

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

NPA Haute-Normandie



NPA HAUTE-NORMANDIE

Le NPA se donne pour objectif de révolutionner une société à bout de souffle. Les gouvernements successifs remettent en cause l'ensemble des acquis sociaux et démocratiques. Les capitalistes licencient à tour de bras. Les transports publics, l'éducation, la santé sont sacrifiés. La crise financière aggrave chaque jour les conditions de vie de la majorité de la population. Le racisme et les discriminations augmentent. La planète est menacée de destruction.

Face à ces attaques, la gauche institutionnelle ne résiste pas. Quand elle se trouve au pouvoir, elle mène des politiques qui tournent le dos aux aspirations populaires.

Pour nous, la politique ne doit pas être réservée à une minorité de spécialistes. Elle doit devenir l'affaire de tous. Notre but est de rassembler toutes les forces qui veulent sortir de l'ère du profit, rompre avec le capitalisme, pour ouvrir la voie à une société inédite, démocratique et égalitaire, féministe et écologiste.

Coordonnées

npa.rouen-agglo@orange.fr

Site : www.npa76.org

Tél. : 02 35 63 32 02

Mail : npa-27@hotmail.fr

Site : bulletindestrailleurs.over-blog.com

Tél. : 06 88 16 08 65

Non à la ligne à grande vitesse Paris-Le Havre !

« En instituant la vitesse comme valeur et la maîtrise de la distance comme vertu, les classes dominantes ont structuré l'espace à leur profit... »

(Gatien Elie, Allan Popelard et Paul Vannier le Monde Diplomatique août 2010)

En effet, d'une façon générale, le Train à Grande Vitesse a modifié en profondeur la place respective des grandes agglomérations et bousculé bien des équilibres à l'intérieur des régions au profit des élites, ceux qui maîtrisent la mobilité et en ont besoin pour assurer leur domination.

Il ne s'agit pas pour autant d'un mode de transport élitiste par essence, mais dans le monde tel qu'il est, régi par la concurrence, recherche effrénée des gains de temps et de profit, force est de constater qu'à la fois pour des raisons de coût ainsi que d'obligation d'être en capacité de prévoir et de planifier ses déplacements, le TGV n'est utilisé de façon régulière que par la minorité de la population qui compte dans la société et dispose des moyens de se faire entendre par les « décideurs ». **La grande majorité de la population en est pour ce qui la concerne réduite à une utilisation occasionnelle de ce mode de transport, car ses moyens de subsistance la contraignent à sélectionner le moyen de déplacement le plus pratique pour le coût le moins important, tout au moins à court terme.**

La construction de TGV sillonnant le territoire est donc directement liée au développement économique capitaliste dans un contexte d'économie mondialisée hyper concurrentielle. Relancée par le projet de Grand Paris, la LNPN n'a pas pour objectif de répondre aux besoins de la population. Voilà pourquoi nous défendons le train, moyen de transport utile à tous, mais pas un train à grande vitesse utile à une petite minorité.



Si on reprend les principaux objectifs du projet on s'aperçoit qu'on n'a pas besoin de la LNPN

I. Augmenter le nombre de dessertes ferroviaires locales, régionales, nationales

Que ce soit pour les activités professionnelles ou pour l'agrément, ce que les passagers veulent ce sont des trains fréquents, fiables, peu chers. Ce qui importe, c'est un moyen d'effectuer son déplacement efficacement du domicile au point d'arrivée : la combinaison « bus de gare + train » ou « parking + train » est une des clés pour atteindre l'objectif d'une meilleure utilisation du train. Ce n'est pas la vitesse qui est déterminante, mais la fiabilité, la fréquence et l'économie. Alors oui, il faut augmenter les dessertes et construire enfin les voies qui manquent tant dans le Mantois, pour moderniser, améliorer, sécuriser les lignes existantes ailleurs, améliorer la protection phonique des riverains et augmenter la fréquence ainsi que le confort des trains. Ça coûtera moins cher que la LNPN et ça améliorera la vie de tous les passagers.

II. Améliorer l'attractivité, la ponctualité et le confort

Là encore, quel est le rapport entre la grande vitesse et l'objectif fixé ? Faire rouler des trains confortables qui arrivent à l'heure est possible si l'Etat y met le prix, qui sera certainement nécessairement inférieur au coût de la LNPN.

Alors que trop nombreux sont ceux qui galèrent aujourd'hui dans des transports en commun de proximité insuffisants, mal adaptés et onéreux, alors que le recours contraint aux véhicules individuels génère un encombrement routier que la construction permanente de nouveaux axes est incapable d'endiguer, il serait temps de changer d'optique et de passer à l'accès libre, au moins pour les trajets domicile-travail et domicile-lieu d'études.

III. Développer les modes de transport les plus économes en énergie

- Le train peut être un formidable moyen de transport, économique, moins polluant que la voiture et le camion, et aussi plus sûr. Dès aujourd'hui, placer le train au cœur des déplacements implique une réflexion autour de la réorganisation de la cité, d'un urbanisme nouveau : de vastes parkings gratuits à côté des gares, des lignes de bus spéciales également gratuites pour couvrir les horaires de départ et d'arrivée des trains.
- Bien plus utile qu'une taxe carbone, l'augmentation de l'utilisation du train conduira à réduire considérablement les émissions de gaz à effets de serre. Là encore, une politique des transports ferroviaires intelligente devrait favoriser les TER, les trains Corail. Or un récent rapport remis par le député UMP Hervé Mariton montre que les prévisions d'utilisation des TGV se sont avérées erronées. Ainsi, 35,8 millions de voyageurs devaient emprunter Eurotunnel en 2003. Ils ne furent que 14,9 millions. Le projet de la ligne TGV Nord tablait sur 38,7 millions de

passagers dès 2002. Il fallut se contenter de 19,2 millions. La LGV n'est pas le train utilisé par la majorité des gens. (*Le Canard Enchaîné* du 20-07-11).

- Si les **marchandises** sont véhiculées en priorité par le rail et le fleuve, la diminution importante du nombre de camions traversant quotidiennement le territoire, y compris les agglomérations, apportera une plus grande sécurité routière, une meilleure qualité de vie pour les riverains, et cela représentera une économie considérable. Les coûts externes (accidents, pollution atmosphérique et maladies induites, bruit, impact sur le changement climatique, congestion des axes de circulations, entretien des routes...) sont ignorés bien qu'à la charge de la collectivité. Le coût externe du fret routier est estimé entre 3 et 4 fois supérieur à celui du fret ferroviaire en équivalence Tonnes/Kilomètres. Un camion de 40 tonnes est 180 fois plus dégradateur qu'un 7,5 tonnes. En outre, il ne sera plus nécessaire de construire des voies de contournement des villes pour préserver la tranquillité urbaine. La France est saturée de béton et de bitume, empêchant les eaux de s'infiltrer et créant ainsi de graves problèmes en cas d'inondations. **La LNPN ne remédiera en rien à ces situations problématiques.**
- **Anticiper la raréfaction des ressources** en hydrocarbures dans un avenir assez proche, et la pénurie qui en découlera. La voiture et le camion vont devenir des moyens de transports obsolètes, il faut donc anticiper, prévoir, réfléchir à la question des déplacements. Le train va jouer un rôle de plus en plus grand dans la mobilité. Nous allons avoir besoin de trains sûrs, fréquents, peu chers, voire en libre accès. D'ailleurs, la question de la gratuité peut être légitimement posée puisque de l'argent public est investi dans les études, la construction de lignes ferroviaires et l'entretien, donc nous payons le train, par nos impôts. Assurément, la vitesse ne va pas être la priorité. Plutôt que d'investir des milliards dans le développement de la seule LNPN, il vaudrait mieux prévoir le basculement de la route et de l'aérien vers le rail et le fleuve.

IV. Développer la zone portuaire du Havre grâce au fret ferroviaire

Il paraît primordial de privilégier le rail et le fleuve pour le transport des marchandises. Cela doit passer par le développement de lignes ferroviaires et de raccordement à la Seine pour limiter au maximum le nombre de camions. Pas besoin de LNPN ruineuse pour cela.



V. Abaisser les temps de parcours

En sachant que le train grande vitesse s'arrêtera à La Défense à 10 mn de Paris, gagner 45 minutes entre Paris-La Défense et Le Havre, 25 mn entre Paris-La Défense et Rouen et 5 à 10 mn entre Paris-La Défense et Evreux, cela vaut-il les milliards d'euros engagés, à l'heure où la population est soumise à la rigueur ? Qui ce gain de temps va-t-il satisfaire quand l'arrivée se situe à La Défense, le pôle financier du pays ?

D'autre part, comme il faut des dizaines de kilomètres pour lancer un train à 250 km/h et vu le nombre d'arrêts aux gares prévues (Evreux, Bernay, Lisieux, Rouen), il apparaît évident que ces trains ne rouleront pas longtemps à cette vitesse.

Enfin le peu de temps gagné par la grande vitesse sera annulé par le trajet supplémentaire imposé par l'éloignement des nouvelles gares des centres des villes.

Pourquoi lier l'aménagement ou la création d'infrastructures ferroviaires à la vitesse ? En d'autres termes, pourquoi serait-ce un progrès de relier Paris et Rouen en 45 mn ? Le Havre et Paris en 1h15 ? Qui va en profiter ?

Pourquoi vouloir faire de la Normandie une banlieue de Paris ? La proximité de la Normandie et de la capitale ne doit pas aboutir à une absorption du territoire normand par Paris. Pourquoi vouloir faire du Havre le port de Paris ? Quelle folie des grandeurs préside à cette volonté des technocrates ? La grande métropole est l'expression spatiale de la civilisation capitaliste. Développées au 19^{ème} siècle, les grandes villes se sont mises en situation de carrefour. La concentration croissante des activités autour des métropoles de niveau européen se fait au détriment des villes moyennes.

Or la Normandie a cette caractéristique et cette chance de posséder un réseau de villes moyennes offrant un maillage qui a largement contribué à empêcher la désertification de pans entiers de son territoire. En admettant que la LNPN puisse constituer un outil de développement, elle ne suffit en aucun cas à elle seule à le garantir. Donc ce n'est pas parce que Le Havre sera 1h15 de Paris que son agglomération deviendra une métropole industrielle et commerciale de niveau européen. Pour autant qu'un tel statut soit un objectif, il faudrait

mieux chercher la solution dans le maillage, en jouant sur les collaborations en vue de complémentarité des grandes villes régionales de proximité. Comme par exemple entre Evreux et Rouen. Il faut aujourd'hui pour relier ces deux villes :

Samedi 03/09 **Durée : 03h26**

14h09	ROUEN RIVE DROITE	13120
15h06 > 17h05	via MANTES LA JOLIE GARE	
17h35	EVREUX	51119

Samedi 03/09 **Durée : 02h38**

14h57	ROUEN RIVE DROITE	3120
16h10 > 16h20	via PARIS ST LAZARE	
16h50 > 17h05	via MANTES LA JOLIE GARE	3119
17h53	EVREUX	

Source : voyages-sncf.com, le samedi 03 septembre 2011

On voit bien alors que la véritable question n'est en rien comment arriver le plus vite possible à Rouen, Paris ou Le Havre. Il s'agit au contraire de développer les lignes de train reliant les villes de la région entre elles, et de renforcer les lignes vers Paris. Au-delà même, il est incompréhensible que le rétablissement de la liaison Orléans-Rouen, c'est-à-dire aussi de la Beauce céréalière vers le plus important port céréalière d'Europe, ne soit pas élevé au rang de priorité.

Les impacts écologiques du projet LNPN sont préjudiciables à l'environnement.

À l'heure où la biodiversité est menacée, où des dégâts irréparables sont commis où la planète et ses occupants sont placés devant des choix qui ne laissent pas place à la demi-mesure, nous affirmons que ce projet est néfaste. Alors que les associations de protection de l'environnement se battent pour obtenir le classement des boucles de la Seine en raison de leurs richesses uniques en matière de flore et de faune. Il serait dramatique de laisser saccager ces espaces uniques par la construction de la LNPN qui empiètera sur les espaces naturels et les détruira.

Comme on ne connaît pas le tracé définitif de la ligne, on ne peut connaître avec précisions les dégâts qui seront causés. Mais on peut d'ores et déjà être certains que les impacts sur la biodiversité seront majeurs. En effet, la vallée de la Seine est un site unique en France, et c'est un des plus riches de la région. Il y a plus d'espèces de plantes en Haute-Normandie qu'en Irlande. On y trouve des pelouses sur sable, des forêts,



des prairies humides, des coteaux calcaires qui regorgent d'une faune et d'une flore remarquables. Cela est dû à la fois à l'évolution géologique, à la présence de l'eau, aux dépôts accumulés au quaternaire ancien qui sont des milieux pauvres, secs et chauds, très différents des limons riches des plateaux favorables aux cultures. Et en matière de biodiversité, un milieu pauvre crée la richesse car des espèces spécifiques sont seules à pouvoir y vivre. Sur certains coteaux calcaires, la nature des sols fait que le climat s'apparente au climat méditerranéen. On trouve par exemple une espèce d'orchidée qui vit dans le Var et qui depuis 20 ans a réussi à s'implanter là.

Depuis les années 1960, les paysages ont été profondément transformés. Il y avait des zones d'interférence entre les champs/la forêt/la ville, avec présence de micro-milieux éparpillés (petits prés, haies, buisson...). On n'a plus aujourd'hui que des zones uniformes juxtaposées : des champs (en agriculture intensive), une ville, une forêt (avec des alignements d'arbres, tous pareils, souvent des pins). Donc, les paysages ont été modifiés, modifiant à leur tour la vie des écosystèmes, et conduisant aujourd'hui à la disparition dramatique de nombreuses espèces.

La LNPN ne pourra qu'endommager davantage ces milieux déjà fragilisés.

La dernière question se rapporte au financement de la LGV

Entre 10 et 15 milliards prévus à l'étape actuelle (sans préjuger des inévitables dépassements), répartis entre la région, l'Etat et la SNCF. Si un tel budget peut se concevoir, ce doit être pour le bien du plus grand nombre. Or, la LGV ne concerne pas le plus grand nombre d'entre nous. La SNCF après avoir négligé les TER et trains Corail, redécouvre aujourd'hui les vertus du réseau traditionnel. Le TGV ne représente que 6% des trains en circulation, et 10% des voyageurs. Avec un recul de la fréquentation des lignes TGV, la SNCF a prévu de réduire l'offre (*Les Echos* 17-01-10). Le prix fixé par RFF pour emprunter les voies à grande vitesse est devenu si élevé que les marges bénéficiaires du TGV ont fondu à toute allure.

Il est inadmissible qu'autant d'argent public soit injecté pour servir les bénéficiaires du BTP sans que la collectivité s'y retrouve. Selon certaines estimations, dont celle de la CGT Cheminots, 200 millions suffiraient pour rapprocher une ligne nouvelle Paris-Normandie « classique » du temps de trajet en direct d'un Paris-Le Havre par une ligne à grande vitesse. En gros un train « en classique » doit être plus populaire qu'une ligne à grande vitesse. Pour financer la LNPN, véritable vitrine commerciale de l'entreprise, la SNCF sera inéluctablement contrainte de continuer à fermer des gares, de supprimer des lignes et des trajets, de faire des économies risquées sur l'entretien, de brader le transport de marchandises, et tout cela pour des raisons de rentabilité. Tout le contraire de ce dont le plus grand nombre a besoin.

Résumé du cahier d'acteur

En conclusion la LNPN apparaît comme un projet inadapté aux enjeux, trop coûteux, superflu, marquant le désengagement de l'Etat, la poursuite du démantèlement d'infrastructures dont l'utilité est établie (comme la gare de fret de Sotteville), la privatisation d'un bien public et la captation des financements des collectivités territoriales pour le seul profit d'une minorité.

À l'inverse, il est indispensable de prioriser un trafic TER irriguant tout le territoire normand. Il faut répondre aux enjeux sociétaux

que constitue la raréfaction énergétique et de lutte contre l'émission de CO₂ par une reconversion des transports de marchandises, seul moyen de réduire l'impact de cette problématique sur les populations.

Toute réflexion qui ne part pas des besoins sociaux aboutira à un gigantesque gâchis ainsi qu'à un échec au regard des enjeux économiques, sociaux et écologiques. Il faut abandonner cette politique ferroviaire inutile, ruineuse et socialement irresponsable.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)