

Débat public Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Synthèse de la réunion thématique «transport de marchandises » du Havre, le 10 janvier 2012

La réunion est animée par Jean-Philippe BLOCH, membre de la CPDP, en présence d'Olivier GUERIN, Président, et des autres membres de la Commission Pierre-Gérard MERLETTE et Marie-Françoise CORNIETI.

Jean-Philippe BLOCH présente le déroulement de la réunion, ainsi que les statistiques de participation au débat public et annonce la parution du journal n°2.

Première table ronde : les besoins des ports du Havre et de Rouen ; Les réponses apportées par le projet LNPN

Les différents types de transport et leur domaine de pertinence

Gilbert MEYER, CATRAM Consultants, présente le domaine de pertinence des différents types de transport. Il débute par le transport routier, dont les principaux atouts sont la flexibilité (et sa bonne résistance aux déséquilibres de sens), sa disponibilité et l'adaptation des entreprises aux exigences des acteurs, sa rapidité et sa fiabilité, un matériel et des infrastructures performants. En revanche, il s'avère plutôt onéreux, surtout pour les longues distances, et son acceptabilité environnementale et sociale est remise en question. Pour Gilbert MEYER, ce mode de transport est à réserver aux trajets de courte et moyenne distance, aux flux ponctuels ou déséquilibrés, ou encore dans le cas de fortes contraintes logistiques.

L'intervenant revient ensuite sur les avantages et coûts du transport fluvial. Celui-ci est peu coûteux en soi, mais nécessite des ruptures de charge, des tâches de manutention importantes et doit presque toujours s'accompagner d'un pré ou post-acheminement routier. Le transport fluvial est fiable et de faible empreinte environnementale. Ce transport souffre des limites du réseau à grand gabarit en France, et du fait que les différents bassins sont isolés les uns des autres. Le réseau à petit gabarit (« Freycinet ») est plus étendu mais bien moins compétitif (lenteur, faible massification). Aussi le fleuve est-il adapté à des flux massifs sur des moyennes ou longues distances, aussi réguliers et équilibrés que possible, et compatibles avec le réseau à grand gabarit.

Gilbert MEYER aborde ensuite le transport ferroviaire, qui comporte des points communs avec le transport fluvial, notamment en ce qui concerne son domaine de pertinence (flux massifs, réguliers, plutôt à longue distance et entre des points embranchés sur le réseau). Si son coût tonne/kilomètre est plutôt bas, il souffre d'une productivité insuffisante, qui pourrait notamment être améliorée par des trains longs. Or, la SNCF estime que les « trains-blocs » ne sont compétitifs que sur des distances d'au moins 500 km, ce qui n'est pas l'analyse des autres opérateurs européens (ce que confirme par la suite Laurent CASTAING, Directeur du

Grand port maritime du Havre, qui déclare que les ports nord-européens « pratiquent » des distances de 300 km voire moins).

Surtout, le fer doit remédier à un important manque de fiabilité, qui lui a fait perdre des parts de marché lors des dernières années.

Gilbert MEYER présente enfin le trafic maritime à courte distance, qui présente les avantages d'un coût tonne/kilomètre très faible et d'une faible empreinte environnementale, surtout en ce qui concerne les conteneurs. En revanche, il nécessite pour être pertinent que certaines conditions soient satisfaites : origine/destinations proches des côtes, distance maritime plus courte que la distance routière. Ses avantages sont pondérés par l'importance des ruptures de charge et des pré ou post-acheminements, si bien que ce mode de transport reste réservé aux longues distances.

Les spécificités des ports normands par rapport à ceux d'Europe du Nord.

Pour Gilbert MEYER, les ports français connaissent une nette domination du transport routier (80 % du trafic de conteneurs à Marseille et au Havre), alors que les autres ports européens privilégient le fleuve (Anvers, Rotterdam) ou le fer (Bremerhaven). La situation est plus contrastée concernant le partage modal tous produits (conteneurs et vrac) : si la route domine largement concernant Marseille et Le Havre, le transport se fait à 55 % par le fer à Dunkerque.

Selon l'intervenant, ces disparités résultent d'une inégalité d'accès des ports à la desserte fluviale. Ainsi, Rotterdam et Anvers tirent parti de la présence du Rhin. Les ports allemands de Bremerhaven et Hambourg compensent leur manque de desserte fluviale par une part de desserte ferroviaire plus importante. En revanche, les ports français, à l'exception de Dunkerque, sont très peu performants en ce qui concerne les modes massifiés.

Les corridors de fret européens.

Les corridors de fret ferroviaire résultent notamment de la demande des ports du Bénélux d'une desserte ferroviaire offrant l'interopérabilité (possibilité d'un parcours international ne nécessitant pas de rupture de charge ni changement de matériel). Pour Gilbert MEYER, le raccordement du Havre et de Dunkerque à ces corridors est un enjeu stratégique.

Gilbert MEYER conclut sa présentation en abordant la liaison Seine-Escaut. La connexion du réseau fluvial du Nord à la Seine, dont l'aboutissement est prévu pour 2016, aura selon lui un impact important, en favorisant le transport fluvial et en plaçant Paris à équidistance d'Anvers et Le Havre.

Les ports normands et le fret ferroviaire

Laurent CASTAING, Directeur du Grand port maritime du Havre, déplore les difficultés d'accès à sa ville, y compris pour les voyageurs. Les armateurs et plus généralement les « décideurs » dans le domaine du fret, malgré leur intérêt pour le port du Havre, rechignent à s'y déplacer compte tenu de la difficulté d'y accéder depuis Roissy.

Rappelant que le complexe portuaire Paris-Rouen-Le Havre a une importance significative en Europe, il cite l'exigence principale des donneurs d'ordre internationaux : la massification. Aussi s'intéressent-ils prioritairement aux liaisons des ports avec les réseaux fluviaux et ferroviaires. Laurent CASTAING déclare que le fleuve représente une part croissante des liaisons depuis et vers le port du Havre (20% des conteneurs arrivant en Ile-de-France)

L'intervenant revient plus précisément sur la question du fer. Actuellement, le Havre est desservi par 40 trains par jour ; pour Laurent CASTAING, à l'horizon 2025, cette desserte devra être de 75 à 80 trains, dont 30 à 40 trains de transport combiné. Pour lui, cette augmentation sera due d'une part à la croissance des volumes transitant par le port du Havre, d'autre part à un report plus important vers les modes massifiés.

Il signale que la quasi-totalité des trains desservant l'ensemble du territoire français sont contraints de passer par l'Ile-de-France, faute de solution de contournement pertinente techniquement et économiquement.

Laurent CASTAING revient ensuite sur les difficultés que connaissent les ports normands en matière de fret ferroviaire qui, à la différence du fluvial, ne voit pas sa part modale augmenter. Ainsi, les trains respectent de moins en moins leurs impératifs horaires, d'où des conséquences économiques importantes pour les opérateurs. Les solutions de passage pour les trains de fret se restreignent, du fait d'une utilisation croissante de la ligne Le Havre-Rouen-Paris. Les trains de marchandises sont ainsi rejetés la nuit. Or, les travaux nocturnes risquent d'entraîner des interruptions de circulation croissantes.

Pour remédier à ce problème, les ports ont demandé la remise en service et la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Intéressante pour le Havre, cette solution n'apporte toutefois guère d'avantages pour Rouen (excepté le fait qu'elle permettrait un gain de capacité sur la ligne classique). En outre, la réouverture de cette ligne laisserait ouverte la question des difficultés de connexion à la Grande Ceinture. Il est donc nécessaire de la compléter par des solutions spécifiques en Ile-de-France.

Laurent CASTAING expose ensuite son point de vue sur la LNPN. Il rappelle en préambule que, malgré le soulagement apporté par la ligne Serqueux-Gisors, des sillons supplémentaires n'en seront pas moins nécessaires à l'horizon 2025-2030.

Pour cela, il est impératif de traiter plusieurs points noirs : le Mantois, l'accès à la Grande Ceinture et le franchissement de la Seine à Rouen. Sur ce dernier point, il réclame la réalisation d'un second franchissement, le maintien d'un accès à la rive gauche lui paraissant essentiel. Laurent CASTAING insiste ainsi sur le fait que le problème du nœud ferroviaire de Rouen ne concerne pas que les trafics voyageurs : les solutions à cette problématique devront intégrer les contraintes techniques du fret.

Par ailleurs, l'intervenant fait état de son hostilité à l'encontre du phasage dont il juge les conséquences catastrophiques pour le fret (par l'accroissement du nombre de trains de voyageurs sans capacité supérieure pour le fret). Il conclut en rappelant son souhait d'un travail commun avec RFF sur cette question.

Philippe DEISS, Directeur du grand port maritime de Rouen, apporte des précisions concernant l'économie des ports du Havre-Rouen-Paris. Cet ensemble représente 40 000 emplois directs, 130 millions de tonnes de marchandises et un milliard d'euros d'investissements prévus sur 4 à 5 ans. Il insiste sur l'importance de l'hinterland de Rouen, 22 millions d'habitants grâce à l'Ile-de-France.

Il déplore la diminution du fret ferroviaire. En 1999, Rouen traitait ainsi 6,5 millions de tonnes en pré ou post-acheminement ferroviaire. En 2010, ce volume est tombé à 2,2 Mt. Cette baisse s'avère criante en ce qui concerne les céréales, dont 30 % étaient pré-acheminées par le fer en 1998-99, contre moins de 10 % en 2010-11. Globalement, 5 % des marchandises sont acheminées par le fer, contre 65 % par la route.

Pour Philippe DEISS, ces difficultés s'expliquent avant tout par le manque de sillons sur la ligne Le Havre-Rouen-Paris, la croissance du trafic de voyageurs s'exerçant au détriment du fret. De même, l'importance des trafics de voyageurs en Ile-de-France cause des difficultés d'accès du fret à la Grande Ceinture.

La qualité de l'offre de service ferroviaire se dégrade. Le wagon isolé est abandonné, le réseau capillaire (qui permettait la desserte fine des industries) est délaissé, de même que certains chantiers particuliers (Sotteville par exemple) ont été abandonnés au prétexte d'une trop faible rentabilité.

Parallèlement, la compétitivité du transport routier s'est accrue. Indispensable pour les parcours terminaux, la route pose néanmoins des problèmes d'acceptabilité environnementale et sociale lorsqu'elle est utilisée pour de longues distances, qui pourraient être parcourues par les modes massifiés.

Philippe DEISS fait état de projections de trafics en forte croissance concernant les ports de l'Axe Seine à l'horizon 2020-2030. Il confirme le besoin de sillons de 70 à 75 trains par jour sur l'axe historique à cette échéance. Port céréalier, Rouen a un besoin spécifique d'accès à la Beauce. De cette analyse, l'intervenant conclut au besoin de la LNPN, qui libèrerait de la capacité sur la ligne classique. La modernisation de Serqueux-Gisors lui paraît nécessaire, de même que d'autres aménagements (contournement de Mantes, raccordement à la Grande Ceinture par des travaux entre Conflans et Argenteuil).

Les ports ont pour objectif, par ces demandes, de reporter davantage de marchandises sur le ferroviaire mais aussi d'étendre leur hinterland. Philippe DEISS ajoute un besoin de connexion de l'axe historique aux corridors européens de fret, notamment Irun-Paris-Metz.

De même que l'intervenant précédent, il s'oppose au phasage de la LNPN. Il lui semble par ailleurs nécessaire que, dans le cadre du projet, l'accès au réseau ferré portuaire soit maintenu. Un accès Sud aux installations du port de Rouen doit également être prévu. Concernant la gare nouvelle de Rouen, la localisation à Saint-Sever lui paraît préférable à Sotteville, faute de quoi la saturation du viaduc d'Eauplet s'aggraverait. La gare nouvelle doit, selon lui, être conçue non seulement en fonction des besoins des voyageurs, mais également au regard des enjeux du fret. Enfin, le scénario C lui semble devoir être exclu, compte tenu notamment de la traversée de nombreuses zones Seveso.

Au-delà de la LNPN, les besoins du fret nécessitent également selon Philippe DEISS que soient résolus certains points de blocage. L'élaboration des plages de maintenance devra ainsi s'effectuer de manière concertée, pour être la plus efficace possible. Par ailleurs, une vision du fret à l'échelle de l'Axe Seine ne doit pas se limiter au complexe Paris-Rouen-Le Havre mais également intégrer, dans une vision globale, l'ensemble du système portuaire de Dieppe à Caen en passant par Cherbourg.

Implications de la LNPN sur le transport de marchandises et projets menés dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire

François TAINURIER, Directeur du Développement à RFF, revient sur le Règlement Fret Européen de septembre 2010, qui prévoit la mise en place de nouveaux corridors de fret. Ce règlement considère en effet l'axe Paris-Le Havre comme un élément structurant du « corridor Atlantique ». L'objectif de ces corridors est d'inciter les gestionnaires d'infrastructures européens à se rapprocher pour favoriser l'interconnexion des itinéraires de fret et rendre au fer des parts de marché perdues. Des instances seront mises en œuvre pour rassembler les acteurs de ce report modal, tandis que des financements européens seront mobilisés.

A l'échelon national, la politique conduite en matière de fret ferroviaire se traduit par « l'engagement national du fret ferroviaire » de septembre 2009. Cet engagement fixe des objectifs ambitieux de report modal, au travers trois grands axes d'action :

- L'amélioration de la qualité de service, grâce à un meilleur dialogue entre RFF et ses partenaires, dont les entreprises ferroviaires ;
- Le développement de nouveaux services, plus en adéquation avec le contexte industriel actuel (autoroutes ferroviaires, fret à grande vitesse, opérateurs de fret de proximité...);
- Le traitement des goulets d'étranglement

Les ports sont concernés au plus haut point par ces objectifs de reconquête du fret ferroviaire, dans la mesure où ces lieux accueillent des trafics déjà massifiés. François TAINURIER précise que des actions sont entreprises sur l'axe Paris-Le Havre, avec la mise en place prochaine d'un nouveau chantier de transport combiné. Les possibilités de faire circuler des trains longs vont par ailleurs s'accroître (trains de 850 mètres, voire 1000 mètres à plus long terme).

Alors que le trafic de voyageurs croît, limitant la capacité d'ajout de sillons pour le fret y compris en heures creuses, l'accès à l'Ile-de-France pour le transport de marchandises est un enjeu majeur.

Yann JACOB, Chargé de mission développement à RFF, présente la vision du fret sur l'axe Normandie-Ile-de-France. Les 40 trains de fret quotidiens, issus principalement des ports du Havre et de Rouen, empruntent trois itinéraires : l'axe historique (le plus performant), un itinéraire passant par Versailles et le Sud de la Grande Ceinture, et un autre passant par

Amiens et Creil. Leur circulation est freinée par l'intensité du trafic de voyageurs et les contraintes liées aux travaux.

Concernant plus particulièrement l'Ile-de-France, la principale contrainte réside dans la section située entre Mantes et l'accès à la Grande Ceinture.

A l'horizon 2030 les prévisions de trafic se montent à 75 trains de marchandises par jour, ce qui implique la réservation de 100 sillons par jour. Cette croissance s'inscrit dans un contexte de hausse concomitante du trafic de voyageurs, et alors que s'annoncent d'importants travaux (rénovation des voies, RER E...). La coexistence des divers types de trains nécessitera donc un compromis, préservant les besoins du fret en qualité comme en quantité de sillons.

Yann JACOB présente les solutions envisagées par RFF : les trains à destination du Nord passeraient par Serqueux puis Amiens, ceux à destination de la Basse-Normandie par le Sud de Rouen, et ceux à destination de l'Ouest par la Grande Ceinture Sud. Il n'existe cependant pas d'itinéraire de substitution pour les trains à destination du Sud-Ouest et du Sud-Est. En outre, ces itinéraires alternatifs ne suffiront pas à répondre aux besoins du fret à long terme.

Aussi divers aménagements sont-ils envisagés, poursuit Yann Jacob. La modernisation de Serqueux-Gisors permettra un gain de capacité et de fiabilité. Des aménagements sur la section Conflans-Val d'Argenteuil permettront quant à eux d'améliorer l'accès à la Grande Ceinture. Enfin, la LNPN permettra de libérer de la capacité pour le fret sur la ligne classique.

En l'absence d'aménagements, poursuit François TAINURIER, la situation du fret deviendra critique. Ces aménagements devront assurer un gain de capacité, mais également permettre la circulation de trains de fret, y compris aux heures de pointe et pendant les périodes de travaux.

Il annonce par ailleurs la publication prochaine d'une étude présentant les conditions d'accueil de trains de fret sur la LNPN. La mixité nécessiterait un profil de la ligne plus plat, et donc la réalisation d'ouvrages plus conséquent, d'où un surcoût estimé à un milliard d'euros pour la section Mantes-Rouen. Pour François TAINURIER, la mixité ne semble pas être une réponse adaptée aux besoins du fret.

Questions du public

Christian de TINGUY, Directeur général des Terminaux de Normandie, annonce la création prochaine de postes à quai supplémentaires au port du Havre. Le port offrira ainsi une capacité disponible de 1,5 millions de conteneurs, pour lesquels la clientèle devra être recherchée au-delà de l'Ile-de-France : le ferroviaire représente donc un enjeu crucial.

Sylvain BRIERE, Comité de défense du triage de Sotteville, s'étonne de l'impact des travaux sur la circulation du fret ferroviaire : il s'agit d'un problème inhérent au chemin de fer, qui par le passé pouvait être traité par des installations d'évitement. Elle juge les opérateurs ferroviaires en partie responsables des difficultés actuelles du fret, bien qu'elle rappelle sa confiance en l'avenir.

François TAINTURIER rappelle que les travaux en cours et prévus sont de grande ampleur, et de nature à causer des perturbations. Leur programmation doit donc être étudiée suffisamment à l'avance. Par ailleurs, l'accroissement de la circulation du RER A a considérablement limité les possibilités d'accès du fret à la Grande Ceinture (1 sillon par heure).

Michel COLETTA, Ecologie pour Le Havre, estime que la chute du fret ferroviaire, dont ne souffrent pas les autres pays européens, résulte d'une politique nationale exclusivement tournée vers le TGV. Il considère que le manque de sillons n'est pas généralisé : le pays de Caux par exemple ne manque pas de capacité, si bien qu'une ligne nouvelle lui paraît superfétatoire. Il conclut en soulignant l'urgence de la situation du fret ferroviaire, et en appelant à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors dans les meilleurs délais.

Olivier GUÉRIN se fait l'écho de questions entendues au cours du débat, portant d'une part sur les bénéfices pour le fret du contournement de Mantes et d'autre part sur l'accès à la Grande Ceinture depuis Mantes.

François TAINTURIER explique que le contournement de Mantes à pour objectif l'évitement de la gare de Mantes par les trains de voyageurs sans arrêt, la situation actuelle étant pénalisante pour le fonctionnement de la gare. L'enjeu est de gagner de la capacité pour les trains s'arrêtant à Mantes mais aussi pour les trains de marchandises. Il confirme qu'en cas de phasage, les enjeux du fret et les besoins de développement des ports seront pris en compte. Il prévoit enfin que la desserte du port de Rouen puisse être assurée même dans le cas d'une gare à Saint-Sever.

Jean-Yves BESSELAT, Député du Havre, remarque que le fret est pour la LNPN un enjeu aussi fort que le trafic de voyageurs, bien que moins spontanément évoqué.

Francis BIA, par Internet, déclare que le contournement ferroviaire de Rouen existe, et ne doit pas attendre la réalisation de la LNPN pour accueillir des trafics de marchandises. François TAINTURIER précise que cet itinéraire est utilisé, de façon modeste par les trains se rendant vers Amiens. Il sera davantage emprunté à l'horizon de la ligne Serqueux-Gisors.

Claude BLOT, Association Estuaire Sud, partage l'objectif d'amélioration du réseau ferroviaire pour les marchandises comme pour les voyageurs. La remise en service de la ligne Serqueux-Gisors lui paraît de nature à régler le problème de saturation des sillons qui pénalise le port du Havre. La nécessité lui semble également acquise de doubler le tronçon Paris-Mantes, de créer une gare nouvelle à Rouen et de contourner Mantes. En revanche, la réalisation d'une ligne nouvelle sur l'ensemble de l'axe Paris-Normandie lui semble un luxe. Il préconise plutôt la modernisation des voies existantes, ce qui aurait selon lui comme autre avantage d'apporter des effets bénéfiques plus rapidement.

Alain OUILLÉ, Le Havre, interroge les représentants des ports au sujet de la faisabilité des travaux présentés par RFF. Philippe DEISS et Laurent CASTAING confirment leur souhait de voir se réaliser Serqueux-Gisors et les travaux de résorption des points noirs, même si ces aménagements ne semblent pas suffire : la LNPN leur paraît nécessaire.

Jean-Paul LECOQ, Député du Havre, fait état des objectifs d'accroissement du trafic ferroviaire lié au port du Havre, au titre du Grenelle de l'environnement. Une telle croissance conduirait à l'asphyxie si le système ferroviaire n'était pas mis à niveau. Ainsi, la LNPN ainsi que les travaux sur Serqueux-Gisors lui paraissent nécessaires (de même que le maintien du triage de Sotteville), mais non suffisants. Il lui semble impératif de conduire une politique publique performante, qui ne se limite pas à l'infrastructure ferroviaire ou à l'émergence de nouveaux opérateurs (ceux-ci prenant davantage de parts de marché à la SNCF qu'aux transporteurs routiers). Au nom du groupe des élus communistes, il appelle à un financement public de la ligne.

Pierre DIEULAFAIT, Conseiller municipal au Havre, s'enquiert de la coexistence des TER avec les trains rapides sur la LNPN. Pour François TAINURIER, l'utilisation de la ligne nouvelle par des trains régionaux sera possible dans certains cas (par exemple les trains de Vernon).

François AUBEY, Maire de Mézidon-Canon, soutient le scénario C : si celui-ci est le plus cher, il lui semble être le plus prometteur à long terme, surtout pour les performances qu'il offre entre les villes normandes. Il récuse l'idée d'un passage obligatoire par l'Ile-de-France pour les marchandises reçues au port du Havre : un passage par Mézidon, c'est-à-dire par le contournement historique Caen-Le Mans-Tours-Bordeaux, permet selon lui une desserte de la Bretagne et du Sud de l'Europe.

Patrice DUNY, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Caen Métropole s'interroge de même que l'intervenant précédent sur le fait que l'Ile-de-France soit présentée comme un passage obligé pour gagner le Mans et la Bretagne depuis Le Havre.

François TAINURIER déclare que l'axe Mézidon-Caen-Le Mans-Tours est bien mentionné dans l'engagement national pour le fret ferroviaire. Les circulations en Ile-de-France étant compliquées, toute solution permettant de la délester est la bienvenue. Pour cela cependant, l'axe cité par ces participants devra voir ses performances améliorées.

Première table ronde : infrastructures et mesures nécessaires au développement du transport de marchandises de la Normandie à l'Ile-de-France et au-delà.

Pascal SAINSON, Président d'Europorte, présente son entreprise ferroviaire, dépendant du groupe Eurotunnel. La moitié des trafics assurés par sa société a été « prise » à la route : aussi conteste-t-il l'accusation trafics uniquement gagnés au détriment de l'opérateur historique. Il considère la qualité de service comme le principal critère de performance de son entreprise.

Cependant, Pascal SAINSON expose plusieurs problèmes. En premier lieu, il lui est difficile d'obtenir des sillons correspondant aux besoins des clients. En second lieu, les travaux entravent trop souvent la progression des trains : il souhaite donc que la programmation des plages-travaux tienne mieux compte des besoins du fret, et évite des interruptions de circulation pendant plusieurs heures. Ces plages-travaux doivent être mieux coordonnées à l'échelon national. En troisième lieu, les sillons de dernière minute (SDM) sont attribués sur des tronçons très courts, ce qui rend très difficile leur combinaison pour bâtir un parcours cohérent. En quatrième lieu, la vitesse des trains est très peu performante. L'allongement des temps de parcours qui en résulte nécessite parfois le recours à deux conducteurs, pour des raisons liées au temps de travail. Enfin, l'accès aux voies uniques est parfois très complexe.

Pour résoudre l'ensemble de ces problèmes, Pascal SAINSON souhaite une meilleure coordination entre RFF, SNCF-Infra et la Direction des circulations ferroviaires (DCF). En matière de travaux notamment, la réflexion de ces acteurs doit prendre en compte le fret au même titre que les voyageurs. Ces réflexions doivent être concertées avec les opérateurs ferroviaires et leurs clients.

En conclusion, il exprime ses espoirs dans l'amélioration de l'axe Paris-Normandie, notamment avec la création de sillons supplémentaires. L'électrification des lignes lui semble également nécessaire.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, présente son association, membre du réseau France-Nature-Environnement, en précisant attacher autant d'importance à la question de la biodiversité qu'aux enjeux économiques et sociaux. Elle s'inquiète de voir plusieurs acteurs exposer des schémas de développement basés sur des tendances actuelles, alors que les bouleversements géopolitiques et financiers actuels risquent de rendre celles-ci caduques. La désindustrialisation de la France et les importations massives de l'étranger ne lui semblent pas viables, de même que la part trop importante selon elle du transport routier. La congestion de la métropole parisienne lui paraît enfin devoir inciter à d'autres modèles d'aménagement et d'urbanisation.

Elle regrette les retards pris par le système ferroviaire français, en matière d'entretien et de modernisation du réseau, d'exploitation, de matériel roulant et de réglementation. Elle déplore l'abandon de certaines lignes. A l'inverse, d'autres pays ont vu leurs trafics de voyageurs et de marchandises augmenter, grâce à un maillage fin du territoire.

Sylvie BARBIER demande la réalisation des aménagements cités par d'autres intervenants (Serqueux-Gisors, connexion à la Grande Ceinture, itinéraires de contournement...) L'articulation avec les autres modes, dont principalement le fluvial, doit être réfléchi. Elle souhaite également une politique volontariste de redynamisation des ports secondaires, auxquels le ferroviaire doit se reconnecter (Fécamp, Dieppe, Caen, Ouistreham...)

Elle estime que la réalisation de divers aménagements sur le réseau existant offrirait suffisamment de capacité à la fois pour les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

Or, les fonds publics investis dans la LNPN manqueraient d'autant à l'entretien et à la modernisation de l'existant. Sans contester l'ensemble de la ligne (le traitement du Mantois lui semble notamment nécessaire), elle juge que le projet n'est pas indispensable, surtout au regard de ses impacts fonciers et environnementaux.

Jean-Michel SÉVIN, Directeur des Ports Normands Associés (PNA), présente son syndicat mixte né en 2007 du transfert de compétences des ports d'intérêts nationaux de Caen-Ouistreham et de Cherbourg. Cet ensemble portuaire connaît un important trafic transmanche. Le trafic de marchandises et la plaisance sont également des activités significatives. Actuellement, malgré la présence d'infrastructures, le trafic ferroviaire de ports bas-normands est très limité.

PNA a pour objectif une meilleure connexion à la région parisienne et aux ports de l'Axe Seine. Dans cette perspective, la LNPN accroîtrait l'attractivité des ports et libérerait des sillons pour le fret. La connexion à un nœud rouennais désaturé et au site de Sotteville lui paraissent également importants. De plus, Jean-Michel SÉVIN souhaite la modernisation de la ligne Serquigny-Oissel. La liaison Mézidon-Alençon-Le Mans-Tours, à connecter sur la liaison Atlantique Paris-Tours-Bordeaux, apparaît comme un enjeu important et doit être mieux valorisée.

Par ailleurs, les ports bas-normands présentent une spécificité liée au trafic de passagers transmanche, qui doit également tirer parti d'une meilleure connexion au ferroviaire. L'amélioration du trafic ferroviaire de voyageurs doit également profiter aux connexions avec les sièges sociaux.

François TAINURIER revient sur les problèmes soulevés par le représentant d'Europort, assurant que RFF est conscient de ces enjeux, et que des mesures sont à l'œuvre dans le cadre de l'élaboration des corridors européens et de l'engagement national pour le fret ferroviaire. Ces mesures visent l'industrialisation progressive du service proposé aux clients, en concertation avec ceux-ci.

Vincent PICHOU, SNCF Géodis, partage le constat dressé au sujet du manque de sillons. Il relate l'effort des acteurs du ferroviaire vers une plus grande productivité. Il est en effet nécessaire d'accroître la performance des itinéraires, en permettant des trains plus lourds et plus longs. Dans cette perspective, l'électrification des lignes est impérative.

Alexandre GALLO, chargé des activités intermodales pour le groupe CMA-CGM regrette que le fret ferroviaire français ne connaisse pas la progression des autres pays européens, ce qu'il attribue à un manque d'investissement et un manque de cohérence dans les moyens mis en œuvre. Il juge le système allemand de gestion de l'infrastructure plus cohérent. Cependant, il souligne que le fret ferroviaire progresse sur certains axes, par exemple Marseille-Lyon où les

sillons sont fiables. Les trafics de marchandises entre le Sud de la France et le Sud de l'Allemagne connaissent ainsi un réel report modal.

Philippe ANNE, Urbaniste, Mont-Saint-Aignan, regrette que le scénario C n'ait pas la faveur des participants. Il propose un scénario mixte « CB ou CA », consistant en une ligne de Caen au Havre via un tunnel fret sous l'estuaire, puis un passage par les plateaux Nord de la Seine vers Rouen avant de rejoindre l'Ile-de-France.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre, considère en revanche que le scénario C engendrerait des dégâts écologiques considérables. Elle demande que le mode fluvial soit mieux considéré.

Michel CANIAUX, délégué général de l'ALTRO (Association logistique transport Ouest), exprime son intérêt pour la LNPN, dans la perspective de liaisons Rouen-Caen-Rennes-Nantes-Bordeaux pour le fret et les voyageurs. Le tracé C lui semble le plus pertinent, les fonctionnalités ne devant pas selon lui être sacrifiées au coût. Limiter les investissements ne permettrait pas de remédier à l'obsolescence du système.

François SOULET DE BRUGIÈRE, Président de l'Union des ports de France et chargeur, estime que le principal critère de satisfaction des chargeurs est la fiabilité. Il est également nécessaire de faire preuve de plus de réactivité dans l'attribution des sillons. Il se dit par ailleurs favorable à l'ensemble des projets ferroviaires évoqués. Pour autant, le fer représente pour les distributeurs une ressource limitée. Il lui semble nécessaire de revoir collectivement les arbitrages dans l'attribution des sillons entre les voyageurs et le fret. Le raisonnement sur le fret normand ne doit pas prendre en compte uniquement la liaison vers Paris mais bien s'exercer à l'échelle européenne : les ports du Havre et de Rouen sont en effet en concurrence avec les ports du Sud, voire ceux d'Hambourg et Rotterdam.

Jean-Yves PERODOU, Le Havre, s'interroge sur les connexions des ports normands avec les réseaux de transport européens, ainsi qu'avec les réseaux à grande vitesse.

Gilles FOURNIER, Président du Conseil de surveillance du port du Havre, rappelle que les camions représentent un mode de transport performant, fruit des investissements consentis par le passé. A l'inverse, le réseau ferroviaire souffre d'un manque d'investissements depuis un siècle. Il lui semble donc nécessaire de développer une politique ambitieuse offrant de nouveaux tracés, dont la LNPN. La concurrence entre les opérateurs doit être développée pour rendre le fer compétitif vis-à-vis de la route.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados, accorde la priorité à la réalisation urgente de la LNPN, qui nécessite un consensus entre les deux régions. Par conséquent, il lui semble plus judicieux de privilégier le scénario AB que le scénario C. Ce dernier, bien qu'intéressant dans l'absolu, lui paraît en effet incompatible avec les capacités des financeurs. Il rappelle que des projets existent, permettant de développer le fret ferroviaire entre Le Havre et Caen.

Michel CHAMPALBERT, Conseiller municipal de Sotteville-les-Rouen, exprime par Internet son intérêt pour un trajet des marchandises par le Sud de Paris. Par Internet également, François PINCEMAILLE de Bretteville-sur-Odon, interroge RFF sur sa préférence entre une mixité de la LNPN entre Louviers et Evreux d'une part, le contournement de Lisieux d'autre part.

François TAINURIER explique que l'itinéraire par le sud de Paris est déjà utilisé, même s'il est moins performant que l'itinéraire Nord. Au sujet de la seconde question, il considère que la mixité n'apporte guère de fonctionnalité alors que le contournement de Lisieux apporterait un avantage aux voyageurs.

François TAINURIER revient également sur certains points évoqués par les intervenants précédents. Il confirme ainsi que les analyses effectuées conjointement avec les ports ont intégré une analyse globale des besoins prenant aussi en compte le transport fluvial. Il rappelle sa confiance dans le travail actuel de structuration des réseaux européens, qui conduira à une meilleure coordination des gestionnaires d'infrastructures.

Il rappelle également que les investissements sur les lignes ne sont pas le seul domaine d'amélioration de l'offre ferroviaire, à l'image des actions engagées sur le chantier de transport combiné du Havre.

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre, déclare que le fret est une question essentielle au développement des entreprises et des ports, donc des emplois. De même, l'enjeu du report modal s'exprime également en termes de qualité de vie pour les habitants. Aussi tient-il à insister sur les enjeux humains liés au fret.

Max HERTEL, agriculteur à Bolbec, souhaite la prise en compte des enjeux humains et paysagers concernant la Seine-Maritime

Roger SMADJA, Le Havre, rappelle que l'activité fret ne se limite pas à l'activité portuaire : le trafic des petites marchandises a également son importance.

Christophe CHAUVIN, pôle de compétitivité Novalog, Le Havre, se dit enthousiaste vis-à-vis du projet LNPN. Il lui semble toutefois nécessaire d'insister sur les aménagements à réaliser le long du trajet et sur l'importance du réseau capillaire.

Gabriel POIFOULOT, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, exprime le point de vue du territoire Confluence Seine-Oise. Celui-ci soutient le développement de la vallée de la Seine, par la connexion des ports aux zones logistiques et aux corridors de fret. Le territoire bénéficie d'ailleurs de la présence de la gare de triage d'Achères Grand Cormier, et sa géographie favorise l'intermodalité eau-fer-route.

Le territoire soutient donc la LNPN, ainsi que la mobilisation pour le fret de l'itinéraire historique et de la ligne Serqueux-Gisors (sous réserve des protections acoustiques appropriées). Il réclame enfin la mise en place d'un schéma directeur du fret-eau-route portant sur la vallée de la Seine.