

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

VERNON-DÉFIS

VERNON-DÉFIS

Vernon-défis est une association dont l'objet est la vie politique locale. Elle informe le citoyen, présente des candidats aux élections municipales et essaie de promouvoir les valeurs de démocratie participative, d'écologie et de solidarité. L'échelle locale lui semble adaptée pour permettre à des citoyens qui s'en sont éloignés de renouer avec l'action politique. Néanmoins, elle souhaite dépasser le localisme et considère l'intercommunalité comme une démarche prioritaire. L'action locale doit même prendre en considération des aspects beaucoup plus larges liés aux menaces écologiques résultant d'un mode de développement économique débridé.

En résumé, la formule qui exprime le mieux la démarche de Vernon-Défis est « Penser globalement et agir localement. »

Coordonnées

4 a, rue du Tourne-Bride
27200 Vernon
Tél. : 02 32 21 09 74
jeanclaude.mary@club-internet.fr

Le consensus s'est établi entre les élus de droite et de gauche autour du projet de ligne nouvelle Paris-Le Havre. Les seuls éléments de débat qui ont survécu dans cette adhésion généralisée ont porté sur les engagements financiers de l'État et sur le tracé.

Néanmoins, à écouter ou lire les uns et les autres, on comprend que chez beaucoup d'élus ce n'est pas l'enthousiasme qui domine mais bien plutôt une attitude tactique visant à tirer quelques compensations au fait que cette ligne sera d'abord une balafre sur leur territoire. Aussi se gardent-ils bien de procéder à une analyse critique du projet : résignation aux décisions du pouvoir central, crainte de l'indisposer alors qu'ils souhaitent quelques retombées pour leur collectivité, crainte de dire publiquement qu'il ne faut pas construire une ligne où les trains pourront circuler à 250 km/h. « *Il va falloir se battre car nous avons tous les inconvénients mais aucun des avantages* ». Une position commune a été prise pour dire que *l'on ne traverse pas le département de l'Eure s'il n'y a pas de retombées* ». (Le conseiller général de Vernon-sud, « **Le Démocrate** » du 5/5/2011). Les conseillers généraux semblent sur ce point faire front uni avec J.L. Desjardins, le Président du Conseil général de l'Eure.

Le débat sur la nature et l'opportunité du projet est escamoté au profit de ses modalités d'application. Or, la Commission nationale du débat public, à propos des grands investissements structurants, a pour vocation de permettre aux citoyens et aux différents acteurs sociaux de s'appropriier le fond de la question avant de savoir quels avantages locaux on peut en tirer.

Aussi, nous aborderons ce projet sous 2 angles : en tant qu'un des éléments clés du projet de Grand Paris vers l'estuaire de la Seine qui en constitue la finalité et en tant qu'infrastructure de transport dont il nous faut interroger la pertinence.

1. La LNPN en tant qu'un des éléments clés du projet de Grand Paris choisi par le Président de la République

C'est ainsi qu'elle est justifiée par ses promoteurs. Son objectif est de servir le Grand Paris vers l'estuaire ; « *Cette ligne à grande vitesse sera l'un des axes majeurs du Grand Paris* » (lettre du Secrétaire d'état chargé des transports, D. Bussereau du 28/07/2009 à J.P. Dupont) ; « *le dossier du transport rapide des voyageurs en région normande est l'une des pierres angulaires du projet de développement du Grand Paris sur l'estuaire de la Seine* » (proposition 130 du rapport de la Commission du Grand Paris présidée



par J Attali) « La LNPN n'a pas pour unique objet de permettre aux normands d'arriver plus vite à Paris, mais aussi de contribuer au développement des trois régions » (Paris-Normandie du 24/05/2011, J.P. Duport).

Un développement asservi à l'objectif de faire de Paris une mégapole. Le raisonnement constant tenu est le suivant: toutes les mégapoles mondiales ont un port et Paris souffre d'être à l'écart de la fameuse « banane bleue » : « *Le Grand Paris tisse ses enjeux dans le triangle Londres-Rotterdam-Paris jusqu'au Danube et inclut les grandes routes maritimes et transocéaniques* » (rapport Attali page 56 éditions Fayard). Le développement du port du Havre à un niveau capable de concurrencer Rotterdam et Anvers est donc la solution pour ouvrir Paris sur la mer. « *Pour rester dans le peloton des métropoles mondiales, le Grand Paris doit avoir accès à la mer* » (A. Grumbach, Le Moniteur N° spécial consacré aux 10 scénarios du Grand Paris). Il faut donc rapprocher Paris du Havre, c'est-à-dire réduire le temps de parcours. « *Premier objectif : Paris-Le Havre en 1h15' grâce à une ligne à grande vitesse* » (Grumbach, numéro spécial du Moniteur). Ainsi la LNPN scellera-t-elle les destins du Havre et de Paris, Le Havre servant le rayonnement de Paris en lui donnant un grand port maritime et bénéficiant à son tour du statut de porte d'entrée dans une capitale prestigieuse.

Cette ligne n'a pas pour fonction première de transporter des voyageurs, aussi paradoxal que cela puisse paraître, mais d'affirmer au monde entier que Paris et Le Havre sont proches. Et si elle en transporte, ce sera comme par une sorte « *d'effet collatéral* ». D'ailleurs, de telles lignes n'ont pas de sens sur une distance aussi courte (**180 km**).

Il y avait dix scénarios du Grand Paris élaborés par les ateliers d'urbanisme les plus prestigieux de la planète qui avaient répondu à la consultation lancée par le chef de l'État le 17/09/ 2007. Mais le 16/07/2009 au Havre, il annonce que son choix de « *faire du Grand Paris une métropole maritime est non négociable* ». Le choix fait est celui du scénario Grumbach, choix sans débat parlementaire, ni citoyen, rejetant les neufs autres projets qui avaient en commun d'inscrire le Grand Paris dans les limites de la région Ile de France autour d'un projet de ville durable soucieux avant tout de la qualité de vie de ses habitants : transports publics, place de la nature, cohésion sociale, agriculture de proximité, rapprochement des lieux d'habitation et lieux de travail, préservation des ressources naturelles avec le souci très net de « *construire la ville sur la ville* », de partir de l'existant pour élaborer la région parisienne de 2050. Mais, c'est le projet le plus technocratique qui a été retenu, celui qui ne part pas des besoins des habitants mais qui suit la logique de la machinerie économique, celui qui part du principe de poursuivre la concentration de la population en Ile de France (aujourd'hui 18 % de la population de l'hexagone sur 2 % du territoire, 80 000 habitants de plus chaque année). Ce n'est pas du développement durable.

Ce projet enferme la Normandie dans un modèle de développement, la mondialisation sans frein (« *L'ambition du*

grand Paris doit être reprise, affirmée et déployée, en la remplaçant dans le contexte d'une économie mondialisée et, d'ici à trente ans, dans celui d'une grande capitale d'Europe occidentale » Rapport Attali page 9). Accroître toujours plus les exportations et les importations, négliger les effets externes des activités économiques, ce modèle a atteint ses limites et il est urgent de l'infléchir dans un monde de plus en plus contraint par la finitude des ressources. Nous ne sommes pas de ceux qui pensent comme Pascal Lamy que cette « mondialisation est partie pour durer » parce que « *ses moteurs sont technologiques : le porte-conteneur et Internet* » et que « *la technologie ne reviendra pas en arrière* » (Le monde du 1/07/2011). C'est aux citoyens de construire leur avenir, pas à la technique de le déterminer. Les régions normandes représentent un bassin de vie suffisamment étendu pour mettre en œuvre un développement, certes articulé avec les régions voisines, mais autonome et permettant de rapprocher emploi et habitat et de mettre un terme à cette mobilité insensée source d'un gaspillage considérable. Or, l'expérience montre que les LGV auxquelles la LNPN peut-être assimilée de ce point de vue ne fait que la renforcer par ses effets sur la localisation des emplois et des résidences.

Les partisans de la LNPN comme moyen de construire le Grand Paris autour de l'axe Seine se présentent comme des visionnaires de la globalisation. Mais en fait, leur perspective est avant tout anti-européenne et cocardière. Ce qu'ils redoutent avant tout c'est que l'ouverture de Paris sur la mer se fasse par les ports d'Anvers et Rotterdam : si « *les grands ports du Nord de l'Europe assurent l'approvisionnement de la capitale française elle aura perdu son défi d'être un port « hub », l'une des grandes villes-monde du 21^{ème} siècle* » (Rapport Attali page 13). Pourtant le canal Nord-Seine relie Paris à ces ports. Qu'importe, dans une perspective européenne, la nationalité des ports la desservant ? Pourquoi imaginer une ville-monde avant tout française et non pas une capitale européenne contribuant à la cohésion de l'Europe face aux risques de sa dissolution dans le marché globalisé. Outre le fait qu'il est illusoire de vouloir faire des ports normands des concurrents sérieux des ports du Nord, (**le trafic de marchandises traitées au Havre et à Rouen représente 25 % de celui de Rotterdam et à peine 60 % de celui d'Anvers**), il serait moins coûteux et un bien meilleur atout de jouer la complémentarité avec eux. Mais l'obsession du prestige national reste présente jusque dans une perspective qui se veut inscrite dans la globalisation.

La LNPN, le Grand Paris, le grand port maritime de Rouen, Port 2000, participent bien à cette fuite en avant dans les destructions de l'environnement pour se plier aux exigences du « toujours plus », du « toujours plus vite », du « toujours plus grand » : rejets au large du Calvados de 4,5 millions de m³ par an de sédiments résultant de l'approfondissement du chenal et hautement contaminés par des pollutions chimiques, refus du classement des 52 000 ha des boucles de la Seine, stérilisation et artificialisation de l'estuaire de la Seine d'une richesse écologique exceptionnelle



avec les projets de grand canal et de plate-forme multimodale du Grand port maritime du Havre (GPMH).

La LNPN ne réduira pas le nombre des camions sur la route, contrairement à l'illusion facilement entretenue quand on la considère indépendamment de cette perspective globale. Les objectifs de croissance du trafic marchandises des ports de Rouen et du Havre sont tels que malgré la volonté d'augmenter la part du train et du fleuve, non seulement le nombre de camions sur nos routes ne diminuera pas mais il augmentera. L'objectif est de faire passer la part du camion dans le trafic du port de Rouen de 63 à 57 % et ce trafic lui-même de 27 millions de tonnes en 2008 à 46 millions de tonnes en 2020. Cela signifierait que le nombre de poids lourds circulant dans notre région en relation avec le port de Rouen augmenterait de 55 %. (propos du directeur général du port maritime de Rouen le 12 novembre 2009 au siège de la Communauté d'agglomération des portes de l'Eure, CAPE, devant les élus). Le GPMH lui envisage de 2007 à 2015 une multiplication du trafic total de conteneurs par 2 (de 2 500 000 conteneurs à 5 000 000) et de celui par camions par 1,5 (2 250 000 à 3 450 000). Là aussi, le trafic camion augmentera de 50 %. Les effets du report intermodal sont donc bien insuffisants dans une telle perspective.

2. La LNPN est-elle une infrastructure de transport pertinente ?

2.1 Absence de capacités financières

Il n'y a pas les possibilités financières d'investir à la fois dans un réseau ferré maillant le territoire et répondant aux besoins quotidiens de la population et des lignes de prestige comme la LNPN. Là est d'ailleurs l'erreur de ces élus qui pensent obtenir en contrepartie de leur acceptation de ce projet une amélioration des lignes classiques qu'utilisent quotidiennement leurs mandants.

La LNPN n'est pas à proprement parler une LGV, mais elle peut y être assimilée sans abus de langage et les propos qui suivent s'y appliquent à fortiori du fait de son coût et de sa courte distance.

Les 23 et 24 septembre 2010, à Forges les eaux, lors d'un séminaire des dirigeants de la SNCF, Guillaume Pépy définit le TGV comme « une niche dont le modèle est à reconstruire » et déclare que « la priorité, c'est le service public de proximité ». Barbara Dalibard qui dirige SNCF-Voyages rappelle que « la rentabilité du TGV décroît à grande vitesse » : 20 % des lignes ne sont plus rentables et le directeur à la stratégie et aux finances juge que « la branche proximité détient la plus forte marge de progression » aussi bien en France qu'aux États-Unis ou en Allemagne où la SNCF compte bien être présente sur ces créneaux par l'intermédiaire de ses filiales. Les

dirigeants de la SNCF, face à la croissance du trafic, veulent inciter l'État à privilégier l'amélioration des lignes existantes notamment en Ile de France. Ces propos sont confirmés par M. Alain Sauvart, directeur de la stratégie de RFF. Après avoir précisé que le coût complet du réseau qui comprend l'entretien des voies et leur renouvellement est 6,5 milliards d'euros par an et que les revenus de RFF n'en représentent que 83 %, il déclare que « le financement du renouvellement du réseau n'est pas assuré sur le long terme. M. Hubert du Mesnil, président de RFF ajoute que si les choses continuent ainsi « on aura peut-être d'ici 2020 environ 20 % du réseau en difficulté ». Une grave menace de fermeture pèsera sur les 15 000 km de lignes dites secondaires et le président de RFF de conclure : « En France, on aime beaucoup les grands projets. Les projets que nous préférons, c'est la modernisation du réseau ». (Le Parisien du 8 juin 2011).

Il est donc clair qu'il faut renoncer à certaines lignes de prestige si l'on veut sauver et même amplifier le maillage du territoire. La LNPN en fait partie. « On a fait les lignes les plus faciles à construire et les plus intéressantes à exploiter. Un tiers des TGV est déficitaire. La SNCF a vu la rentabilité de ses TGV divisé par deux. Qui va payer les 100 milliards d'euros des futurs TGV ? RFF ne devrait prendre en charge qu'entre 10 et 30 % des projets. Les collectivités territoriales ?... L'État ? Criblé de dettes, il compte sur les partenariats public-privé mais le secteur privé n'investira que sur les projets les plus profitables et ses possibilités ne sont pas non plus infinies prévient PL. Rochet, ancien directeur international de la SNCF. » (Parisien du 8/6/2011). D'ailleurs, ce type de projet n'a plus le vent en poupe dans de nombreux pays du fait de son coût très élevé et de ses impacts sur l'environnement (coût de la ligne Londres-Manchester devenu prohibitif, abandon du projet Lisbonne-Madrid, de celui du Nord de la Chine et d'un autre dans l'Est, de la ligne Orlando-Tampa en Floride, de la ligne Rio-Sao-Paulo et en Italie la ligne Lyon-Turin fait l'objet d'une virulente hostilité).

2.2 La LNPN porte de graves atteintes graves à l'environnement

Elle sera fortement consommatrice de terres agricoles ou naturelles ; 11 hectare au km de LGV, fragmentant les milieux naturels et détruisant les liens entre les écosystèmes nécessaires à la protection de la biodiversité au moment même où la France a adopté une Stratégie nationale pour la biodiversité et dont l'objectif est d'en stopper l'érosion. Or l'espace foncier est devenu une ressource rare qu'il convient d'économiser dans la mesure où tous les 10 ans c'est la surface équivalente d'un département français de ces terres qui disparaît. Il faut donc repenser l'urbanisme, la localisation des activités économiques et les moyens de transports au lieu de poursuivre cette boulimie insensée d'infrastructures de transport dont la LNPN est un parfait exemple. Le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT) relève que sur les 110 espaces naturels non fragmentés de plus de 100 km², 20 à 45 pourraient



être touchés par les infrastructures projetées, 12 % des zones de protection Natura 2000 pourraient également être affectées.

De ce point de vue, le territoire de la CAPE serait particulièrement affecté. Les efforts inscrits dans son SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) pour préserver l'espace foncier seraient alors réduits à néant puisque ce serait 150 ha qui d'un seul coup disparaîtrait entre Villiers-en-Désœuvre et Houlbec-Cocherel ou la Vallée d'Eure qui serait traversée entre Bueil et Pacý.

2.3 La LNPN ne servira pas les besoins des usagers de la région

Elle servira les usagers les plus aisés au détriment des autres qui devront se contenter de trains de mauvaise qualité. L'amélioration des voies existantes, la réouverture des petites lignes transversales au lieu d'une telle ligne ne feraient pas gagner quelques minutes à une petite minorité d'utilisateurs (3 000 par jour environ) mais permettrait de répondre aux enjeux du moment, à savoir un aménagement équilibré du territoire, un transfert de la route vers le rail et un accès élargi au service public. N'oublions pas non plus de signaler que le gain de temps annoncé sera inférieur en réalité pour beaucoup de passagers car le fameux 1h15 est calculé sur Nanterre-La Défense-Le Havre et non sur Paris-Saint Lazare-Le Havre.

En ce qui concerne les usagers de Vernon eux-mêmes, leurs intérêts sont menacés par ce projet et nous renvoyons à cet égard aux analyses de l'association Vernon train de vie (VTV) qui a mis en évidence les menaces que la LNPN fait peser sur eux : abandon des trains classiques du type corail sur la ligne actuelle, difficulté accrue de la liaison Vernon-Rouen. Mais les usagers au départ du Havre ou de Rouen n'en tireront pas non plus que des avantages avec une hausse de l'abonnement qui pourra atteindre 500 euros par mois. (Des projets ferroviaires qui menacent Vernon, VTV, le 30 juin 2010).

L'association ajoute que ce projet de LNPN couplé à la transformation de la gare de Vernon en gare terminus de l'Île-de-France priverait l'Est du département et la Vallée de la Seine entre Vernon et Val de Reuil de toute amélioration de leur desserte ferroviaire.

Il est pourtant un certain nombre de propositions qui font consensus, entre la plupart des élus, les associations, les usagers et même les responsables de RFF et de la SNCF. C'est donc vers elles que les réflexions et les financements doivent se diriger en priorité et non vers la LNPN. Il s'agit d'une nouvelle ligne entre Nanterre et Mantes, de la création d'un axe pour les trains de marchandises entre Le Havre et la grande ceinture de l'Île de France passant par Serqueux et Gisors, de la réouverture des lignes Rouen-Évreux et Bréauté-Beuzeville-Gravenchon.

Résumé du cahier d'acteur

La LNPN ne prend tout son sens qu'en relation avec le projet de Grand Paris vers l'estuaire qui vise à faire de Paris une mégapole en lui donnant un port : Le Havre. Mais un tel projet est-il souhaitable ? C'est une fuite en avant dans la mondialisation, le « toujours plus », plus vite, plus grand.

Ce projet a un côté absurde. A-t-on jamais vu une ligne à grande vitesse sur 180 km ? Le coût des quelques minutes gagnées est énorme. Le coût financier d'autant plus insupportable qu'il

faudrait d'abord dégager des ressources pour remettre en état le réseau ferré qui maille le territoire mais aussi le coût écologique direct (destruction de zones agricoles et naturelles) et indirect (la destruction de l'estuaire avec le GPMH qui est bien le terme de cette LNPN). Des coûts d'autant plus insupportables que la grande majorité des usagers n'en auront que des retombées négatives et en particulier ceux de Vernon avec leur gare transformée en terminus de grande banlieue.

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)