

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

Réunion thématique

« IMPACTS SUR L'AGRICULTURE ET L'ENVIRONNEMENT »

Evreux, le 12 janvier 2012

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI.

Maîtrise d'ouvrage

- Jean-Damien PONCET, Chef de la mission LNPN — RFF
- Patrick LINSALE, Responsable de l'Action foncière à RFF
- Corinne ROECKLIN, RFF
- Anne GUERRERO, RFF
- Nicolas BENVEGNI, RFF.

Intervenants

- Michel CHENOARD, Directeur adjoint des routes et des transports du Conseil général de l'Eure
- Pascal BENARD, Directeur général de la SAFER de Haute-Normandie
- Daniel GÉNISSEL, Président de la Chambre régionale d'agriculture de Normandie
- Christophe HILLAIRET, Président de la Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France
- Jacques CAPET, Ile-de-France Environnement
- Christophe RIDEAU, Groupe mammalogique normand

La séance est ouverte à 19 h 15 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Marie-Françoise CORNIETI, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir, nous allons commencer ; merci de votre présence ce soir. Permettez-moi, au nom de la Commission, de vous souhaiter une très bonne année 2012.

Notre réunion de ce soir porte sur les impacts du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie sur l'agriculture et sur l'environnement. Les thèmes abordés au cours de cette soirée sont assez nombreux, ce qui vous explique l'organisation un peu particulière que nous allons avoir et que je vais vous expliquer brièvement.

Nous aurons d'abord une introduction qui portera sur une explication par Réseau Ferré de France de la méthodologie qui a été employée pour définir les options de passage.

Ensuite, nous passerons à une première table ronde, qui va porter sur les impacts du projet sur l'agriculture. RFF donnera des explications sur ses pratiques en matière d'aménagement foncier, d'indemnisation et d'acquisition.

Nous aurons également un exposé sur la méthodologie des acquisitions foncières qui a été pratiquée au moment du projet et de la réalisation de l'A28, par le Directeur Adjoint des Transports et des Routes du Conseil Général de l'Eure, et également par le Directeur Adjoint de la SAFER de Haute-Normandie.

Suite à ces interventions, vont réagir les présidents des Chambres Régionales d'Agriculture de Normandie et des Chambres Interdépartementales d'Agriculture d'Île-de-France.

Ensuite, ce sera le temps du débat avec la salle.

Puis, nous passerons à une deuxième table ronde qui portera sur les impacts du projet sur le cadre de vie et sur la biodiversité. RFF commencera par exposer comment le projet prend en compte les Trames vertes et bleues, et définira les mesures qu'il propose de mettre en œuvre pour atténuer au maximum l'impact du bruit pour les riverains.

Après ces exposés, nous aurons les réactions d'Île-de-France Environnement et du Groupe mammalogique normand. Puis, le débat avec la salle.

Enfin, nous aurons un très court exposé de RFF sur ce qui peut se passer à la suite du débat, la poursuite de la concertation post-débat, jusqu'à l'établissement du tracé définitif, puisque vous savez que pour le moment nous sommes sur des options de passages. Evidemment, ceci, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue du débat public.

Quelques mots pour rappeler le cadre du débat public en général.

PRÉSENTATION DU DÉBAT

Il est organisé par la Commission Particulière du Débat Public. Cette CPDP est indépendante de tout pouvoir, politique ou économique, et elle est neutre : ses membres n'expriment aucune opinion en ce qui concerne le projet.

Le débat permet de s'informer, de poser des questions pour avoir des réponses, et de s'exprimer. Il porte sur l'opportunité du projet, sur ses objectifs et ses grandes caractéristiques.

Il repose sur trois principes :

- Transparence de l'information ;
- Equivalence des personnes quelles qu'elles soient qui s'expriment ;
- Argumentation des prises de position exprimées.

Il est très important que les prises de position soient argumentées pour qu'elles puissent être discutées de façon constructive.

A l'issue de toutes ces réunions, c'est-à-dire à partir de février, la Commission Particulière du Débat Public et la Commission Nationale du Débat Public publieront un compte rendu et un bilan dans lesquels seront reprises, analysées, toutes les opinions qui se sont exprimées. A la suite de ce compte rendu et de ce bilan, le Maître d'ouvrage, RFF, rendra publique sa décision de poursuivre le projet, de l'abandonner, ou de le poursuivre avec des modifications.

Il y a en tout 25 réunions publiques comme celle de ce soir, depuis le 3 octobre ; la dernière est la réunion de clôture à Caen, le 30 janvier.

Aujourd'hui, nous sommes à la vingt-deuxième réunion. Le débat touche donc à sa fin, mais il reste encore des réunions très importantes – et celle de ce soir est très importante – sur certains thèmes.

Nous avons eu « l'aménagement du territoire » à Caen, « le développement économique » à Rouen, « trafics et dessertes » à Caen ; et ce soir, c'est « agriculture et environnement ».

Cette réunion est filmée et on peut la suivre en direct sur Internet, nous essaierons de voir si l'on peut prendre des questions éventuellement posées par Internet.

Cette soirée étant filmée, si des personnes ne veulent pas que leur image apparaisse, elles doivent le signaler aux hôtessees pour que les cameramen fassent le nécessaire.

Le débat se poursuit non seulement dans les réunions publiques comme ce soir, mais aussi sur le site Internet, sur lequel vous pouvez donner des avis. Actuellement – vous le voyez sur le graphique qui s'affiche derrière moi – un peu plus de 450 avis ont été postés sur ce site Internet, sur lequel vous pouvez poser des questions et RFF y répond (RFF pour le projet lui-même et la Commission pour les questions portant sur l'organisation du débat).

A ce jour, il y a eu un peu plus de 500 questions et comme nous avons un délai pour y répondre, il y a eu un peu plus de 400 réponses. Le site a reçu plus de 69.000 visites, ce qui est très important pour un débat.

D'autres documents permettent de progresser dans le débat : les cahiers d'acteurs. Vous en avez vu un grand nombre sur les tables à l'entrée, plus de 100 cahiers d'acteurs ont été publiés, quelques uns sont en cours de finalisation. Dans le cadre de ce débat, nous n'en prenons plus d'autres, puisque nous avons annoncé que la date limite des dépôts, compte tenu des délais de maquettage et d'impression, était fixée au 2 janvier.

Néanmoins, il est encore temps de prendre position puisque jusqu'au 3 février on peut poser des questions, faire parvenir des contributions écrites et poster des avis qui seront mis en place sur le site Internet.

Vous avez peut-être vu également sur les tables, à l'entrée, le Journal du Débat n° 2 ; vous y trouverez les premiers éclairages apportés lors des réunions locales et la présentation détaillée de toutes les réunions thématiques. Enfin, vous y verrez le calendrier des prochaines réunions. Je rappelle que vous pourrez toutes les suivre en direct sur Internet.

Je vais maintenant donner la parole à Madame ROECKLIN, du projet LNPN, pour vous exposer la méthodologie suivie pour la définition des options de passage, les effets potentiels de la LNPN sur l'agriculture et l'environnement, et leur prise en charge.

LA MÉTHODOLOGIE DE DÉFINITION DES OPTIONS DE PASSAGE. LES EFFETS POTENTIELS SUR L'AGRICULTURE ET L'ENVIRONNEMENT ET LEUR PRISE EN CHARGE

Corinne ROECKLIN, RFF : Bonsoir, je vais vous exposer la méthodologie que nous avons mise en œuvre pour définir les options de passage, et comment nous avons pris en compte l'environnement.

Le diagnostic environnemental

Nous avons commencé par un « diagnostic environnemental ». C'est un état des lieux de l'aire d'étude qui est fondé sur le recueil des données existantes uniquement, concernant le milieu physique, donc tout ce qui concerne l'eau et le relief essentiellement ; le milieu humain, c'est-à-dire les zones bâties, le patrimoine, le paysage, mais aussi tout ce qui concerne l'activité, dont l'activité agricole. On a également recensé toutes les données existantes en matière de milieux naturels, là on parle surtout des zonages existants en termes de protection de la faune et de la flore.

Nous avons enrichi ce recueil des données existantes par une concertation avec les acteurs de l'environnement de l'aire d'étude. Il y a eu des Comités techniques et de pilotage, ce sont les instances de pilotage du projet ; on a également fait des groupes de travail et des ateliers thématiques sur le milieu naturel, sur le cadre de vie et sur les activités.

Nous avons également sollicité des contributions écrites des acteurs - certains en ont rédigé - pour nous aider à enrichir cet état des lieux.

Une spécificité de ce projet : une étude paysagère a été réalisée également, très en amont, pour avoir une idée des particularités paysagères de l'aire d'étude. D'habitude, ce genre d'étude est réalisé dans des phases un peu plus concrètes du projet.

Toutes ces données sont hiérarchisées. La hiérarchisation est une méthode partagée, elle a été mise en œuvre pour de nombreux projets et n'a pas été inventée pour la LNPN. Elle a été mise en œuvre avec les services de l'Etat et adaptée au projet avec les acteurs.

La hiérarchisation des enjeux consiste à attribuer un niveau de sensibilité à tous les enjeux que l'on recense. On réunit une grande quantité de données qui n'ont pas toutes forcément la même valeur et le même poids, donc on leur attribue un niveau de sensibilité, de modéré à très fort, et toutes ces données sont traitées par un système d'information géographique qui permet de réaliser des cartes en attribuant un niveau de sensibilité.

On divise l'aire d'étude en petits carrés et on attribue un niveau de sensibilité. En superposant tous les enjeux on peut mettre en avant les zones les plus sensibles de l'aire d'étude.

Cela donne ce genre de carte. Là, l'idée n'est pas de rentrer forcément dans le détail de la carte, mais le principe de lecture à comprendre est que plus la couleur est foncée, plus les enjeux en présence sont forts, ou bien il y a un cumul de plusieurs enjeux.

Dès que cela devient rouge, on sait que la zone est très sensible, mais l'inverse n'est pas vrai car on s'est appuyé uniquement sur un recueil de données existantes, donc rien ne nous dit que dans les zones les plus claires il n'y a pas des enjeux de grande valeur.

Il y a donc une complémentarité obligatoire de cet outil un peu mathématique avec une connaissance des pratiques en matière d'environnement. Pour cela, on fait appel à des experts, à des bureaux d'études qui travaillent avec nous et qui sont rompus à ce genre d'exercice.

Tout cela nous permet de dessiner des options de passage, et chacune de ces options de passage est évaluée.

Les enjeux liés à l'agriculture

Pour les données existantes, on a recensé les zones d'appellation d'origine et les activités dominantes. Par contre, étant donné l'ampleur de l'aire d'étude : plus de 10.000 km², à ce stade-là du projet on n'est pas rentré dans le détail de l'échelle de l'exploitation ; cela sera fait dans les études suivantes.

L'agriculture est une activité dominante, elle représente près de 67 % de l'aire d'étude. Elle est présente partout, et n'est pas différenciante d'un scénario à l'autre : on ne peut pas dire que tel scénario est plus sensible pour l'agriculture qu'un autre, dans tous les scénarios on trouve à peu près 70 % d'activité agricole.

Une fois que les options de passage sont dessinées, on évalue le risque d'impact environnemental. Chaque option de passage est un fuseau d'une dizaine de kilomètres, on ne peut pas dire que l'impact sera celui-là, sur une dizaine de kilomètres. Par contre, par rapport à tous les enjeux qui restent inclus dans ce fuseau de passage, on peut évaluer un risque d'impact en fonction de ce qu'il reste des enjeux résiduels dans cette option de passage.

Ce risque est évalué en fonction de la sensibilité des enjeux – c'est ce que je viens de vous exposer – mais aussi, en fonction des possibilités d'évitement. Sur une bande de 10 kilomètres si l'enjeu en question est ponctuel, on sait très bien qu'on pourra l'éviter dans les phases ultérieures du projet ; par contre, si cet enjeu couvre l'ensemble de l'option de passage, on sait qu'on ne pourra pas l'éviter, donc sa sensibilité est démultipliée par rapport au projet.

Le risque d'impact est évalué aussi en fonction du type de mesure de suppression, de réduction ou de compensation, que l'on sait mettre en œuvre face à ces impacts.

On a donc évalué le projet ; sur sa partie en Île-de-France, entre Paris et Mantes, en raison d'un tissu urbain très dense et de beaucoup d'activité, on a globalement un risque d'impact élevé, quelles que soient les options envisagées.

Sur les parties normandes, avec les trois scénarios et le quatrième apparu récemment :

- Le scénario C présente globalement un risque d'impact plus élevé que les trois autres scénarios ;
- Les scénarios A, B et AB sont globalement équivalents, même si certains peuvent avoir des avantages sur certains aspects, avec un risque d'impact de moyen à fort, selon les sujets.

Que se passera-t-il par la suite, si le projet se poursuit à l'issue du débat ?

Nous poursuivrons les études et une fois que nous aurons réduit notre aire d'étude à un fuseau d'une dizaine de kilomètres, et donc à l'un des scénarios retenus, alors nous pourrons faire des investigations plus précises et des investigations de terrain, qui nous permettront d'acquérir une connaissance la plus exhaustive possible de l'option de passage, pour pouvoir dessiner un tracé à l'intérieur.

Ces investigations plus précises seront faites dans tous les domaines de l'environnement, notamment en agriculture, puisque c'est un sujet fort de ce soir : il y aura des études agricoles spécifiques où l'on descendra à l'échelle du parcellaire et à l'échelle de l'exploitation.

Ces études seront bien sûr réalisées par des experts, et elles seront faites toujours en partenariat avec les acteurs locaux.

Les impacts

Je vous ai exposé rapidement les types d'impacts qu'une infrastructure peut engendrer.

Les impacts peuvent être positifs. Nous allons passer assez vite sur l'évaluation carbone ; le but de ces projets est de massifier les déplacements pour économiser des émissions de gaz à effet de serre.

A ce stade du projet, on fait une simple évaluation, sans tracé, sans données un peu plus concrètes, sans savoir comment se déroule le chantier : on manque désespérément de données pour faire un vrai bilan carbone, donc c'est juste une évaluation.

Cette évaluation repose sur un principe très simple : on quantifie les émissions ainsi que les économies de carbone attendues et on fait la soustraction.

Dans le cadre de la LNPN, à ce stade du projet, les émissions sont estimées à 2,5 millions de tonnes équivalent carbone, pour une économie de 60.000 tonnes par an (c'est basé sur le nombre de voyageurs).

Ensuite, il y a quand même des impacts plutôt négatifs.

Quels sont les effets potentiels d'une infrastructure qui s'inscrit sur un territoire ?

Les effets directs :

- Le principal effet direct est la consommation d'emprises, sur des espaces naturels, sur des espaces agricoles, sur des espaces urbanisés ;
- Une interruption des continuités écologiques et des voies de communication, puisque l'infrastructure apparaît comme un obstacle ; il faudra réparer cette interruption des continuités ;
- Une infrastructure génère aussi des impacts visuels et des impacts sur le paysage.

Il y a également des effets induits, donc causés par l'infrastructure mais qui n'ont pas forcément directement lieu sous l'emprise :

- Des impacts sur l'outil économique agricole, sylvicole, industriel, commercial ;
- Des impacts acoustiques et vibratoires au passage des trains ;
- Des risques de perturbations des milieux naturels et des cours d'eau, par exemple dans une zone humide il y a des risques d'assèchement, qui peuvent s'étendre au-delà de la seule emprise du projet ;
- Des risques de mortalité pour la faune, aussi bien terrestre que les oiseaux ou les chauves-souris, par des risques de percussion avec les trains ou avec les poteaux caténaux et la caténaire ;
- Des risques de propagation des espèces invasives, donc globalement nuisibles à l'environnement du fait de leur capacité à se développer, car les projets d'infrastructures sont vecteurs de propagation de ce type d'espèces.

Enfin, les effets indirects, c'est-à-dire tout ce que génère l'infrastructure, pas forcément de son fait direct mais du fait de ce qu'elle a obligé à faire :

- Faire passer une infrastructure engendre généralement la réalisation d'aménagements fonciers, plus connus peut-être sous le nom de « remembrement », qui sont eux-mêmes à l'origine d'un impact sur l'environnement, c'est ce que l'on appelle un impact indirect.
- Autre exemple : quand on crée une gare nouvelle, elle peut s'assortir d'un développement urbain, qui n'est pas du fait du projet mais qui est un effet indirect du projet.

Bien sûr, il y a des effets temporaires, qui sont liés à la phase travaux, donc de bruits, de vibrations, de poussières notamment.

Quelques illustrations.

La première photo du haut vous montre à peu près comment passe une infrastructure au milieu d'un parcellaire agricole. La seconde concerne les soulèvements de poussières en phase chantier ; dans les périodes un peu sèches et ventées des tracteurs viennent arroser la piste pour qu'il n'y ait pas de soulèvements de poussières.

Eviter/réparer les impacts

Pour éviter tous ces impacts ou pour les réparer, un principe est suivi pendant toute la vie du projet, de ses étapes de conception les plus en amont (où nous sommes aujourd'hui) jusqu'à sa réalisation finale : le triptyque « éviter, réduire, compenser ».

Le meilleur moyen de ne pas générer un impact est de l'éviter. On essaie donc d'éviter les enjeux à chaque étape du projet ; on essaie d'en éviter un maximum au moment où l'on dessine les scénarios ; on en évitera un maximum au moment où on dessine le tracé ; et on peut les éviter jusqu'à la réalisation du projet, par exemple en rallongeant un ouvrage pour éviter une station botanique.

Pour éviter, on peut aussi agir sur le profil et le tracé de la ligne elle-même, être plus ou moins haut (par exemple, plus on s'enterre, moins il y a d'impact acoustique, etc.).

Il faudra réduire tous les impacts que l'on n'aura pas pu éviter.

Les mesures que l'on peut mettre en place pour réduire les impacts sont :

- Rétablir les continuités écologiques et les circulations humaines par des cheminements, qui seront utilisés par l'homme ou par la faune ;
- Essayer de maintenir les conditions de fonctionnement des milieux ; j'ai pris tout à l'heure l'exemple des zones humides qui risquent d'être asséchées par le passage du projet, dans la conception du projet on fait en sorte de maintenir l'humidité de la zone par des aménagements comme des aménagements paysagers, des protections acoustiques pour lutter contre le bruit, la restructuration de l'outil agricole et forestier par les aménagements fonciers.

Quelques exemples :

- En haut à gauche, c'est un passage pour la grande faune, pour illustrer le rétablissement des continuités écologiques.
- A droite, c'est un passage pour la petite faune.
- En bas à gauche, vous voyez la reconstitution d'une mare et d'une zone humide, pour les batraciens en général.
- A droite, c'est pour illustrer la thématique des rétablissements routiers pour que l'infrastructure soit transparente.

La compensation écologique

Quand on n'a pas pu réduire, ou pas assez réduit, il y a une démarche de compensation. Ici, on parle de compensation écologique.

On a généré un impact, on a mis en œuvre un certain nombre de mesures de réduction et si malgré ces mesures l'impact sur le milieu concerné reste fort, alors il faudra compenser, et uniquement à ce moment-là. La compensation ne vient pas au début, mais après tout un cycle de mesures.

Elle consiste à créer des milieux naturels équivalents, pour lutter contre la perte de biodiversité, et en recréation de zones humides.

Donc, les compensations concernent les espèces protégées et les zones humides.

Il y a également des compensations forestières : on replante des espaces forestiers à l'équivalence, mais pour des raisons économiques et non pas écologiques.

Comment compense-t-on ?

La compensation consiste à identifier un terrain qui propose les mêmes potentialités écologiques ; on ne refait pas de la zone humide sur un terrain sec, il faut qu'il y ait de l'eau à la base. Le terrain doit réunir toutes les potentialités de l'enjeu que l'on veut préserver.

Il faut assurer les conditions de la maîtrise foncière de ce terrain, et il faut bien savoir que la compensation écologique ne peut se faire qu'à l'amiable, il n'existe aucun outil réglementaire qui impose la compensation ; on ne peut pas exproprier quelqu'un pour compenser, cela ne peut se faire qu'en accord avec le propriétaire du terrain, qui va adhérer à la démarche.

S'il n'y a pas de volontaire pour la démarche, il n'y a pas de compensation.

La compensation consiste à mettre en place une gestion du terrain adaptée à l'enjeu que l'on veut préserver et qui est financée par le Maître d'ouvrage, qui finance donc toute la gestion du site pendant le nombre d'années qu'il faudra, selon un cahier des charges.

C'est un partenariat durable et j'ai précisé : durable avec les agriculteurs, puisque la compensation se fait souvent en partenariat avec un exploitant car pour gérer le terrain on a souvent besoin d'un exploitant.

Voilà ce que je peux vous dire dans un premier temps.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Je demande à Monsieur Michel CHENOUEARD, Directeur Adjoint des Routes et des Transports du Conseil Général de l'Eure, de bien vouloir présenter la méthodologie qui a été mise en œuvre en ce qui concerne les acquisitions foncières pour réaliser l'A28.

Première table ronde : Les impacts du projet sur l'agriculture

PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DES ACQUISITIONS FONCIÈRES LIÉES AU PROJET A28

Michel CHENOUEARD, Directeur Adjoint des Routes et des Transports du Conseil Général de l'Eure : Bonsoir, je vais vous parler très succinctement de l'historique de la construction de l'A28.

Cette carte montre l'A28. L'un des secteurs qui nous concerne est celui de Rouen-Alençon, qui est sur la carte.

Cette opération s'inscrivait dans un schéma plus important, dans l'axe que l'on appelait « axe Calais-Bayonne », qui s'inscrit lui-même dans un axe plus important encore, appelé « l'axe Nord-Sud-Atlantique ». Ce maillon manquait effectivement pour relier les grandes capitales européennes, en matière autoroutière.

Ensuite, cette carte (un peu foncée) vous montre à l'échelon local les territoires concernés.

Etaient concernés : deux régions, la Haute et la Basse-Normandie ; trois départements mais essentiellement l'Eure et l'Orne, un petit morceau du Calvados était traversé ; et 70 communes.

Un projet important :

- 125 km, c'était un record pour l'époque, de construction d'autoroute sur un tronçon aussi long – dont 69 km dans le département de l'Eure ;
- 1.300 ha d'emprise autoroutière, c'est très comparable avec le projet LNPN puisqu'on annonce environ 1.500 ha d'emprise ;
- 2.000 parcelles de terre perturbées et 26.000 ha remembrés.

Une forte volonté politique :

Effectivement, ce projet a été très coûteux : 930 millions d'euros.

Il a vu le jour grâce aux subventions publiques : l'Etat 50 % et les collectivités locales 50 %.

Des dates repères :

- Inscription de cette liaison au Schéma directeur routier national en 1987 ;
- Entrée en vigueur de la convention avec la société ALIS qui a réalisé l'ouvrage, le 2 décembre 2001 ;
- Mise en service de l'A28 le 27 octobre 2005, en moins de 48 mois dont 29 mois de travaux.

C'est donc un délai très court, assez performant.

Les enjeux agricoles et paysagers :

Bien sûr, les enjeux agricoles et paysagers ont fait partie de ce projet. La concertation en amont a été extrêmement importante, le concessionnaire a prévu un certain nombre de réunions locales pour toucher le large public.

Le département de l'Eure a beaucoup participé à cette opération puisqu'il a décidé de prendre la maîtrise d'ouvrage des opérations de remembrement. A l'époque, en effet, ce n'était pas encore une compétence dévolue aux départements ; c'est maintenant chose faite avec la loi du 23 février 2005, mais l'Etat conserve bien sûr un certain nombre de prérogatives, notamment un rôle prépondérant en matière de protection de l'environnement.

Il y a eu une coopération étroite, même presque exemplaire, de tous les partenaires, avec le souci d'une intégration paysagère soignée, et de la prise en compte de toutes les contraintes environnementales.

Je n'insiste pas, parce que Monsieur BÉNARD va vous expliquer comment les partenaires ont travaillé sur ce projet.

Quelques exemples d'intégration paysagère :

Je voulais vous présenter quelques photos d'intégration assez réussie, je pense, dans le paysage.

Vous voyez en haut à gauche une intégration d'ouvrage d'art, l'ouvrage est partiellement enterré ; à droite, un ouvrage qui a suivi les courbes de niveaux ; et en bas, un ouvrage d'art qui a été fait pour le passage de la grande faune.

Enfin, vous voyez le grand viaduc de la Risle. C'est un peu l'ouvrage d'art exceptionnel de l'opération, il a été particulièrement soigné. L'architecte était Monsieur LAVIGNE. Cet ouvrage a tout de même une hauteur de 70 mètres.

Je pense que dans ce projet les enjeux ont quand même été bien pris en compte, et qu'il en sera de même pour le projet LNPN.

Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Nous allons demander à Monsieur Pascal BÉNARD, Directeur de la SAFER de Haute-Normandie, d'intervenir. Ensuite, RFF expliquera quelles sont ses pratiques en matière d'aménagement foncier, d'indemnisation et d'acquisition.

Pascal BÉNARD, Directeur de la SAFER de Haute-Normandie : Bonsoir. Mon propos consistera à vous présenter la méthodologie utilisée au moment de l'organisation de l'ouvrage A28 afin de limiter les impacts sur le monde agricole.

Résumer un travail de 20 ans en 7 minutes n'est pas évident, donc je vais essayer d'être extrêmement synthétique.

Cet ouvrage, concernant deux régions, comme l'a dit Monsieur CHENOUARD : la Haute et la Basse-Normandie, et finalisant l'axe Calais-Bayonne, a été enfin validé en 1989.

De ce fait, un courrier conjoint de la Chambre d'Agriculture de l'Eure et du Président de la FDSEA de l'Eure, missionnait la SAFER de Haute-Normandie, aménageur en milieu rural et périurbain, afin qu'elle constitue le plus en amont possible des réserves foncières proches du tracé A28. A cette époque, ce tracé n'était pas encore complètement arrêté.

L'expérience de précédents ouvrages tels que l'A28 Nord et l'A29 sur le territoire haut-normand avait démontré l'efficacité d'une mise en réserve le plus en amont possible afin de réaménager au mieux les exploitations agricoles ; l'objectif recherché par les organisations professionnelles agricoles étant bien sûr que les exploitations impactées se trouvent au moins aussi bien, voire mieux, après les opérations de remembrement avec inclusion de l'emprise.

Ainsi, pendant des années, la SAFER de Haute-Normandie a mis en réserve les bonnes terres agricoles qui se situaient en périphérie d'un fuseau (ce qui veut dire de chaque côté de ce fuseau). Donc, on était sur un couloir qui faisait entre 10 et 15 kilomètres.

Ces réserves foncières ont été au départ partiellement préfinancées par le concessionnaire pressenti, la SAPN, qui avait conventionné avec la SAFER de Haute-Normandie.

Dès que le tracé a été définitivement connu, la SAFER de Haute-Normandie, par le biais de son Conseil d'Administration, a donné une priorité absolue à la mise en réserve des terres foncières. Elle a commencé à aménager ces mêmes réserves foncières pour les situer le plus près possible du tracé et ce, évidemment, pour les rendre plus fongibles dans un périmètre de remembrement.

Je précise que presque tous les terrains qui ont été gelés par la SAFER de Haute-Normandie ne comportaient pas de bâti, et je rappelle qu'il s'agissait de très bonnes terres agricoles.

La SAPN ayant perdu sa concession, tout le travail de la SAFER a été fait sur ses fonds propres, ce qui n'a pas été sans créer des soucis de trésorerie.

Dès la désignation du nouveau concessionnaire, la société ALIS, une convention a été régularisée entre les deux organismes. Cette convention était absolument nécessaire pour que la SAFER puisse à nouveau être préfinancée.

Très vite, des discussions se sont engagées avec le monde agricole et des commissions intercommunales d'aménagement foncier, gérées par la Chambre d'Agriculture, se sont constituées. Ainsi, 10 périmètres de remembrement ont été mis en place. Ces mêmes commissions ont acté et demandé par un vote à bulletin secret un remembrement avec inclusion de l'emprise.

Dès lors, la SAFER de Haute-Normandie s'est évertuée, par des phénomènes d'échanges, à faire en sorte que les 876 hectares dont elle disposait puissent être tous situés à l'intérieur d'un périmètre de remembrement.

Vous observerez que les surfaces mises en réserve étaient supérieures à l'emprise, qui était de 650 hectares pour le territoire eurois, mais nous savions par expérience que pour réaliser un bon remembrement il fallait que les géomètres disposent de surfaces supérieures à l'emprise.

Parallèlement au travail des géomètres remembreur, la SAFER et la société ALIS ont réalisé une convention supplémentaire afin de répondre aux obligations qui incombaient au Maître d'ouvrage, notamment en termes de reboisements et d'aménagements hydrauliques. Ainsi, la SAFER a été missionnée de nouveau pour appréhender des terrains – si possible à très faible potentiel agronomique – afin d'effectuer des reboisements.

Il est important de préciser que le coefficient de reboisement retenu pour cet ouvrage était de 1 alors que dans d'autres secteurs, et notamment en Haute-Normandie et en périphérie rouennaise, nous avons connu des opérations avec des coefficients à hauteur de 3. Si tel avait été ce coefficient retenu, c'est au minimum 120 hectares supplémentaires qui auraient été prélevés sur le monde agricole.

Dans le cadre de ces remembrements, certaines problématiques ont été rapidement identifiées, notamment pour une dizaine d'exploitations. Il s'agissait pour la plupart d'entre elles de difficultés rencontrées du fait de la proximité de l'autoroute avec les sièges d'exploitation et ce, évidemment, plus particulièrement pour les exploitations agricoles orientées en polyculture/élevage.

Pour pallier ces difficultés, le Directeur départemental de l'Agriculture et de la Forêt de l'époque a constitué rapidement un comité de suivi, auquel participaient le géomètre en charge du remembrement, un représentant de la Chambre d'Agriculture, plusieurs représentants du syndicalisme agricole et des jeunes, un représentant du concessionnaire, et bien sûr la SAFER.

Vous pouvez voir sur cette diapositive, à partir d'un des périmètres qui était le n° 7 dans le secteur de la région de Thiberville, le travail qui a été réalisé. Chaque couleur représente une

exploitation, les stocks de la SAFER figurent en rouge et les cercles noirs représentent les corps de ferme des exploitants.

Sur la partie droite vous voyez, une fois l'ouvrage positionné, les exploitations réaménagées.

Ainsi, une réduction de 42 % a été réalisée si l'on raisonne uniquement en nombre de parcelles. Pour les agriculteurs, si la réflexion se fait en termes d'îlots d'exploitation (ce qui a tout son sens) on arrive à une réduction de 24 %.

Pour conclure sur cette présentation, quelques zones d'insatisfaction :

1. La première et non des moindres : ce remembrement a été réalisé en même temps que la construction de l'ouvrage. Heureusement, la SAFER disposait de réserves suffisantes, qui ont été mises immédiatement en convention d'occupation provisoire et précaire aux exploitants, auxquels on a immédiatement prélevé leurs terrains situés sous l'emprise pour que les travaux de terrassement commencent.
2. Il a été difficile pour les propriétaires et les exploitants agricoles de se projeter dans l'après-réalisation de l'ouvrage.

Cette technique concomitante de la construction du chantier avec le remembrement a fait que les travaux connexes n'ont pas été réalisés rapidement ; la preuve en est : 6 ans plus tard, il reste encore des ouvrages connexes qui ne sont pas réalisés.

A ce titre, des agriculteurs ont connu des soucis d'exploitation, avec des chemins non réalisés ou mal réalisés, des aménagements hydrauliques non finalisés, etc.

Il convient de prendre cette mesure de façon très importante, pour le monde agricole : le marché foncier sur ces 70 kilomètres linéaires a été quasiment gelé pendant une vingtaine d'années ; ainsi, les agriculteurs n'ont pas pu développer leur entreprise, puisqu'aucune perspective d'agrandissement, au moins à l'achat, ne leur était offerte, la priorité absolue étant mise sur les réserves foncières.

On peut également signaler un manque de réflexion collective de l'ensemble des collectivités territoriales, qu'elles soient communales ou communautés de communes, qui chacune dans son coin au moment de l'établissement du tracé, imaginait se constituer des réserves foncières le long de l'autoroute, puisque c'est un vecteur important, sans aucun projet précis d'utilisation et évidemment, encore moins sans délai de réalisation, ce qui n'a fait qu'amplifier les phénomènes de perturbations foncières.

Enfin, nous pouvons considérer que le bilan de restructuration des entreprises agricoles reste satisfaisant, grâce à cette concertation et au bon état d'esprit qui a régné tout au long du chantier. Pour la première fois en Haute-Normandie, cet ouvrage a été moins consommateur de foncier en kilomètres linéaires. En effet, pour les précédents projets nous étions sur des emprises voisines de 12 ha/km linéaire ; en ce qui concerne l'A28 l'emprise a été de 9,5 hectares.

Compte tenu du sujet qui nous intéresse ce soir, je tiens à rappeler ici devant vous – et ce sera ma conclusion – que la SAFER de Haute-Normandie commence à réaliser des réserves foncières seulement, et uniquement seulement, si l'ouvrage est avéré, et validé par l'ensemble des acteurs du territoire. S'il fallait dès maintenant anticiper des réserves pour compenser ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on voit aisément que par rapport aux tracés étudiés, nous serions amenés à geler quasiment le tiers du territoire agricole eurois.

Je vous remercie.

Marie-Françoise CORNIETI : Monsieur Patrick LINSALE, pour les pratiques de RFF en matière d'aménagement foncier, d'indemnisation et d'acquisition.

LES PRATIQUES DE RFF EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT FONCIER, D'INDEMNISATION ET D'ACQUISITION

Patrick LINSALE, Responsable de l'Action foncière à RFF : Bonsoir à tous, je voudrais assez rapidement – nous aurons l'occasion bien entendu d'en parler plusieurs fois – vous parler un peu des pratiques que RFF a développées depuis de très nombreuses années sur l'ensemble de ses projets ferroviaires.

Je passerai rapidement sur les outils règlementaires, c'est la loi, elle s'impose à tout le monde et bien entendu à RFF. Je voudrais tout de même vous rappeler que le Code rural, dans la déclaration d'utilité publique, imposera au Maître d'ouvrage de mettre en œuvre ces opérations d'aménagement foncier dont on vient de parler, dans des conditions qui peuvent être un peu identiques. Nous allons y revenir.

Je précise également que l'on a l'habitude d'entendre dans le Code rural « le Maître d'ouvrage va financer les opérations d'aménagements fonciers et de travaux connexes (au passage) », on oublie peut-être que dans la partie réglementaire de ce Code rural on impose à ce Maître d'ouvrage, si l'agriculteur le souhaite, des relocalisations ou des reconversions d'activité ; c'est parfaitement possible.

Enfin, l'article L. 112-3 est l'obligation faite au Maître d'ouvrage, préalablement à l'enquête d'utilité publique, de consulter officiellement l'ensemble des organismes agricoles qui auront à donner un avis sur le projet.

Le deuxième texte qui va jaloner ce projet également est le Code forestier.

Nous sommes dans des régions où la couverture forestière est assez importante. Le Code forestier impose des règles pour défricher les sols, et nous serons contraints – nous le ferons, bien entendu – d'obtenir ces autorisations de défrichement qui peuvent être assorties d'un certain nombre de compensations au cas par cas, dans certains secteurs (on en a déjà parlé tout à l'heure).

Enfin, et je l'ai gardé volontairement pour la fin parce que le Code de l'expropriation ne fait pas plaisir, je n'utiliserai plus ce terme ce soir d'ailleurs ; c'est un Code que nous utilisons très peu, moins de 5 % des emprises de nos projets ferroviaires depuis des dizaines d'années ont fait l'objet d'une procédure d'expropriation. La quasi-totalité des emprises sont acquises à l'amiable.

Néanmoins, ce Code de l'expropriation donne un certain nombre de garanties aux propriétaires, aux exploitants, ce qui est normal, leur permettant de se retrouver (c'est le Code qui le dit) « dans une situation identique » en termes de patrimoine, mais également en termes économiques. Il prend en compte tous les ayants-droit ; on parle des propriétaires, des exploitants. On peut utiliser le terme « occupant » aussi pour le bâti, dans certains cas.

Tous les ayants-droit sur ces parcelles, l'usufruitier, la servitude, l'ensemble des droits réels attachés aux parcelles, feront l'objet d'une prise en compte d'une indemnité ou d'une compensation, au cas par cas.

Je voudrais ajouter un mot sur les organismes socioéconomiques ; je pense à des coopératives par exemple, à des usines agroalimentaires entre autres. Dans certains cas, ils peuvent subir un préjudice lié à un prélèvement sur l'agriculture qui va réduire les zones de production. Le Maître d'ouvrage aura l'obligation, avec ces organismes, d'étudier les conditions d'une poursuite normale de leur activité.

Les outils règlementaires, c'est la loi ; je suis passé dessus volontairement rapidement car on les mettra en œuvre bien entendu, et en dehors de l'aménagement foncier, qui est, d'après ce que j'ai entendu cet après-midi et ce que j'entends encore ce soir, un outil important pour vous.

Néanmoins, on a le droit de faire mieux que la loi et on essaie toujours de faire mieux puisqu'elle ne règle pas tous les sujets.

J'ai entendu le représentant de l'Etat parler pour l'A28 de partenariat ; il est clair qu'une grande partie de notre emprise se déroulera sur les zones agricoles, il n'est pas question de faire un projet dans notre coin, il est surtout question d'associer au plus tôt et dès maintenant la profession agricole (au sens large du terme) à l'ensemble de nos études.

Les étapes à venir, en imaginant une poursuite du projet vers des études plus détaillées, vers une enquête d'utilité publique, nécessiteront des études plus spécifiques que celles que vous a montrées Corinne ROECKLIN tout à l'heure.

Nous demanderons – la légitimité étant bien entendu la Chambre d'Agriculture, mais la SAFER est souvent présente, l'Office National des Forêts, l'INAO, en fonction des besoins – à l'ensemble des professionnels, non seulement de participer, mais de faire eux-mêmes des études d'approfondissement, des études d'insertion du projet, pour nous permettre de faire un certain nombre de choix le moment de venu et pour permettre à nos partenaires ou à l'Etat de faire des choix sur les tracés à venir.

Ces études spécifiques font l'objet d'une convention très simple. Avec les Chambres d'Agriculture, en règle générale, c'est plus simple d'un point de vue juridique et d'un point de vue comptable. On peut peut-être inventer d'autres choses, mais c'est simplement : « je vous confie une étude et je vous rémunère pour la faire, comme j'aurais rémunéré n'importe quel bureau d'étude ». Il me semble que la Chambre d'Agriculture est la plus appropriée pour mener ces études. On parle aussi de Conventions de partenariat (si on les appelle comme cela, ce n'est pas par hasard).

Les études nous permettront de faire des choix qui déboucheront sur des études d'impacts, au sens large du terme.

Concernant les impacts sur l'agriculture : qu'est-ce que le prélèvement ? Que sont les effets de coupure ? Comment peut-on y remédier ? On ne peut pas décider tout seul, faire cela tout seul ; on ne peut pas travailler sur le terrain tout seul.

Nous allons proposer à la « profession agricole » : Chambres, Syndicats – c'est à voir en fonction de ce que vous souhaitez, en fonction des départements éventuellement – une Convention de partenariat à l'intérieur de laquelle on va s'engager ensemble dans une politique d'information, une politique de communication, une politique de négociation.

Tout à l'heure, la SAFER nous a présenté une Commission spéciale (je crois l'avoir entendu) destinée à traiter les problèmes particuliers ; nous allons tout simplement vous demander, à vous, les professionnels, de nous aider à mener des expertises sur des impacts particuliers qui pourraient survenir sur des propriétés ou sur des exploitations.

Comme dans tous les projets, il y a aussi des accords techniques et indemnitaires sur les conditions de maîtrise des sols de vos terrains. Je dis « maîtrise des sols » au sens large du terme.

Nous l'avons vu tout à l'heure, il y aura un moment pour l'environnement et l'écologie, des investigations à faire sur vos propriétés ; il faut savoir comment on les fera, dans quelles conditions techniques, dans quelles conditions financières.

Nous aurons peut-être aussi à occuper vos terrains, peut-être temporairement, pendant les phases travaux, pour les phases d'archéologie préventive. C'est souvent le cas.

Toute la phase d'acquisition des biens nécessaires à l'emprise nécessite un cadre, un canevas, des accords entre nous, pour faciliter et bien sûr prendre en compte l'ensemble des impacts.

RFF a mené ces dernières années de très nombreux projets, des linéaires importants, la LGV Est, 500 km ; la LGV Rhin-Rhône, ce seront 250 km ; et il y en a de très nombreuses dans les cartons. Nous n'avons pas l'intention de continuer à fonctionner au cas par cas, projet par projet.

Nous nous sommes rapprochés de la profession agricole, au niveau national cette fois-ci : la Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles et l'Association Permanente des Chambres d'Agriculture, pour essayer de définir des cadres nationaux à notre activité, des cadres nationaux à nos interventions. Nous les déclinerons en local. Chaque projet a ses spécificités, il sera nécessaire de les décliner en local avec vous pour en extraire des règles spécifiques à votre projet, à votre environnement, à votre travail et à votre vie.

On a beaucoup parlé de réserves foncières, c'est un des outils conventionnels, très utile – on n'a pas l'obligation légale. RFF n'est pas maître du jeu ; nous devons prendre la décision de mener ensemble une politique de réserves foncières dans le cadre de ce partenariat, dans le cadre des études spécifiques.

On n'est pas obligé de décider la même chose sur la totalité du tracé, on a le droit au cas par cas de mettre en œuvre des stratégies différentes ; néanmoins, les maîtres d'ouvrage d'infrastructures linéaires (comme nous le sommes) sont toujours très favorables à une bonne politique de réserves foncières.

Je suis très satisfait d'avoir entendu, Monsieur le Président de la SAFER, des termes qui me laissent penser que l'on a été attentif à la qualité de la réserve foncière ; on n'a pas fait forcément de la réserve foncière pour en faire. Quand je lis : « *Des réserves foncières proches du tracé pour les intégrer facilement dans les périmètres d'aménagement foncier, des réserves sans bâti, des réserves de bonne qualité agricole* », oui, dans ces conditions, la réserve foncière est un très bel outil et nous sommes forcément partenaires de cette mise en œuvre.

Différentes solutions sont possibles, en fonction des financements disponibles, en fonction du moment où l'on décide de la mettre en œuvre, trop tôt c'est trop tôt : sur 10 kilomètres de large, le marché immobilier pourrait en souffrir. Nous déciderons ensemble du moment opportun, en fonction de la pression foncière et des disponibilités. Mais, si vous le souhaitez, nous mettrons en œuvre cette politique de réserve foncière destinée à réduire le prélèvement.

Je rappelle que l'on n'a pas d'obligation de nous vendre les terrains dans ce cas-là. Cela veut dire que l'on profite des opportunités, des personnes qui souhaitent, pour des raisons qui leur appartiennent, céder ces terrains au maître d'ouvrage par l'intermédiaire de la SAFER dans tous les cas de figure.

Nous reparlerons du montage technique et financier avec la SAFER. Plusieurs cas sont possibles. Nous avons l'exemple voisin de Bretagne - Pays de la Loire, pour le prolongement de la LGV du Mans vers Rennes, où les collectivités, les partenaires financiers, ont dès le début avancé au Maître d'ouvrage le capital permettant d'acquérir immédiatement ces biens.

D'autres solutions sont possibles : demander à la SAFER de recourir à emprunt (même si ce n'est pas tellement le moment) et le Maître d'ouvrage prend en charge les frais financiers, les frais de gestion. La SAFER connaît parfaitement bien ces montages, nous les pratiquons très souvent avec elle sur l'ensemble du territoire national.

Malgré tous ces efforts de partenariats, de réserves foncières, d'aménagements fonciers, il peut subsister occasionnellement (cela arrive, sur tous les projets on ne peut pas dire qu'il n'y en a pas) des préjudices résiduels. Je pense à des effets de coupures pas bien compensés par un aménagement foncier, parce qu'on a un parcellaire morcelé, parce qu'en termes d'environnement on a de la forêt, quelques ruisseaux, c'est difficile ; des préjudices résiduels après aménagement foncier.

Ces préjudices résiduels, dans tous les cas de figure, font l'objet d'une analyse spécifique et on revient à cette fameuse Convention de partenariat qui, également, prévoit des études spécifiques, des expertises menées par vos professionnels agricoles, pour nous aider à mesurer les impacts résiduels et trouver des solutions compensatoires puisque là, on a mis en œuvre tout le panel réglementaire, tout le panel conventionnel habituel, et il y a peut-être quelque chose de spécifique vous concernant à trouver. Nous serons présents pour mettre en œuvre ces mesures spécifiques compensatoires, pour que vous retrouviez un outil de travail pour ceux qui le souhaitent, et du patrimoine pour les propriétaires, en parfait état si possible ; amélioré, ce serait parfait.

Merci de votre attention.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Monsieur Daniel GÉNISSEL, Président de la Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie, votre réaction si vous voulez bien.

RÉACTIONS

Daniel GÉNISSEL, Président de la Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie : Au niveau de la Chambre Régionale d'Agriculture de Normandie, on s'est naturellement préoccupé de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, ce projet étant a priori complémentaire du développement Paris Axe Seine. On le qualifie souvent de colonne vertébrale, il permettra en matière de communication et de transports, de désenclaver pour le moins, donc d'améliorer la circulation actuelle. Ce projet nous a préoccupés, évidemment à un niveau normand. On le voit au niveau des tracés et des destinations, ce sont pour le moins quatre départements sur les cinq qui soit sont directement concernés, soit ont un intérêt, ou un préjudice à subir.

Nous nous sommes évidemment posé la question dans nos infrastructures de concertation et de discussion. A l'occasion de nos sessions, nous avons invité notamment Antoine RUFENACHT, pour nous assurer que cette idée de Paris Axe Seine, ce développement proposé, n'était pas une lubie d'un politique, d'aménageurs, etc., mais pouvait véritablement, pour notre région, apporter un plus en matière de développement économique, de pérennité de notre activité. Ceci, au-delà de l'amélioration qu'une ligne nouvelle pouvait apporter aux temps de trajet, qui actuellement ne sont pas des meilleurs et beaucoup plus qu'aux temps de trajet, d'ailleurs, aux problématiques de ponctualité et de fiabilité de ce qui existe.

Les agriculteurs que nous sommes peuvent être utilisateurs, comme tout un chacun, sans plus. Nous travaillons en général sur place, là où nous habitons. Nous ne sommes pas les plus grands utilisateurs de transport, évidemment.

Ceci étant, les agriculteurs ne sont pas sur un nuage, nous travaillons avec des entreprises, pour nos approvisionnements comme pour la valorisation de nos produits et celles-ci, pour s'installer et travailler en Normandie, doivent avoir de bonnes relations ou de bonnes liaisons avec la métropole, avec l'ensemble de la France, et plus largement maintenant avec l'Europe et au-delà. Donc, évidemment là aussi, probablement, un certain nombre d'intérêts économiques pouvaient se présenter.

Comme tout un chacun, en matière sociale, nous sommes conscients que toute région, pour maintenir son développement, ses emplois, se doit d'avoir une certaine attractivité, une certaine praticité, et une ligne nouvelle de ce genre peut probablement apporter des réponses.

Le souci en agriculture, c'est qu'évidemment, on sait que lorsqu'une ligne nouvelle est réalisée, c'est sur des terrains principalement agricoles. A été cité le chiffre de 60-70 % du passage qui se fait sur des terres agricoles, c'est bien sûr de la capacité de production de l'agriculture qui se réduit, et au-delà de la stricte utilisation des surfaces, toute une série de perturbations existe.

Avant que le projet ne se mette en place, une fois que vous avez mis sur une carte des flèches, un projet, une sorte de scénario qui pourrait passer par ici, qui pourrait passer par là, naturellement tous les agriculteurs qui voient ces cartes se disent : « Cela viendra peut-être passer chez moi, que vais-je devenir ? Ai-je encore des projets à réaliser ? Cela ne va-t-il pas compromettre tout ce que j'ai prévu de faire, ou tout ce que je vais avoir à faire ? ». Donc, c'est déjà une première problématique qui se pose chez beaucoup d'agriculteurs qui risquent d'être concernés par le sujet.

Notre logique est qu'il faut que cela utilise le moins de terres possible. S'il pouvait y avoir des solutions pour que ce soit en souterrain ou sur pylônes, sur la totalité, cela nous arrangerait bien, on dirait « vous pouvez passer où vous voulez », mais en général c'est difficilement faisable.

Il faut malgré tout penser à certains endroits. J'imagine que mon collègue d'Île-de-France saura le dire, il ne reste plus beaucoup de passages, tout du moins leur valeur fait qu'il faut trouver les solutions adéquates.

C'est véritablement le souci fort important que nous avons au niveau agricole.

Par ailleurs, dans le cadre de ces projets, un certain nombre de problématiques se superposent. Cela a été cité, on a beaucoup parlé d'études sur l'environnement, du fait que cela pouvait perturber ceci ou cela, et : « faudrait-il par endroits compenser les perturbations qu'il y aurait en matière de dégradations ou d'impacts sur l'environnement ? ».

On entend dire que ces corrections d'impacts ou ces compensations sur des zones spécifiques avec des intérêts naturels ou écologiques, comme l'expriment les environnementalistes, peuvent aller jusqu'à une compensation de coefficient 10. Cela signifie que cela pourrait, si l'on dégradait un endroit jugé d'une grande qualité écologique, de notre point de vue, sanctuariser 10 hectares de surfaces agricoles. Donc, ce ne seraient plus éventuellement 1.500 ou 1.000 hectares concernant le tracé qui pourraient être touchés, mais beaucoup plus, par ces aspects. Là, ce n'est plus possible, à une époque où l'on nous dit « attention, le monde aura faim, l'agriculture devra nourrir une planète dont les besoins augmentent, il faut pouvoir apporter en matière de matériaux de nouvelles technologies vertes, un certain nombre de matières premières ; également, participer au bouquet énergétique » ; c'est évidemment incompatible avec le fait d'affaiblir toute capacité au niveau agricole.

Donc, une grande vigilance. De notre point de vue c'est l'élément le plus important, sur une économie en matière d'utilisation foncière sur le sujet : trouver toutes les autres solutions et ne pas pouvoir accepter de compensations environnementales, car l'agriculture, l'alimentation, ce à quoi cela sert pour demain, est largement aussi important que les problématiques environnementales.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci beaucoup. Monsieur Christophe HILLAIRET, Président de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île-de-France.

Christophe HILLAIRET, Président de la Chambre Interdépartementale d'Agriculture d'Île-de-France : Bonsoir à tous, je pense que je vais être un peu détonnant, parce qu'en Île-de-France – je vais réexpliquer le contexte – la position de la profession est un « non », mais, je vais dire pourquoi ensuite.

Je vais m'attarder sur un aspect qui me semble essentiel : on évoque depuis le début de cette séance comme un fait acquis l'utilité de cette ligne, qui est complètement avérée. Je me demande si elle est réellement nécessaire et s'il est réellement légitime de construire cette ligne-là.

(Applaudissements soutenus.)

Je voulais revenir sur le contexte francilien qui est un peu différent peut-être des espaces normands que je connais moins. Le contexte francilien est extrêmement compliqué puisque vous savez qu'il y a le projet du Grand Paris, ce n'est pas uniquement l'Axe Seine. Un bon nombre de projets sont en cours, malheureusement, sur le territoire agricole francilien, dont certains qui sont menés aussi par RFF – j'y reviendrai un peu plus loin.

C'est un aspect pour nous essentiel, l'économie de l'espace n'existe plus. On a entendu nos gouvernants parler de cette économie de l'espace agricole qui était une nécessité, je le ré-évoque sans arrêt mais plus on parle d'économie de l'espace, plus on en consomme, et pour moi c'est absolument dramatique.

Qu'est le contexte francilien actuellement ?

C'est cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie, c'est aussi un TGV qui est prévu pour descendre vers Clermont-Ferrand (le POCL, qui est aussi en débat public), une liaison TGV qui s'appelle « Roissy-Picardie », des emprises sur le Plateau de Saclay pour développer le Grand Paris, le Triangle de Gonesse qui est en route, l'autoroute A104, et – je l'avais oublié et l'ai rajouté en dernier recours – le Grand 8 parisien qui atteint le métro automatique qui va boucler tout autour de Paris.

Tout cela, ce sont des emprises foncières considérables pour le secteur agricole puisque bien sûr, en secteur urbain cela coûte beaucoup moins cher de passer sur des terres agricoles que de passer en sous-terrain, sous de l'urbanisation.

Donc, souvent on est la variable d'ajustement, et le territoire le moins cher pour passer.

(Applaudissements.)

Ensuite, la question qui peut se poser est : pour le monde agricole, quel est l'intérêt de ce type d'ouvrage ?

Sincèrement, on a eu beau tordre le dossier, en tout cas sur mon territoire, je n'en vois absolument aucun. Fret, pas fret ? Sur notre territoire il y a la Seine, qui est un très bel outil de transport, en tout cas pour nos denrées alimentaires et nos céréales, qui fonctionne très bien. Je ne vois pas l'utilité d'un transport supplémentaire, en tout cas par train, sur des territoires comme les nôtres.

Après, on va nous exposer que le transport de voyageurs peut être nécessaire. Le transport de voyageurs en Île-de-France m'inquiète beaucoup car plus on transporte de gens dans la grande périphérie parisienne, plus on a aussi de l'urbanisation, et donc un impact indirect de

ces ouvrages de transport, les gens s'écartant de plus en plus de l'agglomération parisienne pour vivre dans nos campagnes. C'est donc un impact foncier indirect, à terme.

Il faut savoir que la règle en Île-de-France sur ces espaces environnementaux est plutôt la compensation de 1 pour 5, donc vous imaginez, quand en plus les territoires s'amenuisent, ont du mal à fonctionner ! Je vais m'exprimer ensuite à ce sujet parce qu'aujourd'hui en Île-de-France, on se demande si demain on pourra conserver des coopératives ; on n'a plus de laiteries, il reste 23 producteurs laitiers. Plus on découpe par des infrastructures linéaires ce territoire-là, plus on a du mal à faire fonctionner cette économie agricole. Cela devient dramatique, vu le nombre d'autoroutes et de lignes ferroviaires, qu'elles soient à grande vitesse ou à basse vitesse. Cela devient extrêmement compliqué.

Les politiques reviennent vers nous en nous disant de faire fonctionner ce territoire agricole, mais à un moment donné on ne sait plus faire. Même les organismes amont et aval de l'agriculture que sont les concessionnaires, les coopératives, les laiteries, les abattoirs, fuient notre région parce qu'on n'arrive plus à faire fonctionner ces territoires-là.

Nous avons encore la chance d'avoir sur le Mantois un territoire qui reste cohérent, quasiment inviolé jusqu'à maintenant ; ce que nous souhaitons, c'est qu'il ne soit pas touché ! Quand je m'exprimais au départ en disant que c'est un « non », c'est un « non » ferme, mais si vous voulez faire passer une ligne, utilisez les ouvrages déjà existants !

(Applaudissements soutenus.)

Cela coûte certainement beaucoup plus cher.

On a aujourd'hui l'autoroute A13, on a une ligne qui passe en fond de Vallée de Seine. C'est certainement très compliqué, très coûteux, mais quand on veut, on peut.

Par exemple, pour sortir de Paris, le projet prévoit bien de passer en sous-terrain, donc quand on ne veut pas impacter l'urbanisation on est capable de faire des ouvrages pour y parvenir. Je pense que si l'on voulait ne pas impacter l'agriculture, on serait en capacité, peut-être avec des ouvrages coûteux, d'utiliser les ouvrages existants en les recalibrant.

Actuellement, trois projets RFF sont menés sur mon secteur. J'ai le sentiment que les caisses de l'Etat sont exsangues actuellement, qu'il va être très difficile de sortir ces trois projets. Au lieu de faire trois projets très impactants pour les secteurs agricoles, que l'on n'en fasse qu'un mais correctement, en utilisant les tracés existants.

(Applaudissements soutenus.)

LE DÉBAT AVEC LA SALLE

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous propose maintenant de passer au débat proprement dit.

Pour avoir la parole, il faut lever la main et une hôtesse vous donnera un micro. Levez-vous s'il vous plaît pour prendre la parole car vos interventions sont filmées et il faut donc que l'on puisse identifier qui parle. Merci également de donner votre nom et de préciser l'association ou l'entité au nom de laquelle vous vous exprimez.

Dans un premier temps, nous prendrons les personnes qui ont des questions à poser ; ensuite, il y aura le temps des prises de position. Ceci, parce que nous vous demandons d'exposer vos questions dans l'espace d'une minute et de respecter ces temps de parole parce que vous êtes très nombreux et nous voudrions donner la parole au maximum de personnes.

Nous commencerons donc par des questions, puis nous passerons aux prises de positions et là, il sera possible d'avoir trois minutes pour s'exprimer.

Si des personnes veulent poser des questions par écrit, elles remettent leur document aux hôtesse. Précisez votre adresse, électronique ou postale, pour qu'une réponse vous soit apportée.

Je vous propose de commencer. Qui veut prendre la parole ?

Jean-Charles JUILLARD : Vous avez évoqué une gare à Montaure, vous parlez d'emprises au sol mais ces emprises sont fausses, comme l'a dit le précédent interlocuteur, elles sont doublées d'une urbanisation à outrance. Partout où le train passera... Les fuseaux dessinés sur vos cartes le montrent, les fuseaux colorés évoquent bien évidemment le drainage des populations, et l'implantation de populations nouvelles qui vont venir coloniser ces régions, c'est une évidence.

Ne parlez pas de venir indemniser les agriculteurs, dans 10 ans ils ne seront plus là. Je ne suis pas agriculteur, je n'appartiens pas au monde rural ; j'appartiens à une région que j'aime.

Aujourd'hui, vous avez évoqué la possibilité d'une gare à Montaure...

Marie-Françoise CORNIETI : Votre question, Monsieur ? Excusez-moi, je vous le rappelle, c'est juste une question de méthodologie.

Jean-Charles JUILLARD : Cette gare de Montaure, dans un tracé qui d'ores et déjà vous est cher, est déjà définie ; quelle urbanisation va-telle entraîner ? Quelle balafre représente-t-elle en termes écologiques ? C'est-à-dire : brassage génétique des populations du gibier et de toute autre faune. Quel est l'impact sur la Forêt de Bord qui ne respire plus, qui est asphyxiée du côté de Rouen ? C'est la seule issue, la seule bouffée, à un endroit qui devrait être sanctuarisé ! Comment peut-on faire passer un tracé dans la boucle de Montaure ? Je vous pose la question.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. RFF, pour une réponse.

Jean-Damien PONCET, Chef de la mission LNPN à RFF : La gare que vous évoquez est une des rares gares nouvelles du projet, qui n'est pas complètement arrêtée puisqu'elle correspond au scénario AB qui a été produit en cours de débat, pour tenter de rapprocher les parties prenantes qui s'étaient exprimées, les unes pour le A et les autres pour le B.

Ce scénario AB est inspiré du scénario B, mais amélioré du point de vue notamment de la réduction du nombre de vallées traversées, et donc du point de vue environnemental il se révèle préférable.

Concernant la Forêt de Bord, vous faites état d'un effet de coupure qu'il convient en effet d'examiner, mais il faut savoir que les autres tracés passaient dans la forêt et non pas en limite, et le tracé A prévoyait la réalisation d'un triangle ferroviaire important dans la forêt elle-même.

Ce scénario n'est pas décidé et autant on a pensé que l'on pourrait peut-être sortir avec une décision sur ce scénario avant la fin du débat public, autant aujourd'hui cette perspective me paraît un peu compromise. On voit bien que l'on va devoir poursuivre des études à ce sujet.

Donc, il y a les aspects environnementaux que vous avez cités, et aussi les aspects développement.

J'insiste pour dire que d'abord, c'est une des rares gares en dehors des milieux urbains, et effectivement tout le projet a été conçu de façon à desservir les gares de centre-ville. Par conséquent, dans le cas général il n'est pas question de développement urbain autour des gares...

Un intervenant : C'est inévitable !

Jean-Damien PONCET : Autour des gares de centre-ville il est certain que le fait de disposer de meilleures liaisons avec Paris peut redonner un nouveau souffle de développement aux villes concernées. Là, on touche à la question du développement des villes en général, cette question est tout à fait importante du point de vue de la consommation d'espace, je ne le conteste pas.

La gare dont vous parlez est une alternative correspondant au tracé AB, à une autre solution qui aurait été celle du scénario B ou du scénario A, qui était également une gare nouvelle hors du centre-ville et également une gare nouvelle en terrain non urbanisé. Donc, je crois qu'il ne faut pas stigmatiser le scénario AB par rapport aux autres scénarios, sur cet aspect-là.

Je ne dis pas que le problème n'existe pas, mais qu'il existe un peu de la même façon pour tous les scénarios.

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle que les personnes qui regardent cette réunion par Internet peuvent poser des questions, par Internet.

David MESAS, Agriculteur, région de Bernay : Bonsoir, je suis arrivé en retard mais il me semble que l'on n'a pas vu d'images de tracés, ce soir. Cela me surprend.

Je remercie le monsieur d'être venu d'Île-de-France, c'est au moins quelqu'un de bien accroché. Je vous remercie d'avoir dit ce que vous avez dit, sur le « non ».

Dans notre région c'est un peu pareil, on vient de subir l'A28, on a subi une déviation ; on ne veut pas voir Réseau Ferré de France.

Vous parlez de rénovation. A Bernay, vous nous avez cité un tracé, peut-être une étude, qui va sortir, sur la rénovation éventuelle entre Evreux et Bernay (si je ne me trompe pas), une éventuelle rénovation de ligne sur le tracé existant. C'est parti à la trappe.

Monsieur, je vous rassure, cela a été fait entre Bernay et Lisieux en 1995, et entre Mézidon et Caen en 1996, donc aujourd'hui on est capable de le faire. Pourquoi ne le ferait-on pas entre Evreux et Bernay, déjà, voire peut-être ailleurs ? Merci.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci d'avoir respecté le temps de parole.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Je précise que la Commission Nationale du Débat Public a décidé une expertise complémentaire pour voir les gains qui pourraient être réalisés par une modernisation de la ligne existante. Les résultats de cette expertise seront connus d'ici une dizaine de jours et mis en discussion lors d'une réunion le 23 janvier, à Rouen.

C'est un projet alternatif au projet présenté par RFF et qui ne présentera pas exactement les mêmes fonctionnalités.

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle que pour les prises de position en trois minutes, il vaut mieux attendre un petit peu.

Jérôme BOURLET, Conseiller Régional Europe Ecologie : Bonjour. Je vous remercie d'avoir rappelé la date du 23 janvier puisque cette étude complémentaire est à la demande du Groupe Europe Ecologie.

J'ai plusieurs questions concernant les impacts environnementaux.

La première est assez simple : on est en train d'effectuer le Schéma régional de cohérence écologique et la mise en place de la Trame verte et bleue, et on s'aperçoit que les deux régions françaises les plus segmentarisées sont le Nord-Pas-de-Calais et la Haute-Normandie. J'aimerais donc savoir comment vous allez faire concernant les compensations, sachant que sur notre territoire on a déjà de nombreuses installations et de nombreuses infrastructures qui sont en train d'être mises en place. A un moment on peut compenser, on peut compenser...

Je peux prendre mon autre casquette en tant que Président de la COMITER Seine-Aval. Concernant les zones humides, à un moment cela va être difficile de les trouver quelque part. Je veux bien croire que l'on puisse toujours plus compenser, mais qu'on me donne le mécanisme !

Jean-Damien PONCET : Avant de parler de la compensation, je voudrais revenir à ce qui a été suggéré deux fois déjà concernant la possibilité ou non de se coller sur les tracés et les voies existantes, en faisant une petite incidente. Vous avez abordé la question de la fragmentation, du point de vue de la Trame verte et bleue la même question peut se poser ; c'est ce qu'a dit Monsieur HILLAIRET au sujet de la fragmentation de l'espace agricole.

En ce qui concerne l'espace agricole, je conçois bien que la région Île-de-France soit extrêmement fragmentée, des régions le sont moins, ce n'est pas parce qu'elles le sont moins qu'il faut les fragmenter plus, mais je veux dire par là qu'il y a un équilibre à trouver au moment où l'on réalise un projet. Dans la mesure où ce projet aurait été déclaré opportun au stade du débat public, puis aurait été déclaré d'utilité publique au stade de l'enquête d'utilité publique, la manière dont on va le réaliser dépend du degré d'aménagement préexistant du territoire.

Effectivement, en Île-de-France on fait du tunnel, cela coûte 100 millions d'euros au kilomètre. Si vous faites un calcul rapporté à ce que l'on a dit sur la largeur moyenne d'un tracé aérien, cela veut dire que l'on part de l'estimation que le mètre carré de terrain vaut plus de 1.000 euros. En région parisienne les terrains sont évidemment très construits.

Donc, le tunnel est une possibilité pour éviter certains enjeux mais il y a là aussi un équilibre à trouver. Si l'on veut éviter tous les enjeux en faisant du tunnel, on fait du tunnel tout le long et cela veut dire que l'on ne fait pas le projet. Des solutions sont accessibles, d'autres ne le sont pas car si l'on veut les retenir, le projet n'existe plus. La difficulté de notre exercice est précisément de trouver l'équilibre en question.

Concernant le fait de suivre ou de se jumeler, il y a plusieurs cas. En ce qui concerne les voies ferrées, la section Evreux-Bernay a été évoquée, en effet l'itinéraire a été modernisé entre Evreux et Caen, peut-être même entre Mantes et Cherbourg, plus exactement, en 95-96. A cette époque-là, ont été mises à 200 km/h toutes les sections qui pouvaient l'être.

Cette réunion est une réunion thématique avec un sujet précis et vous vous êtes étonné de ne pas voir les tracés, en effet les tracés ont été présentés 20 fois déjà dans des réunions dites locales et ce soir, la Commission ne nous a pas demandé de le faire.

Dans les réunions locales, nous avions des diapositives qui permettaient de montrer les sections sur lesquelles la voie aujourd'hui est à 140 ou à 160, les sections sur lesquelles elle a pu être portée à 200.

Celles qui n'ont pas été aménagées en 95 ou 96 pour être portées à 200, c'est parce qu'on ne peut pas le faire... Non, on ne peut pas le faire ! A fortiori, on ne peut pas le faire pour aménager à 250.

Il faut bien voir que le projet dont nous parlons aujourd'hui – cela a été présenté aussi en détail dans les réunions locales – vise un objectif de capacité, et un objectif de temps de parcours, les deux objectifs se complétant.

Les temps de parcours qui ont été définis dans le cadre de ce projet-là (qui lui-même sous-tend un projet d'aménagement de l'Axe Seine) : pour Caen en 1 h ¼ ou pour Le Havre en 1 h ¼ également, supposent que l'on dépasse assez largement les 200 km/h. Donc, on fait des lignes à 250.

Une ligne à 250 qui prétendrait suivre une ligne à 140, c'est complètement fictif. Ce serait complètement artificiel ; cela poserait même des problèmes tout à fait importants parce que cela ferait deux emprises avec des pentes et des courbes très différentes entre lesquelles se trouverait un délaissé important, et qui se trouveraient dans les secteurs environnementaux les plus riches puisque, historiquement, les voies ferrées et les ouvrages en général passaient allègrement dans des zones humides, dans les vallées, etc. – ce qu'on ne peut plus faire aujourd'hui.

Donc, le jumelage avec les lignes existantes est très difficile à faire la plupart du temps.

Il y a des endroits où il est possible de le faire, vraisemblablement, et dans ces cas-là nous ne manquerons pas de le faire. En Île-de-France par exemple, on a deux scénarios entre le secteur Confluence et Mantes ; l'un passe dans la boucle de Chanteloup et l'autre suit la ligne qui passe par Les Mureaux. S'il est possible de suivre cette ligne et d'éviter un effet de coupure supplémentaire, soyez assurés que nous le ferons.

Dans certains cas, y compris en Normandie, on peut se jumeler avec des ouvrages routiers mais là, c'est un peu comme ce que je disais sur la question du jumelage avec les voies ferroviaires : les caractéristiques de pentes, de courbes, etc., sont tellement différentes entre le projet de voie ferrée et le tracé autoroutier que le jumelage peut être tout à fait efficace comme solution quand il est conçu dès le départ et on réalise le premier ouvrage en prévoyant un jumelage ultérieur. C'est ce qui a été fait sur l'A5, par exemple, mais dans la plupart des cas ce n'est pas efficace du tout : cela fait bien plus d'espace foncier consommé, un effet de coupure du point de vue environnemental qui est peut-être en effet un peu meilleur, mais du point de vue agricole je crois qu'il y a beaucoup de doutes à avoir sur la performance de ce type de solution.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous avons une question posée par Internet.

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : C'est une question qui vient du Centre Régional de la Propriété Forestière de Normandie : *« Compte tenu de la destruction inévitable d'espaces forestiers pour réaliser le projet LNPN, la spécificité de la gestion des forêts, qui doit être multifonctionnelle et pensée sur le long terme, doit être spécifiquement prise en compte. Comment et selon quel calendrier la concertation avec les organisations de la forêt privée sera-t-elle menée ? Qui organise cette concertation et dans quel cadre juridique ? Quel sera le Maître d'ouvrage du projet, interlocuteur principal des concertations ? ».*

Marie-Françoise CORNIETI : Qui peut répondre ? Madame ROECKLIN.

Corinne ROECKLIN : La prise en compte de l'enjeu forestier a été faite au même titre que les autres composantes de l'environnement, avec notamment l'identification des massifs forestiers et l'identification de ceux qui bénéficient de protection au titre de la forêt. Mais

bien sûr, dans la poursuite des études, comme pour tous les autres sujets, on rentrera dans un niveau de détail supplémentaire également pour la composante forestière.

Quand ? C'est la poursuite des études, donc à l'issue du débat si la poursuite des études est décidée, on entrera dans un processus d'études, jusqu'à l'enquête publique. C'est au cours de toute cette période, qui dure plusieurs années, que l'on rentrera dans le détail de chaque composante environnementale.

Quelle concertation ? On vous exposera tout à l'heure quels principes elle suivra mais ce sera en concertation avec les représentants forestiers et notamment le CRPF.

Quant au Maître d'ouvrage, c'est RFF jusqu'à preuve du contraire.

François FIHUE, Président de la Chambre d'Agriculture de la Seine-Maritime : Bonsoir, dans les scénarios que vous avez imaginés, y en a-t-il au moins un où vous n'abordez pas la question de la double-peine foncière, à savoir la compensation environnementale ?

Cela vous semble-t-il possible de gérer un projet comme celui-là sans compensation environnementale ? Cela nous éviterait des emprises supplémentaires.

(Applaudissements.)

Damien PONCET : C'est une excellente question, je vous remercie de la poser parce que ce sujet est délicat à aborder. Certains ont dit dans les cahiers d'acteurs qu'après tout il existe une compensation pour les enjeux environnementaux et qu'il faudrait qu'il y en ait aussi pour les enjeux agricoles. On comprend que certaines personnes puissent raisonner comme cela.

Mais, le fait est qu'en effet, aujourd'hui, les richesses naturelles, les espèces protégées, etc., font l'objet d'une réglementation plus qu'abondante, et probablement tout à fait pertinente, qui prévoit que quand on fait disparaître des habitats, quand on touche à des espaces naturels de valeur, on doit trouver des compensations. Comme vous venez de le dire, cela a été exprimé plusieurs fois, le coefficient de 1 pour 1 a été cité une fois ; 1 pour 5, on l'a entendu, en Île-de-France.

Finalement, vous suggérez d'éviter de toucher les espaces qui donnent lieu à des compensations très importantes. Est-ce cela ?... Non ? Alors je crois que je n'ai pas compris la question.

François FIHUE : Non, il ne s'agit pas de ne pas toucher des espaces, on ne va pas modifier un tracé, on ne va pas faire une verrue spécifique parce qu'il y a une pâquerette !

L'enjeu est que l'agriculture n'ait pas à payer la double-peine, à savoir l'emprise existante, sur un projet qui peut être d'intérêt public, et en plus apporter les surfaces nécessaires à une compensation environnementale qui, elle, n'est pas toujours avérée.

Si vous voulez des détails – mais j'en ai déjà donné dans des réunions précédentes – l'agriculture a déjà payé la réserve naturelle qui était la compensation de Port 2000 ; on va payer le classement des boucles de la Seine avec l'arasement des boucles de la Seine ; et on va payer des emprises supplémentaires sur des compensations environnementales parce qu'il y a une pâquerette : cela, ce n'est pas acceptable !

(Applaudissements.)

Damien PONCET : D'accord. Je vais passer la parole à Corinne ROECKLIN qui va faire simplement état du droit et vous expliquer un peu plus précisément comment cela se passe. Ce ne sont pas des choses que RFF décide.

Corinne ROECKLIN : Le principe pour dessiner le projet est bien d'éviter les enjeux, et notamment, puisque l'on parle là de compensation écologique, d'éviter les enjeux écologiques qui ouvrent la compensation.

Je vous ai parlé des zones humides, globalement la compensation c'est les zones humides, et les espèces protégées. Donc, si l'on arrive à éviter un maximum de zones humides et de secteurs où il y a des espèces protégées, de fait, la compensation se réduira également.

Par contre, étant donné le linéaire du projet, je vous garantis que le « zéro compensation » ne sera pas possible, il y en aura un petit peu. Mais, si l'on construit un bon projet qui préserve ces deux éléments : espèces protégées et zones humides, la compensation sera réduite au minimum.

Thierry JEAN, Agriculteur, Plateau du Mantois : Je suis content que l'on parle des emprises, mais nous, sur le plateau du Mantois, ce sont deux lignes, une en vallée de Seine et une sur le plateau, c'est-à-dire que nous, c'est quatre fois !

(Applaudissements.)

Damien PONCET : Juste une précision ; je n'ai pas l'impression que la situation soit différente. J'aurais bien voulu que la région de Mantes soit la seule concernée par cette question, mais c'est pareil partout. Sur Mantes, on prévoit un élargissement de la ligne existante pour accéder à la gare de Mantes, et par ailleurs un contournement, mais il s'agit bien d'un élargissement de la voie existante qui là, ne concerne que très marginalement les terrains agricoles. Par exemple, cela concerne plus la rive de Seine.

Thierry JEAN : Vous allez quand même faire des travaux sur la ligne actuelle qui va servir au fret, c'est ce qui nous a été présenté au Havre.

Damien PONCET : Non, il n'y a pas de travaux spécifiques pour le fret dans le secteur de Mantes. Au Havre, on a parlé de la ligne Serqueux-Gisors, qui d'ailleurs n'est qu'une réouverture de ligne et non pas la création d'une ligne nouvelle.

Thierry JEAN : Vous avez dit aussi qu'il n'était pas question de faire une gare voyageurs à Mantes pour la nouvelle ligne, que la ligne actuelle de Mantes servirait en grande partie à faire passer du fret parce que vous n'arriveriez pas à le faire passer sur la nouvelle ligne, car il y a des problèmes de pente et des travaux nettement plus importants à faire dessus.

Damien PONCET : Non, au niveau de Mantes il y a un dispositif qui consiste à élargir la ligne existante entre Aubergenville et Mantes, pour que les trains « normands » soient complètement séparés des trains du futur RER E. On parle des trains « normands » qui ont besoin de s'arrêter dans la gare de Mantes.

Par ailleurs, pour que justement ces trains-là puissent s'arrêter dans la gare de Mantes, il faut qu'il n'y ait pas trop d'autres trains qui les poussent sur cette ligne-là. Également, pour gagner du temps – puisqu'on a un objectif de temps de parcours – vers les destinations plus lointaines que sont Evreux, Rouen, Caen, etc. Le contournement de Mantes a une double finalité : de capacité et de gain de temps ; il s'ajoute à l'itinéraire actuel. Mais la situation finale est que l'on a effectivement une ligne nouvelle qui double une ligne existante. Le schéma n'est pas différent de ce que l'on trouve ailleurs.

La ligne Serqueux-Gisors permettra de faire l'itinéraire alternatif à la ligne actuelle pour les trafics du port du Havre, mais quand on dit « alternatif » cela veut dire que finalement on aura deux itinéraires et qu'à certaines périodes, l'un des itinéraires étant occupé par exemple par des travaux, ou des problèmes quels qu'ils soient, le trafic devra à ce moment-là être reporté. Mais, pendant une période la totalité du trafic doit être reportée sur l'autre itinéraire,

en l'occurrence celui passant par Mantes et les aménagements que nous prévoyons. Ce double itinéraire permet d'améliorer aussi la situation des trains de fret.

C'est un peu compliqué de l'expliquer comme cela, sans illustration.

Un intervenant : J'aimerais avoir une estimation du coût et du gain de temps sur une ligne de ce type-là.

Quand on construit un TGV qui va à Lyon, on sait que la distance est conséquente et que donc le gain de temps peut être conséquent.

Là, le tracé n'est pas relativement long, donc le gain de temps entre un train à 160 km/h et un train à 200 ou 250 km/h sur une si courte distance... Je voudrais que l'on mette en rapport le prix de la minute.

(Applaudissements.)

Vous avez évoqué le prix du kilomètre en tunnel, là il faut parler du prix de la minute !

Damien PONCET : Vous posez une question tout à fait pertinente. La preuve en est – mais il n'y a sans doute pas besoin de preuve s'agissant de vous – qu'elle a été posée des dizaines de fois dans toutes les réunions précédentes.

La Commission Nationale du Débat Public l'a dit, pour en avoir le cœur net, elle a demandé une expertise de la solution alternative qui consisterait à aménager le réseau non pas pour rouler à 250 mais au moins un peu plus vite qu'aujourd'hui, pour pouvoir comparer une solution de ligne nouvelle – j'allais dire « surtout linéaire » - pour un certain coût, avec une autre solution de ligne partiellement aménagée sur place, pour un autre coût.

Cette comparaison mérite vraiment d'être faite. Nous pensons l'avoir déjà faite, mais il relève de la mission de la Commission Particulière du Débat Public de s'assurer que ces études ont été faites de façon tout à fait valable.

Cette expertise va donc permettre de confronter les deux analyses.

Mais, dans votre question vous réduisez l'investissement à une question de temps de parcours.

Je vous invite tous à venir à la réunion de présentation du 23 janvier où nous aurons plus de temps pour en parler.

Sur la ligne Paris-Normandie on a deux problèmes :

Un problème de capacité qui induit des problèmes de régularité, qui sont parfaitement connus ; mais la capacité cela veut dire que l'on est aujourd'hui au maximum et que l'on ne peut plus développer de nouveaux trafics ferroviaires, plus de nouveaux usagers, et que par conséquent si la demande en transport continue d'augmenter, ce sera sur la route et pas sur le fer, ce qui n'est pas tout à fait conforme aux grandes orientations.

Donc, on a un problème de capacité, en soi essentiel, qui pose aussi un problème de régularité.

Puis, on a l'objectif vitesse, qui est légitime du simple point de vue des usagers dans les trains (on n'a pas tous envie de passer des heures dans le train) et qui est essentiel dans les termes de la concurrence entre le train et l'automobile.

Enfin, si l'on réduit les temps de parcours on améliore l'accessibilité d'une ville à une autre, d'un salarié à un emploi, d'une entreprise à ses sous-traitants, etc., donc c'est aussi un facteur de développement économique.

Quand on analyse toutes les parties du projet, on s'aperçoit que rares sont les parties de projet qui ont comme seule finalité le temps de parcours. On en saura plus le 23 janvier, comme je le disais.

L'essentiel du projet a la double fonctionnalité : à la fois le problème de capacité et le problème de temps de parcours.

Pour illustrer, la position d'Europe Ecologie Les Verts, qui est à l'origine de cette demande d'expertise, est de ne pas contester le doublement de la ligne ferroviaire dans le Mantois, ni les aménagements sur Rouen. Ceci pour vous dire que sur une partie qui pèse un certain nombre de milliards – plus de la moitié ou environ la moitié du projet – on est déjà d'accord.

J'ajoute que même sur la section entre Mantes et Rouen où l'on pourrait se dire qu'il n'y a pas trop de problèmes, en réalité si, parce que s'il est possible (je ne l'affirme pas) que l'on fasse un phasage consistant à faire le Mantois et le secteur de Rouen en se disant « c'est bon, on va pouvoir augmenter le nombre de trains », on pourrait en effet augmenter le nombre de trains de voyageurs mais on ne pourrait plus faire passer les trains de marchandises. Donc, même cette section-là est à considérer attentivement du point de vue de la capacité.

Très peu de sections seraient à peu près purement dédiées à la vitesse, même la déviation de Lisieux est utile aussi au bon fonctionnement du nœud de correspondance de la gare de Lisieux. Mais, une section qui ne serait dédiée qu'à la vitesse peut avoir sa légitimité, c'est un peu le cas de la section Bernay-Lisieux (que nous proposons de supprimer dans le cas du scénario B ou du scénario AB), elle est nécessaire, et seulement du point de vue de la vitesse, dans le scénario A. Donc dans le scénario A, bien qu'uniquement dédiée au gain de temps, elle a sa légitimité.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Nous prenons une question ; ensuite, les personnes qui voudront prendre position pourront demander la parole.

Arnold PUECH d'ALISSAC, Président de la FRSEA Haute-Normandie : Je vais essayer d'appuyer ce que François FIHUE a dit en posant une question : RFF est-il conscient que la compensation écologique ne marche ni pour l'environnement, ni pour l'agriculture ?

Sur l'estuaire de la Seine, la création de Port 2000 a sanctuarisé 1.400 hectares de l'estuaire, sur lequel des niveaux d'eau aberrants sont maintenus. Les fossés ne sont pas entretenus, l'eau ne s'évacue pas, les agriculteurs n'ont pas le droit d'utiliser des produits phytosanitaires, la fertilisation y est limitée.

Il n'y a aujourd'hui plus de gibier, à part des sangliers, là où il y a des zones SEVESO et où ils vont se protéger auprès des usines, où on ne peut pas chasser ; il n'y a plus d'anguilles parce que les fossés n'étant pas entretenus il n'y a plus du tout de diversité à ce niveau-là.

Au niveau floristique, le fait que ce soit beaucoup trop inondé (cela fait partie des compensations exigées par Port 2000) fait que toutes les mauvaises espèces invasives prolifèrent à un moment de l'année et l'été cela se passe très mal pour l'agriculture. Par exemple, cette année on avait demandé de faucher le 15 juin puisque la sécheresse était là, au lieu de faucher le 1^{er} juillet. On n'a pas le droit dans ce territoire de faucher le 1^{er} juillet, il faut dire qu'il fait déjà 2 degrés de plus que dans le reste de la région, donc c'est mûr bien avant tout le monde.

Tous les agriculteurs qui sont dans la salle en sont conscients, quand on a fauché cette année

le 1^{er} juillet – il fallait déjà savoir qu’il allait pleuvoir à partir du 5 juillet - ; il fallait à tout prix faucher le 1^{er}, sinon après on ne récoltait rien du tout. On a fauché le 1^{er} juillet de la paille, une herbe archi-morte, sans aucune valeur alimentaire. Donc, c’est mauvais pour l’agriculture, mauvais pour l’environnement ; cela n’apporte rien.

(Applaudissements.)

Damien PONCET : C’est un exemple qui semble être un contre-exemple. Evidemment, si l’on prend les contre-exemples il y a lieu de s’alarmer.

Je connais un peu le sujet, mais moins bien que vous, manifestement. Il est vrai que sur un territoire il y a toujours des parties prenantes dont les intérêts ne sont pas forcément convergents. Sur la durée historique, ils ont fini par se mettre à peu près d’accord et quand un événement arrive, comme la création de Port 2000, et alors les décisions de compensation (qui ne sont pas du tout des décisions prises par le port du Havre, mais remontent du niveau européen et se déclinent au niveau national) se traduisent ensuite par des prescriptions, effectivement.

En tout cas, quand il y a une perturbation de ce genre sur un terrain aussi grand (vous avez cité 1.500 hectares, ce n’est pas une paille et je ne crois pas que dans le cadre de la LNPN on soit dans la situation de porter atteinte et de reconstituer des mesures compensatoires d’une telle ampleur), cela déplace l’équilibre et j’ai effectivement entendu parler des difficultés à faire coïncider les intérêts respectifs de la défense de l’environnement, des agriculteurs, des chasseurs. C’est un excellent exemple, la régulation des niveaux d’eau peut se faire soit en faveur des uns, soit en faveur des autres, mais rarement au bénéfice de tout le monde.

Vous dites en gros que ces exercices sont difficiles, cela confirme sans doute le fait qu’il faut éviter autant que possible de jouer dans ces zones-là, parce que je ne me risquerais pas à espérer qu’en allant y jouer on pourrait échapper à des mesures compensatoires.

En admettant que l’on soit obligé d’y aller quand même et donc de mettre au point des mesures compensatoires : en effet, ce n’est pas forcément facile. C’est pourquoi il faut beaucoup discuter et beaucoup travailler.

Michèle BARRIÈRE, Hondouville : Bonjour. Depuis une semaine, on a une information : un viaduc dans la vallée entre Amfreville-sur-Iton et Brosville, donc je pense que cela correspond à ce fameux parcours AB. Pourriez-vous m’en dire un peu plus sur ce sujet ?

Damien PONCET : J’ai bien peur que non, car comme nous l’avons dit aussi dans toutes les réunions précédentes, et comme Corinne ROECKLIN l’a bien expliqué, me semble-t-il, nous travaillons sur des options de passage, donc un peu en négatif.

On a regardé où étaient les enjeux de différentes natures – cela a bien été dit – ; ensuite, on a additionné, c’est un peu technocratique mais cette méthode a un peu fait ses preuves. Après, on dit que l’on évite cela.

On se retrouve ensuite dans des options de passage qui font un certain nombre de kilomètres de large. Sur certains points ce n’est pas si large que cela, en région parisienne, par exemple, je parlais même tout à l’heure d’éventualité de jumelage ; mais dans le secteur que vous évoquez on est bien dans ces largeurs-là.

Après le débat public, si RFF décide de poursuivre les études d’un projet qui aurait été considéré comme suffisamment justifié, opportun, on a plusieurs années, 4 ou 5 ans (en plusieurs étapes) pour affiner les choses pour pouvoir mettre un dossier dans une procédure d’enquête d’utilité publique ; à ce moment-là seulement on dispose d’un tracé. On met à

l'enquête d'utilité publique une bande de 500 mètres, mais qui est en fait une bande reconstituée autour d'un tracé qui semble être le meilleur compromis.

Mais, tant que l'on n'en est pas là, il y a probablement un viaduc s'il s'agit de traverser une vallée, mais on ne sait pas où, donc quelle longueur, quel angle... On ne sait même pas aujourd'hui si ce sera le tracé AB.

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande : Je voudrais quand même rappeler que le Parc gère des zones naturelles, avec des agriculteurs et en concertation avec eux. Il ne faut jamais oublier que la biodiversité est le support de nombreuses activités, y compris de l'agriculture, et que tout le travail qui doit être fait est de maintenir cette biodiversité générale.

Je rappelle qu'une grande partie de la biodiversité que l'on ne nomme jamais, ce sont les sols, puisqu'une grande partie de la biodiversité est à l'intérieur des sols.

Concernant ce qui a été évoqué, je ne comprends pas, si l'on veut minimiser les impacts, pourquoi on a mis un scénario C qui passe dans les zones humides les plus importantes de la région et qui impacte très fortement des zones naturelles remarquables, mais aussi des zones agricoles, notamment sur les plateaux, et qui pour l'instant n'ont pas de fragmentation.

Donc, première question : on ne comprend pas ce choix et pourquoi on a mis ce scénario en débat. Ce choix ferait que l'on traverse des zones relativement très importantes, aussi bien agricoles que naturelles, et que d'autre part on supprime des réservoirs de biodiversité et là, c'est le scénario qui nécessiterait le plus de mesures compensatoires.

Je vous signale d'ailleurs que l'on ne sait pas si dans le coût du projet on a tenu compte de ces mesures compensatoires pour un tel scénario.

Je ne vois pas comment l'Etat, après, donnerait un accord à notre projet de territoire, avec une telle infrastructure qui le traverserait.

Pour les autres scénarios, qui sont pour la plupart en dehors du territoire du Parc, le Parc n'a pas vocation à s'exprimer mais il souhaite rappeler deux éléments : on a une région très fragmentée et il faut absolument privilégier un scénario qui soit très économe en espaces agricoles et naturels, et qui minimise très fortement toutes les emprises.

Plus globalement, je suis surpris que lors des Assises ferroviaires, où ont été signalés un certain nombre de projets prioritaires, la LNPN n'ait même pas été évoquée – je tiens à le rappeler – alors qu'il faut se souvenir que s'il y a un projet, c'est qu'il y a des besoins. Ce qui a été demandé, c'est plus de régularité, plus de fréquence (puisque l'on est limité en termes de sillons), une certaine souplesse entre voyageurs et fret, et que l'on ait plus de correspondances de quai à quai, ce qui n'est pas permis actuellement.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

Jean-Pierre GIROD : Je voudrais simplement rappeler que ce projet doit desservir y compris des zones rurales, et de bien faire attention aux interdépendances, que ce soit sur le site actuel ou sur des lignes nouvelles, puisque notre collectivité n'étant pas sur le territoire où il y a des lignes autres, on ne peut pas s'exprimer.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous avons bien compris votre position.

Michel COLETTA, Vice-président de la Maison de l'Estuaire : La Maison de l'Estuaire gère la réserve naturelle. Je voudrais d'abord contester les propos qui ont été tenus sur la gestion de l'estuaire, de la réserve, mais aussi soulever un autre point qui montre bien

que c'est une erreur de dissocier les intérêts du monde agricole et ceux de la défense de l'environnement.

On a parlé de projets de développement un peu fous, cela a été le cas, et cela a été le cas pour le port du Havre qui concevait à la fin des années 80 encore un développement qui consistait à tout bétonner, jusqu'au pont de Tancarville. Des centaines d'hectares qui relevaient du monde agricole et des zones naturelles devaient disparaître, et c'est bien parce qu'il y a eu un combat au début des années 90 sur la préservation de ces espaces-là qu'il y a eu un compromis à l'époque, qui s'est traduit par la création de la réserve naturelle.

Qui en a bénéficié ? Bien sûr, l'environnement, mais aussi bien sûr le monde agricole qui travaille dans ces zones-là. L'intérêt était commun.

Donc, j'insiste bien sur le fait que c'est assez dangereux de vouloir dissocier les deux parce que tout le monde sera perdant en face de projets qui sont parfois démesurés et qui vont tout détruire.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Nous avons bien compris votre position.

Philippe COURTY, Le Mesnil-Jourdain : Bonsoir, je suis un simple citoyen. Dans votre projet, qui est finalement un déplacement de l'Île-de-France vers la Normandie (cela va être joli à voir !), qu'avez-vous prévu pour les particuliers qui ont des propriétés et qui vont subir des préjudices de vos autoroutes et des voies de chemin de fer ?

Certes, cela ne passera pas dans nos jardins, mais à 10, 20, 30, 40 mètres, 100 mètres ! Et le bruit ! Qu'avez-vous prévu ?

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Nous aborderons la question du bruit au cours de la deuxième table ronde.

Philippe COURTY : On a parlé des indemnités des agriculteurs, très bien ! Maintenant, les indemnités pour les particuliers ! Qu'est-il prévu ?

Patrick LINSALE : La première chose est que l'on va commencer, comme les zones environnementales, par essayer de les éviter. Mais, il est probable que certaines propriétés isolées se retrouvent sous l'emprise du projet, et feraient donc l'objet d'une acquisition, sans poser de questions. Et bien que l'ensemble des mesures réglementaires, qu'elles soient acoustiques, d'insertions diverses (paysagères, hydrauliques) puissent être mises en œuvre, certaines propriétés peuvent en effet rester proches du tracé.

Il y a deux façons de voir les choses. Une ancienne méthode, qui a été mise en œuvre il y a une quinzaine d'années, sur la LGV Méditerranée, consistait tout simplement à décider d'une bande systématique : par exemple 300 mètres, et à acheter toutes les maisons – proposer de les acheter, bien entendu. Cela, sans se soucier du tunnel, de la profondeur, des mesures d'insertion qui ont été menées.

Aujourd'hui, RFF ne s'interdit en aucun cas de proposer l'acquisition d'une propriété très proche du tracé, qui ne pourrait pas être protégée efficacement et pourrait voir sa valeur vénale très diminuée.

Je finis par un couplet un peu juridique : il existe une juridiction qui vous protège de ce côté-là. Nous n'avons pas l'habitude de le mettre en œuvre mais il existe au tribunal administratif

la faculté pour un propriétaire riverain d'un ouvrage d'infrastructure publique de demander réparation d'un préjudice dit de « dommage de travaux publics » qui est souvent une demande liée à la perte de valeur vénale du bien.

RFF s'engage, le moment venu, à faire avec vous une étude au cas par cas. Puis, nous ferons l'analyse ensemble. Cela arrive, cela existe, c'est un préjudice reconnu, Monsieur, nous ne l'oublierons pas, nous le mettrons en œuvre avec vous, bien entendu quand nous connaissons le tracé définitif, d'une part en plan, mais également l'ensemble des mesures d'insertion qui seront menées.

Marie-Françoise CORNIETI : Nous prenons encore deux questions, puis nous passerons à la deuxième table ronde.

Etienne VANTORNHOUT, Retraité de l'agriculture : Le 12 novembre, j'ai écouté Monsieur RUFENACHT sur FR3, il a insisté sur le fait de relier la Normandie à Paris, notamment pour les passagers, mais il a surtout insisté sur le port du Havre qui pouvait devenir quelque chose de très important pour ravitailler Paris mais aussi l'est de la France, le sud de l'Allemagne, la Suisse, l'Italie.

On parle assez peu de fret mais j'ai l'impression que derrière tous vos projets le fret doit être en question. Pouvez-vous parler un peu de cela ?

Je suis allé par exemple à Vernon, tout le monde se cassait la tête avec le fait que les trains n'étaient pas à l'heure, j'ai essayé d'aborder cette question mais elle a été plus ou moins éludée. Pouvez-vous répondre à ceci ?

Olivier GUÉRIN : La Commission a organisé le débat de telle façon que l'on puisse aborder l'ensemble des problèmes.

Ce soir, c'est plus sur les impacts sur l'agriculture et l'environnement. Je le regrette pour vous, Monsieur, mais le problème du fret a été abordé de façon complète, ou assez complète, au Havre, il y a deux jours. La réunion a été retransmise par Internet. C'est un peu difficile de recommencer un débat qui a déjà eu lieu il y a quelques jours.

Monsieur HILLAIRET souhaitait compléter.

Christophe HILLAIRET : Rassurez-vous, je ne vais pas refaire le débat sur le fret, c'est simplement une expérience d'agriculteur. Vous savez tous que cette année il y a eu une sécheresse impressionnante ; on a négocié avec le patron de GEODIS, qui je crois, s'occupe du fret. Il faut savoir que puisque l'on a participé à la négociation de ces trains, il nous a été dit qu'actuellement en France, on est en capacité de faire tourner 10 trains de fret pour transporter de la paille. Il y avait une possibilité uniquement de 10 trains.

Donc, avant de nous parler de fret sur des lignes, que l'on remette le fret national en route, et ensuite on parlera de fret sur des lignes. Aujourd'hui, on sait que le fret ne fonctionne pas !

(Applaudissements.)

Damien PONCET : Pardon, à la réunion de mardi – je ne parle pas du reste de la France, que je ne connais pas...

Olivier GUÉRIN : On ne va pas revenir sur la question du fret.

Damien PONCET : La question du fret a été abordée en détail et les problèmes rencontrés par les opérateurs de fret ont été décrits par les opérateurs eux-mêmes, des patrons d'entreprises ferroviaires ; il n'y a pas que GEODIS mais il était là et s'est exprimé, et certains

de ses concurrents se sont exprimés. Les choses ont été bien mises sur la table et RFF a expliqué comment il entendait y répondre ; il me semble que la salle a été assez convaincue du fait que l'on se mettait en mesure de suivre la croissance du fret au fur et à mesure qu'elle se produit. La croissance du fret en Normandie étant essentiellement le fait des ports qui étaient eux-mêmes présents à la réunion.

Je n'oublie pas les céréales. Le port de Rouen qui est éminemment motivé par la question du transport de céréales était lui aussi présent et est intervenu.

Marie-Françoise CORNIETI : Le temps passe ; après Monsieur, nous passerons à la seconde table ronde prévue pour ce soir.

Dominique GUENIER, Vice-président de la FDPPR (Syndicat de la Fédération des Propriétés Privées Rurales) : Bonsoir. Le Président étant absent, on m'a demandé d'intervenir.

Tout d'abord, je crois qu'il est urgent de préserver le maximum de foncier pour produire. C'est un point essentiel, je crois que tout le monde est d'accord là-dessus.

Ma question est : quelle information et quelle concertation avec les propriétaires ? Nous sommes les premiers concernés. Bien souvent, si le projet se réalise, les organismes ou l'administration ont des pratiques très cavalières.

D'abord, on trouve des géomètres, des experts, qui passent ; des gens qui font des sondages, des prélèvements, du piquetage, qui laissent des jalons, qui n'ont jamais contacté ni les propriétaires, ni les locataires. C'est absolument incroyable de voir cela !

Des réunions sont réalisées par la Chambre d'Agriculture pour les propriétaires exploitants et les exploitants, mais les propriétaires ne sont pas informés. N'oublions pas que certains propriétaires n'habitent pas forcément le département en question. Ils sont bailleurs, et ils ont leur preneur.

Donc, les propriétaires ne sont pas prévenus individuellement, sauf le jour où un technicien propose un rendez-vous pour négocier le prix. A partir de quelle base ? Cela se fait plus ou moins en catimini, ou au coup par coup. Nous souhaiterions être plus considérés en termes de communication, de transparence et de compensations.

Vous amputez nos propriétés, la plupart du temps avec des compensations qui ne correspondent en aucun cas à la réalité du marché, ni aux conséquences que nous subissons ; c'est pourquoi notre syndicat souhaiterait être invité et participer aux débats, afin qu'il y ait plus de transparence, de cohérence et de justice, entre le montant des travaux engagés dans ce projet LNPN et les faibles indemnités des propriétaires et des exploitants.

C'est notre demande, j'espère qu'elle sera entendue.

Marie-Françoise CORNIETI : RFF veut-il répondre ? Mais assez brièvement, car nous avons en quatrième partie la post-concertation, qui va répondre très précisément à ce genre de question. Je ne veux pas laisser votre demande, Monsieur, sans réponse immédiate ; mais une courte réponse.

Patrick LINSALE : Je voudrais surtout vous dire, Monsieur, que nous n'oublions jamais le propriétaire. Il y a simplement des périodes dans le projet où le préjudice est clairement chez l'exploitant : quand nous allons passer dans son champ de blé, je suis désolé, il faut bien payer le blé à l'exploitant, le propriétaire n'a aucun préjudice, pas de griefs à ce stade-là.

Le propriétaire va entrer dans le système dès les phases d'études plus approfondies où l'on commence à mener des investigations archéologiques, notamment, mais en tout cas, bien avant que l'on ait à acquérir le terrain, à aller le rencontrer pour lui faire une proposition.

Ensuite, il me semble que la Chambre d'Agriculture est légitime pour représenter les propriétaires.

Tout à l'heure, je parlais de la profession agricole au sens large du terme, la propriété rurale fait partie intégrante, pour nous, de la profession agricole, et nous la rencontrerons au même titre que les autres, elle participera au même titre que les autres à l'ensemble des mises au point de ce projet, tout au long des études.

Deuxième table ronde : Les impacts du projet sur le cadre de vie et la biodiversité

Marie-Françoise CORNIETI : Nous abordons maintenant la seconde table ronde, avec les impacts du projet sur le cadre de vie et la biodiversité.

J'appelle à rejoindre cette tribune Monsieur Jacques CAPET, d'Île-de-France Environnement et Monsieur Christophe RIDEAU, du Groupe mammalogique normand.

Dans un premier temps, Madame Corinne ROECKLIN va exposer comment RFF a pris en compte les Trames vertes et bleues pour l'élaboration du projet LNPN.

LA PRISE EN COMPTE DES TRAMES VERTES ET BLEUES PAR LE PROJET

Corinne ROECKLIN : Pour vous parler de biodiversité, pour ne pas faire un catalogue de tous les enjeux, je vais vous parler de la Trame verte et bleue qui nous est apparue un peu comme une synthèse des enjeux de biodiversité.

Qu'est-ce que la Trame verte et bleue ?

La Trame verte et bleue est un outil de préservation des enjeux de biodiversité qui a été introduit par les lois issues du Grenelle de l'Environnement, prises en 2009.

Les Trames vertes et bleues n'existent pas seulement depuis 2009, la notion de continuité écologique était déjà prise en compte bon an mal an, avant que ces lois ne soient prises. Par contre, l'avantage de ces lois est que maintenant elles donnent un poids, une vraie valeur, à cette notion de continuité écologique.

Une Trame verte et bleue est un réseau d'espaces naturels, patrimoniaux ou ordinaires – la nature ordinaire acquière donc ici ses lettres de noblesse – ayant pour objectifs :

- De réduire la fragmentation des territoires (cela a été abordé à plusieurs reprises dans les questions) ;
- De permettre le déplacement des espèces ; cela s'adresse particulièrement aux infrastructures qui apparaissent comme un obstacle dans le territoire ;
- De préparer l'adaptation au changement climatique (nous n'en parlerons peut-être pas ce soir) ;
- De préserver les services rendus par la biodiversité ;

- D'améliorer la qualité et la diversité des paysages ;
- De favoriser l'aménagement durable du territoire.

Un petit schéma pour expliquer ce que sont les Trames vertes et bleues.

La Trame bleue, ce sont les cours d'eau (en bas à droite du schéma). La Trame verte, ce sont plutôt les espaces naturels terrestres, en dehors des cours d'eau.

Ces cours d'eau et ces espaces naturels représentent des « réservoirs de biodiversité » qui accueillent des espèces et des écosystèmes.

Ces écosystèmes ne peuvent perdurer et conserver toutes leurs qualités que s'ils communiquent entre eux. La Trame verte et bleue va préserver cette notion de communication entre tous ces noyaux de biodiversité.

Là, l'infrastructure est une route, mais cela pourrait être une voie ferrée ; on voit que quand on met une infrastructure linéaire entre deux noyaux de biodiversité, on interrompt forcément les communications entre ces deux noyaux, et c'est ce qu'il faut rétablir pour que cette continuité puisse perdurer.

Depuis les lois Grenelle, ces Trames vertes et bleues s'imposent aux aménagements, puisque l'Etat, par la loi, a fixé les orientations qui doivent être prises en compte dans des Schémas régionaux de cohérence écologique, mis au point par les Conseils Régionaux. A travers la France, ils sont tous plus ou moins en cours d'élaboration, avec des degrés d'avancement différents.

Une fois que ces Schémas régionaux de cohérence écologique auront été mis au point, approuvés, et seront partagés avec l'ensemble des acteurs, ils seront intégrés dans les documents d'urbanisme et donc s'imposeront à tout aménagement, pas seulement aux infrastructures. Tous les aménagements devront prendre en compte l'existence de ces Trames vertes et bleues.

Puisque tout ce travail n'a démarré qu'en 2009 et la LNPN est un projet censé s'étaler sur de nombreuses années, on a essayé d'anticiper un peu cette notion : comment, à l'état du débat public, on peut déjà intégrer cette notion de la Trame verte et bleue.

On s'est appuyé sur les Schémas régionaux en l'état d'avancement, à savoir qu'ils sont en cours en Île-de-France et en Basse-Normandie, et je crois qu'ils commencent à peine en Haute-Normandie. C'est un travail en cours, mais on s'est appuyé sur le travail qui avait déjà été fait.

De notre côté, nous avons essayé d'identifier dans notre aire d'étude quels sont les espaces qui aujourd'hui sont non fragmentés ; s'ils sont non fragmentés ils acquièrent une valeur supplémentaire, donc éventuellement en dessinant les scénarios, on recherchera leur évitement.

Cela a donné ce genre de carte que vous trouvez dans les documents d'études disponibles sur le site Internet. On a croisé les zones « espaces naturels » avec les « objets fragmentants », c'est-à-dire : l'urbanisation, les routes, les voies ferrées, ponctuellement les lignes électriques, tous les aménagements ; ainsi on obtient ce genre de carte.

C'est ce qui représente notre aire d'étude : Paris est en bas à droite, Le Havre en haut à gauche ; on voit des espaces naturels non fragmentés, donc relativement préservés, qui représentent des réservoirs biologiques importants, sur les boucles de la Seine, au niveau de la Forêt de Saint-Germain, et ensuite sur tous les cours d'eau qui sont dans l'aire d'étude,

donc notamment la Touque, la Risle, et la Vallée de l'Eure.

Donc, on voit apparaître des zones de sensibilité écologique importante.

Marie-Françoise CORNIETI : Madame Anne GUERRERO, de RFF, pour la méthodologie de définition des impacts acoustiques et les mesures de limitation du bruit.

LA METHODOLOGIE DE DEFINITION DES IMPACTS ACOUSTIQUES ET LES MESURES DE LIMITATION DU BRUIT

Anne GUERRERO, RFF : Nous allons parler du bruit. Il y a eu une question, j'apporterai les éléments de réponse.

Les phénomènes d'émission, de propagation et de réception du bruit général, et du bruit ferroviaire en particulier, font appel à des mécanismes relativement complexes. Je ne ferai pas un cours sur l'acoustique, évidemment, mais je vais essayer de vous donner des éléments de repère pour bien comprendre comment on prend en compte la dimension acoustique et quels sont les phénomènes en vigueur.

Je répondrai sur quatre points essentiels :

- Qu'est-ce que le bruit ferroviaire ?
- Le cadre réglementaire dans lequel les projets de lignes nouvelles s'inscrivent.
- Les moyens de limiter le bruit dès le stade de la conception d'un projet de ligne nouvelle (comme on l'a vu pour d'autres points, c'est le stade de la conception qui est fondamental).
- Les moyens techniques de réduire le bruit pour rester en-deçà des seuils réglementaires de gêne.

Le risque de nuisance acoustique est pris en compte le plus en amont possible des projets car cette préoccupation fait partie intégrante de la conception.

Il s'agit de prévenir le risque de gêne acoustique vis-à-vis des zones bâties, sensibles, en particulier de l'habitat.

Le mécanisme du bruit ferroviaire :

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte de la combinaison entre le matériel roulant qui roule sur la voie et la voie elle-même, qui est gérée par le gestionnaire de l'infrastructure.

Grâce à des méthodes relativement sophistiquées et à des métrologies importantes, on a identifié quatre sources de bruit dans le mécanisme du bruit ferroviaire.

1. D'abord, le bruit de roulement (qui s'affiche ici) qui est dominant aux vitesses classiques, entre 60 et 320 km/h. Il résulte du mécanisme de contact entre la roue et le rail et dépend de la rugosité de ces deux éléments, mais aussi du type de train, de la vitesse du train, etc.
2. Deuxième source de bruit : le bruit aérodynamique, qui lui, va devenir prédominant mais uniquement à des vitesses très élevées, donc dépassant les 320 km/h.
3. Le bruit de traction, généré par les moteurs, par les auxiliaires, par les ventilateurs. Ce sont plutôt des bruits prépondérants à des vitesses limitées, souvent inférieures à

100 km/h.

4. Localement, peuvent s'ajouter des bruits ponctuels liés au passage sur les appareils de voies, ou des ponts métalliques, etc.

L'application de la réglementation conduit à limiter les contributions sonores de l'infrastructure en façade des bâtiments qui sont antérieurs à l'infrastructure et qui sont situés à proximité de la ligne.

Cette réglementation définit des seuils maximaux admissibles, ceux-ci dépendent de la période des circulations : soit de jour, soit de nuit ; et de l'ambiance sonore préexistante.

Les indicateurs réglementaires utilisés dans la réglementation française sont :

- Le LAeq de jour : la période 6 heures – 22 heures
- Le LAeq de nuit : 22 heures – 6 heures.

Ils sont évalués soit par des mesures, soit par des calculs, selon les cas.

Les seuils à respecter sont ceux qui s'affichent sur la diapositive suivante.

Pour une ligne nouvelle, pour ce qui concerne les logements, là en particulier :

- ✓ En zone d'ambiance sonore préexistante modérée, le seuil maximal admissible est de 63 Db(A) le jour ; tandis qu'il est de 58 dB(A) la nuit.
- ✓ Dans une zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (définie par la réglementation), les seuils à respecter sont 68 Db(A) le jour et 63 dB(A) la nuit.

La propagation du bruit dans l'environnement :

La propagation du bruit dans l'environnement dépend de plusieurs phénomènes, notamment de la distance, du relief, de la rugosité du sol, de la position de la ligne par rapport au sol, et de la météorologie.

Tous ces paramètres sont pris en compte dans les calculs acoustiques.

En phase de conception, la meilleure façon de limiter le bruit est de deux ordres :

- Evidemment, essayer de s'éloigner au maximum des zones bâties ;
- Essayer de faire varier le niveau de l'infrastructure par rapport au niveau naturel.

Vous avez là une illustration. On va s'éloigner le plus possible des zones habitées ; une source de bruit ferroviaire s'atténue en moyenne de 4 dB(A) chaque fois que l'on double la distance entre la source (la voie ferroviaire) et le récepteur (la zone bâtie).

La deuxième façon de limiter le bruit au stade de la conception est de jouer sur le profil en long, c'est-à-dire le positionnement de la ligne par rapport au terrain.

Ce schéma est un peu plus complexe. Est représenté ici l'axe de la voie (la partie grise/rouge) et ce qui est autour de l'axe de la voie, c'est l'empreinte sonore qu'auront les circulations sur cet axe. Evidemment, plus cette empreinte sonore est importante, plus le bruit se répand largement sur le territoire ; plus l'empreinte sonore est faible, moins il se propage loin de l'infrastructure.

On a à la fois croisé la distance, l'axe, et le profil en long.

A l'extrême gauche, on est dans le cas d'un remblai important, de 8 mètres, et on voit par exemple que le niveau de 58 dB se situe à peu près à 1.000 mètres du bord de voie.

Dans la case suivante, on a une situation de remblai à plus faible hauteur ; on s'aperçoit que finalement le différentiel n'est pas très important dans une situation de remblai et que l'on retrouve encore cette courbe de 58 dB(A) aux environs de 1.000 mètres.

En revanche, au milieu de ce profil, on est au niveau du terrain naturel. On voit que la bande commence sérieusement à se rétrécir, et la même courbe (toujours de 58 dB(A), pour vous donner une comparaison) se trouve alors à 750 mètres du bord de voie.

Si l'on passe sur la partie droite du profil à un positionnement de l'axe ferroviaire en déblai, en-dessous du niveau du sol, c'est-à-dire enterré, là cette même courbe de 58 dB(A) ne se situe plus qu'à entre 75 et 280 mètres de la voie.

On voit bien que le profil en long joue énormément sur le phénomène de propagation du bruit.

Malgré tout, on ne pourra pas, au stade de la conception, éviter des zones ponctuelles de bruit. Dans ces cas-là, on a recours à un certain nombre de solutions techniques qui sont tout à fait maîtrisées et que l'on emploie pour de nombreux projets.

Il y a deux grands types de solutions techniques pour réduire le bruit :

- ✓ Les protections actives seront des obstacles qui se situeront entre la voie et le bâtiment, de façon à faire obstacle à la propagation du bruit ;
- ✓ Les protections de façade, qui sont des actions directement sur le bâti et notamment, le double-vitrage.

Pour ce qui est des obstacles entre la source de bruit et la zone habitée, il y a deux types de solutions :

- Le merlon acoustique : une butte de terre que l'on pourra paysager avec des aménagements particuliers, qui a l'avantage de permettre de réutiliser par exemple des matériaux excédentaires, mais qui présente l'inconvénient d'avoir une emprise plus importante qu'un mur antibruit ;
- L'implantation d'un mur antibruit au plus près de la voie.

Pour résumer, les moyens de limiter la gêne sonore sont :

- L'éloignement des zones bâties ;
- Le travail sur le profil en long ;
- L'écran ou le merlon qui, lui, aura une efficacité qui ira jusqu'à 10 dB(A) ;
- Les protections de façades, qui sont figurées sur le bâtiment directement et qui peuvent avoir une efficacité allant jusqu'à 35 ou 40 dB entre le bruit en face de l'habitation et à l'intérieur de l'habitation.

Les études des modélisations acoustiques, tout au long du projet, permettront de prédire le bruit, de l'évaluer, et ainsi de cantonner le bruit en-deçà des limites réglementaires.

(Une intervenante, hors micro, demande que l'on parle du viaduc).

Le viaduc, c'est pareil : on va le modéliser ; ce sera comme une situation de remblai mais beaucoup plus haute. Ce sont des cas particuliers sur lesquels on a des modélisations qui comportent d'autres paramètres de propagation du bruit. Ce sont ce que l'on appelle des « points singuliers », qui apparaissent dans la modélisation.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Nous passerons aux questions un peu plus tard, si vous le voulez bien. Monsieur Jacques CAPET, d'Île-de-France Environnement, voulez-vous réagir ? En sept minutes, si vous pouvez, car le temps passe et il faut que nous puissions prendre des questions ensuite.

RÉACTIONS

Jacques CAPET, Île-de-France Environnement : Bonsoir, j'interviens au nom d'Île-de-France Environnement, une organisation qui fait partie de France Nature Environnement et qui est donc la sœur de Haute-Normandie Nature Environnement, qui est ici représentée aussi.

On vient de parler à l'instant des protections contre le bruit. Notre souhait dans une opération comme celle-là est de ne pas se contenter d'appliquer la loi. Nous sommes à peu près prêts à faire crédit à RFF de respecter la loi, c'est-à-dire de ne pas accroître exagérément des nuisances sonores apportées par une nouvelle ligne ou un nouveau fonctionnement de cette ligne. Pour nous, il ne doit pas y avoir aggravation et si possible, il doit même y avoir diminution de la gêne sonore dans les régions qui sont déjà particulièrement touchées par des nuisances sonores dues à une infrastructure ferroviaire. Donc, c'est une revendication très importante pour nous.

De même, ce qui nous est dit à propos de la protection des habitations riveraines, le double-vitrage, c'est très bien quand on est à l'intérieur de la maison ou de l'appartement, mais à certaines périodes de l'année on aime bien ouvrir les fenêtres et profiter de son jardin si l'on en a un ; évidemment, un double-vitrage ne fait pas le poids pour résoudre cette aspiration bien légitime pour quelqu'un qui veut vivre sainement, respirer l'air relativement pur qu'il peut avoir autour de sa maison.

Pour le cas des lignes nouvelles, il y a là aussi une réglementation. Nous demandons que l'on ne se contente pas de faire le minimum exigé par la loi, car la loi a créé en effet des obligations importantes – il faut saluer la législation qui a été ainsi réalisée au fil des années – mais dans certains cas elle est insuffisante. S'il est possible à l'occasion d'un projet comme celui-là de ne pas dégrader les conditions acoustiques des habitants, c'est très important.

Je ne sais pas ce qu'il en est pour les régions en grande partie rurales comme la Normandie, mais en région parisienne la principale chose dont se plaignent les gens, c'est le bruit. Il n'y a pas que le bruit des infrastructures ferroviaires, les autoroutes ce n'est pas mieux, les couloirs aériens ce n'est pas génial non plus ; mais les bruits ferroviaires, c'est quand même très important.

Nous sommes pour le ferroviaire, nous sommes pour le report modal. Cette ligne a un intérêt pour nous, non pas parce qu'elle fera gagner quelques minutes avec un coût à la minute faramineux, comme cela a été dit par quelqu'un tout à l'heure ; pour nous, l'intérêt de cette ligne est de pousser des gens qui actuellement utilisent leur voiture à utiliser le train, parce que c'est une solution d'avenir et il faut donc le favoriser, mais pas à n'importe quel prix.

Sur cette question de solution d'avenir, il faut penser à ce que sera notre vie ou la vie de nos enfants dans 20 ans, dans 50 ans et plus ; malheureusement, ce n'est pas toujours le cas aussi bien des décideurs que des gens qui interviennent dans les débats, qui voient leur situation

actuelle, les avantages qu'ils peuvent tirer à courte vue d'une solution, ou éventuellement les inconvénients à courte vue. Il faut penser à l'avenir.

A l'avenir, il n'y aura plus d'énergies fossiles disponibles à peu près inconsidérément, comme maintenant. Il faut donc avoir des modes de transport qui utilisent moins d'énergie. Il en est de même pour le logement, pour le fonctionnement de nos industries, mais ce n'est pas notre sujet. Pour les transports, le ferroviaire est très important donc il ne faut pas faire en sorte qu'il soit perçu par les gens comme nuisible, et pour cela il faut qu'il n'aggrave pas les conditions des gens par le bruit, mais aussi par d'autres choses, auxquelles on ne pense pas forcément.

Il y a d'abord la période des travaux, cela relève du bruit mais d'autres choses aussi. On a beaucoup parlé du fonctionnement mais avant qu'une ligne nouvelle fonctionne, il faut la construire ; cela implique des travaux qui peuvent être très gênants, par le bruit mais aussi par les mouvements d'appareils, d'engins de chantier, etc.

Il y a d'autres aspects. Puisqu'il s'agit d'une ligne à grande vitesse, même si ce n'est pas un TGV, il peut y avoir un petit peu la même chose que ce que l'on a appelé « les effets pervers du tout TGV », le terme est peut-être un peu caricatural mais il correspond à une réalité.

J'habite Nanterre mais suis originaire d'une région à laquelle le TGV n'a pas apporté une amélioration dans les conditions de transport, mais une dégradation, parce que les lignes secondaires ont été négligées, et pour parfois prendre le TGV on peut parfois prendre une ligne secondaire, un TER, etc., ou un autre moyen ferroviaire, mais on perd autant de temps que ce que l'on pouvait passer comme temps supplémentaire avant l'arrivée du TGV. Surtout, dans beaucoup de cas, il est plus rapide de prendre une voiture pour aller à la gare TGV, car on n'est pas toujours à côté de cette gare TGV.

Si les moyens pour rejoindre cette gare TGV par le fer n'existent plus ou sont particulièrement insuffisants, ou malcommodes, on prend sa voiture, alors qu'avant on ne le faisait pas. Dans ce cas, c'est un effet pervers.

Il y a aussi le fret. On en a parlé un peu dans ce débat, et c'est très important. Le dossier du Maître d'ouvrage nous présente des perspectives d'amélioration du fret qui sont intéressantes, mais on n'est pas convaincu que ce sera suivi d'effets, parce qu'on trouvera toujours quelque chose pour retarder la réalisation de tels travaux permettant aux marchandises d'être acheminées dans de bonnes conditions.

Je voudrais, sur ce point, préciser que nous sommes pour le fret ferroviaire, non pas parce que nous pensons qu'il faut davantage faire circuler les marchandises : c'est un scandale que l'on fasse parcourir la moitié de la Terre à des marchandises qui pourraient tout aussi bien être fabriquées en France ou dans un pays voisin ; c'est scandaleux. Mais, il y a un scandale encore pire : le fait d'acheminer ces marchandises en phase ultime ou intermédiaire par des camions, car c'est particulièrement néfaste.

Donc, il faut qu'une ligne nouvelle comme celle qui est envisagée respecte la nécessité de poursuivre et même d'améliorer la desserte ferroviaire des marchandises, que ce soit par les lignes actuelles, par des lignes améliorées comme celle qui est envisagée du côté de Gisors, mais en aucun cas, qu'il y ait un recul pour le fret ferroviaire.

Je voudrais terminer en disant que je me suis retrouvé d'accord tout à l'heure avec un des porte-parole des agriculteurs d'Île-de-France. On oppose souvent les agriculteurs aux défenseurs de l'environnement. C'est vrai qu'il y a des cas où il y a incompatibilité d'humeur, intérêts contraires, etc., mais sur les points les plus importants, on se retrouve.

Je vais donner un exemple qui me touche de très près en tant qu'habitant d'Île-de-France, ce

qui a été dit à propos du Grand Paris : nous pensons que le Grand Paris tel qu'il a été proposé par le Président de la République est une monstruosité, à part cette histoire du Grand 8, ce métro circulaire qui, lui, est une nécessité et qui aurait dû être fait il y a 30 ou 40 ans. Il arrive enfin ! Il sera sous-terrain, donc il n'empiètera pas sur les terres agricoles ou sur les espaces naturels. Mais, en dehors de cela, tout ce qui est prévu dans ce grand projet est néfaste.

L'INSEE prévoit une croissance démographique de l'Île-de-France modérée mais quand même assez importante, les promoteurs du Grand Paris veulent un million d'habitants de plus que ce que prévoit la croissance naturelle constatée par l'Institut National de la Statistique. Un million, sur une période de 20 ans. Un million d'habitants de plus ! D'où viendront-ils ? De la province, qui va être dévitalisée une fois de plus, au profit de Paris, et en particulier du Centre d'affaires de La Défense, dont je suis un riverain puisque j'habite à trois kilomètres de la Grande Arche de La Défense.

Sur ce point, je suis tout à fait d'accord avec les agriculteurs d'Île-de-France, qui voient avec effroi ce million d'habitants supplémentaires, en plus de ceux qui viendront de l'augmentation naturelle de la population ; ils viendront s'installer évidemment sur les terres agricoles parce que même en densifiant un petit peu...

Marie-Françoise CORNIETI : Je suis désolée, Monsieur CAPET, puis-je vous demander de conclure ? Le temps nous presse. Je vous laisserais volontiers davantage la parole.

Jacques CAPET : Je termine par un dernier point : lisez les cahiers d'acteurs que nous produisons. Celui d'Île-de-France Environnement n'est pas encore sorti, celui de l'association dont je fais partie, Naturellement Nanterre, vient de sortir aujourd'hui. Je ne sais pas s'il est dans le hall, c'est le n° 90.

Je vous incite à lire celui de Haute-Normandie Nature Environnement, le n° 67, il est un peu compliqué mais il pose un certain nombre de questions, que tout citoyen conscient de l'avenir doit comprendre, connaître, et donc il faut lire ce cahier d'acteur.

Je vous remercie.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci, Monsieur CAPET. Monsieur Christophe RIDEAU, pour le Groupe mammologique normand.

Christophe RIDEAU, Groupe mammologique normand : Bonsoir à tous, je travaille pour une association d'étude et de protection des mammifères ; beaucoup d'entre vous devaient se demander ce que signifie « Groupe mammologique normand ». C'est une association affiliée à Haute Normandie Nature Environnement, elle-même affiliée à France Nature Environnement.

Mon intervention sera surtout ciblée sur les aspects biodiversité et sera plutôt technique, sans esprit trop partisane, en tout cas.

Un petit rappel sur la préservation de la biodiversité, parce que j'ai vu au travers des différentes interventions que beaucoup ne savaient pas ce que c'était.

La question de la préservation de la biodiversité n'est plus à remettre en cause aujourd'hui, un grand nombre de Conventions internationales ont été signées par la plupart des pays de la planète, que ce soient les conventions de Berne, de Bonn, la CITES, la création de l'UICN dans les années 80.

Cette préservation de la biodiversité a pris un nouvel essor au Sommet de la Terre à Rio puisqu'une Convention internationale sur la biodiversité biologique a été signée par 190 pays.

En 2002, la communauté internationale avait fixé comme objectif de ralentir la perte de biodiversité à l'horizon 2010. En France, on a eu ensuite la stratégie nationale de préservation de la biodiversité, suivie d'une stratégie européenne. Plus récemment, avec le Grenelle de l'Environnement, il s'agissait de renforcer ces stratégies.

Donc, il y a pléthore de programmes d'actions ; vous connaissez tous les parcs, les réserves, le réseau Natura 2000, les programmes Life, les plans nationaux ; il y a énormément d'outils. Malheureusement, les objectifs 2010 n'ont pas été atteints, bien évidemment, donc un nouveau programme a été lancé sur la période 2011-2020 pour enrayer cette perte de biodiversité, avec une vision à long terme, jusqu'à 2050.

Je crois que le représentant de la Chambre d'Agriculture du 76 est parti, malheureusement, je voulais faire remarquer que par rapport à la petite pâquerette pour laquelle il faudrait faire un détour, je pense que le jour où l'on trouvera éventuellement des molécules qui lui permettront de guérir son hypertension ou son cancer de la prostate, il sera très content si on l'a préservée.

(Applaudissements et sifflets.)

Il faut savoir comment sont faits nos médicaments. La plupart viennent du vivant, il faut le savoir ! C'était en aparté.

Un intervenant : Pour avoir du vivant il faut des terres !

Christophe RIDEAU : Une remarque sur l'état des lieux environnemental.

Globalement, le diagnostic réalisé est très complet, sur la base des éléments connus et disponibles, toutes les couches ont bien été superposées, sauf qu'il y a un gros bémol avec la mise en place du Schéma régional de cohérence écologique, puisque vous avez fait un effort pour essayer de cartographier ces continuités écologiques, mais je pense que les résultats de cette analyse vont être assez différents. Je pense que tous les éléments fragmentants du territoire n'ont pas été pris en compte.

Par ailleurs, il y a un grand nombre de ZNIEFF de type 1, donc des zones d'intérêt écologique majeur, en tout cas, qui ont été récemment validées en Haute et Basse-Normandie ; il y en a près de 150 à la fin de l'année 2011, ainsi qu'une partie des ZNIEFF de l'Eure qui n'étaient pas encore disponibles au niveau cartographique. Donc, cela modifiera sans doute un peu la donne au niveau des analyses environnementales et de la hiérarchisation des enjeux.

Un autre point sur la définition des enjeux, qui peut s'avérer un peu plus discutable et suggestive, bien qu'elle soit largement utilisée par ailleurs, c'est évident ; notamment sur la base des critères de sensibilité retenus.

Les ZNIEFF de type 2 et les espaces forestiers ont été placés en sensibilité modérée ou non déterminante, or en termes de fonctionnalité il faut savoir que ces espaces, et notamment les bois privés non soumis au régime forestier, jouent un rôle essentiel pour la survie d'un bon nombre d'espèces animales qui possèdent un grand domaine vital. La viabilité d'un grand nombre de populations animales et végétales dépend de la préservation de leur milieu de vie, des corridors biologiques, sur de grands espaces qui ne se limitent pas aux espaces remarquables (qui sont zonés ici).

Par exemple, la plupart des ZNIEFF concernant des espèces à grand rayon d'action sont ciblées sur leur gîte et pas du tout sur l'ensemble des domaines vitaux.

Au niveau des continuités écologiques, comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure, la cartographie qui sera réalisée par le Centre technique Normandie - Centre montrera sans

doute un niveau de fragmentation beaucoup plus important que ce qui a été mis en évidence ici, à l'instar de l'analyse qui a été faite au niveau européen par l'Agence européenne de l'Environnement.

Comme plusieurs intervenants l'ont rappelé, le nord de la France - notamment les départements normands - figure parmi les zones les plus fragmentées d'Europe. Pour simplifier : on a des routes partout, pas mal de voies ferrées, énormément d'éléments fragmentants, qui font que les espèces se déplacent très mal. Cela explique aussi qu'un grand nombre d'espèces soient actuellement dans un état de conservation très défavorable, en Haute-Normandie notamment.

Un autre problème concernant les effets cumulatifs : cela a été très bien rappelé dans les études puisque les données sont généralement non disponibles, donc il y a une absence de prise en compte des effets liés à d'autres projets d'aménagement du territoire, notamment les infrastructures de transport (il y en a beaucoup dans les cartons) et l'étalement urbain. Donc, il y a un problème de fond global, même si l'analyse est bonne elle se base uniquement sur les éléments connus et cartographiables. Or, les inventaires du patrimoine naturel ne sont pas exhaustifs, malheureusement, car on nous en donne rarement les moyens, et lorsque des études fines de terrain sont réalisées sur le tracé éventuellement qui sera retenu – si un tracé est retenu, donc si le projet se fait – dans le cas où l'on mettrait en évidence des enjeux forts de conservation il y aura sans doute une possibilité de marge de manœuvre très réduite, comme vous l'avez signalé. Ce sera sur le fuseau éventuellement, mais pas au-delà. Donc, en gros, de toute façon le choix du tracé sera irréversible si l'enjeu est fort et recouvre l'ensemble du fuseau. Cela pose un vrai problème de conservation.

Plus globalement, sur l'impact de la future LNPN sur la biodiversité, il faut savoir que l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature a mis en évidence que les deux premières causes de perte de biodiversité dans le monde sont la destruction des habitats naturels et la fragmentation des espaces, suivies du développement des espèces invasives introduites.

Il faut savoir que l'on est en plein dedans, les nouvelles lignes construites actuellement sont des éléments très fragmentants du paysage puisque le linéaire est considérable, il y a une double-clôture de chaque côté, par sécurité, ce qui est indispensable ; cela empêche considérablement le déplacement des espèces.

Pour revenir sur la destruction des espaces naturels et des terres agricoles, là il y aurait environ 1.500 hectares impactés. Ce qui me fait un peu peur, c'est que cette estimation laisse présager que cela se ferait et qu'a priori on sait déjà à peu près sur quel tracé cela pourrait passer. Cela correspond à de la destruction d'habitats d'espèces, donc c'est forcément défavorable à la biodiversité, et notamment des espèces ciblées par les différentes zones qui ont été mises en évidence : les ZNIEFF, les sites Natura 2000, les ZICO, et j'en passe ; mais qui n'incluent malheureusement qu'une partie de leur domaine vital et sont donc insuffisantes pour assurer la survie des populations à l'échelle locale.

Donc, actuellement, on ne peut plus se permettre de poursuivre l'artificialisation des sols sur des surfaces aussi importantes. C'est grave pour l'agriculture, mais aussi pour la préservation de la biodiversité. En gros, on n'a bientôt plus de place, il faut réfléchir à cela : on est en train de scier la branche sur laquelle on est assis.

Vous avez déjà listé tout à l'heure les dommages collatéraux, je ne vais pas y revenir. La pollution sonore a des conséquences importantes sur la biodiversité, il faut savoir que par exemple tous les oiseaux chanteurs qui vont utiliser des espaces boisés à proximité de la ligne, vont les délaisser ; c'est pareil avec les autoroutes. Tout simplement, ils ne s'entendent plus chanter. On ne peut pas le quantifier, l'espace est préservé mais les bestioles ne sont plus là.

Il y a un problème d'artificialisation des espaces liés à la zone d'emprise des chantiers, tout ce qui est volumes de terre déplacés, notamment, c'est rarement évalué ; le problème du développement des invasives, de la pollution des eaux de surface par des ruissellements liés au traitement du ballaste. Tout cela a des conséquences directes sur la vie des espèces par réduction de la qualité des habitats en périphérie de la ligne.

La perte d'habitats naturels et de corridors biologiques actuellement n'est plus compensable, puisque malheureusement cela devrait se faire aux dépens d'espaces voués à l'agriculture ou d'espaces urbanisés, et là on voit bien dans la salle que les agriculteurs ne sont pas du tout prêts à concéder leurs terres pour des mesures compensatoires.

Le problème de la fragmentation des espaces naturels a été évoqué à plusieurs reprises donc je vais passer brièvement.

L'impact de la LNPN serait vraiment considérable en termes de fragmentation des espaces, quel que soit l'itinéraire choisi, car le linéaire est important.

Je passe sur les conséquences de la fragmentation, mais cela génère toujours une fragilisation des populations, avec des extinctions locales à plus ou moins grande échelle et à plus ou moins long terme. Le problème est qu'en général l'effet se fait voir à très long terme ; c'est pareil pour les constructions d'autoroutes ou les zones urbanisées.

Concernant tous les aménagements ponctuels visant à augmenter la perméabilité de ces infrastructures, tels qu'ils nous ont été montrés ici, malheureusement on essaie de faire bien mais on n'y arrive pas ; ils ont un effet dérisoire, ne sont jamais à la hauteur des enjeux de préservation des corridors biologiques et donc des espèces.

Généralement, le dimensionnement des passages est ridicule, on l'a d'ailleurs vu sur plusieurs exemples, parfois cela fait à peine 20 mètres de long et une bestiole sur 100 va l'emprunter. Il y en a qui passent, mais c'est dérisoire, donc au niveau génétique cela a des conséquences graves sur la survie des populations. Malheureusement, l'impact de la fragmentation ne peut être compensé.

Je vous fais grâce des espèces les plus touchées que j'avais listées.

Très brièvement, des exemples locaux :

- La Forêt de Bord : il ne va pas en rester grand-chose, malheureusement. Il y a aussi une déviation, le projet du contournement est de Rouen, qui impacterait fortement cette forêt.
- Le contournement ouest d'Evreux : ce serait un cloisonnement autour de la Forêt de l'Iton, un cloisonnement sud, donc bien sûr la LNPN qui pourrait passer au nord en rajouterait une couche.

Tout cela n'est pas du tout évalué dans le projet général, mais c'est normal parce que l'on n'a pas les données.

Au niveau régional, l'Eure serait très touchée alors que l'on a beaucoup d'espèces dont la conservation est très défavorable, c'est lié à la dégradation des habitats naturels, notamment, et la biodiversité est souvent confinée aux vallées.

Je ne peux pas développer le problème du franchissement des rivières, je n'en ai plus le temps.

Le Pays d'Auge serait énormément touché par les tracés A et C, notamment le contournement

de Lisieux, dans des espaces naturels remarquables qui constituent des réservoirs biologiques majeurs en Normandie – on a encore un bocage énorme où beaucoup d'espèces survivent, mais cela ne va peut-être pas durer.

Le summum en termes d'impacts serait le tracé C, évidemment. Je ne reviens pas dessus, Monsieur GIROD en a parlé.

Globalement, la mise en place de la LNPN sur la partie normande, quel que soit le tracé, serait forcément très défavorable ; elle contribuerait à fragiliser et accélérer potentiellement la disparition de certaines populations animales et végétales, et à menacer le fonctionnement de certains écosystèmes fragiles.

Donc, quelles que soient les mesures envisagées, malheureusement les impacts ne sont pas compensables, par manque de disponibilités foncières, et les mesures compensatoires ne portent que rarement leurs fruits.

Pour préserver la biodiversité – ce sera ma conclusion – il ne faut plus fragmenter, il ne faut plus artificialiser, on n'a plus de place.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Ces exposés introduisent notre second débat, ciblé sur les impacts du projet, cette fois-ci sur le cadre de vie et la biodiversité.

Je vous propose de ne pas faire comme nous avons procédé tout à l'heure ; nous allons prendre les questions ou les prises de position, mais je vous demande d'être très attentifs à ne pas dépasser le temps imparti.

LE DÉBAT AVEC LA SALLE

Régis CHOPIN, Président de la FDSEA de l'Eure : Puisque Madame, vous nous aviez promis tout à l'heure les prises de positions, je fais une prise de position par rapport au premier sujet traité dans la première table ronde.

Je voulais présenter un peu plus dans le détail la FRSEA Haute-Normandie, qui est composée de la FDSEA de l'Eure et de l'USA 76. Cette fédération régionale regroupe 4.000 adhérents actifs, agriculteurs, qui sont nos mandants ; ainsi que 3.000 adhérents retraités, souvent propriétaires fonciers – je m'inscris dans la même remarque que Dominique GUENIER tout à l'heure.

Forts d'un G20 récent où l'agriculture française a été sanctuarisée, et pas seulement l'agriculture française, toutes les agricultures ont été sanctuarisées, où la production agricole a été qualifiée de valeur sûre ; forts d'une loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche promulguée le 27 juillet 2010, qui a validé la mise en place d'un Observatoire national de la consommation foncière et a aussi abouti à la mise en place dans les départements de Commissions départementales de consommation d'espaces agricoles, constatant une consommation de 1.800 ha/an de terres agricoles, pour notre région, pour l'urbanisation, l'industrialisation et l'artificialisation de nos territoires, qui contribue à la rareté du foncier productif ; notre position est la suivante :

Quel que soit le scénario, ce projet est trop consommateur de foncier agricole. Conscients de la nécessité d'un développement économique, nous sommes défavorables – je dis bien « défavorables » - au projet de LNPN, tant qu'il ne proposera pas une consommation plus modérée de foncier.

Par ailleurs, dans les villes, on construit la ville sur la ville, pourquoi ne construirait-on pas la

voie sur la voie ?

Nous nous sommes pliés à un exercice : la rédaction d'un cahier d'acteur, dans lequel nous avons souhaité traiter de la compensation agricole, mais également de la compensation écologique.

Trop souvent, dans vos propos, Monsieur PONCET, nous remarquons que vous faites un distinguo entre les terres agricoles et le milieu naturel ; c'est la même chose ! A 84 % le milieu naturel est représenté par des exploitations agricoles.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de bien vouloir conclure.

Régis CHOPIN : Pour faire court, puisque vous n'avez pas apporté la réponse à mon ami Etienne VANTORNHOUT qui était là tout à l'heure, je vais prendre l'exemple du fret ferroviaire céréalier.

En 10 ans, Réseau Ferré de France est passé d'un pourcentage d'apports sur le port céréalier rouennais de 18 à 12 % quand Voies Navigables de France est passé de 24 à 36 %. Il n'y a pas besoin de conclusion. Merci.

(Applaudissements.)

Mickaël BENET, Association Hondouville, un autre avenir : Bonsoir. Je voudrais revenir sur l'impact sonore. On parle d'un viaduc au niveau du projet AB, qui a l'air d'être en bonne voie d'après la sous-préfecture. Le projet AB a l'air d'être clairement défini.

Sur votre schéma, plus on monte, plus le bruit est important, donc sachant qu'une onde sonore peut aller très loin dans la Vallée de l'Iton, forcément, puisque le viaduc passerait par là, jusqu'à quel impact au niveau des décibels pourrait-on monter pour les gens qui habitent dans la vallée en dessous ?

(Applaudissements.)

Anne GUERRERO : C'est difficile de répondre à la question à ce stade puisqu'on n'a pas une localisation précise du projet, ni en hauteur, ni en localisation... Oui, on a des exemples mais on ne peut pas répondre de façon précise sur le niveau de bruit pour les habitations à tant de mètres du viaduc, à ce stade du projet.

En revanche, il est clair que plus on monte en hauteur, plus le bruit se propage.

Comme je l'ai dit tout à l'heure mais plutôt en aparté, ces éléments sont pris en compte, on a des modélisations spécifiques aux zones de vallées, sur lesquelles on fait d'ailleurs encore des recherches pour les affiner. Ces éléments sont pris en compte à la fois dans l'évaluation, et après dans la réduction du bruit.

Donc, je peux difficilement répondre plus précisément à ce stade. Ce sont des éléments et des facteurs qui sont pris en compte et si les niveaux de bruit sont effectivement dépassés, en façade des habitations, on mettra en place des mesures de réduction qui peuvent être la mise en œuvre de murs antibruit tout autour, le long du viaduc, et sur le viaduc lui-même.

Mickaël BENET : Je ne parle pas des façades, j'ai bien compris que pour les habitations il y aurait des doubles-vitrages, sauf l'été pour ceux qui habitent au bord, tant pis pour eux. Je parle d'un impact sonore pour ceux qui sont en dessous, à 100 mètres.

On parlait de l'A28 tout à l'heure, on doit connaître l'impact sonore pour ceux qui habitent en dessous de l'A28 ; je pense qu'au niveau de vos normes, de vos DTU, vous savez quel impact engendre un train qui passe sur un viaduc.

Anne GUERRERO : Tout à fait...

Mickaël BENET : Si ce projet se fait, que ferez-vous pour éviter le bruit dans la vallée ?

Anne GUERRERO : Vous n'avez pas écouté la fin de ma phrase : pour limiter le bruit en façade des habitations nous mettrons en place, si la valeur réglementaire est dépassée, des écrans antibruit sur l'ouvrage lui-même, comme cela existe déjà dans beaucoup d'autres cas, sur des lignes à grande vitesse, ou autres – en l'occurrence, ce n'est pas une ligne à grande vitesse. En tout cas, les mesures se font directement. La réglementation donne comme priorité une protection à la source, c'est une priorité réglementaire. On ne fait appel à des protections de façade que dans des cas où l'on ne peut pas mettre d'écrans antibruit ou de merlons ou dans des cas où économiquement, on est dans des conditions déraisonnables, soit parce que ce sont des parties isolées, soit parce que l'on a le cas des immeubles hauts, par exemple : à moins de faire un écran antibruit de 10 mètres de hauteur on n'arrivera pas à limiter le bruit pour les étages supérieurs. C'est dans ce cadre-là que l'on fait appel à des protections de façade, et uniquement.

Sur la partie viaduc, il y a des zones d'ombre, notamment sous le viaduc et à proximité même du viaduc juste en dessous, et après il y a en revanche des zones d'impact sonore qui vont aller décroissant avec la distance, mais ce sont souvent des phénomènes un peu complexes dans les vallées et ils sont pris en compte ; notamment aussi les effets météorologiques puisqu'il y a des conditions de vent différentes dans les vallées par rapport à ailleurs.

Tout cela est pris en compte, il y a des normes de calculs et de modélisations, nous sommes obligés de les appliquer, cela a fait l'objet d'énormément de recherches scientifiques. Donc, toutes ces normes sont appliquées.

Marie-Françoise CORNIETI : Je propose que nous prenions plusieurs questions successivement, et RFF y répondra globalement.

Eric GATY, Le Mesnil-Jourdain : Bonjour. Je voudrais parler de la ligne AB, sur la nouvelle gare de Montauve qui est en projet.

Je suis originaire de la Marne ; vous avez créé Reims-Tinqueux et supprimé les trois quarts des lignes qui font Chalons-Epernay. Le problème est que tous les habitants de Reims, Chalons, Epernay, vont en voiture par Reims-Tinqueux. Donc, si vous créez la gare de Montauve sur la ligne AB, les gens qui allaient à Val-de-Reuil, c'est-à-dire 300 ou 400 voitures environ par jour, même plus... Les gens d'Elbeuf vont sûrement aller à Montauve.

Vous ne parlez que des lignes de chemin de fer, mais vous allez refaire les routes, les élargir. Tout cela sera pris en compte, parce que les 3 ou 4 voitures par jour pour aller à Montauve vont passer à 400 ou 500 voitures. Que comptez-vous faire là-dessus ?

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Je propose que RFF garde sa réponse pour l'instant.

Dans la salle : Non, la réponse !

Marie-Françoise CORNIETI : Si vous voulez, mais vous êtes donc disposés à rester un peu plus longtemps ? Très bien ! Dans ce cas, je propose que RFF réponde.

Jean-Damien PONCET : Cela a déjà été évoqué, on a parlé des effets indirects liés à l'existence d'une gare nouvelle qui peut ensuite générer d'autres développements, mais ce que vous dites est tout à fait fondé et bien vu.

J'ai déjà répondu qu'il n'est pas certain du tout que l'on fera ce tracé-là, et si on le fait il n'est pas certain que l'on fasse cette gare. Inévitablement, des études et des concertations devront se poursuivre sur la manière de desservir au mieux cette zone de Louviers – Val-de-Reuil, à la fois pour leur permettre d'aller vers Paris et pour les situer de façon efficace sur la liaison entre Evreux et Rouen.

Ces études et concertations se poursuivront, probablement dans l'année qui vient. Je viens d'évoquer le fait que les habitants de la zone de Louviers – Val-de-Reuil peuvent vouloir se rendre en région parisienne, et peuvent vouloir se rendre à Evreux, et selon la gare qui sera définie, ils n'auront pas forcément tous à se rendre à cette gare, puisque l'ancienne continuera d'exister et d'assurer certaines dessertes.

Ce que vous dites illustre le fait que quand on regarde le projet il faut regarder aussi les effets induits par le projet et nous nous efforçons de le faire, évidemment.

Un intervenant : Vous allez bien construire une nouvelle gare à Val-de-Reuil ?

Jean-Damien PONCET : Non, c'est une rénovation de la gare existante. Il y a peut-être une construction d'un nouveau bâtiment voyageur... Même pas, on me fait signe que non. C'est une rénovation de la gare existante, tout simplement.

(Intervention inaudible, hors micro.)

Jean-Damien PONCET : Pas forcément, parce qu'il faut regarder les fréquences, c'est pourquoi je disais qu'il faut faire la part des choses. La gare nouvelle qui serait éventuellement à Montauve, si l'on retenait l'option de passage AB, mais qui pourrait être plutôt au sud de Louviers si l'on était dans le cadre du scénario B, n'a pas vocation à ce que tous les trains qui viennent du Havre et de Rouen s'y arrêtent. Là, on ne serait pas du tout dans la logique... Je vous invite à regarder la page 53 du dossier du Maître d'ouvrage, on voit le genre de trains qui seraient mis en service du fait de la LNPN mais qui n'utilisent pas tous forcément que la LNPN sur toute sa longueur, et vous verrez qu'il existe des trains au départ de Rouen, je pense, mais qui font escale à Louviers, puis desservent un certain nombre de villes dans la vallée de la Seine avant d'arriver à Mantes, et ensuite se dirigent vers Paris. Ces trains sont plus lents, mais il y aura des fréquences supérieures. N'iront à la nouvelle gare que les gens intéressés par le temps de parcours (je pense qu'il y en a beaucoup) mais pour lesquels les trains qui s'arrêteront à cette nouvelle gare correspondront à leurs besoins.

Donc, il y aura une répartition entre les deux gares, il n'est pas du tout question de fermer la gare existante de Louviers – Val-de-Reuil, donc il est tout à fait cohérent de poursuivre le projet de sa modernisation.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Jacqueline FIHEY, Evreux Nature Environnement : L'Association Evreux Nature Environnement est affiliée à Haute-Normandie Nature Environnement, elle-même en rapport avec France Nature Environnement.

C'est une prise de position, mais je commencerai quand même par une question. Sommes-nous bien en 2012 ? Je n'ai pas encore entendu prononcer l'hypothèse des changements climatiques. Or, nous sommes très peu de temps après le Sommet de Durban, il ressort de ce Sommet que l'un des problèmes majeurs sera celui d'une autre utilisation de toutes les ressources ; énergie, par exemple ; ressources agricoles, ressources foncières, ressources

financières, ressources humaines.

Pour Evreux Nature Environnement et les autres associations que j'ai nommées précédemment, les terres agricoles et les espaces naturels sont un atout économique majeur dans notre département - bien sûr, pas seulement dans le nôtre. Pour nous, la gestion de tout ce qui est terres agricoles et espaces naturels doit être prévoyante, mais en plus très prudente.

On ne peut pas se permettre de dilapider nos atouts dans des projets majoritairement sans certitude. Je rappelle les déboires de la ligne nouvelle à Amsterdam (cet exemple a déjà été cité dans de précédents débats) qui finalement ne connaît pas du tout le succès qui était attendu puisque les usagers habitués à prendre le train ne sont pas majoritairement, bien loin de là, retournés vers la ligne nouvelle à leur disposition, tout simplement à cause du coût du billet.

Donc, nous répétons, comme lors des précédents débats, qu'il y a certainement une priorité à débloquent la circulation des trains en Île-de-France, mais pour la Normandie nous ne voyons absolument pas de nécessité d'avoir cette ligne nouvelle.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

Jacqueline FIHEY : Pour conclure, je reviens sur la deuxième table ronde. Mis à part tout ce qui a été dit et qu'Evreux Nature Environnement partage complètement, je ré-insiste sur le fait que pendant la période des travaux, souvent, on ne prend pas les précautions que l'on prendra ultérieurement, et c'est extrêmement grave.

Jacqueline FIHEY : Merci pour cette recommandation et cette prise de position.

Justine LETELLIER*, Association Halte au train par Acquigny et la Vallée de l'Iton : Je voudrais avoir des précisions sur le viaduc ; fera-t-il 1, 2, ou 3 kilomètres ? Quels sont vos critères pour le construire ?

Marie-Françoise CORNIETI : Voulez-vous répondre ? Ou tout à l'heure ?

Jean-Damien PONCET : Non, je ne veux pas répondre, on n'en sait rien... Non, ce n'est pas toujours comme cela. Le débat public se situe au début d'un projet, on essaie d'évaluer son opportunité.

La question a été posée dans des réunions et sur le site Internet, c'est de l'argent public : 6,5 millions d'euros pour faire les études et le débat. Si l'on veut rentrer dans le niveau de détail de la longueur du viaduc à tel endroit, il faut que l'on fasse des études beaucoup plus détaillées et là, on va approcher 70 millions d'euros, car bien sûr on ne va pas étudier que le viaduc à tel endroit, mais l'ensemble des tracés. Evidemment, nous nous gardons bien d'engager ces 70 millions d'euros avant d'être sûrs que le débat public permet de conclure et de poursuivre.

Pour l'instant, nous n'avons pas la réponse à ce genre de question. Nous ne vous cachons rien, nous ne faisons rien en catimini.

Pierre LE BAILLIF, Les Jeunes Agriculteurs de l'Eure : Vous parlez d'argent public, je fais un petit aparté avant mon propos : ce serait peut-être mieux de chiffrer les avantages d'un renouvellement de la ligne existante, cela coûtera peut-être moins cher, avant de proposer des projets A, B, C, D, E, F, G...

(Applaudissements.)

On ira jusqu'à Z pour noyer le poisson. Cela coûtera sûrement moins cher.

Puisque vous vous targuez de vous soucier de l'environnement autour de votre ligne, les premiers acteurs de l'environnement sont les agriculteurs. Quand il y a 700 hectares de terres agricoles, plus tout le reste : 2.000, 3.000, 4.000 peut-être, si on ne dit pas tout, cela fait beaucoup d'installations de jeunes agriculteurs, qui eux font de l'environnement tous les jours.

Un projet comme le vôtre, c'est une année d'installations pour les jeunes qui est rayée de la carte, ce qui représente 50 projets de vie, 50 projets pour l'environnement. Si l'on veut penser aux générations futures il faut peut-être arrêter de consommer du foncier. C'est pourquoi je viens vous distribuer un petit sachet de terre où il est écrit (cela fera la conclusion, pour vous, pour savoir s'il faut faire ou pas cette ligne) : « La terre vous nourrit, préservez-la ou vos enfants en auront besoin ».

(Applaudissements soutenus.)

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Nous rejoignons très largement ce qui vient d'être dit.

Nous disons depuis le début que s'il y a des points noirs à résorber, des aménagements à chercher...

(Applaudissements)

... la priorité des priorités – et cela demande des moyens, qu'il ne faut donc pas utiliser dans un projet que nous estimons peu justifié – est non seulement d'améliorer l'existant mais aussi de préparer un réseau ferré à partir de ce qui a été largement délaissé, donc à partir de son emprise existante, pour tout ce qui permettrait d'en faire un outil majeur, pour les déplacements mais aussi pour le fret, et en particulier le fret des productions agricoles, jusqu'au creux des territoires et pas simplement d'une métropole à l'autre.

Il nous semble que c'est un autre projet de vie, qui tient davantage à la préparation de l'avenir, plutôt que de se placer dans une hyper-concentration, encore accrue, telle que celle que l'on voudrait nous présenter comme inéluctable.

Vient se greffer là-dessus ce qui a été dit tout à l'heure : on a beaucoup parlé de « compensations » mais on arrive à un stade où ni pour les terres agricoles, ni pour les « compensations » il n'y a plus de capacités foncières. On est déjà allé trop loin et il faut absolument arrêter ces artificialisations, ou si certaines sont vraiment indispensables pour la sécurité, etc., que l'on arrive à zéro artificialisation à l'horizon 2025.

Nous savons bien que cela ne peut pas être fait d'emblée (il y a des projets dans les tuyaux) mais c'est quelque chose de majeur pour nous : arrêter cette logique.

Je souhaiterais aussi que l'on arrête de faire comme si nous avions des intérêts divergents, voire opposés, là-dessus ; nous allons dans le même sens et nous savons aussi que des progrès pour la biodiversité, par exemple réinstaurer des haies, faire attention à l'érosion des sols, etc., vont dans le sens de l'amélioration de l'agriculture et d'une agriculture du futur qui devra dépendre beaucoup moins du pétrole, qui commence à devenir une denrée chère et rare.

Donc, nous avons à élaborer des projets d'avenir ensemble, et à voir aussi dès maintenant quelles sont les priorités. Il y a en effet un déficit de capacités ferroviaires où, choisissant de façon minimale : faut-il faire ce qu'il faut ? On a parlé de Serqueux-Gisors, de certains aménagements dans le Mantois ; en réduisant autant que possible les impacts pour les riverains et pour les personnes qui travaillent sur ces terres...

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

Sylvie BARBIER : ... et pour la biodiversité, donc par exemple en tunnel, et aussi en associant les populations au lieu d'utiliser des dispositifs purement techniques qui ne tiennent pas compte suffisamment de la façon dont c'est perçu, des différences de terrains, des différences d'implantations.

(Applaudissements.)

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Marc BARRIER, Agriculteur dans le Mantois : Un petit aparté pour commencer : je me réjouis énormément de la convergence de points de vue entre France Nature Environnement et le monde agricole même si, comme vous l'avez dit, ce n'est pas forcément sur tous les points, au moins il y a des points sur lesquels nous pouvons travailler et je m'en félicite et m'en réjouis énormément.

Concernant le Mantois en particulier, j'ai entendu beaucoup d'arguments qui s'adressaient à l'ensemble du secteur, sur l'économie des sols, la préservation de la biodiversité. Là, on a un secteur où l'on a globalement une trentaine de kilomètres de long, pas loin de 200, 300 hectares, je ne sais pas, vous allez me le dire ; une vallée avec une richesse particulière au niveau de la Vaucouleurs qui sont menacés, simplement parce que l'on veut contourner Mantes.

Vous nous avez expliqué tout à l'heure que ce n'était pas pour tous les trains, car finalement de nombreux trains continueraient à passer dans la vallée de Seine où l'on aurait quand même quatre voies, et qu'il fallait que quelques trains aillent plus vite que les autres et gagnent quelques minutes en contournant le secteur de Mantes-la-Jolie. J'aimerais savoir : ces quelques minutes, c'est pour combien de trains ? On a bien compris que l'enjeu était important, donc que mettez-vous en face ?

(Applaudissements.)

Jean-Damien PONCET : Quelques trains, c'est une façon de parler, ce sont huit trains par heure, par sens, en période de pointe bien entendu, mais la période de pointe s'étendant sur 5 ou 6 heures dans la journée, ce sont peut-être plus de 100 trains par jour. Si Philippe ADAM me fait les gros yeux je rectifierai, mais pour l'instant il a l'air d'approuver.

Tous les trains qui viennent du Havre ou de Rouen d'une part, ou de Caen d'autre part, ne passeraient pas par Mantes.

Seuls passeraient par Mantes, avec un arrêt à Mantes, des trains qui par exemple auraient leur destination finale à Evreux, ou leur destination finale à Oissel (mais je crois que ceux-là vont aussi jusqu'à Rouen). J'ai fait une réponse un peu approximative, mais le chiffre est le bon, 8 trains par heure passent par le contournement et 8 trains par heure passent par la gare de Mantes. Cela fait un total de 16 trains, ce qui est le maximum que l'on puisse accepter sur une ligne, à condition que tous les trains roulent de la même manière, c'est-à-dire soit ne s'arrêtent jamais, soit s'arrêtent aux mêmes endroits, cela ne fonctionne pas. C'est pourquoi il faut trouver un dispositif pour contourner la gare de Mantes.

Nous avons bien conscience – c'est une considération qui porte sur l'ensemble du projet – qu'y compris sur le secteur de Mantes, il n'est pas facile de réaliser un contournement. D'ailleurs, le cahier d'acteur des responsables politiques du Mantois, je pense que c'est celui de la CAMY (la Communauté d'Agglomération), nous invite à étudier autant que possible les moyens d'éviter ce contournement. Cela fait partie des études complémentaires que nous allons faire après le débat public, pour voir s'il existe d'autres solutions. Pour l'instant, nous

avons supposé qu'il n'en existait pas, mais nous allons encore vérifier.

Olivier JOUGLA, Adjoint au Maire du Havre, Chargé du Développement Durable : Je suis un peu surpris et un peu déçu de voir que l'on oppose à ce point dans des pétitions de principe, ruralité, urbanité, biodiversité, au travers des mesures compensatoires qui naturellement devront être mises en œuvre.

Je viens d'un territoire qui de fait est plutôt urbain, un territoire portuaire. A l'issue des différentes réunions qui ont eu lieu, je conçois qu'il y a une nécessité, contrainte par les évolutions en volume des trafics, à savoir que le dispositif ferroviaire existant est insuffisant et qu'il nous faut manifestement quelque chose de différent, de nouveau, et manifestement il nous faut une ligne nouvelle.

On a beaucoup parlé de ruralité, on a peut-être beaucoup plus entendu parler d'économie rurale. Je viens d'un territoire qui est d'une économie portuaire, je compte en nombre de boîtes, et en comptant en nombre de boîtes je compte en nombre d'emplois. Plus il y a des boîtes qui partent, plus il y a des emplois qui se créent.

Je me dis que si l'on avait dû opposer constamment ruralité, urbanité, biodiversité, rien ne se serait jamais fait sur mon territoire.

(Huées.)

Comme le rappelait tout à l'heure une dame, sommes-nous véritablement au niveau des enjeux qui se posent à nous ? Nous n'avons pas parlé des bilans carbone. Je viens d'un territoire industriel où nous avons mis en place le Plan Energie Climat, le bilan carbone de la ville, et quand je vois la production carbone qui est produite à hauteur de 40 % des émissions carbone sur notre territoire de Haute-Normandie, par le trafic routier ; quand je vois l'augmentation exponentielle du trafic sur l'A13, je me dis qu'il est impossible, irresponsable, d'imaginer que chacun d'entre nous, quelle que soit notre origine économique ou sociale, ne puissions pas nous sentir concernés par la responsabilité qui est la nôtre, face à des enjeux qui bien évidemment nous dépassent.

Je me dis que nous pouvons trouver ce consensus auquel la notion de Développement durable fait renvoi ou fait écho, au-delà de toute autre notion politique, économique ou d'écologie politique.

On voudrait me faire penser que favoriser la mobilité au travers d'un projet aussi ambitieux que celui-là, ce n'est pas servir la cause de la ruralité ? Ce n'est pas servir la cause de la ruralité que de répartir des pôles de consommation qui permettent d'assurer l'écoulement des filières directes ?

Seulement 2 % des produits agricoles sont vendus directement sur les lieux de consommation. En favorisant peut-être d'autres exploitations que celles qui ont été extrêmement représentées ce soir, en favorisant de petites exploitations, ces pôles de consommation vont développer ces petites entreprises rurales, qui permettront aussi un accompagnement peut-être vers une agriculture plus respectueuse elle aussi de la biodiversité.

Donc, on peut trouver des terrains de consensus.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

Olivier JOUGLA : Je conclus. Nous avons une responsabilité sociale, une responsabilité en termes de Développement durable et j'aimerais que chacun puisse...

(Huées.)

... avoir à l'esprit la responsabilité qui est la sienne.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci de conclure.

(Huées.)

Olivier JOUGLA : Je remercie chacun pour le sens du dialogue et de la contradiction.

Jérôme BOURLET, Europe Ecologie : Je reprends très rapidement la parole, juste pour dire que l'agriculture de proximité, c'est 20 %. Le rapport est sorti aujourd'hui, vous pouvez aller voir sur Internet.

Pour conclure un peu, par rapport à tout ce que nous avons entendu, on voit bien que c'est le fondement du projet qui doit être requestionné. C'est le modèle économique proposé dès le départ avec cette visée simplement de 1 h 15 de trajet alors que, Jean-Pierre GIROD le rappelait, ce que les gens demandent chez nous, c'est de l'amplitude, de la fréquence, et du confort dans l'utilisation.

Donc, on voit bien qu'il n'y a pas d'oppositions, comme certains ont essayé de les lever, entre les environnementalistes et les agriculteurs, on voit bien que l'on mène tous le même combat pour avoir quelque chose et une structuration de proximité, pour que les habitants de Normandie et ceux de la région Île-de-France aient les mêmes intérêts. Ces intérêts vont contre ce projet, qui est sur un modèle économique dépassé.

Pour laisser du temps aux autres, je vous conseille à tous de venir à la réunion du 23 janvier, car on a parlé des scénarios A, B, AB ; je vous invite à voir du scénario E, celui qui sera écologique et économique.

(Applaudissements.)

Jean-Charles JUILLARD : Je reviens vers Monsieur, votre interlocuteur précédent, qui vous interrogeait toujours et encore au sujet de cette gare de Montoire. Je m'étonne que vous ne soyez pas au courant, puisque l'on parle des infrastructures. Dans ce grand projet de Paris, il est très curieux que vous évoquiez les problèmes ferroviaires ; est-il honnête de ne pas parler des problèmes d'urbanisme de voirie ?

Vous savez très bien que devant la gare de Montoire il est prévu le super-périphérique de Louviers, c'est-à-dire une grande rocade à la clé ! C'est sur Internet, cela a été sur le blog du Maire de Louviers, ce n'est ignoré de personne ; de vous ? Vous n'êtes pas au courant de cette rocade ? Ou vous ne voulez pas en parler ? Merci de me répondre.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : On a déjà parlé pas mal de cette gare, c'est un scénario AB, on l'a dit, qui nécessite d'être approfondi. Il y a déjà eu des débats sur les problèmes de développement, d'aménagement du territoire, nous sommes là plus sur d'autres impacts, nous sommes à la fin de la réunion. Il y a eu trois interventions déjà sur ce problème ; je vous propose de passer à la question suivante.

Dans la salle : Non, répondez !

Jean-Charles JUILLARD : C'est inacceptable ! Deux personnes vous ont interrogés à ce sujet !

Olivier GUÉRIN : Monsieur, on a parlé...

Jean-Charles JUILLARD : Un projet qui est sur Internet ! En l'occurrence le super-périphérique de Louviers qui passe devant la gare de Montaure !

Olivier GUÉRIN : Encore une fois, cette gare fait l'objet d'un scénario qui n'a pas été complètement approfondi.

Vous pouvez poser des questions complémentaires sur Internet ; on a parlé déjà trois fois de ce sujet. C'est peut-être une non-réponse ce soir, encore une fois ces sujets nécessitent...

Jean-Charles JUILLARD : C'est lamentable, Monsieur ! Lamentable ! On vous interroge sur un point précis...

Olivier GUÉRIN : Monsieur un peu au-dessus, vous avez la parole.

Jean-Charles JUILLARD : C'est une censure !

Emmanuel HYEST, Président de la SAFER de Haute-Normandie, Président de la Fédération Nationale des SAFER : Bonsoir. D'abord, une petite remarque : j'ai été très choqué en tant qu'agriculteur que dans le projet complémentaire de RFF on écrive que l'on protège l'environnement en venant mettre un nouveau projet qui passe uniquement sur des terres agricoles. Je trouve cela très choquant.

Cela a été dit par plusieurs personnes ce soir, tant des personnes du monde agricole que des personnes du monde de l'environnement, la biodiversité est partout, et je crois qu'aujourd'hui nous avons besoin de protéger l'ensemble de notre territoire, pour de nombreuses raisons qui ont été dites, je ne vais pas les répéter.

Comment RFF va-t-il 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.

Dans notre région, autour de quoi la vie de nos concitoyens s'est-elle structurée ? Autour des routes et autour des voies ferrées. Des projets comme le vôtre déstructurent totalement un siècle et demi, voire plus, d'histoire de création d'un territoire. Vous ne le prenez jamais en compte, uniquement sur des questions : « juste à côté, êtes-vous perturbés ou pas ? ». Cela perturbe totalement un territoire, pour gagner – cela a été dit – très peu de temps.

La dernière question : aujourd'hui, RFF a tout le mal de la Terre à entretenir de façon correcte les voies existantes. Je suis à Gisors, on demande aux agriculteurs d'avoir des moyens de transport décents pour leurs animaux, je ne suis pas sûr que l'on aurait l'autorisation de monter dans certains trains que vous mettez à la disposition du public !

(Applaudissements.)

Si l'on fait une ligne nouvelle, cela sera-t-il pire ou mieux qu'aujourd'hui sur les lignes existantes ?

Jean-Damien PONCET : Là aussi, il manque quelques informations en amont que l'on n'a pas pu donner à l'occasion de cette réunion.

D'abord, cessez de me reprocher l'existence de trains propres ou sales, ils relèvent des entreprises ferroviaires et non pas du gestionnaire de réseau. RFF ne fait pas de trains, n'a jamais fait de trains, et s'il y a moins de trains de céréales aujourd'hui qu'il y a 15 ans, ce n'est

pas le fait du réseau, qui n'est pas moins bon qu'il y a 15 ans.

J'en profite pour répondre à la question de l'entretien des voies : il est fait sur des budgets complètement séparés des budgets d'investissements ; dans le décret de création de RFF c'est parfaitement rédigé comme cela. Vous pourrez avoir des précisions à la réunion sur le financement.

La Loi de modernisation agricole prévoit en effet de ne pas gaspiller le foncier, je vois bien de quoi vous parlez : le 27 juillet 2010... Mais la même année il y a eu aussi les Lois de Grenelle, qui prévoient que l'on fasse du ferroviaire. RFF s'attache, je pense, à une certaine cohérence dans l'approche de ses missions, mais ce n'est pas RFF qui est chargé des grandes politiques d'aménagement au niveau national, et le fait que l'on trouve des dispositions dans les lois qui peuvent éventuellement paraître un peu contradictoires montre à quel point le sujet est complexe. C'est bien parce que le sujet est complexe que nous faisons des débats publics.

Concernant la déstructuration, nous desservons les gares existantes, donc on ne va pas nous expliquer que nous allons modifier radicalement la structure urbaine de la Normandie. Nous sommes là pour favoriser le développement de la Normandie, c'est du moins ce que nous disent nos mandataires, parce que RFF n'est pas chargé non plus du développement de la Normandie, mais de répondre à des besoins exprimés par des autorités compétentes, légitimes.

Nous devons favoriser le développement de la Normandie et quand on dit que c'est pour augmenter d'un million d'habitants la région Île-de-France, peut-être, mais c'est la région Île-de-France conçue comme ouverte sur son espace maritime, donc c'est peut-être simplement une meilleure intégration de l'ensemble des villes normandes à l'Île-de-France qui permet d'arriver à ce résultat, avec un meilleur fonctionnement.

Il y aurait sans doute d'autres choses à dire, mais nous n'allons pas refaire le débat depuis le début.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous propose de passer à la poursuite de la concertation. Monsieur le Prédésident GUÉRIN, voulez-vous redonner le cadre de cette poursuite de la concertation ?

Olivier GUÉRIN : Juste quelques mots pour donner le cadre juridique, avant que RFF présente les choses de façon un peu plus concrète.

Le débat public est une procédure relativement récente, un peu plus de 15 ans, qui s'est développée d'abord sur le débat lui-même : un temps au cours de la mise en place d'un projet. C'est une procédure qui a été étendue parce que ce temps est un moment seulement dans la mise en place d'un projet et on voit tout l'intérêt de continuer la procédure de concertation, de débat, au-delà du débat public lui-même.

C'est ce qui a été décidé, notamment dans le cadre de la Loi Grenelle 1 du 12 juillet 2010. Les articles L. 121-1 et L. 121-13-1 du Code de l'Environnement prévoient que le débat porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.

Donc, après le débat public et après la décision qui sera prise par RFF sur la suite à donner au débat, cette procédure de concertation se poursuit, sous le regard, sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public, qui peut notamment proposer des modalités d'information et désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, au-delà de ce débat public. Voilà le cadre juridique.

Nicolas BENVENU, de RFF, va nous donner les précisions sur les pratiques de RFF.

Marie-Françoise CORNIETI : Nicolas BENVENU et Jean-Damien PONCET, pour exposer les propositions de RFF quant à la poursuite de la concertation.

LES PROPOSITIONS DE RFF QUANT A LA POURSUITE DE LA CONCERTATION

Nicolas BENVENU, RFF : Bonsoir à tous, je travaille au sein de Réseau Ferré de France, dans une unité spécialement chargée des questions de concertation et de débat public.

Le cadre juridique, qui a été reprecisé par le Président de la Commission Particulière du Débat Public, ce nouveau contexte réglementaire, lié à la Loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010, est venu pour RFF rejoindre une pratique élaborée au fil des concertations que l'établissement mène sur ses projets de développement.

Ainsi, les concertations postérieures aux débats publics qui ont lieu sur d'autres projets, par exemple, les grands projets du sud-ouest, la ligne Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne, la LGV Poitiers-Limoges ou encore la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ; appuient la présentation que je vais vous faire.

Ce nouveau contexte réglementaire est également à mettre en regard des engagements que RFF prend en matière de concertation et qui ont été rassemblés dans une Charte pour la conduite de la concertation, qui a été approuvée en mai 2011 par le Conseil d'administration de RFF.

Donc, si le Conseil d'administration de RFF, à l'issue du débat public, décide de la poursuite du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, un dispositif de concertation accompagnera la poursuite des études jusqu'à l'enquête publique.

On voit bien à travers les moments d'échanges que nous avons ce soir que la concertation est indispensable, et elle devra se poursuivre jusqu'à l'enquête publique, qui sera un moment de participation du public au cours duquel, cette fois, le public sera invité à s'exprimer sur un tracé.

Si l'on poursuit les études, entre la fin du débat public et l'enquête publique, on a des réductions successives, pour passer des grandes options de passage que l'on présente en ce moment à des tracés sur lesquels on demande au public de s'exprimer.

Si le Conseil d'administration indique, sur les conclusions du débat, qu'il y a lieu de poursuivre le projet LNPN, il y aura deux types d'instances ou de dispositifs à mettre en place :

- Un dispositif de pilotage et de validation des études, dont Jean-Damien PONCET a déjà parlé au cours de la soirée et sur lequel il vous donnera quelques indications dans un instant ;
- Comme le précise la loi, des modalités d'information et de participation du public devront également être mises en place.

Aucun texte dans le droit ne définit précisément ce qu'est le public mais RFF, avec les partenaires cofinanceurs du projet, définit des publics de la concertation.

Dans ce dispositif d'information et de participation du public, le dialogue pourra être approfondi avec une diversité de représentants de porteurs d'intérêts, qui sont généralement qualifiés d'acteurs du projet. On voit bien que enjeux environnementaux, agricoles, peuvent faire l'objet de dialogues spécifiques, approfondis, au cours de cette phase, dans le cadre de ce dispositif d'information et de participation du public.

C'est à travers l'ensemble de ces instances, d'une part la validation et le suivi des études, et d'autre part les modalités d'information et de participation du public, que se réaliseront les actions de concertation.

Au fil des concertations menées sur d'autres projets, l'expérience nous amène à attirer l'attention sur deux points qui nous paraissent essentiels :

- Il faut clairement définir le dispositif d'information et de participation du public. Il doit être souple et évolutif, clairement défini, et porté à la connaissance de toute personne intéressée par le suivi de l'élaboration du projet.
- Egalement, il faut clairement définir les articulations entre les modalités d'information et de participation du public et le dispositif de pilotage et de validation des études.

Pour être bien clair : la concertation est un outil d'aide à la décision, mais n'est pas en elle-même une instance de décision.

La concertation post-débat, comme le débat public dans lequel nous nous trouvons, n'est pas un instrument de décision, mais un moyen de cartographier l'ensemble des positions, d'approfondir un certain nombre de points, pour que celui qui est en position de décider puisse le faire en toute connaissance de cause.

Donc, la concertation doit permettre de faire advenir la définition la plus partagée possible du projet.

J'ai mis sur cette diapositive un exemple de dispositif de concertation, qui vient des GPSO (Grands projets du sud-ouest) ; l'idée n'est pas de rentrer dans la description de ce schéma, mais de revenir sur la distinction que je viens de poser entre les modalités d'information et de participation du public, dans lesquelles on retrouve des instances d'échange et de dialogue avec des acteurs, et le pilotage et la validation des études (clairement, définir les instances et leur articulation).

Pour cela, quelles modalités sont envisageables pour assurer une information et une participation du public ?

Dans cette diapositive, j'ai rassemblé des modalités qui sont caractéristiques des concertations post-débat que nous mettons en place.

Concernant les modalités d'information, elles vont des lettres d'information à un site web dédié au projet et à sa concertation, en passant par des expositions (dans des gares, des mairies) à des moments choisis pour décrire l'évolution du projet et la réduction progressive des options de passage.

Pour permettre la participation de tous ceux qui souhaitent s'exprimer, la modalité la plus évidente est la rencontre avec l'équipe Projet LNPN qui, si le projet se poursuit, sillonnera bien entendu le territoire.

J'en profite pour indiquer que chez RFF, toute équipe projet compte dans ses rangs une personne dont la tâche est de se consacrer à la concertation, à temps plein. Il y a donc un chargé de concertation, en l'occurrence dans l'équipe LNPN c'est une chargée de concertation, en la personne de Céline CUCHET*, pour ceux qui la connaissent déjà.

Donc, des rencontres bilatérales peuvent être organisées, mais d'autres modalités sont bien sûr possibles, comme la réunion publique qui nous a réunis ce soir, ou des groupes de travail ou ateliers, qui rassemblent un plus petit nombre de participants. Ce sont les dispositifs dont

je parlais tout à l'heure, qui rassemblent les acteurs. Ils peuvent être géographiques ou thématiques, et dans tous les projets dont j'ai parlé précédemment nous avons mis en place des groupes de travail qui portent sur les enjeux environnementaux, sur les enjeux liés à l'agriculture, évidemment.

On retrouve dans ces groupes de travail des représentants d'intérêts, comme je l'ai dit, mais qui peuvent être des élus, des socioéconomiques et des associatifs. Les dispositifs sont relativement ouverts.

Concernant le projet LNPN, que pourrait-il se passer à l'issue du débat, si jamais RFF décidait de poursuivre ?

Je laisse la parole à Jean-Damien PONCET.

Jean-Damien PONCET : La première chose que nous ferons à l'issue du débat sera de demander à la Commission Nationale du Débat Public de désigner un garant pour la suite du processus.

Je ne suis pas tout à fait au clair aujourd'hui sur la suite du processus, pour des raisons que je vais un peu expliquer, mais je suis sûr en tout cas que la concertation doit se poursuivre autant que nécessaire et qu'elle ne peut se poursuivre que sous le regard attentif d'un garant.

Dans l'année qui vient, vraisemblablement, on mettra au point de façon plus précise le dispositif de concertation, avec les partenaires du projet. Qui sont-ils ? Le dossier présenté au débat public a été élaboré sous l'égide d'un Comité de pilotage qui rassemblait les responsables politiques des grandes collectivités des trois régions : Île-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie ; et des responsables du monde économique. Ces gens-là vont très vraisemblablement devoir tirer auprès de RFF, ou après RFF, les conséquences du débat.

J'ai indiqué aussi que des études complémentaires seraient à faire et nous nous efforcerons d'aboutir à ne pas devoir engager un dispositif d'études et de concertations très lourd, sur un tas de variantes. Je pense que nous essaierons de clarifier un peu nos idées dans la période qui vient, et avec ce Comité de pilotage nous mettrons au point le dispositif décisionnel et de concertation qui sera mis en place sur le projet.

Le projet n'est pas tout à fait homogène, il y a des parties de projet... Par exemple, sur Nanterre (quelqu'un de Nanterre était là et est peut-être toujours présent), on prévoit de faire une gare nouvelle à La Défense, qui doit être en correspondance très bien conçue avec le futur RER E, avec le futur métro automatique du Grand Paris, avec le RER A ; parmi eux, seul le RER A existe. Nous devons nous coordonner avec tous ces gens-là ; une coordination technique et chronologique extrêmement fine est à faire, dans un périmètre qui est l'objet de dispositifs d'aménagements et de décisions politiques, etc., qui n'est pas du tout celui que l'on trouve dans le reste du territoire. On voit bien qu'il y a là un dispositif de concertation spécifique.

C'est la même chose à Rouen, la gare Saint-Sever s'intègre dans un nouveau quartier de ville, donc il y a une coordination étroite, et une place importante à laisser aux responsables politiques de Rouen. Donc, en termes de concertation, il y a une organisation probablement spécifique.

Je pense que sur les tracés en Île-de-France on est d'ores et déjà sur des choses un peu plus fines et précises que sur les grandes options de passages que l'on a entre Mantes et Rouen ou entre Mantes et Caen, donc le dispositif en entonnoir que l'on observe en règle générale sera peut-être appliqué de façon un peu plus classique sur les sections interurbaines, mais peut-être de façon un peu plus raccourcie sur la partie Mantes-Paris.

Il y aura un Comité de pilotage, un garant, ensuite un dispositif de concertation et d'association du public, qui peuvent varier selon les différentes parties du projet.

Il est bon que le garant soit associé y compris à la définition de ces dispositifs.

Voilà, en gros, ce que l'on peut dire ce soir sur ce dispositif, mais comme sur un grand nombre de sujets, on ne part pas de zéro. RFF a acquis une expérience ; nous devons en être au treizième débat public, je crois. Pour au moins 10 d'entre eux, a été enclenchée, voire terminée, toute la phase jusqu'à l'enquête d'utilité publique, donc une expérience s'accumule et peut être mise à profit sur le projet dont nous parlons maintenant.

Après le débat public, le projet dont nous parlerons sera bien le projet LNPN normand. Je trouve cela satisfaisant de penser que nous ne parlerons plus d'autres exemples qui ne sont pas le nôtre. Je rappelle que nous ne sommes pas en train de faire une ligne à grande vitesse classique, mais que la confusion est très difficile à éclaircir.

Il suffirait de regarder l'expression de la Fédération nationale des Associations des Usagers des Transports pour constater que la Fédération régionale est en faveur du projet LNPN parce qu'elle a bien regardé en quoi il consiste et a bien compris ce que c'est, et la Fédération nationale, qui croit encore que c'est un projet de ligne à grande vitesse classique, trouve qu'il n'est pas opportun. Vous voyez qu'il faut regarder le projet de près et savoir de quoi on parle pour pouvoir porter un jugement dessus.

Bien sûr, tout ce sont j'ai parlé en termes de mise en œuvre effective, après la période pendant laquelle on va mettre au point le dispositif (en gros, l'année 2012 – il y aura un certain nombre d'événements...), tout cela se déroulera ensuite selon un calendrier qui dépend des longueurs des procédures et des études. J'ai évoqué des durées de 4 à 5 ans entre la fin d'un débat public et le début d'une enquête d'utilité publique, donc vous voyez que l'on a du temps pour affiner les choses et pour discuter. Ceci est sous réserve de la finabilité du projet, des disponibilités budgétaires. Il y aura une réunion le 17 janvier à Paris à ce sujet.

Je voudrais redire que nous serons attentifs à tous les enjeux, mais vous voyez bien dans les discussions de ce soir qu'il n'est pas forcément facile de concilier les différentes parties prenantes. Un exemple assez parlant : faire des merlons antibruit, cela veut dire consommer plus de terrains.

Nous améliorerons le projet car il y a des choses que nous ne savons pas aujourd'hui mais que nous finirons pas savoir forcément, parce que nous nous en donnerons les moyens.

L'expérience acquise se traduit par un critère assez simple : il suffit de regarder le coût au kilomètre des projets depuis 30 ans (depuis la LGV Paris-Lyon), je pense que ce coût a été multiplié par 2, voire par 3, tout simplement parce que les projets sont mieux conçus, mieux intégrés à leur environnement. C'est une orientation qui est prise, sur laquelle je crois que la volonté de RFF est de toujours faire mieux.

Il a été question de normes acoustiques ; si les pouvoirs publics se donnent la peine d'élaborer des normes c'est qu'ils estiment que c'est bien au niveau national qu'il faut les élaborer, et non pas projet par projet. Bien entendu, à titre personnel, nous, équipe, cela nous ferait plaisir de faire mieux, mais si l'on va au-delà des normes il n'y a plus de limites. Quelle est alors la limite ? Et chaque fois que l'on va au-delà d'une norme quelque part, il faudra faire la même chose partout, sur notre tracé, mais aussi sur les autres projets. Il y a donc un côté un peu périlleux, même un peu inévitables, dans cette affaire-là.

Une inquiétude a été exprimée, je la comprends très bien. Quelqu'un a dit que pendant 20 ans les exploitations agricoles n'avaient pas pu s'agrandir puisqu'on préemptait les terrains pour préparer l'arrivée du projet A28. Nous souhaitons aller vite, car il n'y a pas de

projet allant lentement ; à mon avis, s'il va lentement il est voué à l'échec car des obstacles nouveaux vont apparaître inévitablement, etc., et s'il va lentement il n'a pas d'énergie, donc il n'aboutira pas ; mais c'est aussi pour réduire l'inquiétude. Ce n'est pas la peine d'inquiéter tous les agriculteurs et tous les habitants d'une zone d'étude de 10.000 km² alors que le projet fera à la fin 80 mètres de large, en moyenne (ce n'est pas une bande de 80 mètres, mais c'est pour simplifier). Il passera à un endroit précis. Il faut aller le plus vite possible, pour préciser, pour soulager la très grande majorité des personnes, et pour savoir précisément avec qui il faut travailler.

Je ne sais pas si c'est très utile mais je voulais dire que ce projet, c'est en gros un millième de la surface agricole de la région, et c'est l'équivalent de la consommation annuelle de foncier pour l'ensemble des projets urbains ; ce chiffre a été cité par les Chambres d'Agriculture ou la Fédération et les Syndicats agricoles : 1.800 hectares par an. Je ne dis pas cela pour dire que ce n'est pas beaucoup. C'est beaucoup. En plus, la LNPN, je le reconnais, est linéaire, donc il y a des effets de coupure que l'on ne trouve pas dans les autres projets disséminés un peu partout.

Par contre, nous ne le faisons pas en catimini, mais en face de vous, et ce n'est pas sournois, alors que vous ne savez pas où sont les 1.800 hectares qui disparaissent chaque année... Oui, on sait que ce sont des lotissements, un petit morceau de route ici, une petite zone d'activité là, etc. On sait à peu près où ils sont, mais c'est dispersé. Là, au moins, vous avez un grand projet, qui n'est pas dispersé ; vous avez des interlocuteurs, c'est moi le directeur du projet, je vous demande de ne pas m'appeler tous les jours, s'il vous plaît, mais vous aurez les moyens de nous joindre avec les dispositifs de concertation.

Merci de votre participation et soyez sûrs que nous avons à cœur de ne pas décourager les jeunes agriculteurs qui se lancent courageusement dans leur activité.

Marie-Françoise CORNIETI : Y a-t-il des questions sur la poursuite de la concertation ?

Jacques POUCHIN, Maire de Fontaine-sous-Jouy (vallée de l'Eure) : Bonjour, sur quels critères RFF fera-t-il le choix du scénario qu'il retiendra ? Les critères ont-ils déjà été donnés par les donneurs d'ordres, qui sont ceux qui vous ont fait le cahier des charges ?

Olivier GUÉRIN : Excusez-moi, il est un peu tard, nous avons beaucoup débordé de l'horaire habituel. La question que vous posez est importante, et différents éléments seront pris en considération. Nous sommes sur un sujet un peu particulier, celui de la concertation après le débat, votre question ne porte pas directement sur ce sujet. Je ne souhaite pas rouvrir le débat encore une fois sur les éléments de critères, qui seront nombreux.

Vous pourrez venir jusqu'à la réunion de clôture, où cette question pourra être posée plus précisément.

Il y a ces impacts dont on parle aujourd'hui, il y a les fonctionnalités de la ligne, il y aura sans doute beaucoup la question du financement, que nous aborderons la semaine prochaine et qui sera un sujet essentiel.

C'est donc plutôt à la réunion de clôture, le 30 janvier prochain, à Caen, que cette question pourra être traitée.

Marie-Françoise CORNIETI : Elle pourra être posée également sur Internet.

Un agriculteur : Après les tunnels qui seront faits pour le Grand Paris... Vous dites que pour le bruit vous cernez les problèmes. Vous voulez peut-être faire des merlons, cela doublera ou triplera les emprises !

On a vu que pour les TGV Rhône, malgré les 300 mètres d'achats des maisons, malgré les merlons, sous la pression des habitants à 300 à 700 mètres des voies, le trafic de nuit a dû être interrompu.

Est-il utile, en 2012, de transporter du fret à 200 km/h alors qu'il a passé 15 jours en mer à 20 nœuds ? Est-il utile, dans l'autre sens, d'emmener des choses de Paris vers Le Havre à 200 km/h ? Est-il utile de gagner 10 minutes sur un trajet pour les personnes de Rouen ou du Havre, à l'époque d'Internet et du téléphone portable ? Entre les deux il n'y aura pas de gares et nous serons un no man's land avec seulement les inconvénients du bruit et de l'emprise, et des chemins en cul-de-sac.

(Applaudissements.)

Jean-Damien PONCET : Il n'est pas question de mettre le fret sur la ligne nouvelle, ni de faire rouler le fret à 200 km/h.

L'intérêt de la ligne nouvelle pour le fret est de dégager des sillons sur la ligne existante. Pour le reste, on l'a déjà dit, on dessert les mêmes gares qu'aujourd'hui. On ne crée pas de no man's land.

Un intervenant : Une question pour Monsieur PONCET : quand saura-t-on si le projet est poursuivi par RFF, ou quand il sera abandonné ?

Je dis cela parce que depuis 1970 en Seine-Maritime, on sait qu'à l'ouest de l'autoroute Rouen-Barentin, la voie doit passer. Cela a été imaginé il y a très longtemps, ce serait bien de lever l'incertitude à un moment ou un autre. Dites si cela se fera, ou pas, mais des débats qui durent des années... 42 ans, cela fait plusieurs générations !

Olivier GUÉRIN : Je rappelle la loi, que nous rappelons habituellement lors de ces débats : le débat est clôturé le 3 février, la Commission Particulière a deux mois pour faire le compte rendu de ce débat, le Président de la Commission Nationale du Débat Public en fera le bilan, puis RFF aura trois mois pour prendre la décision. On a rappelé que cette décision serait prise par le Conseil d'administration.

Donc, en gros, d'ici la fin du mois de juin nous saurons si le projet se poursuit ou non.

Christophe HILLAIRET : Je l'ai évoqué tout à l'heure, on a plusieurs projets RFF en Île-de-France, il y a le POCL, on s'aperçoit que la notion de concertation est complètement différente dans le cadre du POCL que dans le cadre de la LNPN... Si, Monsieur ! Je suis désolé, le monde agricole a déjà eu une réunion avec RFF. Je n'avais pas l'honneur de vous connaître jusqu'à présent, cela montre bien que la concertation ne se passe pas partout pareil et suivant le type de tracé... Je suis très surpris que l'on en arrive aujourd'hui à cette rencontre entre RFF et le monde agricole.

Je ne vous cache pas que dans l'assistance, tout à l'heure, il y avait la Sénatrice du secteur du Mantois, qui est aussi demandeuse, c'est-à-dire que les élus locaux n'ont pas rencontré RFF jusqu'à maintenant ! Autrement que dans la procédure de débat public qui s'est réalisée jusqu'à maintenant.

Une rencontre en amont, pour expliquer le projet un peu plus profondément, aurait été de bon aloi. C'est mon sentiment.

Jean-Damien PONCET : Il peut y avoir des différences dans la mise en œuvre entre les deux projets, mais sinon ils sont conduits de manière très homogène, parce que c'est le même directeur du développement et on est à peu près dans les mêmes bureaux.

Cette personne et cette personne travaillent sur les deux projets, c'est très intégré.

Mais, je n'ai pas visité autant de monde que mon collègue POCL, car je suis arrivé avec lui tardivement sur le projet. En revanche, vous avez très bien pu rencontrer soit le directeur du développement lui-même, soit Philippe ADAM, soit d'autres personnes.

Je pense que la méthodologie, c'est-à-dire les groupes de travail thématiques, géographiques, etc., ont été à peu près les mêmes. On a d'ailleurs aussi fait travailler des prestataires qui ont rencontré beaucoup de gens et nous ont fait des synthèses complètes. On appelle cela « l'étude de contexte », c'est un exercice obligatoire au sens des textes de la Commission Nationale du Débat Public. Donc, globalement, c'est fait de la même manière, mais il y a des aléas qui feront que cela ne se traduit pas par une réunion avec les mêmes types d'acteurs le même jour, c'est sûr.

Marie-Françoise CORNIETI : Y a-t-il d'autres questions ? (*Non.*)

Il me reste à clôturer ce débat et à vous rappeler les trois prochaines réunions extrêmement importantes :

- Celle du 17 janvier à Paris, sur le financement et la rentabilité ;
- Celle dont on a beaucoup parlé, le 23 janvier, sur l'expertise, sur le projet d'aménagement de l'existant entre Mantes et la Normandie ;
- Enfin, la réunion de clôture à Caen, le 30 janvier.

Si vous ne pouvez pas vous déplacer, vous pouvez suivre en direct ces réunions sur Internet, et intervenir depuis votre ordinateur.

Je vous remercie.

(Fin à 23h10)