

Session du lundi 31 janvier 2011

AVIS SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

**ADOPTÉ A LA MAJORITÉ PAR :
48 POUR
16 ABSTENTIONS
4 CONTRE
1 NE PARTICIPE PAS AU VOTE**

RAPPORTEUR : M. Jacques BRIFAULT

La réflexion autour du projet de Grand Paris a relancé l'idée d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Paris et la Normandie. A cette occasion, le CESER de Haute-Normandie a jugé opportun de se pencher sur les fonctionnalités attendues d'un tel projet, en le replaçant dans son contexte. Les enjeux découlant de ce projet sont d'une importance capitale pour tous les acteurs : aussi le CESER de Haute-Normandie a-t-il décidé de rendre, dans un deuxième temps, un avis et des préconisations sur ce thème, afin de donner plus de lisibilité à l'ensemble des réflexions de la société civile sur ce projet majeur pour les territoires concernés.

I- Le contexte : déployer Paris vers sa façade maritime

Le projet de Grand Paris est porteur d'une ambition nationale et internationale : il vise d'une part à donner à la France les moyens de rivaliser avec ses concurrents européens et d'autre part à permettre au Bassin Parisien d'être au niveau des grandes métropoles européennes (Londres, Francfort, Berlin...) et mondiales. Il est admis qu'un bassin de population dense irrigué par un fleuve navigable est un élément déterminant pour le développement des grandes métropoles.

Le territoire normand est hautement concerné par ce projet, puisqu'il est traversé par un axe fluvio-maritime structurant : la Seine. L'architecte et urbaniste Antoine Grumbach propose de redéployer Paris vers sa façade maritime (via Rouen et Le Havre) en suivant le corridor de la Seine. Notons qu'il s'agit là d'une rupture avec le passé : la France a longtemps ignoré ses liens avec ses ports et, plus généralement, avec la mer. La prise en considération du potentiel géostratégique de l'axe Seine jusqu'à la Manche et de sa capacité à apporter à la capitale française des éléments indispensables à sa compétitivité font de ce projet une opportunité unique.

C'est dans cette optique que s'inscrit le projet d'une liaison ferroviaire rapide entre Paris et la Normandie, annoncée en avril 2009 par le Président de la République, pour mettre le Havre et Caen à 1h15 de Paris et Rouen à 45 minutes. La mise en œuvre de ces temps de parcours implique le tracé d'une nouvelle ligne au sud de la Seine. Le projet est désormais partagé entre les acteurs politiques et socio-économiques qui se sont mobilisés¹ et l'État². La conduite du projet a été confiée à deux instances : il s'agit d'une part du Comité de Pilotage, réuni autour du préfet Jean-Pierre Dupont, et du Comité Lecomte, chargé de mener une réflexion d'ensemble pour un aménagement durable le long de l'axe Seine. Les acteurs hauts-normands s'organisent également au sein de la C8³, qui regroupe les présidents des huit régions du Bassin Parisien.

Signalons d'emblée que les études réalisées à ce jour sur les bases de la fréquentation estimée⁴ pour une ligne à grande vitesse (LGV) ne permettent pas d'envisager son équilibre financier à court ou à moyen-terme. Par conséquent, ce projet doit être inscrit dans celui plus large de développement du Grand Paris. De fait, la Normandie a tout à gagner en termes d'image et de cohérence de l'aménagement du territoire si elle se donne les moyens de devenir un territoire pilote pour un projet exemplaire, sur les trois plans de l'économique, du social et de l'environnemental.

Cette ambition est rendue cohérente par le fort potentiel de la vallée de la Seine, qui constitue un axe de communication stratégique, porte d'entrée de l'Europe du Nord-Ouest et du Bassin Parisien. Cet axe est assis sur des activités diversifiées, à la fois industrielles (énergie, automobile, pétrochimie, logistique...), agricoles et touristiques. Ces activités s'appuient sur un patrimoine historique et architectural de premier plan sur l'ensemble du territoire, ainsi que sur des espaces naturels exceptionnels, qu'il importe de protéger et de valoriser.

¹ Colloque du 4 mai 2010 au Havre.

² Consulter à ce propos la lettre du Premier ministre au Ministre du développement durable du 27 avril 2010.

³ « Conférence permanente » des huit régions du Bassin Parisien, créée en 2006.

⁴ Selon Réseau Ferré de France (RFF).

Le présent avis vise donc à apporter la position du CESER de Haute-Normandie sur les fonctionnalités du projet de LNPN et à donner quelques éléments de réflexion en vue du débat public prévu à l'automne 2011.

II– Les fonctionnalités attendues : développement, accélération des échanges et cohérence de l'aménagement du territoire.

Pour être stratégiquement viable, le projet de LGV doit parallèlement permettre d'offrir des potentialités nouvelles pour l'irrigation Nord/Sud du territoire normand (depuis Dieppe, Fécamp, Bernay, Lisieux, etc.) pour rejoindre la capitale mais également ouvrir, voire rouvrir, des liens Nord/Sud entre les rives de la Seine. Par ailleurs, la création de nouvelles gares, qu'elles soient en région parisienne (autour de la Défense, en lien avec le projet « Eole »...) ou sur les agglomérations normandes, doit être l'occasion d'un développement du tertiaire et d'activités économiques dans ces différentes entités. A titre d'exemple, la nouvelle gare de Rouen est appelée à jouer un rôle déterminant dans le développement de la Haute-Normandie avec le projet de quartier d'affaires qui lui sera associé, dans un espace en pleine mutation. Cependant, ces nouvelles gares doivent être imaginées sans concurrence inutile entre les différents territoires.

Le projet de LGV devra donc répondre à trois fonctionnalités majeures, listées ci-après [les éléments techniques pouvant avoir une incidence sur les temps de parcours sont présentés en annexe] :

1. Rendre rapide, fréquente et efficace la liaison entre la Normandie et l'Ile-de-France

L'efficacité de la liaison LGV est conditionnée par l'aptitude du futur réseau à développer une offre se caractérisant principalement par des fréquences élevées et par la pertinence des points d'arrivée dans et autour de Paris :

- **La gare Saint-Lazare** : elle présente l'intérêt d'une arrivée dans Paris intra-muros, au cœur d'un quartier économique et commercial important, à forte densité d'emplois et desservi par des transports en commun de qualité. Bien que ne permettant pas les interconnexions, la gare Saint-Lazare doit malgré tout rester la porte d'entrée parisienne des normands. Signalons qu'à court-terme, le prolongement du RER E vers l'ouest permettra de désaturer la gare en reportant le trafic Paris-Mantes via Poissy sur le réseau RER, libérant une capacité maximale de 6 trains par heure en provenance de Normandie. En revanche, ce prolongement accentuera la pression exercée par les trains de banlieue sur les convois normands dans le Mantois. C'est pourquoi deux nouvelles voies doivent impérativement être construites en priorité d'Achères à Mantes, sans quoi l'extension d'EOLE aggraverait les difficultés actuelles.
- **Le quartier d'affaires de la Défense – Seine Arche** : il regroupe le quartier d'affaires de La Défense et le quartier Seine Arche, situé sur le territoire de Nanterre. Premier quartier d'affaires européen, il concentre les sièges des plus grandes sociétés françaises et de quelques sociétés internationales. La desserte vers la Défense est aujourd'hui envisagée (à l'horizon 2020) avec une arrivée dans un pôle multimodal à hauteur de la Grande Arche : ce projet permettrait l'interconnexion avec le RER A et le RER E prolongé, ainsi qu'avec le futur métro automatique. La perspective d'une ligne nouvelle permet donc de supposer une augmentation significative du nombre de trains vers la Défense.
- **L'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle** : la desserte actuelle du deuxième aéroport européen est nettement insuffisante du fait de la rupture de charge à laquelle sont contraints les hauts-normands (Roissy n'est accessible qu'en RER depuis l'abandon de la desserte TGV depuis la Haute-Normandie). Ce point est essentiel pour assurer à Roissy sa fonction d'aéroport international facilement accessible et compatible avec les besoins des normands.

2. Assurer la cohérence de l'aménagement du territoire haut-normand

La desserte et l'intérêt des deux régions normandes nécessitera un débranchement (sous forme de Y) pour aller vers Caen d'une part et vers le Havre d'autre part. Le comité de pilotage devra déterminer le tracé le plus pertinent quant à la localisation de ce débranchement en tenant compte des contraintes techniques, environnementales et financières, étant entendu que, dans tous les cas de figure, la construction d'une nouvelle gare à Rouen est une nécessité absolue, l'actuelle étant saturée. Dans cette perspective, les éléments principaux retenus pour la localisation de cette nouvelle gare sont les suivants :

- La capacité technique à jouer le double rôle :
 - de carrefour régional, sous la forme d'un réseau ferroviaire en étoile permettant le raccordement à la LGV des territoires non-desservis par la nouvelle ligne ; la localisation du Y à Rouen serait la mieux adaptée à la constitution d'un réseau des villes normandes en étoile,
 - de carrefour inter-régional, dans la perspective de la réhabilitation de l'axe Tours-Lille et un prolongement possible de la branche bas-normande de la LGV vers Rennes et Nantes.
- L'espace disponible destiné au développement d'un quartier d'affaires permettant d'accueillir de nouvelles fonctions de tertiaire supérieur,
- Le franchissement de la Seine en passage sur- ou sous-fluvial en prenant en compte la nécessité de supprimer les goulots d'étranglement et d'éviter les zones SEVESO sur le parcours vers l'aval. Ce franchissement de la Seine ne devra pas être pénalisant en termes de temps de parcours.

La LGV devra en outre permettre de remédier à la faiblesse caractérisée des liaisons régionales et inter-régionales, mise en évidence par le plan de déplacement régional (PDR) et rappelée dans le SRIT⁵ de la Haute-Normandie, alors que la demande est importante. Les priorités s'expriment à deux niveaux :

- **Au niveau régional** : compte-tenu de l'importance du trafic local, il ne s'agira pas seulement de bien relier à Paris chacune des localités évoquées ci-après (Bernay, Evreux, Louviers, Yvetot, Vernon...) mais aussi de disposer des capacités permettant de maintenir et de développer les dessertes locales TER (Barentin, Yvetot, Fécamp, Port-Jérôme, Dieppe...), en veillant à cadencer les horaires en concordance avec ceux de la LGV. En outre, une liaison ferroviaire Rouen – Evreux doit demeurer une priorité. Sa réactivation s'inscrirait pleinement dans le développement Nord – Sud en Haute-Normandie.
- **Au niveau inter-régional** :
 - o La relance de la ligne Rouen – Evreux – Dreux – Chartres et le maintien de la desserte vers Amiens (qui pourrait à terme permettre une liaison rapide Lille - Rouen – Tours – Vierzon) constituent des priorités,
 - o L'amélioration parallèle des temps de parcours entre Bernay, Evreux et Paris est une exigence légitime qu'il convient de satisfaire,
 - o Sur l'axe Rouen-Caen, malgré des améliorations récentes, la desserte reste peu fréquente (7 allers-retours par jour). Il conviendra de compléter l'offre LGV par un cadencement des dessertes inter-régionales,
 - o Enfin, un prolongement possible de la branche bas-normande de la LGV vers Rennes et Nantes est une hypothèse à ne pas écarter.

⁵ Schéma Régional des Infrastructures de Transports

3. Améliorer les échanges pour le fret

Compte-tenu de l'activité du complexe portuaire et des activités industrielles de la Basse-Seine, des solutions ferroviaires doivent être offertes pour l'acheminement des marchandises ayant pour origine ou pour destination les ports normands. Or, la situation actuelle est marquée par la trop faible part du fret ferroviaire dans les flux de marchandises avec l'Ile-de-France. Plusieurs facteurs d'ordre infrastructurel permettent d'expliquer cet état de fait :

- Les manques de fiabilité du réseau et de sillons engendrent de façon logique une faible qualité de service,
- La faiblesse des capacités d'accueil des trains en Ile-de-France diminue mécaniquement les potentialités de développement du fret,
- Des problèmes subsistent dans les modalités de constitution et d'évacuation des trains à partir des grands ports maritimes, bien que des démarches soient en cours pour encourager l'apparition d'opérateurs ferroviaires de proximité qui permettraient d'améliorer la situation.

Face à ces manquements, le projet de LGV présente diverses opportunités :

- **Intensifier les flux d'échanges de marchandises avec l'Ile-de-France** : la modernisation annoncée du tronçon Serqueux-Gisors présente l'avantage de contourner le nœud de Rouen et de disposer de capacité à toute heure, contrairement à l'axe existant. Il permettrait également de mieux gérer les importants travaux qui pourraient être réalisés sur la ligne Paris-Le-Havre dans les années qui viennent. Ce projet n'est toutefois pas suffisant, à lui seul, pour assurer une bonne fluidité des transports de fret entre la Haute-Normandie et l'Ile-de-France. Il convient donc de maintenir, dans le même temps, une capacité importante sur l'axe historique Le Havre-Rouen-Paris.
- **Profiter du renforcement de l'axe Seine-Oise** : face à la concurrence des ports du Nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers, Hambourg, ...), les ports normands doivent se montrer capables de maintenir leur position dans la desserte de leur hinterland naturel (en l'occurrence l'Ile-de-France). C'est pourquoi les nouvelles capacités ferroviaires devront être en cohérence avec le renforcement urgent de l'axe Seine-Oise pour le développement du transport fluvial, afin d'optimiser le positionnement et le développement de l'inter-modalité portuaire et industrielle⁶. Ce renforcement devra intervenir dans un délai très court pour le mettre aux niveaux de capacité et de fiabilité des meilleurs axes européens. La construction de plateformes logistiques multimodales, en liaison avec les différents axes de transport, permettra par ailleurs d'ajouter des services aux marchandises transitant par le territoire haut-normand.
- **Etendre l'hinterland des grands ports maritimes normands** : dans cette perspective, des itinéraires de contournement de l'Ile-de-France sont envisagés :
 - Le Havre – Amiens – Tergnier – Laon – Reims vers le nord-est,
 - Le Havre – Rouen – Paris avec la variante Serqueux Gisors,
 - La desserte vers l'ouest par Rouen – Serquigny – Mézidon – Alençon – Le Mans – Tours,
 - La réactivation de la ligne Rouen – Evreux – Dreux – Chartres contribuerait efficacement à l'extension recherchée de l'hinterland.

⁶ Voir sur ce point le rapport du CESER sur les « Infrastructures de transport en Haute-Normandie »

Annexe

Les facteurs ayant une incidence sur les temps de parcours (selon RFF)

- **La vitesse d'exploitation** : le gain de temps permis par la vitesse maximale (320km/h) comparé à une circulation à 250km/h semble marginal : 4 minutes entre Mantes et le Havre
- **Les modalités de traversée de Rouen** : +/- 5 minutes suivant l'utilisation de tout ou partie du réseau existant
- **L'évolution du matériel roulant** : sur la portion Paris – Mantes, la séparation des flux rapides / RER E pourrait amener des trains limités à 140 km/h (matériel actuel pour desservir la Vallée de la Seine entre Mantes et Rouen) à emprunter la ligne nouvelle, ralentissant de fait les trains les plus rapides
- **Le tracé et les caractéristiques de la ligne nouvelle (longueur, profil...)** avec des contraintes environnementales
- **La politique d'arrêt** : + 3 mn par arrêt supplémentaire pour les trains desservant Mantes ou Rouen
- **L'organisation de la grille de circulation** pour aménager des détentés (dissociation entre trafics Transilien et dessertes normandes).

DÉCLARATIONS DES GROUPES

**DÉCLARATION DE MONSIEUR DENYS DECLERCQ AU TITRE DU COMITÉ RÉGIONAL CGT
DE NORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Que de chemins tortueux et d'embuches à franchir avant d'envisager la construction de voies ferrées !

Entre les besoins, les nécessités, les choix, les renoncements, la gestion des susceptibilités de tout poil, combien de kilomètres auront été parcourus, tant sur la route que sur les rails.

Pour la CGT, les faits et objectifs sont clairs. La Ligne Nouvelle Paris Normandie, ne se fera pas sur le seul postulat économique, sa viabilité trouvera toute sa justification et sa légitimité, en appliquant les concepts du développement durable.

Impliquer les organisations syndicales, les associations de protection de l'environnement et les acteurs économiques ne veut pas dire « faire allégeance » à chacune de leurs doctrines.

C'est peut être embarrassant pour certains, mais les projets économiques ne doivent plus demeurer l'apanage de quelques décideurs, être conçus sans l'implication de la population et en dehors du respect de l'environnement.

Inversement les conditionnalités ou contreparties environnementales doivent elles limiter radicalement toute évolution sociale et économique ?

La protection des salariés et leur évolution, ne doit elle pas s'effectuer dans le cadre du respect d'un véritable **dialogue social** et cela dans un espace vie des plus sain tant dans leur entreprise que leur vie privée ?

Concernant le projet de LNPN et ses retombées sur le transport des voyageurs & des marchandises, la CGT souhaite au niveau de l'approche sociale :

Qu'à chaque niveau de consultation et de décision, les organisations syndicales de salariés soient avisées, consultées et impliquées dans les décisions.

Que la SNCF et RFF gardent leur statut de chef de filat en termes d'exploitation et d'entretien des voies ferrées actuelles et à venir, en dépit du fait que l'entité historique se soit désengagée précipitamment **de la gestion des wagons isolés.**

Que la conception, construction et gestion de cette future ligne ne se fasse pas au détriment des lignes de fret et des lignes ferroviaires dites « secondaires » pour le transport des passagers, il en va d'une bonne gestion en terme de cohérence territoriale ; pour la CGT la rentabilité limitée d'une ligne ne doit pas être synonyme d'arrêt de desserte.

La mutualisation et la cohérence des investissements doivent permettre de conforter la pertinence tant économique, que sociale & environnementale.

Que ce grand chantier à venir se conçoive dans une logique de complémentarité des modes de transports collectifs de passagers & dans un approche multimodale Route/fer/fluviaux-marins pour le fret ; tant en Normandie qu'en Ile de France.

Qu'une attention particulière soit apportée à l'axe Nord & Sud : Amiens / Rouen et vers Dieppe, ainsi qu'au projet de liaison Rouen - Evreux.

Comme ré-exprimé lors du travail sur le projet d'avis en 2eme commission de 13 janvier dernier, le projet et la construction de ligne nouvelle Paris Normandie dans tous ces aspects doivent être exemplaire en termes de développement durable.

La CGT votera ce projet d'avis.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR DIDIER PATTE AU TITRE DES PERSONNALITÉS
QUALIFIÉES SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Monsieur le Président,
Chers Collègues,

La perspective de la tenue d'un grand débat public sur les relations ferroviaires entre la Capitale et la Normandie au cours de l'année 2011 conduit notre assemblée à nous pencher sur cette question dès maintenant.

Nous n'avons pas vraiment le choix de ce calendrier et de l'opportunité de devoir donner dès maintenant un point de vue sur cette question.

Cependant, on peut regretter cette sorte de « vente à la découpe » des intérêts normands.

Je m'explique :

Il me semble qu'on met la charrue avant les bœufs.

La première question qu'il faudrait se poser n'est pas de savoir le détail de l'économie d'une ligne à grande vitesse ou même de la réalisation de liaisons fiables entre la Normandie et la Capitale, mais bel et bien « quel est le PROJET NORMAND dont la réalisation nécessite un véritable progrès dans les liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie ? ».

Poser en préalable la question du PROJET NORMAND suppose qu'on se place dans le contexte d'une grande ambition partagée, celle du Grand Paris cherchant à se donner une réelle ouverture maritime qui ne peut pas se concevoir sans un partenariat étroit avec la Normandie dans sa globalité. Autrement dit, le PROJET NORMAND doit préciser quel type de développement nous voulons pour la Normandie au XXIème siècle. Ou bien la Normandie retrouve, dans le cadre d'un grand estuaire dont les pointes sont Cherbourg à l'ouest, Dieppe à l'est, et Vernon au sud, sa dimension maritime d'ouverture au monde, ou bien la Normandie se contente d'être l'arrière cour d'une capitale tentaculaire autocentrée. Un tel choix implique des rapports différents dans le partenariat entre Paris et la Normandie. Paris a besoin de sortir de sa position géographique continentale et la capitale ne pourra y parvenir par le seul lien du corridor séquanien. La Normandie dans sa globalité peut lui donner cette ambition maritime. Cela signifie qu'il faut envisager les relations entre Paris et la Normandie sur un plan d'égalité.

Et notamment que l'ambition de la Normandie ne doit plus être dans une position subalterne vis-à-vis de la capitale mais qu'elle doit obtenir autre chose que des miettes de la croissance du Grand Paris.

Nous devons obtenir en particulier que nos villes obtiennent une part substantielle du tertiaire que, jusqu'à présent, on n'envisage de développer qu'à La Défense ou dans l'ouest parisien. Mêmes revendications pour la création des zones logistiques qui ne doivent pas se concentrer dans la seule région parisienne, mais le long de la Seine, des villes moyennes (je pense à Evreux) comme de l'ensemble métropolitain normand constitué pour les villes de Rouen, Caen et Le Havre.

Dans ces perspectives, on peut alors s'interroger sur l'opportunité d'une ligne à grand vitesse et à fort débit entre la Normandie et la Région parisienne.

Donc, je le répète : quel est le projet normand qui nécessite la réalisation de ces infrastructures ferroviaires ?

Faute de répondre préalablement à cette question essentielle, le débat sur la ligne Paris Normandie me semble dépourvu de sens ... A moins que l'idéal recherché pour certains ne se résume à faciliter les migrations journalières des salariés normands contraints d'aller trouver à Paris les emplois que nous ne chercherons même plus à leur offrir en Normandie.

Deuxième approche du problème : doit-on rechercher la solution par une simple amélioration des lignes actuelles ... qui datent, dans leurs tracés, du XIXème siècle ou doit-on construire l'avenir de la Normandie pour les XXIème et XXIIème siècles en réalisant des lignes nouvelles avec des tracés nouveaux ? Si l'on a une ambition pour la Normandie, c'est évidemment la deuxième option qu'il faut clairement choisir.

De ces choix fondamentaux dépendent les solutions auxquelles nous devons nous arrêter et elles dépassent notablement la réalisation de la LGV Paris Normandie. C'est un véritable Plan Ferroviaire Normand que nous devons concevoir au-delà du Mantois que nous devons considérer comme étant acté, même si la prolongation du RER vers Mantes peut servir d'alibi aux responsables de Paris et de l'Île de France pour se désintéresser du reste.

Il faut que la ligne nouvelle desserve à la fois Evreux, Rouen, Le Havre, l'aéroport interrégional de Deauville-Saint Gatien et Caen (vers Cherbourg).

Il faut que les trois grandes villes normandes soient reliées, d'où une meilleure liaison Rouen-Caen et une liaison directe Le Havre-Caen en passant sous l'estuaire.

Il faut que Rouen soit la plaque tournante avec des liaisons améliorées vers le Nord et l'Est et, par Evreux, vers la Région Centre.

La tâche à accomplir est énorme, tout comme son financement : il s'agit d'investissements pour des installations pluriséculaires. Sans doute cela vaut-il la peine de s'endetter avec des emprunts à long terme.

Si nous croyons un tant soit peu en l'avenir de la Normandie, il faut absolument sortir des gestions à court terme et proclamer une véritable ambition normande.

DÉCLARATION DE :
MADAME MARYVONNE CHOISSELET AU TITRE DE LA COORDINATION RURALE
MONSIEUR GUY LAINEY AU TITRE DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DE MÉTIERS
**MONSIEUR GIL COTTENET AU TITRE DU COMITÉ RÉGIONAL DE LA FÉDÉRATION DES
CONSEILS DE PARENTS D'ÉLÈVES FCPE DE L'EURE ET DE LA SEINE MARITIME, DE
L'UNION RÉGIONALE DE HAUTE NORMANDIE DE LA FÉDÉRATION DES PARENTS
D'ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC – PEEP ET L'ASSOCIATION DES PARENTS
D'ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT APEL**
**MONSIEUR MICHEL DESNOS AU TITRE DE L'UNION RÉGIONALE DES ASSOCIATIONS
FAMILIALES DE HAUTE NORMANDIE**
**MONSIEUR MARC SAUVAGE AU TITRE DE LA FÉDÉRATION RÉGIONALE DES TRAVAUX
PUBLICS, LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DU BATIMENT, LA CONFÉDÉRATION DES
ARTISANS ET PETITES ENTREPRISES DU BATIMENT, LE MEDEF, LA CGPME ET L'UPA**
MONSIEUR DIDIER PATTE AU TITRE DES PERSONNALITES QUALIFIÉES
**MONSIEUR GABRIEL DESGROUAS AU TITRE DE L'UNION PROFESSIONNELLE
ARTISANALE RÉGIONALE**
**MONSIEUR DANIEL LEPOINT AU TITRE DU COMITÉ RÉGIONAL DE LA CONFÉDÉRATION
NATIONALE DES RETRAITÉS ET DÉLÉGATION RÉGIONALE DE HAUTE NORMANDIE DE
L'UNION FRANÇAISE DES RETRAITÉS**
**SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS
NORMANDIE**

Dans un souci de cohérence territoriale et afin que le Département de l'Eure ne soit pas mis à l'écart.

Nous proposons tout en gardant les lignes traditionnelles, que le Département de l'Eure soit irrigué par la nouvelle ligne « Paris-Normandie », qu'Évreux et Louviers soient impérativement inclus dans ce nouvel aménagement

C'est pourquoi nous suggérons qu'à partir du « Mantois », il soit utilisé au maximum l'emprise de l'autoroute A13 et de la N154 (A13 Mantes- Chauffour profitant de la transformation en autoroute de la RN13 Chauffour - Évreux), en installant la ligne nouvelle jusqu'à une nouvelle gare TGV (plateforme de correspondance) au Long Buisson d'Évreux d'où l'on pourrait imaginer la réalisation d'un quartier d'affaires, tout en réactivant la ligne Évreux-Rouen utilisant le tracé et l'emprise de la N154.

En bonne prospective, Il est nécessaire de prendre en compte l'extension de la couronne parisienne.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR JEAN-PAUL CAMBERLIN AU TITRE DE LA FÉDÉRATION
RÉGIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Monsieur le Président, Chers Collègues.

Plusieurs interrogations et propositions de notre part :

Le 1^{er} N de l'acronyme LNPN, (N=nouvelle) qui sous entend une création à l'horizon 2017, comme annoncé par monsieur le président de la république « d'un TGV qui mettra Le Havre à 1h 15 de Paris, et Rouen à 50 minutes de la capitale »

Pour nous, La durée du parcours n'est pas la caractéristique la plus déterminante de l'attractivité d'une desserte ferroviaire.

Le principal critère de qualité et d'efficacité n'est pas la vitesse, mais la fréquence.

Or la notion de fréquence n'est guère explicite dans les documents. Elle sera cependant déterminante si l'on souhaite impulser un report modal important de la route sur le ferroviaire.

Mieux vaut plus de trains moins rapides que des trains rapides mais rares, car le temps gagné sur le parcours est perdu dans l'attente du train suivant.

La très grande vitesse est techniquement inadaptée à la faible distance qui nous sépare de la capitale : les gains de temps réels seraient dérisoires comme le montre l'annexe.

Un TGV, sous la forme que nous lui connaissons, n'est pas la solution aux attentes de mobilité des usagers normands : sa tarification spécifique et l'obligation de réservation pénaliseraient une clientèle constituée essentiellement d'abonnés sur ce parcours.

Il faut aussi prendre conscience de la fragilité des potentialités de trafic entre Paris et Le Havre : la majorité des déplacements est en effet polarisée sur Rouen. Les flux périurbains convergeant vers la préfecture régionale sont ainsi plus massifs que les usages de bout en bout.

De plus, le problème du financement se pose : comme l'a souligné monsieur le président Le Vern dans son intervention ce matin ; 7 milliards d'€ ! Peut-on compter sur l'Etat ? Vraisemblablement non dans la conjoncture actuelle, les fonds des collectivités locales sont-ils suffisants ? Et l'Europe aidera-t-elle un projet qui se présente comme déficitaire ?

Vous l'aurez compris, pour nous la priorité va au ferroviaire régional, améliorer l'existant, le rendre performant, fiable et attractif, et les besoins, vous le savez, sont immenses, même si je le concède, pour les élus, gouverner c'est préparer l'avenir à long terme, il est aussi de leur responsabilité de répondre aux attentes, aux demandes et aux besoins immédiats de leurs administrés.

Nos propositions :

▫ S'inspirer du modèle néerlandais, privilégiant les fréquences et le maillage territorial, créer certes des infrastructures nouvelles, plus rapides, mais permettant à la fois de desservir les centres des grandes agglomérations et les localités intermédiaires.

Rapprocher les grandes villes normandes de la capitale est fondamental, mais il est aussi important de faciliter les déplacements de ville à villes et dans les aires périurbaines.

▫ En termes d'infrastructures, nos priorités sont le doublement des voies entre Paris et Mantes afin de séparer les flux normands et franciliens, et la réalisation de la nouvelle gare Rive Gauche à Rouen.

Nous espérons un débat public à l'automne 2011, large, constructif, sur la base d'un projet ouvert auquel la FNAUT dans ses représentations régionales ne manquera pas de participer.

Je vous remercie de votre attention.

**DÉCLARATION DE MESSIEURS PATRICK BARBOSA ET FRÉDÉRIC MALVAUD AU TITRE
DES ASSOCIATIONS AGRÉÉES POUR LA PROTECTION DE LA NATURE ET DE
L'ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Dans un livre récent (Voyage dans l'anthropocène), le glaciologue Claude Lorius nous dit :
« D'abord, l'homme modifie l'atmosphère de la Terre en y injectant méthane et dioxyde de carbone. Ensuite, l'homme met à mal l'hydrosphère, le régime des eaux terrestres. Les mers deviennent plus acides à force d'absorber du gaz carbonique, ce qui met à mal les écosystèmes marins déjà fragilisés par l'extermination des grandes espèces pêchées. Ce, tandis que les eaux montent à la suite de la fonte accélérée des pôles. L'homme agresse encore la lithosphère, la couverture rocheuse, en construisant des barrages géants, érodant les sols, creusant des mines, épuisant les énergies fossiles, ratissant les fonds marins. Enfin l'homme bouleverse la biosphère, la fine couche d'organismes vivants qui couvre la Terre, enclenchant une crise majeure d'extinction de la biodiversité. C'est malheureusement l'argent qui mène le monde, pas la raison. C'est le rêve énergétique, le règne d'un monde de vitesse, de puissance et de force qui l'emporte sur la sagesse. Or, il nous faudra bien choisir : l'ère qui s'ouvre devant nous sera-t-elle celle des fous ou celle de la raison ? ».

Ce débat sur les lignes de trains à grande vitesse est un des multiples exemples de cette course vers l'abîme des sociétés humaines. On y oublie l'essentiel, les besoins des citoyens. Si nous prenons de plus en plus le train, Réseau ferré de France, qui entretient les voies, ploie sous une dette énorme, tandis que la SNCF court après son déficit. Les raisons des difficultés sont multiples, mais le développement des lignes à grande vitesse joue un grand rôle dans la dégradation. En mobilisant des investissements importants, il empêche l'indispensable entretien des lignes, entre autres des lignes secondaires qui relient les villes moyennes et petites aux plus grandes. Ces TGV accélèrent la concentration des activités autour des métropoles de niveau européen au détriment des villes moyennes. Et ils profitent aux riches qui peuvent s'en payer les billets, au détriment des pauvres, qui doivent se contenter de lignes dégradées. En choisissant au contraire l'amélioration des voies existantes, ce que nous perdrons en vitesse, nous le gagnerions en justice sociale.

Certains élus, du reste, commencent à s'interroger. Il est significatif que la présidente de la région Poitou-Charentes, Ségolène Royal, ait donné en décembre dernier un avis négatif au projet de LGV Poitiers-Limoges en notant : « La pertinence économique en reste à démontrer. » Et elle demandait d'étudier les autres possibilités, comme le prévoyait la loi Grenelle de 2009.

Sur notre territoire, la situation intolérable que connaissent les haut-normands en matière de transport ferroviaire des voyageurs est consécutive à un cumul de faits. On distingue ainsi :

- la gare de St Lazare qui est saturée et ses possibilités d'agrandissement sont inexistantes,
- l'état de la ligne actuelle est loin d'être satisfaisant. Cela conduit à réduire la vitesse des trains à 140 km/h au lieu des 160 km/h possible (200 km/h pour Cherbourg sur un tronçon),
- les rames franciliennes sont passées de 7 à 6 caisses ce qui conduit à une perte de capacité d'environ 200 personnes par rame.
- A contrario des grandes métropoles (Londres, Berlin,...) Paris ne dispose pas de gare centrale mais de 6 gares (gares du Nord, de l'Est, de Lyon, Austerlitz, Montparnasse et St Lazare)
- La réalisation d'une ligne nouvelle vers la Défense semble se heurter à des difficultés immobilières importantes.

Je rajouterai que la situation ne peut que s'aggraver car RFF n'a pas jugé utile de classer le tronçon Mantes le Havre comme prioritaire.

Nous restons persuadés que la priorité en matière de transport n'est pas d'aller de plus en plus vite de Paris au Havre et que l'histoire du Grand Paris est un leurre ne correspondant pas aux besoins du plus grand nombre des normands.

Est-il raisonnable ainsi de penser « déployer Paris vers sa façade maritime », comme on lit dans le projet d'avis du CESER sur la ligne nouvelle ?

Ne serait-il pas plutôt utile de s'interroger sur l'étude, commandée par la SNCF, rendue publique le 24 janvier, indiquant que le bilan carbone des deux scénarios en concurrence pour le projet de Grand Paris est défavorable, tandis que la réhabilitation des lignes de transport en commun actuelles d'île de France présenterait un bilan carbone favorable ?

L'enjeu est d'améliorer l'existant, pas de s'engager dans la construction d'une ligne nouvelle, consommatrice des crédits, destructrice des paysages et de la biodiversité.

Nous avons besoin d'une relocalisation de l'économie et aussi une économie prenant en compte les problématiques de protection de l'environnement.

On nous propose une fois de plus des projets destructeurs et faussement créateurs d'emplois, et ce n'est pas de cela qu'ont besoin les normands.

Mais c'est vrai, pour certains, qu'importe la « gueule de bois » de demain, pourvu qu'aujourd'hui, on ait l'ivresse...

**DÉCLARATION DE MADAME NICOLE GOOSSENS AU TITRE DE L'UNION RÉGIONALE DES
SYNDICATS CFDT DE HAUTE NORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Ce projet nous est présenté comme une ambition de la Normandie à devenir un territoire pilote pour un projet exemplaire, sur les trois plans de l'économique, du social et de l'environnemental.

Qu'elle en est la lecture des représentants de la CFDT?

Tout d'abord sur le plan économique, il est rappelé que les études réalisées ne permettent pas d'envisager à court ou moyen terme, l'équilibre financier de la ligne LGV. Nous attendons encore et avec beaucoup d'intérêt, les conclusions du Comité Lecomte qui mène une réflexion d'ensemble car ce projet doit s'inscrire dans des complémentarités avec les autres régions impliquées ainsi qu'avec les autres Régions impliquées ainsi que le fret ferroviaire, le développement du transport fluvial et le transport routier. Ces sujets sont à peine esquissés dans le document qui nous est soumis aujourd'hui et ne tiennent nullement compte des travaux de prospective présentés dans cette enceinte qui ont mis un focus tout particulier sur ces domaines liés à la mobilité. Notons également que si le fret ferroviaire ne se développe pas sur le plan national, le transport fluvial lui, est beaucoup plus lent à se développer sur la Seine que sur d'autres voies navigables nationales.

Ce développement de la Seine suggéré dans certains projets du Grand Paris est très justement nommé corridor. Il est incontestable que la proximité de la capitale doit être examinée comme une opportunité mais ce passage de circulation historique ne doit pas se transformer en un goulet d'étranglement d'activités économiques incompatible avec la cohérence de l'aménagement de notre territoire. Si Rouen devient ce Y nécessaire aux liaisons régionales et interrégionales, quel équilibre sera-t-il trouvé avec le nord de la Région, Dieppe, Fécamp, Aumale ou bien l'ensemble du département de l'Eure ??? Remédions d'abord à la faiblesse des liaisons régionales !!!

Où, il est nécessaire de pouvoir rejoindre facilement les infrastructures de transport regroupés à Paris, pas uniquement Roissy, mais aussi Orly et surtout le réseau national des TGVs nationaux.

Alors qui sont ces normands qui souhaitent une telle ligne pour accéder à Paris ? Ceux qui y vont travailler aujourd'hui, demandent quoi ? des trains qui arrivent à l'heure, les fréquences et les cadencements actuels s'étant bien améliorés. Nous avons souvent évoqué ici, les difficultés de l'après Mantois et du nœud rouennais. Malheureusement, la SNCF dans ses priorités d'amélioration a purement et simplement écarté nos demandes ET nous ne sommes pas dans les 12 projets retenus ...

Quant à l'aspect environnemental, il est à peine effleuré dans le texte. Il n'est, par exemple, nullement fait état des nuisances de bruit liées à une ligne LGV ni à une étude sur les disponibilités foncières ou agraires nécessaire à un tel projet.

En conclusion, nous regrettons que l'état actuel des informations sur ce sujet soit insuffisant, ne serait-ce que sur une estimation financière. Les normands sont pluriels et ne sont certainement pas attachés à un projet aux seules fins d'image ou de prestige. Dans un souci de cohérence, voire de cohésion pour notre Région, nous estimons cet avis anachronique car cette ligne de transport de voyageurs doit figurer dans un projet global et multimodal.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR EMMANUEL HYEST AU TITRE DE LA FÉDÉRATION
RÉGIONALE DES SYNDICATS D'EXPLOITANTS AGRICOLES – FRSEA DE HAUTE
NORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE**

Quelques mots, on a dit tout à l'heure qu'il ne fallait pas faire trop preuve d'angélisme, j'ai l'impression qu'en donnant un avis trop positif, on fait réellement preuve d'angélisme. Je me retrouve dans pas mal de propos qui viennent d'être tenus dans les commentaires.

Aujourd'hui, l'économie normande existe et elle a besoin d'être améliorée. Je ne suis pas du tout convaincu, personnellement, que créer une voie nouvelle déclenchera de facto une économie nouvelle, comme peut le laisser entendre un certain nombre de rapports que l'on a pu lire ici ou là.

L'existant nécessite une réelle amélioration. On sait très bien que les contingences budgétaires priment très souvent et je suis malheureusement persuadé que si on devait être amené à créer une voie nouvelle, l'existant resterait encore longtemps dans un état de déshérence similaire à celui d'aujourd'hui.

Pour le dire, le Département de l'Eure qui est celui qui serait le plus fournisseur de territoires, en l'occurrence des territoires à 90 % au moins agricoles, resterait dans une situation très difficile identique à celle d'aujourd'hui, parce qu'on parle beaucoup de la ligne principale, mais il y a aussi la ligne de Gisors qui dessert tout l'Est du Département qui, aujourd'hui, est dans un état calamiteux, dont on ne parle jamais.

Et puis, un dernier point : si les Chambres d'Agriculture avaient dû donner pour faire partie du réseau de soutien à l'association qui a été créée un avis départemental, je ne suis pas sûr que les Chambres départementales auraient donné un avis favorable tel qu'il a pu être donné par la Chambre régionale.

Je le regrette, là aussi, mais la procédure est ainsi, puisque c'est la Chambre régionale qui a été amenée à donner un avis, mais c'est quand même un peu dommage qu'on n'ait pas pu départementalement donner cet avis.

DÉCLARATION DE MONSIEUR GIL COTTENET AU TITRE DU COMITÉ RÉGIONAL DE LA FÉDÉRATION DES CONSEILS DE PARENTS D'ÉLÈVES FCPE DE L'EURE ET DE LA SEINE MARITIME, DE L'UNION RÉGIONALE DE HAUTE NORMANDIE DE LA FÉDÉRATION DES PARENTS D'ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT PUBLIC – PEEP ET L'ASSOCIATION DES PARENTS D'ÉLÈVES DE L'ENSEIGNEMENT APPEL SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

En complément de la déclaration à laquelle je me suis associé, je voudrais préciser, en ma qualité de parent d'élève, qu'il est important de faciliter la circulation des étudiants Haut-Normands dans notre Région.

La réactivation de la ligne ferroviaire Rouen-Evreux favoriserait non seulement la poursuite d'études par les étudiants Eurois sur l'Agglomération rouennaise mais pourrait également permettre aux étudiants rouennais de suivre leurs études dans le secteur d'Evreux.

Il existe à l'Université d'Evreux une classe préparatoire vétérinaire. Il existe aussi des classes préparatoires aux Grandes Ecoles aux Lycées Aristide Briand, Senghor et Saint François.