

**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.

Olivier GUÉRIN, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je vous invite à vous asseoir. Cette réunion est diffusée en direct sur internet et les internautes peuvent poser des questions qui seront reprises ici. Si vous ne souhaitez pas, pour les auditeurs qui sont dans la salle, être filmés, dites-le pour que la caméra ne s'arrête pas sur vous.

Je vais vous donner quelques indications sur le déroulement de cette soirée, et sur le cadre général du débat public, même si beaucoup d'entre vous ont déjà assisté à cette présentation au cours de réunions précédentes.

Quelques mots sur la Commission Particulière

Je rappelle qu'elle est indépendante et neutre, qu'elle ne donne pas d'avis sur le projet ; que le débat permet de s'informer, de poser des questions, de s'exprimer. Il porte sur l'opportunité du projet, mais aussi ses objectifs, ses grandes caractéristiques, et selon trois grands principes : la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

Après le débat qui se termine le 3 février, la Commission Particulière établira un compte rendu de ce débat, et le Président de la Commission Nationale publiera le bilan de ce débat, et ensuite, le Maître d'Ouvrage, Réseau Ferré de France rendra publique sa décision.

Nous sommes donc à la deuxième réunion thématique. Il y a déjà eu plus de 4 200 participants aux réunions précédentes. Nous interrompons pour les vacances de Noël, et nous reprendrons dès le 5 janvier prochain à Caen sur les problèmes de trafics et dessertes. Je rappelle nos réunions :

- Sur le transport de marchandises, au Havre le 10 janvier
- Sur les impacts sur l'agriculture et l'environnement, à Évreux le 12 janvier
- Sur le financement et la rentabilité, le 17 janvier à Paris
- Sur une expertise complémentaire qui a été décidée par la Commission Nationale, à Rouen le 23 janvier, avant la réunion de clôture à Caen le 30 janvier.

Le débat a lieu lors de ces réunions, il a lieu aussi sur le site internet, et vous voyez ici des éléments sur la consultation, les questions, les discussions sur ce site internet. Encore une fois, c'est un élément important du débat.

Autre élément important, le journal du débat, le numéro 2 est paru. Il y a déjà quelques indications sur le retour des premières réunions, la présentation détaillée des réunions qui se tiennent maintenant, et le calendrier à la fois des prochaines réunions et des échéances du débat public.

Ce débat se clôture le 3 février. Vous pouvez intervenir sur le site internet jusqu'à ce moment-là. Pour les cahiers d'acteurs, la date limite de dépôt est fixée au 2 janvier.

Quelques indications plus précises sur le déroulement du débat

Monsieur le Commissaire général a accepté d'intervenir. Il ouvrira le débat de ce soir. On pourra lui poser des questions après son introduction.

Ensuite, ce débat se déroulera en deux tables rondes :

- ✓ La première, sur les enjeux d'une amélioration du système du transport ferroviaire pour le développement économique des régions
- ✓ La deuxième table ronde sur les améliorations attendues par les acteurs de Normandie et d'Ile-de-France.

Monsieur le Commissaire général, Madame DUTARTRE nous présentait il y a deux jours les perspectives du Grand Paris, ville monde. Comment les régions de Normandie et d'Ile-de-France peuvent-elles se développer dans ce contexte de mondialisation des échanges ?

Je vous laisse la parole.

Antoine RUFENACHT, Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine : Monsieur le Président, vous m'avez proposé de m'exprimer sur le thème du développement de la Vallée de la Seine sur lequel le premier ministre m'a chargé de travailler avec une petite équipe. Vous me donnez dix minutes, je crois, pour m'exprimer. Je ne suis pas sûr de pouvoir être complet en dix minutes, je m'efforcerai d'être synthétique, et je

répondra plutôt, si vous le voulez bien, aux questions qui pourraient être posées par les uns et les autres.

Clairement, Mesdames et Messieurs, un grand projet d'infrastructure tel que la LNPN n'a de sens que s'il est au service d'un projet de développement. Cela a été le fil conducteur du travail effectué sous l'autorité du Préfet Jean-Pierre DUPORT dans le cadre de la Commission qu'il avait mise en place. Jean-Pierre DUPORT, ancien préfet et ancien délégué à l'aménagement du territoire, a toujours dit, et il avait raison de le répéter, que ce projet de ligne rapide n'avait véritablement de signification que s'il s'articulait sur un projet de développement du territoire sur lequel nous travaillons.

Un projet de développement, c'est jeter les bases d'une économie moderne, d'une économie du XXI^e siècle sur ce territoire exceptionnel qu'est la Vallée de la Seine, de Paris jusqu'au Havre, en passant naturellement par Rouen, et sans oublier la partie nord-est de Dieppe ou la partie sud-ouest, Caen et même jusqu'à Cherbourg.

Pourquoi un territoire exceptionnel ?

Parce que c'est un territoire qui d'abord s'affirme comme l'ouverture du Grand Paris sur sa façade maritime, la thèse très passionnante développée par Antoine GRUMBACH et reprise par le Président de la République, et c'est aussi l'affirmation, enfin, de l'évidence maritime. Ces grands ports qui ont été longtemps des outils majeurs du développement économique et qui ont été, il faut bien le dire, assez largement oubliés au fil des dernières décennies.

Qu'est-ce qu'une économie moderne, une économie du XXI^e siècle ?

C'est d'abord, je crois, une économie de compétitivité nationale, européenne, mondiale. Une économie de concurrence. C'est aussi, et c'est le deuxième point que j'évoquerai rapidement, une économie de flux, une économie de mobilité, une économie d'échanges. Et enfin, au XXI^e siècle, naturellement, c'est une économie qui s'affirme de développement durable, avec les trois volets que nous connaissons :

- ✧ Le volet économique
 - ✧ Le volet social
 - ✧ Le volet environnemental.
- ✓ Une économie de compétition nationale et de compétition sur le plan européen et sur le plan mondial.

Sur deux points : d'abord pour Paris, Paris qui s'affirme comme ville monde, mais qui est actuellement en compétition avec d'autres villes monde qui sur le plan, notamment du développement économique, sur le plan des services que l'on y trouve, dans tous les domaines, est sans doute un peu en retrait par rapport à Shanghai ou par rapport à Londres, et le risque pour la région capitale serait de s'isoler en quelque sorte dans ses limites actuelles et de n'être qu'une espèce de ville musée, une ville reconnue au plan mondial, mais qui n'aurait pas tous les atouts que l'on attend d'une ville monde.

La compétition européenne et internationale, c'est aussi la compétition dans laquelle sont engagés nos deux grands ports du Havre et de Rouen. Comme chacun le sait, au nord de la France il y a cet ensemble des ports de la Basse-Seine, au sud, il y a Marseille, et ce sont des ports, en ce qui concerne les ports de la Basse-Seine, qui sont en compétition non pas avec

Nantes ou avec Dunkerque, mais avec les grands ports en hanséatiques qui eux disposent de toutes sortes d'atouts dont nos deux grandes métropoles normandes sont aujourd'hui dénuées. On trouve à Anvers, on trouve à Rotterdam des sièges sociaux d'entreprises, des emplois de décision et de commandements, toute une série de services d'ordre financier qui aujourd'hui ne se trouvent pas en situation sur les grandes villes normandes du Havre et de Rouen. C'est cela, au fond, le vrai débat et comment faire en sorte que ces deux grandes villes puissent acquérir progressivement le statut des grands ports hanséatiques. Tout simplement par cette ligne rapide permettant de faire comme pour Anvers et pour Rotterdam, de relier les ports de la Basse-Seine à l'ensemble du réseau TGV européen. Chacun sait qu'aujourd'hui un grand port, une grande métropole maritime n'a de possibilité de développement que si tous ses acteurs, que si tous les visiteurs, que si tous les chefs d'entreprises qui veulent s'y installer, les cadres qui veulent y venir, puissent disposer de cette ligne, de cette manière de communication moderne qui est aujourd'hui indispensable.

Donc, pour être dans la compétition mondiale, d'une part, il faut que Paris s'ouvre sur sa façade maritime par une ligne rapide, par une ligne à grande vitesse permettant de faire un lien direct entre la façade maritime et la ville métropole, et par ailleurs, que les deux grands ports du Havre et de Rouen, les deux grandes métropoles normandes auxquelles il faut associer Caen, mais qui n'est pas évidemment très exactement dans le fil géographique de la Seine, que ces deux grandes métropoles normandes, associées à Caen, puissent être elles-mêmes reliées au réseau TGV européen et faire en sorte que les liens se développent et qu'ils puissent bénéficier des mêmes atouts que les autres.

✓ Une économie de flux, de mobilité et d'échanges

Une économie de flux est le deuxième point que je voudrais rapidement développer. Aujourd'hui, chacun le sait, l'économie du XXI^e siècle sera une économie fondée sur les échanges internationaux et comme vous le savez, ces échanges internationaux se font aujourd'hui à 85 ou à 90 % par la voie maritime. La situation de nos deux grands ports dans la compétition avec Anvers et Rotterdam est une situation qui de ce point de vue là, affaiblit littéralement l'économie nationale. Pourquoi ? Parce qu'une grande partie des marchandises, une grande partie des flux qui pénètrent dans l'hexagone pénètrent par des ports étrangers avec tout ce que cela représente d'emplois qui ne sont pas créés, d'image internationale, de création de nouvelles activités et à l'évidence, il est indispensable que nos deux métropoles normandes puissent se retrouver dans une situation de compétition égale avec les grands ports d'Hambourg, de Rotterdam et d'Anvers.

✓ Une économie de développement durable

Troisième point rapidement, une économie de développement durable. Je viens de parler du volet économique rapidement. Je parle de l'environnement qui est tout à fait important. Il est indispensable que cette Vallée de la Seine qui bénéficie de paysages exceptionnels, de traditions de caractère patrimonial, d'une culture importante, puisse s'affirmer comme un territoire qui, de ce point de vue là propose aux investisseurs, propose aux étrangers qui veulent s'établir dans notre pays, propose aux touristes, flux très important sur le plan économique et sur le plan de la création d'emploi, des alternatives satisfaisantes.

Le tourisme, je voudrais l'évoquer aussi et dire quelques mots à ce sujet. Nous avons, il faut bien le dire, en Haute-Normandie et en Basse-Normandie, mais plus encore en Haute-Normandie qu'en Basse-Normandie, d'une certaine manière mal utilisé ce formidable filon

que représente le tourisme. Il y a d'une part, la proximité évidemment de la région parisienne, il y a l'arrivée des étrangers qui pénètrent dans nos ports par paquebots, et on voit bien qu'il y a là une économie à créer, des emplois à imaginer, une densité de créativité à favoriser qui nous manque aujourd'hui.

Sur le plan de l'environnement nous avons beaucoup insisté dans les rencontres que nous avons eues à la fois avec les responsables des pôles de compétitivité et avec les responsables des différentes filières industrielles, agricoles ou économiques, sur la nécessité de faire en sorte que le développement de cette Vallée de la Seine se fasse de manière un petit peu exemplaire, que ce soit en quelque sorte une vitrine à la fois sur le plan de la qualité des laboratoires qui s'y créeraient, de l'ampleur des transferts de technologies qui s'y développeraient, de l'importance de l'enseignement supérieur et d'universités. On voit bien que les grandes villes normandes ne pourront avoir leur vraie place, sur ce plan-là, que si elles sont desservies par une ligne de qualité comme le sont toutes les grandes métropoles de l'Europe continentale. C'est un enjeu absolument magistral, si nous voulons avoir des chercheurs qui viennent s'installer chez nous – je me rappelle quand j'étais président du Conseil régional, j'avais essayé de faire venir à Rouen un laboratoire d'une vingtaine de chercheurs. Cela a été considéré pour ces chercheurs qui étaient dans la région Ile-de-France comme une véritable décision insupportable, impossible de venir s'installer à Rouen où l'on ne trouvait pas les moyens de locomotions modernes, où on ne trouvait pas l'habitat qui convenait, où on ne trouvait pas ce qu'ils prétendaient trouver dans la région capitale. Là, il y a un enjeu absolument majeur qu'il faut développer.

Enfin, le troisième volet de ce développement durable, le volet social, faire en sorte que sur cette Vallée de la Seine, il y ait une qualité de relations, il y ait une qualité d'habitat, une qualité de proximité, une qualité de service qui en fasse un territoire particulièrement attractif.

Au fond, c'est cela que nous voulons faire en favorisant la création de cette grosse infrastructure, coûteuse, mais indispensable pour nous mettre au niveau des métropoles mondiales. C'est faire en sorte que cette Vallée de la Seine apparaisse comme un territoire particulièrement attrayant, particulièrement attractif et que progressivement nous puissions apparaître comme un territoire sur lequel les entreprises veulent s'installer, sur lequel les entreprises étrangères veulent investir, sur lequel les chercheurs veulent venir y poursuivre leurs actions, et qui, sur le plan de la culture et du maintien de l'environnement, soit également une vitrine à la fois pour la France et pour la Normandie.

Je terminerai en disant que cette mission qui nous a été confiée, ce souci de réaliser une ligne nouvelle entre Paris et Le Havre, et Caen de l'autre côté, c'est évidemment important pour l'Ile-de-France, les élus ou les responsables économiques de l'Ile-de-France, ils nous l'ont dit dans différentes circonstances, mais c'est pour la région de Haute-Normandie, pour la Vallée de la Seine un projet et un espoir capital. Je le répète, dans différentes circonstances, il y a deux ans, avant que cette consultation sur le Grand Paris soit lancée, avant que le président de la République n'ait annoncé officiellement, au départ qu'il fallait relier Le Havre à Paris en une heure et dans un deuxième temps, Le Havre à Paris en 1 h15, personne n'imaginait plus que l'on pourrait dans de bonnes conditions faire en sorte que nous soyons reliés à la région capitale, reliés à ce pôle de développement économique que représente le territoire de La Défense et reliés aussi, en même temps, à l'ensemble du réseau de TGV européen.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Commissaire général. Vous avez présenté un large panorama. Y a-t-il des questions ? Juste des questions, pas des interventions, nous les prendrons ultérieurement.

Antoine RUFENACHT : Des critiques plutôt.

Olivier GUÉRIN : Des questions, des interventions ? S'il n'y en a pas, nous allons passer, Monsieur le Commissaire général, à la première table ronde, avec Monsieur Gérard LISSOT et Madame DELAPLACE. Voulez-vous prendre place ?

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 ?

Olivier GUÉRIN : Monsieur LISSOT, vous êtes Président du CESER de la Haute-Normandie, mais vous êtes ici plus particulièrement comme Président de l'association pour la promotion de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Vous nous présentez l'intérêt de cette ligne pour l'association.

Gérard LISSOT, Président de l'association pour la promotion de la LNPN : Bonsoir à tous.

Effectivement, j'interviens en tant que Président de l'association pour la promotion de la LNPN. Comme vous le voyez sur ce transparent, cette association s'est mise rapidement en route, dès qu'il y avait eu l'annonce du Président de la République de vouloir promouvoir cette idée d'une ligne à grande vitesse vers la Normandie. Elle a été en particulier mise en place à l'initiative des CESER et le premier d'ailleurs qui en a pris l'initiative était le CESER de Basse-Normandie, parce qu'il était très potentiellement intéressé par la dynamique territoriale que sous-tendait ce projet, dans la mesure où, à ce moment-là, les Normandie travaillant ensemble de manière plus construite avaient une chance de peser dans la logique de développement de ce nouvel espace dont Antoine RUFENACHT nous a si excellemment parlé.

J'interviens à plusieurs titres : à la fois en tant que Président de cette association qui regroupe également presque la totalité du monde consulaire des trois régions, donc c'est très significatif en termes de représentation du monde économique, et puis un certain nombre d'entreprises, d'associations et de particuliers. Notre volonté étant dans la logique de ce projet non pas de nous positionner sur un choix de tracé, mais bien de défendre des fonctionnalités et surtout l'idée que le projet se fasse, quel qu'il soit.

Dans cette présentation, j'ai voulu orienter à la fois ma présentation au travers de mon appartenance en tant que Président de CESER de Haute-Normandie, mais également de mon passé dans l'aéronautique et le spatial, d'où le fait que modestement, pour illustrer un peu les propos d'Antoine RUFENACHT, je vais essayer au travers de deux filières que nous avons choisies, l'aéronautique et les énergies, de montrer que tout cela induit effectivement un flux

de fret, mais aussi un flux de voyageurs dans le domaine de la relation clients/fournisseurs, en l'illustrant avec quelques données particulières, chiffrées, sur ce qu'est cet espace au travers de ces filières. Je ne ferai pas allusion à la filière automobile si ce n'est au travers des liens qui l'unissent avec la filière aéronautique sur un certain nombre de domaines de développements, en particulier dans le domaine de la R&D, des matériaux ou de la propulsion, on en dira un mot. Je ferai quelques allusions bien sûr au portuaire, sans aller plus loin puisque mon ami Walter SCHOCH intervient en titre de la filière logistique, donc je lui laisserai le soin de développer ce point.

Quelques mots sur la situation de l'aéronautique sur ce territoire

Ne jamais oublier, même si l'image du sud-ouest et de Toulouse est extrêmement forte, et Dieu sait qu'ils savent la valoriser, que l'Ile-de-France est le premier rang national du secteur, avec, comme vous le voyez, un nombre d'établissements considérables. J'ajouterais, parce qu'en ces périodes de forte morosité il est bon de donner quand même quelques clés sur des domaines qui marchent mieux – on a presque d'ailleurs, des scrupules à en parler en ces termes –, quelques chiffres clés.

Aujourd'hui, on prévoit à l'horizon 2030 de produire 30 000 avions dans le monde. Donc, la part que peut récupérer notre territoire dans ce registre est extrêmement importante, et l'on est dans un domaine qui continue à avoir un flux de croissance constant de l'ordre de 5 % par an. Cela peut paraître tout à fait paradoxal, y compris par rapport à ceux, que je comprends d'ailleurs, qui parlent des émissions de CO₂, et des problèmes de réchauffement de la planète. Actuellement, le président de la filière de Normandie-AeroEspace nous disait ce matin – lui qui se déplace beaucoup, qui travaille chez Thalès – qu'il est très difficile d'obtenir des places dans les avions pour aller en Asie sans un délai de réservation important. Donc, cela montre qu'aujourd'hui, on est dans des registres de flux importants et de flux potentiels à venir extrêmement significatifs. Comme vous le voyez, l'Ile-de-France est extrêmement porteuse dans ce domaine, et vous allez voir également que la part relative de la Normandie – je dis bien des deux Normandie, avec beaucoup de donneurs d'ordres en Haute-Normandie et plutôt des PME en Basse-Normandie – forme un ensemble qui n'est bien sûr pas à la même échelle, mais qui représente également un potentiel de développement important puisque derrière l'Ile-de-France et le Sud-Ouest, nous apparaissions comme la troisième région aéronautique française avec en gros des effectifs de l'ordre de 10 000 salariés.

Toujours pour donner un chiffre qui lui aussi tournera autour du chiffre 30 – comme cela, chacun s'en rappellera – : pour ce qui est de la seule filière aéronautique et spatiale de Normandie (quand on dit aéronautique et spatiale, d'ailleurs, c'est un petit peu plus large ; cela couvre les activités aéronautiques, spatiales, défense et sécurité, ce qui est l'organisation de la profession aujourd'hui la plus cohérente), dans les 10 ans qui viennent, sur ces 10 000 salariés, 30 % partiront en retraite. Ce qui veut dire que c'est un appel en termes d'emplois et un appel en termes de compétences et d'attractivités du territoire extrêmement important. Je peux vous le dire manière simple : j'ai recruté beaucoup pendant ces trente dernières années, à la fois à Vernon et au Havre. Faire venir des ingénieurs, faire venir des talents dans cette région n'est pas évident parce que, comme l'a rappelé Antoine RUFENACHT, tous les éléments d'attractivité ne sont pas réunis. En revanche, de manière à équilibrer naturellement le propos, une fois que les gens sont sur notre territoire, ils s'y plaisent et je dirais même qu'à l'échelle des grands groupes, il est parfois difficile, malgré les incitations

très positives qui sont faites pour leur évolution de carrière, de les faire ressortir de la région. On a donc des enjeux de flux, par rapport à ces activités, qui sont extrêmement importants.

Donc, image et attractivité, comme je le disais, avec la nécessité de faciliter les relations clients/fournisseurs. Nous sommes dans cette activité dans un business où les gens se déplacent beaucoup : les compagnies aériennes aiment bien aller vérifier ce que font leurs fournisseurs, directs et indirects ; les grands donneurs d'ordres ont besoin d'échanger pour aller visiter leurs sous-traitants ou leurs fournisseurs, et c'est dans les deux sens. Lorsque vous développez de nouveaux produits – et Dieu sait que dans ce domaine on est en situation permanente d'essayer d'innover et de développer de nouveaux produits –, je citerai trois domaines qui pour certains d'ailleurs sont en recouvrement avec l'automobile dont j'ai parlé tout à l'heure. On a d'une part, le domaine de la propulsion qui, lui, intéresse l'automobile aussi ; on a le domaine des matériaux puisqu'aujourd'hui l'enjeu pour les ruptures technologiques et les avantages compétitifs dans l'aéronautique, c'est les matériaux et l'allègement des structures ; et enfin, la fiabilisation de l'électronique embarquée qui elle aussi est un domaine sur lequel nous travaillons également en coordination avec l'automobile, mais pour lequel les compétences, les laboratoires supposent des échanges et des échanges de personnes. Tout ne peut pas se passer par écrit ou par vidéoconférences, même si c'est très utilisé dans ces métiers. Dans tous ces domaines et pour toutes ces raisons, nous avons un vrai besoin d'un équipement ferroviaire adapté à la hauteur des enjeux de cette mobilité. Lorsque sur le plan international vous expliquez à un client chinois ou à une compagnie comme Singapore Airlines, que vous n'avez pas éventuellement une desserte rapide, d'une certaine façon, pour les raisons que vous comprenez pour ceux qui sont allés en Chine, eux, du coup ne comprennent pas.

L'Axe Seine, première région énergétique

Deuxième exemple. J'aperçois le Président de la filière énergie dans la salle, que je salue, il aurait pu lui-même développer ces arguments. Pourquoi me suis-je permis également de parler de ce dossier ? Parce que c'est un dossier qui a été très développé par le CESER de Haute-Normandie en son temps, et pour lequel un certain nombre de préconisations ont quasiment toutes été mises en œuvre par la région et les services de l'État en région. Aujourd'hui, il y a une filière énergie qui a démarré et qui est extrêmement prometteuse pour l'avenir. Quelques chiffres clés qui vous rappellent effectivement cette donnée importante et cette donnée extrêmement mouvante. Parce qu'on a l'habitude de parler des énergies nouvelles, je ne vais sûrement pas ce soir engager un débat sur le nucléaire, ce n'est pas le moment, mais ce que nous savons tous c'est que nous n'allons pas passer d'un modèle économique énergétique d'hier à un modèle économique énergétique de demain du jour au lendemain. Nous allons passer par une phase de transition qui va être extrêmement longue, qui va justifier un certain nombre d'innovations technologiques, de tests, de recherches et qui donc vont justifier des échanges. Notre ambition, lorsque nous avons fait cette préconisation, était de faire en sorte que la filière énergie soit porteuse de toutes ces transformations dans les régions avec les appels que cela suppose là aussi en termes de compétences au plan humain. Lorsque l'on voit les chiffres qui sont singulièrement importants sur l'ensemble du territoire concerné, on peut y ajouter quelques données particulières avec un port pétrolier, huit centrales électriques, quatre raffineries, quarante-quatre parcs éoliens et, souvent ce que nous ne rappelons pas, c'est avec un réseau de pipeline extrêmement dense, ce qui donne à ce territoire-là aussi une richesse toute particulière.

Les enjeux par rapport à cette filière

C'est bien sûr, comme on l'a dit implicitement, la diversification du bouquet énergétique, avec la nécessité de développer finalement de nouvelles technologies. La nécessité au plan international de rendre lisible les actions de la filière pour faire venir un certain nombre d'acteurs et de compétences dans nos territoires. Il y a des domaines où l'on sait que l'on a pris un retard certain qu'il nous faut rattraper, je ne citerai que l'éolien. Et évidemment, avec la nécessité de densifier le marché avec une desserte des zones industrielles ou portuaires et la nécessité dans ce cadre-là de développer les déplacements des cadres et des chercheurs à l'intérieur du territoire sur l'ensemble Ile-de-France plus Normandie.

Voilà deux exemples, celui de l'aéronautique et celui des énergies, qui sont à la fois porteurs d'avenir et qui justifient une organisation des transports et notamment singulièrement ferroviaires, qui donne une image d'attractivité à la région qui soit compatible des ambitions qu'elle peut avoir dans ce domaine.

Je serai très court sur les planches suivantes parce que le sujet a été abordé par Antoine RUFENACHT, et surtout, il sera développé dans le cadre de la filière logistique par Walter SCHOCH, simplement pour insister sur le fait que ce potentiel de croissance justifie là aussi un certain nombre d'échanges, non seulement au niveau du fret, mais également au niveau des voyageurs. De manière un peu provocatrice, j'ai tendance à dire de temps en temps, même si cela m'est reproché, que d'une certaine façon, si l'on veut augmenter les capacités de potentiel du fret, sur un plan stratégique si possible commun de l'ensemble des trois ports avec l'ensemble du monde économique, ce qui ne se fait pas encore aujourd'hui totalement naturellement, si l'on veut réellement satisfaire cette ambition, il faut pouvoir avoir une Ligne Nouvelle de voyageurs, pour les autres enjeux que j'ai décrits, ce qui libère également des sillons pour l'augmentation du fret.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie Monsieur LISSOT. Madame DELAPLACE, vous êtes professeur à l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée, et vous avez étudié ces lignes nouvelles, plus particulièrement le LGV, ici nous ne sommes pas tout à fait sur une ligne à grande ou à très grande vitesse, mais le retour d'expérience que l'on peut avoir de ces lignes est, je pense, intéressant pour la région.

Marie DELAPLACE, Professeur à l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée : Bonsoir. Je suis l'universitaire de service, en quelque sorte. Je mène depuis 2003 un certain nombre de recherches avec des collègues de l'Université de Reims, mais aussi avec une collègue de l'IFSTAR, qui est l'ancien laboratoire de l'École des Ponts et chaussées et anciennement l'INRETS, et l'on mène des recherches sur la question des effets TGV. On a travaillé sur un certain nombre de domaines en ce qui concerne :

- ✧ les migrations alternantes,
- ✧ les migrations domicile-travail,
- ✧ les déplacements professionnels,
- ✧ l'immobilier résidentiel,
- ✧ l'attraction d'entreprise,
- ✧ le tourisme, et j'en passe.

On m'a demandé d'être relativement brève, donc je vais l'être et je vais aborder cette fois-ci que deux thématiques, à savoir :

- La question de l'attraction des entreprises
- La question du tourisme.

Si vous avez d'autres questions ensuite, je m'y prêterai bien volontiers.

L'objectif de mon intervention est de présenter les principaux résultats scientifiques qui portent sur la question des dessertes ferroviaires à grande vitesse et le développement économique local au travers de l'attraction d'entreprises et du tourisme.

Ces résultats portent sur des recherches qui l'on mène depuis 2003 sur ce sujet avec à la fois des enquêtes et des recherches de terrains, mais aussi une revue de la littérature – quand on est des chercheurs, on procède par revue de la littérature, c'est-à-dire que l'on regarde ce que les personnes ont raconté avant nous sur le sujet –. On a donc fait une revue de la littérature assez complète sur cette thématique puisque l'on a identifié (elle n'est pas exhaustive) plus de 300 références à l'international, on en a analysé 200 et l'on en a considéré une bonne centaine comme étant pertinentes, en distinguant à la fois la littérature académique donc produite par des enseignants chercheurs et publiée dans des revues scientifiques, et la littérature non académique, c'est-à-dire la littérature qui peut être faite aussi d'ailleurs par les enseignants chercheurs, mais qui correspond à des rapports et des choses comme cela. Donc, c'est sur la base des entretiens et des enquêtes que l'on a réalisé puisque l'on réalise actuellement un contrat de recherche avec le PREDIT sur, justement, les enjeux de la grande vitesse en matière de développement économique local. C'est donc sur cette littérature et sur ces contrats de recherche successifs que l'on a travaillé.

1. Desserte TGV et attraction des entreprises

Pour ce qui est des entreprises, comme on va le voir, la réponse n'est pas nécessairement positive. La question est donc de savoir si l'arrivée d'une desserte TGV permet d'attirer les entreprises.

Ce qui est sûr c'est que cette desserte TGV – alors, je sais qu'ici c'est une Ligne Nouvelle qui n'est pas une desserte TGV, donc il n'y a pas l'appellation TGV – contribue effectivement à modifier l'image des villes, il y a un effet club au sens où il y a des villes qui sont les villes TGV, qui font partie du club des villes TGV et d'autres qui ne le sont pas. Et cet effet d'image est relevé dans la littérature académique comme dans la littérature non académique, et c'est un effet d'image qui est positif pour les villes desservies.

Cela étant, cette desserte TGV ne suffit pas à elle seule à attirer les entreprises. Les expériences passées et la revue de la littérature que l'on a menée montrent que les parcs d'activités industriels qui ont été conçus au moment de l'arrivée d'une desserte TGV dans les territoires ne connaissent pas le succès escompté. Ce n'est pas simplement une étude de cas, mais c'est finalement de nombreux exemples qui en attestent.

Cela a été le cas de Vendôme, par exemple, où l'on a un parc technologique de 240 ha qui a été créé et qui est aujourd'hui encore considéré comme un fiasco puisqu'il y a 6,6 % simplement de la surface qui est occupée. De la même façon, sur Mâcon, on a des résultats qui ont mis un certain temps à se réaliser. Sur Montchanin-Le Creusot, on a exactement le même type de problème. Bref, on a finalement un certain nombre d'études qui nous

montrent que les parcs d'activité qui sont conçus au moment de l'arrivée d'une desserte de TGV ne connaissent pas le succès escompté.

Pour ce qui est de Reims, puisque j'ai travaillé pas mal sur Reims, on a un recul qui est assez faible puisque la desserte du TGV date de juin 2007. On a non seulement un recul qui est très faible, mais en plus une conjoncture qui n'est absolument pas porteuse, évidemment, pour l'implantation d'entreprises, mais force est de constater qu'aujourd'hui, 4 ans après l'arrivée du TGV, la zone d'activité est loin d'être remplie.

Au-delà des parcs d'activité, on assiste aussi lors de l'arrivée d'une desserte TGV à l'implantation ou au développement de quartiers d'affaires autour des gares et particulièrement ici des gares centres. Cela a été le cas au Mans, à Lille, à Reims avec le quartier d'affaires Clair Marais. On assiste donc à un développement de la construction de bureaux qui vient finalement compléter l'offre de bureaux qui est en général insuffisante dans les villes de province. Ces programmes immobiliers de bureaux sont réalisés sur des anciennes friches industrielles et permettent de fournir des plateaux de grandes tailles qui sont recherchés par les entreprises en quête de bureaux. Et l'on assiste à des implantations d'entreprises sur les quartiers d'affaires TGV qui prennent plus ou moins de temps, cela étant, là aussi, en fonction de la conjoncture. S'il y a une chose qui est vraiment importante en matière de développement économique local et d'impact du TGV sur ce développement économique local, c'est bien la question de la conjoncture. La conjoncture pèse de façon importante. Au Mans, on a un certain nombre d'entreprises qui se sont implantées, mais cela a mis du temps, à Lille aussi. En revanche, je l'ai évoqué, sur Vendôme, ce n'est pas tout à fait le cas.

Cela étant, lorsque l'on regarde, pour l'essentiel, la majeure partie des entreprises qui se localisent sur ces quartiers d'affaires autour des gares TGV centre sont des entreprises locales. Autrement dit, il s'agit de relocalisation interne aux agglomérations.

Si l'on prend, par exemple, le quartier Clair Marais de Reims qui est donc le quartier derrière la gare centre, on a réalisé une enquête en 2008 auprès des entreprises qui étaient implantées sur ce quartier d'affaires. Il y avait une cinquantaine d'entreprises qui étaient implantées, on en a enquêté trente-deux qui ont accepté de répondre. On a déjà essayé d'identifier quels types d'entreprises c'étaient, de quels types d'activités. Est-ce que c'était des entreprises de Reims ou de la région ou des entreprises extérieures ? Pourquoi étaient-elles là ? Quels étaient leurs facteurs de localisation ? On leur a demandé, évidemment, si le TGV avait joué un rôle dans cette localisation. Sur cette diapositive, vous voyez très clairement que 70 % pratiquement des entreprises qui sont implantées sur le quartier Clair Marais – qui marche très bien, il est rempli – sont des entreprises locales qui se sont relocalisées là parce qu'elles ont pu bénéficier justement de bureaux qui répondent aux standards actuels qu'elles ne trouvaient pas dans les villes traditionnelles. Cela étant, on a quelques entreprises externes qui se sont implantées. Ce sont d'ailleurs des entreprises plutôt de grande taille, notamment des entreprises de centres d'appels qui avaient un certain nombre d'emplois.

En outre, quand on regarde quels sont leurs facteurs de localisation, on leur a demandé spontanément de dire quels étaient les facteurs de localisation, c'est-à-dire pourquoi elles étaient là ? Vous avez sur cette diapositive le fait que le TGV arrive en 7^{ème} position, 2,7 % simplement évoquent le TGV, et par contre, ce qui est relevé par nombre d'entreprises, c'est bien les locaux disponibles, la proximité du centre-ville, la proximité de l'autoroute, la proximité de la gare, mais ce n'est pas la gare parce que gare TGV, c'est la gare pour utiliser

les dessertes TER pour que les employés puissent venir sur ce quartier d'affaires. Donc on voit très clairement que le TGV joue ici un rôle extrêmement marginal dans l'implantation des entreprises.

On a ensuite hiérarchisé les facteurs de localisation en leur demandant quel est le premier facteur, le deuxième facteur et le troisième pour lequel ils sont venus. De nouveau, on constate que le TGV n'est jamais cité en tant que premier facteur de localisation. Il est cité simplement une fois en deuxième position et une fois en troisième position. Ce qui semble jouer, là aussi, c'est assez clair sur la diapositive, c'est l'offre de locaux, c'est aussi la proximité du centre-ville et dans une moindre mesure, la proximité de la gare, mais là aussi pour la desserte TER.

Notre étude sur Reims ne fait que confirmer de nombreuses études qui ont été réalisées sur ce sujet dans les années 80 par le laboratoire d'économie des transports, plus récemment par Valérie FACCHINETTI-MANNONE, de Dijon, et qui montre très clairement que la desserte TGV, en tant que tel, n'est que rarement citée, n'est que rarement un premier facteur de localisation des entreprises. On est donc face à un paradoxe : l'arrivée du TGV, finalement, joue manifestement un rôle dans l'implantation des entreprises, elle joue un rôle dans cette implantation des entreprises, puisqu'elles s'implantent dans des quartiers d'affaires, mais en fait, elles déclarent qu'elles ne sont pas venues pour le TGV, et de surcroît, quand on leur a demandé, elles déclarent qu'elles ne l'utilisent pas.

2. Desserte TGV et tourisme

Dans ce domaine, on constate que les effets sont limités à certaines formes de tourisimes.

Première forme de tourisme : le TGV facilite l'accessibilité pour un tourisme de destination : montagne, mer, tourisme urbain et tourisme d'affaires, mais l'accessibilité n'est pas ou peu améliorée pour un tourisme vert en raison de la gestion de la rupture de charge. Je me focaliserai ici plus spécifiquement sur la question du tourisme urbain et du tourisme d'affaires, qui est la forme me semble-t-il la plus affectée, et la revue de la littérature le souligne aussi, par une desserte TGV.

Une desserte de TGV peut donc favoriser un tourisme urbain et un tourisme d'affaires. Elle peut favoriser un tourisme d'affaires type congrès, conférences, incentives et un tourisme urbain, donc visite de musées, etc. C'est en effet un tourisme de courts séjours. C'est un tourisme qui, pour ce qui est tourisme d'affaires, émane à 70 % de l'Ile-de-France, avec des principaux déterminants en termes de choix de destinations qui sont bien sûr les aménités des sites, mais également l'accessibilité et puis, les sites privilégiés correspondent à 70 % au centre-ville.

La desserte TGV va permettre d'améliorer le confort, d'améliorer évidemment les temps de parcours et la demande en termes de tourisme d'affaires est très sensible justement à ces qualités en termes de rapidité et de fréquences.

La desserte TGV peut également favoriser le tourisme urbain qui est aussi un tourisme de courts séjours dans la mesure où elle présente des intérêts en termes de confort. Dès lors que c'est une desserte en centre-ville, elle permet d'éviter la fatigue, les encombrements, les problèmes de stationnements en ville, etc. Ce type de tourisme ne nécessite pas nécessairement une voiture sur place dès lors que les aménités sont concentrées au centre-ville.

Cette valorisation possible et effective du tourisme urbain et du tourisme d'affaires est une valorisation sous condition. Tout d'abord en termes de qualité de la desserte. Il faut que la desserte soit de qualité en ce qui concerne le tourisme d'affaires, c'est-à-dire une desserte bien cadencée, avec des fréquences importantes en semaine. Pour le tourisme urbain, c'est une desserte là aussi intéressante, mais de week-end, qui permet d'arriver le vendredi et de repartir éventuellement le dimanche. Et bien sûr, autre condition extrêmement importante : il est nécessaire qu'il y ait une bonne accessibilité des lieux touristiques à partir de la gare. Si les lieux touristiques sont très éloignés de la gare centre ou s'ils sont très peu accessibles, il est difficile de valoriser la desserte TGV en matière de tourisme.

Deuxième série de conditions : il faut bien sûr qu'il existe un patrimoine naturel, historique, culturel et/ou gastronomique qui fasse qu'il y ait effectivement une demande de tourisme. De surcroît, il est nécessaire, notamment pour le tourisme d'affaires, qu'existe une infrastructure hôtelière de qualité avec des hôtels de qualité et également des hôtels pouvant accueillir de grands groupes, une infrastructure hôtelière à la fois de qualité, mais aussi en quantité importante. Dans ces cas, les tourisms peuvent être favorisés. Effectivement, dans un certain nombre de villes desservies par le TGV et dès lors que – je le répète – les aménités sont concentrées au centre-ville, dès lors que le centre de congrès est relativement accessible par rapport au centre-ville et par rapport à la gare, on constate un développement du tourisme d'affaires. Cela a été le cas dans un certain nombre de villes.

Cela étant, la desserte du TGV valorise très clairement les lieux les plus réputés, autrement dit, il y a un effet amplificateur sur les lieux réputés, mais cela ne génère pas en soi un développement du tourisme pour des lieux qui ne sont pas connus. Donc, le TGV est insuffisant pour développer des produits touristiques peu connus, même avec des politiques d'accompagnement. Autrement dit, la gastronomie, la fréquentation des musées, ou que sais-je, ne se développent pas simplement du fait de l'arrivée d'une desserte ferroviaire à grande vitesse, même s'il y a, je le souligne, des politiques d'accompagnement. On a un certain nombre de cas dans lesquels il y a eu des politiques d'accompagnement très forts de la part des acteurs locaux, mais cela n'a pas fonctionné dans la mesure où la desserte TGV va valoriser des produits touristiques qui existent déjà.

Enfin, pour terminer, on a essayé de regarder plus récemment sur la question du développement des résidences secondaires. Les villes desservies par la grande vitesse ferroviaire, enfin leurs aires urbaines, parce qu'évidemment les résidences secondaires sont davantage en milieu rural qu'en milieu urbain – on a donc travaillé sur les aires urbaines – ont-elles un développement des résidences secondaires important ? J'ai regardé, avant de venir, plus spécifiquement sur la question de la Bretagne, Poitou-Charentes et Pays de Loire pour voir si effectivement les villes desservies par le TGV étaient caractérisées par une importance dans leurs aires urbaines de résidences secondaires. Ce n'est pas le cas, bien au contraire. En règle générale, ces villes dont les aires urbaines sont desservies par TGV ont un taux de résidences secondaires plus faible que d'autres villes non desservies. Seules quelques aires urbaines dont les villes sont maritimes connaissent effectivement une croissance significative.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Madame. Monsieur le Commissaire général, vous souhaitez intervenir ?

Antoine RUFENACHT : J'ai trouvé que la communication qui vient de nous être faite était fort intéressante et assurément menée de manière tout à fait scientifique, mais les exemples choisis me semblent différents des problèmes qui se posent sur notamment les villes de Rouen et du Havre. Vous avez cité l'exemple de Mâcon et de Vendôme. Ce sont deux villes que je connais bien, que beaucoup d'entre vous connaissent bien, qui sont charmantes, mais – j'espère qu'il n'y a pas de personnes venant de ces deux villes qui sont dans la salle – personne n'a jamais entendu parler du moindre développement économique ou du moindre tissu industriel autour de Vendôme et de Mâcon. Il n'y a rien. Alors, effectivement, mettre en place des parcs d'activités dans des villes qui sont au fond des gros bourgs moyens, c'est prendre un risque considérable.

La deuxième remarque est à propos de ce que vous avez dit en fin de votre communication, à propos des Pays de Loire. Il se trouve que je suis allé à Nantes parce que j'ai un de mes fils qui habite Nantes maintenant, et j'avoue que j'ai rencontré beaucoup de gens de son âge, une quarantaine d'années, installés à Nantes. Ils m'ont tous dit que la mise en service d'un TGV sur Nantes avait complètement transformé leur vie personnelle, leur vie familiale et leur vie professionnelle, mais c'est évidemment sur un certain nombre d'années, et de ce point de vue là, Nantes peut être sans doute un peu comparé à des villes comme Le Havre, Rouen ou Caen, parce que ce sont là des métropoles urbaines. Le témoignage des Nantais me paraît tout à fait important.

Troisième observation : les gares parisiennes qui desservent Vendôme et Mâcon, sauf erreur, c'est la gare de Lyon, et Austerlitz pour Vendôme, pire encore ! Montparnasse ? Je ne sais plus. Il y a probablement les deux gares qui desservent Vendôme et en tout cas il y en a une qui dessert Mâcon, nous le savons bien. Notre objectif à nous, c'est d'être relié non seulement à Saint-Lazare, mais surtout à La Défense. Et nous avons là un réservoir, tous les responsables de La Défense, à commencer par le Directeur général de l'Établissement public, nous disent qu'ils sont contraints par des problèmes de terrains, des problèmes de coûts de terrains, des problèmes de coûts du foncier, et tous les grands groupes que nous avons rencontrés installés sur La Défense, nous disent qu'ils attendent avec beaucoup d'impatience les possibilités de desserrement d'une partie de leurs activités vers la Normandie. Et enfin, troisième différence entre ce qui concerne Rouen, Le Havre et Caen, c'est que nous avons là déjà un tissu industriel qui est très fort. Nous avons d'ores et déjà un certain nombre de grands groupes industriels dans le domaine de l'énergie, dans le domaine de l'eau, dans le domaine de l'environnement, dans le domaine de l'automobile, qui sont déjà très fortement installés, et par conséquent, la mise en service d'une ligne rapide serait de nature à renforcer de manière très sensible, me semble-t-il, ces activités.

Le caractère scientifique de votre étude, je la comprends parfaitement, mais je pense que le cas des villes normandes est un petit peu différent des cas que vous avez cités dans votre communication.

(Applaudissements.)

Marie DELAPLACE : Si je peux me permettre, je n'ai pas cité simplement Vendôme ou Mâcon, j'ai cité Le Mans qui me semble être une ville de taille un peu plus importante que Vendôme et Mâcon. J'ai cité également Reims qui est une unité urbaine qui fait 215 000 habitants, qui est caractérisée aussi par un certain nombre de ressources en termes d'agro-industries, puisqu'il y a un pôle de compétitivité à vocation mondiale. Alors, c'est vrai que sur Reims on a relativement peu de recul, mais on a aussi d'autres villes qui sont de tailles

honorables, et en tout cas comparables aux villes de Normandie et pour lesquelles on voit bien que la desserte TGV, certes, peut apporter quelque chose en termes d'image, mais ce n'est pas cela qui fait venir les entreprises.

(Applaudissements.)

Je voulais simplement souligner d'un autre côté que, certes, il y a un problème de foncier disponible à La Défense, mais sur l'Est parisien, s'il y a des entreprises qui souhaitent se délocaliser, vous avez du foncier disponible et des mètres carrés de bureaux qui ne demandent que cela.

(Applaudissements.)

Antoine RUFENACHT : Oui, Madame. Sauf que l'Est parisien est relativement éloigné de la gare Montparnasse et de la gare de Lyon. Il faut d'abord aller à la gare Montparnasse ou à la gare de Lyon, de l'Est parisien, alors qu'à La Défense, on est sur place. On aura une gare qui nous relira de La Défense à Rouen, au Havre et à Paris, et cela me paraît tout à fait essentiel.

Vous dites que l'on ne crée pas les conditions. Je vous rejoins complètement. Je pense que par exemple, le succès du TGV sur Metz a été très largement provoqué par l'ouverture du centre Pompidou. Tous ceux qui sont allés visiter, vous êtes surtout nombreux à être allé voir Pompidou à Metz, il y a un afflux dans les trains, si vous ne réservez pas très longtemps à l'avance dans les trains, vous n'avez pas de place. Effectivement, parallèlement à la mise en service d'une ligne à grande vitesse, il faut qu'il ait une politique très volontariste des collectivités territoriales concernées, je crois que c'est le cas de Rouen – je parle sous le contrôle de Madame le Maire de Rouen qui est là –, avec son projet de gare Saint-Sever. Si les Rouennais se sont battus à juste raison pour que la gare soit à Saint-Sever, c'est précisément parce qu'à Saint-Sever il y a un foncier disponible pour éclairer un quartier d'affaires particulièrement intéressant. Et le problème se pose de la même manière pour Le Havre où à l'évidence le maire du Havre est sur un projet de nouvelle gare qui sera située – c'est lui et le conseil municipal qui en feront le choix – sur un foncier qui permettra non seulement des délocalisations, mais des installations d'activités nouvelles, notamment venant des pays qui se développent, des pays émergents, qui à mon avis sera très important. Et enfin, nous avons la chance au Havre comme à Rouen, d'être des grands ports. Vous l'avez dit vous-même, Madame, Nantes est une très charmante ville, très belle ville, mais ce n'est plus un port. Bordeaux n'est plus un port non plus. Comme ports en France, il reste la Basse-Seine, Dunkerque et Marseille, et de ce point-là, la Basse-Seine, me semble-t-il, est particulièrement un port compétitif.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur LISSOT, vous voulez intervenir, mais peut-être on va commencer par lancer le débat avec la salle et vous complétez éventuellement après.

Le débat a déjà été lancé. Je vous propose dans un premier temps d'interventions, d'échanges sur les thèmes qui ont été abordés ici. On passera après à la seconde table ronde. Et il y aura à la fin, des interventions d'ordre plus général.

Je vous demande de bien vouloir limiter vos interventions : trois minutes maximum, mais c'est plutôt un échange, donc le plus rapide si vous le voulez bien.

On commence. Monsieur.

Cyrille MOREAU, Président des élus Europe Écologie Les Verts, de la CREA : Mon intervention va s'adresser à Monsieur LISSOT, mais un commentaire préalable néanmoins pour remercier Madame DELAPLACE pour la qualité de son intervention, et souligner à Monsieur RUFENACHT qui parle de spécificité territoriale, que l'on a eu dernièrement le bilan d'une autre infrastructure de notre région, qui est l'A28, et qui concluait que l'impact en matière de créations d'emplois était inexistant et se limitait uniquement aux emplois nécessaires pour faire fonctionner l'infrastructure. Notre spécificité régionale qui ne permettrait pas de retenir les arguments de Madame DELAPLACE sont assez limités.

Monsieur LISSOT, vous nous avez présenté deux filières qui sont deux filières qui ont la spécificité d'être concernées par la mondialisation. Or, dernièrement, nous avons eu au niveau de l'agglomération, au niveau du SCOT des rendus très intéressants concernant l'emploi qui concluent qu'à peu près 20 % de nos emplois sont ouverts vers la mondialisation, donc 80 % de nos emplois sont concernés sur les activités locales. Je veux bien entendre, même si on peut le discuter, que l'infrastructure correspondrait à ce type d'activité, c'est-à-dire des activités concernées vers la mondialisation.

Première question : Pensez-vous qu'une ligne TGV répond aux besoins de nos entreprises ou de nos activités territoriales qui ne sont pas concernées par la mondialisation ?

Deuxième question : Dans le cadre du CESER, avez-vous mené des études sur les infrastructures qui correspondraient à ce type d'activités territoriales ? Dans ce cas-là, quelles natures d'activités ? Quels coûts ?

Si vous avez mené ces études et si vous concluez que ces infrastructures sont différentes qu'une ligne TGV, dans ce cas-là, ne craignez-vous pas qu'une fois que l'on aura investi une dizaine de milliards d'euros dans une ligne TGV nous n'ayons plus les moyens de développer les infrastructures adaptées à notre tissu territorial qui, je le rappelle, représente 80 % des emplois ? N'avez-vous pas une inquiétude qu'en mettant 10 milliards d'euros pour aider et soutenir 20 % des emplois –et encore on peut en douter après ce qu'a dit Madame DELAPLACE – que quelque part on pénalise les 80 autres pour cent des emplois qui existent dans notre région ?

Merci.

Olivier GUÉRIN : Monsieur LISSOT, vous êtes interrogé sous deux casquettes, celle aussi de Président de CESER.

Gérard LISSOT : Oui, et avec beaucoup de questions, donc je vais essayer d'apporter une réponse, si possible synthétique et si possible éventuellement pertinente.

D'abord, je voudrais rectifier ce que vous avez dit puisqu'aujourd'hui on ne parle plus d'un TGV ou d'une LGV. On parle d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et c'est le sens de l'intervention que je voulais faire tout à l'heure. En fait, il s'agit pour notre région – tout le monde se souviens, pour ceux qui y ont assisté, des larmes versées par Guillaume PEPY sur le retard pris sur la Normandie, larmes qui m'avaient beaucoup ému parce que, du coup, c'était à RFF de payer. Au-delà de cette boutade et de cette plaisanterie, ce que j'ai voulu dire, y compris dans le cadre de notre présentation, c'est qu'il s'agit simplement de remettre notre

région à un standard de transports corrects par rapport aux besoins pour une région qui veut compter aujourd'hui au niveau international, et qu'une partie de ses activités effectivement sont confrontées au business international.

Les choses sont peut-être non pas moins simples, mais moins caricaturales que vous avez pu les présenter. Lorsque vous installez des investissements lourds, chez ERCEL au Havre, ou des bancs d'essai à Vernon, vous êtes sur des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros, ce qui veut dire que vous êtes dans une industrie mondialisée, mais très difficilement délocalisable. Je passe le message au passage, parce que cela veut dire qu'il faut le préserver, ce sont des pépites et les Allemands ont compris cela beaucoup mieux que nous et depuis longtemps, y compris dans les négociations sur les implantations Airbus. Cette parenthèse étant faite, lorsque vous avez des implantations de ce type et que vous voulez les développer, vous avez autour un réseau de clients, de fournisseurs qui effectivement sont des sources potentielles de visites avec les laboratoires. De toute façon, vous êtes à ce moment-là dans un cadre mondialisé, mais vous avez besoin d'avoir un système de relations internationales avec une image d'attractivité normale.

D'ailleurs, je reprends l'exemple que je citais à propos des cadres : lorsque vous voulez faire venir des cadres dans notre région, l'image au départ n'est pas très attractive, et d'une certaine façon, il faut pouvoir aussi apporter la preuve que pour les gens qui viennent, les conjoints, les enfants auront des capacités de déplacements qui leur permette le moment venu d'aller rejoindre d'autres zones d'activité dans des conditions normales et modernes. Je préfère utiliser ces termes modérés de normal et moderne plutôt que de partir sur le fantasme de la grande vitesse, dont on sait que la très grande vitesse n'est pas adaptée à ce dispositif. C'est la raison pour laquelle, tant sur des activités plus délocalisables, mondialisées, que sur des activités « normales », je pense que de toute façon ce projet est de nature à améliorer globalement la nature des flux, et comme je l'ai dit, on est dans une situation telle que si l'on veut augmenter le nombre et la disponibilité de nos sillons fret, et si l'on a l'ambition de réussir notre enjeu portuaire et industriel, à ce moment-là, on a besoin d'une Ligne Nouvelle pour pouvoir fluidifier l'ensemble.

Cela me paraît d'une telle évidence que, bien qu'ayant fait un métier où régulièrement on doit toujours être pris par le doute, sur ce terrain-là, je n'en ai pas beaucoup.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Vianney DE CHALUS, Chef d'entreprise : Je suis chef d'entreprise ayant un siège social au Havre et des bureaux à Paris et ailleurs. Je voudrais témoigner en tant que chef d'entreprise pour dire l'intérêt de ce projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

L'intérêt au niveau de l'accessibilité : aujourd'hui, nos collaborateurs, à 90 %, ne prennent que la voiture parce que le train n'est pas rapide, n'est pas fiable et n'est pas confortable. Nous, en tant que chefs d'entreprises, voir tous ces gens-là sur la route n'est pas satisfaisant.

Deuxièmement, nos clients ont du mal à venir au Havre, parce que prendre le train est une sacrée aventure aujourd'hui pour des Japonais, des Anglais ou des Américains pour venir nous voir jusqu'au Havre.

Un autre intérêt de cette accessibilité évidemment – nous sommes une compagnie qui a beaucoup d'affaires à l'international – est d'avoir accès à un hub aérien international comme Roissy et aussi un hub ferroviaire que constitue Paris.

Pour tout cela, je pense que cette Ligne Nouvelle est un argument pour maintenir les centres de décisions en Normandie, et dans la tirée, de nouveau. Personnellement, si l'on avait cette Ligne Nouvelle, j'embaucherais certainement de nouveaux collaborateurs.

Le deuxième intérêt de cette Ligne Nouvelle est l'attractivité, cela a été dit par Monsieur LISSOT. Aujourd'hui, je témoigne, un des gros problèmes est d'embaucher des cadres ; faire venir des cadres en Normandie et spécialement au Havre, ce n'est pas si facile, et c'est surtout convaincre leurs épouses. Mettre Le Havre à 1 h 15 de Paris change tout, et cela changera aussi les flux culturels, les flux touristiques et tout ce qui va avec l'attractivité d'une manière générale.

C'est pour cela, qu'en tant que chef d'entreprise je suis totalement favorable à cette Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Je souhaiterais citer quelque chose que vous pouvez encore consulter, c'est paru dans La Tribune il y a environ deux semaines, qui citait les déboires d'une Ligne Nouvelle du côté d'Amsterdam où l'on ne peut pas dire que cela manque d'attractivité, d'activité économique, etc. Ils sont arrivés à une fréquentation très, très en deçà de ce qu'ils avaient envisagé, non seulement parce que cela ne paraît pas être un apport si intéressant, mais surtout parce qu'une partie de la clientèle sur laquelle ils comptaient, qui était habituée à utiliser le train, ne le prenait plus ou en tout cas ne prenait pas cette Ligne Nouvelle à cause du surcoût considérable. Du coup, ils se retrouvent avec une ligne dont les infrastructures sont là, avec des coûts fixes très importants qu'ils sont en grande difficulté pour assurer et une clientèle qui prend des chemins détournés. On est quand même assez loin des objectifs qui ont été indiqués. Je vous invite à aller rechercher l'article en question sur La Tribune.

Par ailleurs, je souhaiterais quand même rappeler quelque chose de très important : on nous parle d'un retour d'expérience sur une dizaine d'années – si j'ai bien compris – et l'on entend parler de perspectives sur l'aéronautique, sur les énergies, etc., comme si nous étions dans une situation, un contexte, où l'on pourrait penser que ce qui a jusqu'ici été la base de la pensée économique allait pouvoir continuer. Nous savons tous je pense – j'espère – que nous sommes dans une phase de transition où beaucoup de choses s'accélèrent, dont certaines peuvent nous inquiéter, et où en fait la clé de, non pas la « compétitivité », mais le fait d'être capable de mettre sur pied une économie viable et qui apporte une véritable activité et un mode de vie durable et de qualité, c'est la capacité que l'on aura de mieux utiliser toutes nos ressources, y compris financières, les ressources de matériaux de base, les ressources humaines. Et là j'entends avec étonnement quand même, à plusieurs reprises (cela a été dit au moins deux fois, peut-être trois), on a du mal à trouver des cadres. Autrement dit, la Normandie ne peut pas fournir, il faut vraiment qu'ils viennent de Paris ou d'ailleurs ? C'est quand même, à mon avis, assez antinomique avec le discours que l'on a entendu sur le développement. Il y a des aspects humains qui sont délaissés. On ne vit qu'entre castes de certaines personnes considérées comme des élites, en délaissant tout ce qui peut être fait pour constituer de nouvelles élites autour de nouvelles activités novatrices essentielles dont on aura besoin pour une économie de l'optimisation de ce dont on dispose, sachant que la raréfaction a commencé.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Sylvie BARBIER : C'est à partir de cette vision économique que, je pense, on peut constituer une stratégie, et à ce moment-là revoir la conception que l'on peut avoir des transports, des déplacements, etc.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Pierre MÉNARD, Comité de Défense du Triage de Sotteville et Convergence Nationale Rail : J'ai l'impression, en écoutant les propos, que l'on est dans le proverbe de « chassez le naturel, il revient au galop » parce que je pensais que l'on était passé au-delà du problème de la ligne grande vitesse, mais ce n'est pas l'objet essentiel du propos.

J'ai été un petit peu choqué par ce qui s'est dit tout à l'heure, je crois que c'est Monsieur LISSOT qui a dit cela, que le projet se fasse, quel qu'il soit. Or, notre propos n'est pas de développer du chemin de fer n'importe comment, il s'agit de développer le chemin de fer pour l'économie de deux régions et ce n'est pas seulement en servant quelques gros secteurs, quelques grosses entreprises, dans le style, les céréaliers de La Beauce pour le port de Rouen quand ils ont fixé sur la bourse de Chicago, ni les gros importateurs du Port 2000 qui vont regarder vers Bratislava, Cracovie ou Bucarest pour y faire assembler des pièces détachées chinoises dans des conditions de travail un peu indécentes. C'est encore moins faire du transport rapide, comme le souhaite le Président de la Chambre de commerce de Caen qui veut privatiser la ligne Paris-Cherbourg parce qu'il trouve que cela ne va pas assez vite pour ses chefs d'entreprises et pour les cadres, et il se moque pas mal des autres et des gens qui travaillent dans les entreprises, et qu'il demande la privatisation. On avait déjà dénoncé ce danger au mois d'octobre. Tout cela, effectivement, tel que nous est présenté – et je pense en particulier à ce qu'a dit Monsieur RUFENACHT tout à l'heure – on retourne au jacobinisme économique parisien qui veut un port pour Paris et le désert entre eux deux, avec peut-être quelques escales, mais qui arrangeront quelques personnes seulement.

Ce que nous souhaitons, c'est développer l'économie des deux régions Normandes, donc, *a contrario* de la polarisation parisienne, il faut servir toutes les régions du territoire régional, en exposant tous les potentiels de tous les sites, leurs ressources naturelles, leurs ouvertures sur la mer – il n'y a pas que deux ports dans la région –, les potentialités en personnels, en rapprochant le personnel et les entreprises du personnel, et également les potentialités touristiques – on l'a un peu évoqué, mais de façon très vague – qui sont si mal desservies.

Il faut donc mettre en conséquence au service des entreprises de toutes les tailles, en particulier les PME, les très petites entreprises aussi, des moyens de fret ferroviaire nécessaires, des embranchements, du wagon isolé – n'en déplaise aux gens de RFF – qui leur permettent de s'approvisionner en matière première, d'écouler leurs produits dans les meilleures conditions de sécurité économique, et bien sûr, environnementales.

Comment peut-on y parvenir si l'on n'a pas les triages, si l'on ne rétablit pas dans son action complète le triage de Sotteville, mais aussi celui de Mézidon ? Dans les 132 pages de votre document de présentation, il n'y a pas une seule fois ce triage, et pis encore, RFF s'apprête à démanteler les installations du triage de Sotteville. Vous pouvez être sûrs que l'on ne va pas les laisser faire. Il y a un potentiel de zones économiques à développer dans nos régions, je pense juste à un exemple pour l'instant, puisque l'on est à Rouen, à la CCI de Rouen, les politiques de la région y pensent : c'est la zone Seine-Sud.

Enfin, et je dirais surtout, parce que la vie économique n'existe pas sans ceux qui la font fonctionner, les entreprises, il faut mettre au service des travailleurs de ces entreprises, à tous les niveaux, un réseau ferré de voyageurs de proximité indispensable, complété du maillage urbain – le métro, le bus...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plaît ?

Pierre MÉNARD : ... les trams – un réseau efficace fonctionnant dans des conditions de sécurité et du coup satisfaisant pour eux-mêmes et pour leur environnement.

Je suis un peu long, mais je suis désolé, je n'ai pas deux fois 60 pages dans Paris-Normandie pour m'exprimer.

Olivier GUÉRIN : Merci. Monsieur LISSOT ?

Gérard LISSOT : Je voulais simplement réagir sur un point, puisque j'ai été interpellé. J'ai été peut-être un peu court, mais c'est la nécessité de l'exercice. Si nous avons dit que nous ne choisissons pas sur un tracé, c'est parce que nous avons fait un choix de proposer les meilleures réponses à des fonctionnalités. C'est en cela que le rapport d'ailleurs du CESER a été fait. Je réponds, par là même à la question qui m'a été posée tout à l'heure. Il y a un rapport sur les enjeux de la LNPN qui est sur le site et qui est disponible pour tous.

Nous ne l'avons pas choisi parce que l'on a mis en avant deux fonctionnalités : l'une d'aménagement du territoire pour améliorer et faciliter les relations entre Rouen, Caen et Le Havre, d'une part, et une deuxième fonctionnalité pour rejoindre dans des conditions correctes et optimisées, La Défense d'une part et ultérieurement Roissy. Dès lors qu'un des projets répond à ces fonctionnalités dans des temps de transports qui nous ont paru cohérents et qui là aussi sont évoqués dans ce rapport assez épais, voilà les raisons pour lesquelles j'ai dit que nous ne nous étions pas positionnés sur le choix d'un tracé.

Olivier GUÉRIN : Merci. RFF souhaite-t-il intervenir ?

Sandrine CHINZY, Directrice régionale Haute et Basse-Normandie, RFF : Juste une petite réaction pour préciser que sur Sotteville, en tout état de cause la position de RFF n'est pas de démanteler le site. Bien évidemment, nous cherchons à préserver les voies et à les réutiliser le cas échéant lorsque les entreprises ferroviaires souhaiteront s'y réinstaller ou iraient remettre des circulations.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Guillaume BLAVETTE, Collectif Stop-EPR ni à Penly ni ailleurs : Je me félicite que le thème de l'énergie soit abordé ce soir, même si je m'étonne qu'un figuré sur la carte présente l'EPR qui est manifestement un projet mort-né à en croire Monsieur François HOLLANDE, mais peut-être que Madame Valérie FOURNEYRON pourra nous apporter plus de détails à ce sujet.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez rester sur la LNPN, s'il vous plaît ?

Guillaume BLAVETTE : Il a été question cependant de transition énergétique, et je m'en félicite, puisque nous sommes aujourd'hui, après Durban, dans un contexte de dépression

pétrolière, de réchauffement climatique qui rendra bientôt impraticable le port du Havre, des études du GIP Seine-Aval l'attestent. En tout état de cause, pensez-vous que les tracés qui sont proposés vont permettre aux industriels de l'éolien off-shore de pouvoir mettre en œuvre ses projets d'utilité publique, d'utilité environnementale et d'utilité énergétique ? Ce tracé que vous nous proposez et que RFF nous propose, il en a été question dernièrement à Dieppe, ignorent complètement les petits ports de notre littoral, alors que manifestement c'est ici que l'avenir énergétique de notre région se joue pour valoriser les énergies de la mer, valoriser les énergies du vent, valoriser la biomasse. Ce tracé ignore le capital naturel de notre région, alors que vous dites vouloir la développer.

Pour ces raisons, je vous invite vraiment à revoir ces aménagements en particulier pour savoir tirer profit et parti d'emplois qui permettront de faire revivre notre région, et je pense en particulier à ces jeunes du Lycée du Bois d'Envermeu. On n'a peut-être pas des cadres dans la région, mais je suis enseignant, on a des formations de valeur. Le problème est que les industries n'existent pas encore pour valoriser ces carrières. Il serait peut-être plus utile de réorienter les finances pour développer ces filières locales, voulues par les habitants et qui font toute la culture de notre région.

Merci.

Olivier GUÉRIN : On va prendre encore trois interventions avant la fin de cette table ronde.

Jean-Paul RIVIERE, Chef d'entreprise : Bonsoir. Entre l'entreprise que j'ai vendue et celle que j'ai encore, j'ai 250 véhicules. Il y a à peu près au moins 15 véhicules qui font Rouen-La Défense par jour. C'est factuel.

Je voudrais intervenir par rapport à la comparaison que vous avez faite, scientifique. Je suis désolé de ne pas la trouver très scientifique. Il faut quand même noter qu'à Paris, quand on prend un axe nord-sud qui passe par la mairie de Paris, 75 % des emplois sont sur l'ouest, donc quand on prend Reims qui part de gares qui ne sont pas des gares d'affaires, c'est sûr qu'en face il ne va pas se faire des zones d'affaires à Reims puisque cela ne part pas de la bonne gare. On ne peut pas trouver quand on regarde la décentralisation de Paris ouest, Saint-Lazare et surtout La Défense et que l'on regarde une décentralisation à 100 km des zones d'affaires de Paris, on n'a aucun exemple en France. Si vous voulez prendre des analogies scientifiques, il faut prendre Shanghai, il faut prendre Tokyo, des villes comme cela – et il y a peut-être des contre-exemples à Amsterdam, je vais plusieurs fois à Amsterdam, on circule pas mal à Amsterdam. On voit qu'aussi bien en train ou en voiture que les trucs ne sont pas si mal réglés, mais je ne connais pas votre cas précis.

Je voudrais rappeler que le premier facteur pour Rouen et après Le Havre, c'est que Rouen est la première ville universitaire et avec un grand CHU par rapport à la zone de La Défense et que c'est incontestablement un facteur d'extension et que les prix du mètre carré à La Défense sont à peu près quatre à cinq fois le prix du mètre carré à Rouen, qu'il y a de grands projets. Il y a déjà des banques qui sont venues pour regarder des projets à 15 ans, qui voyaient des décentralisations de 60 000 m², on parle quand même sur l'ouest de Paris de 15 millions de mètres carrés, donc on voit bien que même s'il y avait 1 ou 2 % qui arrivaient jusqu'à Rouen – mais on peut visiblement voir 5 % – on peut arriver à 10 000 emplois, et ça, c'est scientifique. Quand on veut regarder les choses, on ne peut pas regarder un cas unique

en France avec des analogies en France. Si vous regardez un cas unique en France, il faut regarder cela avec des analogies internationales.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Philippe DEISS, Directeur général du Port de Rouen : J'interviens ce soir au nom, bien sûr, du port de Rouen, premier port européen exportateur de céréales. Madame BARBIER, le monde a faim et nous continuerons à exporter des céréales. La moitié des céréales françaises sont exportées. La moitié de cette moitié est exportée par le port de Rouen.

J'interviens également au nom du port du Havre, premier port français sur le traitement des conteneurs. J'interviens également au nom des trois ports de Paris, Rouen, Le Havre, qui forment le cinquième complexe portuaire européen, et des emplois, beaucoup d'emplois, Monsieur, beaucoup d'emplois à la clé, l'INSEE a calculé pour le seul port de Rouen ce sont 20 000 emplois directs et indirects, 30 000 emplois directs et indirects et induits, et pas seulement, loin de là, des emplois de cadres.

Notre bataille est celle du fret. Cette bataille se gagne à terre, et lorsque l'on dit à terre, c'est autant sur le fleuve par barges, sur le rail que sur la route. La route oui, bien sûr, s'est développée. Elle s'est développée au détriment du fret ferroviaire. Dans les années 1999, 6 millions de tonnes étaient acheminées vers le port de Rouen par la voie ferroviaire. Cette année, cela aura été 2,5 millions de tonnes, 9 % alors que nous en faisons trois fois plus il y a 10 ans. Le fluvial augmente. Malheureusement, l'ensemble fait que nous avons des contraintes d'évacuation ou d'acheminement de nos marchandises, et la croissance attendue sur laquelle nous travaillons de nos trafics et donc des emplois, nous ne savons pas par où nous la ferons passer sinon par le camion s'il n'y a pas une capacité fret qui est libérée et qui est notamment libérée sur l'axe historique Paris, puisque 80 % des trafics de Rouen, du Havre devraient passer sur le réseau historique.

La LNPN, nous en avons besoin, et de façon urgente pour libérer – Monsieur LISSOT vous l'avez souligné – des sillons, pour libérer de la capacité fret sur le réseau historique. Nous en avons besoin pour refaire de l'intermodalité sur laquelle, je crois, tous ensemble, nous devons nous mobiliser pour refaire de l'intermodalité une réalité. Nous avons besoin de la LNPN pour inscrire ce réseau dans les corridors de fret européens, le seul moyen pour nous d'exister demain à l'échelle européenne. Nous en avons également besoin pour élargir notre hinterland, donc nos trafics, donc les emplois, et notamment ouvrir le port de Rouen, pourquoi pas, vers La Beauce, pourquoi pas également vers le sud, le sud-ouest. Nous avons besoin de renforcer la cohésion de l'ensemble des ports, de renforcer cet effet réseau.

Cet effet réseau n'est pas seulement sur les ports de Paris, Rouen et Le Havre, ce qui sera déjà majeur, mais également sur les ports de Caen, de Cherbourg et bien sûr de Dieppe. Nous avons enfin besoin que cette LNPN soit conçue en pensant d'abord au fret. Je n'oublie pas tout ce qui est voyageurs, et peut-être que s'il n'y a pas de résidences secondaires, c'est parce que nous allons fixer de véritables emplois et des gens qui resteront sur le territoire. Nous avons besoin que cette LNPN soit conçue avec le souci permanent du fret, y compris dans ses gares.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. On va prendre une dernière intervention. Je sais qu'il y a beaucoup d'autres interventions, mais on continuera le débat après.

Francis BIA, Haute-Normandie Nature Environnement : Pour ne pas polémiquer, je dirais : chiche pour le fret, faisons le maximum déjà.

Je poserai une question à Madame DELAPLACE, parce qu'elle a fait une présentation remarquable. Il me semble qu'il y a un élément d'analyse qui manque : effectivement, autour des gares supprimées, les villes ont-elles conservé leur activité ou a-t-on créé des déserts ?

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame, voulez-vous répondre de plus façon plus générale, au-delà de cette intervention ?

Marie DELAPLACE : Je vais répondre d'abord sur la contestation de la scientificité de l'analyse. On a regardé simplement un certain nombre de choses qui se sont faites en France, mais on a regardé aussi toute la littérature américaine, toute la littérature en Grande-Bretagne, au Japon, en Corée, en Europe plus généralement, en Pays-Bas, etc. Et donc, ce n'est pas simplement des études de cas françaises sur lesquelles on a travaillé. Bien sûr, on a travaillé sur le terrain, sur les études de cas français, mais on a aussi regardé l'ensemble de la littérature, ou en tout cas une bonne partie de la littérature qui existe dans ce domaine. Donc, de ce point de vue là, on ne peut pas opposer un critère de non-scientificité. Par ailleurs, quand on essaie de faire des comparaisons internationales, c'est extrêmement compliqué, parce que l'on a des contextes institutionnels qui sont différents, on a des contextes réglementaires qui sont différents, on a des formes de concurrences qui sont différentes, et donc on ne peut pas transposer des résultats que l'on obtient dans un autre pays, dans un contexte institutionnel particulier à un cas qui existerait en France. Il faut donc faire très attention sur les comparaisons internationales.

Pour ce qui est des gares supprimées : je n'ai pas grand-chose à dire sur les gares supprimées, ce que je peux dire simplement en revanche, c'est que j'ai un certain nombre d'exemples de villes qui n'ont pas de lignes à grande vitesse et qui s'en sortent plutôt bien. Et pourtant, des villes qui ne sont pas très bien desservies par le ferroviaire puisque, par exemple, Troyes qui est une ville desservie sur la dernière ligne nationale qui n'est pas électrifiée – qui va l'être apparemment, mais cela fait longtemps que l'on en parle, donc on se demande si cela va arriver un jour. Toujours est-il que finalement, en termes de dynamisme, Troyes est aussi dynamique, si ce n'est plus, en termes d'attraction de populations, que Reims qui elle, pourtant, est desservie par la ligne à grande vitesse. Ce que je veux dire simplement, c'est qu'une ligne à grande vitesse ne fait pas tout. Ce n'est pas avec une ligne à grande vitesse tout simplement que l'on attire des entreprises.

Cela étant, pour rebondir sur une autre remarque qui avait été faite, c'est vrai que la structure des marchés des entreprises sur le territoire est importante. Je ne connais pas la structure des marchés des entreprises de votre territoire. Si vous avez des entreprises qui sont effectivement très tournées sur l'international avec des marchés internationaux, alors l'utilisation d'une desserte à grande vitesse pour aller, par exemple, sur Roissy, l'utilisation d'une desserte à grande vitesse pour pouvoir visiter des clients beaucoup plus facilement, cela peut être utile pour ces entreprises. Si vous avez des entreprises qui fonctionnent avec un

marché local, ainsi que cela a été évoqué, ce n'est pas la ligne à grande vitesse qui va changer quoi que ce soit.

Au-delà des propos qui peuvent peut-être apparaître comme un peu caricaturaux, mais en 10 minutes, c'est un peu compliqué, il faut regarder sur les territoires qu'elles sont les spécificités de ces territoires et c'est à partir de ces spécificités que l'on peut faire une analyse sérieuse. Je ne fais pas d'analyse particulière sur vos territoires, je ne les connais pas, simplement, je relève ce que la littérature globalement a relevé et ce que, moi-même et mes collègues, avons pu noter sur les cas que l'on a étudiés.

Olivier GUÉRIN : Merci, Madame DELAPLACE. Monsieur LISSOT, en conclusion de cette table ronde, vous souhaitez ajouter quelque chose ?

Gérard LISSOT : Je souhaite simplement insister sur la conclusion de Madame DELAPLACE qui effectivement remet les choses dans leur contexte. C'est ce que j'ai essayé d'expliquer également au travers des filières qui sont les nôtres.

Effectivement, on est dans un contexte mondialisé, il y a des flux de voyageurs, il y a des flux de fret, et il y a là un territoire spécifique, qui en plus avec ses ports, Philippe DEISS l'a très bien expliqué, font que c'est ce qui fait la cohérence de ce projet. Comme vous l'avez dit, dans le dossier dont je parlais sur les enjeux de la LNPN, on indique bien que ce projet n'a de sens que dans le cadre du projet qu'Antoine RUFENACHT aujourd'hui représente sur le développement de la Vallée de la Seine. Dit autrement, notre association pour la promotion de la LNPN, est en train de réfléchir à la façon dont, le moment venu, elle va se transformer en association pour la promotion du développement de la Vallée de la Seine. C'est dans ce projet cohérent de développement du territoire que s'inscrit cette ligne.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur LISSOT. Merci, Madame DELAPLACE.

Nous allons passer à la table ronde suivante avec Madame TRAVERT, Monsieur LAVILLE et Monsieur SCHOCH.

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

Olivier GUÉRIN : Madame la Présidente, je crois que vous intervenez la première. Vous êtes donc Présidente de l'Université de Caen, en Basse-Normandie.

Josette TRAVERT, Présidente de l'Université de Caen, Basse-Normandie : Bonjour. Si j'ai bien compris, 3 minutes pour essayer d'expliquer pourquoi la communauté universitaire est particulièrement en attente de ces relations ferroviaires plus rapides, plus confortables et plus sûres avec Paris, ce qui nous permettra aussi d'autres échanges.

Quelques mots sur l'Université de Caen Basse-Normandie :

- 24 000 étudiants, un peu plus, dont 800 doctorants, 11 000 enseignants chercheurs et chercheurs, et surtout – je voulais l'indiquer sur cette carte – 6 antennes qui maillent le territoire régional. Donc, au-delà de Caen, on a une desserte importante.
- Des partenaires : la diversité de ces partenaires pour vous indiquer que les partenariats d'une université, en termes de recherche publique sont bien sûr

locaux, comme avec le Grand Accélérateur National d'Ions Lourds CHU, mais également des partenaires qui sont des réseaux nationaux comme les organismes de recherches, bien sûr les universités normandes – je vais y revenir –, mais également des universités parisiennes ou des universités Rennes, Nantes, etc.

Donc, un besoin pour les universitaires de pouvoir échanger physiquement, même si les moyens modernes de communication par mails peuvent dans certains cas être utiles.

J'espère que si mes collègues universitaires de Haute-Normandie sont dans la salle, je ne les choquerai pas par des informations erronées : je parlerai bien entendu du fait que cette attente est également très importante du fait de la création du PRES, du Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur Normandie Université, qui rassemble à ce jour cinq établissements : trois universités, deux écoles d'ingénieurs. Vous le savez, deux universités de tailles et de configurations à peu près identiques, Caen et Rouen, deux écoles d'ingénieurs, l'ENSICAEN et l'INSA Rouen, et l'université du Havre. Nous sommes en plein dans ce triangle magique – on va le dire comme cela – qui nous permet d'avoir des collaborations au niveau du PRES Normandie Université qui justifie encore plus le fait que nous puissions disposer de relations faciles par voie ferroviaire, d'une part, bien sûr, accès à Paris, mais également accès entre les trois villes de Caen, Rouen et Le Havre.

Des formations cohabilitées au niveau Master, en nombre important : 6 écoles doctorales communes, des unités de recherches communes. Toute cette liste pour vous indiquer les déplacements nécessaires : des réseaux de recherche communs, je citerais en particulier la chimie qui est le plus anciens, les matériaux, des mathématiques plus récemment, mais également les sciences humaines qui se mettent en place ; des structures fédératives communes, cela veut dire des plateformes utilisées en commun, des mutualisations de matériels entre nos structures universitaires et de recherche ; une université numérique régionale ; un LABEX commun, c'est-à-dire un laboratoire d'excellence retenu au titre des investissements d'avenir qui est sur le secteur de l'énergie matériaux ; des réponses communes à des appels d'offres nationaux et internationaux et une participation aux pôles de compétitivité interrégionaux.

Comme mon temps est compté, je dirais seulement pour terminer, deux préoccupations : d'une part pour les enseignants-chercheurs et chercheurs, pouvoir se déplacer à la fois vers Paris bien entendu, mais également entre Caen, Rouen et Le Havre, donc la ligne doit le favoriser. Pouvoir également accéder facilement via Paris aux aéroports, et en particulier à l'aéroport de Roissy, pour les échanges internationaux, mais également, que ces communications puissent avoir des fréquences rapides. Je crois que ce besoin rejoint également l'attractivité de notre territoire, l'attractivité de nos universités.

Vous savez que nous sommes dans un monde de compétition entre les universités, même si le mot est un peu fort, et que nous devons également attirer les talents, que ce soit les talents de nos jeunes ou les talents de nos collègues enseignants-chercheurs et chercheurs.

Enfin, nos étudiants ont besoin de se déplacer entre nos trois sites que sont Caen, Rouen et Le Havre, et pour cela, actuellement, c'est très difficile, et ils prennent beaucoup la voiture. Je pense que pour eux aussi c'est important que nous ayons cette possibilité de meilleure communication entre nos trois capitales que sont Caen, Rouen et Le Havre et puis bien sûr

pour nos étudiants se posera aussi – mais là, ce sera une autre question – la question des coûts de ces transports.

Voilà donc un certain nombre d'arguments qui font que les universités sont demandeuses en termes d'amélioration de communication ferroviaire, et je crois que cette Ligne Nouvelle – je ne parlerai pas de ligne à grande vitesse, mais d'une Ligne Nouvelle –, notre ambition est d'être aussi près de Paris que d'autres villes universitaires qui bénéficient actuellement de moyens de communication plus rapides.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Madame la Présidente. Monsieur LAVILLE, vous ouvrez vers un autre secteur d'activité dont on a déjà parlé, le tourisme. Vous êtes directeur du Comité régional Haute et Basse-Normandie du tourisme.

Jean-Louis LAVILLE, Directeur du Comité régional de tourisme de Normandie : Madame la Députée-maire, Monsieur le Commissaire général, un mot d'abord très rapide pour situer le point économique du secteur du tourisme en Normandie.

Nous sommes la huitième destination touristique française, septième par le nombre de salariés, 47 000 en moyenne annuelle, jusqu'à 77 000 au plus haut de la saison touristique – notre activité, vous le savez, est tout à fait saisonnière – et sur 2008/2009 et 2010, un milliard d'euros d'investissement en Normandie : des ménages, des entreprises, et bien sûr des collectivités locales.

L'enjeu de ce très grand projet, pour nous, est absolument central. Je vais tout simplement dire qu'il est vital. Pourquoi ? Parce que le tourisme est déplacement, le tourisme est un voyage plus ou moins bref, mais c'est un voyage. Le tourisme et les transports sont évidemment absolument indissociables, et donc l'organisation des infrastructures de transport et l'amélioration des conditions de leur exploitation sont des évidences et des points fondamentaux, des fondations sans lesquelles il n'y a pas de développement touristique. Ce n'est pas en Normandie une affaire nouvelle, vous l'avez dit Monsieur le Commissaire Général. En 1867, l'éditeur Hachette confie à Monsieur JOANNE l'édition d'un guide bien connu, le premier Joanne sur la Normandie, à la demande des compagnies de chemin de fer. Et la généralisation des réseaux ferroviaires pendant le Second Empire est évidemment totalement liée à la progression formidable des stations balnéaires normandes que vous connaissez tous. Cette affaire n'est pas nouvelle, mais aujourd'hui nous ne nous battons plus à armes égales. Je dirais même que nous sommes dans une situation très préoccupante.

Nous sommes dans une situation très préoccupante parce que les visiteurs et les organisateurs de voyages, les autocaristes, les fabricants de voyages – ce que nous appelons les Tours opérateurs, dans notre jargon – les consommateurs, tout simplement, privilégient les destinations faciles d'accès. Il y a aujourd'hui une telle abondance de destinations touristiques d'excellence en France, en Europe, voire sur les destinations lointaines, que les consommateurs ont tous les choix, et ces consommateurs qui vivent de plus en plus vite (nous avons tous les mêmes rythmes), qui ont des séjours de plus en plus fréquents et de plus en plus courts, ces courts séjours qui sont notre cœur de marché, ces consommateurs arbitreront pour des destinations faciles d'accès. Et lorsque la destination n'est pas facile

d'accès, on n'y va pas. C'est tout aussi simple que cela : il n'y a pas de marché, il n'y a pas de visiteurs. On ne peut pas compter les visiteurs que l'on n'a pas, mais je peux vous dire en praticien, et je suis persuadé que tous les professionnels du tourisme et des offices de tourisme présents ici peuvent partager cela : pourquoi voulez-vous qu'un visiteur se rende dans une destination difficile ?

Il y a deux catégories de clientèle, vous l'avez dit, Madame, qui sont particulièrement impactées par les conditions de transport ferroviaire : ce sont les seniors et les clientèles d'affaires. Pourquoi ? Parce qu'elles ont horreur des ruptures de charge. Des personnes âgées, vous imaginez aujourd'hui leur envie de prendre un premier moyen de transport pour se rendre dans une gare, puis un train, puis arriver à Paris, prendre un métro, monter des escaliers, changer de gare, prendre un train, et à l'arrivée, pourquoi pas un autocar pour se rendre à la destination finale, alors qu'il suffit, si elles sont allemandes, d'aller à l'aéroport le plus proche, il y en a dans toutes les grandes villes, si elles sont belges, d'aller prendre le Thalys pour se retrouver à La Plagne, et l'été au Croisic directement, sans changer de train. Ces clientèles ne veulent plus évidemment se compliquer la vie. Et pour les clientèles d'affaires, pour les congressistes, enjeu central pour ces grandes villes, c'est évidemment la même chose, il y a tant aujourd'hui de structures particulièrement bien équipées. Pourquoi ? On n'a pas le temps et ceux qui ont les bons équipements et les bons moyens de transport savent les promouvoir.

Je crois qu'aujourd'hui pour le tourisme normand, cette question du développement de la Ligne Nouvelle, vitale, se traduit d'abord par un besoin d'infrastructures modernes, lignes et gares, rendant des services d'accueil aux voyageurs. Des trains et des matériels roulants fiables, à l'heure, confortables, adaptés, sont des prérequis, je n'insiste pas, je ne vous ferai pas cet affront. Je prends un exemple, parce que pour les praticiens se sont des choses qui comptent : ce n'est pas que là-dessus que ce fait la décision, mais aussi les bagages. J'ai été plus de dix ans directeur du tourisme du Bourgogne, j'ai vécu l'arrivée de ces trains orange et, je crois Lucien que tu t'en souviens comme moi. Les bagages, on ne pouvait pas les mettre dans les TGV. La clientèle internationale a de gros bagages (pensez à nos amis américains, les bagages sont importants). Aujourd'hui, prenons un marché en développement extraordinaire : le marché des croisières, au Havre, à Rouen. Imaginons que demain, depuis Paris, Le Havre est tête de ligne, cela veut dire que l'on embarque et que l'on débarque au Havre, imaginez que l'on puisse venir en train, sans se soucier de garer sa voiture, sans se demander où elle sera stationnée pendant une semaine : on vient en train, on a un bagage important, il nous faut des trains adaptés. Et ces liaisons adaptées, évidemment, elles sont essentielles.

D'abord, il nous faut maintenir les voies actuelles. Regardez les flux de voyageurs considérables vers Deauville. C'est évidemment un avantage compétitif extraordinaire. Il faut nous conserver cela, nous avons besoin d'un très bon réseau qui maintienne ces liaisons-là. Elles sont très précieuses pour nous, elles sont centrales. Il nous faut de très bonnes liaisons entre les villes normandes. Je rappelle qu'aujourd'hui plus de 15 % des touristes en Normandie sont Normands. Et je ne parle pas des excursionnistes. Alors, touriste, on passe une nuit en dehors de son domicile, excursionniste on revient chez soi le soir. Pour les excursionnistes, c'est évidemment encore plus considérable. Ce sont des Normands, il faut aller très facilement, comme vous allez nous permettre de le faire, du Havre à Rouen, à Évreux, à Caen et naturellement entre toutes ces villes. Il nous faut évidemment, vous l'avez souligné, c'est vital, ces liaisons fortes et performantes avec la gare Saint-Lazare. L'Ile-de-

France est notre premier bassin de clientèle : les Franciliens, plus de six courts séjours par an. Je ne redis pas ce que j'ai dit tout à l'heure sur les modes de vie d'aujourd'hui. Il nous faut – vous l'avez dit tout à l'heure Monsieur le Commissaire Général, d'autres l'ont souligné, vous l'avez dit Monsieur le Président de la Chambre de commerce – des raccordements aux bonnes heures avec Roissy Charles de Gaulle. C'est pour nous l'ouverture et l'accès aux clientèles internationales.

Et il nous faut aussi, vous l'avez dit, j'étais particulièrement attentif, Monsieur le Commissaire Général de votre propos introductif, le raccordement au grand réseau européen. Bruxelles–Le Croisic, c'est une réalité, Bruxelles–La Plagne, Thalys, c'est une réalité en saison d'hiver. Et cela veut dire (laissez-moi rêver un peu) aussi le grand contournement rapide de Paris. Je vous ai dit avoir travaillé pour le développement touristique de la Bourgogne. Je sais ce qu'a apporté depuis Lille, depuis Bruxelles, depuis Amsterdam le contournement Est de Paris. Pourquoi pas aussi un jour un branchement entre la Ligne Nouvelle et ces liaisons nord et nord-ouest de l'Europe.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur LAVILLE. Monsieur SCHOCH, on a déjà parlé de la logistique. Vous allez nous faire entrer plus dans ce domaine.

Walter SCHOCH, Président de Logistique Seine-Normandie : Bonsoir à tous. C'est toujours un peu compliqué de passer le dernier, parce que c'est un avantage ou un inconvénient. Je vais finalement le prendre comme un avantage, parce que cela va me permettre de réagir sur un certain nombre de choses qui ont été dites au cours de cette soirée.

Extraordinairement, je ne parlerai pas de fret. Vous allez dire, c'est dommage, le président de la filière logistique qui ne parle pas de fret ! Pourquoi je ne le ferais pas ce soir ? Parce que je vous rappelle que le prochain débat public qui aura lieu en janvier est tourné justement sur cette question du fret, et il ne faudrait pas le dénaturer aujourd'hui en en parlant trop rapidement, puisque comme le disait Madame tout à l'heure, le temps est compté.

Je vais réagir plutôt en chef d'entreprise, en président de filière et de filière économique, une des principales sur ce territoire. Je vous ferai grâce de tous les chiffres, mais 70 000 emplois, quand même ; 70 000 emplois dans des conditions difficiles. Elles ont été dites, redites : l'accessibilité, l'attractivité, tout ce qui fait qu'aujourd'hui effectivement, des salariés restent sur notre territoire et de nouveau ont envie d'y venir.

Je rebondirai sur un premier point : le propos de Gérard LISSOT. On a parlé beaucoup de TGV, on a parlé beaucoup de grande vitesse. Je ne suis pas sûr que ce soit le débat. Ce qu'il faut, c'est que ce soit un train rapide, rapide en temps. On n'a pas dit qu'il fallait qu'il soit à 300 km/h à un moment donné sur une portion extrêmement courte. Il faut qu'il aille vite. Vite, bien, confortablement, avec des fréquences qui permettent de répondre aux besoins qu'expriment les salariés pour se déplacer.

Je vais avoir quelques images qui m'ont fait penser pendant le débat. Tout le monde aujourd'hui souhaite réduire la mortalité sur nos routes. Est-ce qu'il ne serait pas intelligent que justement nos salariés, Monsieur RIVIÈRE le disait très justement, il a 15 salariés qui tous les jours sont sur l'autoroute entre Rouen et Paris, si ces 15 salariés étaient dans un

train, ne seraient-ils pas mieux en sécurité ? Je pense que c'est une bonne question. Et là, on est dans un devoir tout à fait citoyen : citoyen au regard de l'un par rapport à l'autre, et du chef d'entreprise que je suis par rapport à la sécurité de mes salariés. C'est un point important. On parle d'écologie, on parle d'empreinte carbone, réduire cette empreinte carbone. Parfait. Génial. Allons-y. Supprimons effectivement toutes ces voitures qui encombrant au quotidien l'A13 entre Le Havre, Rouen et Paris, et mettons nos salariés dans des trains confortables. Développons ces échanges entre ces trois cités majeures que sont Paris, Rouen et Le Havre, et bien au-delà. C'est cela les enjeux aujourd'hui. C'est d'aller dans ce sens de l'écologie, c'est d'aller dans ce sens de la sécurité accrue pour nos salariés, et en même temps de développer nos économies.

L'économie de ce territoire, aujourd'hui, et de la filière logistique que je connais évidemment la mieux, on dit qu'il faut la développer, qu'il faut réindustrialiser le territoire. Pour cela, il faut une logistique performante qui gère les flux amont et aval. C'est un secret pour personne, l'économie française ne se porte pas le mieux du monde, les fonds disponibles pour les investissements sont difficiles à mobiliser, tant pour l'État que pour les régions, pour les collectivités locales et territoriales, mais aussi pour les entreprises françaises. Imaginez que demain la réindustrialisation de la France se fera avec de l'argent français, un peu utopique, je crois que l'argent viendra d'ailleurs, et avant que l'argent arrive, il faut que les gens qui viendront dépenser et investir sur notre territoire aient plaisir à y venir, qu'ils y trouvent une infrastructure efficace qui leur permette, comme cela a été dit à de nombreuses reprises, de descendre d'un avion à Roissy, de prendre très facilement un train confortable dans lequel on trouve immédiatement une connexion WiFi pour pouvoir immédiatement se connecter au monde, pouvoir lire ses e-mails, travailler pendant ce temps de trajet qui peut être le plus court possible ou qui peut même prendre un quart d'heure de plus, ce n'est pas gênant du moment qu'il est confortable et efficace, ce moyen de transport.

Certains le savent, je suis un consommateur hebdomadaire du TGV entre Paris et Lyon. Quel moyen de transport extraordinaire ! Madame nous a fait effectivement part d'une étude. Ce qui m'a un petit peu étonné, hormis Mâcon, on ne voyait qu'une partie nord de la France. À aucun moment vous n'avez parlé de réussite de ces lignes à grande vitesse ou de ces lignes nouvelles plus exactement. Je pense que la ligne entre Paris et Lyon est un modèle du genre en la matière. Des trains, toutes les demi-heures aux heures de pointe, qui sont pleins à ras bord. Comment peut-on dire aujourd'hui que cela ne sert pas un territoire ? Comment peut-on dire qu'Aix-en-Provence ne s'est pas développé grâce au TGV ? Comment peut-on dire qu'Avignon ne s'est pas développé ? Comment peut-on dire que Marseille ne s'est pas développé ? Toutes ces réussites de ces lignes nouvelles, Madame, vous les avez obérées. Je ne comprends pas. Mais c'est une réalité. Pourquoi ? Parce que ces villes aussi, Antoine RUFENACHT l'a très bien dit, à un moment donné il faut – vous voyez, Madame, c'est difficile de benchmarker, sauf que si on ne le fait pas, à quoi sert de faire des études, à quoi sert d'aller chercher de bons arguments pour lancer ces travaux d'infrastructures majeurs ? Il faut le faire. Oui, c'est difficile de benchmarker, oui cela prend du temps. Nous, les entreprises, aujourd'hui nous avons besoin de cela, les investisseurs ont besoin de cela, ils ont besoin d'avoir des indicateurs précis qui leur montrent une réalité pour l'investissement. Donc si vous dites qu'effectivement les lignes à grande vitesse sont un fiasco partout sur le territoire français, si d'aventure il y avait quelques investisseurs étrangers dans la salle qui étaient venus écouter pour savoir à quoi ressemblerait notre territoire demain, ils sont repartis avec leur chéquier immédiatement.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Simplement, je ne crois pas que c'est ce qui a été dit.

Walter SCHOCH : Cela n'a pas été dit comme cela, mais je le transforme un petit peu.

Olivier GUÉRIN : D'accord.

Walter SCHOCH : Liberté démocratique d'expression.

Olivier GUÉRIN : Mais on n'est pas à Avignon, on est à Rouen. On n'est pas à 400, 500, 600 km de Paris. On est à 100, 150.

Walter SCHOCH : Oui, mais vous êtes dans une économie de territoire qui est la même, où effectivement le développement et l'ouverture de l'international de cet axe, de ce territoire que l'on veut développer est ouvert sur un monde international, comme est ouvert une ville comme Paris, comme est ouvert une ville comme Lyon ou comme Marseille, donc on est dans ces mêmes schémas et ces mêmes scénarios. Effectivement, Rouen, Le Havre, Paris ne sont pas comparables à Reims, Nantes ou même Le Mans.

J'en finirai là, parce que je pourrais continuer effectivement à être assez dithyrambique sur un certain nombre de choses, mais il est important, il est majeur aujourd'hui dans l'économie, dans l'attractivité de ce territoire, dans l'image d'efficacité, de modernité que l'on veut donner à cette région que nous ayons cette Ligne Nouvelle, rapide, efficace, confortable pour l'ensemble des salariés aujourd'hui, l'ensemble des concitoyens de ce territoire, et pour ceux que l'on veut attirer demain.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous reprenons donc l'échange avec la salle. Qui souhaite intervenir ?

Jean-Pierre GIROD, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande : Comme on est dans les aspects économiques, je voudrais soulever qu'au vu des discussions que l'on a eues, il me semble important qu'il y ait une étude économique relativement poussée qui soit faite pour voir effectivement les retombées réelles qui peuvent être, et j'allais dire, qu'il y ait une analyse en termes de coûts, pas uniquement sur les aspects financiers, mais aussi sur les aspects environnementaux et que l'on ait, à partir de cette analyse, un véritable outil de décision. On voit que cela mérite, me semble-t-il, un approfondissement relativement important.

Par contre, ce que je relève dans les discussions qu'il y a, c'est qu'à chaque fois on revient sur des termes très importants qui sont incontournables dans notre débat : la régularité, la fréquence et le fait d'éviter les ruptures de charges. Je pense que ces trois éléments-là doivent nous guider dans le choix final, et que ce n'est pas seulement la vitesse puisque l'on voit que la vitesse est aussi dans le débat une question, mais que souvent on retombe toujours sur ces trois premiers éléments dans beaucoup de cahiers d'acteurs, et dans beaucoup d'interventions.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Bertrand BELLANGER, Président Société industrielle au Havre : Je suis président d'une société industrielle au Havre, filiale d'un groupe international d'origine française lié au service à l'environnement et qui emploie sur le territoire Paris-Seine-Normandie, 35 000 personnes.

Nous avons sur la Vallée de la Seine, 500 chercheurs dans quatre centres de recherche. Je voulais vous dire combien le développement et la réflexion sur cette ligne sont importants, afin que nos chercheurs puissent travailler dans une logique d'interconnexion, interconnexion naturellement avec les réseaux de transports ferroviaires européens, mais également interconnexion avec les plateformes aéroportuaires. C'est important pour nous de pérenniser naturellement nos implantations de recherche au plus près de nos implantations industrielles dans la Vallée de la Seine, mais également pour pouvoir attirer autour de nous d'autres centres de recherche.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame DELAPLACE, on a parlé de vos études. Vous pouvez compléter peut-être sur Lyon et Marseille.

Marie DELAPLACE : Merci. Je voudrais juste souligner, première chose : on a travaillé sur la LGV Atlantique, la LGV Nord et la LGV Est, on n'a pas travaillé sur la LGV Sud-Est, donc je n'ai pas pris d'exemple sur la LGV Sud-Est. Quand j'ai accepté de venir, j'ai regardé un petit peu Rouen, Caen, etc. J'ai essayé de voir les villes qui me semblaient être les plus comparables. Je suis désolée, mais pour moi, Rouen, ce n'est quand même pas Lille – j'aurais pu prendre le cas de Lille, mais ce n'est pas Lille –, Rouen n'est pas Marseille non plus. Donc j'ai essayé de comparer des unités urbaines qui étaient relativement comparables. C'est pour cela que j'ai pris ces exemples-là, donc je n'allais pas aller chercher Marseille ou Lille.

Walter SCHOCH : Je suis désolé, Madame, de vous contredire. Vous ne pouvez pas dire cela, vous ne pouvez pas dire que Le Havre et Marseille ne sont pas sur des économies identiques, des économies portuaires. Ce n'est pas croyable. Forcément qu'il fallait *a minima* comparer les sorts de Marseille avec les sorts possibles du Havre, *a minima*.

Marie DELAPLACE : Je ne crois pas du tout. On a une configuration très particulière à Marseille. Ce n'est pas tout à fait au même endroit dans la France, je ne sais pas si vous êtes au courant, mais en tout cas ce n'est pas tout à fait la même configuration et l'on n'a pas non plus tout à fait la même taille. Quand on regarde en termes d'économie, quand on essaie de comparer le dynamisme économique de zones, on s'intéresse à des unités urbaines qui sont relativement comparables, les services ne peuvent pas être développés de façon identique à Rouen et à Marseille et à Lille. J'ai donc comparé avec des villes qui étaient relativement voisines, c'est tout.

Olivier GUÉRIN : Merci. Beaucoup de questions. Monsieur.

Gilles FRAUDIN, Europe Écologie Les Verts, Commission transports Haute-Normandie : Le projet qui nous est soumis a été confié à RFF. Réseau Ferré de France est Maître d'Ouvrage. Il sera chargé par la suite de l'entretien des installations et de la gestion des circulations, et de la vente des sillons. RFF n'est pas exploitant ferroviaire. À ce sujet-là, il y a un exploitant ferroviaire qui existe...

Olivier GUÉRIN : Vous seriez plus visible debout.

Gilles FRAUDIN : Un exploitant ferroviaire existe, c'est la SNCF en ce qui concerne les voyageurs. Elle a répondu au travers d'un cahier d'acteur numéro 30. Les avis exprimés par la SNCF ne constituent donc pas des engagements d'utiliser les infrastructures évoquées dans le présent cahier d'acteur. Leur utilisation dépendra de la viabilité économique à l'échéance des services ayant vocation à emprunter ces infrastructures. C'est la conclusion. Je crois que cette conclusion est assez claire en la matière, il serait donc assez intéressant de joindre la SNCF au groupe de travail ici présent pour lui demander comment elle compte donner des suites dans l'exploitation de cette Ligne Nouvelle au travers de cette proposition qui semble assez distante vis-à-vis de cette Ligne Nouvelle.

En ce qui concerne le fret, il existe deux exploitants ferroviaires à l'heure actuelle : la SNCF et OCR. Il serait intéressant de savoir l'opinion de la SNCF et d'OCR au sujet du fret, car aujourd'hui l'interlocuteur ce n'est pas RFF, RFF vend des sillons, et l'interlocuteur est celui qui acceptera d'acheter les sillons. Or, aujourd'hui la ligne actuelle n'est pas saturée et RFF a encore des sillons à vendre pour le fret. OCR ne les prend pas et la SNCF ne les prend pas, d'où notre interrogation. Nous demandons donc à la SNCF, ici présente par exemple, de donner son avis sur le fret et de donner l'avis qu'elle a donné dans son cahier d'acteur numéro 30, et si OCR pouvait donner son avis aussi, ce serait pas mal.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur. Vous abordez des sujets qui sont importants, qui ont déjà été évoqués dans des réunions précédentes et qui seront approfondis lors de réunions d'une part sur le financement, et le financement, c'est la rentabilité économique de la ligne aussi, de façon un peu plus générale, et sur le fret pour lequel il y aura une réunion au Havre le 10 janvier. Donc, je vous propose de revenir soit à la réunion, soit par internet à ces réunions où ces sujets seront approfondis.

Une question.

Régis JOURNIAUX, Les Authieux-sur-le-Port-Saint-Ouen : Bonjour, habitant des Authieux-sur-le-port-Saint-Ouen, un village à 10 km de Rouen.

J'aurais voulu savoir si dans votre groupe de travail vous rassemblez, au niveau du fonctionnement de l'aéroport du plateau Est vis-à-vis de la gare, de façon à avoir une communication ? De plus en plus les grands décideurs, et je les vois arriver en avions privés ou jets rapides, pour prendre des décisions, pour voir des choses. Et là-haut, ils sont un petit peu perdus pour retraverser, pour revenir jusqu'au centre de Rouen où ils seront encore plus perdus vis-à-vis de la gare.

Travaillez-vous ensemble pour traverser la Seine rapidement pour même éventuellement le tourisme, parce que maintenant, avec les pistes qu'il y a, les gros porteurs peuvent arriver ?

Olivier GUÉRIN : Merci. RFF peut-il donner des précisions sur ces liaisons ?

Jean-Damien PONCET, Directeur de la mission LNPN — RFF : À ce stade, on n'a pas de réflexion très avancée là-dessus aujourd'hui. Il ne me semble pas que l'enjeu soit important au point qu'on s'en occupe plus qu'un tas d'autres choses. En l'espèce, le rabattement de l'aérodrome sur la gare, au demeurant il y aura les gares de la Ligne Nouvelle qui en général sont en centre-ville, mais je ne sais pas exactement de quelle gare vous parliez à l'instant. Le rabattement peut relever de transports en commun, de transports publics le cas

échéant qui ne sont pas de la compétence de RFF, et d'autre part, je ne voudrais pas donner l'impression que l'on attache une importance excessive à une clientèle qui se déplace en avion privé, puisqu'il s'agit de cela, parce qu'à mon avis, sauf erreur de ma part, il n'y a pas de trafic de type public, il n'y a pas d'aviation commerciale sur l'aéroport en question. Parce que l'on a déjà tendance à nous parler de TGV à deux vitesses ou de distinction de catégories, on voudrait quand même pouvoir s'affranchir un petit peu de cette critique-là.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Claire GARNIER, Journaliste et Correspondante du journal La Tribune en Normandie : Bonjour. Je voudrais juste faire un petit rappel de géographie, parce qu'il me semble qu'il y a une confusion entre la population de Marseille et du Havre, donc il est évident que Le Havre, c'est 200 000 habitants, et Marseille beaucoup plus, mais par contre, je pense que tout à l'heure il était question d'économie portuaire, et là il faut en effet rappeler que Le Havre est le premier port de conteneurs de France, de très loin, et peut-être que les enjeux de cette économie portuaire n'ont pas été présentés de façon assez claire pour le public qui n'est pas forcément spécialiste de ces questions. Il me semble que les enjeux d'économies portuaires dans une région comme la Haute-Normandie, c'est un enjeu majeur. En effet, ce n'est pas à mettre en relation avec Mâcon, Le Mans ou une autre ville moyenne de France. Peut-être ces enjeux devraient-ils être rappelés de façon plus stratégique.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Cette question a déjà été évoquée au Havre. Elle sera évoquée de nouveau au Havre le 10 janvier. Souhaitez-vous apporter des précisions ? Non ?

Christian HERAIL, Président de la Chambre de commerce et de l'industrie de Rouen : Merci. C'est une petite intervention que je voudrais faire pour les entrepreneurs et pour les collaborateurs qu'il peut y avoir dans nos entreprises.

La LNPN doit conforter et amplifier le développement territorial et économique par une mobilité renouvelée entre la Normandie et Paris. Elle doit permettre la séparation des flux d'Ile-de-France des flux normands par la création de nouvelles voies et d'un contournement ferroviaire de Mantes-La-Jolie. Ce contournement doit impérativement passer par la gare d'Achères, futur port et zone logistique à la jonction du futur Canal Seine-Nord Europe et de la Seine, une arrivée au quartier d'affaires de La Défense et à la gare de Saint-Lazare, une bonne articulation avec le futur métro automatique et le projet d'extension du RER E (Éole) la connexion au réseau TGV et aux aéroports internationaux de Roissy et d'Orly via l'interconnexion sud TGV passant par Massy.

Ces échanges facilités doivent favoriser les projets en cours et à venir sur l'Axe Seine et renforcer les échanges économiques avec le bassin parisien et l'international. Il s'agit d'une opportunité pour le développement du tertiaire supérieur au sein de l'agglomération rouennaise. La LNPN améliorera prioritairement la mobilité à l'échelle de la Normandie, et permettra une meilleure connexion entre les villes normandes de Rouen, Le Havre, Caen et Évreux. Une liaison Rouen-Caen de moins d'une heure est essentielle pour développer les échanges et les rendez-vous d'affaires entre les deux capitales régionales. C'est pourquoi les acteurs économiques rouennais se positionnent résolument pour la résolution du scénario AB, seul tracé répondant à ces objectifs.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Olivier JOUGLA, Adjoint au maire, ville du Havre, chargé du développement durable : Je voudrais revenir sur les deux aspects qui ont été évoqués à l'instant, à la fois sur l'intérêt concernant la vie universitaire et concernant la vie touristique.

Je crois que la nouvelle ligne qui fixera Paris à 1 h 15 du Havre, et une trentaine de minutes Rouen-Le Havre, est une exigence et une exigence pour nos étudiants, une exigence que nous devons à la jeunesse Havraise. Vous disiez tout à l'heure qu'une ligne qui n'est pas praticable aisément, on ne se déplace pas, on ne vient pas au Havre et surtout, on n'en part pas.

Sur l'aspect universitaire, vous avez évoqué Madame, qu'il y avait 6 500 étudiants à l'Université du Havre. Lorsque l'on prend toutes les formations post-baccalauréat, c'est à peu près 10 000 étudiants. Ces 10 000 étudiants, c'est déjà bien pour une université qui est une université plutôt jeune avec des formations également qui sont des formations récentes, mais pour autant, c'est 1 500 étudiants de moins par rapport à l'année dernière. Nous avons au Havre un vrai problème d'attractivité. Cette attractivité ne nous empêche pas d'avoir une vocation internationale et notre université s'intitule Université des affaires internationales. Mais nous avons un véritable problème d'attractivité et il suffit de rencontrer ces étudiants, de discuter avec eux pour constater que nous avons ce problème d'attractivité, et que l'on vient au Havre soit par hasard, soit parce que l'on y est contraint. Et quand on vient au Havre, pour ces étudiants, nos étudiants qui sont issus de nos familles havraises ne partent pas non plus, et il faut pouvoir aussi faciliter la jonction et les relations interuniversitaires, faciliter la jonction entre les différents laboratoires de recherche, et permettre à nos étudiants havrais de pouvoir avoir une garantie de mobilité, une garantie de confort qui leur permette d'évoluer dans des conditions postuniversitaires acceptables. C'est une exigence sociale. Il faudra que l'on pose à un moment aussi la question de cette exigence sociale par rapport au coût économique qui sera celui *in fine* pour l'usage de ces lignes.

C'est une exigence également sur l'aspect santé. Nous réfléchissons au Havre sur la possibilité de développer des formations de première année de médecine. Une ligne nouvelle mettra Le Havre, Rouen, un centre universitaire, à une demi-heure de trajet. Je crois que c'est important pour consolider l'attractivité de notre site universitaire, et permettre à nos étudiants havrais de pouvoir engager et profiter, pourquoi pas, d'une première ou deuxième année universitaire en médecine au Havre si effectivement on peut ainsi faciliter les relations Rouen-Le Havre du point de vue de l'université, d'un point de vue de la formation médicale, par exemple.

Sur l'aspect touristique, je crois que le projet qui est le nôtre est un projet exigeant, c'est un projet qui nous engage, qui nous responsabilise les uns et les autres et qui ne doit se départir des minimums d'audaces que nous devons avoir et particulièrement les élus, et ceux qui votent et qui choisissent leurs élus, cette ligne nécessite et impose d'avoir de l'audace et des projets audacieux.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Olivier JOUGLA : Je conclus pour vous dire que les projets audacieux, c'est quoi ? C'est se réapproprier nos falaises, c'est pour Vauban, avec un port de plaisance qui est en train de se créer au Havre. Des projets audacieux c'est, pourquoi pas, la Tour Nouvelle également. On a

fait là des études économiques qui permettent de se rendre compte des flux touristiques qui pourraient ainsi être dirigés vers Le Havre.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Olivier JOUGLA : Je crois qu'il ne faut pas se départir et d'une certaine forme d'exigence et d'une certaine forme de responsabilité et d'une nécessité d'avoir des projets audacieux qui viendront se greffer sur cette ligne et qui permettront à chacun d'entre nous, j'en suis sûr, d'en avoir tout le profit économique.

Olivier GUÉRIN : Merci. Vous avez longuement plaidé. Merci. Madame la Députée-Maire.

Valérie FOURNEYRON, Députée-Maire de Rouen : Je voulais insister sur ce débat Ligne Nouvelle Paris-Normandie, matière de développement économique, puisque c'était le thème de cette réunion.

D'abord, pour dire que si nous venons de sortir un cahier d'acteur unique entre la région Haute-Normandie et le département de la Seine-Maritime, la ville de Paris, la ville de Rouen, la ville du Havre et les deux agglomérations, c'est bien parce que nous considérons que c'est un projet majeur pour l'ensemble du territoire et de l'Axe Seine. En matière de développement économique, cette Ligne Nouvelle qui apporte avant tout de la fiabilité, de la capacité, du confort avec de la réduction de temps et de la place pour le fret, c'est pour nous d'abord un amplificateur de nos atouts, car, comme vous l'avez dit, Madame DELAPLACE, quand on arrive et que l'on met simplement une ligne à grande vitesse, cela ne suffit pas. Donc, cela doit s'appuyer sur les atouts que l'on a sur ce territoire, qui attendent d'être amplifiés, d'être valorisés par cette Ligne Nouvelle.

Sur le plan économique, trois axes majeurs il me semble :

- Élargir le bassin d'emploi et permettre aux habitants de l'ensemble de ce territoire d'aller plus facilement chercher du travail et aux entreprises de retrouver et d'avoir une capacité d'avoir des acteurs et des salariés qualifiés. Cela marche dans les deux sens, et en ce sens, on a des vrais atouts sur ce territoire pour augmenter ce bassin d'emploi, qu'il s'agisse des trois pôles de compétitivité, de clusters, mais qu'il s'agisse aussi de tous les secteurs d'innovation en matière d'énergie, en matière de santé, et ce sont des choses que l'on n'a pas forcément sur d'autres territoires.
- Développer le tertiaire, c'est pour cela que l'on se bat. Antoine RUFENACHT disait tout à l'heure l'importance de la gare Saint-Sever. Oui, vous l'avez évoqué, Madame DELAPLACE, une gare, il faut que ce soit une gare de rendez-vous, il faut que ce soit une gare où il puisse y avoir l'ensemble des trains TER, l'ensemble du multimodal, en centre-ville et il faut que l'on puisse accueillir, donc qu'il y ait des mètres carrés pour accueillir du tertiaire supplémentaire. Aujourd'hui, le tertiaire sur notre territoire, le tertiaire supérieur, est en retard, donc cette gare est essentielle pour pouvoir l'accueillir, pas forcément des délocalisations, c'est à nous, aussi, de pouvoir accueillir de nouveaux secteurs. Là encore, sur ce registre du tertiaire, sur la culture, sur le loisir, sur le tourisme, nous nous apercevons que sur l'Axe Seine nous représentons globalement à plus de 80 % sur un périmètre équivalent d'actifs sur ces secteurs et pourtant c'est très déstabilisé. Entre l'Ile-de-France et l'aval, jusqu'au Havre, nous avons ici de véritables atouts qui peuvent être valorisés sur ce registre en matière touristique, en matière de culture, en

matière d'accueil d'hôtellerie et c'est pour cela qu'il faut rééquilibrer l'ensemble des aspects tertiaires.

- Le troisième point est celui qui aurait dû être évoqué par Monsieur SCHOCH qui ne l'a pas fait, mais qui a été largement développé par Philippe DEISS tout à l'heure : c'est la nécessité de ces sillons pour le fret. C'est de l'économie, c'est essentiel. Nos trois plateformes portuaires aujourd'hui qui demain, je pense, signerons une coordination entre eux, un GIE pour fonctionner, c'est essentiel. J'ajoute que sur l'enseignement supérieur, on devrait aller plus loin, Madame TRAVERT, on devrait aller plus loin, car vous oubliez des tas de secteurs de l'enseignement supérieur qui, à mon avis, sont aussi essentiels en matière de développement pour accueillir des étudiants à venir, qu'il s'agisse des écoles supérieures d'art, qu'il s'agisse des écoles d'architecture, qui sont des éléments majeurs en termes d'attractivité sur nos territoires. Il faut que nous puissions appuyer fortement à l'occasion de cette Ligne Nouvelle sur la dimension enseignement supérieur.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Josette TRAVERT : Madame la députée-maire, il ne vous aura pas échappé que dans la diapositive j'ai indiqué « cinq fondateurs pour le moment », et que nous sommes bien entendu tout à fait en osmose avec le reste de notre environnement et que pour ce qui concerne l'Université de Caen, nous avons des coopérations fortes par exemple avec l'école d'art et avec d'autres écoles, des écoles consulaires, et que bien entendu, les portes leurs seront ouvertes.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Marc-Antoine TROLETTI, Chambre de commerce et de l'industrie de Rouen : Mesdames et Messieurs bonsoir. J'interviens au titre de la Chambre de commerce et de l'industrie de Rouen, représentant la commission économique du territoire, et bien entendu, chef d'entreprise, patron d'une PME Rouennaise.

D'abord la position de cette commission économique qui depuis quelques semaines travaille sur ce sujet et dont je vais vous faire part. L'ambition de relier plus rapidement la Normandie à Paris n'est pas nouvelle. Cela a été dit ce soir. Étudiés depuis plus de 20 ans, les projets proposés sous différentes appellations ont évolué jusqu'à la proposition de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie en 2009. Ce projet, en répondant à la volonté d'ouvrir la capitale à sa façade maritime, participe à une ambition plus grande : le développement de la Vallée de la Seine. La LNPN est la colonne vertébrale du projet Axe Seine, vecteur de développement pour nos territoires. En effet, la ligne Paris-Rouen-Le Havre est une des rares lignes françaises pour laquelle le temps de trajet a augmenté depuis sa création au XIXe siècle, du fait de sa dégradation au fil des ans, faute d'investissement, parallèlement à une augmentation du trafic de banlieue. Exploitée à ses limites, le réseau est saturé et ne permet pas une ponctualité satisfaisante alors que la fréquentation des lignes n'a cessé d'augmenter et représente 8,3 millions de voyageurs par an, dont 30 %, c'est-à-dire 2,4 millions par an, entre Rouen et l'Ile-de-France.

Il est indispensable que la LNPN permette l'amélioration des conditions de transport des voyageurs par une réduction des durées de déplacements en assurant la ponctualité et le confort de la ligne entre les villes normandes elles-mêmes et Paris.

Par ailleurs, la région Haute-Normandie comporte, cela a été dit ce soir, deux grands ports maritimes aux intérêts convergents, Rouen et Le Havre, pour lesquels il est vital de renforcer les dessertes ferroviaires pour le transport de marchandises.

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 historique de voyageurs, car si le tronçon Serqueux-Gisors doit être modernisé – cela n'a pas été évoqué ce soir – il ne pourra répondre seul aux besoins de transports de marchandises.

Enfin, ce projet est une véritable opportunité pour nos territoires et notamment pour l'agglomération rouennaise qui sera en mesure de se positionner comme un véritable hub de transport, favorisant ainsi le développement économique et l'emploi. Avec ce projet, nous insistons bien là-dessus, l'ensemble des acteurs normands ont le devoir de garantir le droit à la mobilité et à l'emploi des générations futures.

Enfin, deuxième précision très rapide. Un ingénieur français qui s'appelle Jean POULIT et qui est l'inventeur de « bison futé » avait démontré il y a quelques années que depuis le début du XIXe siècle, dans tout le monde industriel, l'être humain consacre en moyenne une heure et demie par jour à ses transports. C'est une constante démontrée. Ce qui veut dire que la variable n'est pas le temps, mais la distance. Plus on a des moyens de transport performants, plus en un temps donné qui est invariable, on peut aller loin, plus on développe de la richesse, de la diversité – cela a été dit par Madame la Maire de Rouen tout à l'heure – la capacité à générer une zone de chalandise plus importante. Je rappelle, je ne suis pas un grand géométricien, mais malgré tout, on ne va pas d'un point à un autre, mais on réalise un certain...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

Marc-Antoine TROLETTI : ... on augmente la zone de chalandise et c'est très important.

Merci beaucoup.

(Applaudissements.)

Gérard ROMEDENNE, Président de Rouen Business School : Notre école de commerce est une école assez importante puisque l'on a plus de 4 500 étudiants, et c'est une école qui est classée 7^{ème} Française au dernier Classement Challenge, et 21^{ème} Européenne au classement de l'Herald Tribune. Comme vous devez le penser, nos étudiants viennent un peu de Normandie pour certains programmes, et pour le programme phare ils viennent surtout de l'extérieur de la Normandie, puisque 45 % viennent de la région parisienne, mais 30 % viennent de l'étranger, le reste, c'est toutes les régions françaises ; environ 30 à 40 % de nos professeurs sont des professeurs étrangers, donc vous voyez bien les trajets que cela représente entre Rouen et Paris.

Nos professeurs comme nos étudiants utilisent beaucoup la ligne Paris-Rouen, et bien évidemment, l'un des problèmes qui se posent, c'est la fiabilité de la ligne, le cadencement des transports et la durée. La LNPN qui vise à améliorer tout cet ensemble est pour nous un élément important. Il est clair que l'attractivité de notre école au niveau européen et au niveau français ne pourra se maintenir que si elle a des liens extrêmement fréquents avec la ville de Paris et les aéroports parisiens. Donc, pour nous, c'est un élément important et notre députée-maire l'a répété, l'attractivité de Rouen et de notre région en général passe par la qualité de ses universités et de son enseignement supérieur.

J'ai aussi une autre casquette, je suis Rémois d'origine. On a beaucoup parlé de Reims, j'y ai vécu pendant 20 ans, et je connais Reims, je l'ai vu évoluer, et je ne partage pas du tout l'avis qui a été donné sur Reims. Je connais bien le quartier Clair Marais, j'y ai habité tout à côté pendant une bonne dizaine d'années, et je peux vous assurer que ce quartier est aujourd'hui transformé. Les trois prochains week-ends, je vais aller les passer à Reims puisqu'y est toute ma famille, je passe devant la gare TGV de Reims, parce que Reims a un défaut : il a deux gares, une gare en centre-ville et une gare TGV qui est à l'extérieur, mais cette gare TGV est bâtie à la limite du vignoble, on n'est donc pas près de construire des usines dans une terre qui vaut plus d'un million d'euros l'hectare, donc il n'y a qu'une autre partie qui peut être développée, et la dernière fois que j'y suis passé j'ai dû compter huit ou neuf grues qui étaient en train de construire des bâtiments dans la partie entre la ville et la gare. De l'autre côté, plus d'un million d'euros l'hectare, on n'y construira jamais d'usine. Il faut donc relativiser un peu tout cela.

Et je ne parlerai pas de Lille où j'ai été administrateur de la SEM Eure à Lille où plus de 20 000 emplois ont été créés autour de la gare, et peut-être beaucoup plus d'habitations qui ont été mises en place. Donc, il y a des réussites quand même, et je ne citerai pas la Part-Dieu, vous auriez pu citer La Part-Dieu puisque c'est une sacrée réussite également.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Aurélié GAFFET, Le Havre Développement : En tant que Comité d'Expansion Économique de la région havraise, je peux attester que les entreprises franciliennes qui envisagent de s'implanter en province prennent le critère de desserte comme vraiment très important. Ce n'est pas le seul, bien évidemment, il y a d'autres critères d'attractivité, mais notamment pour les entreprises de service, la desserte de Paris est vraiment un critère très important. Je sais que mes homologues de Rouen et de Caen diraient la même chose.

On trouve que l'on a assez peu parlé des relations entre les sièges sociaux, qui en France sont quand même de façon importante en Ile-de-France, et les sites de production. Monsieur LISSOT a parlé tout à l'heure des relations clients – fournisseurs, il y a énormément de sites de production dans la Vallée de la Seine qui dépendent d'un centre de décision en Ile-de-France. Quand je parle de sites de production, ce n'est pas seulement industriel, c'est aussi des sites de services, et tout à l'heure sur l'étude d'impact notamment à Reims, on a interrogé des entreprises de Reims, mais il aurait été intéressant d'interroger des entreprises franciliennes qui avaient un site à Reims. En fait, il y a tous les jours des gens qui sont sur les sites franciliens, qui viennent au Havre, par exemple, ou à Rouen, et qui auraient tendance à beaucoup plus développer, je crois, leur site normand s'il y avait une meilleure desserte. En tant que Comité Expansion Économique, nous sommes persuadés qu'une Ligne Nouvelle

favoriserait l'arrivée de nouvelles entreprises et permettrait aussi le développement de sites déjà existants dans la Vallée de la Seine, de par une meilleure desserte entre les sièges sociaux franciliens et les sites de production en Normandie, même si, bien sûr on aimerait avoir plus de sièges sociaux en Normandie.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Arnaud BRENNETOT, Membre d'un collectif de 12 géographes des universités de Rouen, de Caen et du Havre : À l'issue de ces quelques semaines de débat, nous souhaiterions attirer le regard sur le fait que le débat public n'aborde pour l'instant la question du développement que sous un angle particulier, celui de la Ligne Nouvelle, ce qui a pour conséquence de laisser en suspend un certain nombre de questions fondamentales.

Il ne s'agit pas ici de remettre en cause la qualité et le travail des différents intervenants, cependant, le développement de l'Axe Seine recouvre bien d'autres enjeux que la construction d'une ligne rapide, aussi importante soit-elle. Nous pensons en particulier au développement de l'emploi dans les différents secteurs évoqués ce soir, mais également à l'amélioration du cadre de vie, à l'accès au logement et aux services collectifs, à l'établissement de relations économiques équitables entre la région Ile-de-France et les territoires normands.

Sur toutes ces questions et bien d'autres encore, le Maître d'Ouvrage n'est que partiellement compétent, et beaucoup de choix futurs relèvent de la responsabilité d'autres acteurs. Nous pensons en particulier aux futures tarifications, aux projets urbains qui accompagneront la desserte par la Ligne Nouvelle ou aux coopérations nécessaires à promouvoir entre les métropoles ou entre les régions. Il est donc fondamental de se projeter dans l'avenir en conservant à l'esprit que le développement d'un territoire comme l'Axe Seine ne saurait se résumer à une question d'équipement, de tracé ou de cofinancement. Ces questions aussi importantes soient-elles méritent d'être complétées par une réflexion sur la gouvernance et sur la compatibilité des projets.

En conséquence, nous voudrions insister sur la nécessité de poursuivre le débat après la clôture du débat officiel, le 3 février prochain, quelles que soient les conclusions qui seront rédigées et tirées de ce débat. Il nous paraît fondamental que la concertation puisse être poursuivie entre les acteurs publics et la société civile. Pour cela, nous suggérons qu'une structure, un comité de suivi, par exemple, soit délégué par les divers acteurs impliqués pour organiser la mobilisation et la délibération démocratique dans la durée.

Le projet qui nous réunit ce soir n'a de sens que sur le long terme, et nous souhaiterions que ce débat soit l'occasion, non pas de clore la discussion au bout de quatre mois, mais bien de bâtir les connexions nécessaires pour le poursuivre dans le futur.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Je rappelle simplement qu'après le débat public, RFF prendra donc sa décision. Si c'est une décision de poursuivre le projet, conformément à la loi, au Code de l'Environnement, une concertation sera mise en place. Des précisions pourront être données un peu après sur la nature de cette concertation.

Jean-Baptiste GASTINNE, Adjoint au maire du Havre et Conseiller régional Haute-Normandie : Je prends la parole à la suite de mon collègue Olivier JOUGLA, parce que je suis sûr qu'il aurait aimé s'exprimer plus longuement sur le tourisme en particulier, mais de manière plus générale, on s'interroge ce soir sur le lien entre un projet de Ligne Nouvelle et le développement économique. Ce lien n'a rien d'évident et on en est convaincu. On en est tous convaincus parce que si on n'en était pas convaincu, cette réunion n'aurait pas lieu d'être et on en est tous convaincu parce que déjà nous menons dans tous nos territoires, à toutes les échelles, au Havre, à Rouen, à l'échelle régionale, à l'échelle de l'estuaire, à l'échelle de l'Axe Seine, des réflexions sur les perspectives de développement économique conjointement à l'arrivée de cette Ligne Nouvelle, et peut-être que là, on tire profit finalement des expériences précédentes de Ligne Nouvelle en France ou à l'étranger.

Dans l'estuaire de la Seine et au Havre, les perspectives de développement économique tournent autour de l'économie maritime, portuaire, logistique et en particulier sur l'idée que les services avancés de l'économie maritime, portuaire et logistique, une partie des services avancés, actuellement ne sont pas, ni en France, ni à Rouen, ni au Havre, mais à Anvers et à Rotterdam. Et nous pensons que la Ligne Nouvelle est un moyen, pas le seul, mais un moyen pour faire venir ces services avancés sur nos territoires et pour une plus grande efficacité maritime, portuaire et logistique.

Nous comptons aussi sur les énergies nouvelles, et je voudrais parler ici de la filière éolienne off-shore qui se construit, qui se dessine, et vous connaissez – je n'insiste pas – les projets qui concernent toute la Normandie et tous les ports de la Normandie.

Il y a les recherches et les expérimentations sur l'économie décarbonée et sur la nécessaire mutation industrielle de nos territoires. Là encore, je crois qu'il y a des liens de développement économique et de Ligne Nouvelle parce que l'on a besoin des chercheurs, on a besoin des ingénieurs qui vont travailler sur ces projets qui permettront peut-être de réindustrialiser la France demain.

Sur le tourisme, puisque j'ai dit que je parlerai du tourisme et qu'il me reste peu de temps, Madame DELAPLACE avait dit des choses finalement très intéressantes sur le tourisme et on a plutôt insisté sur le reste. La Ligne Nouvelle va valoriser des lieux déjà réputés. On ne l'a pas dit, mais la Normandie regorge de lieux réputés sur le plan touristique : Deauville, Étretat, Honfleur, Rouen, Le Havre, inscrits au patrimoine mondial de l'humanité et donc on a là un potentiel extraordinaire à faire valoir et la Ligne Nouvelle nous y aidera. La Ligne Nouvelle favorise le tourisme de courts séjours. La Normandie est caractérisée par un tourisme de courts séjours, et actuellement on souffre d'un contraste entre courts séjours et trajets longs. La Ligne Nouvelle permettra de réduire ce contraste.

Enfin, la croisière...

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous conclure, s'il vous plait ?

Jean-Baptiste GASTINNE : La croisière au Havre est plein boum, vous l'avez dit : 125 escales prévues en 2012, 250 000 croisiéristes ; 100 000 vont à Paris, ils prennent le car. Avec la Ligne Nouvelle, c'est un train par jour, et le rythme d'explosion de cette activité a doublé en cinq ans. Donc, si cela continue, ce sera deux TGV par jour uniquement pour aller sur la ligne Le Havre-Rouen-Paris.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci. Vous passez le micro à côté, s'il vous plaît.

Vincent PICHOU, SNCF GEODIS : Je pense qu'il y a un lien évident entre le développement économique et le transport de marchandises. Je vais juste faire une intervention sur le transport de marchandises.

Il faut bien voir que l'on se place aussi à une échéance de temps qui se présente dans un certain nombre d'années avec des évolutions à la fois des ambitions des ports qui sont extrêmement importants de développement, et une pression sur les sillons ferroviaires, notamment en Ile-de-France, qui va se maintenir et qui va être forcément très forte. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie, si elle permet effectivement de dégager des sillons sur l'axe actuel, n'est peut-être pas suffisante à terme pour accepter l'ensemble des trafics promis par les ports. Donc, nous défendons, nous, l'idée d'un itinéraire complémentaire à l'itinéraire actuel, l'itinéraire via Serqueux-Gisors, qui n'est pas une idée neuve, qui est une idée qui date déjà de l'engagement national pour le fret ferroviaire, donc qui a été partagée entre un certain nombre d'acteurs ferroviaires, pas seulement la SNCF, mais bien d'autres, et il est important de se placer à une échéance de temps et par rapport à des ambitions de développement des ports qui sont majeurs, et de bien considérer qu'il y a besoin d'un itinéraire supplémentaire par rapport à l'axe actuel qu'il ne faut omettre dans le débat, qui pour nous fait partie intégrante du projet.

Merci.

Olivier GUÉRIN : On le cite souvent, effectivement. Monsieur du Calvados n'a pas souvent pris la parole.

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados : Merci, Monsieur le Président. Le débat qui nous rassemble ce soir a pour l'instant beaucoup tourné sur les perspectives économiques liées à la Vallée de la Seine, et il me semble important d'élargir un petit peu le propos.

Je rappellerai que le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit concerner l'ensemble de la Normandie. Il y a deux branches Y, et de ce point de vue là, la Basse-Normandie, le Calvados doivent prendre toute leur part dans ce débat. Sur le point économique qui nous rassemble ce soir, le département du Calvados et la région Basse-Normandie n'ont pas à rougir de la comparaison avec nos voisins et amis Haut-Normands. Je prendrai quatre thèmes, quatre secteurs forts d'activité que nous avons chez nous : l'activité agricole, l'activité agroalimentaire est une des forces de notre territoire ; on a parlé de l'automobile dans la Vallée de la Seine, la Vallée de l'Orne est également une vallée de l'automobile : Renault Trucks, PSA : Condé, Thury-Harcourt sont également des sites liés à l'automobile.

Sur la question de la recherche, Madame TRAVERT a naturellement évoqué les enjeux qu'il y a autour de l'Université. De gros projets sont également en cours sur l'agglomération Caennaise autour du Ganil, Spiral2, les transactions électroniques sécurisées, tout cela, ce sont des déplacements à venir pour des chercheurs, pour des ingénieurs qui auront besoin de voyager dans des conditions satisfaisantes de fiabilité entre la Basse-Normandie et Paris.

J'ai bien entendu dans les interventions précédentes qu'une Ligne Nouvelle ou une ligne TGV n'était pas forcément la réussite d'une création de zones d'activités ou de projets qui sont un

petit peu apparu comme ceux-là. Je rappellerais qu'un des premiers enjeux dans le contexte général que nous connaissons pour l'économie actuelle est déjà de maintenir et de conforter ce qui existe. J'ai des exemples dans l'agglomération Caennaise de chefs d'entreprises qui se posent la question du devenir de leur implantation locale par rapport à la difficulté qu'ils ont à parcourir le trajet actuel par le ferroviaire. Si l'on pouvait gagner en fiabilité, en capacité et également en rapidité, ce serait déjà un premier enjeu que nous aurions atteint.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Dominique BIED, Association Sabine : On s'occupe du développement du vélo dans les villes. Par ailleurs, j'ai un diplôme d'urbanisme transport, territoire et environnement. J'ai deux thèmes à aborder.

Je suis un peu inquiet, globalement, sur la morphologie de tous les réseaux ferroviaires routiers, etc., de la France. On a du mal à se sortir de la morphologie étoile à partir de Paris et cela est une véritable catastrophe en termes d'aménagement global du territoire en France.

Par exemple, pour aller de Rouen jusqu'à Rennes, 3 h30 en voiture, porte à porte, en train, c'est une catastrophe. Donc, cela n'ouvre pas Nantes, cela n'ouvre pas Bordeaux, cela n'ouvre pas trop Lille – Lille, les fréquences sont un peu faibles ! – et personne ne parle de cet axe, tout le monde parle de l'axe Paris, mais pas de l'axe, pourquoi pas, nord de l'Europe jusqu'à Nantes, Bordeaux, en contournement par l'ouest. Cela pose la question des priorités budgétaires dans le temps sur ces choses-là. Je pose la question avec un œil de géographe, global.

Je vais maintenant parler d'intermodalité vélo-ferroviaire. On a parlé des ingénieurs et cadres. À Lyon, vous avez beaucoup d'ingénieurs et cadres qui se déplacent en train et à vélo : intermodalité train-vélo. Pour le tourisme, le long du Danube, ce n'est pas du LGV, et pourtant les trains sont pleins à craquer de vélos. Le contrôleur a même du mal à les enjamber pour contrôler les billets de voyageurs. J'y suis allé cet été, c'est impressionnant. Il n'y a rien sur l'Axe Seine. Une étude de la London School of Economics, toute récente – ce ne sont pas des gamins, il y a eu des prix Nobel d'économie là-dedans – démontre qu'une politique vélo très ambitieuse, une grande politique vélo, c'est 2 milliards d'euros de rentrées nettes pour un état de la taille de la France ou du Royaume-Uni. C'est pour les ménages, sur 40 ans d'activité professionnelle, 300 à 600 000 euros qui reviennent dans votre poche. Il faut arrêter de prendre le vélo comme une marionnette d'écologiste radical. Là, on parle d'économie, d'argent, et je pense qu'il y a là, en Normandie en particulier, d'énormes efforts à faire. On n'est pas du tout sur une grande politique vélo. Mettons des places de stationnement dans les gares. À Lille, 500 places vélos, à Rouen l'ordre de grandeur est quelques dizaines ; à Lille, c'est quelques centaines, dix fois plus. À Bordeaux, les objectifs sont 20 % de déplacements vélo globalement, sur la totalité des déplacements. À Strasbourg, 20 %, à Lille, 20 %, nous, on en est à 2 % avec des objectifs à peine à 10 %.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Dominique BIED : J'ai fini.

Olivier GUÉRIN : Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : RFF peut-il apporter son expérience vélo et sur les lignes transversales ?

Philippe ADAM, Adjoint au chef de la mission LNPN — RFF : Ce que l'on peut dire par rapport au projet LNPN, c'est que nous avons le plus possible privilégié pour cette Ligne Nouvelle la desserte de gares de centre-ville qui est effectivement propice à un accès avec les modes doux, donc à pied, en vélo, en bus. Cela faisait partie des objectifs de départ, et je crois que c'est quelque chose que nous proposons au travers du projet. Donc, on tient compte du vélo.

Olivier GUÉRIN : Sur les liaisons vers Lille, Le Mans ?

Philippe ADAM : Effectivement, Monsieur BIED parlait d'une étoile centralisée sur Paris. Je dirais que sur le projet tel que nous l'avons conçu, justement nous avons essayé d'en sortir puisque nous proposons bien sûr des liaisons rapides vers l'Ile-de-France, c'est un élément majeur du projet, mais aussi la possibilité de faire un ensemble de relations transversales, Rouen-Caen en 45, 50 minutes, Rouen-Evreux, également, et puis la possibilité, une fois que l'on est sur la ligne, en partant de Rouen, de bifurquer au niveau de Mézidon, d'aller jusqu'au Mans où là des correspondances vers Rennes et Nantes sont tout à fait possibles. Dans la conception même du projet LNPN, je crois que l'on sort de cette centralité qui est celle d'aujourd'hui.

Olivier GUÉRIN : Merci. Madame BARBIER.

Sylvie BARBIER : Juste deux choses. D'une part, je le redis, je l'ai dit avant-hier à Caen, je l'ai dit à d'autres séances, je suis étonnée que l'on continue à faire comme si des schémas actuels étaient de mise pour quelque chose qui va être opérationnel au mieux dans 10 ou 12 ans, et pour des décennies, alors que l'on est dans une phase où les problèmes climatiques, les problèmes de disponibilité, de ressources clés, pas seulement l'énergie, mais de reconversion de l'agriculture – et je ne suis pas sûre qu'une agriculture énormément pétrolière puisse continuer à être fer de lance de l'activité de Rouen, je lui souhaite de diversifier, de ne pas trop bloquer là-dessus – il y a énormément de choses qui vont changer et qui risquent de changer à notre détriment si on ne les prend pas en compte. Et là, on fait comme si on essayait de prolonger ou d'accentuer des choses qui ne sont déjà plus vraiment d'actualité et qui risquent de nous mettre en difficulté. Quelque chose que tout le monde sait, pourtant c'est quasiment tabou : le parti pris de l'Allemagne d'il y a une dizaine d'années de mettre l'accent sur les économies d'énergies est un atout économique. Actuellement, les gens ne savent pas que nous consommons plus de fossiles par habitant, malgré le nucléaire, que les Allemands, et nous avons une facture énergétique au niveau du pays qui est en voie d'aggravation sévère alors que nous sommes de moins en moins à même de l'assurer. Ce n'est pas seulement une question de transport, c'est toute une activité économique qui est basée là-dessus et dont il faut penser le changement.

L'autre chose que je voudrais dire, puisque l'on parle de l'Allemagne : une partie des arguments de Monsieur SCHOCH, de Monsieur LAVILLE, pouvait parfaitement se passer de la Ligne Nouvelle. Tout le monde a dit dans les précédentes réunions que dans les années 70 on allait beaucoup plus vite, on avait une meilleure desserte, plus fréquente, plus régulière et que cela peut se faire à partir du réseau actuel à améliorer, bien entretenu, à condition de débloquer la partie Ile-de-France. Cela, effectivement, c'est la priorité, il faut vraiment mettre

les moyens, il ne faut pas mégoter et il faut bien interconnecter avec les autres projets autour de l'Ile-de-France, mais le reste, non seulement ne nécessite pas vraiment une Ligne Nouvelle, en tout cas, tel qu'elle nous est présentée à travers divers scénarios, elle nécessiterait une vraie pensée sur le redéploiement du ferroviaire, y compris en remettant en œuvre un certain nombre de lignes qui ont été fermées ou plus ou moins désaffectées, en pensant effectivement gares modernisées, etc., et surtout en appliquant un certain nombre des mesures que les Allemands utilisent pour faire cohabiter fret et trains rapides, des mesures techniques qui sont délaissées, dont on ne parle pas, et qui permettent de faire...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Sylvie BARBIER :... à la fois du train rapide et du fret. Ils ont augmenté leur part de fret alors que la nôtre, ferroviaire, descend, descend. J'ajoute, l'interconnexion avec le fluvial et le *feeding* est également à intégrer, mais on verra cela au Havre le 10 janvier.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Francis TOQUÉ, Adjoint au Sénateur-Maire de Conflans-Sainte-Honorine : Je m'exprime au nom d'une association d'élus de la Confluence Seine-Oise qui se sont récemment regroupés et qui ont produit un cahier d'acteur, le numéro 42, vous pourrez vous y référer. C'est la communauté d'agglomérations de Cergy-Pontoise, celle des Deux-Rives-de-Seine, la ville d'Achères, de Conflans-Sainte-Honorine, de Maurecourt et de Poissy. C'est un ensemble de 350 000 habitants et de 150 000 emplois sur un territoire qui est situé à l'articulation du Grand Paris et de l'Axe Seine.

Je voudrais, en quelques minutes, présenter en trois points les grands atouts économiques de ces territoires qui plaident en faveur de la création d'une gare de la LNPN sur ce territoire.

Premier grand atout : le grand projet du port Seine-Métropole à Achères et le développement de la filière logistique puissante.

Ce port – je ne serai pas démenti, je pense, de la tribune – c'est un projet d'infrastructure majeur, il doit devenir le grand port de Paris en complémentarité de Gennevilliers pour une mise en service en 2020 et sur une superficie de 420 hectares, avec une création *a minima* de 3 000 emplois nouveaux. Il est au débouché du canal Seine-Nord Europe qui doit voir le jour en 2017 et connecte l'Axe Seine aux ports d'Europe du Nord. Il est au cœur de l'identification de la confluence Seine-Oise comme l'un des dix pôles stratégiques du Grand Paris devant assurer le rayonnement de la métropole au niveau international. Le projet de développement du port est axé sur une croissance d'une filière logistique performante, donnant la priorité à la création de valeur ajoutée avec le soutien de solutions innovantes en matière de logistique du dernier kilomètre et de transformations des produits déchargés à Achères.

Deuxième point : les filières qui sont au fondement du dynamisme économique de la confluence Seine-Oise.

La question de la logistique du dernier kilomètre est directement en lien avec l'une des filières d'excellence de la confluence Seine-Oise, à savoir la mobilité qui doit évoluer vers l'éco-mobilité avec la forte présence de l'automobile et d'équipementiers sur le territoire, qui représentent 16 000 emplois, dont 8 000 pour PSA à Poissy. La seconde force spécialisation du territoire concerne les éco-industries qui sont dans un développement récent tourné vers l'écoconstruction, spécialement sur la Boucle de Chanteloup. Les autres filières de ce

territoire, c'est l'aérospatial-défense, les technologies numériques spécialisées dans la communication et l'intelligence embarquée, la santé et le cosmétique. Au total, le territoire de la confluence Seine-Oise est acteur dans pas moins de cinq pôles de compétitivité.

Troisième point : l'envergure du pôle de recherche et d'enseignement supérieur de la Confluence.

Le pôle de recherche et l'enseignement supérieur, le PRES de Cergy-Pontoise accueille plus de 25 000 habitants et 23 laboratoires de recherche. Un PRES Grand Ouest est en cours de formation avec l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines, et il y a des perspectives de partenariats et de relations avec les universités et la recherche de la Normandie, notamment dans le cadre du développement territorial du Grand Paris. Il a été proposé de créer une chaire industrielle sur les mobilités et la logistique entre l'ESEC et l'Université du Havre, en partenariat avec le pôle de compétitivité Novalog.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Francis TOQUÉ : Je conclus. Je tiens à souligner, comme on l'écrit dans notre cahier d'acteur, le rôle essentiel que le hub de la Confluence, à savoir la gare LNPN et les pôles d'échanges multimodaux avec les réseaux franciliens, joue sur une étoile ferroviaire qui comporte quatre branches qui desservent l'ensemble de l'Ile-de-France. Notre cahier d'acteur plaide pour la création d'une gare LNPN sur ce territoire.

Olivier GUÉRIN : Merci.

Pierre MÉNARD : Cette fois, c'est en qualité de citoyen normand que je voudrais intervenir.

Olivier GUÉRIN : Vous êtes citoyen, Monsieur.

Pierre MÉNARD : Un citoyen normand qui a vécu dans des tas d'endroits en Basse et Haute-Normandie, des villes, des petites villes, des grandes villes, la campagne, etc., et je regarde le titre et je vois : Ligne Nouvelle Paris-Normandie et développement économique. Je m'attendais naïvement à ce que l'on examine le développement économique de toute la Normandie, de Cherbourg au Tréport, de Bernay à Vire et à Alençon ; or, j'ai eu l'impression en fin de compte que l'on ne privilégiait que pratiquement un seul axe qui est celui de la Vallée de la Seine, et encore, qu'on ne privilégiait finalement que deux villes, et encore, et que l'on ne privilégiait en fait que le transport de certaines catégories de personnes – on n'a pas arrêté de parler de transporter des cadres qui devaient travailler avec le WiFi, etc., dans les trains, et que l'on ne privilégiait que certains types d'entreprises que l'on nous a présentés tout à l'heure. J'ai donc l'impression que l'on dévoie complètement le sujet et que l'on ferait mieux d'intituler effectivement la ligne ferroviaire Paris-Le Havre et comment associer Le Havre et Paris en laissant tomber tout ce qui est à côté.

Jean-Paul RIVIERE : Il me semble que l'on pourrait avoir trois consensus, et c'est toujours important de les voir parce que cela permet de ne pas trop s'opposer.

Le premier consensus : 10 milliards, c'est beaucoup, et l'on sait tous que les projets qui démarrent à 10 milliards dans les systèmes publics souvent se terminent à 20, et donc, on peut parler de cela aussi, et comme cela s'oppose, on n'en parle pas et il me semble que c'est un premier consensus.

Le deuxième consensus, qui a été un peu développé par Madame, c'est que factuellement, quand on regarde sur Google ou sur tout autre système d'information géographique, il y a des voies ferrées qui partent de Rouen, mais par définition du Havre, de Mézidon, de Cherbourg, qui passent à Mantes, qui passent à La Défense – je ne dis pas qu'il y a toujours des aiguillages, mais je pense qu'il y en a – et qui vont de La Défense jusqu'à Roissy. Donc là, on a un consensus là-dessus : il y a de l'existant et on ne peut pas, à mon avis, parler d'un projet qui coûtera peut-être 20 milliards sans penser qu'il va fractionner et sans avoir un regard sur l'existant, et aussi un regard très factuel sur le fait que quand on prend Paris-Rouen on a perdu 15 minutes et 15 minutes, ce n'est pas le Mantois. C'est évident, je pense qu'il y a des gens qui ont déjà fait des études là-dessus.

Le troisième consensus, c'est ce qui nous occupe ce soir : c'est un fantastique développement économique d'améliorer les relations entre Paris et La Défense, et l'ouest de Paris, puisque les villes – la terre tourne dans un sens, les villes se développent toujours par l'ouest quand elles sont dans nos latitudes – et on a un potentiel de création d'emplois. Je sais que c'est un facteur 9 pour Rouen et par rapport aux autres, c'est incontestable, mais on a aussi une potentialité de créer des dizaines de milliers d'emplois en améliorant les communications, ces communications améliorant juste l'accompagnement de l'histoire. C'est-à-dire que La Défense s'est faite avec le RER A, mais en accompagnement de la croissance économique des services de bureaux, etc. Il y a incontestablement aussi un consensus à dire que l'on a une fantastique opportunité de création d'emplois avec ces évolutions.

Merci.

Olivier GUÉRIN : Madame la Sénatrice.

Catherine MORIN-DESAILLY, Sénatrice de la Seine-Maritime et Conseillère régionale Haute-Normandie : Quelques mots rapides parce que le temps passe et beaucoup de choses ont été dites.

Pour rebondir sur ce qu'a dit notre directeur régional du tourisme : il a souligné que l'on ne comptait pas les touristes qui ne venaient pas. Cela renvoie à ce qu'a dit un professeur du CNAM et de Sciences politiques qui est venu à Rouen Business School la semaine dernière, un spécialiste des collectivités et du développement économique, qui soulignait que dans notre région il y avait un fort manque à gagner dans ce domaine. En effet, je crois que les atouts, nous les avons. Les transports, c'est une condition non pas suffisante – je m'adresse à notre universitaire qui a fait l'étude –, mais c'est une condition absolument nécessaire. Et comme l'a souligné mon collègue Jean-Baptiste GASTINNE tout à l'heure, le déficit lié au tourisme dans notre région est partiellement dû à un manque à gagner en matière notamment de ces séjours courts.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire qu'il faut veiller à l'interconnexion, au TGV européen qui passe au sud de Paris ; il faut veiller à la connexion aux aéroports internationaux que sont Orly, Roissy. Cela m'amène à dire – et c'est une remarque qui est valable pour l'ensemble des secteurs que l'on a évoqués ce soir en matière de développement économique, pas seulement le tourisme, mais bien sûr les entreprises, l'activité portuaire, la recherche – que cette Ligne Nouvelle, cette opportunité qui nous est donnée, qui est formidable, il faut la concevoir absolument dans son ensemble. D'aucuns auraient peut-être la tentation de se dire que l'on va sectoriser le projet, que l'on va s'occuper d'abord du nœud Mantois. Mon message ce soir, c'est la conviction qu'il faut absolument d'ores et déjà penser

le projet globalement avec tous ses raccordements : son raccordement jusqu'à la façade maritime, parce que ne l'oublions pas – je crois que c'est une journaliste qui l'a dit tout à l'heure – l'enjeu est bien aussi de connecter Paris à sa façade maritime, d'être la porte ouest de l'Europe, comme en tout cas nous le dicte l'histoire de cette région. Rappelons les grandes découvertes, rappelons les grands voyages et le potentiel de cette région de par son passé. Elle n'a pas perdu ce potentiel, seulement il faut nous doter des infrastructures non pas suffisantes, mais nécessaires à son développement.

C'était le message que je voulais faire passer ce soir, et quelqu'un a parlé du mot d'audace. Ayons collectivement cette audace de saisir ce projet. Vous savez, nous sommes dans une concurrence des territoires, il y a bien d'autres projets aussi en France, de lignes nouvelles et je crois qu'il faut se tenir prêt pour pouvoir saisir aussi notre chance au bout.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci.

Guillaume BLAVETTE : C'est très intéressant d'entendre parler de notre façade maritime. Le collectif Stop-EPR ni à Penly ni ailleurs est très sensible au littoral de la région. Vous parliez de littoral, Madame la Sénatrice, mais mon métier d'historien m'amène à me souvenir que Guillaume Le Conquérant pour conquérir l'Angleterre est parti de Saint-Valéry-sur-Somme, donc réduire...

Olivier GUÉRIN : Peut-on revenir sur la Ligne Nouvelle ?

Guillaume BLAVETTE : Réduire le littoral normand au seul port du Havre est extrêmement abusif. Réduire les besoins de mobilité dans notre région au seul Axe Seine est abusif. Et moi, depuis le début de cette soirée, je pense à mon fils qui joue à Cincity. Vous connaissez peut-être ce petit jeu que l'on peut télécharger sur nos ordinateurs, et pour s'amuser on gomme une forêt, on pose une voie de chemin de fer, on étend une ville, mais c'est sur un espace totalement abstrait que mon fils joue. Or, ici, il est question d'espaces réels, de lieux de vie, de lieux d'histoire et de culture.

Ce qui m'interpelle dans tous vos projets sur le développement économique, c'est tous ces espaces économiques de notre région qui sont ignorés. Je parlais avec mes voisins de la Vallée de la Bresle, pôle d'excellence technologique avec des verriers experts depuis des centaines de milliers d'années. Quelle place ont-ils dans votre schéma ? Je pensais aussi au Vimeu, région experte aux confins de la Somme et de la Normandie. Comment sont considérées les entreprises du Vimeu par votre schéma ? Et enfin, j'entendais ce monsieur de l'école supérieure de commerce, déplorant qu'il n'y ait pas assez de lycéens en Haute-Normandie, et qu'il était obligé d'aller en chercher dans d'autres régions. Je l'inviterais à faire la même chose que Monsieur FABIUS il y a dix jours. Monsieur FABIUS est venu dans mon lycée, le Lycée Maurois d'Elbeuf, pour faire un cours. Oui, il y a des gens qui prennent en charge l'éducation des jeunes, et quand Monsieur FABIUS vient dans un lycée classé zone sensible, lycée qui est associé à Sciences Po Paris, pour faire monter des petits d'Elbeuf, rue Saint-Guillaume à Paris, cela pour moi, c'est un acte pédagogique fort et un acte citoyen fort. Les étudiants sont dans la région, ils sont au Havre, ils sont à Elbeuf, ils sont à Saint-Étienne-du-Rouvray. En revanche, le problème est : comment vos étudiants de Saint-Étienne-du-Rouvray font pour aller à Rouen Business School ? Là, on a un besoin réel, et ce n'est pas ces milliards d'euros dépensés qui résoudront le problème des Normands et des Normandes, et

qui inviteront la jeunesse à rester ici. Il suffit de voir les effectifs des classes prépa de Corneille. Ils partent tous dans les écoles d'ingénieurs parisiennes. Nous le déplorons. Il faut des écoles d'ingénieurs ici à Rouen...

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez conclure, s'il vous plait ?

Guillaume BLAVETTE : ... pour les jeunes de Normandie, avec un réseau de transport pour les Normands et les Normandes.

Merci.

Olivier GUÉRIN : On arrive à la fin de la réunion. Je crois qu'il n'y a plus d'intervention. Madame la Présidente, Monsieur vous souhaitez intervenir ces dernières indications ? Non ? Monsieur le Commissaire général ?

Antoine RUFENACHT : Je constate qu'il y a une grande mobilisation du monde économique pour insister sur l'urgence de réaliser ce projet. Encore une fois, c'est une grande chance pour le Grand Paris et notamment pour Confluence, puisque c'est nos terres, on pense en effet à vous, mais c'est une chance historique pour la Normandie et il faut que sur ce dossier nous travaillions, comme je l'ai dit en différentes circonstances, en meute, c'est-à-dire comme le font les Bretons lorsqu'ils défendent un dossier, en oubliant nos rivalités, en oubliant nos divergences, en oubliant nos conflits l'espace d'un moment, pour faire en sorte que nous puissions, ensemble, porter ce dossier. Et insister bien évidemment, et la journaliste qui s'est exprimée tout à l'heure l'a dit avec beaucoup de forces, sur le côté exceptionnel de ce dossier, en raison de la puissance de feu de nos grands ports maritimes, qui fait que c'est à la fois une chance pour ces grands ports et ces métropoles normandes, mais que c'est une chance aussi pour le pays. C'est véritablement une chance historique pour la France, et je pense qu'il faut que nous nous mobilisions tous pour le faire aboutir dans les meilleurs délais.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Commissaire général. Je rappelle que la Commission elle-même ne fait pas partie de la meute, elle est encore une fois indépendante. Je vous remercie de cette soirée.

Prochaine réunion à Caen le 5 janvier sur la desserte et au Havre le 10 janvier.

Merci.

(Fin à 22 h 10).