réunion du 23/01/2012 (p. 50).

196. Réunion du 23/01/2012 (p. 47).

197. CA n°75 et n°23 ; contributions de l'association « Paris – Calais par Rouen » du 29/01/2012 et de la CCI du littoral normand picard du 01/02/2012.

198. Communauté d'agglomération d'Amiens (CA n°95) ; CCIR de Picardie (contribution du 01/02/2012).

199. Réunion de clôture (p. 13) ; commentaire du 06/11/2011, Les attentes des usagers ; avis du 30/01/2012, Les attentes des usagers.

200. Réunion du 05/01/2012 (p. 4 et s).

201. Intervention de M. Troin, FNAUT, réunion du 13/12/2011 (p. 8).

202. Avis du 03/10/2011, Les attentes des usagers ; commentaire du 06/10/2011, Les attentes des usagers. Le sujet a aussi été évoqué aux réunions du 22/11/2011, du 29/11/2011, du 06/12/2011.

203. Réunion du 06/12/2011 (p. 41).

204. CA n°26.

205. Réunion du 05/01/2012 (p. 8).

206. Réunion du 16/11/2011 (p. 33).

207. Avis du 10/10/2011 ; du 11/10/2011 ; du 14/11/2011 ; du 27/01/2012, Les attentes des usagers.

208. Réunion du 22/11/2011 (p. 40).

tage : une ligne nouvelle, ainsi qu'un nouveau matériel, sont en tout état de cause nécessaires.

Pour atteindre les objectifs fixés, RFF considère que les trains doivent atteindre 250 km/h : une vitesse inférieure serait insuffisante, tandis qu'une vitesse plus élevée n'apporterait pas de gain de temps significatif, tout en ayant un coût très supérieur.

Cependant cette vitesse n'est pas actuellement exploitée en France où n'existe aucun matériel spécialement adapté ayant de bonnes performances en matière d'accélération et freinage, ce qu'imposent les courtes distances entre les gares concernées par la LNPN.

Par ailleurs le matériel devra être suffisamment capacitaire pour le trafic envisagé. RFF a retenu des trains composés de deux unités de 200 mètres²⁰⁹, à double niveau, permettant de transporter 1 400 voyageurs. Le maître d'ouvrage a présenté les modèles existants, limités à 200 km/h, qui pourraient être adaptés et portés à une vitesse plus élevée.

Selon un expert²¹⁰, le choix ne peut se faire qu'entre deux solutions : soit le recours à un matériel *ad hoc*, soit le recours à des trains existants et réadaptés à la ligne. Un matériel conçu spécifiquement pour une ligne présente le risque de surcoût à l'achat et pendant l'exploitation avec une maintenance plus onéreuse que pour des rames de série. Quant à la réadaptation de matériels existants, en l'état actuel de la technique, l'alternative réside dans l'utilisation de trains de type TER ou TET portés de 200 à 250 km/h, moyennant des modifications onéreuses (un surcoût de 30% a été indiqué²¹¹) ou celle de rames de type TGV spécialement réaménagées pour gagner en capacité. Certains soulignent une certaine forme de « *gaspillage* » dans l'utilisation de trains à grande vitesse en-dessous de leurs performances²¹², d'autres invoquent l'impossibilité de procéder à une réelle mise en concurrence des constructeurs²¹³. Cependant, l'utilisation de TGV garantirait l'interopérabilité des trains entre la LNPN et le réseau à grande vitesse.

Pour des intervenants, l'absence de solution totalement adaptée doit conduire à réviser l'objectif de vitesse maximale de la LNPN. Selon eux, si la vitesse y était ramenée à 200 km/h, un matériel existant pourrait circuler, d'où une économie d'investissement et de maintenance²¹⁴.

RFF a chiffré le coût du matériel roulant à environ 1 milliard d'euros²¹⁵. Cependant, même sans la LNPN, il sera de toute façon nécessaire d'investir dans du matériel neuf, les trains normands qui circulent actuellement se trouvant en fin de vie²¹⁶.

La technologie pendulaire a été citée, mais RFF juge ce type de trains coûteux et assez peu fiable, pour un gain de temps limité²¹⁷.

On doit aussi relever la demande d'usagers de pouvoir bénéficier d'un certain niveau de confort et de fonctionnalités (liaison wifi dans le train²¹⁸, prises électriques...). RFF a indiqué que cela devrait être possible à l'échéance de la LNPN²¹⁹.

209. L'adaptation des quais des gares à cette longueur pose des problèmes (v. 2.1. 2.1). Selon les heures les trains pourraient circuler en unité simple ou en unité multiple, avec un possible découplage à certaines gares (réunion du 5/01/2012 p. 27).

210. Intervention de M. Wallut, directeur d'Alstom Transports France, réunion du 5/01/2012 (p. 24).

211. Réunion du 05/01/2012 (p. 29-30).

212. Réunion du 05/01/2012 (p. 24).

213. Réunion du 05/01/2012 (p. 36).

214. Réunion de clôture (p. 37).

215. DMO (p. 105).

216. Réunion du 06/12/2011 (p. 20).

217. Réunion du 10/11/2011 (p. 12).

218. Réunion du 15/12/2011 (p. 29) ; commentaire du 03/11/2011, Les autres solutions.

219. Réunion du 05/01/2012 (p. 29).



La commission a consigné les prises de position en vue de la rédaction du compte-rendu

3. Les impacts sur l'agriculture et l'environnement

Les questions environnementales ont été très discutées, notamment lors de la réunion organisée le 12 janvier 2012.

3.1. Des craintes quant à la consommation foncière

Agriculteurs et associations de défense de l'environnement s'inquiètent de la consommation foncière du projet²²⁰, dans un territoire déjà très fragmenté et, pour l'Île-de-France, très artificialisé. Le président de la SAFER de Haute-Normandie demande ainsi « *comment RFF va faire pour respecter la loi de modernisation agricole, qui dit que l'on doit diviser par deux la consommation du foncier en France, à terme de 2020, c'est-à-dire demain ? Moins nous ferons de projets, plus nous aurons de chances d'être capables de protéger ce foncier*²²¹. » Pour les agriculteurs, cette crainte se double de la perspective de voir leurs terres utilisées pour des mesures de compensation des zones environnementales éventuellement détruites par le projet LNPN, ce qu'ils qualifient de « *double-peine* ». Les agriculteurs refusent que leurs terres soient prélevées à cet effet. Ils craignent également que le projet n'entraîne un gel du marché foncier nuisant à l'installation et au développement de jeunes exploitants²²².

Certaines oppositions sont très fortes²²³ : pour le président de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France, « *en Île-de-France la position de la profession est un non*²²⁴ ». La Fédération régionale des syndicats des exploitants agricoles de Haute-Normandie refuse également ce projet en l'état actuel²²⁵. Ces acteurs dénoncent non seulement les impacts directs du projet mais aussi l'urbanisation qu'il induit, au détriment des terres agricoles.

Mais tous les agriculteurs ne s'opposent pas pour autant à la LNPN. La Chambre régionale d'agriculture de Normandie, les chambres d'agriculture du Calvados, de la Manche, de l'Eure et de la Seine-Maritime²²⁶ reconnaissent au projet des bénéfices pour l'aménagement du territoire et le soutiennent. Les agriculteurs favorables au projet demandent cependant que des solutions soient recherchées pour que le tracé soit avant tout le plus économe possible de terres agricoles et que les prélèvements de terres agricoles soient compensés. Un internaute déclare ainsi :

« Je suis totalement favorable à cette nouvelle ligne grande vitesse qui permettra de rapprocher Caen de Paris et renforcer et développer l'économie de notre région en particulier d'un point de vue agricole et agro-alimentaire. Par contre l'agriculture va une nouvelle fois perdre des terres productives dans un contexte où la demande mondiale est de plus en plus élevée. »

220. RFF a indiqué que le prélèvement foncier était de 8 hectares au kilomètre, réunion du 6/12/2011 (p. 18).

221. Réunion du 12/01/2012 (p.53).

222. Réunion du 15/11/2011 (p. 38).

223. Avis du 03/02/2012, Les besoins pour l'économie et l'aménagement ; avis 03/02/2012, Le projet de LNPN ; avis du 12/01/2012, Le projet de LNPN ; avis du 26/01/2012, Le projet de LNPN.

224. Réunion du 12/01/2012 (p. 18).

225. CA n°66.

226. CA n°8, n°81, n°86 , n°74.

*plus forte et où les terres disponibles ne sont pas illimitées. Je demande donc que soit mise en place une compensation agricole*²²⁷. » Plusieurs cahiers d'acteurs vont également en ce sens, la Chambre régionale d'agriculture de Normandie mettant ainsi en parallèle « l'opportunité historique » que représente la ligne avec une nécessaire vigilance quant à « une gestion économe et anticipatoire du foncier »²²⁸.

3.2. Des interrogations sur la prise en compte de l'environnement, du paysage et du patrimoine

Parmi les impacts environnementaux potentiels du projet, les associations environnementales s'inquiètent particulièrement de la fragmentation des territoires écologiques. La Normandie est déjà l'un des territoires les plus fragmentés d'Europe, aussi appellent-elles à ne pas aggraver la situation.

Des associations demandent que l'on tienne compte du patrimoine culturel, naturel et bâti²²⁹, et que l'on minimise les impacts sur le foncier forestier²³⁰. D'autres associations insistent sur la préservation de la biodiversité²³¹. Des inquiétudes ont été exprimées principalement dans les vallées de l'Iton et de la Paquine et sur les plateaux du Neubourg et du Mantois.

En raison tant de son coût que des impacts sur l'environnement, le contournement de Lisieux est critiqué²³². D'autres intervenants annoncent leur intention d'être vigilants sur les impacts de cette ligne nouvelle dans ce secteur²³³. RFF a exposé les principes qui guidaient ses travaux et rappelé que le tracé qui serait éventuellement retenu ferait l'objet d'une concertation²³⁴.

3.3. Des questions sur les nuisances sonores

La LNPN soulève aussi des inquiétudes au sujet des nuisances sonores²³⁵. Il a été demandé que l'on ne se contente pas de respecter la loi, « il doit même y avoir diminution de la gêne sonore »²³⁶. Il a été regretté que

l'option d'une voie sans ballast, qui présente des avantages pour la maintenance et contribuerait à la réduction du bruit, n'ait pas été étudiée²³⁷.

Le franchissement des vallées dans l'Eure, qui s'accompagne de la construction de viaducs, fait l'objet de craintes de la part des habitants²³⁸. En Île-de-France, des voix s'élèvent pour demander la réalisation de la LNPN en souterrain ou en tranchée couverte²³⁹.

3.4. Pas d'objection aux propositions de RFF quant à la poursuite de la concertation

RFF rappelle que, s'il décidait de poursuivre le projet, une concertation serait menée et porterait notamment sur ces derniers sujets.

Le maître d'ouvrage solliciterait auprès de la CNDP la nomination d'un garant, chargé de veiller en toute indépendance au respect du processus de concertation par les différentes parties prenantes. Deux instances seraient mises en place, l'une dans le but de piloter et de valider le processus d'études devant conduire à l'enquête publique, l'autre destinée à assurer l'information et la participation du public. L'articulation entre ces différents dispositifs devrait être précisément définie de même que les outils de dialogue avec le public (lettre d'information, site Internet, expositions, réunions publiques...). Le garant serait associé à la définition de ces dispositifs. RFF a précisé que « la concertation est un outil d'aide à la décision, mais n'est pas en elle-même une instance de décision. Elle doit permettre de faire advenir la définition la plus partagée possible du projet »²⁴⁰.

Ces propositions n'ont pas soulevé d'objections ou de remarques.

Des cahiers d'acteurs formulent cependant des attentes dans ce domaine, proposant la mise en place d'un organe de pilotage, composé des collectivités et CRCI (Union pour la région normande) ou la création d'un « atelier du projet régional normand » (collectif « Bienvenue en Normandie »)²⁴¹. Enfin, le collectif des géographes normands appelle au sujet de l'Axe Seine à la mise en place « d'une structure permanente de concertation, de façon à favoriser la mise en cohérence des initiatives institutionnelles et la mobilisation démocratique des populations dans la durée »²⁴².

227. Avis du 03/02/2012, Le projet de LNPN.

228. CA n°8 ; voir aussi les CA n°10 ; n°81 ; n°86.

229. Contributions des associations « La demeure historique » du 01/02/2012 et « Patrimoines des Marches » du 01/02/2012.

230. Contribution du Centre régional de la propriété forestière du 10/01/2012.

231. Intervention du Groupe mammologique normand, réunion du 12/01/2012 (p. 40).

232. CA n°89.

233. Par ex. l'association de défense de la vallée de la Paquine, CA n°80.

234. Réunion du 12/01/2012.

235. Q289 Q624 ; Q633 ; Q634 ; avis du 10/01/2012, Le projet de LNPN ; avis du 27/01/2012, Le projet de LNPN.

236. Intervention de Île-de-France environnement, réunion du 12/01/2012 (p. 38).

237. Réunion du 15/11/2011 (p. 27) ; contribution de M. Mouranche, FNAUT Île-de-France.

238. Réunion du 12/01/2012 (p. 45) ; avis du 14/12/2011, Le projet de LNPN.

239. Réunion du 18/10/2011 (p. 42).

240. RFF, Réunion du 12/01/2012 (p. 55 et s.).

241. CA n°27 et n°23.

242. CA n°38.



Au cours du débat, Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, responsables du projet chez RFF, ont répondu aux questions posées lors des réunions publiques ou sur internet

4. Le financement

Dans le contexte de la crise financière et de la fragilité des finances publiques, un grand nombre de questions ont porté sur le financement d'un projet dont le coût important a plusieurs fois été souligné. L'actualité au moment du débat public a fourni le support de plusieurs interventions : « en ces temps de rigueur et de disette budgétaire, 32,5 milliards d'euros pour le Grand Paris, 14 ou 15 milliards d'euros pour la Ligne Paris – Normandie, est-ce qu'on verra réellement le jour de ces deux grands projets²⁴³ ? »

4.1. Peu de détails sur les modalités de financement

Les estimations du coût de l'investissement présentées par RFF, entre 10,4 et 14,9 milliards d'euros hors matériel roulant, sont précises. Le maître d'ouvrage ajoute, s'appuyant sur des retours d'expériences, que ces estimations tiennent compte « de majorations de l'ordre de la prudence comptable », ce qui le conduit à affirmer que « RFF ne se trompe pas beaucoup²⁴⁴ ».

RFF indique que le financement reposerait sur l'État et les collectivités territoriales. Son apport propre est limité par l'article 4 du décret du 5 mai 1997 : « RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national (...) que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement. » Ainsi RFF « paiera le projet à hauteur de ce qu'il encaissera en matière de péages²⁴⁵ », le coût final de ces péages étant supporté par les usagers et éventuellement par les AOT qui subventionnent l'exploitation.

Expliquant que les questions de financement étaient habituellement traitées dans une phase ultérieure d'un projet, RFF a indiqué qu'il ne pouvait donner aucun chiffre sur son apport, qui se situait sur d'autres projets entre 15 et 30% du montant de l'investissement²⁴⁶. RFF a précisé que des études approfondies étaient effectuées, en relation avec la mission de financement mise en place par le gouvernement, mais qu'aucune donnée précise ne pouvait être communiquée en l'état pour la LNPN.

Les travaux de la mission financement ont été exposés lors de la réunion du 17 janvier, mais aucune information

243. Intervention d'un élu de Courbevoie à la réunion du 24/11/2011 (p. 20).

244. Réunion du 10/11/2011 (p. 24).

245. Réunion du 11/10/2011 (p. 24).

246. Réunion du 10/11/2011 (p. 20).

plus précise n'a été donnée sur la part de RFF ou sur celle de l'État. Les Régions de Haute et Basse-Normandie ont présenté, hors du cadre du débat public, leurs perspectives de financement. La Région Île-de-France apporte un soutien conditionnel au projet, mais ne s'est pas exprimée sur le financement²⁴⁷.

Ces incertitudes sur le financement ont été regrettées tout au long du débat. Elles ont également représenté une source majeure de doutes, voire de contestation du projet.

Un internaute, estime que « le processus de débat public n'a pas été complet puisqu'un véritable plan de financement n'a pas été présenté – situation qui ne permet pas de mesurer les véritables enjeux²⁴⁸ ». Pour certains le coût important du projet rend sa réalisation douteuse. Un représentant associatif déplore que « l'on nous propose toujours des projets surdimensionnés, non financés, que l'État n'est jamais capable de mener à leur terme²⁴⁹ ». Pour d'autres intervenants enfin, le projet représente une « gabegie²⁵⁰ » au regard de ses bénéficiaires pour le territoire. Pour des syndicats ou partis politiques, cet usage des finances publiques est jugé d'autant plus inadéquat qu'il ne favorise pas l'équité sociale. Un militant EELV de Bernay estime que le projet « est un gros investissement avec au final, peu d'apports pour la ville de Bernay et pour les Hauts-Normands de façon globale, sachant que 90% des usagers du train en Haute-Normandie sont des usagers du quotidien²⁵¹ ».

En revanche certains acteurs, socio-économiques notamment, voient dans cette incertitude financière une raison supplémentaire de se mobiliser pour le projet. Pour le maire de Caen : « si nous ne restons pas fortement mobilisés, je crains que nous n'ayons pas une modernisation de LNPN dans un délai raisonnable²⁵² ». Ces participants, rejoints par RFF, tiennent à relativiser le montant de l'investissement requis pour la LNPN. Si celui-ci est en effet conséquent, il est nécessaire de l'appréhender au regard de la très longue durée de vie de l'infrastructure. De ce point de vue, faire des économies ne répondrait qu'à une vision de court terme et non aux enjeux de développement de la Normandie. A l'appui de cet argument, ils invoquent les investissements réalisés il y a 150 ans, qui procédaient d'une ambition similaire : « quand je vois ce que le 19^e siècle a réalisé avec le fer, on peut se demander pourquoi nous serions si frileux », s'agace ainsi un intervenant²⁵³.

4.2. Des inquiétudes relatives à la tarification

La LNPN a aussi fait l'objet de nombreuses questions, parfois très critiques, relatives à son coût pour l'utilisateur.

Certains participants ont exclu de prendre position sur la LNPN sans avoir connaissance de la future tarification²⁵⁴, considérant qu'en l'état actuel « il est demandé au public de se prononcer sans vraiment disposer d'éléments d'information concernant l'évolution des coûts de transport pour les usagers ». « Le problème que j'ai avec la présentation est que la seule incidence des différents scénarios dont on peut nous parler, c'est sur les temps de trajet ; or ce qui m'intéresse et qui intéresse les usagers quotidiens de la ligne, c'est plus les incidences en termes de fréquence des trains, de prix du billet²⁵⁵. »

Le maître d'ouvrage a indiqué que sur les nouvelles liaisons à grande vitesse, l'augmentation du tarif dépend du gain de temps, évoquant une augmentation de 20%²⁵⁶. En revanche, les liaisons qui connaîtraient peu de gains de temps de parcours, comme Paris – Vernon, ne devraient guère voir le prix du billet augmenter. En effet, d'après RFF, « jusqu'à présent, il n'y a pas d'expérience en France où l'on fait payer à l'utilisateur des gains de régularité²⁵⁷ ».

Toutefois, s'agissant de liaisons faisant l'objet de conventions, avec l'État pour les trains InterCités et avec les régions pour les TER, Transiliens et RER, la fixation du tarif sera faite par ces autorités qui subventionnent l'exploitation. Celles-ci seront aussi les principaux financeurs de la ligne : « C'est donc à ces autorités-là qu'il faudra faire un arbitrage entre ce qu'elles demanderont aux voyageurs et ce qu'elles demanderont aux contribuables²⁵⁸. » De plus, cette question concernera directement l'exploitant, qui, à l'horizon du projet, ne sera pas forcément la SNCF.

Par ailleurs, alors que la SNCF venait de tenter de mettre en place une réservation obligatoire sur Paris – Cherbourg, des intervenants se sont opposés à cette pratique sur la ligne nouvelle : une autre « préoccupation, c'est la souplesse d'utilisation, ce qui s'oppose impérativement à la réservation obligatoire qui est en plus une forme à peine déguisée d'augmentation du prix du billet²⁵⁹ ». Sans prendre position, RFF estime cependant que cela permettrait de mieux gérer les périodes de pointe²⁶⁰.

247. Réunion du 30/1/2012 (p. 14).

248. Q651.

249. Réunion du 23/01/2012 (p. 49).

250. Avis du 21/10/2011, Le projet de LNPN.

251. Réunion du 06/12/2011 (p. 17).

252. Réunion du 30/01/2012 (p. 29).

253. Réunion du 10/11/2011 (p. 34) ; commentaire du 26/01/11, Le projet de LNPN.

254. Avis du 25/12/2011, Les attentes des usagers.

255. Réunion du 06/12/2011 (p. 21).

256. Réunion du 10/11/2011 (p. 20).

257. Réunion du 29/11/0211 (p. 31).

258. Réunion du 08/12/2011 (p. 26).

259. Avis du 11/11/2011, Les attentes des usagers.

260. Réunion du 10/11/2011 (p. 26).



Lors des réunions thématiques, des experts apportaient leur éclairage

4.3. Un bilan socio-économique incomplet

RFF a présenté un bilan socio-économique²⁶¹ dont le solde est à peu près à l'équilibre pour les scénarios A et B, et négatif pour le scénario C, compte tenu du coût d'investissement plus élevé de ce dernier. Publié plus tardivement, le scénario AB n'a pas été inclus dans ce bilan. Par ailleurs certaines rubriques (avantages Île-de-France et fret) n'étaient pas documentées.

Les deux tiers des bénéfices socio-économiques du projet concernent les usagers existants : 55% de ces bénéfices proviendraient des gains de temps, 14% de l'amélioration de la qualité du service. Le dernier tiers des bénéfices du projet tiendrait aux usagers nouveaux induits par la LNPN. Les normes retenues par les pouvoirs publics pour établir un tel bilan valorisent notamment le gain de temps, or ici la moitié du coût de l'investissement est destiné à augmenter la capacité, ce qui apparaît mal dans cette analyse.

Un expert a porté une appréciation assez critique de ce bilan : « *Quand c'est à zéro, ce n'est pas terrible. Quand*

*cela fait 3%, franchement, on n'a pas envie d'investir*²⁶² », souhaitant, de façon générale, que l'on réalise des études beaucoup plus complètes qui permettent des comparaisons plus fines entre les projets. Un autre expert, analysant 40 projets réalisés dans le cadre de contrats de plan État-Région, note que les 10 projets les plus rentables ont créé 7 fois plus de valeur que l'investissement initial ; au contraire les moins rentables ont détruit de la richesse²⁶³.

4.4. Le PPP rejeté par certains partis politiques et syndicats

Le partenariat public-privé (PPP) a été évoqué par le maître d'ouvrage comme une solution pouvant permettre la réalisation du projet, même si celui-ci se trouve encore à un stade trop précoce pour décider d'un éventuel recours au privé.

Pour un expert les PPP peuvent présenter un avantage. Les projets ferroviaires les plus rentables socio-économiquement ayant été réalisés durant les précédents

261. DMO (p. 102 et s.) ; réunion du 17/01/2012 (p. 4 et s.).

262. Intervention de M. Ivaldi, réunion du 17/01/2012 (p. 12).

263. Intervention de M. Bonnafous, id (p. 38).

tes décennies, les projets actuels pourraient entrer dans le champ de pertinence des PPP. En effet le secteur privé pourrait être plus efficace et moins cher qu'une réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique et nécessiter moins de fonds publics²⁶⁴.

Pour autant, de nombreux participants, notamment des partis politiques et des syndicats, refusent catégoriquement le recours au privé, qu'ils jugent néfaste à long terme pour les finances publiques. Ils considèrent également que la logique de rentabilité à court terme des acteurs privés rend leur intervention incompatible avec un projet d'intérêt général, ceux-ci cherchant à « faire fructifier les profits qu'ils ont dégagés, en recevant, pendant des dizaines d'années, une rente élevée qui pèsera sur le fonctionnement de la ligne nouvelle²⁶⁵ ».

A l'appui de ces différents arguments, diverses comparaisons avec des expériences de PPP en France et à l'étranger ont été évoquées aussi bien en soutien qu'en opposition à cette modalité de financement²⁶⁶.

4.5. Des appréciations divergentes sur un phasage

Le phasage du projet, sur les travaux et sur le financement, a fait l'objet de prises de position diverses. Pour certains, c'est un moyen de desserrer la contrainte financière en étalant la charge dans le temps.

Il a été généralement admis que la section Mantes – Paris ainsi qu'une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever devaient être réalisées de façon prioritaire pour assurer une capacité suffisante. Cependant certains se sont opposés à ce phasage des travaux : « le phasage serait une solution catastrophique pour le fret²⁶⁷ », car il induirait une hausse immédiate du trafic de voyageurs au détriment des marchandises.

Mais la discussion a porté surtout sur le caractère global du projet. Pour la plupart des élus des exécutifs de Normandie et les acteurs économiques, comme pour RFF, ce projet forme un tout au bénéfice des trois régions et ne peut pas être découpé. Il faut qu'il y ait « un accord financier global²⁶⁸ » avant le démarrage des travaux. « Le projet est global, il doit être entendu, pensé et financé globalement²⁶⁹ », même si ce financement peut être appelé progressivement en fonction des travaux.

La crainte est que certains financeurs se contentent de certains travaux et ne participent pas à l'intégralité de l'investissement.

Des questions ont aussi porté sur le délai de réalisation du projet. Malgré des annonces faites par ailleurs, RFF est resté très prudent, évoquant une durée minimum d'une dizaine d'années pour les premières sections mises en service²⁷⁰. Des engagements concrets ont été réclamés, par exemple par les collectivités de l'Axe Seine qui, dans leur cahier d'acteur, demandent « au maître d'ouvrage de s'engager fermement sur un planning de réalisation et de financement, en rappelant que ce projet ne permettra de réaliser l'ensemble des fonctionnalités espérées que dans la mesure où il est mis en œuvre dans sa globalité²⁷¹ ».

264. Réunions du 17/01/2012 (p. 40) et du 08/12/2011 (p. 32).

265. CA n°11, n°23, n°25, n°67, n°91, n°75 (ce dernier d'où est tirée la citation)

266. L'exemple britannique notamment, où le recours aux PPP a aussi bien été présenté comme une réussite lors de la réunion sur le financement (réunion du 17/01/2012, p. 40) que comme un échec dans certaines questions (Q593) ou cahiers d'acteurs (CGT, CA n°25).

267. Grand ports maritimes du Havre et de Rouen, réunion du 10/01/2012 (p. 11 et 15).

268. Réunion du 06/12/2011 (p. 39).

269. Réunion du 30/01/2012 (p. 32).

270. DMO (p. 120) ; réunion du 06/12/2011 (p. 38).

271. CA n°79.

Conclusion

Informé le public, recueillir son avis sur un grand projet d'investissement, le débat LNPN a répondu à ces objectifs, mais de façon partielle.

En effet, RFF, soumis à une procédure accélérée – deux ans seulement entre la commande et le débat public – a présenté un « système cohérent », un « projet global », mais sur lequel des éléments manquaient encore.

D'abord parce que le projet ne se limite pas à une infrastructure et que les autres acteurs de ce système ferroviaire, AOT et exploitant, celui-ci n'étant pas encore connu, n'étaient pas en mesure d'apporter des informations sur l'exploitation de cette ligne nouvelle.

Ensuite peu d'indications ont été données sur le financement. RFF a rappelé qu'habituellement ce sujet n'est approfondi que dans une phase ultérieure du projet. Mais à un moment où l'on s'interroge sur l'avenir du ferroviaire, où l'on appelle l'attention sur la nécessité de réduire la dette publique, beaucoup d'intervenants auraient souhaité des précisions, sur la part de RFF, restée inconnue, et sur celle des autres financeurs. L'utilisateur aurait également voulu connaître l'évolution du prix du billet avant de donner son avis.

Par ailleurs le projet a permis de confronter deux approches du développement économique : l'une fondée sur la mobilité, s'inscrivant dans la globalisation des échanges, l'autre, préoccupée par la crise écologique et économique mondiale, prônant un développement plus local. Le bilan socio-économique aurait dû permettre d'approfondir les avantages pour la collectivité de la LNPN. Mais, en raison des contraintes de temps, et aussi parce qu'il ne correspond pas au modèle habituel des LGV, RFF n'a pu présenter une analyse complète du projet sous cet aspect, alors qu'une telle analyse aurait permis de mieux apprécier l'intérêt de la LNPN au regard des autres investissements envisagés.

Enfin si le débat invite à se projeter dans l'avenir, il fait aussi apparaître les difficultés quotidiennes. A cet égard les interventions des usagers, mais aussi des acteurs du fret ferroviaire, montrent qu'il ne s'agit pas seulement de problèmes d'infrastructure et que des solutions doivent aussi être recherchées sur d'autres plans à plus court terme.

Table des annexes

Annexe 1. Les décisions de la CNDP

Décision n°2011/21/LNPN/1

Décision n°2011/22/LNPN/2

Décision n°2011/23/LNPN/3

Décision n°2011/58/LNPN/4

Décision n°2011/76/LNPN/5

Annexe 2. Code d'éthique et de déontologie de la CNDP

Annexe 3. Budget du débat public

Annexe 4. Liste des personnes rencontrées par la commission en préparation du débat public

Annexe 5. Intervenants lors des réunions thématiques

Annexe 6. Tableau de synthèse de la participation aux réunions publiques

Annexe 7. Liste des auteurs de cahiers d'acteurs

Annexe 1. Les décisions de la CNDP

Décision n° 2011/21/LNPN/1

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 21 / LNPN / 1

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
 - vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 - vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
-
- après en avoir délibéré,
-
- considérant 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,
 - considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations normandes que pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la Région capitale,
 - considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (réseau Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologiques, faunistique et floristique, forêts de protection), du réseau hydrographique (eaux superficielles, eaux souterraines, captages d'eau et zones inondables) et des nuisances sonores,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 22 / LNPN / 2

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
- vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Monsieur Olivier GUERIN président de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Le Président

Rulandes
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 6 AVRIL 2011

DÉCISION N° 2011 / 23 / LNPN / 3

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
- vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant Monsieur Olivier GUERIN président de la commission particulière,

- sur proposition de M. Olivier GUERIN,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la commission particulière du débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. :

- M. Jean-Philippe BLOCH,
- Mme Marie-Françoise CORNIETI,
- M. Pierre-Gérard MERLETTE,
- Mme Dominique SIMON.

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 SEPTEMBRE 2011

DÉCISION N° 2011 / 58 / LNPN / 4

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
 - vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant Monsieur Olivier GUERIN président de la commission particulière,
 - vu la lettre en date du 24 août 2011 du président de Réseau Ferré de France transmettant le dossier du maître d'ouvrage,
-
- sur proposition de M. Olivier GUERIN,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 5 OCTOBRE 2011

DÉCISION N° 2011 / 76 / LNPN / 5

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
- vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant Monsieur Olivier GUERIN président de la commission particulière,
- vu la lettre en date du 4 octobre 2011 des présidents de groupe EELV des Conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France au président de la commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives,

- sur proposition de M. Olivier GUERIN,
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De faire procéder à une expertise complémentaire :

- 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,
- sur 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,
- sur le chiffrage d'un projet alternatif de type RER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

Le Président


Philippe DESLANDES

Annexe 2. Code d'éthique et de déontologie de la CNDP

ETHIQUE ET DEONTOLOGIE DES MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIERES DU DEBAT PUBLIC.

❖ Engagement en faveur du débat

Chaque membre de Commission particulière est appelé à :

- 1. Mettre en œuvre les orientations générales, les directives et les recommandations méthodologiques de la CNDP*
- 2. Oeuvrer, sous la responsabilité du Président de la Commission, avec impartialité, équité et intégrité*
- 3. Réserver aux travaux de la Commission particulière le temps requis pour la préparation, le déroulement et la conduite à bonne fin du débat*
- 4. Veiller à assurer à l'ensemble du public une information complète, objective, honnête et accessible*
- 5. Favoriser l'expression du public et contribuer à ce qu'il obtienne les réponses aux questions posées*
- 6. Veiller au respect de chacun et refuser les incivilités*
- 7. Collaborer à une saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre*

❖ *Indépendance*

8. *Aucune personne intéressée à une opération, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, ne peut participer à un débat public se rapportant à cette opération*
9. *Le membre de la Commission particulière doit porter sans délai à la connaissance du Président de la Commission particulière du débat public tout changement de statut ou de fonction susceptible de porter atteinte à son indépendance*
10. *Il manifeste, par son comportement et ses paroles, son indépendance par rapport aux diverses parties prenantes aussi bien avant et pendant qu'après le débat public*
11. *Il s'interdit d'accorder, de solliciter, d'accepter tout avantage, direct ou indirect, au profit ou de la part de tout organisme ou personne concernés, à un titre ou à un autre, par le projet soumis à débat*

❖ *Devoir de neutralité et de réserve*

12. *Il doit faire preuve de neutralité et de tolérance*
13. *Il s'abstient, au cours du débat et au delà jusqu'à la décision du maître d'ouvrage, d'exprimer toute opinion sur le fond du projet soumis à débat*
14. *Il s'interdit de remettre en cause les décisions prises collégalement par la Commission particulière du débat public ou de commenter les décisions prises par cette dernière*
15. *Il s'engage à ne pas user indûment de sa qualité de membre d'une Commission particulière*

Je, soussigné Oliver Guenard, déclare avoir pris connaissance du code d'éthique et de déontologie des membres des CPDP et m'engage à m'y conformer pendant la durée du débat public relatif au projet de Ligne nouvelle Paris Normandie.

Date : 20 avril 2011

Signature :



3

Annexe 3. Le budget du débat public

POSTES	MONTANT HT
Coûts de fonctionnement	
Secrétariat général et fonctionnement de la CPDP (salaires chargés et frais de mission), locaux, matériels informatiques, fournitures, frais de déplacement	451 772 €
Organisation logistique et technique des réunions publiques	
Location des salles et traiteur	63 780 €
Assistance pour la logistique (incluant la diffusion en direct des réunions publiques)	306 240 €
Moyens d'information et d'expression du public	
Impression de documents du débat	190 073 €
Campagne de diffusion et presse	296 663 €
Tractage	27 077 €
Boîtage	33 535 €
Mise sous plis et routage des documents	19 532 €
Site internet	60 406 €
Conception graphique et suivi de fabrication des documents	60 212 €
Total	1 509 290 €

Conformément à la loi, les dépenses relatives à l'organisation d'un débat public sont prises en charge par le maître d'ouvrage.

Réseau ferré de France a également pris en charge les frais d'impression des documents du maître d'ouvrage (22 157 euros HT) et a eu recours aux services d'une assistance à maîtrise d'ouvrage (357 907 euros HT).

Par ailleurs, les indemnités et les frais de déplacements et d'hébergement des membres de la CPDP sont à la charge de la CNDP. Les membres de la CPDP ont ainsi été indemnisés à hauteur de 36 591 € et leurs frais de transports et d'hébergements se sont élevés à 13 665 €.

La CNDP a de plus assumé les frais liés à l'expertise complémentaire (61 200 euros HT).

Annexe 4. Liste des personnes rencontrées par la commission en préparation du débat public

REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT

M. Antoine Rufenacht, Commissaire général au développement de la vallée de la Seine

M. Emmanuel Berthier, Délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale

Mme Dutarte, Conseillère du délégué

M. Mignerey, Conseiller pour les transports, le développement durable et l'urbanisme

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Ministère des transports

Mme Ingrid Mareschal, Directrice adjointe du cabinet du ministre chargé des transports

M. Fabien Balderelli, Sous-directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires

M. Damien Bellier, Adjoint au sous-directeur des services ferroviaires et des déplacements urbains, responsable de l'Autorité Organisatrice des Transports TET

Mme Martine Barthet, Chef du bureau des opérations contractualisées et des grandes opérations ferroviaires

Mission financement

M. Vincent Lidsky, Inspecteur général des finances

M. Jean-Paul Ourliac, Président de la 2^e section du conseil général de l'environnement et du développement durable

M. Jean-Marc Lacave, Ingénieur général des ponts, eaux et forêts

Préfets et services déconcentrés de l'État

M. Daniel Canepa, Préfet de la région d'Île-de-France

M. Jean-Claude Ruyschaert, Directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France

M. Rémi Caron, Préfet de la région Haute-Normandie

M. Philippe Ducrocq, Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

M. Didier Lallement, Préfet de la région Basse-Normandie

M. Christophe Quintin, Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement

M. Pierre-André Peyvel, Préfet des Hauts-de-Seine

M. Didier Montchamp, Secrétaire général

M. Pierre-Henry Maccioni, Préfet du Val d'Oise

Mme Fabienne Buccio, Préfète de l'Eure

M. Jean-Pierre Lafflaquiere, Préfet de la Manche

CONSEILS RÉGIONAUX

M. Alain Le Vern, Sénateur, Président du conseil régional de Haute-Normandie

M. Laurent Beauvais, Président du conseil régional de Basse-Normandie

Conseil régional Île-de-France

M. Jonathan Sebbane, Conseiller technique aux transports et à la mobilité

M. Cédric Aubouin, Chef du service Etudes et stratégies

Conseillers régionaux

MM. Jérôme Bourlet de la Vallée, Cyrille Moreau, Haute-Normandie

M. Mickaël Marie, Mmes Clara Osadtchy, Marine Lemasson, Basse-Normandie

M. Jacques Picard, Mme Ghyslaine Senee, Île-de-France

CONSEILS GÉNÉRAUX

M. Arnaud Bazin, Président du conseil général du Val d'Oise

M. Jean-Louis Destans, Président du conseil général de l'Eure

M. Jean-Léonce Dupont, Sénateur, Président du conseil général du Calvados

M. Jean-François Le Grand, Sénateur, Président du conseil général de la Manche

M. Alain Schmitz, Président du conseil général des Yvelines

COLLECTIVITÉS LOCALES

M. Bernard Aubril, Président de la communauté de communes de Lisieux Pays d'Auge, Maire de Lisieux

M. Philippe Augier, Président de la communauté de communes Cœur Côte Fleurie, Maire de Deauville

M. Michel Champredon, Président du Grand Évreux Agglomération, Maire d'Évreux

M. François Digard, Président de Saint Lô Agglomération, Maire de Saint-Lô

M. Philippe Duron, Député, Président de la communauté d'agglomération de Caen la Mer, Maire de Caen

M. Laurent Fabius, Député, Président de la communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe

Mme Valérie Fourneyron, Députée, Maire de Rouen

M. Patrick Jarry, Maire de Nanterre

M. Sébastien Jumel, Maire de Dieppe

M. Lucien Lecanu, Adjoint

M. Dominique Lefebvre, Président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, Maire de Cergy

M. Pierre Mansat, Adjoint au Maire de la Ville de Paris, chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France

M. Hervé Maurey, Sénateur, Président de la communauté de communes de Bernay et ses environs, Maire de Bernay
M. Edouard Philippe, Président de la communauté de l'agglomération havraise, Maire du Havre
M. Alain Outreman, Maire d'Achères
M. Michel Vialay, Maire de Mantes-la-Jolie
M. Louis Regnault, premier adjoint au Maire de Carentan

ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT

RFF

M. Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France, et ses collaborateurs

SNCF

M. Roland Bonnepart, Directeur régional Paris Saint-Lazare Normandie
M. Christian Cochet, Directeur général adjoint en charge du développement de SNCF Proximités

M. Jérôme Wallut, Directeur d'Alstom Transport France

Société du Grand Paris

M. Marc Veron, Président du directoire
Mme Isabelle Rivière, Directrice des relations institutionnelles

STIF

Mme Sophie Mougard, Directrice générale
M. Gilles Fourt, Chef de la division Fer
M. Christophe Deniau, Chargé de projets

Grands Ports Maritimes

M. Breau, Président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de Rouen
M. Philippe Deiss, Directeur général
M. Régis Soenen, Directeur de l'aménagement territorial et de l'environnement
M. Laurent Castaing, Directeur du Grand Port Maritime du Havre

CESER ET CHAMBRES CONSULAIRES

M. Gérard Lissot, Président du CESER de Haute - Normandie
M. Boucherat, Président du CESER d'Île-de-France
M. Jean Depraeter, Président de la commission Transports
Mme Micheline Bernard-Harlaut
M. Jean Callewaert, Président du CESER Basse-Normandie
M. Jean-Louis Laville, Directeur du comité régional de tourisme de Normandie
M. Christophe Hillaret, Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Île-de-France
M. Daniel Genissel, Président de la chambre régionale d'agriculture de Normandie
M. Emmanuel Join-Lambert, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure
M. Michel Collin, Président de la chambre de commerce et d'industrie de Caen Normandie

AGENCES D'URBANISME

Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)
M. Pierre Bourguignon, Président, Député, Maire de Sotteville
M. Laurent Moreno, Directeur
M. Yann Lelouard, Chef de projets Population et société

Agence d'Urbanisme Caen Métropole (AUCAME)
M. Patrice Duny, Directeur
M. Frederic Delbos, responsable du pôle études

Agence d'Urbanisme de la Seine Aval Île-de-France (AUDAS)
M. Jean-Christophe Rigal

Atelier Parisien d'urbanisme (APUR)
Mme Hélène Chartier

Agence d'urbanisme de la région du Havre (AURH)
M. Thierry Lochard, Chargé d'études transports

ASSOCIATIONS ET PERSONNALITÉS

Association pour la promotion de la LNPN, MM. Gérard Lissot, Président, Jean Callewaert, Jean-Yves Durance, Jean Depraeter, Christian Fougeray

Association Eure Normandie plus, M. Jean-Michel Costaseque, Président, M. Arnaud Tourtoulou

Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT)
M. Yves Boutry, Vice-président de la FNAUT Île-de-France
M. Bernard Champaux, Président de la FNAUT Haute-Normandie

Association Vernon Train de Vie, M. Didier Jaumet, Président, M. Catteau

Association des Usagers de la gare de Bernay, M. Francis Viez, Président

Haute-Normandie Nature Environnement, Mme Sylvie Barbier, Présidente

France Nature et Environnement, M. Michel Dubromel, Vice-président

Association Réseau vert de Basse-Normandie, M. Marc Lerochais

Groupement Régional des Associations de Protection de l'Environnement - Basse-Normandie, M. René Maffei, Président
M. Antoine Grumbach, Architecte urbaniste

Annexe 5. Intervenants lors des réunions thématiques

MARDI 13 DÉCEMBRE / CAEN

Aménagement du territoire

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

- M. Pascal Mignerey, Conseiller du DATAR
- M. Jean-François Troin, Président FNAUT Centre
- MM. Jean-Damien Poncet et Philippe ADAM, RFF Mission LNPN

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

Mme Eliane Dutarte, Conseillère du DATAR

- M. Patrice Duny, Agences d'urbanisme de Normandie et d'Île-de-France

JEUDI 15 DÉCEMBRE / ROUEN

Développement économique

Introduction

- M. Antoine Rufenacht, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine

Quels sont les enjeux d'une amélioration du système de transport ferroviaire pour le développement économique de la Normandie et de l'Île-de-France ? Quel retour d'expérience de l'impact de la mise en service des LGV sur le développement économique des régions concernées ?

- M. Gérard Lissot, Président de l'association pour la promotion de la LNPN
- Marie Delaplace, Professeur à l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée

Quelles sont les attentes des différentes filières de Normandie et d'Île-de-France vis-à-vis d'une amélioration du système ferroviaire Paris-Normandie ?

- Mme Josette Travert, Présidente de l'Université de Caen Basse-Normandie
- M. Jean-Louis Laville, Directeur du Comité régional de tourisme de Normandie
- M. Walter Schoch, Président de Logistique Seine-Normandie

JEUDI 5 JANVIER / CAEN

Trafic et desserte

L'évolution de la desserte et les estimations de trafic à l'horizon potentiel de la LNPN

- MM. Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, RFF - Mission LNPN

Le matériel roulant

- MM. Jean-Damien Poncet et Philippe Adam, RFF - Mission LNPN

MARDI 10 JANVIER / LE HAVRE

Transport de marchandises

Quel est le domaine de pertinence des différents types de transport (fluvial, ferré et routier) ? Comment se caractérisent les ports normands par rapport aux ports d'Europe du Nord ? Quelles sont les évolutions du contexte européen à prendre en compte ?

- M. Gilbert Meyer, Président de Catram Consultants

Quels sont les raisons du déclin du transport ferroviaire depuis les ports normands ? Quels vont être les besoins ? Pour quelles destinations ? Quels sont les points de blocage à lever ?

- M. Laurent Castaing, Directeur du Grand Port Maritime du Havre
- M. Philippe Deiss, Directeur du Grand Port Maritime de Rouen

Quelles sont les implications pour le transport de marchandises du projet de LNPN et des autres projets menés dans le cadre de l'engagement national pour le fret ?

- François Tainturier, RFF - Directeur du développement
- Yann Jacob, RFF - Chargé de mission développement

Quelles sont les infrastructures et les mesures nécessaires au développement du transport ferroviaire de marchandises de la Normandie vers l'Île-de-France et au-delà ? Quel rôle pourrait jouer la LNPN dans ce contexte ? Des mesures complémentaires sont-elles nécessaires ? Des actions sont-elles indispensables à court terme ?

- M. Pascal Sainson, Président d'Europorte
- Mme Sylvie Barbier, Haute-Normandie Nature Environnement
- M. Jean-Michel Sevin, Directeur des Ports normands associés

JEUDI 12 JANVIER / ÉVREUX

Impacts sur l'agriculture et l'environnement

La méthodologie de définition des options de passage. Les effets potentiels sur l'agriculture et l'environnement et leur prise en charge

- Mme Corinne Roecklin, RFF, Chargée d'études environnement

Les pratiques de RFF en matière d'aménagement foncier, d'indemnisation et d'acquisition

- M. Patrick Linsale, RFF, Responsable de l'action foncière

Présentation de la méthodologie des acquisitions foncières liées au projet A28

- M. Pascal Benard, Directeur général de la Safer de Haute-Normandie
- M. Michel Chenouard, Directeur adjoint des routes et des transports du CG 27

Réactions

- M. Daniel Genissel, Président de la chambre régionale d'agriculture de Normandie
- M. Christophe Hillairet, Président de la chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France

Les impacts du projet sur le cadre de vie et la biodiversité La prise en compte des trames vertes et bleues par le projet

- Mme Corinne Roecklin, RFF, Chargée d'études environnement

La méthodologie de définition des impacts acoustiques et les mesures de limitation du bruit

- Mme Anne Guerrero, RFF, Chargée de mission environnement & développement durable

Réactions

- Jacques Capet, Île-de-France Environnement
- M. Christophe Rideau, Groupe mammalogique normand

Les propositions de RFF quant à la poursuite de la concertation

- MM. Jean-Damien Poncet et Nicolas Benvegno, RFF

MARDI 17 JANVIER / PARIS

Financement et rentabilité du projet

La rentabilité du projet

Présentation de l'étude socio-économique du projet de LNPN réalisée par RFF

- MM. Philippe Adam et Christophe Hurisse, RFF, Mission LNPN

Présentation des conclusions des assises du ferroviaire et analyse de l'étude socio-économique concernant le projet de LNPN au regard du retour d'expérience de la méthodologie utilisée pour des projets antérieurs

- M. Marc Ivaldi, Directeur d'Etudes à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales

Conditions de rentabilité d'un projet pour un exploitant et méthodologie de définition de la tarification

- M. Roland Bonnepart, Directeur SNCF Régions Paris-Saint-Lazare Haute et Basse-Normandie

Le financement du projet

Présentation des premières orientations de la mission financement mandatée par le Gouvernement.

- MM. Vincent Lidsky, Inspecteur général des finances et Jean-Paul Ourliac, Président de la 2^e section du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

Présentation du plan de financement des projets récents et mise en perspective du projet de LNPN

Présentation des partenariats publics privés conclus pour la réalisation de projets ferroviaires

- MM. François Tainturier, RFF, Directeur du développement
- M. Pierre-Denis Coux, RFF, Directeur de la maîtrise d'ouvrage

Analyse des conditions de pertinence des partenariats publics privés

- M. Alain Bonnafous, Professeur émérite à l'Université de Lyon

LUNDI 23 JANVIER / ROUEN

Atelier expertise complémentaire

Présentation des résultats de l'expertise complémentaire

- M. Guillaume de Tilière, Cabinet BG

Réaction du maître d'ouvrage

- M. Philippe Adam, RFF, Mission LNPN

Réaction du groupe EELV, demandeur de l'étude

- M. Jérôme Bourlet, Conseiller régional de Haute-Normandie, vice-président de la commission transports et mobilité, Groupe Europe Ecologie Les Verts

Annexe 6. Tableau de synthèse de la participation aux réunions publiques

DATE DE RÉUNION	VILLE	NB DE PARTICIPANTS EN SALLE	DURÉE DES RÉUNIONS	Interventions relayées pendant la réunion A = acteurs / P = particuliers H = hommes / F = femmes					NB DE CONNEXIONS EN DIRECT SUR INTERNET	TEMPS DE CONNEXION INTERNET (MOYEN)
				Total	H	F	A	P		
Réunion d'ouverture										
3 oct.	Rouen	400	3h10	34	29	5	20	14	836	7'45
Réunions locales										
11 oct.	Caen	300	3h30	43	34	9	24	19		
13 oct.	Le Havre	300	2h50	29	27	2	16	13		
18 oct.	Mantes-la-Jolie	150	2h50	22	17	5	16	6		
20 oct.	Évreux	350	3h15	37	24	13	21	16		
3 nov.	Saint-Lô	100	2h50	23	20	3	15	8		
8 nov.	Rouen	200	3h15	38	32	6	16	22		
9 nov.	Achères	200	3h	36	31	5	21	15		
10 nov.	Lisieux	500	3h30	52	42	10	26	26		
15 nov.	Dieppe	150	3h	34	22	12	17	17		
16 nov.	Cergy	200	3h	31	24	7	13	18		
22 nov.	Cherbourg	150	3h10	39	30	9	23	16		
24 nov.	La Défense	150	3h05	27	25	2	20	7		
29 nov.	Vernon	350	3h	41	32	9	12	29		
1 déc.	Houilles	80	2h30	23	22	1	18	5		
6 déc.	Bernay	200	3h	30	26	4	14	16	235	7'15
8 déc.	Val-de-Reuil	200	3h	27	21	6	15	12		
Réunions thématiques										
Aménagement du territoire		200	3h30	22	17	5	17	5	379	12'43
13 déc.	Caen									
Développement économique		200	3h	29	23	6	22	7	652	9'43
15 déc.	Rouen									
Trafic et desserte		70	3h10	26	21	5	14	12	298	14'55
5 janv.	Caen									
Transport de marchandises		800	3h20	26	25	1	17	9	648	11'53
10 janv.	Le Havre									
Impacts sur l'agriculture et l'environnement		600	3h55	30	26	4	16	14	745	12'46
12 janv.	Évreux									
Financement et rentabilité du projet		150	3h30	17	15	1	11	6	452	13'38
17 janv.	Paris									
Expertise complémentaire		250	3h15	41	35	6	27	14	331	14'27
23 janv.	Rouen									
Réunion de clôture										
30 janv.	Caen	320	3h	42	39	3	38	4	648	15'43
TOTAUX		Participants	Durées réunions	Total interv.	H	F	A	P	nb connexions Internet	Temps de connexion (moyenne)
		6 570	78h35	799	659	140	469	330	5 224	11'53

Annexe 7. Liste des auteurs de cahiers d'acteurs

ACTEUR	N° DU CAHIER
Grand Évreux Agglomération	1
Ville du Havre	2
Association Eure Normandies +	3
Association Vernon-Défis	4
Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Basse-Normandie	5
Conseil régional de Basse-Normandie	6
Saint-Lô Agglomération	7
Chambre régionale d'agriculture de Normandie	8
Conseil général de l'Eure	9
Chambre d'agriculture de l'Eure	10
Europe Ecologie Les Verts (EELV)	11
Association pour la Promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie	12
Communautés de communes Campagne de Caux, du Canton de Valmont, Caux vallée de Seine, Cœur de Caux, de la Région d'Yvetôt et de la Ville d'Yvetôt	13
Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Haute-Normandie	14
Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	15
Conseil général du Val d'Oise	16
Syndicat mixte du Pays Dieppois - Terroir de Caux	17
Communauté d'agglomération de la région Dieppoise (Dieppe-Maritime), la ville de Dieppe et la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Dieppe	18
Nouveau Parti Anticapitaliste (NPA) Haute-Normandie	19
Association Pays d'Auge Expansion	20
Europe Ecologie Les Verts (EELV), groupe local Eure-Seine	21
Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité (ARDIES) Val d'Oise	22
Collectif citoyen et républicain « Bienvenue en Normandie »	23
Communauté urbaine de Cherbourg	24
CGT	25
Association Vernon Train de Vie	26
Union pour la Région Normande	27
Groupe socialiste au Conseil régional de Basse-Normandie	28
Association pour la Défense et la Promotion de la ligne ferroviaire Caen/Saint-Lô/Rennes (ADPCR)	29
SNCF	30
Ville de Bernay	31
Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de l'Eure et MEDEF de l'Eure	32
Groupement Interconsulaire CCI de Normandie	33
Conseil général du Calvados	34
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Île-de-France	35
Ville de Sotteville-lès-Rouen	36
Communauté d'Agglomération Havraise (CODAH)	37
Collectif de douze géographes universitaires normands	38
Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) Île-de-France	39
Mouvement Normand (MN) et Organisation Normande de Défense de l'Environnement (ONDE)	40

Communauté de communes Cœur Côte Fleurie	41
Association Confluence Seine-Oise	42
Les Entreprises de la région havraise	43
Communauté d'agglomération Caen la Mer	44
Conseil général des Yvelines	45
Comité des élus de l'Estuaire	46
Conseil Economique, Social et d'Environnement (CESE) du Grand Évreux Agglomération	47
Ville de Lisieux et Communauté de communes de Lisieux Pays d'Auge	48
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Haute-Normandie	49
Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité (ARDIES) Yvelines	50
Chambre de métiers et de l'artisanat (CMA) de l'Eure	51
Groupe des élus socialistes et républicains de la Ville de Caen	52
Collectif d'environnement dans la Boucle de Montesson (Yvelines) (CADEB)	53
Grand Port Maritime du Havre	54
Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Rouen, Union Portuaire Rouennaise (UPR), Club du Parc de la Vatine, Club des entreprises des bords de Seine, Alliance Seine Ouest, Rouen Ecoactive, Association des Résidents du Technopôle du Madrillet (aRTeMad)	55
Ports de Paris	56
Grand Port Maritime de Rouen	57
Association Ecologie pour Le Havre (EPLH)	58
Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie (CRITT) Transport et Logistique	59
Calvados Stratégie et Orne Développement (Comités d'expansion économique du Calvados et de l'Orne)	60
Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY)	61
Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Versailles Val d'Oise / Yvelines	62
Fédération des Clubs Logistique de Basse-Normandie (FCLBN)	63
Associations ELAN Normandie (Entrepreneurs Leader pour l'Avenir de la Normandie) et EDEN	64
Communauté de communes du Canton de Beuzeville (Eure)	65
Fédération régionale des syndicats d'exploitants agricoles (FRSEA) Haute-Normandie	66
Haute-Normandie Nature Environnement (HNNE)	67
Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande	68
Ports Normands Associés (PNA)	69
Comité de Liaison Interconsulaire (CLIC) de Normandie	70
Communauté de communes de Fécamp	71
Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP)	72
Groupes UMP-Centriste au Conseil régional de Basse-Normandie	73
Chambre d'agriculture de la Seine-Maritime	74
Elus communistes (parlementaires et conseillers généraux de Seine-Maritime, conseillers régionaux de Haute-Normandie)	75
Logistique Seine-Normandie, Club Logistique et Gestion du Havre, Club Logistique et Perspectives du Grand Rouen, Club Logistique de l'Eure, Club Logistique et Perspectives du Littoral - Région Dieppe Le Tréport	76
Union des industries chimiques (UIC) de Normandie	77
MEDEF région Havraise, MEDEF Rouen-Dieppe, MEDEF des Hautes Falaises , MEDEF Calvados	78
Collectivités de l'Axe Seine	79
Association de Défense de la Vallée de la Paquine	80
Chambre d'agriculture de la Manche	81
Groupe Caisse des Dépôts	82
Centre havrais d'Etudes Techniques Commerciales (CETCO)	83

MEDEF Île-de-France	84
Conseil de développement de Caen la Mer et Caen-Métropole	85
Chambre d'agriculture du Calvados	86
Association Générations Vernon	87
Comité d'Expansion Economique du Val d'Oise	88
Association Le Pays d'Auge	89
Association Naturellement Nanterre	90
Comité de Défense du Triage de Sotteville	91
Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)	92
Syndicat mixte du SCOT Sud Pays d'Auge	93
Véolia Transdev	94
Communauté d'agglomération Amiens Métropole et Syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois	95
Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris Île-de-France (CRCI)	96
Communauté de communes de la Boucle de la Seine (CCBS)	97
Seine Aval	98
Groupe socialiste au Conseil régional d'Île-de-France	99
Fédération Nouveau Centre 76. Élus centristes et indépendants	100
Association des usagers de la gare de Bernay (UGB)	101

CNDP
Commission nationale du débat public
20 avenue de Ségur
75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26
Fax : 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr