

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

**Réunion thématique « Développement économique »**

**Rouen, le 15 décembre 2011**

**Commission particulière du débat public**

- Olivier GUÉRIN, Président
- Dominique SIMON
- Jean-Philippe BLOCH
- Pierre-Gérard MERLETTE

**Intervenants**

- Antoine RUFENACHT, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine
- Gérard LISSOT, Président de l'association pour la promotion de la LNPN
- Marie DELAPLACE, Professeur à l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
- Josette TRAVERT, Présidente de l'Université de Caen Basse- Normandie
- Jean-Louis LAVILLE, Directeur du Comité régional de tourisme de Normandie
- Walter SCHOCH, Président de Logistique Seine-Normandie

*La séance est ouverte à 19 h 10 sous la présidence de M. Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public.*

**Présentation du débat public et de ses modalités**

Olivier GUÉRIN, Président de la CPDP rappelle que la réunion est diffusée en direct sur internet et que les internautes peuvent également poser des questions. Il présente le cadre du débat et le rôle de la commission. A la suite du débat, la CPDP établira un compte rendu, le président de la CNDP publiera un bilan et le maître d'ouvrage rendra publique sa décision. A ce jour plus de 4 200 personnes ont participé aux réunions. Il est possible d'intervenir sur le site internet jusqu'au 3 février, date de clôture du débat. La date limite de dépôt des cahiers d'acteurs est fixée au 2 janvier.

**Introduction**

- **Antoine RUFENACHT, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine.**

Antoine RUFENACHT rappelle qu'il a été chargé par le premier ministre d'une mission sur le développement de la Vallée de la Seine. Il souligne qu'un grand projet d'infrastructure comme la LNPN n'a de sens que s'il est au service d'une politique de développement, objectif déjà présent lors des réflexions du comité de pilotage.

L'économie du XXI<sup>e</sup> siècle est basée sur la compétitivité nationale, européenne et mondiale, sur les flux, la mobilité et les échanges ainsi que sur le développement durable.

Paris doit s'affirmer comme ville monde, mais son développement économique est actuellement en retrait par rapport à Shanghai ou Londres. Elle risque à termes de s'isoler dans ses limites actuelles et doit, entre autre, s'ouvrir sur sa façade maritime. De plus, les échanges internationaux se font aujourd'hui à 85 ou à 90 % par la voie maritime. Or, les ports du Havre et de Rouen sont en compétition avec les ports hanséatiques, Anvers et Rotterdam, qui disposent d'atouts (sièges sociaux d'entreprises, emplois de décision et de commandements, services d'ordre financier). Cette situation des ports normands affaiblit l'économie nationale. Une ligne rapide permettant de relier les ports de la Basse-Seine à l'ensemble du réseau TGV européen est essentielle au développement économique.

D'autre part, la Vallée de la Seine bénéficie de paysages exceptionnels, de traditions et d'un patrimoine qui lui permette de s'affirmer comme un territoire et de proposer des alternatives aux investisseurs, aux étrangers et aux touristes. Le tourisme, actuellement mal utilisé en Normandie, représente un flux très important sur le plan économique et de la création d'emplois. Le développement de la Vallée de la Seine doit être exemplaire, par la qualité des laboratoires, l'ampleur des transferts de technologies et l'importance de l'enseignement supérieur. Ce projet de développement doit chercher également à défendre la qualité des relations, de l'habitat de proximité et des services pour en faire un territoire particulièrement attractif. Les grandes villes normandes ne pourront avoir un rôle pertinent au regard des grandes métropoles de l'Europe continentale que si elles sont desservies par une ligne de qualité.

#### PREMIERE TABLE RONDE

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

- **Gérard LISSOT, Président du CESER de la Haute-Normandie et Président de l'association pour la promotion de la LNPN.**

L'Association regroupe les CESER des 3 régions concernées (Ile-de-France, Basse et Haute Normandie) et les 7 chambres régionales consulaires ainsi que des entreprises, des organisations professionnelles et des associations d'usagers. Gérard LISSOT précise qu'il ne souhaite pas se positionner sur un choix de tracé mais qu'il soutient le projet LNPN, dans sa logique et ses fonctionnalités. Il présente les enjeux du développement ferroviaire pour les secteurs de l'aéronautique et de l'énergie, qui nécessitent une organisation des transports ferroviaires afin de donner une image d'attractivité à la région.

#### La filière aéronautique et spatiale

L'Ile-de-France se place au 1<sup>er</sup> rang national du secteur, compte 870 établissements, 100 000 emplois directs et indirects, de grands groupes internationaux, un salon professionnel international de premier plan (Le Bourget), un pôle de compétitivité et 28 000 personnes dans les milieux de la Recherche et du Développement. La Normandie est la 3<sup>e</sup> région aéronautique française et dégage 2 milliards € de chiffre d'affaire par an. Elle représente également un potentiel de développement important, avec de nombreux donneurs d'ordres en Haute-Normandie et des PME en Basse-Normandie. Le territoire Normandie/Ile-de-France a ainsi un positionnement très important dans ce domaine qui enregistre un flux de

croissance constant de l'ordre de 5 % par an. Dans les 10 ans à venir, il est prévu 30 % de départ en retraite en Normandie, soit un appel en termes d'emplois et de compétences pour lesquels l'attractivité du territoire est extrêmement importante.

Les enjeux du développement ferroviaire pour l'aéronautique, comme pour d'autres secteurs en développement comme l'automobile, la propulsion ou les matériaux, reposent essentiellement sur la nécessité de faciliter les relations clients/fournisseurs. Cela implique un équipement ferroviaire adapté, à la hauteur des enjeux de cette mobilité internationale.

### La filière énergétique

L'Axe Seine est la première région énergétique de France. Elle représente 14% de la production d'électricité française et 35% des capacités nationales de raffinage, et possède des centres de recherche de renommée mondiale, comme le GANIL à Caen. Le modèle économique de cette filière, extrêmement prometteuse en termes de développement économique, est en cours d'évolution : la diversification du bouquet énergétique nécessite de développer de nouvelles technologies dans le cadre des énergies renouvelables. Ce qui va justifier un certain nombre de recherches, qui vont engendrer des échanges et des appels en termes de compétences. Il est également important de rendre lisible les actions mises en place, de densifier le marché, l'emploi et la formation, avec une desserte des zones industrielles et portuaires et de développer les déplacements des cadres et des chercheurs sur l'ensemble de l'Ile-de-France et la Normandie. Le potentiel de croissance de la filière logistique exige également le développement du fret sur la longue distance. Pour cela, le projet de LNPN est nécessaire afin de libérer des sillons actuellement occupés par les voyageurs.

- **Marie DELAPLACE, Professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée - « Les dessertes TGV : un vecteur de développement économique local ? »**

Marie DELAPLACE présente les principaux résultats scientifiques portant sur l'impact des dessertes ferroviaires à grande vitesse sur le développement économique local, au travers des questions de l'attractivité des entreprises et du tourisme. Ces analyses reposent sur des recherches menées depuis 2003 en collaboration avec des chercheurs de l'Université de Reims et de l'IFSTAR, fondées sur des enquêtes et des recherches de terrains mais également sur une revue de la littérature (plus de 300 références, en France et à l'international).

### Desserte TGV et attraction des entreprises

L'arrivée d'une desserte TGV provoque un effet d'image positif pour les villes desservies, en contribuant à modifier l'image des villes, par un effet « club des villes TGV ». A également été observé le développement de quartiers d'affaires autour des gares de centres villes (au Mans, à Lille et Reims). La construction de bureaux sur des anciennes friches industrielles permet de fournir des plateaux de grandes tailles recherchés par les entreprises. Mais il s'agit essentiellement de relocalisation. Une enquête menée en 2008 auprès de trente-deux entreprises (sur 50) implantées dans le quartier Clair Marais de Reims derrière la gare centre a montré que plus de 70 % des entreprises étaient locales et que leur critères de localisation privilégiaient la présence de locaux disponibles, la proximité du centre-ville, de l'autoroute et de la gare, et des connexions TER. Il semblerait ainsi qu'une desserte TGV soit rarement un premier facteur de localisation des entreprises, même si elle provoque indirectement le

développement de quartiers d'affaires autour des gares. Enfin, une desserte TGV ne suffit pas à elle seule à attirer les entreprises. Certains parcs d'activités industriels ne connaissent pas le succès escompté (comme à Vendôme, à Mâcon, à Montchanin-Le Creusot). De plus, l'analyse du développement économique local et les impacts du TGV sur le développement économique local doit également être mis au regard de la conjoncture.

### Desserte TGV et tourisme

Le TGV facilite l'accessibilité pour le tourisme de destination (montagne, mer) et de court séjour (tourisme urbain et d'affaire). Il va permettre d'améliorer le confort et les temps de parcours, à condition qu'il s'agisse d'une desserte en centre-ville, bien cadencée (avec des fréquences importantes en semaine pour le tourisme d'affaire et le week-end pour le tourisme urbain), une bonne accessibilité aux lieux touristiques et des infrastructures hôtelières de qualité pouvant accueillir de grands groupes. Le patrimoine naturel, historique, culturel et/ou gastronomique doit toutefois être pertinent car une desserte TGV peut avoir un effet amplificateur sur des sites réputés mais ne génère pas de développement touristique pour des lieux qui ne sont pas connus. Enfin, les villes dont les aires urbaines sont desservies par TGV ont généralement un taux de résidences secondaires plus faible que d'autres villes non desservies.

### **Echanges entre les intervenants**

Antoine RUFENACHT, regrette les exemples choisis par Marie DELAPLACE qui selon lui ne sont pas transposables à Rouen et au Havre et estime qu'une comparaison avec Nantes serait plus pertinente. La LNPN offrait des possibilités de desserrement d'une partie des activités de La Défense vers la Normandie où le coût du foncier est moindre. Enfin, le tissu industriel à Rouen, au Havre et à Caen, compte déjà de grands groupes dans le domaine de l'énergie, de l'eau, de l'environnement et de l'automobile.

Marie DELAPLACE répond que les villes du Mans et de Reims lui paraissent comparables aux villes de Normandie. Elle précise que du foncier est disponible sur l'Est parisien.

Antoine RUFENACHT ajoute que l'Est parisien est desservi par la gare Montparnasse et la gare de Lyon qui sont relativement éloignées, alors qu'une desserte à La Défense sera immédiate. Il reconnaît qu'une desserte TGV doit être accompagnée d'une politique volontariste des collectivités territoriales. Les projets de gare à Rouen et au Havre offriront un foncier disponible pour permettre l'installation d'activités nouvelles.

### **Echanges avec le public**

Cyrille MOREAU, Président des élus Europe Écologie Les Verts, CREA, évoque le bilan de l'A28, qui concluait que l'impact en matière de créations d'emplois était inexistant ainsi que les résultats d'une étude du SCOT qui montre que 80 % des emplois de l'agglomération concernent les activités locales. Il demande si une ligne TGV peut répondre aux besoins des entreprises et des activités territoriales qui ne sont pas concernées par la mondialisation et s'interroge sur les possibilités de financement du réseau local, une fois le projet LNPN réalisé.

Gérard LISSOT rappelle que le projet de LNPN est une LGV et qu'il est conçu pour répondre aux besoins d'une région qui souhaite avoir un rôle international et que la ligne va permettre de fluidifier les flux mondialisés des industries représentant des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros mais également les flux liés aux activités « normales ».

Vianney DE CHALUS, Chef d'une entreprise, souligne l'intérêt de la LNPN. Il indique qu'actuellement 90 % de ses collaborateurs utilisent leur voiture (le train étant considéré comme peu rapide, peu fiable et inconfortable). Pour les accès depuis l'étranger, la ligne permettra de se rendre à l'aéroport international de Roissy et au hub ferroviaire que constitue Paris, argument nécessaire pour maintenir les centres de décisions en Normandie et en attirer de nouveau. Le projet aura également un impact au niveau de l'attractivité pour l'embauche des cadres, les flux culturels et touristiques.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, évoque un article publié dans *La Tribune* traitant des difficultés rencontrées par une ligne nouvelle à Amsterdam. Malgré l'attractivité de la ville et ses activités économiques, la fréquentation est très en deçà des prévisions, notamment à cause du surcoût du billet. Elle regrette que les perspectives de développement économiques évoquées reposent sur la compétitivité, l'aéronautique ou les énergies. Elle préférerait la mise en place d'une économie basée sur un mode de vie durable et sur la capacité d'utiliser les ressources locales (financières, en matériaux et humaines).

Pierre MÉNARD, Comité de Défense du Triage de Sotteville et Convergence Nationale Rail, s'inquiète que la LNPN soit réservée à l'usage de quelques secteurs d'activités et souhaite que le projet permette de développer l'économie des deux régions normandes, sans polarisation parisienne, avec un réseau ferré de voyageurs de proximité complété d'un maillage urbain efficace. Il précise qu'il est nécessaire de rétablir les triages de Sotteville et de Mézidon.

Gérard LISSOT précise qu'il ne préconise aucun tracé car tous répondent aux critères de fonctionnalités attendus : l'aménagement du territoire pour améliorer et faciliter les relations entre Rouen, Caen et Le Havre et la liaison dans des conditions correctes et optimisées avec La Défense et Roissy.

Sandrine CHINZY, Directrice régionale Haute et Basse-Normandie RFF, ajoute que RFF n'a pas prévu de démanteler le site de Sotteville.

Guillaume BLAVETTE, Collectif Stop-EPR ni à Penly ni ailleurs, souligne qu'au vu de la dépression pétrolière et du réchauffement climatique actuels, il serait préférable que les tracés de la LNPN soient plus adaptés aux industriels de l'éolien off-shore. Il regrette que les petits ports du littoral ne soient pas plus pris en compte, avec une valorisation de la biomasse, des énergies de la mer et du vent. Il souligne qu'il faudrait savoir utiliser les ressources humaines existantes et réorienter les finances pour développer les filières locales.

Jean-Paul RIVIERE, Chef d'entreprise regrette les comparaisons de Mme DELAPLACE qu'il ne juge pas scientifiques et considère que la situation de Paris ouest/Saint-Lazare/La Défense se rapproche plus de Shanghai ou Tokyo. Il souligne que Rouen présente un facteur d'extension par rapport à La Défense où les prix du mètre carré sont environ quatre à cinq fois plus élevés et estime que si 1 ou 2 % des décentralisations prévues sur l'ouest de Paris pouvaient arriver jusqu'à Rouen, cela pourrait représenter 10 000 emplois.

Philippe DEISS, Directeur général du Port de Rouen, rappelle que Rouen est le 1<sup>er</sup> port européen exportateur de céréales et Le Havre le 1<sup>er</sup> port français pour le traitement des conteneurs. Les trois ports de Paris, Rouen, Le Havre forment le 5<sup>e</sup> complexe portuaire européen et peuvent générer de nombreux emplois. Actuellement, la route s'est développée au détriment du fret ferroviaire et le fluvial augmente mais présente des contraintes

d'évacuation et d'acheminement des marchandises. Si la capacité du fret ferroviaire n'est pas augmentée, notamment par la LNPN qui libèrera des sillons sur la ligne actuelle, le trafic devra se reporter sur les camions. La LNPN est également nécessaire pour développer l'intermodalité, inscrire le réseau dans les corridors de fret européens, élargir l'hinterland et donc les emplois, ouvrir le port de Rouen et renforcer la cohésion de l'ensemble des ports normands.

Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement, demande des précisions sur les activités autour des gares supprimées.

Marie DELAPLACE, précise que toute la littérature internationale a été étudiée. Il est extrêmement compliqué de faire des comparaisons internationales car les contextes institutionnels et réglementaires sont différents. Elle indique qu'elle n'est pas en mesure de parler de l'activité autour des gares supprimées mais qu'un certain nombre de villes qui n'ont pas de lignes à grande vitesse s'en sortent plutôt bien (comme Troyes). D'autre part, elle reconnaît que si des entreprises en Normandie sont effectivement très tournées sur l'international, l'utilisation d'une desserte à grande vitesse pourra être utile.

Gérard LISSOT insiste sur la conclusion de Madame Delaplace. Il rappelle que le projet LNPN doit s'inscrire dans le cadre d'une politique de développement de la Vallée de la Seine et ajoute que son association souhaite se transformer à termes afin d'étendre son champ d'action à la thématique de l'Axe Seine dans sa globalité.

## **Seconde Table Ronde**

### **Quelles améliorations du système ferroviaire attendent les acteurs de Normandie et d'Ile-de-France ?**

- **Josette TRAVERT, Présidente de l'Université de Caen, Basse-Normandie**

L'université de Caen Basse-Normandie compte plus de 24 000 étudiants, dont 800 doctorants et 11 000 chercheurs et enseignants-chercheurs et s'étend sur 6 antennes (Cherbourg, Alençon, Saint Lô, Lisieux et Vire). Des partenariats ont été mis en place avec le GANIL et le CHU de Caen, des organismes de recherches et des universités. De plus, est en cours la création du PRES Normandie Université (Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur) rassemblant à ce jour les universités de Caen, Rouen et du Havre et les écoles d'ingénieurs ENSICAEN et INSA Rouen ainsi que des collaborations avec de nombreux partenaires, en Ile de France et à l'international. Ce pôle permettra de mutualiser leurs activités et leurs moyens. Ont également d'ores et déjà été mis en commun des formations co-habilitées, des réseaux de recherche, des structures fédératives, un laboratoire d'excellence (LABEX), du matériel et une université numérique régionale. La communauté universitaire est ainsi en attente de relations ferroviaires plus rapides, plus confortables et plus sûres, avec des fréquences rapides entre les villes normandes et vers Paris, les aéroports et les régions limitrophes, qui participeront à l'attractivité des universités, également soumises à une forte compétition.

- **Jean-Louis LAVILLE, Directeur du Comité régional de tourisme de Normandie**

8<sup>e</sup> destination touristique française, la Normandie compte 47 000 touristes en moyenne annuelle. Le projet de LNPN présente un caractère vital pour le secteur touristique,

indissociable de l'organisation des infrastructures de transport et de l'amélioration des conditions de leur exploitation. Actuellement les destinations de courts séjours et faciles d'accès sont privilégiées. Une mauvaise accessibilité est ainsi extrêmement discriminante, tout comme les ruptures de charge, notamment pour les seniors et la clientèle d'affaires. Il faut mettre en place des infrastructures modernes, avec des gares offrant des services d'accueil aux voyageurs, des trains et des matériels roulants, fiables, à l'heure, confortables et adaptés aux bagages, avec des liaisons fortes et performantes en Normandie, la gare St-Lazare et l'aéroport de Roissy. Il est également nécessaire de maintenir les voies actuelles, comme celle de Deauville qui représente un avantage compétitif important. D'autre part, il serait bénéfique de prévoir le raccordement entre la Ligne Nouvelle et le grand réseau nord européen.

- **Walter SCHOCH, Président de Logistique Seine-Normandie**

Walter SCHOCH rappelle que l'attractivité d'un territoire est essentielle pour en assurer le développement économique et pour cela il est nécessaire de bénéficier de trains rapides, aux fréquences suffisantes. Cela permettrait de plus de réduire la mortalité sur les routes et l'empreinte carbone. Il est important d'assurer les échanges entre Paris, Rouen, Le Havre et au-delà mais le développement de ce territoire ne peut reposer que sur sa réindustrialisation. La situation économique française rend difficile la mobilisation de fonds disponibles, c'est pourquoi il est nécessaire d'attirer les investisseurs étrangers. Cela suppose une logistique performante, avec des connexions à Roissy et des trains confortables dotés d'une connexion Wifi. Il regrette que des exemples de lignes TGV réussies n'aient pas été cités, comme Lyon, Aix-en-Provence ou Marseille. Il estime que, bien que situées à 400 km de Paris, ces villes sont dans une économie de territoire identique aux villes normandes.

### **Echanges avec le public**

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande, souhaite que soient analysés les retombées potentielles, les coûts financiers et les impacts environnementaux de la LNPN. Il estime que la régularité, la fréquence et l'absence de ruptures de charges sont des critères primordiaux, plus que la vitesse.

Bertrand BELLANGER, Président d'une société industrielle au Havre, souligne l'importance de la réflexion autour de la ligne afin que les centres de recherche soient pérennisés au plus près des implantations industrielles et que les chercheurs puissent travailler dans une logique d'interconnexion avec les réseaux ferroviaires européens et les aéroports.

Marie DELAPLACE précise qu'elle a choisi des exemples d'unités urbaines qui lui paraissaient comparables et qu'il n'est pas possible de faire des analogies entre Rouen ou Le Havre et Marseille ou Lille.

Walter SCHOCH lui répond que selon lui Le Havre et Marseille ont des économies identiques car ce sont des économies portuaires.

Marie DELAPLACE indique que pour pouvoir étudier le dynamisme économique de zones, il est nécessaire d'analyser des unités urbaines qui soient de taille comparable.

Gilles FRAUDIN, Europe Écologie Les Verts, Commission transports Haute-Normandie, aimerait connaître les intentions de la SNCF pour l'exploitation de la LNPN. De même pour le fret, il estime que les exploitants ferroviaires (actuellement SNCF et OCR) devraient être

les interlocuteurs et souligne que la ligne n'est pas saturée car des sillons sont encore à vendre.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'une réunion thématique sera consacrée au fret le 10 janvier au Havre.

Régis JOURNIAUX, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen, demande des précisions sur les liaisons entre l'aérodrome et la gare de Rouen.

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN – RFF, répond la desserte de cet aérodrome utilisé pour des avions privés relève des transports en commun qui ne sont pas de la compétence de RFF.

Claire GARNIER, Journaliste et Correspondante du journal *La Tribune* en Normandie, précise que Marseille compte effectivement plus d'habitants mais que le Havre est le 1<sup>er</sup> port de conteneurs de France. Les enjeux de l'économie portuaire doivent être plus explicites.

Christian HERAIL, Président de la Chambre de commerce et de l'industrie de Rouen, souligne que la LNPN va amplifier le développement économique territorial et renforcer les échanges avec le bassin parisien et l'international. Il précise que le contournement de Mantes-La-Jolie doit passer par la gare d'Achères. Les acteurs économiques rouennais se positionnent pour la résolution du scénario AB, seul tracé répondant à leurs objectifs.

Olivier JOUGLA, Adjoint au maire, ville du Havre, chargé du développement durable, souligne l'importance de la nouvelle ligne pour la vie universitaire du Havre qui souffre actuellement d'un problème d'attractivité, afin de faciliter les relations interuniversitaires et entre les différents laboratoires de recherche, offrir une garantie de mobilité et de confort. Il estime que cette exigence sociale doit être prise en compte dans le calcul économique du projet et que les élus doivent s'engager dans des projets audacieux afin de valoriser le patrimoine normand.

Valérie FOURNEYRON, Députée-Maire de Rouen, rappelle que la région Haute-Normandie, le département de la Seine-Maritime, les villes de Paris, de Rouen et du Havre et les deux agglomérations, ont proposé un cahier d'acteur commun afin de souligner l'importance de ce projet pour l'ensemble du territoire et l'Axe Seine. Cette Ligne Nouvelle apportera fiabilité, capacité, confort, réduction des temps de parcours et libèrera de la place pour le fret mais elle doit être soutenue par une politique d'accompagnement. Le territoire compte de nombreux atouts qu'il est toutefois nécessaire d'amplifier, notamment au niveau du bassin de l'emploi, dans les domaines de la culture, du loisir, du tourisme et de l'enseignement supérieur. A ce sujet, la nouvelle gare à Rouen est conçue comme une gare de services et prévoit de pouvoir accueillir du tertiaire supplémentaire. Enfin, le fret doit être nécessairement développé.

Marc-Antoine TROLETTI, Chambre de commerce et de l'industrie de Rouen, chef d'entreprise, souligne que la LNPN, en répondant à la volonté d'ouvrir la capitale à sa façade maritime, participe au développement de la Vallée de la Seine. Il estime indispensable l'amélioration des conditions de transport des voyageurs. Les perspectives de développement de l'économie en Normandie dépendent de la compétitivité des ports normands, des emplois qui en découlent et de la performance de leurs dessertes ferroviaires. Ainsi, la LNPN doit renforcer la desserte des ports de Rouen et du Havre, en libérant les sillons de la ligne actuelle.

Gérard ROMEDENNE, Président de Rouen Business School, souligne les problèmes de fiabilité de la ligne actuelle Paris-Rouen et l'importance de la LNPN pour les professeurs (environ 30 à 40 % sont étrangers) et les étudiants (45 % viennent de la région parisienne, 30 % viennent de l'étranger), afin de maintenir l'attractivité de l'école au niveau européen. Pour cela des liaisons fréquentes avec Paris et les aéroports sont nécessaires. Il évoque également l'exemple de Lille où plus de 20 000 emplois ont été créés autour de la gare TGV.

Aurélié GAFFET, Le Havre Développement, Comité d'Expansion Économique de la région havraise, affirme que le critère de desserte est très important pour les entreprises franciliennes qui envisagent de s'implanter en province. Elle estime qu'une ligne nouvelle favoriserait l'arrivée de nouvelles entreprises (par une meilleure desserte entre les sièges sociaux franciliens et les sites de production en Normandie).

Arnaud BRENNETOT, Collectif de 12 géographes des universités de Rouen, de Caen et du Havre, suggère qu'un comité de suivi soit délégué par les divers acteurs impliqués pour mettre en place une concertation, au-delà de l'angle de la Ligne Nouvelle, sur le développement de l'Axe Seine, l'emploi, l'amélioration du cadre de vie, l'accès au logement et aux services collectifs, l'établissement de relations économiques équitables entre la région Ile-de-France et les territoires normands, les futures tarifications et les projets urbains.

Olivier GUÉRIN rappelle qu'après le débat public, RFF rendra publique sa décision et si le projet est poursuivi, une concertation sera mise en place conformément au Code de l'Environnement.

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au maire du Havre et Conseiller régional de Haute-Normandie, précise que, dans l'estuaire de la Seine et au Havre, les perspectives de développement économique reposent essentiellement sur l'économie maritime, portuaire et logistique. La LNPN permettra de réintroduire sur le territoire une partie des services avancés qui transitent actuellement par Anvers ou Rotterdam. Elle est également nécessaire pour le développement de la recherche sur les énergies nouvelles et le tourisme. La Normandie, caractérisée par un tourisme de court séjour, est actuellement pénalisée par les trajets trop longs. La LNPN permettra également de développer le marché des croisières (qui a doublé en 5 ans).

Vincent PICHOU, SNCF GEODIS, estime que le développement économique repose sur le transport de marchandises. Selon lui, la LNPN permettra effectivement de dégager des sillons sur l'axe actuel, mais cela ne sera peut-être pas suffisant à termes pour accepter l'ensemble des trafics promis par les ports. Il est ainsi nécessaire d'ouvrir un itinéraire complémentaire, entre Serqueux et Gisors.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados, regrette que le débat se soit porté essentiellement sur les perspectives économiques liées à la Vallée de la Seine. Le département du Calvados et la région Basse-Normandie comptent également de nombreux atouts, comme l'activité agricole et agroalimentaire, l'automobile et la recherche. De plus, au-delà de créer de nouvelles zones d'activités, il est nécessaire de maintenir les structures existantes. Les chercheurs et les ingénieurs ont ainsi besoin de voyager dans des conditions satisfaisantes de fiabilité entre la Basse-Normandie et Paris.

Dominique BIED, Association Sabine, regrette la polarisation autour de Paris qui ne permet pas un d'aménagement global du territoire en France et l'absence de liaison vers Bordeaux,

Nantes ou Lille. Il estime que le développement de l'intermodalité train-vélo pourrait générer des bénéfices importants. Mais cela suppose la mise en place d'infrastructures adéquates (places de stationnement dans les gares).

Philippe ADAM, Adjoint au chef de la mission LNPN — RFF, précise que le projet LNPN a préconisé les dessertes de gares de centre-ville qui offrent des connexions avec les modes « doux » (piétons, vélo, bus). Le projet prévoit certes des liaisons rapides vers l'Ile-de-France mais également un ensemble de relations transversales entre les villes normandes, avec des correspondances qui permettent de sortir de la centralité actuelle.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, s'étonne que l'on puisse baser le développement économique du territoire sur les schémas actuels qui ne seront plus viables dans 10- 12 ans, compte tenu des problèmes climatiques et de ressources. Elle précise que les économies d'énergies peuvent être un atout économique, comme en Allemagne. Elle estime prioritaire de débloquer l'Ile-de-France mais qu'une ligne nouvelle, telle qu'elle est présentée dans les différents scénarios, n'est pas une nécessité en Normandie. Enfin elle préconise une réflexion sur le redéploiement du ferroviaire, avec une remise en œuvre de lignes fermées, la modernisation des gares, la cohabitation fret et trains rapides et l'interconnexion avec le fluvial.

Francis TOQUÉ, Adjoint au Sénateur-Maire de Conflans-Sainte-Honorine, affirme la nécessité d'une desserte par la LNPN dans le secteur de la Confluence Seine-Oise qui présente de grands atouts économiques : le projet du port Seine-Métropole à Achères, des filières d'excellence et le pôle de recherche et d'enseignement supérieur de la Confluence.

Pierre MÉNARD regrette que seul ait été abordé le développement économique de Rouen et du Havre, au détriment de l'ensemble de la Normandie.

Jean-Paul RIVIERE souligne le coût du projet qui risque de doubler, la nécessité de prendre en compte le réseau existant et la potentialité de développement économique que pourrait apporter la LNPN, avec à terme des créations d'emplois.

Catherine MORIN-DESAILLY, Sénatrice de la Seine-Maritime et Conseillère régionale Haute-Normandie, souligne les atouts de la région au niveau touristique et le déficit engendré par les problèmes de transports, notamment pour les séjours courts. Elle affirme la nécessité de ne pas sectoriser le projet, en réalisant d'abord le nœud Mantois. Le territoire doit être doté d'infrastructures suffisantes, nécessaires à son développement, avec une interconnexion au réseau TGV européen et aux aéroports.

Guillaume BLAVETTE, collectif Stop-EPR ni à Penly ni ailleurs, regrette que le littoral normand soit réduit au seul port du Havre et les besoins de mobilité à l'Axe Seine. Il évoque le pôle d'excellence technologique verrier de la Vallée de la Bresle et les entreprises du Vimeu et souligne la nécessité de développer les liaisons intra régionales.

Antoine RUFENACHT remarque la grande mobilisation du monde économique sur l'urgence de réaliser le projet et appelle à une mobilisation, hors des clivages régionaux.

Olivier GUÉRIN remercie les intervenants, rappelle les dates des prochaines réunions, à Caen le 5 janvier sur la desserte et au Havre le 10 janvier et clôt le débat.

*(Fin à 22 h 10)*