

Session du lundi 9 mai 2011

**AVIS SUR LES ENJEUX DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS
NORMANDIE (LNPN)**

**ADOPTÉ A LA MAJORITÉ PAR :
57 POUR
10 ABSTENTIONS
2 CONTRE**

RAPPORTEUR : M. Jacques BRIFAUT

I – INTRODUCTION : LA LNPN ET LE DEVELOPPEMENT DE LA NORMANDIE

Le CESER a choisi de mener son travail sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) en deux étapes : un premier avis¹ sur les fonctionnalités attendues de la LNPN rappelait dès son introduction que « *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* ». Ce dernier devra être bâti sur des critères partagés d'ordres économique, social, environnemental et financier, l'ensemble reposant sur une gouvernance adaptée. Le présent avis constitue donc la deuxième étape de la réflexion du CESER : il a pour objectif de définir les différents enjeux sous-tendus par le projet de nouvelle ligne.

Comme le rappelait une récente étude prospective du CESER², la mise en œuvre d'une liaison entre Paris et la Normandie implique une démarche cohérente globale qui doit être engagée immédiatement pour que puissent se décider des implantations d'établissements, d'administrations, d'universitaires, de chercheurs, etc. Cet argument est d'autant plus déterminant qu'à l'heure actuelle, il n'est possible d'envisager la rentabilité financière de la LNPN à court et à moyen-terme que sur la base d'un projet global pour la Normandie. Une telle ambition implique de regarder avec objectivité les atouts et les faiblesses du territoire normand :

Le territoire bénéficie de trois grands atouts :

- **un atout géostratégique** : la vallée de la Seine, qui conduit de la capitale de la France au Havre, port de mer en eau profonde, situé à l'entrée de l'Europe du Nord et capable d'accueillir les plus grands navires (de type Post-Panamax par exemple), et qui associé aux ports de Rouen et de Paris fait de l'axe Seine un formidable boulevard maritime et fluvial capable de rivaliser avec les grands ports européens,
- **un atout lié à la diversité de l'économie** : un tissu industriel ancien fondé notamment sur des filières de premier plan comme l'énergie, l'automobile, l'aéronautique et la logistique, une recherche orientée vers des secteurs de pointe, une agriculture diversifiée entre grande culture, élevage, cultures maraîchères et fruitières, un tourisme fondé sur le littoral et des paysages et un patrimoine architectural et historique remarquables. Il convient d'ajouter à cela une image de marque « Normandie » connue à l'international, sur laquelle peuvent s'appuyer tous les secteurs de l'économie,
- **un atout lié à la qualité exceptionnelle des espaces naturels**, le long du fleuve et du littoral.

Le territoire présente aussi des faiblesses spécifiques :

- une **lisibilité** réduite du fait de la scission administrative de la Normandie depuis 1956,
- une culture de **portage collectif** des projets moindre que dans d'autres territoires (comme la Bretagne ou la Vendée),
- un manque de définition du **positionnement stratégique** de la Normandie par rapport à l'Île-de-France et à l'Europe,
- une structuration imparfaite de la **recherche publique** limitant les capacités de développement du territoire.

¹ Consulter l'avis du CESER Haute-Normandie sur *Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie*, adopté en séance plénière le 31 janvier 2011. L'avis est consultable en ligne à l'adresse www.cesr-haute-normandie.fr

² *Vers une mobilité généralisée en 2050 en Haute-Normandie*, octobre 2010

Ces atouts peuvent être fortement exploités dans le cadre d'un projet de développement global durable, et les faiblesses corrigées dans le cadre d'une volonté collective affirmée. Au regard de ce constat, le CESER a identifié trois enjeux stratégiques dans la perspective d'un projet normand pour lesquels une ligne nouvelle à grande vitesse entre Paris et la Normandie s'avère indispensable³.

II - TROIS ENJEUX AU SERVICE D'UN PROJET NORMAND

- **Enjeu N°1 – Contribuer au développement d'une véritable politique maritime de la France**

Un positionnement offensif est nécessaire pour développer :

- **la coordination interportuaire** : mise en œuvre par les trois ports du Havre, de Rouen et de Paris, elle doit permettre, en associant les ports de niches normands, de positionner la Normandie comme première porte d'entrée maritime en Europe et d'augmenter le fret ferroviaire et fluvial. Par voie de conséquence, il sera possible de fixer la logistique tout au long de la vallée de la Seine en aval de Paris pour y développer des services à valeur ajoutée. Une implication marquée de la société civile et une appropriation forte des actions liées à la sécurité maritime sont le corollaire indissociable de cet enjeu,
- **la complémentarité avec le Canal Seine-Nord Europe** : à l'horizon 2017, les grands ports de l'axe Seine seront reliés à la Mer du Nord par le Canal Seine-Nord Europe. Ce nouvel équipement induira dans les prochaines années un repositionnement fondamental des acteurs du transport de fret en Europe. L'arrivée de la LNPN doit servir d'appui aux ports du Havre et de Rouen dans la définition de leur stratégie vis-à-vis du Canal Seine-Nord Europe, de telle sorte que la façade maritime naturelle de la capitale française prenne toute la dimension mégapolistique que lui confère son appartenance au projet du Grand Paris. Sur ce point, l'annonce par le Président de la République du lancement du chantier multimodal du Port du Havre renforce la nécessité de mettre l'ensemble fluvial de la Seine au meilleur niveau de fluidité et de fiabilité, faute de quoi l'objectif d'optimisation du transport fluvial de l'axe Seine ne serait pas atteint,
- **le tourisme** : il doit s'appuyer sur l'attrait que constituent la mer, le littoral et la Seine (tourisme balnéaire et tourisme nautique, plaisance, activité de croisières...), et sur l'organisation d'événements culturels d'ampleur internationale (exemples : l'Armada ou d'autres manifestations liées à la mer), en utilisant très largement le nom « Normandie » pour le potentiel d'attraction qu'il représente,
- **la recherche** (dans les domaines portuaire, maritime et des transports) doit être consolidée pour et par les filières normandes et les pôles de compétitivité en établissant une coopération accrue entre les centres de recherche et les établissements d'enseignement supérieur normands et ceux de l'Île-de-France, sans oublier les autres régions concernées par cette thématique (Bretagne, Nord-Pas-de Calais, Provence-Alpes-Côte-d'Azur...)

³ Les enjeux définis par le CESER s'efforcent de respecter les critères d'opportunités définis par le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT), tels que la capacité du projet à respecter la structure de l'économie, la capacité à respecter l'économie agricole des territoires traversés, la capacité à améliorer l'accessibilité des zones faiblement peuplées, etc.

- **Enjeu N° 2 - Améliorer les relations avec Paris et l'Europe**

Un projet visant à accélérer de façon significative :

- **les déplacements** : les temps de transports entre Paris et la Normandie doivent être réduits, la fréquence des trains et l'amplitude des horaires doivent être accrues, à travers une ligne nouvelle pour mettre le Havre et Caen à 1 h 15 de Paris, Rouen à 45 minutes, et Cherbourg à moins de 2h30⁴.
 - **la prise en compte de l'augmentation de la demande en transports collectifs ferroviaires** : une ligne nouvelle s'impose pour y répondre. En effet, le réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie, désormais saturé, rend impossible tout développement en l'état. De plus, la qualité des relations avec la région parisienne conditionne l'accès au réseau TGV et aux aéroports, qui ouvrent la porte des communications vers l'Europe et l'international,
 - **le développement du fret ferroviaire** : la liaison avec le Réseau de Transport Européen (RTE) est indispensable au développement du fret ferroviaire sur l'axe européen est/ouest, connecté à l'axe sud. Cette liaison est un des éléments essentiels de la compétitivité des ports normands face à ses concurrents européens.
- **Enjeu N° 3- Promouvoir, en Normandie, un projet modèle, démonstrateur d'attractivité et de développement durable aux niveaux européen et international**

Il faut une stratégie visible au niveau de la Normandie pour favoriser :

- **un développement économique** respectueux de la croissance verte⁵, s'appuyant sur la tradition industrielle et agricole d'une part (grâce à l'implantation de nouvelles filières protectrices de l'environnement), et sur l'expansion du tertiaire d'autre part (en favorisant le développement d'éco-quartiers d'affaires),
- **la préservation des paysages, des écosystèmes et de la biodiversité** : le projet doit intégrer dans son élaboration la Seine, tant pour le transport de marchandises que pour les activités culturelles ou de loisirs, en veillant à sa préservation⁶; il doit également comprendre une gestion raisonnée du foncier (tous domaines confondus : habitat, agriculture, industries...), ainsi qu'une prise en compte optimale des risques naturels et technologiques,
- **la mobilité** : elle doit être pensée pour profiter à l'ensemble des habitants du territoire dans des conditions économiques acceptables pour les plus modestes, (en facilitant la circulation entre les grandes villes et en améliorant les communications avec les zones moins densément peuplées) et soutenir le report modal (aussi bien pour les transports de marchandises que pour ceux de voyageurs) afin de contribuer, entre autres, à la lutte contre le changement climatique,
- **la qualité de vie et lien social** : un des enjeux importants de l'attractivité territoriale est le développement de l'économie résidentielle, notamment des services relatifs à la qualité de vie (services à la personne, services de santé, services sociaux, équipements de loisirs, culturels, sportifs ...)

⁴ Temps de trajets envisagés par le *plan global d'amélioration de la desserte ferroviaire en Haute-Normandie* présenté par D. Bussereau (secrétaire d'état chargé des transports) en octobre 2009.

⁵ La définition de la croissance verte et ses enjeux sont abordés dans le rapport.

⁶ Voir à ce propos l'avis du CESER de Haute-Normandie sur *le classement des boucles de Seine*, janvier 2010

III - CRITERES DE VIABILITE DES ENJEUX ET PRECONISATIONS

Ce projet impose le respect d'un certain nombre de critères listés ci-dessous, sans quoi les enjeux décrits précédemment ne sont pas viables. Il va de soi que tous ces impératifs sont interdépendants.

Pour plus de clarté, nous présentons ici les critères de manière synthétique. Ceux-ci sont développés de manière plus précise dans le rapport joint à cet avis.

1) Critères économiques

Les filières économiques sont appelées à jouer un rôle de premier plan dans la construction du Grand Paris. Cependant, certaines sont plus impactées que d'autres par la qualité des infrastructures. C'est pourquoi il conviendra de différencier les secteurs qui seront directement et fortement bénéficiaires de la ligne nouvelle de ceux pour lesquels l'enjeu majeur est surtout le développement des coopérations interrégionales autour du Grand Paris.

La LNPN, un projet...

- ... qui contribuera au développement de filières déjà importantes comme l'aéronautique, l'agriculture et l'agro-industrie, l'automobile, la chimie, l'énergie, la logistique, la pharmacie, le tourisme ou encore l'industrie du verre,

Le CESER demande que tous les acteurs de l'économie (pôles de compétitivité, filières d'excellence...) se choisissent un chef de file et entament une réflexion sur les opportunités de développement que constitue pour eux une ligne nouvelle (en matière de débouchés, d'emplois, de partenariats, etc.)

- ... qui sera générateur d'attractivité pour de nouvelles entreprises et qui contribuera au développement de nouvelles activités orientées, entre autres, vers la croissance verte (dans les domaines de l'énergie, du transport, de l'habitat...),

Ce développement devra être fortement favorisé par une politique d'accompagnement ciblée.

- ... qui encouragera le développement du tertiaire et d'éco-quartiers d'affaires à proximité des gares des métropoles normandes,

Le CESER préconise le lancement rapide d'une étude visant à définir une offre compétitive et des niches d'opportunités (financière, immobilière...) pour le tertiaire, ainsi qu'une stratégie de communication, centrée autour de l'attractivité et des facilités générées par une ligne à grande vitesse.

- ... qui doit être porté par et pour le monde de la recherche à travers une volonté, aujourd'hui très insuffisante, de renforcer les synergies et coopérations dans la recherche sur tous les domaines d'excellence du territoire de notre Région.

Ceci nécessite une volonté d'action aujourd'hui très insuffisante. L'absence de PRES⁷ est devenue insoutenable pour la place à laquelle la Normandie peut légitimement prétendre dans la course mondiale à l'excellence. Le CESER appelle d'urgence à la création du PRES, trop longtemps repoussée.

⁷ Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur

2) Critères sociaux et territoriaux :

La LNPN, un projet :

- ... qui doit promouvoir le mieux-être social pendant et au-delà de sa réalisation, grâce :
 - au respect exemplaire des règles sociales dans sa conception technique, son exploitation et sa maintenance, en particulier dans le cadre des sous-traitances en cascades,
 - à une certitude de formation qualifiante ou certifiante, notamment pour les salariés dont la pérennité de l'emploi n'est pas garantie dans les entreprises participant au chantier, et ce afin de leur permettre de retrouver un travail en aval de la construction,
 - à un impact durable sur l'emploi, via l'attractivité qu'il suscitera sur les entreprises,

Le CESER souhaite que les pouvoirs publics responsables de la passation des marchés veillent scrupuleusement à ces exigences.

- ... qui favorisera les territoires et la mobilité grâce au raccordement de la Normandie au réseau ferroviaire des lignes à grande vitesse et l'organisation de pôles d'échanges multimodaux,

En complément, les mesures appropriées doivent être prises par les Régions concernées ainsi que par l'Etat pour faire inscrire le réseau normand au Réseau de Transport Transeuropéen (RTE-T), condition indispensable à l'ambition définie par le Grand Paris.

- ... qui devra impérativement s'accompagner d'un maillage territorial équilibré et performant de la Normandie, en priorité en direction des territoires non desservis directement par la ligne nouvelle, et permettant une amélioration significative des échanges entre les principales villes,
- ... qui répondra à l'augmentation des besoins annuels en transports collectifs. Le flux potentiel de voyageurs à l'horizon 2025 est estimé par RFF à 18,8 millions de personnes, contre 14,1 millions en 2006⁸. La ligne nouvelle est donc la condition *sine qua non* du report modal de la route vers le fer de plus de 4 millions de passagers,

Le projet devra être soutenu par la conduite d'une politique tarifaire cohérente et incitative. Par ailleurs l'accès aux trains devra être possible sans contrainte sur le choix de l'horaire et sans obligation de réservation.

- ... dont le phasage des opérations, avec la réalisation prioritaire de certaines sections (suppression des difficultés liées aux nœuds mantois et rouennais) apportera des améliorations tangibles autour d'échéances proches sans compromettre la réalisation pleine et entière du projet,

⁸ RFF, Ligne nouvelle Paris-Normandie, Note Stratégique, 10 décembre 2009

Le phasage des opérations prioritaires ne doit pas compromettre la réalisation globale de la LNPN. Il faudra donc veiller au maintien de l'ensemble des engagements, de courts et de longs termes, afin de n'occulter aucune phase du projet, y compris la liaison nécessaire *in fine* avec Roissy et le réseau TGV.

- ... qui figure en 16^e position de l'avant-projet consolidé du SNIT⁹. Le CESER considère comme une priorité la confirmation de cette inscription lors de la parution de la version définitive du schéma.

3) Critères environnementaux

La LNPN, un projet :

- ... qui accompagnera le développement d'une croissance verte dans les domaines d'excellence économique normands actuels et à créer,

L'évolution des énergies fossiles dans les trente ans à venir doit d'accompagner dès maintenant de la constitution d'une véritable industrie verte en Normandie. En complément du projet d'éoliennes en mer, la région présente tous les atouts favorables au développement d'une filière photovoltaïque, intégrant la conception, la fabrication et l'exploitation du matériel, ainsi que les activités de recherche et de formation concomitantes afin de rendre compétitive et viable sur le long-terme cette orientation. Cette action s'appuiera sur le potentiel offert par les nombreux bâtiments administratifs, industriels, agricoles et logistiques présents sur le territoire.

- ... qui devra être accompagné par une politique multimodale de grande ampleur afin de limiter au maximum le transport routier aux derniers kilomètres. La LNPN encouragera le report modal aussi bien pour les transports de marchandises que pour ceux de voyageurs,
- ... qui se montrera respectueux des paysages, des écosystèmes et de la biodiversité, et qui exige pour cela :
 - une réflexion particulière sur la question foncière, afin de favoriser un maillage équilibré du territoire, de lutter contre l'étalement urbain et de veiller au maintien optimal des surfaces agricoles,
 - l'utilisation prioritaire des friches industrielles pour répondre aux projets de développement des zones d'habitat, des zones logistiques, ou des zones industrielles et artisanales,
 - un comportement exemplaire des entreprises du territoire dans leur capacité à maîtriser mieux qu'ailleurs les risques industriels,
 - le respect scrupuleux, sans excès ni laxisme, des trames vertes et bleues, telles que définies par le Grenelle de l'Environnement,
 - une agriculture qui veille au maintien du paysage et qui s'inscrit, entre autres, dans le développement des circuits courts de consommation,
 - la prise en compte des préconisations émises par le CESER dans son rapport sur le projet de classement des boucles de Seine¹⁰, à la lumière des difficultés rencontrées à ce jour dans la mise en œuvre du projet.

Le CESER appelle au respect scrupuleux de ces critères, qui sont la condition impérative d'un développement économique respectueux de la croissance verte, dans le cadre d'une politique multimodale de grande ampleur.

⁹ Schéma National des Infrastructures de Transport

¹⁰ CESER Haute-Normandie, *Avis sur le classement des boucles de la Seine*, janvier 2010

4) Critères de gouvernance¹¹

La LNPN, un projet...

- ... qui devra s'intégrer dans une gouvernance large dont le périmètre est le Grand Paris. A ce propos, le CESER a noté avec satisfaction l'annonce de la nomination, le 21 avril 2011, d'un *commissaire au développement de la Vallée de la Seine*. Doté de larges compétences interministérielles, il aura pour mission de coordonner les actions dévolues aux différentes administrations concernées par le projet,
- ... dont la gouvernance intègrera les acteurs politiques et administratifs des collectivités territoriales et de l'État ainsi que les acteurs socio-économiques, selon un modèle représentatif inspiré des CESER ou de la gouvernance à 5 collèges initiée par le Grenelle de l'Environnement,
- ... dont l'organe de gouvernance devra être doté de la structure juridique adaptée pour répondre à l'enjeu d'aménagement du territoire sur une grande échelle. Pour ce faire, il devra être composé d'une part d'un comité de concertation élargi permettant la représentation fine de l'ensemble des acteurs territoriaux, et d'autre part d'un comité de pilotage restreint assurant la cohérence et la rapidité de la prise de décision,

Le CESER appelle les décideurs publics et politiques à s'entendre au-delà des postures partisanes pour faire aboutir ce projet majeur pour la Normandie, pour l'Île de France, et plus généralement pour la France.

5) Critères financiers

La LNPN, un projet...

- ... qui, tout en privilégiant l'investissement au travers de fonds publics, ne devra écarter aucune autre forme de financement, car la rareté des fonds impose le plus grand pragmatisme sur ce sujet¹²,
- ... qui appelle des engagements forts de RFF et de l'État : ce dernier devra s'engager sur une part significative de l'investissement, car le projet répond au besoin de développement conjoint de la Normandie et du Grand Paris dans le cadre de la politique maritime de la France,
- ... qui nécessite une approche financière concrète et réaliste, afin de pouvoir engager sa mise en œuvre le plus en amont possible, grâce, entre autres, à un fonds alimenté annuellement par toutes les collectivités territoriales concernées,

La réalisation de ce projet est prioritaire. Le CESER considère que l'ensemble des solutions financières doivent être étudiées. De surcroît, l'État, au vu de la dimension nationale du projet, doit s'engager financièrement au côté des collectivités territoriales.

¹¹ Dans un rapport intitulé *La Gouvernance en Haute-Normandie* (2004), le CESER avait adopté comme définition de la gouvernance « *la capacité stratégique des acteurs à communiquer entre eux, à coordonner leurs actions et à définir ensemble des projets partagés qui les engagent collectivement* ».

¹² Des hypothèses de financement sont évoquées dans le rapport.

IV – CONCLUSION

A l'origine, la LNPN est sans conteste un projet d'ambition nationale, sur un territoire historique et naturel de premier ordre. Elle s'inscrit dans la volonté du Président de la République et de son prédécesseur de redonner à la France sa pleine dimension maritime, dans la continuité de la décision de création de Port 2000. Pour ce faire, la région capitale doit accéder facilement à la mer en se dotant des infrastructures de transport adéquates à la circulation des hommes et des marchandises.

Devant ce projet, **la Normandie doit se montrer conquérante** : elle dispose des atouts et de la volonté nécessaires pour s'imposer en véritable partenaire de la métropole parisienne. **L'exemplarité** du projet normand viendra de sa capacité à respecter les trois piliers du développement durable (l'économie, le social et l'environnemental) dans le cadre d'une gouvernance adaptée. Ainsi, il conviendra de trouver un juste équilibre entre :

- l'urbanisation et le maintien du tissu rural,
- le développement économique et les réponses aux besoins de la population,
- la préservation de la nature et la réalisation des infrastructures nécessaires au bien-être des populations,

Au plan opérationnel, le projet devra se traduire par la mise en œuvre d'actions pour chacune des principales filières économiques de la région, qu'elles soient industrielles, agricoles, touristiques, ou de services. Il s'agit d'un défi majeur à relever mais qui conditionne amplement l'attractivité et la qualité de vie du territoire normand.

Le projet de LNPN est un élément déterminant du Grand Paris : l'objectif est le développement stratégique et économique d'un grand territoire modèle, structuré pour donner à la France une place de choix dans la compétition des grandes mégapoles mondiales.

Ainsi posée, la question de la nécessité d'une LNPN, en cohérence avec l'ambition du Grand Paris, prend tout son sens. Elle suppose **une implication sans faille de l'Etat et de toutes les forces socio-économiques** de la Normandie et de l'Ile-de-France.

DÉCLARATION DES GROUPES

**DÉCLARATION DE MONSIEUR FRÉDÉRIC MALVAUD AU TITRE DES
ASSOCIATIONS AGRÉÉES POUR LA PROTECTION DE LA NATURE ET DE
L'ENVIRONNEMENT AYANT UN CHAMP D'ACTION DÉPARTEMENTAL OU
RÉGIONAL SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LES ENJEUX DU PROJET
DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

Nous avons déjà lors des débats précédents exprimés notre désaccord avec l'objectif de la création d'une « ligne nouvelle ferroviaire à grande vitesse » entre Paris et Le Havre.

Nous sommes évidemment partisans d'un développement des transports ferroviaires en alternative à la route.

Mais nous avons le sentiment que l'on cherche à nous imposer une solution unique (celle de la construction d'une ligne nouvelle à grande vitesse), sans avoir cherché à étudier d'autres possibilités. Encore une fois, on prend le problème à l'envers : on décrète une solution, puis on cherche à la justifier.

Pour nous, il faut changer de méthode : à partir de l'étude des besoins de transports des citoyens, mettre au clair l'ensemble des possibilités et des réponses, dont la ligne nouvelle n'est qu'une des options. Ceci est d'autant plus important que bien évidemment, cette solution de ligne nouvelle est la plus impactante pour les milieux naturels et la plus consommatrice en crédits, ce qui peut obérer d'autres investissements plus utiles pour satisfaire les besoins de transports des citoyens.

Nous avons cependant cherché à améliorer le projet d'avis du CESER en proposant en commission des amendements qui ont été repris. Eu égard à notre désaccord de fond sur la méthode, nous sommes contraints de voter contre le projet d'avis.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR JEAN PAUL CAMBERLIN AU TITRE DE LA
FÉDÉRATION RÉGIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS SUR LE
PROJET D'AVIS CONCERNANT LES ENJEUX DU PROJET DE LIGNE
NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

A La lecture de cet avis on constate qu'il est surtout question de développement économique, ce qui est attendu dans le cadre des enjeux de la LNPN mais pas réellement de transport.

Par ailleurs, on y évoque un développement équilibré des territoires mais il n'est pas question des arrêts et des fréquences, or cette question est capitale.

Va-t-on vers une prise en compte uniquement des mégapoles ou veut-on une vraie irrigation de notre région ? En somme, quelle utilisation de ce futur tuyau ?

La FNAUT HN tient à ce que dans le cadre d'un nouveau réseau toutes les localités intermédiaires bénéficient d'une desserte de qualité.

A ce stade des réflexions du CESER la question des dessertes fines n'a pas été abordée, comme l'a rappelé M. Brifault, on a bien conscience qu'il reste beaucoup de travail pour lever ces incertitudes.

Concernant les délais :

Alors que les experts les plus optimistes évoquent une mise en service au plus tôt en 2020, le président de la république refuse ces délais et veut une inauguration pour 2017, lors de la commémoration des 500 ans de la fondation du Havre.

« Si les procédures et règlements actuels ne permettent pas d'aller assez vite, je ferai voter une loi » a-t-il déclaré au Havre.

Ce délai ne semble pas réaliste Sachant qu'il faut au moins 10 ans pour tout chantier ferroviaire de cette envergure, à savoir le temps des études économiques, des sondages géologiques des procédures de concertation etc.

Concernant le financement :

Comme vient de le dire le président Le Vern, il a aussi incertitude aussi pour le financement, l'état ne semble pas disposer à financer le projet, donc il faudra phaser les travaux.

Pour la FNAUT HN, l'urgence c'est d'obtenir le Paris Mantes, à savoir deux voies nouvelles peut-être le long de l'autoroute A13 où le foncier est le moins cher, et la gêne des riverains minimisée. Le but est de découpler les trains normands du trafic banlieue.

Mais, attention, et c'est important, ces voies nouvelles devront être construites avant la mise en service d'EOLE entre Mantes et la défense, car, à défaut, la desserte des lignes normandes pourraient être très gravement dégradées.

Les RER occupant bon nombre de sillons, cela veut dire moins de trains normands qu'actuellement.

Malgré toutes ces réserves et ces inquiétudes, la FNAUT votera cet avis en formulant le vœu que la qualité de la concertation avec les associations d'usagers de HN qu'elle fédère permette d'améliorer et d'affiner ce projet.

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

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

A la lecture du rapport, bon nombre des préoccupations exprimées par la CGT ne se retrouvent pas dans le projet d'avis qui nous est soumis.

Dans l'expression du CESER le principe du développement durable est repris de nombreuses fois, la CGT s'en satisfait, mais apprécierait un rééquilibrage en faveur de l'environnemental et du social.

Pourquoi ?

Concernant le conseil de coordination interportuaire, l'absence des organisations syndicales et environnementales représentatives dans cette structure hypothèque lourdement les affirmations ayant trait au développement durable.

Pour le fret ferroviaire, la CGT considère que le désengagement volontaire de l'opérateur historique dans la gestion du wagon isolé, avec ses retombées sociales de moindre niveau qu'à la SNCF pour les salariés des sociétés concurrentes, est inacceptable.

Au niveau du financement prévu pour cette infrastructure, l'appellation « Grand Chantier » permettrait aux salariés travaillant sur la conception/construction de bénéficier de protections particulières liées à cette labellisation.

La CGT est très inquiète sur les capacités contributives de la région à financer, à la fois la Nouvelle ligne et à continuer d'investir sur le réseau secondaire haut normand. Pour que sa gestion en termes d'exploitation et maintenance soit efficiente, des choix difficiles pourraient être pris dans le domaine de l'équité territoriale.

La CGT n'est pas favorable au financement de cette infrastructure par le biais d'un Partenariat Public Privé. L'étude de la création d'un pôle financier public régional trouve ici toute sa pertinence.

Notre organisation insiste sur la mise en place d'une politique tarifaire incitative, cohérente et socialement innovante. Allons plus loin et imaginons la gratuité d'usages de la LNPN et des lignes infra régionales pour certaines populations comme les scolaires, étudiants et/ou économiquement précaires.

Sur la gouvernance et la coordination des actions, les organisations syndicales et la CGT en particulier souhaitent être partie prenante. Il n'est pas certain que ce projet comme ceux de l'AXE SEINE ou du GRAND PARIS aient l'appui inconditionnel de tous les salariés si l'exclusion de leurs représentants dans les instances de gouvernance était maintenue. (Chantier Grenelle 2 : gouvernance à 5).

Maintenir cette discrimination ne serait pas sans conséquence sur l'implication des salariés et leur appropriation du projet dans sa globalité. La construction, l'exploitation et la maintenance de l'infrastructure s'en trouveraient forcément pénalisées.

En conclusion du propos, la CGT n'est absolument pas opposée à la création de la nouvelle ligne, mais considère que dans le présent contexte et parce qu'elle a la volonté de montrer fortement sa vigilance sur l'ensemble des aspects du dossier, la CGT ne peut que s'abstenir sur ce projet d'avis.

**DÉCLARATION DE MADAME KATIA PLANQUOIS AU TITRE DE L'UNION
RÉGIONALE DES SYNDICATS CFDT DE HAUTE NORMANDIE SUR LE PROJET
D'AVIS CONCERNANT LES ENJEUX DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS
NORMANDIE (LNPN)**

Le projet d'avis qui nous est présenté aujourd'hui sur la nouvelle ligne Paris Normandie ne se limite pas heureusement à nous faire gagner quelques minutes pour atteindre la capitale, c'est avant tout un projet d'aménagement du territoire prévu pour irriguer l'ensemble du territoire normand et ainsi renforcer son attractivité.

La problématique va commencer à partir du moment où l'on va chiffrer le coût du projet, définir la clef de répartition entre les différents acteurs, persuader la région Ile de France de revoir la problématique mantoise.

Car ce projet n'a d'intérêt que s'il est mis en place globalement, planifié dans le temps avec les moyens financiers nécessaires. Sinon le risque est grand de voir nos villes normandes, petites et moyennes, le secteur rural marginalisés et l'environnement laissé de côté.

Ce projet nécessite donc au préalable un engagement fort de l'Etat et RFF (Réseau Ferré de France), garants de sa mise en œuvre, des collectivités locales, en sachant que les transports sont devenus des postes budgétaires importants pour celles-ci, dans une période où la réforme territoriale les amputera d'une partie de leurs recettes, qu'elles seront de plus en plus dépendantes de l'Etat en matière de ressources financières.

Avis favorable de la CFDT sur ce projet d'avis, en espérant que l'engagement de l'Etat ira à son terme, que le Grand Paris, ainsi que le développement économique de la Normandie, ne seront pas un effet de tribune de plus à la veille des grande échéances électorales.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR PATRICK ROLLET AU TITRE DES UNIONS
DÉPARTEMENTALES DES SYNDICATS FORCE OUVRIERE DE LA SEINE
MARITIME ET DE L'EURE SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LES
ENJEUX DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

Nous nous félicitons que les travaux du CESER auxquels nous avons participé aient dissociés la Ligne Nouvelle Paris Normandie et le Grand Paris. Le projet LNPN, même s'il s'inscrit géographiquement et potentiellement dans le cadre d'un aménagement durable de l'axe Seine, est un véritable projet normand qui répond favorablement aux nécessités historiques de désenclavement et d'ouverture et qui se suffit à lui-même en tant que tel.

Nous émettrons néanmoins des réserves quand au déploiement du projet en lui même, et notamment sur les montages financiers nécessaires à la mise en place d'un tel chantier.

La participation financière de l'Etat, à hauteur des enjeux de développement du territoire est nécessaire, de même que celle des collectivités, territoriales, régionales, voire communales à hauteur de l'impact que pourra avoir cette ligne nouvelle sur leur territoire. C'est globalement que l'aspect financier devra être abordé, non seulement sur la ligne elle même, mais également sur le nécessaire renforcement du maillage territorial, notamment la ligne Evreux – Rouen. Cette nécessité d'appréhension globale a d'ailleurs été clairement stipulée au sein du rapport.

Le partenariat public – privé, mis en œuvre par le biais de contrats de partenariats, délégation de service public ou autre société d'économie mixte peut être sujet à caution, notamment à la lumière des divers montages financiers des liaisons déjà établies. Les concessions entre Réseau Ferré de France et les entreprises privées semblent aujourd'hui incontournables, il n'empêche qu'elles ne résultent toujours que d'un désengagement de l'Etat et qu'elles impactent, compte tenu de la dissociation entre le montant des loyers versés et la rentabilité des lignes, le seuil de rentabilité. Les risques sont alors pris avec l'argent public, les bénéfices, de fait, reviennent immédiatement aux sociétés privées. On est même en droit de se demander, dans ces conditions, pourquoi de tels montages financiers ne sont pas possible avec l'opérateur historique, à savoir la SNCF.

L'intervention de sociétés privées dans la construction nous amène inévitablement à rappeler les exigences sociales que l'on est en droit d'attendre des entreprises prestataires. Nous sommes conscients qu'un tel chantier, fût-il de durée importante, ne générera des emplois que temporairement. C'est d'ailleurs l'un des aspects qui nous font regretter que, depuis un certain nombre d'années, l'opérateur public soit tenu à l'écart des projets. Les effets positifs, tant au niveau de l'emploi que du mieux-être social, ne peuvent se limiter à la durée du chantier, telle une prime à la casse ayant un impact conjoncturel sans résorber pour autant les problèmes structurels. Et ceci d'autant plus que la possible émergence d'une zone d'excellence supprime les droits de préemptions des communes, ce qui a notamment un impact négatif sur les constructions de logements sociaux dans ces zones.

Nous voterons « POUR » l'avis rendu par le CESER sur la Ligne Nouvelle Paris Normandie.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR CAFER OZKUL AU TITRE DE L'UNIVERSITÉ
DE ROUEN SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LES ENJEUX DU PROJET
DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

Mon intervention vise plutôt à apporter un commentaire par rapport à la note que vous avez lue tout à l'heure sur les PRES.

La création du PRES modifiait notablement, comme vous le savez, le paysage de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche français avec l'objectif de donner une visibilité internationale dans le contexte d'une compétition internationale.

Cette modification du paysage national demande évidemment une articulation en Région et dans notre cas une articulation interrégionale, à l'échelle de la Basse et de la Haute Normandie, sans oublier évidemment les impacts en termes d'aménagement du territoire.

Les Etablissements de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, fondateurs de ce futur PRES, ont trouvé une solution d'équilibre, j'allais dire de parfait équilibre entre les deux Régions. Nous pensons qu'il s'agit plutôt d'une première étape qui pourrait nous permettre d'aller plus loin en travaillant autour des projets et évidemment aller plutôt à un rapprochement des Etablissements publics et notamment des Universités, dans une configuration plutôt fédérale.

Pour y arriver, il faut créer ce PRES très rapidement. Je dis très clairement que ce n'est plus de la responsabilité des Etablissements de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche.

Nous appelons à un arbitrage à très haut niveau des autorités de l'Etat et des représentants des collectivités territoriales.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR FRANCOIS FIHUE AU TITRE DE LA CHAMBRE
RÉGIONALE D'AGRICULTURE DE NIORMANDIE SUR LE PROJET D'AVIS
CONCERNANT LES ENJEUX DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS
NORMANDIE (LNPN)**

Je voterai la proposition qui nous est faite parce que je pense que l'enjeu économique global est très important pour notre région, mais je veux préciser une nouvelle fois qu'en ce qui concerne la partie agricole, nous accepterons les emprises foncières optimisées, je pense d'ailleurs que c'est extrêmement difficile de s'y opposer, mais nous refuserons et nous combattrons toutes les contraintes environnementales qui seront sollicitées dans le domaine de la compensation.

Je pense que ce message est extrêmement clair.

**DÉCLARATION DE MONSIEUR GILLES FOURNIER AU TITRE DU PORT
AUTONOME DU HAVRE SUR LE PROJET D'AVIS CONCERNANT LES ENJEUX
DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

Je voulais juste faire un commentaire. Bien entendu, au nom du Port du Havre je voterai la résolution proposée.

Je me félicite que le CESER associe la ligne Grande Vitesse à l'ensemble de la problématique ferroviaire et notamment la problématique fret pour les ports, le Port du Havre et le Port de Rouen.

L'enjeu est considérable, parce que nous avons, au Havre et à Rouen, un déficit énorme en matière de transports ferroviaires par rapport à nos ports concurrents et cette nouvelle ligne aura pour effet de désengorger les lignes anciennes et de permettre donc un acheminement des marchandises par le rail à un niveau comparable à ce qui se fait notamment à Anvers, à Zeebrugge et à Rotterdam.

Merci beaucoup.

**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 LES
ENJEUX DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE (LNPN)**

Juste, dans le prolongement de ce qu'a dit François FIHUE, je pense que l'enjeu économique fait que le représentant des syndicats agricoles que je suis, peut difficilement voter contre l'avis.

Néanmoins, on le voit dans l'avis qui nous a été présenté ce matin, il y a beaucoup de remarques qui sont des vœux qu'on souhaite voir mis en parallèle du développement de cette LNPN, qui sont les moyens d'éviter qu'on ait plutôt des contraintes, mais qu'on ait aussi les avantages.

Quel serait notre positionnement si la LNPN devait venir, suite à tous les souhaits que l'on peut faire, tout ce que l'on peut mettre en avant pour que le développement économique de la région se fasse et que seule la LNPN vienne, mais que tout ce qu'on a pu émettre comme remarques ne s'applique pas ? Quel serait notre positionnement à ce moment-là ?

Le risque existe fortement, dans un cadre de restriction budgétaire comme on peut en avoir aujourd'hui, que l'on nous dise : finalement, vous êtes favorables, vos remarques on les entend, mais on ne les prendra en compte que très partiellement et là, notamment le monde agricole, mais nous tous, nous serions simplement contributeurs et les bénéficiaires on les aurait vu passer