

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

Réunion thématique

« TRANSPORT DE MARCHANDISES »

Le Havre, le 10 janvier 2012

Commission particulière du débat public

- Olivier GUÉRIN, Président
- Jean-Philippe BLOCH
- Gérard MERLETTE
- Marie-Françoise CORNIETI.

Maîtrise d'ouvrage

- M. François TAINURIER, Directeur du Développement - RFF
- M. Yann JACOB, Chargé de Mission Développement - RFF.

Intervenants :

- M. Gilbert MEYER, CATRAM Consultants
- M. Laurent CASTAING, Directeur du Grand port maritime du Havre
- M. Philippe DEISS, Directeur du Grand port maritime de Rouen
- M. Pascal SAINSON, Président d'Europorte
- Mme Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement
- M. Jean-Michel SÉVIN, Directeur des Ports normands associés

La séance est ouverte à 19h05 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 :

Bonsoir, je vous invite à vous asseoir. La salle est presque pleine ; vous savez que l'on peut suivre ce débat dans deux autres salles et que le débat est aussi diffusé en direct sur Internet. D'ici, des deux autres salles installées dans ce bâtiment, et depuis Internet, vous pouvez poser des questions.

Nous revenons donc au Havre après la première réunion que nous avons tenue le 13 octobre, qui était une réunion généraliste, si je puis dire, qualifiée de « locale », sur la ligne nouvelle elle-même et sur ses fonctionnalités pour les usagers, puisque c'est une ligne usagers.

Cette ligne a d'autres effets induits, notamment sur le fret. Donc, la discussion ce soir portera sur ces problèmes de fret ; elle est réservée à cette question. S'il y a des interventions

particulières concernant d'autres domaines qui intéressent les Havrais, elles pourront être faites en fin de réunion si celle-ci ne se poursuit pas trop tard, et bien sûr le site Internet est un site actif du débat.

La réunion de ce soir est animée par Jean-Philippe BLOCH, à qui je vais laisser la parole.

Nous avons organisé deux tables rondes. Jean-Philippe BLOCH va présenter plus en détails cette réunion. J'ajoute qu'elle est donc diffusée sur Internet, mais les personnes qui ne souhaiteraient pas que leur image passe sur Internet sont priées de dire aux hôtessees qu'on ne les filme pas.

Merci.

Jean-Philippe BLOCH, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :
Bonjour Mesdames, Messieurs ; permettez-moi tout d'abord, au nom de la Commission, de vous présenter tous nos vœux en ce début d'année.

Je vais vous indiquer comment se présente cette réunion.

LA PRÉSENTATION DU DÉBAT

Cette réunion comprendra deux grandes tables rondes :

- La présentation du contexte, des besoins des ports du Havre et de Rouen, et des réponses proposées par RFF, qui regroupera :
 - M. Gilbert MEYER, CATRAM Consultants ;
 - M. Laurent CASTAING, Directeur du Grand port maritime du Havre ;
 - M. Philippe DEISS, Directeur du Grand port maritime de Rouen ;
 - M. François TAINURIER, Directeur du Développement à RFF ;
 - M. Yann JACOB, Chargé de Mission Développement à RFF.
- Une deuxième table ronde, qui comprendra :
 - M. Pascal SAINSON, Président d'Europorte ;
 - Mme Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement ;
 - M. Jean-Michel SÉVIN, Directeur des Ports normands associés.

Auparavant, je vais vous rappeler quelques éléments simples concernant le débat public.

La Commission Particulière du Débat Public est indépendante et neutre ; le débat auquel vous participez permet de s'informer, de poser des questions et de s'exprimer.

Ce débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses grandes caractéristiques.

Il repose sur trois principes : la transparence, l'équivalence et l'argumentation.

A l'issue de ce débat, qui se terminera le 30 janvier par la réunion finale à Caen, la Commission Particulière du Débat Public et la Commission Nationale du Débat Public publieront un compte rendu et un bilan, à la suite desquels le Maître d'ouvrage rendra publique sa décision.

Nous avons eu un certain nombre de réunions locales, qui sont allées de Caen à Val-de-Reuil et qui ont regroupé plus de 4.000 participants.

Nous avons commencé les réunions thématiques :

- Aménagement du territoire, à Caen ;
- Développement économique, à Rouen ;
- Trafic et desserte, au début de la semaine, à Caen ;
- Transport de marchandises, aujourd'hui.

Elles seront suivies par :

- Agriculture et environnement, le 12 janvier, à Évreux ;
- Financement et rentabilité, le 17 janvier, à Paris ;
- Expertises complémentaires, le 23 janvier, à Rouen ;
- Et la réunion de clôture, le 30 janvier, à Caen.

Ces réunions sont en direct sur Internet, donc nos amis internautes peuvent suivre la réunion et poser leurs questions en direct.

Le site Internet de la Commission a d'ailleurs eu un grand succès puisqu'il y a eu plus de 68.000 visites sur le site à ce jour, avec presque 500 avis, et plus de 500 questions posées dont 450 ont reçu une réponse. Le délai moyen de réponse est de 18 jours.

Depuis le début il y a eu des cahiers d'acteurs, c'est fini depuis le 3 janvier ; 90 sont acquis, vous avez pu en voir 80 sur les tables tout à l'heure et une dizaine de cahiers d'acteurs ont été déposés dans les temps mais ne sont pas encore imprimés.

Vous pouvez prendre position, poser des questions, et faire parvenir des contributions écrites, jusqu'au 3 février 2012.

Le Journal du Débat n° 2 est paru, vous y trouverez les premiers échanges apportés lors des réunions locales, la présentation détaillée des réunions thématiques à venir, et le calendrier des dernières réunions.

PREMIERE TABLE RONDE

Nous allons donc commencer notre première table ronde par Monsieur Gilbert MEYER, CATRAM Consultants, avec les trois questions suivantes :

- ✓ Quel est le domaine de pertinence des différents types de transport : fluvial, ferré, et routier ?
- ✓ Comment se caractérisent les ports normands par rapport aux ports d'Europe du Nord ?
- ✓ Quelles sont les évolutions du contexte européen à prendre en compte ?

Je vais donc laisser la parole à Monsieur Gilbert MEYER.

M. Gilbert MEYER, CATRAM Consultants : Merci.

Premier élément de contexte : le domaine de pertinence des différents modes de transport.

Le transport routier

Tout d'abord, il faut parler du transport routier, qui a comme atouts :

- Une grande flexibilité, notamment une bonne résistance aux déséquilibres de sens qu'il peut palier par des triangulaires ;
- Une grande disponibilité, une adaptabilité, la concurrence, un esprit commercial des acteurs ;
- Une grande rapidité, une grande fiabilité également, donc c'est le mode privilégié par tous les flux qui sont pris dans des systèmes dits de « juste à temps » ;
- Les matériels du transport routier et les camions sont de plus en plus perfectionnés, le progrès est assez rapide en la matière ;
- Enfin, le transport routier a grandement bénéficié du développement du réseau autoroutier en France en Europe.

Les handicaps du transport routier sont les suivants :

- D'une part, il est plutôt onéreux, compte tenu d'une faible massification lorsqu'il s'agit de parcourir de longues distances ;
- D'autre part, du point de vue sociétal, il y a des émissions de pollution et de CO₂ ; des coûts externes comportant la congestion, les accidents, et un entretien routier important.

Donc, le transport routier doit être privilégié pour les trajets de courte et moyenne distance, ou encore des flux ponctuels, déséquilibrés, ou lorsque les contraintes logistiques sont élevées.

Le transport fluvial

Le transport fluvial a comme avantages :

- D'abord, un très faible coût en tonne-kilomètre puisque la massification est très importante, mais ce type de transport est fortement impacté d'une part par les ruptures de charges, les manutentions, et d'autre part par les pré/post-acheminements routiers qui sont presque toujours indispensables ;
- Il est très fiable ;
- Il est pertinent sur des distances moyennes ou longues, à condition que le réseau le permette ;
- Son empreinte environnementale est limitée.

Ses handicaps sont que :

- Le réseau à grand gabarit sur lequel le transport fluvial exprime le mieux ses capacités est encore très limité en France ;
- Ce sont des bassins isolés les uns des autres.

Par contre, le réseau à petit gabarit (encore dit « Freycinet ») est étendu mais malheureusement, il engendre des transports très lents et relativement peu massifiés, donc il est peu compétitif.

La pertinence du transport fluvial porte sur des lots importants, des flux massifs, à moyenne et longue distance, des flux réguliers, si possible équilibrés, avec naturellement des origines et destinations compatibles avec le réseau, principalement à grand gabarit.

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est assez comparable au transport fluvial en termes de massification.

Il a des avantages du même type, notamment des coûts à la tonne-kilomètre plutôt bas, mais une compétitivité relativement réduite par des coûts de production du service de transport ferroviaire élevés, qui pourraient être améliorés si la productivité pouvait être améliorée, notamment par des trains longs.

En France, pour l'instant, la SNCF estime que les trains-blocs ne peuvent être compétitifs que sur des distances de l'ordre de 500 km. Ce n'est pas ce que l'on voit ailleurs en Europe, où l'on arrive à faire des trains sur des distances plus courtes.

La fiabilité a été le talon d'Achille du transport ferroviaire lors des dernières années, ne satisfaisant guère les industriels. Le fer a donc perdu des parts de marché.

Il est pertinent, comme le fluvial, sur des flux massifs, réguliers, plutôt à longue distance et si possible entre des points embranchés.

Le transport maritime à courte distance

Là, les atouts sont :

- Le fait de disposer d'infrastructures gratuites, pour l'essentiel (certes, il y a les ports) ;
- Un très faible coût de revient à la tonne-kilomètre ;
- Une faible empreinte environnementale, surtout pour le transport maritime à courte distance de conteneurs (des lots).

Les handicaps sont que :

- Les origines/destinations doivent être relativement proches des côtes ;
- Il est en général nécessaire, pour que le transport maritime soit pertinent, que la distance maritime soit sensiblement plus courte que la distance routière ; cela peut être le cas par exemple entre Nantes et le nord-ouest de la Péninsule Ibérique (on voit que la distance est plus courte sur l'hypoténuse que sur la somme des deux côtés du triangle) ;

- Le transport maritime à courte distance est également pénalisé par les ruptures de charges et les pré/post-acheminements éventuels, qui sont longs ;
- Enfin, il faut le réserver au transport à longue distance.

Le deuxième point du contexte que l'on m'a demandé de vous exposer est une comparaison des ports européens pour les trafics conteneurisés, en termes de partage modal entre le routier, le ferroviaire et le fluvial.

Nous ferons les commentaires ensuite, mais on voit tout de suite sur le graphique que vous avez à l'écran que les ports français s'illustrent assez mal dans ce domaine.

A Marseille comme au Havre, le transport routier est très fortement dominant, avec plus de 80% du trafic conteneurisé, ce qui n'est pas le cas dans d'autres ports européens : par exemple, Anvers et Rotterdam qui privilégient davantage le transport fluvial, avec une faible part de transport ferroviaire, ou le port de Hambourg et surtout le port de Bremerhaven qui privilégient très fortement le transport ferroviaire, avec 60% pour Bremerhaven.

Nous avons le même type de figure pour le partage modal tous produits, c'est-à-dire pas seulement les conteneurs, mais aussi le vrac solide et liquide.

C'est un peu la même chose : Marseille et Le Havre s'illustrent, si je puis dire, par une part modale de la route extrêmement élevée ; par contre, Dunkerque a 55% de transport ferroviaire. Rotterdam a 60% de transport fluvial et Anvers, plus de 40%. Caen est à 60% de transport routier. En revanche, le port de Zeebrugge est largement routier, pour les pré/post-acheminements.

Le commentaire qui s'impose sur ces chiffres est d'abord que les ports sont inégaux face à la desserte fluviale : certains en ont, d'autres n'en ont pas. On ne peut pas comparer la desserte fluviale de Marseille et celle du Havre à celle dont bénéficient les ports de Rotterdam et d'Anvers, puisque le Rhin est une artère fluviale extrêmement importante, qui traverse les zones les plus industrialisées de l'Europe, sur près de 800 km.

Les ports allemands, Bremerhaven surtout, et Hambourg dans une moindre mesure, ont un peu compensé le manque de desserte fluviale par une part du ferroviaire très importante.

Les ports français, à l'exception de Dunkerque qui affiche un usage du ferroviaire très important, ont de grands progrès à faire dans ce domaine de la part des modes massifiés.

La dernière partie de mon intervention concerne deux éléments parmi d'autres, mais sans doute importants, du futur de l'utilisation des modes massifiés.

- ✓ La question des corridors de fret européens.

L'initiative a été du côté des ports du Benelux, principalement Anvers et Rotterdam, qui ont souhaité que la desserte ferroviaire de fret de leurs ports se trouve améliorée dans un certain nombre de directions stratégiques, par une interopérabilité : il s'agit de corridors internationaux sur lesquels une même locomotive, un même conducteur, peut éventuellement faire le parcours de bout en bout, sans avoir besoin de ruptures de charge ou de changements de matériel.

Ce sont des corridors stratégiques, où la fiabilité du service ferroviaire peut être grandement améliorée et où les ports français ont été jusqu'à présent ignorés. Mais, il y a un enjeu stratégique pour les ports du Havre et de Dunkerque à trouver à se raccorder à certains de ces corridors.

- ✓ La liaison Seine-Escaut.

C'est pratiquement un programme lancé, qui devrait aboutir vers 2016, qui va relier le réseau fluvial du nord à la Seine, et qui aura certainement un impact important. Il favorisera le développement du transport fluvial, mais aussi mettra Paris à équidistance entre Anvers et le port du Havre.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Nous continuons, avec les questions suivantes :

- ✓ Quelles sont les raisons du déclin du transport ferroviaire depuis les ports normands ?
- ✓ Quels vont être les besoins ? Pour quelles destinations ? Quels sont les points de blocage à lever ?

C'est Monsieur Laurent CASTAING, Directeur du Grand port maritime du Havre, qui va répondre à ces questions.

Laurent CASTAING, Directeur du Grand port maritime du Havre : Bonsoir, avant de répondre à vos questions, je profite du fait d'être à la tribune pour parler d'un fret un peu spécial : les voyageurs.

Des voyageurs m'intéressent particulièrement : les armateurs et les faiseurs en matière de fret. Ces gens-là, aujourd'hui, ne viennent pas beaucoup au Havre. Les personnes ne viennent pas beaucoup au Havre, les décideurs ne viennent pas beaucoup au Havre, parce que c'est compliqué d'y venir.

Quand ils sont internationaux, quand ils sont chinois, japonais, coréens, taïwanais, ils préfèrent s'installer à Londres (où les capacités portuaires sont relativement modestes, même si l'histoire fait que Londres est un grand port), Rotterdam, ou Hambourg. Ils ne viennent pas au Havre.

Quand on va les voir, après un parcours du combattant, ils nous disent « on viendrait bien vous voir au Havre, mais c'est compliqué ». Certains nous disent même « Le Havre est un port qui nous intéresserait parce qu'il est souvent premier port d'entrée, dernier port de sortie, et cela nous intéresserait de voir nos navires, nos bateaux, régler un certain nombre de questions à partir du dernier port ou du premier port, mais nous ne le ferons pas tant qu'il sera aussi difficile d'aller prendre l'avion à Roissy ».

Je voulais vous faire part de ce témoignage qui est très important pour notre développement, en tant que port, car ces décideurs ont toujours tendance à favoriser un peu plus Le Havre dans leurs choix stratégiques quand ils sont au Havre, que quand ils sont à Rotterdam ou à Hambourg. C'est simple, mais cela peut rapporter beaucoup.

Je voudrais faire une autre remarque, qui concerne la présentation précédente, sur les questions de distance de pertinence du ferroviaire. Le chiffre qui a été donné de 500 km n'est pas en ligne – mais cela a été souligné – avec ce que pratiquent les ports du nord.

Les ports du nord ont des choses tout à fait pertinentes aujourd'hui, en dessous de 300 km, et ils réussissent très bien.

Le port de Rotterdam s'est insurgé contre un papier blanc européen, récemment, dans la presse, qui reprenait l'idée que la pertinence du ferroviaire pour le container était de l'ordre de 400 km, et le port de Rotterdam a écrit « pour nous, avant peu, la pertinence sera de 200 km ».

Je tiens à signaler que pertinent ou pas, on fait déjà 25.000 EVP vers Paris, de 150 km, au port du Havre aujourd'hui, donc il doit bien y avoir une forme de pertinence.

Voilà quelques points, en réaction par rapport à la présentation précédente, et pour rappeler que parler du fret, c'est aussi parler du transport des passagers qui décident pour le fret.

Je vais vous parler du fleuve, avant de revenir sur le ferroviaire.

D'abord, quand on met les ports de Paris, de Rouen et du Havre, on finit par être un très gros complexe portuaire, qui compte en Europe.

Le problème de la massification, qu'elle soit ferroviaire ou fluviale, est un problème majeur pour les grands donneurs d'ordre internationaux. A chaque fois que l'on va les voir, une des questions qu'ils posent immédiatement est « qu'avez-vous comme liaisons massifiées, qu'elles soient fluviales ou ferroviaires, à partir de votre port ? ». C'est une des premières questions qui nous sont posées par les armateurs ou les chargeurs, quand on est à l'autre bout du monde.

Certains vont croire qu'ils se sont tournés résolument vers l'écologie, c'est peut-être vrai (je me retourne vers nos amis et débatteurs environnementaux) mais il y a une raison plus profonde, tout simplement économique : ces gens, avec leurs données, ailleurs à l'autre bout du monde, ont compris, savent, qu'ils ont besoin de massification s'ils veulent atteindre les territoires loin des ports. Pour eux, c'est une exigence pour venir dans un port.

Quand on leur dit de venir au port du Havre, ils nous disent « qu'avez-vous comme liaisons ferroviaires, qu'avez-vous comme liaisons fluviales ? ».

Le fluvial ne se porte pas mal, au Havre c'est une cinquantaine de liaisons par semaine, aujourd'hui. Vos chiffres devaient dater un peu : c'est aujourd'hui 8% de la part conteneurs.

Le fluvial représente actuellement 20% des conteneurs qui arrivent sur la région parisienne, ce n'est pas si mal. Le fluvial est un trafic massifié qui ne cesse d'augmenter en parts, dans notre port.

Je parle du fluvial, alors que l'on me demande de parler du ferroviaire, simplement pour dire qu'il y a bien une demande de massification, et quand il y a des solutions de massification les opérateurs vont vers elles ; par exemple, le fluvial.

Le deuxième point est : comment voit-on l'avenir sur le ferroviaire ?

Vous avez ici une vision à 2025. Aujourd'hui, au Havre, il y a 40 trains en comptant les deux sens, aller-retour, par jour. Nous en voyons pour l'avenir, à 2025, 75-80 ; ce compte a été fait avec RFF donc ce n'est pas un compte uniquement ports. Parmi ces 75-80, il y a une trentaine ou une quarantaine de trains de transports combinés.

Autrement dit on voit, de manière assez saine, un doublement qui vient de l'effet de volumes plus importants dans le port du Havre, mais aussi d'un report vers les systèmes massifiés.

Le deuxième point, que vous voyez ici, c'est que ces trains sont destinés à toute la France et quand on regarde la géographie ferroviaire d'une manière un petit peu plus détaillée, on voit que la plupart de ces trains sont obligés de passer par l'Ile-de-France. On peut le regretter parce que cela ne simplifie pas le problème, mais il n'y a pas de solution de contournement loin de Paris en vue, qui soit pertinente. C'est regrettable, mais les opérateurs ferroviaires paient le courant ou le gas-oil de traction, et si l'on fait des centaines de kilomètres en plus, ils auront à le payer ; ils ont aussi à payer à RFF le passage sur les voies. Il est donc assez naturel que pour la plupart des destinations ils demandent de passer par l'Ile-de-France.

Les chiffres que vous voyez concernent Le Havre, plus Rouen. Vous allez voir que dans cette problématique – je pense que Philippe DEISS reprendra un certain nombre des thèmes ensuite – il faut bien regarder les problèmes et les solutions en regardant Rouen et Le Havre.

Quels problèmes avons-nous aujourd'hui ?

D'abord, nous avons des problèmes tout de suite. Si la part du fluvial croît et la part du ferroviaire ne croît pas, c'est parce que nous faisons face à ces problèmes.

Nous avons de plus en plus de mal à faire passer nos trains.

Les trains de combinés vont à assez longue distance et ont des impératifs horaires : ils doivent rentrer dans des terminaux, être chargés et déchargés, et on ne peut pas se contenter de trains qui arrivent avec plusieurs heures de retard : cela crée un vrai problème pour les opérateurs, avec des conséquences économiques non négligeables.

Or, les lignes entre Le Havre, Rouen et Paris, sont de plus en plus utilisées. Autrefois, on arrivait à passer dans les heures creuses, mais elles sont elles-mêmes de plus en plus utilisées donc nos trains de fret sont de plus en plus rejetés la nuit. Vous me direz que le fret ne dort pas la nuit et peut bien passer la nuit ; toutefois, je le répète, les trains doivent être chargés et déchargés aux deux bouts, et il faut des opérateurs aux deux bouts.

Le problème que nous avons aujourd'hui est qu'il faut entretenir les voies. Il y a certes une grande campagne de travaux à faire maintenant sur la ligne Paris-Rouen-Le Havre, qui va nous gêner car elle va arrêter les circulations la nuit ; mais il ne faut pas croire non plus que demain, quand ces gros travaux auront été faits, il n'y aura pas de travaux à faire sur les voies. Il y aura des travaux à faire, donc il y aura des arrêts de circulation la nuit, à l'avenir.

Notre vision sur le fret est que c'est très difficile aujourd'hui et cela va devenir de plus en plus difficile. Très rapidement, à cause des travaux, on va avoir du mal à passer la nuit, et de toute façon l'augmentation des trafics, plus le nécessaire entretien régulier des voies – qui n'a peut-être pas été fait suffisamment ces dernières années, d'où la campagne de travaux – feront que les passages de nos trains seront de plus en plus difficiles.

A quelles solutions pense-t-on immédiatement ?

On a demandé que la ligne Gisors-Serqueux soit remise en service et modernisée, pour accueillir nos trains.

Il est intéressant de voir sur cette carte que c'est en effet une solution, cela règle les problèmes pour Le Havre, mais vous voyez immédiatement que cela ne les règle pas pour Rouen, car si Rouen doit aller rejoindre cette ligne, c'est un grand détour. Qui plus est, les rampes entre Rouen et Buchy sont importantes donc on ne peut pas faire passer n'importe quel train, il faut avoir des locomotives puissantes.

La solution immédiate que nous réclamons pour traiter le problème du Havre n'est pas une solution pour Rouen.

Deuxièmement, Philippe DEISS, Directeur du port de Rouen – là aussi, je le laisserai s'exprimer – doit lui aussi faire passer ces trains entre Rouen et Paris et comme il n'y a pas beaucoup de place pour tous nos trains, il est assez content finalement si l'on nous trouve une solution pour pousser des trains du Havre sur un autre itinéraire.

On a donc là une conjonction d'intérêts entre les deux ports pour trouver une solution.

Maintenant, cette solution n'est pas forcément excellente, elle ne résout pas tout, parce qu'ici on vient se reconnecter à la ligne avant d'atteindre la Grande Ceinture. Autrement dit, on retombe dans les difficultés qu'a la ligne Le Havre-Rouen-Paris, juste au dernier bout.

Ce n'est pas insoluble : quelques travaux... Nous réclamons un passage par au-dessus, mais ce n'est pas une solution miracle et il faut la compléter avec une solution en région parisienne sur des points tout à fait précis, pour que les choses puissent convenir.

Nous en arrivons à la LNPN et l'intérêt de la LNPN.

Premier souci : on va réussir à survivre dans les années qui viennent si l'on ouvre Gisors-Serqueux, et il faut absolument le faire si l'on veut apporter le démarrage de croissance du trafic ferroviaire par containers, mais très rapidement cela ne suffira pas : Rouen va prendre une grande part des sillons qui vont rester, la croissance du trafic passagers entre Rouen et Paris va continuer, donc à un moment Rouen ne va plus passer, ou va vouloir passer sur Gisors-Serqueux, ce qui n'est pas une bonne solution. On va donc à nouveau se trouver devant une difficulté.

Donc, globalement, de toute façon, à horizon 2025-2030 on est à la recherche de sillons sur l'ensemble de la ligne.

Que faut-il faire ? Que réclame-t-on de manière très claire, aujourd'hui ?

Il faut d'abord traiter les points noirs :

- C'est d'abord Mantes ; ceux qui prennent le train entre Le Havre et Paris le savent, c'est à Mantes que cela coince habituellement, il s'agit donc pour nous de contourner entièrement Mantes, c'est un point absolument impératif ;
- L'accès vers la Grande Ceinture, illustré par la carte précédente ;
- Un nouveau franchissement de la Seine à Rouen, car à Rouen on va retomber dans les mêmes difficultés de croisements de trafics voyageurs et de trafics régionaux ; aujourd'hui il y a un pont, cela passe déjà difficilement et si l'on augmente le nombre de trains voyageurs à Rouen, on ne passera pas.

D'un point de vue fret, nous ne savons pas s'il faut faire le pont ici ou là, la gare ici ou là, mais à partir du moment où l'on a un projet qui va augmenter le nombre de voyageurs et de toute façon, même sans ce projet le nombre de voyageurs qui vont franchir ces lignes va augmenter, on va aujourd'hui vers une situation de blocage à Rouen ; il nous faut un deuxième franchissement de la Seine à Rouen.

- Ceci, pour garder un accès de la rive gauche de Rouen (Philippe DEISS l'expliquera), ce qui est impératif.

Faire une gare à Saint-Sever, c'est bien, mais il y a des trains qui doivent passer et il faut aussi régler ce problème-là.

Tout ceci pour dire que le nœud ferroviaire de Rouen est complexe, on peut l'étudier d'un point de vue voyageurs mais il ne faut absolument pas oublier la problématique fret à Rouen, et dans tous les sens, et sans oublier les rampes que peuvent franchir les trains de fret.

Un point important : on entend parler de phasage.

Le phasage serait une solution catastrophique pour le fret parce que le phasage de cette ligne nouvelle apportera un succès voyageurs, donc il va y avoir plus de trains voyageurs, et nous tous, vous tous, en tant que citoyens, n'allons pas nous contenter de trains qui iraient vite sur un morceau du trajet et qui après, continueraient à aller lentement. Donc, nous aurions une exigence de trains qui vont vite, fut-ce sur des lignes classiques, sur le reste du trajet, avec un phasage.

Autrement dit, on va voir des trains à 180 ou 200 km/h sur les tronçons actuels, même s'il y a un phasage. Alors, nous sommes sûrs de ne plus faire passer un train de fret. Si les sections actuelles sont parcourues par des trains de banlieue ou des TER et des trains à haute vitesse, il n'y a plus de place pour les trains de fret.

Donc, pour nous, du point de vue du fret, le phasage de la construction d'une ligne nouvelle serait une catastrophe ; c'est quelque chose dont nous devons tenir compte.

Nous devons encore travailler, notamment avec RFF, avoir une vision globale sur la ligne, car nous avons étudié les points noirs (ceux que j'ai énoncés), donc nous avons dit que cela ne passait pas ici ou là et qu'il fallait faire quelque chose, on a des solutions ; par contre, il faut que l'on réétudie cela avec RFF d'un point de vue global, sur l'ensemble de la ligne,

notamment pour se convaincre que le problème du phasage serait quasiment insoluble. Mais, encore faut-il que les études, les simulations, soient faites.

Voilà quelques points dont je voulais vous faire part, sur ce problème du fret pour le port du Havre.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Merci, Monsieur le Directeur. Nous allons demander maintenant au Directeur du port de Rouen de répondre aux mêmes questions :

- ✓ Quelles sont les raisons du déclin du transport ferroviaire depuis les ports normands ?
- ✓ Quels vont être les besoins ? Pour quelles destinations ? Quels sont les points de blocage à lever ?

Monsieur DEISS, vous avez la parole.

Philippe DEISS, Directeur du grand port maritime de Rouen : Merci beaucoup. Je vais revenir, en essayant de ne pas faire de redites par rapport au discours de Laurent CASTAING, sur le poids économique, non seulement des ports du Havre et de Rouen, mais plus globalement.

Lors d'un précédent débat public, une personne est intervenue pour dire « on n'a pas de visibilité sur ce qu'est l'économie portuaire ».

Le Havre, Rouen, Paris (prenons la synthèse des trois ports), c'est :

- 40.000 emplois directs, c'est le premier complexe portuaire français et un complexe de rang international, européen ;
- Près de 130 millions de tonnes traitées ;
- Plus d'un milliard d'euros d'investissements sur le programme pour les 4 à 5 ans qui viennent.

Sur le seul port de Rouen :

- Un hinterland (zone d'approvisionnement dans les deux sens, de et vers le port de Rouen) très large, supérieur à 22 millions d'habitants, bien sûr grâce à l'Ile-de-France ;
- 20.000 emplois directs et indirects – c'est un chiffre de l'INSEE donc ce ne sont pas des études contestables ;
- De la même façon, la valeur ajoutée : 1,6 million d'euros, est une analyse de la Banque de France, qui doit avoir 3 ou 4 ans mais reste d'actualité.

Dans ce complexe, il y a donc des poids lourds de l'économie et pas seulement des entités qui n'ont que le « business » en tête, mais qui sont au cœur même de l'approvisionnement.

D'une façon très schématique, si vous êtes venus ce soir, en bus, en train, en taxi ou en mobylette, c'est aussi grâce à ce qu'importent les ports, puisque tous les produits pétroliers passent par nos installations.

Le fret ferroviaire a beaucoup évolué, malheureusement à la baisse.

Rouen et Le Havre traitaient il y a très peu d'années, en 2008 : 6 millions et demi de tonnes ; nous en avons traité 5 millions et demi en 2010 (traité, c'est-à-dire en pré et post-acheminement ferroviaire).

Je prends le cas plus spécifique de Rouen, que je connais un peu mieux : nous étions à 6 millions de tonnes en pré et post-acheminement en 1999, et à 2,2 millions de tonnes en 2010.

Sur les seules céréales, dans les années 98-99, le fer représentait pratiquement 30% des pré-acheminements vers le port de Rouen ; nous sommes tombés en 2010-2011 à moins de 10%.

Au global, sur l'ensemble des trafics du port de Rouen, c'est moins de 5% qui sont approvisionnés par le fer, et 65% par le camion.

- Quelles sont les raisons de ce déclin ?
- Une raison majeure : le manque de sillons sur la ligne historique Le Havre-Rouen-Paris ; 80% de nos pré et post-acheminements ferroviaires (Laurent CASTAING le disait à l'instant) passent par l'Ile-de-France. Donc, Le Havre – Rouen - Paris est le vecteur essentiel des pré et post-acheminements ferroviaires de l'ensemble portuaire.

Il manque des sillons et à chaque fois que des besoins naissent en termes de ferroviaire voyageurs, cela se fait au détriment du ferroviaire fret, qui devient la cinquième roue du wagon.

- La deuxième grande difficulté – Laurent CASTAING l'illustre tout à l'heure – est la difficulté d'insertion sur la Grande Ceinture parisienne, notamment du fait des trafics voyageurs.

Entre la poule et l'œuf, qui a fait quoi ? Disons que vous avez aujourd'hui, du fait de cette diminution de l'offre de service, une dégradation globale de la qualité de l'offre de service ferroviaire, notamment :

- L'abandon de ce que l'on a appelé « le wagon isolé » : des wagons en faibles quantités que nous traitions (je reviens à quelques années) sur le sucre, le gaz, les lubrifiants, et qui sont devenus finalement non rentables, notamment pour l'opérateur historique.
- Le délaissement du réseau le plus fin, le réseau capillaire qui permet de desservir l'industrie, de desservir le producteur au pied de son usine, là où il produit, puisqu'à partir du moment où vous mettez de la marchandise sur des camions, ce n'est pas la peine de l'enlever pour la mettre sur du ferroviaire ; parfois cela va aussi vite de la laisser sur le camion et de faire de la longue distance en camion, et c'est là que commencent nos soucis de report modal.
- J'ai voulu vous citer un seul exemple, l'arrêt d'un chantier à Sotteville qui traitait 10.000 conteneurs ; on nous a dit que 10.000, ce n'était pas assez rentable, on a tout

arrêté. Nous avons 2.500 conteneurs qui partaient à Strasbourg de cette façon et qui, aujourd'hui, partent évidemment en camion.

Donc, l'offre de service d'un côté, la demande de service de l'autre :

- Certains marchés ont évolué, bien sûr : le charbon, la farine, etc.
- Ce qui a le plus évolué, c'est la forte compétitivité du mode routier.

Nous avons besoin du camion, bien évidemment, pour le parcours terminal ; là où cela nous pose des problèmes, collectivement, socialement, c'est quand on prend le camion pour faire de la très longue distance, qui serait faisable par du ferroviaire, du maritime ou du fluvial.

Cela étant, nos projections de trafics, à l'horizon 2020-2030, sont en forte croissance pour les ports de l'Axe Seine.

Jean-Michel SÉVIN interviendra pour les ports de Caen, Ouistreham et Cherbourg, qui ont eux aussi des perspectives de ce type-là.

A l'horizon 2020-2030, le besoin de sillons des deux ports – Laurent CASTAING le disait – est 70 à 75 trains par jour, c'est-à-dire pour le seul port de Rouen, 60% d'augmentation dans nos projections.

Les besoins se situent bien évidemment, une fois encore, sur l'axe historique Paris-Rouen-Le Havre pour tout ce qui passe par l'Ile-de-France, et notamment pour nous, tant qu'il n'y a pas d'itinéraire de substitution, pour toute la desserte de la Beauce.

Vous savez peut-être que le port de Rouen est le premier port européen exportateur de céréales, et nous avons un besoin impératif d'accès à la Beauce. Mais, nous avons également des besoins vers le nord et vers l'est, notamment pour des trafics métallurgiques, pour du ciment, pour des produits chimiques ; vers l'ouest pour des produits agricoles et des engrais (lorsque je dis « vers l'ouest », c'est notamment vers la Bretagne) ; et vers le sud, plus particulièrement pour le port du Havre, pour les conteneurs et les marchandises diverses.

Voilà donc à la fois les raisons du déclin, les besoins ; et finalement le besoin est celui d'une ligne nouvelle qui nous libérerait de la capacité fret sur la ligne historique Paris-Rouen-Le Havre.

Oui, les ports ont besoin de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, à la marge pour le transport des voyageurs et notamment de clients, mais principalement, à mon sens, pour augmenter les capacités de fret sur l'axe historique, pour retrouver cette capacité que nous avons grandement perdue sur l'axe Paris-Rouen-Le Havre.

Laurent CASTAING le disait, nous avons besoin que la modernisation de Serqueux-Gisors se fasse, parce que tous les trains qui passeront venant du Havre par Serqueux-Gisors, n'emprunteront pas cette ligne historique, qui sera d'autant plus libre pour le port de Rouen.

D'autres aménagements sont nécessaires, ils ont été évoqués précédemment, notamment le contournement de Mantes, et des travaux, notamment entre Conflans et Argenteuil, pour ce raccordement à la Grande Ceinture.

L'objectif est de passer plus de tonnes sur le ferroviaire, et donc enfin de stopper la croissance du camion ; à travers cela, d'aller élargir notre hinterland, c'est-à-dire de pouvoir aller chercher plus loin la marchandise à exporter, ou de l'acheminer plus loin lorsqu'elle est importée ; le raccordement également de cet axe historique aux différents corridors de fret.

Votre carte doit un tout petit peu dater, il y a d'autres corridors, notamment le corridor Irun-Paris-Metz, sur lequel nous souhaitons nous raccorder. Je crois que RFF y reviendra.

Ce besoin de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, on n'y reviendra jamais assez, est fondamental pour libérer cette capacité fret et pour de nouveau voir les trains de marchandises se développer sur nos destinations.

Nous devons également gérer au mieux les phases de réalisation. Comme l'a dit Laurent CASTAING, il est en effet hors de question pour nous – ce serait contre-productif – que la ligne nouvelle soit phasée. Pour autant, le chantier devra se dérouler et tout ne sera pas fait du jour au lendemain en un seul temps. Ces phases-là devront être gérées au mieux mais, j'insiste également, il serait totalement préjudiciable qu'une réalisation telle que celle-ci soit phasée, que l'on s'arrête notamment dans une première phase à Rouen, parce que c'est ensuite ingérable pour les traversées de Seine.

L'autre attente forte du port de Rouen est de maintenir l'accès au réseau ferré portuaire.

Nous gérons une grosse centaine de kilomètres de voies. Il est impératif pour nous que dans ce schéma de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, nous conservions un accès dédié fret à l'ensemble de nos installations.

Je reviendrai sur le positionnement de la gare tout à l'heure, je reviendrai sur les accès plus globalement du port de Rouen, mais (je vais être un peu caricatural) il est impératif pour nous que la gare laisse passer les trains de fret. Il serait totalement aberrant qu'une voie dédiée fret ne soit pas imaginée au sein de cette nouvelle gare d'agglomération ou que la tranchée couverte existante ne soit pas réhabilitée.

Nous avons des préconisations assez claires en matière de positionnement de la gare de Rouen. Si la gare était positionnée sur Sotteville, l'ensemble des trafics devraient emprunter le viaduc d'Eauplet, qui est d'ores et déjà saturé et sur lequel on ramènerait encore un peu plus de circulation.

Pour nous, le positionnement de la gare à Saint-Sever, avec évidemment le franchissement sous-fluvial, libèrerait quelque peu ce viaduc d'Eauplet et sa saturation.

La gare doit être également conçue dès le départ en pensant au fret, et pas seulement à l'écoulement du trafic des voyageurs.

Enfin, dans les études complémentaires qu'il y a à mener, l'accès sud au réseau du port de Rouen doit être envisagé.

Je ne suis pas revenu sur les différents tracés. Pour information, le tracé C dont on parle de moins en moins, et c'est tant mieux, emprunte ici l'ensemble de la Vallée de la Seine en aval de Rouen, dans laquelle nous traitons 70% de notre trafic, avec une succession d'installations SEVESO assez impressionnante. Donc, pour nous, ce scénario ne tient pas la route.

Je le disais, au sein des études qui doivent être menées, notamment avec les différents positionnements de gares, nous réfléchissons à un accès par le sud, qui aujourd'hui n'existe pas.

Enfin, sans minimiser – je ne le répèterai jamais assez – le besoin que nous avons de la création de cette ligne nouvelle, nous avons d'autres points de blocage à lever ; Laurent CASTAING les a évoqués tout à l'heure :

La gestion des plages de maintenance :

On se désole de la chute du trafic ferroviaire en provenance ou à destination des ports. Nous allons vivre de 2013 à 2017 une régénération des voies, c'est tant mieux, cela sera pour nous catastrophique : les trains qui passaient la nuit ne passeront plus la nuit puisqu'on fera les travaux, on essaiera donc de les faire passer de jour, mais comme les trafics voyageurs devront aussi passer un peu plus de jour, la chute est inéluctable. Elle sera catastrophique, donc faites vite, faites bien, mais faites efficace et surtout, attention à la concertation que nous pouvons avoir pour continuer à espérer avoir un minimum de fret sur l'axe historique.

Enfin, il est essentiel que nous ayons une vision globale des capacités fret à l'échelle de l'Axe Seine, dans lequel je pense que l'on peut inclure également le complexe portuaire qui va de Dieppe jusqu'à Caen en passant par Cherbourg, et pas seulement les trois ports Rouen, Paris, Le Havre.

Merci.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Merci, Monsieur le Directeur. Maintenant, nous allons avoir la réponse (ou une partie de réponse) de RFF.

La question est :

- ✓ Quelles sont les implications pour le transport des marchandises du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie et des autres projets menés dans le cadre de l'engagement national pour le fret ?

Messieurs François TAINURIER, Directeur du Développement à RFF, et Yann JACOB, Chargé de Mission Développement, vont essayer d'y répondre.

François TAINURIER, Directeur du Développement à RFF : Je voudrais commencer par une note d'optimisme, face à ce constat que l'on a entendu à travers les différentes successions d'interventions.

Pour commencer, un éclairage à l'échelle européenne, pour compléter ce qui a été présenté par Monsieur MEYER, dans sa première intervention. La présentation qui a été faite correspondait à la situation avant la mise en place du Règlement Fret Européen de septembre 2010 qui introduit de nouveaux corridors et qui, pour ce qui nous concerne ici, au Havre, présente un grand intérêt.

En effet, il reconnaît l'axe Paris-Le Havre comme un élément du réseau structurant à l'échelle européenne puisque figurant parmi l'infrastructure du corridor 4, dit « corridor Atlantique ».

L'objectif est très ambitieux sur ce corridor, puisqu'il s'agit de rattraper sur ce corridor le travail qui a été engagé depuis plusieurs années sur les autres corridors, pour pouvoir disposer d'un véritable réseau de fret européen.

Concrètement, il s'agit d'inciter les gestionnaires d'infrastructures, qui doivent se rapprocher, (en l'occurrence sur les réseaux espagnols et avec un interlocuteur portugais), d'assurer la connexion entre ces corridors pour pouvoir créer les conditions d'un report modal et assurer progressivement la reconquête par le mode ferroviaire, de parts de marché perdues au fil du temps.

Les moyens pour ce faire – cela répond à une partie des questions soulevées tout à l'heure -, c'est aussi à travers un certain nombre d'instances qui permettront de structurer les coordinations et le dialogue avec les principaux acteurs qui seront à la manœuvre pour assurer les conditions de ce report modal, c'est-à-dire les entreprises ferroviaires, les acteurs portuaires, les gestionnaires des terminaux.

Autre détail qui a son importance : ces corridors pourront aussi bénéficier de financements européens, qui seront de nature à accélérer les actions qui pourraient être envisagées sur ces corridors.

Si l'on s'intéresse maintenant de façon plus nationale au contexte français, on peut considérer que la politique française en matière de redéveloppement du fret ferroviaire se trouve largement définie à travers ce que l'on appelle « l'engagement national du fret ferroviaire », qui date de septembre 2009 et qui est très orienté sur la question de service : comment créer les conditions pour arriver à reconquérir ces parts de marché ?

Cette politique nationale fixe des objectifs ambitieux de report modal en faveur des modes non routiers, notamment le mode ferroviaire, en s'appuyant sur des actions, qui sont représentées ici à travers les huit objectifs figurant sur la diapositive.

On pourrait les regrouper en trois grands axes :

- Le premier axe, qui ne correspond pas à un investissement en particulier, mais qui est l'organisation de la qualité de service : comment, notamment au niveau du gestionnaire d'infrastructure, RFF, créer les conditions pour que l'accès aux sillons, le dialogue avec les partenaires, entreprises ferroviaires notamment, s'améliore ? Donc, avec les outils qui permettent d'anticiper un peu plus les difficultés éventuelles sur la continuité du service.
- Derrière, développer de nouveaux services car on ne refera pas demain le fret que l'on a fait hier, dans un contexte industriel national qui a évolué. C'est ce que l'on a représenté à travers les autoroutes ferroviaires, le fret à grande vitesse, et également un travail sur les opérateurs fret de proximité, que l'on retrouve notamment sur les installations portuaires.
- Il existe un levier qui relève de l'infrastructure, qui est regroupé autour d'un certain nombre de thèmes en particulier, et qui nous concerne aujourd'hui : le traitement des principaux goulets d'étranglement que l'on a identifiés sur le réseau à l'échelle nationale.

Un axe majeur a été identifié. On l'a dit tout à l'heure, le domaine de pertinence du mode ferroviaire est sur des zones où l'on peut massifier les trafics, et compte tenu de l'évolution du

contexte national, les ports sont un lieu naturel de massification où des parts de marché doivent pouvoir être reprises, puisque la massification existe déjà à l'entrée.

Si l'on s'intéresse plus particulièrement à l'axe Paris-Le Havre, un certain nombre de ces objectifs se traduisent d'ores et déjà par des actions concrètes sur les transports combinés, avec la mise en place d'un nouveau chantier de transport combiné qui est prévu dans les quelques mois qui viennent.

La possibilité qui est maintenant presque opérationnelle de faire circuler des trains longs, donc passer d'une longueur de 750 mètres à 850 mètres, et demain 1.000 mètres, pour assurer une meilleure productivité pour les entreprises ferroviaires, une meilleure compétitivité pour le mode ferroviaire.

Cela a été souligné, un des enjeux pour les ports normands est de pouvoir élargir leur hinterland, et la problématique de l'accès à l'Ile-de-France et sa traversée est un enjeu majeur.

Dans un contexte où le trafic voyageurs s'est développé au cours des dernières années, de façon pas forcément très visible puisqu'avec des renforcements en heures creuses, qui se font d'un service après l'autre et qui, au final, réduisent la capacité d'inscription de nouveaux sillons pour le fret, un des axes retenus est de pouvoir créer les conditions d'une nouvelle transparence, faciliter la traversée en l'Ile-de-France sur les principaux itinéraires, dont l'axe Paris-Le Havre.

Je vais laisser la parole à Yann JACOB pour préciser de façon plus détaillée les actions prévues par RFF qui, vous le verrez, sont assez cohérentes avec ce qui a été présenté par les responsables des ports à l'instant.

Yann JACOB, Chargé de Mission Développement à RFF : Merci. Afin de structurer l'approche fret sur l'axe Normandie – Ile-de-France, je vais procéder en trois étapes.

- Pour commencer, un état des lieux de l'acheminement du fret entre la Normandie et l'Ile-de-France, qui représente en moyenne une quarantaine de trains journaliers.

Les deux points principaux générateurs de fret sont les ports du Havre et de Rouen.

Pour acheminer ces trains de fret, on utilise actuellement trois itinéraires principaux, qui sont comme vous le voyez à l'écran :

- Un itinéraire principal vert, ou itinéraire historique, qui est le plus performant ;
- Un itinéraire bleu qui passe par Versailles et la Grande Ceinture Sud de l'Ile-de-France ;
- Un itinéraire un peu plus long, par Amiens et Creil.

Par rapport à l'utilisation de ces trois itinéraires, les circulations de voyageurs, déjà très importantes sur l'axe, ont tendance à s'intensifier ; par ailleurs, comme on l'a rappelé, il existe actuellement de fortes contraintes liées à la réalisation des travaux, cela va s'intensifier d'ailleurs dans les années à venir.

- Un focus sur l'acheminement du fret en Ile-de-France et autour de l'Ile-de-France

Cette diapositive illustre le transit du fret ferroviaire en Ile-de-France. Concernant les itinéraires qui figurent en couleur, on a sur la partie rouge l'arrivée des trains de fret par l'ouest de la Grande Ceinture ferroviaire (là, c'est la partie de l'est de Mantes). Ensuite, les trains empruntent la Grande Ceinture ferroviaire. Les flèches que vous voyez partent vers les différentes régions de destination et pays limitrophes.

- Nous faisons maintenant un focus sur un secteur très contraint, au sein duquel les trains de fret connaissent beaucoup de difficultés actuellement : entre Mantes et Paris, plus particulièrement entre Mantes et l'accès à la Grande Ceinture ferroviaire.

Les tracés rouges représentent les trains de voyageurs ; les tracés verts, les trains de fret.

Le passage du fret dans le secteur est particulièrement contraint car les trains de voyageurs y sont très fréquents et des conflits de circulations existent.

Pour que ce soit plus clair, on a fait figurer par des petits soleils jaunes des points de difficulté rencontrés dans le secteur de Sartrouville, de Conflans-Sainte-Honorine et du Val d'Argenteuil.

- Les perspectives d'évolution.

Nous avons parlé tout à l'heure des perspectives d'évolution partagées avec les ports, entre les ports et RFF. Ici figure une carte des prévisions de trafic à horizon 2030.

L'important n'est pas forcément chaque chiffre origine/destination des régions, mais de savoir que depuis les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, les trains vont vers toutes les régions de France et parfois vers les pays limitrophes.

A horizon 2030, ces 75 trains se traduisent par un besoin de réservation de capacité de plus de 100 sillons par jour. L'objectif est de faire passer tous ces trains, dans un contexte où les besoins de circulation de voyageurs vont aussi évoluer, avec notamment le prolongement du trafic du RER E à l'ouest de l'Ile-de-France, l'augmentation des dessertes périurbaines de Rouen, et l'intensification de l'offre existante en Ile-de-France de manière générale.

Les travaux vont être particulièrement dimensionnants sur cet axe, comme on le sait, entre 2013 et 2017 avec les travaux de rénovation de la voie, et aussi bien sûr liés à l'arrivée du projet Eole et des travaux sur l'axe, disons, entre 2015 et 2020.

Dans ce contexte, trois natures d'activité ferroviaire doivent se partager un même réseau. Il paraît essentiel de trouver un compromis et de faire en sorte de répondre le mieux possible aux besoins de fret, à la fois en quantité – on a un objectif qui se dégage de besoin de capacités suffisantes – et en qualité. Par qualité, on entend : continuité de service, maîtrise des impacts des aléas liés à l'exploitation, et pertinence commerciale. Nous allons en reparler.

Par rapport à ces perspectives d'évolution de la demande, pour acheminer au mieux les trains de fret, les hypothèses qui se dégagent consistent à plutôt orienter tant que possible les trains à destination du nord et du nord-est par un itinéraire transitant par Serqueux puis Amiens, les trains vers la Basse-Normandie par le sud de Rouen, ceux vers l'ouest via la Grande Ceinture sud d'Ile-de-France, tout en sachant que les trains vers l'Ile-de-France, le

sud-ouest et le sud-est, n'ont pas a priori d'itinéraire alternatif performant pour accéder à leur région de destination.

Malgré ces préconisations, si aucun aménagement n'est réalisé, le réseau actuel ne pourra pas répondre de manière satisfaisante à long terme aux besoins des circulations fret exprimées :

- ni en capacité, c'est-à-dire tout simplement : pas de sillons suffisants entre Rouen et Mantes,
- ni en continuité de service (les travaux sur l'itinéraire bloqueront les autres circulations),
- ni en maîtrise des accidents (un accident sur la voie pénalisera tous les autres trains),
- ni en pertinence commerciale, c'est-à-dire que beaucoup de trains ne peuvent passer les zones de circulation denses telles que Mantes et Rouen qu'en dehors des périodes de pointe, et comme on le sait, les périodes de pointe ont tendance à s'étaler sur l'horaire.

Dans ce contexte, plusieurs aménagements et propositions d'aménagements sont en cours de réflexion.

Nous allons suivre dans cette diapositive comment ces aménagements vont influencer les performances fret, et nous pourrons les suivre via les pastilles que vous voyez sur le côté gauche.

Dans un premier temps, la remise en état, puis la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors, permettront aux trains de fret de disposer d'un itinéraire complémentaire pour gérer les périodes de perturbations liées aux travaux sur la ligne historique. Là, on décèle un apport important en matière de fiabilité des circulations et aussi le fait de supporter la croissance programmée des trafics fret ferroviaire des ports ; on a donc là un apport important en capacité.

Concernant l'accès à la Grande Ceinture ferroviaire, des réflexions sont aussi en cours sur la section Conflans-Sainte-Honorine – Val d'Argenteuil, dont l'objectif est de faciliter l'accès à la Grande Ceinture en apportant de la capacité fret en période d'affluence voyageurs, dite « période de pointe », donc à la fois plus de maîtrise des impacts d'incidents, c'est-à-dire qu'un train de fret qui rencontrera des problèmes avant une période de pointe pourra mieux s'insérer, et une offre commerciale plus pertinente par continuité du trafic fret tout au long de la journée.

Ces aménagements permettraient aussi sous certaines hypothèses d'intensifier, d'augmenter, les dessertes voyageurs dans ce secteur.

- L'apport de la LNPN :

Pour le fret, cet apport se situera principalement sur l'itinéraire historique, par plus de capacité, car par la ligne nouvelle beaucoup de trains de voyageurs sont retirés du réseau classique (reportés sur la ligne nouvelle) ; aussi, une plus grande maîtrise des impacts d'incidents et une plus grande pertinence commerciale car le passage de secteurs comme Rouen et Mantes (symbolisés par des étoiles vertes) sera fluidifié.

François TAINTURIER : Si l'on regarde de façon plus globale quelles sont les perspectives d'évolution, on voit que par rapport à une situation qui aujourd'hui devient critique, l'absence d'aménagements va nous poser un certain nombre de difficultés. On le voit puisque l'ensemble des indicateurs passent au rouge.

Il est important, pour pouvoir faire face aux besoins identifiés de développement des trafics, de pouvoir réaliser des aménagements sur le réseau existant, en particulier entre Serqueux et Gisors, et également de créer les conditions pour une transparence en Ile-de-France, d'abord en mettant sous contrôle les perspectives d'évolution des trafics voyageurs, et en créant les conditions pour pouvoir assurer une traversée, y compris en heures de pointe. C'est la deuxième évolution, qui permet d'améliorer l'accès à la Grande Ceinture. Cela ne sera pas suffisant si l'on souhaite disposer d'un réseau sécurisé dans lequel le service pourra être assuré, y compris dans des situations de perturbation (comme les travaux), dont on sait qu'elles ne sont pas exceptionnelles et qu'elles auront tendance à se prolonger compte tenu des opérations de renouvellement identifiées et des projets de développement prévus, notamment avec le projet Eole.

Je voudrais terminer cette présentation en apportant un éclairage complémentaire sur une question posée au cours de réunions précédentes :

- La question de la mixité de la ligne nouvelle, c'est-à-dire : dans quelle mesure l'infrastructure nouvelle envisagée pourrait aussi accueillir des trafics fret.

Un éclairage technique vient d'être réalisé ; une étude sera mise à disposition dans les jours qui viennent pour apprécier dans quelles conditions la circulation de trains de fret pourrait être envisagée sur la ligne nouvelle.

Grossièrement, on peut indiquer que pour pouvoir le faire il faut disposer d'un profil plus plat, qui permet de faire circuler des trains de fret. Compte tenu de la topographie du territoire traversé cela conduit à des ouvrages significativement plus conséquents et à la première approche cela pourrait se traduire par un surcoût sur la section Mantes-Rouen, estimé à près d'un milliard d'euros.

Par ailleurs, compte tenu de la perspective d'évolution des besoins, telle qu'elle a été discutée et partagée avec les acteurs portuaires, on voit qu'il n'est pas nécessaire finalement de disposer d'une infrastructure, des capacités complémentaires. Donc, à ce stade, il n'apparaît pas que la mixité apporte une réponse pertinente aux enjeux de développement du fret ferroviaire.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Mesdames, Messieurs, nous allons commencer le débat. Avant, je voudrais vous dire que nous sommes un peu victimes de notre succès puisque vous êtes quasiment 800 (il y a encore deux salles, en haut et en bas).

Je vais donc vous demander deux choses.

Premièrement, d'essayer de réduire votre temps de question ; on avait mis 3 minutes mais si vous pouviez le réduire au moins de moitié ce serait très bien, pour que l'on puisse prendre tout le monde.

Deuxièmement, pour ne défavoriser personne nous allons essayer de prendre 4 questions ; d'abord ici, 2 en bas et 2 en haut, de façon à ce que les personnes qui sont dans les deux salles puissent répondre aux questions. Ce sera un peu compliqué, mais vous voyez que les Havrais sont très intéressés par ce que la Commission apporte dans les débats.

Nous commençons par les questions ici. Si vous le voulez bien levez-vous, et présentez-vous, pour que sur Internet on puisse le voir.

Christian de TINGUY, Directeur Général des Terminaux de Normandie : Bonsoir à tous, j'interviens ce soir en tant que chef d'entreprise, une entreprise havraise de manutention portuaire.

J'étais intervenu la dernière fois lors de la séance du débat public mais depuis un événement important est arrivé pour notre entreprise : nous avons conclu la construction de travaux à Port 2000, pour la construction de 1.400 mètres de quais dans le cadre du partenariat avec MSC, le deuxième armateur mondial.

Ce qui est important, c'est que nous aurons à la fin de l'année 10 postes à quai, donc 3.500 mètres de quais des terminaux construits à Port 2000. Cet ensemble de capacités entre les 3 opérateurs de Port 2000 va représenter 3,5 millions de conteneurs équivalent vingt pieds (EVP).

Aujourd'hui, le trafic du port du Havre est de 2 millions d'EVP, il y a donc une capacité d'un million et demi, à la fin de l'année, disponible au port du Havre.

Nous n'allons pas conquérir ce million et demi uniquement avec des transbordements et du fret venant de la région rouennaise ou havraise ; il faut aller le conquérir au-delà de la région parisienne.

Dans la région parisienne, nous avons le fluvial, qui va nous aider ; mais au-delà de la région parisienne il n'y aura que le ferroviaire qui pourra nous aider à remplir nos terminaux.

Ces terminaux, c'est 10 postes à quai, c'est un investissement privé de 400 millions d'euros qui s'ajoute aux investissements publics qui ont dépassé le milliard. Derrière, pour 1,5 million d'EVP, c'est 1 000 emplois directs sur les terminaux.

Donc, vous voyez l'enjeu pour nous. Nous avons préparé le terrain et si derrière, les décisions concernant le ferroviaire n'aboutissent pas, ces terminaux resteront non pas vides, mais au moins à moitié vides.

L'enjeu de Port 2000 ne peut être accompli que si le ferroviaire – nous avons tous compris que le ferroviaire au Havre ne pouvait passer que par une nouvelle ligne, dédiée aux passagers... Nous devons absolument prendre la décision de la construction de cette ligne Paris-Normandie le plus rapidement possible ; aussi vite, nous l'espérons, que les trains iront sur cette ligne.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Merci. Qui veut répondre ?

Yann JACOB : Juste un mot pour appuyer ce qu'a dit Christian de TINGUY ; il a exigé qu'à l'ouverture de l'ensemble de la capacité les trois voies ferroviaires en arrière de quai pour charger des trains soient réalisées ; d'ailleurs, elles seront réalisées.

Sylvain BRIERE, Comité de Défense du triage de Sotteville : Bonsoir, j'aurais une question à poser au Président de la Commission du Débat Public : je m'attendais ce soir à avoir à tout le moins les représentants des opérateurs ferroviaires, à savoir la SNCF, voire Euro Cargo Rail – qui utilise actuellement les voies essentiellement électrifiées mais en traction diesel.

Suite à la présentation du débat jusqu'à présent, je me demande s'il est encore possible de faire du fret ferroviaire dans ce pays. C'est la question que je me pose.

Pour ne m'attarder que sur un point (mais il pourrait y avoir de longs développements) : la question de ce programme « travaux », de cette difficulté en effet de passage des trains quand il y a des travaux : dites, on n'a pas réinventé le chemin de fer ! Depuis qu'il existe, il y a toujours eu des travaux et les trains ont toujours circulé. Il suffit d'avoir l'organisation adéquate, qui existait il y a peu encore à la SNCF, pour que lorsqu'on travaille sur une voie on fasse en sorte de passer sur l'autre d'à côté, ou d'avoir des installations d'évitement. Pourquoi ne pas la nommer ? A Foucart-Alvimare, vous aviez il y a quelques années un évitement, donc une voie qui permettait de dépasser les trains, voire un programme travaux à cet endroit précis, et la circulation des trains avait lieu.

Je pense, cela a été dit, que le mode ferroviaire sera demain le mode dominant du transport, du moins je l'espère, sans quoi bonjour les bronches de nos petits-enfants ! Mais, en entendant ce que j'entends là, je me demande si c'est encore possible.

Qu'en pensent les opérateurs ferroviaires ? Je pense aussi que sur la question du fret ces mêmes opérateurs ferroviaires, voire d'autres, ont de lourdes responsabilités sur ce que nous constatons tous actuellement : l'échec de ces plans successifs. Le responsable du port de Rouen l'a dit, on circulait davantage avant par le ferroviaire.

Je ne pense pas que même avec la régionalisation des transports, les sillons qui ont été accordés aux trains de voyageurs entre-temps aient comblé complètement ceux qui étaient utilisés par les trains de marchandises.

Voilà ce que je voulais dire d'entrée, pour les 800 personnes qui regardent, et à ceux qui regardent devant leur ordinateur je veux dire : oui, le ferroviaire a encore de l'avenir, encore faut-il faire les bons choix !

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : En ce qui concerne le début de votre question, au cours de la deuxième table ronde nous aborderons plus précisément les problèmes avec les opérateurs ferroviaires.

Jean-Philippe BLOCH : Souhaitez-vous répondre ?

François TAINTURIER : Je peux apporter quelques éclairages sur la question des travaux. Ce qui se passe aujourd'hui et surtout ce qui est envisagé par la suite correspond à d'importants programmes de rénovation, notamment de tunnels qui sont particulièrement perturbants dans l'exploitation du système ferroviaire.

Tout l'enjeu – c'est le travail qui est engagé actuellement – est d'être en capacité d'anticiper les impacts de ces travaux parce que, pour vous donner quelques éclairages, les aménagements dans le secteur de Mantes, dans lequel il va falloir reprendre l'ensemble du plan de voies à l'horizon du projet Eole, l'allongement des quais sur la ligne Paris-Mantes pour le RER, sont des éléments structurants.

On peut identifier d'autres itinéraires pour faire passer le fret ; l'idée est de se donner suffisamment de temps pour programmer ces travaux dans les meilleures conditions possibles. Je souhaitais apporter cette première réponse.

Autre éclairage, qui concerne les évolutions de trafic en Ile-de-France : vous n'êtes pas sans savoir que l'évolution du RER A au cours des dernières années a conduit à renforcer la desserte de Cergy et faire en sorte que finalement le niveau de desserte en heures creuses est pratiquement équivalent à la situation d'heure de pointe. Cela veut dire qu'il n'y a pratiquement plus qu'un sillon par heure qui permet de rejoindre la Grande Ceinture dans un sens.

Donc, ces évolutions existent ; l'important est de pouvoir bien positionner les enjeux du développement du fret – c'est le travail qui a été fait avec les acteurs portuaires – pour que ces besoins étant posés, on puisse effectivement les faire prendre en compte dans une vision plus globale de répartition de la capacité.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Michel COLETTA, Ecologie pour Le Havre : Je voudrais d'abord dire que nous sommes résolument et depuis toujours pour le développement du fret ferroviaire, mais pas à n'importe quel prix, pas à n'importe comment, et encore moins à coups de déclamations sans lendemain.

Je voudrais revenir sur le constat de la situation actuelle, la régression du trafic ferroviaire, au niveau local comme au niveau national, car cela a été passé un peu rapidement, et même pas du tout.

Je cite un document de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre – je suis derrière Monsieur de CHALUS -, qui date de 2007, qui faisait état de propositions sur le ferroviaire et qui est très instructif : *« La chute du fret ferroviaire au Havre était de 31% entre 2002 et 2006 inclus, et ce malgré des chiffres en hausse du trafic maritime »*.

La raison, toujours selon la CCI – c'est très intéressant : *« C'est une politique d'investissement en faveur du développement du TGV, au détriment des marchandises, des difficultés d'organisation de la SNCF et de ses filiales de transport combiné, alors même que d'autres pays européens ont relancé avec succès le transport ferroviaire, aussi bien fret que voyageurs, grâce à une politique volontariste »*. Très bien !

De même, le rapport Perthuis – dont il sera question, je l’espère, lors de la table ronde – montre qu’entre 2000 et 2008 le fret ferroviaire a chuté de 29% en France, alors qu’il a augmenté de 52% en Allemagne sur la même période. La raison : on a sacrifié en France tout pour le TGV, alors que l’Allemagne a porté ses efforts sur la modernisation de l’existant.

Par ailleurs, a été évoquée une saturation de ligne, un manque de sillons ; alors regardons de plus près. On l’a vu dans les derniers schémas, ce n’est pas vrai sur toute la ligne, si je puis dire. C’est vrai pour le Mantois, pour Rouen, on en connaît les raisons ; ce n’est pas vrai pour le Pays de Caux. La ligne à la sortie du Havre est sous-utilisée à l’heure actuelle.

Par conséquent, la construction d’une ligne séparée réservée aux trains voyageurs, rapide, entre Le Havre et Rouen, est un luxe inutile.

Concernant le phasage ou l’absence de phasage, je veux bien, mais quand on voit les éléments qui ont été donnés dans les derniers transparents, cela ressemble fort au phasage. Cela a été dit et je le redis, il y a urgence pour le fret ferroviaire, pour qu’on l’augmente enfin, et la ligne Serqueux-Gisors doit être modernisée le plus rapidement possible. Et c’est possible ! Les Allemands l’ont fait.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Qui veut répondre ?

Olivier GUÉRIN : Pardon, il faut peut-être donner une précision sur le phasage, notamment en ce qui concerne Mantes. J’ai entendu que le contournement de Mantes était indispensable ; est-il prévu que ce contournement bénéficie aussi au fret ?

D’autre part, puisque c’est lié à un des problèmes de capacité, comment va-t-on de Mantes jusqu’à la Grande Ceinture, avec ou sans la ligne nouvelle ?

François TAINURIER : Sur cette question du contournement de Mantes, comme cela a été dit lors de la réunion à Achères (de mémoire), le contournement de Mantes sert à dégager de la gare de Mantes, qui est l’un des points très critiques (on l’a indiqué sur les schémas) les trains sans arrêt voyageurs, qui sont très pénalisants pour le fonctionnement de la gare. Cela permet d’isoler un espace pour les trains qui s’arrêtent en gare, et de dégager par conséquent des capacités, pour augmenter ces trains qui s’arrêtent mais également pour faire passer davantage de fret, y compris en heure de pointe.

Donc, l’idée est bien de sortir les trains voyageurs rapides de la gare de Mantes, pour pouvoir dégager de la capacité pour les trains voyageurs qui s’arrêtent et les trains de fret.

Je pense que dans une hypothèse de réalisation progressive du projet, il est clair – cela a été dit et figure dans le dossier du Maître d’ouvrage – que les enjeux de développement du fret ferroviaire sont un des piliers du projet.

Dans les études qui devront être engagées par la suite, il est important de vérifier, quelles que soient les décisions et les orientations qui pourront être prises, que les besoins de développement des ports sont bien pris en compte.

Il nous semble, notamment dans le projet final, que c'est le cas, (mais des études sont en cours pour le confirmer), que l'on pourra bien assurer la desserte du port de Rouen, même dans l'hypothèse de la gare de Saint-Sever, compte tenu du facteur favorable que constitue l'organisation de nœuds de correspondance en gare de Rouen, qui permettent de dégager mécaniquement des créneaux pour faire passer le fret en dehors des périodes de correspondances.

Mais, ces éléments devront être étudiés de façon fine dans les phases d'études suivantes, pour que le deuxième pilier du projet, le pilier fret, soit bien traité à l'égal des voyageurs.

Jean-Yves BESSELAT, Député du Havre : Je vais faire deux remarques, qui vont paraître un peu simples mais qui résultent des contacts très nombreux que moi-même et beaucoup d'autres nous prenons avec la communauté havraise au sens large, c'est-à-dire les habitants de l'arrondissement du Havre.

Pourquoi faire cette ligne à grande vitesse ?

Spontanément, la réponse des citoyens est : « Ah ! C'est vrai, le service passagers sur la ligne actuelle est très insuffisant, la fréquence des trains est insuffisante, le temps passé pour aller à Paris est trop long, le temps passé pour atteindre Roissy est trop long », bref, ces arguments sont bien connus, de tous.

Mais, la réunion de ce soir met en exergue un point qui curieusement n'était pas évident aux yeux de ce grand public, que d'une certaine façon je représente : c'est le fret ferroviaire.

Monsieur CASTAING et Monsieur DEISS l'ont très bien dit, la création d'une ligne à grande vitesse, c'est servir les intérêts du fret ferroviaire et de la desserte des ports du Havre et de Rouen, et des autres, par la voie ferrée.

La LNPN, dont la destination prioritaire sera les passagers, aura pour objectif de libérer des sillons. Je pense que cet argument est simple, mais je suis frappé de voir... Les concitoyens réfléchissent, ce ne sont pas des gens qui découvrent les ports du Havre et de Rouen, ils ont tous entendu parler des investissements dont parlait Monsieur de TINGUY.

Il est clair que cette LNPN traduit la volonté des pouvoirs publics d'un développement stratégique à la fois du passager – est-ce 5 à 10 millions dans les 15 ans qui viennent ? Je ne sais pas ; mais il est clair que la libération des sillons pour le fret ferroviaire est un élément stratégique.

Il est difficile de mesurer quel est l'élément le plus stratégique. En tout cas, je crois qu'il est important de porter le projecteur sur ces deux points.

Il est normal que chacun s'exprime, je suis de ceux qui militent pour le transport SNCF et en effet la perte des parts de marché par la SNCF n'est pas inéluctable, et des politiques se mettent en place.

La LNPN est une vraie réponse.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Nous prenons une question Internet, de Monsieur Francis BIA : *« J'ai bien entendu, la priorité pour le développement économique passe par la nécessité de mettre la ligne Conflans-Gisors-Serqueux-Montérolier-Motteville en capacité d'accueillir une partie importante des trafics suscités par la mise en place de Port 2000 et le développement futur des ports. Le contournement ferroviaire de l'agglomération rouennaise existe, cela ne doit pas attendre le projet de rénovation de la ligne Paris-Normandie ».*

Qui répond ?

François TAINTURIER : On a eu l'occasion de le dire tout à l'heure, si l'on veut assurer les perspectives de croissance à l'horizon 2025-2030, il faut déjà être au rendez-vous en 2013, 2015, 2017.

L'outil Serqueux-Gisors et la sécurisation de l'accès à l'Ile-de-France, est un enjeu majeur qui permettra d'assurer la continuité de la croissance du développement des trafics. C'est donc bien un ensemble sur lequel il faut travailler, qui est bien d'une part les aménagements sur le réseau existant, à court terme, et la ligne nouvelle à l'horizon auquel on pourra la faire – au plus tôt, on l'a entendu.

Dans un fonctionnement cible, c'est bien l'ensemble de ces deux lignes : l'itinéraire historique complété par cet itinéraire complémentaire que serait l'itinéraire par Serqueux-Gisors, qui permettra d'assurer la qualité de service et de résister aux différents aléas et perturbations qui ne manqueront pas d'intervenir sur l'une ou l'autre des lignes, et d'assurer cette fiabilité qui est une condition indispensable pour que la confiance se développe auprès des chargeurs, des opérateurs, et que le fret ferroviaire se développe.

Jean-Philippe BLOCH : Avez-vous une réponse sur le contournement de Rouen ?

Monsieur a posé la question. Il dit que le contournement ferroviaire de Rouen existe ; pourquoi ne l'utilise-t-on pas ?

François TAINTURIER : Comme c'était indiqué sur le schéma présenté par Yann JACOB tout à l'heure, où étaient présentés les différents itinéraires utilisables, vous avez aujourd'hui, à travers la modernisation de la ligne Motteville-Montérolier, la possibilité de contourner Rouen pour aller vers Amiens, et ensuite soit redescendre vers l'Ile-de-France, soit prolonger les parcours en direction de Lille et rejoindre l'artère nord-est.

Donc, c'est utilisé, mais de façon relativement modeste. Cet itinéraire le sera davantage lorsqu'on aura aussi la ligne Serqueux-Gisors.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Claude BLOT, Association Estuaire Sud : Au préalable, je dirai que nous partageons totalement l'objectif d'amélioration du réseau ferroviaire pour desservir la Normandie, tant sur le plan des marchandises que sur le plan des voyageurs.

La présentation qui nous a été faite nous a permis de bien identifier les points noirs. Je vais les reprendre rapidement pour situer mon propos.

Le principal point noir fret, surtout pour Le Havre, est la saturation des sillons, pour faire simple. Il est réglé, me semble-t-il, par la remise en service de la ligne Serqueux-Gisors ; ceci est d'ailleurs très bien noté dans le cahier d'acteurs de la SNCF, qui le précise clairement ; c'est même indiqué dans le dossier du Maître d'ouvrage, page 110.

En ce qui concerne le Mantois, tout le monde sera d'accord pour dire qu'il est évident que le tronçon Paris-Mantes est totalement saturé et que donc il convient en effet de le doubler.

Pour ce qui concerne les gares, je crois que le consensus est également établi ; les gares de Rouen et de Mantes sont totalement intraversables par de nouveaux trains, donc il faut soit les shunter, soit en faire à côté.

Tout cela semble donc faire à peu près consensus.

On peut se poser quand même la question : pourquoi une ligne nouvelle d'un bout à l'autre ? N'est-ce pas effectivement un luxe que l'on ne peut pas se permettre, en 2012 où chacun sait que l'argent, public ou privé, est assez rare ? Selon le scénario qui sera retenu, 10 à 15 milliards : c'est au final le contribuable qui paiera, par les subventions des collectivités territoriales ou par les subventions de l'Etat, et l'usager qui paiera par le prix du billet ou par le prix du transport du fret.

Donc, la sobriété est de mise et il nous paraît intéressant de fouiller un chapitre qui n'a pas été fouillé de façon approfondie dans le dossier du Maître d'ouvrage : la modernisation du reste des voies.

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

Claude BLOT : Oui, ma conclusion sera : moderniser les voies, aller vers de nouveaux matériels, utiliser de nouveaux systèmes de gestion pour gérer le trafic.

Ma question finale, ma conclusion finale, sera : pourquoi une ligne nouvelle alors que l'on peut faire à peu près les mêmes choses en modernisant et en faisant les travaux que j'ai indiqués précédemment, donc à moindre coût, et surtout beaucoup plus vite ? En effet, cela a été souligné par de nombreux intervenants, il faut aller très, très vite.

Merci.

(Applaudissements.)

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie. Notre réunion de ce soir est consacrée au fret, nous entendons les interventions qui portent sur d'autres sujets, celui de la modernisation de la ligne actuelle fait l'objet d'une expertise complémentaire décidée par la Commission Nationale du Débat Public, dont on connaîtra les résultats dans les prochains jours. Ils donneront lieu à une nouvelle réunion, un nouvel atelier, le 23 janvier, à Rouen.

Alain OUILLÉ, Le Havre : Bonsoir, je suis havrais, et béotien en matière de transport.

Je suis venu ce soir pour comprendre et m'instruire. Aussi, à travers les propos des intervenants qui ont été tenus, j'aurais souhaité avoir l'avis de Messieurs les directeurs du

port de Rouen et du port du Havre sur les faisabilités et les travaux énoncés par les représentants de RFF. Ce qui est prévu rentre-t-il dans une démarche qui vous rassurerait ?

Philippe DEISS : Très clairement.

Laurent CASTAING s'exprimera au nom du port du Havre ; mais que ce soient les travaux de modernisation de la voie Serqueux-Gisors, qui sort un peu du cadre de la LNPN, ou surtout la LNPN elle-même, oui, je le disais, nous avons besoin de cette ligne.

Nous serons vigilants au fur et à mesure des études et de la réalisation des travaux pour que toutes nos problématiques soient clairement prises en compte, mais dans son principe cette ligne répond... Je vais même plus loin : nous avons besoin que ces travaux soient réalisés.

Laurent CASTAING : Je confirme que nous avons besoin de ces travaux. Nous les avons étudiés avec RFF et nous n'avons pas de remarque particulière.

Mais, je tiens à répéter que Serqueux-Gisors, cela ne suffit pas ; l'effacement des points noirs, cela ne suffit pas. Ou alors, on se contente de faire Paris-Le Havre en deux heures, indéfiniment. C'est cela, le choix.

Si l'on veut aller plus vite, si l'on veut prendre un peu moins les voitures, sans faire le débat sur les passagers, on sera obligé de mettre des trains plus rapides sur la ligne améliorée, avec effacement des points noirs. Quand il y aura des trains plus rapides sur cette ligne, on sera à nouveau devant un problème de capacité pour le fret.

(Applaudissements.)

Jean-Paul LECOQ, Député du Havre : Bonjour. Selon un rapport de mai 2010, le port du Havre est l'un des plus en difficulté au niveau de ses liaisons ferroviaires, et celui dont les investissements seront les plus déterminants.

Le trafic de pré et post-acheminement ferroviaire perd progressivement des parts de marché par rapport à la route et par rapport à la voie d'eau. 750 trains de conteneurs par semaine à Hambourg, 42 au Havre ; les chiffres sont édifiants.

La tendance devrait être tout autre. Le Grenelle de mai 2009 prévoit entre autres le doublement d'ici 2015 de la part des modes non routiers. Au Havre, il s'agit de passer de 5 à 10% - le directeur du port a montré les évolutions de trafic - ; perspectives les plus optimistes.

Les objectifs de trafic pour 2020 sont de 6,3 millions d'EVP, dont 3,6 millions pour l'hinterland terrestre ; c'est le double à acheminer par voie terrestre, par rapport à aujourd'hui.

Il y a donc un risque réel d'asphyxie si nous ne proposons pas un système ferroviaire à hauteur de l'enjeu. La Ligne Nouvelle Paris-Normandie permet-elle d'y répondre ? Oui, mais pas seulement. Il faut certes des infrastructures performantes, et à ce titre la possibilité de disposer de trois lignes de fret est un atout pour l'avenir.

Pour mémoire, il s'agit du grand contournement pour joindre l'est de la France, de la liaison via Gisors vers la région parisienne (on en a parlé) et, cela a été dit aussi, du triage de Sotteville qu'il faut préserver.

Mais il faut aussi une politique publique performante, qui ne se réduise pas à la finalité du système ferroviaire, à la concurrence, ou à l'émergence de nouveaux opérateurs.

Depuis l'ouverture du secteur fret à la concurrence en 2007, le transport ferroviaire a continué à décliner. Par contre, les opérateurs de proximité ont augmenté de 6 points leur part en tonnes par kilomètre ; pas en prenant des parts de marché aux routiers – on a vu l'exemple ici – mais en dépeçant les pics SNCF, au prix d'un dumping social effréné et en rognant sur les conditions de sécurité.

La mise en service de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie doit être accompagnée d'une politique publique des transports, condition d'une mobilité durable.

Le premier signal de ce changement doit être un financement public de la ligne, c'est en tout cas ce que contient la contribution des élus communistes, qui sont nombreux dans ces trois salles, et dont je me fais le porte-parole.

Nous avons fait un cahier d'acteur pour contribuer au débat public.

Merci de votre attention.

(Applaudissements.)

Pierre DIEULAFAIT, Conseiller Municipal au Havre : Bonsoir, c'est une question très courte. Apparemment, on n'envisage pas la circulation de fret sur la ligne rapide, mais pourquoi ne fait-on pas coexister les Trains Express Régionaux avec les trains les plus rapides ?

Jean-Philippe BLOCH : Qui peut répondre ?

François TAINURIER : La répartition des trafics sur la ligne dépend de la desserte qui est envisagée. Si les trains sont sans arrêts d'un point à un autre, on peut les faire circuler sur la ligne nouvelle ; en revanche, si l'on doit assurer la desserte des villes contournées par la ligne nouvelle, on assure la desserte par les trains régionaux sur le réseau existant.

La répartition des trafics sur la ligne nouvelle ou sur le réseau existant est directement liée à l'organisation des dessertes qui était souhaitée, et qui figure dans le dossier du Maître d'ouvrage.

On retrouvera effectivement sur la ligne nouvelle des trains régionaux, par exemple les trains de Vernon utiliseront la ligne nouvelle entre Paris et Mantes.

Le fait que l'on n'utilise pas la ligne nouvelle pour le fret n'est pas une question de doctrine, on trouve cette situation dans certains projets, par exemple entre Montpellier et Perpignan c'est une solution qui est apparue pertinente, compte tenu du fait qu'il restait trop de trains de voyageurs sur la ligne historique, avec des trains RER, des trains à grande vitesse, et on avait une ligne nouvelle peu utilisée.

Compte tenu des perspectives de développement des trafics, compte tenu également de la topographie de la région, on a abouti à cette solution, qui était la meilleure réponse dans le contexte particulier de ce territoire.

La réponse que nous avons faite ici est la réponse la plus appropriée, nous semble-t-il, au territoire normand.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

François AUBEY, Maire de Mézidon-Canon : Bonsoir à tous, je suis un Bas-Normand qui a traversé l'eau pour apporter un peu sa caution à ce débat. Mézidon-Canon est une cité cheminote qui comptait 2.800 salariés cheminots il y a 40 ans et aujourd'hui, ils ne sont plus que 12.

Je voulais réagir aussi aux propos des directeurs du port du Havre et du port de Rouen et dire que je me démarque un peu de mes amis élus bas-normands et haut-normands sur ce tracé A, B ou C, ou AB.

Je suis personnellement pour le tracé C, qui est le scénario idéal. Le débat ce soir n'est pas forcément sur le tracé, mais je vais y revenir par rapport au fret. Quand on demande aux élus pourquoi ils ne choisissent pas ce scénario C, dans tous les cahiers d'acteurs qui sont produits, c'est parce que c'est le plus cher.

Est-ce que, parce que c'est le plus cher, on ne doit pas se porter sur l'avenir ? Un tracé, une voie nouvelle, dans les 150 ans qui viennent, cela produira certainement plus de richesses et sera à mon avis, à terme, le scénario le moins cher.

Je suis le maire d'une petite commune de 5.000 habitants, desservie par les trains. 900 personnes par jour prennent le train, c'est une commune en croissance, parce qu'il y a le train. Je crois qu'il faut que nous ayons de l'ambition pour notre territoire.

Avec Antoine RUFENACHT et beaucoup d'autres collègues, nous travaillons autour du Comité des élus de l'Estuaire, pour que nous travaillions ensemble au Pôle métropolitain entre Le Havre et le Pays d'Auge, et peut-être Caen. Si nous avons l'ambition de travailler ensemble, diminuons les temps de parcours entre nos territoires ! 45 minutes, le scénario C, entre Caen et Le Havre, entre Caen et Rouen : donc, je crois que le projet C est vraiment le projet d'avenir pour la Grande Normandie.

En tout cas, il n'y a aucune ambiguïté, les élus bas-normands (il y en a d'autres dans la salle) ont la véritable envie que ce projet aboutisse et qu'il soit bénéfique aux deux Normandie.

Concernant mon désaccord avec les directeurs des ports : ils disent que le seul corridor possible pour évacuer les boîtes, ou les transports par le rail, est de contourner la région parisienne, ou d'aller vers la région parisienne, eh bien non ! Il y a Mézidon, qui est historiquement le contournement via la ligne de Caen-Le Mans-Tours-Bordeaux, qui est le corridor essentiel pour desservir tout le sud de l'Europe, desservir la Bretagne à travers Le Mans.

Bien sûr, pour cela, il faut qu'il y ait un passage inférieur de la Seine ; bien sûr, la différence de prix de plus de 3,5 milliards provient essentiellement de cet ouvrage. Il y a peut-être des solutions innovantes à inventer, à étudier, comme les P.P.P. ou d'autres options.

Je plaide vraiment pour que le scénario C soit l'avenir du fret et que nous gagnions tous ensemble, Hauts et Bas-Normands, la bataille du rail, à travers le triage, bien sûr, de nos amis et du reste de la Normandie.

(Applaudissements.)

Jean-Philippe BLOCH : Nous allons prendre une dernière question en bas, si nous pouvons.

Patrice DUNY, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Caen Métropole : Bonsoir. Vous voyez que nous sommes dans la phase Basse-Normandie.

Je voulais revenir sur la question de ce fret ferroviaire dont nous sommes, tous, Bas-Normands, satisfaits qu'elle soit évoquée ici au Havre, tant ce sujet est important.

J'ai entendu le directeur du port de Rouen citer la façade maritime de la Normandie comme un ensemble portuaire à venir, de Cherbourg à Dieppe, en passant par Caen, Ouistreham, et bien sûr par Le Havre. C'est donc à l'évacuation des marchandises sur l'ensemble de ce territoire qu'il va falloir réfléchir de façon prospective. Evidemment, nous sommes d'accord pour dire que le train est probablement le moyen massifié terrestre le plus efficace en la matière, dans les années à venir.

Ma question, qui est assez courte, s'adresse aux deux représentants de RFF, Messieurs TAINURIER et JACOB, qui nous ont présenté des cartes dans lesquelles la liaison vers la Bretagne et vers Le Mans se fait via Epône et la Vallée de la Mauldre, en Ile-de-France. Or (je parle après François AUBEY, maire de Mézidon-Canon) je voulais simplement souligner qu'il y avait également des lignes ferroviaires qui permettaient de faire un circuit beaucoup plus court, qui permettaient depuis Rouen de rejoindre Mézidon, puis d'aller vers Le Mans, puis Tours, également vers la Bretagne.

Donc, je voudrais savoir pourquoi sur les cartes RFF, Le Mans et la Bretagne sont desservis depuis l'Ile-de-France et non pas depuis la Basse-Normandie ; la flèche Basse-Normandie étant un peu finistérienne et un peu limite, me semble-t-il, dans une telle présentation.

Merci.

(Applaudissements.)

François TAINURIER : Comme vous avez peut-être pu le voir sur la carte de l'engagement national sur le fret ferroviaire, l'axe par Mézidon, Caen, Le Mans, Tours, figure dans le réseau orienté fret, donc on cherche à utiliser cet axe et à faire en sorte qu'il puisse apporter une contribution. On n'a pas eu beaucoup d'interventions, à l'occasion de ces réunions, de représentants de la Région Ile-de-France ; le passage en Ile-de-France n'est pas forcément un sujet très facile.

Donc, toutes les solutions qui permettront pour les liaisons, les connexions..., qui du point de vue économique s'y retrouvent ; qui permettront d'utiliser ces itinéraires et de sortir du fret de l'Ile-de-France, seront les bienvenues.

Simplement, aujourd'hui, ces itinéraires ont des caractéristiques, des performances, nettement en retrait par rapport aux caractéristiques des axes qui passent par l'Ile-de-France, d'où la représentation qui a pu être faite aujourd'hui. Mais, on sait que les régions du Bassin Parisien travaillent sur cette question ; c'est un sujet très ancien, des études sont engagées aussi entre les régions pour voir comment améliorer les performances sur cet axe.

Il n'y a pas d'arrière-pensée particulière ; les éléments de comparaison des différents itinéraires ont été faits à l'occasion du travail avec les ports de Rouen et du Havre, ces caractéristiques sont tout à fait disponibles. Il n'y a pas d'arrière-pensée particulière de la part de RFF sur ce sujet.

DEUXIEME TABLE RONDE

Jean-Philippe BLOCH : Merci, nous passons à la deuxième table ronde dont le sujet est « quelles sont les infrastructures et les mesures nécessaires au développement du transport ferroviaire de marchandises de la Normandie vers l'Ile-de-France, et au-delà ? ». Quel rôle pourrait jouer la LNPN dans ce contexte ? Des mesures complémentaires sont-elles nécessaires ? Des actions sont-elles indispensables à court terme ?

Pascal SAINSON, Président d'Europorte : Je vais d'abord profiter de l'opportunité qui m'a été donnée d'assister à cette réunion, de venir me présenter et vous présenter Europorte, pour vous confirmer qu'effectivement il existe des entreprises ferroviaires privées qui se sont développées. Je vais essayer de faire tomber certains clichés et certaines paroles qui m'ont beaucoup choqué, que j'ai entendues tout à l'heure.

Europorte est une entreprise du groupe Eurotunnel. Elle couvre toute la gamme des services ferroviaires sous une seule marque. Nous sommes une entreprise ferroviaire, nous tractons des trains, aussi bien en Angleterre par notre filiale GB Railfreight, qu'en France avec Europorte France. Nous assurons aussi – c'est accessoire mais important - la traction de trains dans le tunnel sous la Manche pour le fret ferroviaire entre la France et la Grande-Bretagne. Nous faisons également de la logistique sur sites industriels, mais ce n'est pas notre sujet de ce soir, c'est toutefois une activité historique que nous avons sur cette région. Nous avons également dans notre savoir-faire la gestion d'infrastructure portuaire. Je suis très fier car nous avons gagné il y a quelques mois un appel d'offres pour faire de la maintenance des voies ferrées du port du Havre et de Rouen. Nous avons commencé l'activité il y a tout juste une semaine avec certes quelques difficultés, mais globalement cela se passe bien.

Quelques chiffres : 150 trains par semaine, soit 3% du marché, 1 milliard de tonnes kilomètres. On fait du transport intermodal, du transport de céréales, du transport de voitures, du transport de matériaux de construction, on fait des trains de travaux.

Nos moyens :

1 100 collaborateurs, un chiffre d'affaires en forte croissance. Cette croissance à plus de 50% n'a pas été prise à la maison historique, nous avons nous-mêmes développé les trafics que nous avons pris à la route, et c'est 50% de mon activité. Nous n'avons pas volé les 50%

restants à la maison historique, et nous avons d'ailleurs d'excellentes relations avec la SNCF, c'est le choix de certains clients qui ont préféré, pour leurs propres raisons, du fret ferroviaire privé.

On investit beaucoup pour une entreprise de notre taille, dans certains matériels ferroviaires mais aussi dans la formation des hommes. La moitié de notre chiffre d'affaires est réalisée en France et l'autre moitié en Angleterre. Sur 80 millions d'euros de chiffres d'affaires, 5 millions d'euros ont été dépensés en formation de jeunes devenus conducteurs de train. Faites le ratio, je ne sais pas s'il y a beaucoup d'entreprises en France aujourd'hui qui investissent un tel pourcentage de leur chiffre d'affaires dans la formation.

Des valeurs fortes :

- Sécurité

Le groupe Eurotunnel existe maintenant depuis une vingtaine d'années. Je pense que nous sommes devenus l'un des référents en matière de sécurité dans le fret ferroviaire. Europorte aussi. Je ne rougis pas des statistiques qui nous sont fournies régulièrement par l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire). Il a souvent été déclaré qu'à ce jour nous étions un des meilleurs.

- Gestion sociale

Il n'y a pas de dumping social sur Europorte. C'est une entreprise où il fait bon vivre, dont le turn over est quasiment nul. Si l'on faisait du dumping social, je pense que les salariés nous quitteraient. Notre entreprise est respectueuse des conditions de travail et des salaires.

- Orientation client

C'est la raison pour laquelle beaucoup de clients font le choix d'Europorte.

- Qualité de service

Sans laquelle, je n'existerais pas.

Nous sommes présents ici depuis 1989, me semble-t-il, sous la marque Socorail. A l'époque, ce n'était pas encore le groupe Eurotunnel, mais nous avons une petite centaine de personnes qui travaillent ici sur la région, réparties dans les différentes activités que je vous citais tout à l'heure. On a des clients comme Exxon mobil, Chevron, Lafarge, Total, VTG.

Les clients viennent voir les opérateurs ferroviaires et attendent une certaine qualité de service. Pour un des clients historiques du groupe Europorte, on avait 100% de régularité en 2011, en ce qui concerne les trains que nous avons effectués. Il y a eu 5% d'annulations liées à des problèmes de réseau. Je ne conteste pas qu'il y a un problème, on vit avec des difficultés de circulation, mais on est capable de faire du fret ferroviaire dans d'excellentes conditions et dans de bonne qualité.

Nos problématiques :

Je pose quelques problèmes et je ne vais pas forcément apporter des solutions, qui ne m'appartiennent pas en tant qu'entreprise ferroviaire, étant client du réseau.

- Difficultés liées à la circulation

Il est très difficile pour nous d'obtenir des sillons en adéquation avec les besoins de nos clients et avec les contraintes économiques de rentabilité de ses activités. On travaille depuis près de deux ans sur un projet de nouvelle ligne de transport de containers entre le port de Rouen et Lyon et l'Italie. Les promoteurs de cette activité terminent leur tour de table. Nous sommes prêts à démarrer avec eux.

- Difficultés liées à la planification des travaux

Pour obtenir les sillons, ce fut extrêmement complexe, car les plages de travaux par lesquelles nous passons, en quittant la région de Rouen - et on parlait tout à l'heure de l'axe sur Mantes qui comporte de nombreux travaux - nous interdisent la circulation à certains horaires. Lorsque l'on a trouvé le créneau qui nous permet de passer, malheureusement on tombe sur d'autres travaux, sur l'axe sud du contournement de la région parisienne, qui se cumulent avec les premiers. Pendant 4 à 5 heures, on ne peut pas passer et ensuite pendant 3 ou 4 heures, c'est le tronçon suivant sur lequel on ne peut plus passer. Il est vrai que c'est difficile.

Ma proposition aujourd'hui, dans la planification des travaux de l'axe Paris-Normandie, est de vous demander de prendre en compte plus fortement les demandes des clients, relayées par les entreprises ferroviaires que nous sommes, par les contournements ou d'autres moyens, de nous permettre de circuler, sans nous interdire des circulations pendant des plages très longues, et je m'adresse là à mes collègues de RFF et de la SNCF infra qui réalisent la plupart de ces travaux. Si je ne peux pas circuler pendant une dizaine d'heures à l'aller, je ne sais pas comment je vais pouvoir revenir. Sachez que parfois on m'accorde des sillons où le train retour doit partir avant que le train aller n'arrive, cela nous impose de doubler le nombre de trains, le nombre de personnel, etc.

On parle pour le cas présent de l'axe Normandie-Paris, la plupart de nos trains vont ailleurs. J'ai des trains qui partent du Havre et qui vont sur la région de Dunkerque ; d'autres partent du Havre et vont sur l'Est de la France. Un projet est en cours avec des trains qui partiraient de Rouen pour aller sur Lyon et l'Italie. Il est important quand on sort de la région d'origine, que ce soit rendu compatible avec les autres régions de France. Il est nécessaire d'avoir une coordination nationale beaucoup plus attendue sur la gestion des contraintes et la gestion des travaux.

- Recours aux SDM qui sont tronçonnés

Quand on a des travaux qui nous empêchent de circuler dans nos sillons réguliers, on demande ce que l'on appelle des sillons de dernière minute (SDM). Je peux vous dire que c'est le chemin de croix. Le sillon de dernière minute ne se fait même pas de région en région mais à chaque niveau local. Quand on a bataillé quelques heures pour trouver une solution sur la première partie que l'on doit traverser, avec beaucoup d'espoir, on demande à la deuxième partie que l'on va traverser, une vingtaine ou une cinquantaine de kilomètres qui vont suivre en expliquant que l'on arrive à 10h12, mais par exemple à partir de 10 heures ils ont une plage de travaux, et on recommence ! Souvent cela se termine par l'annulation de trains, car on n'arrive pas à cumuler le système de sillons de dernière minute. C'est un vrai problème de sortir des frontières locales. Si l'on veut favoriser le fret ferroviaire, il faut lui permettre de circuler de son point d'origine à son point de destination, ces points ne se trouvent pas forcément sur un axe de 250 km.

En réponse à l'une des choses dites lors de la première table ronde, le fret ferroviaire est rentable sur moins de 500 km. Nous exploitons des lignes entre Le Havre et Dunkerque, soit 300 km, qui fonctionnent bien, le client est satisfait. Il bénéficie de conditions tarifaires intéressantes et j'y gagne de l'argent. Donc, ce ne sont pas des lignes déficitaires.

- Vitesse moyenne des trains

On est censé rouler à 100 km/h. La vitesse moyenne des trains en France, et en ce qui me concerne notamment, est inférieure à 50 km/h. Pour aller de Rouen à Ambérieu, soit 650 km, il faut plus de 13 heures.

Vous n'avez peut-être pas tous conduit des trains. Vous conduisez vos voitures sur l'autoroute, quand vous avez passé le péage, vous êtes censés en toute tranquillité rouler à 130 km/h jusqu'à votre point d'arrivée. Imaginez-vous être arrêtés toutes les deux heures de repos, avec un repos d'une demi-heure, car d'autres voitures doivent passer. C'est ce qui se passe avec le fret ferroviaire. De grâce, lorsque tous ces travaux se feront, assurez-vous que nos trains circulent. Je pense que le fret ferroviaire peut circuler à une vitesse supérieure. Quand on circule à 50 km/h sur une distance de 300 km, comme on le fait en allant au Havre, sachant que nos personnels pour des raisons de sécurité et de fatigue, ne sont pas planifiés pour une durée de plus 8 heures, je suis obligé de mettre deux conducteurs avec une relève pour aller du Havre à Dunkerque.

- Difficultés d'accès aux voies uniques

Les voies uniques sont les petites voies empruntées quand on arrive à destination, on quitte les ports pour aller chercher d'autres clients, on rentre dans des voies uniques dans lesquelles la circulation ferroviaire est extrêmement complexe, elle se fait sur des systèmes qui datent d'une cinquantaine d'années avec des limites que l'on ne comprend pas. Sur certains axes, on ne s'autorise à circuler que le mardi et le jeudi, personne ne circule le reste de la semaine. Je n'ai pas d'explication très concrète. J'ai un cas concret en Bourgogne, où lorsque je suis rentré dans le silo où je viens chercher des céréales, mon train est rentré chez le client, au pied du silo, on m'oblige à le sortir et faire 120 km pour l'amener ailleurs car tant que le train n'est pas sorti du tronçon à voie unique, on considère que la voie est occupée. Donc, on pose les wagons, on décroche la locomotive, on fait 120 km, on se met de l'autre côté dans une gare où l'on est sûr que le train n'est plus sur la voie. Malheureusement, comme je ne peux pas revenir le lendemain, je suis obligée d'attendre le jeudi pour revenir, puisque je ne peux circuler que le mardi et le jeudi. Il y a aussi un vrai problème de gestion des voies uniques. C'est bien de parler des voies principales, mais il faut que dans son ensemble on améliore cette situation.

Une dernière chose que je souhaiterais aborder par rapport à la présentation concernant l'axe 4 venant du Nord de l'Europe, et qui va aller vers le sud-ouest. Certes, il peut passer par Paris mais aussi par le côté de la Manche. Il pourrait aussi passer par Dunkerque et par le tunnel sous la Manche. Des liaisons peuvent se faire vers l'Angleterre. Le Groupe Eurotunnel milite pour qu'il y ait au moins un axe qui rejoigne les ports de la Côte Atlantique, le Nord de l'Europe et le Sud de l'Europe, sans forcément passer par Paris.

J'ai cité beaucoup de problèmes sans donner beaucoup de solutions, une chose est pour moi absolument nécessaire : la coordination, qui doit se faire entre RFF, le gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Infra qui va réaliser les travaux et la DCF qui assure la circulation, doit

être plus un peu plus forte. Vu de ma fenêtre, je n'ai pas l'impression qu'il y ait beaucoup de communication et que ce système se structure tous ensemble. C'est un des chevaux de bataille que nous menons afin d'améliorer la circulation ferroviaire. Nous aurons beaucoup de travaux dans cette région, pendant de nombreux mois voire des années, nous ne pourrons pas circuler la nuit, ce qui va restreindre les sillons. Si l'on veut circuler de jour correctement, il faut que tout ce système qui coordonne les travaux ne pense pas seulement qu'aux passagers, mais aussi au fret.

Je vais vous donner un exemple très concret qui s'est passé à Nogent-sur-Seine. Pour Saipol, usine qui fait du diester, il y avait un travail d'aiguillage à faire, ce qui est tout à fait normal. Il faut changer l'aiguillage pour entrer dans l'usine. Si on change l'aiguillage, forcément on ne rentre plus dans l'usine. On a appris avec un préavis de 5 semaines que l'on fermerait complètement la ligne pendant une semaine, alors qu'il ne faut pas autant de temps pour changer l'aiguillage, sans tenir compte du besoin de l'industriel. Si on lui ferme son accès, l'usine s'arrête. Avec l'industriel, SNCF Infrastructure et RFF qui avaient lancé ces travaux, ont compris qu'il valait mieux décaler les travaux de quelques mois et les réaliser pendant la période d'arrêt de l'usine, ce qui a permis que les travaux se fassent en toute sécurité, au bon moment sans arrêter l'exploitation ni l'usine.

Dans la concertation qui doit se réaliser lors de la réalisation de ces travaux, pensez à nous : Europorte, SNCF Fret, Colas Rail, ECR. Nous sommes demandeurs ainsi que nos clients d'une concertation beaucoup plus importante en amont sur la gestion de ces travaux.

En conclusion, l'axe Paris-Normandie, s'il nous donne de meilleurs sillons, s'il nous permet de circuler, sera très bien. Cela ne peut pas être isolé, il faut regarder ce que suivra cet axe. Le contournement dont on parlait tout à l'heure, en remontant pour sortir de Rouen, est intéressant pour le fret ferroviaire, mais il doit quand même être électrifié. Dans de nombreux trafics, notamment sur les trafics de containers, on travaille avec des locomotives électriques. Il sera important que les quelques dizaines de kilomètres qui vont être remis en service soient électrifiés, sinon la locomotive électrique attendra que le courant arrive pour continuer ou il faudra repasser au diesel, ce qui n'est pas forcément une bonne chose.

(Applaudissements).

Jean-Pierre BLOCH : Merci, Madame BARBIER.

Sylvie BARBIER, Présidente de Haute-Normandie Nature Environnement : Bonsoir. Le tableau que vient de dresser Monsieur vient largement abonder ce que je comptais dire. Je précise que j'apporte également un discours un peu autre que ce que l'on a pu entendre. Je suis présidente de Haute-Normandie Nature Environnement, qui elle-même fait partie de France Nature Environnement. Pour la Haute-Normandie, cela représente 80 associations environ se préoccupant d'environnement, de nature, de cadre de vie. Au niveau national, France Nature Environnement comprend environ 3 000 associations. Je voudrais préciser, pour ceux qui penseraient que l'on ne se préoccupe que de biodiversité, même si c'est important ce n'est qu'une partie seulement de ce qui nous occupe, les acteurs économiques de la région savent que nous sommes très attentifs aux problèmes économiques, sociaux. Quant à France Nature Environnement, M. DUBROMEL, son vice-président, qui se préoccupe des transports, siège au conseil d'administration de la SNCF. Nous sommes plusieurs à siéger au conseil de développement des ports et autres instances.

Nous sommes quand même assez au fait de ces problèmes, nous y sommes d'autant plus attentifs que nous essayons de nous placer dans des perspectives d'avenir qui dépasseraient ce que l'on entend, c'est-à-dire que l'une des premières surprises de ce débat public est d'entendre nombre d'acteurs dont on penserait qu'ils sont quand même préoccupés de l'avenir de la région, de l'avenir national aussi, faire comme si on avait continué sur des schémas et des situations actuelles, voire déjà quelque peu révolues dans la période de crise et de basculement géopolitique que nous vivons. C'est quand même quelque chose qui nous inquiète beaucoup, cela nous rappelle peut-être une période où l'ensemble des médias, de certains acteurs politiques et économiques nous disaient qu'il n'y avait qu'une seule façon possible de voter par rapport à une certaine question très importante. Heureusement que les gens se sont informés, ont réfléchi et discuté, ils ont vu un peu à l'avance ce qui est aujourd'hui manifeste sur des fonctionnements financiers et économiques et autres qui ne peuvent pas continuer.

Nous nous plaçons dans la perspective d'essayer de vouloir ce qui peut être fait dans l'immédiat, ce que pourrait donner ou pas la LNPN, dont il ne faut pas oublier que la perspective de construction porte sur 10 ou 12 ans au mieux, et les décennies qui suivent, car c'est une infrastructure lourde qui doit apporter à l'ensemble du pays, et pas seulement à la région, quelque chose de durable et qui ne soit pas à la limite un handicap ou quelque chose de sous utilisé, comme l'est devenu le port d'Antifer par exemple.

Nous essayons de chercher quelles sont les voies d'assurer ce qui est urgent et de s'orienter vers un réseau ferroviaire qui répond aux besoins d'adaptation à long terme. Pour ce faire, nous pensons important de nous placer, autant que nous pouvons le faire bien évidemment, dans la pensée de tendances lourdes, qui sont connues de tous. Nous savons très bien que ce n'est pas viable de continuer à vivre avec des flux d'importations chinoises ou autres et une désindustrialisation à tout va. Les factures énergétiques pour la France et toute l'Europe ne seront plus soutenables très vite si on continue à avoir du transport essentiellement routier. Il faut revoir de nombreux fonctionnements, par exemple au niveau de l'urbanisation. Une bonne partie de ce qui a été exposé montre que l'hyper congestion parisienne arrive à ses limites et qu'il faut absolument arriver à un aménagement du territoire et à une urbanisation d'un autre type.

Enfin, il se dit de plus en plus, y compris dans les sphères gouvernementales, que l'on doit s'orienter vers une économie beaucoup plus centrée sur les ressources des régions, plus endogène avec davantage d'activités de proximité, pas simplement pour l'alimentation. Tout cela doit guider la pensée de ce qu'il faudra comme système de transport, tout compris et pas seulement ferroviaire, le routier inclus et le fluvial, et quelle articulation ?

Tout à l'heure M. DEISS parlait de la finesse nécessaire pour arriver aux entreprises aux différents endroits au lieu de penser simplement au grand tuyau, c'est essentiel. Or, de quoi entendons-nous parler ? Non seulement de retards énormes dans ce qui aurait dû être la règle, c'est-à-dire l'entretien, la modernisation, l'adaptation mais en plus nous savons que des lignes sont délaissées, certaines ont été supprimées avec maintenant d'énormes problèmes pour reconstituer quelque chose qui est indispensable. Il y a également un retard au niveau de l'exploitation, au niveau du matériel roulant, au niveau des réglementations. Enfin et surtout, cela vient d'être effleuré et c'est essentiel, on a fait des choix à un moment donné sur l'organisation de tout le système ferroviaire français qui sont catastrophiques.

En regardant les autres pays qui eux ont vu augmenter leur trafic fret et voyageurs sur des lignes qui n'étaient pas forcément des lignes à grande vitesse, mais avec un chevelu, un maillage fin qui au moins desservait les endroits les moins cotés, les moins « métropole », mais justement qui forment l'essentiel de l'économie, là le recours au ferroviaire n'est pas le parcours du combattant qui vient d'être cité, ce n'est pas non plus un sacrifice économique, mais au contraire la solution.

Cela revient à des choix et à une volonté politique totalement autre. Il ne faut pas se placer dans des choix économiques « actuels », les projections socioéconomiques que l'on nous montre me paraissent aberrantes pour une grande part. Comment peut-on prolonger au-delà de 10, 20 ans, etc. des fonctionnements qui sont d'ores et déjà en voie de déliquescence ?

Il faut absolument être prospectif, tout en réfléchissant aux transitions, c'est-à-dire qu'il faut aussi mettre le paquet sur ce qui peut permettre non pas de tout régler, et on en est loin, mais d'améliorer pour le moment tout ce qui vient d'être cité, en particulier Serqueux-Gisors (et aussi son débouché : Conflans-Sainte-Honorine), le fait de se reconnecter sur la ceinture parisienne, les itinéraires de contournement. Il est vrai que l'on parle du ferroviaire, mais cela ne peut pas se concevoir sans l'articulation sur les autres modes, et en particulier les deux qui doivent être le plus développés, dont le fluvial. Quand même, Paris a la chance d'être sur un des rares fleuves complètement praticables en France. Or, il se développe certes, mais pas suffisamment. La réflexion et les équipements ne sont pas suffisamment orientés vers un développement à la hauteur du fluvial qui permettrait d'acheminer une grande part des containers. Donc, les volumes dont on nous annonce que l'on va devoir faire passer par le ferroviaire doivent être répartis.

De même, il faut s'orienter vers une redynamisation de nos ports secondaires, les ports de la Manche et autres, et que le fluvio-côtier soit lui aussi remis à l'ordre du jour avec une politique volontariste de tarifs, d'équipements, etc. Cela signifie également qu'il faut reconnecter le ferroviaire sur ces ports, que ce soit Fécamp, Dieppe, Caen ou Ouistreham, c'est quasiment un scandale que cela n'existe pas ou que cela ait été délaissé, ce qui est encore pire ; plus, la connexion entre une région et les autres limitrophes, et pas simplement Paris qu'il faut joindre, au pire contourner, mais parce que l'on ne sait pas faire autrement. Bien entendu, on a un historique dont il est difficile de sortir. Il faut revoir autrement toute cette équation, l'essentiel étant pour le moment de faire tout ce qu'il faut pour dégager le Mantois, mais encore une fois c'est 10 ou 12 ans pour régler au maximum les points noirs, dont Serqueux-Gisors, Rouen.

J'apprécie qu'enfin on mette le focus sur Rouen, j'en avais parlé lors de la réunion sur l'aménagement du territoire. Dans les phases précédentes du débat public, c'était pratiquement laissé de côté, alors qu'il est vrai que c'est l'un des gros problèmes de notre région d'améliorer la connexion avec Rouen, mais on peut aussi faire du fluvio-côtier en allant rejoindre Caen, Cherbourg ou autres et se reconnecter sur un réseau ferroviaire qui, lui, n'est pas engorgé vers le Sud et l'Ouest à condition de faire divers aménagements. Certaines lignes devront être doublées, il y a beaucoup de travail à faire et des financements conséquents à mettre sur la remise en route, l'amélioration, la modernisation de l'existant. Contrairement à ce que l'on a dit tout à l'heure, en faisant également vers les voyageurs une amélioration, c'est-à-dire que si ces points sont traités, si l'on arrive à avoir suffisamment d'itinéraires pour que le fait d'avoir à faire passer beaucoup de trains de voyageurs et trains de fret puisse se faire avec plus de sillons, à ce moment-là une bonne part du fait que le trajet

Le Havre-Paris est beaucoup plus lent maintenant qu'il ne l'a été serait résorbé. On peut avoir des matériels roulants qui font du 200 km/h, on peut arriver sans supprimer les dessertes, donc sans pénaliser une majorité de passagers. Quelques-uns verraient leurs conditions améliorées, mais la plupart les verraient dégradées. On peut à la fois combiner une amélioration du fret qui serait à étapes, car ce n'est pas faisable autrement mais qui nécessiterait des moyens importants. Le gros problème qui nous préoccupe, si l'on continue à dire ce que l'on a entendu, à la limite venant se greffer sur un discours où le reste disait presque le contraire, qu'il faut absolument la LNPN, cet argent qui irait à la LNPN n'irait pas au simple maintien, le simple entretien, et encore moins la modernisation et la mise en état d'adaptation à la transition qu'il nous faut pour tout le réseau ferroviaire.

Nous tenons à développer ceci, et nous sommes étonnés que ce ne soit pas plus pris en compte par nos élites économiques et politiques. Nous devons d'ailleurs souligner qu'il y a un certain nombre des discours que nous tenions il y a deux ou trois ans, qui commencent à être reconnus et repris. Seulement, il ne faudrait pas que ce soit trop tard et il faudrait que la prise de conscience vienne très vite maintenant au lieu de continuer ce discours sur la LNPN. Je précise bien qu'il faut comprendre que nous ne sommes pas contre toute la LNPN, mais pour tout ce qui peut régler les points noirs, en particulier dégager le Mantois et un certain nombre d'autres endroits. Par contre, l'impact doit être le plus réduit possible, car on continue à considérer, comme négligeable, le fait d'aller artificialiser des espaces naturels et agricoles, qui sont ce que l'on a de plus précieux maintenant, il faut arrêter de geler l'équivalent d'un département tous les 7 ans dans notre pays. Cela commence aussi à se dire. Mais aussi, il ne faut pas geler des financements précieux dans quelque chose qui n'est pas vraiment indispensable au détriment de ce qui est indispensable.

(Applaudissements).

Jean-Philippe BLOCH : La parole est à M. Jean-Michel SÉVIN, Directeur des ports normands associés.

Jean-Michel SÉVIN, Directeur des Ports Normands Associés : Merci, d'abord quelques mots sur PNA. Ports Normands Associés est un syndicat mixte, structure constituée lors du transfert de compétences des ports d'intérêts nationaux de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, au 1^{er} janvier 2007. Elle regroupe les trois collectivités bas-normandes, le Conseil régional de Basse-Normandie, le département de la Manche et le département du Calvados. C'est une entité qui a le même périmètre d'activité que les grands ports maritimes, c'est-à-dire avec une mission propriétaire et autorité portuaire, chargée du développement et de l'investissement sur les infrastructures.

Nos activités :

Un port multi-activités : le transmanche de façon relativement importante, puisque nous avons actuellement un trafic de 1,6 million de passagers, avec 100.000 passagers croisières, essentiellement sur la Grande-Bretagne et sur l'Irlande. C'est le premier point de passage vers les îles Britanniques après le détroit, il me semble important de le signaler pour les réflexions vis-à-vis de la LNPN.

Neuvième port français, à côté de nous avons des grands ports, que gèrent Laurent CASTAING et Philippe DEISS avec des activités bien supérieures, mais ces 5,5 millions de tonnes nous positionnent quand même au neuvième rang des ports français. Sur la

géographie française, c'est quand même relativement significatif. La plaisance est aussi une activité significative, puisqu'il y a sur les deux ports 2.300 anneaux plaisance pour 10.000 escales par an.

Nos missions :

Consolider le transmanche, inscrire PNA dans la scène logistique intermodale et favoriser le développement d'industries portuaires et de filières émergentes, en particulier sur les EMR, nous travaillons beaucoup sur les énergies marines renouvelables que l'on parle de l'éolien ou de l'hydrolien.

Notre premier axe est de consolider effectivement l'accessibilité à l'axe Seine et la coopération interportuaire, dont vous avez vu le grand décalage d'activité entre les deux secteurs, le secteur haut-normand et le secteur bas-normand.

Le fret sur la Basse-Normandie est très réduit, il n'y en a quasiment pas au niveau portuaire, alors que les infrastructures existent. Quelle sera la situation demain ? Quelle sera la performance économique du transport ferroviaire par rapport au transport routier ? C'est aussi une donnée qu'il faut intégrer dans des projections que l'on peut faire à 2025 ou à 2030. Je notais tout à l'heure qu'on relevait 6 trains par jour à l'horizon 2030.

Notre ambition, c'est renforcer l'accessibilité à la région parisienne et accroître notre attractivité par cette liaison LNPN, arrimer nos ports à ceux de l'axe Seine. A ce titre, on développe une coopération interportuaire, que ce soit avec le port du Havre, on travaille sur une navette containers entre le Port du Havre et le port de Caen. Avec le port de Rouen, on travaille sur des complémentarités liées aux capacités de tirants d'eau essentiellement sur le port de Cherbourg. Là aussi, les sorties et les amenées de marchandises sont un élément d'importance pour le port de Cherbourg.

Rôle de la LNPN

Libérer des sillons pour le fret qui peuvent bénéficier à la Basse-Normandie et aux ports en particulier, mais à toutes les activités industrielles de la Basse-Normandie, la désaturation d'un nœud rouennais et la connexion sur Rouen est un élément important pour la massification ferroviaire, la connexion sur le site de Sotteville et la connexion entre les villes portuaires est aussi un élément important. J'évoquais tout à l'heure l'activité passagers qui est une activité importante pour nous.

Des mesures complémentaires : moderniser effectivement la liaison Serquigny-Oissel engagée et coopérer avec le GIE interportuaire créé aujourd'hui, notamment sur l'activité ferroviaire. On peut effectivement développer une coopération sous cet angle, et nous avons eu l'occasion d'échanger entre nous sur ce sujet.

Le premier point important porte sur l'attractivité et le deuxième point relevé par Monsieur le Maire de Mézidon et Patrice DUNY de l'Agence d'urbanisme, consiste à articuler la LNPN avec le contournement ferroviaire ouest du bassin parisien.

Pour nous, c'est important pour élargir notre hinterland vers le sud, donc toute la direction sud-ouest, donc la liaison Mézidon-Alençon-Le Mans-Tours figure ici, et vient se connecter sur la liaison fret Atlantique Paris-Tours-Bordeaux. Il nous semble que ce contournement par l'Ouest est un atout important et peut être valorisé au-delà de ce qu'il est aujourd'hui.

Le rôle de la LNPN est bien sûr d'intégrer dans la réflexion cet itinéraire alternatif. On l'a évoqué et c'est quelque chose qu'il faut encourager. On a cette liaison en dehors de cette liaison LNPN de Serquigny à Oissel, dont la réfection a démarré, elle est importante pour la connexion et l'ouverture vers l'Est.

Peut-être une spécificité plus bas-normande : renforcer l'attractivité passagers de nos ports avec une activité importante aujourd'hui, car on réalise 1,5 million en enlevant la croisière sur le transmanche. La connexion de cette activité transmanche sur le transport passagers ferroviaire est un élément d'importance pour développer cette activité, qui est aujourd'hui très concentrée sur le détroit au niveau du Pas-de-Calais. C'est aussi un élément pour conforter la capacité de nos ports comme outils d'attractivité touristique autour de la plaisance et du nautisme. Aujourd'hui, cela représente 2.300 anneaux. Le développement de ces activités et la bonne connexion pour les usagers de ces équipements sont aussi un élément important en termes d'attractivité du territoire.

Aussi, c'est renforcer la connexion avec les sièges sociaux pour le développement des activités. On peut l'évoquer dans le développement des activités de filières industrielles en particulier. Gagner en accessibilité et confort, et c'est une disposition un peu générale sur l'ensemble des activités, qui n'est pas spécifique à l'activité fret.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Merci Monsieur SÉVIN, avant de passer à la discussion, les représentants de RFF souhaitent-ils réagir sur les propos du Président d'Europorte ?

François TAINURIER : Effectivement, cela avait le mérite d'être particulièrement concret à court terme et montre aussi finalement que la bataille du report modal se gagne sur la qualité de services et sur un ensemble d'éléments, sur toute la chaîne qui contribue à la production *in fine* d'un sillon performant.

Par rapport à ce que le réseau offrait en termes de services et de qualité de sillons, à la fois dans le tracé initial, on a parlé de vitesse commerciale à 50 km/h et les difficultés opérationnelles à trouver des bons créneaux, il y a tout un enjeu qu'il ne faut pas opposer à la question de l'investissement. C'est quelque chose qui est complémentaire et qui doit être mené de toute façon, car il y a des trafics à la clé, en travaillant sur cet axe.

Je voulais quand même rassurer sur le fait que RFF est conscient de cette situation et s'est organisée pour essayer d'apporter des réponses, en allant vers davantage d'industrialisation et d'une certaine façon, le fait que progressivement on bascule dans des régimes de corridors européens, ce n'est pas qu'un label ou une carte, on a derrière tout un ensemble d'actions très concrètes qui vont nous amener à structurer ce travail. Par exemple, vous avez l'obligation de publier les travaux prévus sur les corridors, cela veut dire qu'il faut d'abord les identifier, les mettre dans un format homogène. Ce travail permet ainsi d'alimenter des groupes de travail consultatifs qui associent les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de terminaux et de transport combiné, les ports par exemple. Cela permet d'avoir un support pour la concertation, pour essayer de détecter en amont les difficultés et trouver des solutions, avant d'être au pied du mur et quelques jours pour se retourner, et ainsi des risques de pertes de trafic.

Concrètement, cela se traduit aussi par un travail sur ce que l'on appelle « les catalogues de sillons », c'est-à-dire avoir des éléments de réponse pour permettre d'être plus réactifs dans

la réponse à une demande exprimée par une entreprise ferroviaire. Le pas de progrès à réaliser consiste à passer des catalogues de sillons sur des logiques de point à point, Le Havre – Ile-de-France Valenton par exemple, et ensuite des autres catalogues entre Valenton et Lyon, et Lyon-Italie, ce qui permet de préparer à un peu à l'avance des réponses plus efficaces, puisque l'on n'est pas forcément contraint de stationner un certain nombre de minutes, voire parfois davantage à Valenton pour trouver le sillon du catalogue prêt. Ces actions vont de pair avec la mise en qualité, la montée en puissance d'un véritable service pour le fret ferroviaire. Dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, il y a également un certain nombre de réflexions sur comment améliorer la fiabilité du réseau sur des installations permettant des circulations en contresens quand une voie est indisponible, voir si un certain nombre d'itinéraires peuvent être utilisés comme itinéraires complémentaires et adaptés à la programmation des travaux en conséquence. Un diagnostic a été fait au niveau national pour voir où étaient les points de fragilité sur le réseau et trouver en fait les réponses les plus appropriées soit dans des mesures d'exploitation et parfois avec des investissements par exemple sur des installations de contresens qui sont là justement pour améliorer la qualité du service.

Nous sommes dans une logique d'industrialisation progressive. La concertation avec les clients doit être organisée.

Pour rebondir sur les relations vers la Basse-Normandie, il me semble important d'avoir une réflexion globale sur le réseau. La conception de la ligne présente une évolution assez significative par rapport à ce qui a pu être présenté dans les projets antérieurs, on présente un projet d'évolution de réseau, ce qui permet de voir quels bénéfices peuvent être apportés à l'ensemble du territoire, pas simplement pour la desserte voyageurs mais aussi pour le fret.

L'idée dans la poursuite des études est de pouvoir faire en sorte de bien intégrer aussi ces besoins, car on est en train de construire le réseau de demain. C'est ce qui doit nous guider, et avec la nécessité de bien prendre en compte dans la construction de ce réseau la dimension fret sur l'ensemble des besoins, ceux des ports normands et ceux exprimés sur la desserte du futur port multimodal d'Achères en Ile-de-France, sur l'ensemble du réseau sur lequel on travaille.

Olivier GUÉRIN : Merci. Est-ce qu'un autre représentant d'entreprise ferroviaire souhaite intervenir ?

Vincent PICHOU, SNCF Géodis : Nous partageons très largement un ensemble de choses qui ont pu être échangées, le constat sur les difficultés sillons – et c'est une évidence – la nécessité d'un itinéraire performant complémentaire aux itinéraires actuels Serqueux-Gisors, que nous détaillons dans notre cahier d'acteurs. Des difficultés, qui ont un mérite assez pédagogique, ont été présentées et il était bien de montrer l'ensemble des difficultés auxquelles sont confrontés tous les opérateurs ferroviaires.

Je pense qu'il faut également indiquer que le monde ferroviaire est aussi à un tournant en termes de productivité et de projets. On a parlé de l'allongement des trains (750 m, puis 85 m). Nous avons fait circuler un premier train à 850 m. C'est un effort de l'ensemble des acteurs du monde ferroviaire. Tout ce monde s'oriente vers plus de productivité, de nouvelles solutions. Donc, le mode ferroviaire a évidemment un avenir très important, notamment sur cet axe depuis la façade maritime vers les hinterlands des ports.

Je voudrais insister sur l'idée de la performance des itinéraires. Pour donner toute sa chance au mode ferroviaire, nous avons besoin d'une infrastructure qui puisse supporter des services performants : des trains plus lourds, des trains plus longs. C'est l'électrification dont vous avez parlé, nous soutenons aussi l'idée d'un itinéraire, via Serqueux-Gisors électrifié. Il y a d'autres sujets, comme le raccordement mais tous les constats que nous faisons ensemble convergent vers la nécessité d'une infrastructure, qui redonne au mode ferroviaire sa chance depuis la façade maritime normande vers son hinterland, y compris de façon à élargir cet hinterland.

Oui, le mode ferroviaire a une zone de pertinence ; elle est effectivement inférieure à 500 km sur les trains massifs. Nous faisons nous aussi des trains directement vers la région parisienne. Cette zone de pertinence peut encore augmenter. Nous défendons et nous appuyons aussi cette position d'itinéraire performant, ce qui veut dire notamment son électrification, avec le même constat d'urgence que nous avons par rapport à une situation actuelle, considérée par tous les acteurs comme très dégradée.

Notre position vient plutôt en appui et en confirmation d'un ensemble à la fois de constats et de solutions proposées.

Olivier GUÉRIN : Est-ce qu'un représentant d'armateur accepterait aussi de donner un point de vue qui pourrait être un peu différent ?

Alexandre GALLO, chargé des activités intermodales pour le groupe CMA-CGM :

Tout ce qui a été dit est tout à fait juste, on ne peut que déplorer la progression assez dramatique pour les ports français des ports belges et hollandais en ce qui concerne la progression du fret ferroviaire, et d'ailleurs des autres moyens qui résultent à la fois d'un manque d'investissement et d'un manque de cohérence également dans les moyens. C'est le débat qui a lieu en ce moment pour savoir si l'on va rester sur la structure actuelle à savoir un gestionnaire d'infrastructure totalement coupé des moyens pour entretenir cette infrastructure. Va-t-on enfin avoir un vrai système cohérent, tel qu'il peut exister en Allemagne, même s'il peut être critiquable par certains côtés, il a le mérite de fonctionner. Monsieur le député le mentionnait très justement tout à l'heure. Effectivement, le fret ferroviaire progresse en Allemagne et a régressé en France, mais ce n'est pas une fatalité. Il y a des progressions, notamment sur certains axes comme par exemple Marseille-Lyon : le fret ferroviaire progresse et le report modal s'opère, car un certain nombre de sillons sont fiables. RFF y arrive aussi et ce n'était pas non plus une fatalité.

Il y a des axes qui progressent en termes de report modal, comme par exemple le sud de la France vers le sud de l'Allemagne ou Ludwigshafen. Ce sont des trafics qui fonctionnent également assez bien. Tout ce que l'on a dit ce soir est tout à fait vrai, mais ce n'est pas une fatalité et c'est entre vos mains. C'est à vous de faire en sorte que cela marche.

(Applaudissements).

Jean-Philippe BLOCH : Nous reprenons quelques questions dans la salle.

Philippe ANNE, Urbaniste, Mont-Saint-Aignan : Je voudrais reprendre les propos du maire de Mézidon-Canon. J'ai trouvé son intervention très intéressante, elle met en évidence tout le problème de l'investissement à long terme et de la desserte ferroviaire. Tout le monde était très attiré par le scénario C, mais est un peu repoussé par son prix. Je crois que cela mériterait d'être regardé beaucoup plus attentivement. Un représentant d'armateur a suggéré

de regarder ce qui se passait à Anvers, dans les ports de la Mer du Nord. On s'aperçoit que dans tous ces ports dans le grand state hollandais ou dans toute cette zone, un investissement massif et très concentré dans le ferroviaire a été réalisé, que ce soit pour les voyageurs ou le fret ; ce qui a permis de relier l'ensemble de tous ces ports au travers de tous les estuaires par des voies performantes à la fois pour les voyageurs et le fret. En France, on ne l'a pas fait. Je trouve que le scénario C était tout à fait intéressant pour plusieurs raisons, il mettait en relation directe Caen – Le Havre par une traversée sous estuaire mixte passagers-fret, et ensuite il mettait aussi en relation directe Le Havre – Rouen et par la suite en direction de Paris.

Pour l'instant, cela n'a pas l'air d'avoir les faveurs de tout ce que l'on entend, et je trouve cela tout à fait dommageable, car son coût, mis à part le problème qu'il faille traverser les forêts du sud de l'agglomération rouennaise, évalué à un milliard d'euros, le coût du passage sous-fluvial entre les deux rives...

Olivier GUÉRIN : Excusez-moi, on arrive un peu tard dans la réunion et on a déjà discuté du scénario C, pouvez-vous vous orienter plus sur le fret que sur ce scénario ?

Philippe ANNE : J'y viens, en fait cela donne un débouché fret au Sud du port du Havre, qui manque cruellement aujourd'hui. On est obligé d'engorger avec le fret l'ensemble de tout ce qui est au Nord. Je trouve qu'il y a un investissement très important à faire. N'est-il pas temps de regarder un scénario de type C, A, B ou on pourrait l'appeler aussi CB ou CA, permettant une ligne qui irait de Caen au Havre en passant sous l'estuaire avec un tunnel fret, qui passerait par les plateaux Nord de la Seine en direction de Rouen et redescendrait tout naturellement vers la région Ile-de-France.

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

Philippe ANNE : Conclusion, est-il possible de regarder un scénario ? Il me semble que c'est utile maintenant.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Annie LEROY, Ecologie pour Le Havre : Je vais justement reparler du scénario C, ce que je n'ai pas pu faire, car j'étais au rez-de-chaussée. Ce scénario C, qui plaît à certains, d'un point de vue écologique, va provoquer des dégâts considérables. Il faut envisager un scénario C, uniquement pour les passagers ou à la fois pour le fret et les passagers. Dans le deuxième cas, les trains de fret ne montent pas les mêmes côtes que les trains de passagers, ainsi les voies d'accès au tunnel qui passerait sous la Seine seraient beaucoup plus longues évidemment. Si l'on s'occupe de la rive nord, on arriverait dans la réserve naturelle, on passerait sous l'éventuel prolongement du grand canal, sous la nappe de 17 pipes, plus 5 tuyaux, on fait disparaître des terres agricoles d'élevage. Je pense qu'il y a des agriculteurs ici qui ne sont pas du tout d'accord.

D'un point de vue écologique, simplement pour la rive droite, c'est absolument dramatique. Ce n'est pas mieux pour la rive gauche, même s'il n'y a pas les obstacles physiques d'un canal prolongé ou des pipes.

On nous dit malgré tout qu'il faut éviter les ruptures de charges et aller vite. Un intervenant a dit qu'on roulait grosso modo à 50 km/h, car on est obligé de s'arrêter à différents endroits. Les ruptures de charges sont absolument catastrophiques, cela fait perdre du temps. N'y a-t-il

que le ferroviaire à envisager ? Le fluvial n'a-t-il pas lui aussi tout un tas de vertus ? Ne faut-il pas marier le fluvial, le fluvio-côtier et le ferroviaire ? Pourquoi les containers qui doivent aller dans le sud de la France ne prennent-ils pas le bateau pour aller jusqu'à Caen, Mézidon, etc. ? C'est tout tracé, et on vient de nous montrer cette voie ferrée. Certes, il y a une rupture de charges, mais il y en a de toute façon de nombreuses, et de toute façon les trains de fret ne roulent pas très vite.

Michel CANIAUX, délégué général de l'ALTRO (Association logistique transport Ouest) : Cette association regroupe 35 collectivités de l'arc Atlantique et du Massif Central. Dans ce projet LNPN, c'est justement la notion de transversalité qui nous intéresse, donc Rouen-Caen-Rennes-Nantes pour rejoindre Bordeaux. Ce serait à la fois fret et voyageurs.

Nous sommes aussi intéressés par ce tracé C. Si l'on veut que le port du Havre se développe, il faut réduire les distances. Or aller vers le Sud en passant par Rouen pour éviter Paris, cela fait 200 km en plus, cela vient encore buter sur un nœud ferroviaire important. J'en arrive à la conclusion que l'on est dans un pays où l'on sacrifie les fonctionnalités au coût. Comme je suis à cheval sur un autre débat parallèle « POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), on est exactement dans la même optique. On aimerait le projet ambitieux, mais on est limité par le coût.

En investissant peu au départ, on ne retarde pas l'obsolescence du système que l'on met en place. C'est un peu le syndrome de Fort-Boyard, à savoir que l'on a mis 60 ans pour construire ce fort, et quand on l'a construit, il ne servait plus à rien. Nous sommes toujours pour favoriser les investissements les plus élevés pour repousser au maximum l'obsolescence du système que l'on va constituer. On parlait d'un nouveau réseau, il faut que celui-ci tienne la route et ce au moins pour un siècle. En regard du coût qui peut paraître impressionnant, il faut mettre en parallèle les fonctionnalités.

Si l'on veut que Le Havre soit un grand port, il faut qu'il puisse se développer, respirer mais ne pas seulement avoir une sortie.

François SOULET DE BRUGIÈRE, Président de l'Union des ports de France et aussi chargeur : Je voudrais intervenir au nom de quelques chargeurs, et nous n'en avons pas beaucoup entendu ce soir. Le premier enjeu qui ferait revenir au ferroviaire, c'est la fiabilité. Vous pourrez arrêter tous les investissements, si vous remettez 100% de fiabilité, je vous garantis une remontée du taux d'utilisation de fer extrêmement important.

(Applaudissements).

Dans notre société, nous faisons il y a 7 ans 5.000 containers sur le fer et 1.200 sur la voie d'eau, aujourd'hui nous en faisons quelques centaines sur le fer et 10.000 sur la voie d'eau. Je ne parle que de la France. Il est clair que la fiabilité est le tout premier critère.

Le deuxième critère est la réactivité. Si vous demandez un sillon pour consolider un trafic, on vous demande de revenir dans six mois car on va étudier le dossier. Dans 12 mois, vous aurez peut-être une réponse et dans 18 mois, on verra ce que l'on est capable de faire. Souvent, on ne peut pas attendre autant de temps pour mettre en place un trafic. Nécessairement, on se tourne vers d'autres modes de transport et vous n'êtes pas propriétaire de votre sillon.

Imaginez mettre en place un trafic ferroviaire avec un opérateur qui vient à 8 h, heure qui me convient, au bout de 18 mois, on s'est mis d'accord pour avoir enfin ce sillon, deux ans

plus tard je veux quitter cet opérateur pour en prendre un autre, le sillon de 8 h ne m'appartient pas, mais à l'opérateur qui va se le garder tranquillement et je suis obligé de prendre une autre heure.

Tous ces éléments font que l'on choisit autre chose que le mode ferroviaire.

On est tout à fait favorable au ferroviaire en tant que distributeur, tous les projets ferroviaires qui existent aujourd'hui font que si tous se réalisent, et je le souhaite particulièrement pour les grands ports, on va utiliser plus qu'au maximum une ressource qui malgré tout reste limitée. On entend bien que l'on pourrait passer en dessous de Mézidon, au-dessus du fleuve, etc. Ce sont sûrement des sujets à étudier, car plus on pourra utiliser le rail, mieux on se portera. C'est incontestable.

Ceci dit, on est quand même sur une ressource limitée. On n'évitera pas, en particulier sur l'axe Seine, compte tenu de la place que représente la zone parisienne de se mettre autour de la table entre les représentants des passagers et les représentants du fret pour décider de temps en temps de ralentir quelques TER, de remettre quelques passagers sur la route, par autocars par exemple, pour pouvoir faire passer des trains de fret où là on fera passer 40 ou 50 camions sur le rail plutôt que sur la route.

Personnellement, j'ai pris le train pour venir de Paris au Havre, il y avait 6 personnes dans mon wagon. Pendant la durée du voyage, je pensais à tous ces beaux sillons que l'on nous mangeait. Donc, remettons-nous autour de la table.

C'est bien d'aller voir jusqu'à Paris, mais les ports de Rouen et du Havre ont des ambitions qui doivent être à 1.500 ou 2.000 km de chez nous. Nous devons être capables de prendre en compte tous les problèmes évoqués, car le fret qui ira en Autriche, celui qui ira en Hongrie doit passer par Le Havre, éventuellement pour Rouen, plutôt que passer par les ports du sud, voir les ports de Hambourg et Rotterdam.

(Applaudissements).

Jean-Yves PERODOU, animateur d'un cabinet sur Le Havre : Serait-il possible dans le cadre des études de donner une approche, une dimension, un positionnement européen signifiant connexion tant pour le fret que pour le passager, avec les réseaux européens ? En ce qui concerne le fret, bien naturellement, on a vu un petit corridor (N°4), mais il y a les trois autres (A, B et C) sur la droite et qui font les liaisons Nord-Sud particulièrement Scandinavie, le sud de l'Allemagne, la Suisse. Je pense que la dimension développement économique des ports se trouve certes sur Paris, mais une grande partie se trouve dans ce cœur économique. Pour la dimension fret, il me semblerait intéressant de mettre en évidence, en lien, aussi bien pour les ports du Havre que de Rouen des connexions dans la direction de l'Est.

Par ailleurs, compte tenu de la hauteur de l'investissement, il serait nécessaire pour le fret ou pour les voyageurs d'étudier les connexions possibles, le faisable avec le réseau TGV France, mais également le TGV Nord Europe.

Olivier GUÉRIN : RFF souhaite peut-être réagir !

Gilles FOURNIER, Président du Conseil de surveillance du port du Havre : Je voudrais réagir rapidement. 86% des conteneurs qui sortent du port du Havre sont chargés sur des camions – et on ne l'a pas beaucoup dit ce soir – car ils sont plus efficaces, plus

économiques, plus rapides et plus performants. Ce n'était pas le cas il y a 20, 30 ou 40 ans. A à l'époque, et ceux qui comme moi sont quelque peu âgés se souviennent que dans les années 50 nous étions extrêmement fiers du réseau routier français. Nous avons inventé la route à trois voies, il suffisait de prendre une route ancienne, on coupait les platanes et on faisait une voie centrale, et nous étions extrêmement contents de la modernisation de notre réseau routier, et les autoroutes allemandes étaient des outils coûteux et inutiles. Cela a permis à cette époque au transport ferroviaire de fonctionner assez correctement, car la concurrence de la route n'était pas très sévère. Nous nous sommes décidés à avoir un véritable réseau routier, et cela met aujourd'hui le transport routier à un niveau de compétition que l'on connaît.

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, et notamment celui de la Normandie, nous sommes dans une situation bien pire que celle du réseau routier des années 50, c'est-à-dire que nous n'avons pas dépensé assez d'argent sur le réseau ferroviaire depuis un siècle. La situation actuelle résulte de cela, plus que de n'importe quoi d'autre. Ce n'est pas en remettant en état des lignes qui ont un siècle et demi, et en faisant du replâtrage du réseau que l'on va préparer le 21^{ème} ou le 22^{ème} siècle. Il faut impérativement faire de nouveaux tracés, avoir de nouvelles voies, et la LNPN est sans doute la première d'entre elles, mais pas la dernière.

Si nous voulons un véritable report modal du camion vers le fret, il faut que la collectivité nationale – et ce n'est pas la responsabilité de RFF ou de la SNCF – nous n'avons en tant que nation fait suffisamment le choix du transport ferroviaire. Aujourd'hui, nous avons le transport ferroviaire que nous méritons.

Il me semble possible de disposer d'un meilleur réseau, et pour cela il faut investir. Pour que cela fonctionne, il faut que nous ayons des opérateurs compétitifs qui se font concurrence les uns avec les autres, faisant que le coût du transport ferroviaire devienne compétitif par rapport à la route. C'est à cette condition que l'on verra un véritable report modal vers des moyens de transport plus efficaces sur le plan écologique que la route, que sont le chemin de fer, la problématique de la voie d'eau étant exactement la même.

(Applaudissements).

Xavier CHARLES, Conseiller général du Calvados : Je voudrais en quelques mots dire que je suis un peu perplexe par rapport au discours que nous avons entendu ce soir, qui tente de remettre en selle le scénario C. Je rappelle que nous sommes dans un contexte économique tant au niveau national qu'au niveau local, qui est plus qu'incertain. Je voudrais rappeler la nécessité, l'urgence d'obtenir ce projet LNPN et qu'il puisse passer le cap du débat public. A deux ou trois semaines de la fin de ce débat public, l'heure n'est pas de nous éparpiller mais plutôt d'essayer de trouver un consensus sur un scénario qui rassemble à la fois la Haute et la Basse-Normandie. Je pense que le scénario AB a été fait pour cela, et il me semble un bon compromis.

Sur le plan intellectuel, je conviens que le scénario C est le plus satisfaisant, sauf qu'il se heurte à la réalité des chiffres et à la réalité de nos possibilités. Si l'objectif est de créer des relations entre Le Havre et Caen, ce qui est la fonctionnalité principale de ce scénario C, je rappelle qu'un projet verra le jour cette année avec EPNA, le Directeur en a dit quelques mots, ce sont des navettes de fret entre Le Havre et le bassin de Calix à Caen, qui permettront d'avoir des premiers liens. On n'est pas du tout à une saturation sur ce créneau, il y a matière à développer pour avoir des relations entre Le Havre et Caen.

(Applaudissements).

Gérard MERLETTE, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : Bonsoir. Deux questions par Internet, l'une de Michel CHAMPALBERT, Conseiller municipal de Sotteville-les-Rouen : « *Je pense qu'un trajet marchandises par le sud de Paris serait le meilleur pour la desserte sud européenne en marchandises. Qu'en est-il ? Que deviendraient alors les triages existants ?* »

L'autre de M. François PINCEMAILLE de Bretteville-sur-Odon : « *Si pour le même prix, RFF devait choisir entre la mixité fret de la LNPN entre Louviers et Évreux, et le contournement de Lisieux qui fait gagner cinq minutes aux voyageurs, le choix de RFF se portera-t-il sur la mixité fret ?* »

François TAINURIER : L'éclairage sur la desserte sud de Paris, le schéma qui vous a été présenté comportait trois itinéraires, dont un qui utilise le sud de Paris aujourd'hui. Il est un peu moins performant que l'itinéraire par le Nord, on a un problème de pente dans le secteur de Jouy-en-Josas, mais il est d'ores et déjà utilisé.

La question des triages renvoie plus à la question de la production par les entreprises ferroviaires qui, dans leur organisation, ont parfois besoin d'organiser des relais de traction pour pouvoir changer de conducteur ou faire toutes les interventions sur les machines. Dans ces cas-là, on peut envisager de passer malgré tout à Valenton ou dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges, et repartir vers le sud de passer directement, si les conditions de durée de transport pour le conducteur le permettent. C'est déjà finalement quelque chose qui est utilisé aujourd'hui.

D'un côté, on demande de comparer un investissement qui n'apporte pas de fonctionnalité, de notre point de vue, avec un investissement qui apporte un avantage, certes pour les voyageurs, le choix serait relativement simple à faire. J'en profite pour apporter quelques éclairages à un certain nombre de questions qui ont été posées tout à l'heure, d'abord pour indiquer que dans les analyses qui ont été faites avec les ports, les perspectives de développement des trafics ferroviaires s'inscrivent dans une évaluation globale des besoins avec derrière des perspectives de croissance aussi sur le mode fluvial. Il y a déjà un travail de répartition, compte tenu de la nature des différents trafics, qui a été fait et qui est sous-jacent aux perspectives de développement de trafic fret ferroviaire, qui ont été présentées. Éclairage complémentaire sur les enjeux européens, donc sur les corridors, puisqu'au-delà des six corridors qui existaient dans la configuration avant le règlement fret, on est passé à neuf, et dans les corridors à l'étude actuellement, il y a un corridor en direction de la Grande-Bretagne et également des compléments à des corridors existants. Ainsi, c'est en train de se dessiner car ces derniers corridors n'ont pas été encore formellement validés dans leur contenu. Il existe donc un véritable réseau, ébauche de réseau structurant européen, qui sera éligible à un certain nombre de financements, de subventions pour faciliter les échanges à l'échelle européenne, la coordination des sillons internationaux. Avec la coordination interne se pose la question de la coordination des travaux entre plusieurs gestionnaires d'infrastructures dans des cultures, des pays, des systèmes différents. C'est l'un des enjeux et l'idée est de s'appuyer sur les dispositifs européens pour pouvoir aussi tirer par le haut le réseau français. On parlait des questions de fiabilité, dans les éléments autour des corridors il y a des publications d'indicateurs, des objectifs d'amélioration qui seront affichés à l'échelle du corridor. Peut-être qu'à ce stade, ce sont des flux qui sont relativement limités à l'échelle de ce que l'on considère, mais l'idée consiste à utiliser les outils pour pouvoir suivre la qualité

du service. On a coutume de dire que tout ce qui se mesure s'améliore et l'enjeu de la fiabilité est très important, de même que l'enjeu de la performance. Je voudrais apporter un éclairage complémentaire sur le fait que l'on parle beaucoup d'investissement en lignes, mais toutes les actions engagées sur le chantier transport combiné du Havre, le raccordement direct à la sortie du port pour pouvoir beaucoup plus rapidement assurer le passage du conteneur du bateau sur le chantier de transport combiné, et pour pouvoir partir rapidement en lignes derrière, ce sont des choses qui sont peut-être moins visibles que les investissements sur le réseau en lignes, mais qui sont tout aussi efficaces pour que le temps de parcours s'améliore de bout en bout. Il y a tout un travail de fond de fournis pour gratter les minutes complémentaires, les éléments de fiabilité pour pouvoir gagner la bataille du report modal. On a aussi besoin d'infrastructures complémentaires et on a aussi besoin de ce travail sur la qualité du service, sinon ces infrastructures ne seront pas utilisées à leur pleine puissance.

Jean-Philippe BLOCH : Monsieur Meyer, avez-vous quelque chose à ajouter ? (*Non*).

Édouard PHILIPPE, Maire du Havre : Trois remarques, d'abord pour saluer la belle mobilisation des Havrais ce soir, et aussi de quelques bas normands que nous accueillons bien volontiers. Il a été dit tout à l'heure que les Havrais étaient venus là pour écouter ce que la Commission du débat public avait à dire, j'espère que l'inverse est vrai également, et que vous avez entendu toutes les remarques formulées ce soir.

Je voulais aussi me réjouir que cette réunion sur le transport de marchandises ait été organisée au Havre. L'idée selon laquelle ce projet de ligne nouvelle Paris-Normandie intéresserait essentiellement, ou en tout cas de façon très importante, le fret est une idée absolument essentielle. Ce n'est pas une idée instinctive, ni une idée qui a été tout de suite formulée. En parlant d'une ligne nouvelle Paris-Normandie, on a constaté la desserte des passagers, car la desserte actuelle est très largement insatisfaisante et on réfléchit tout d'abord au transport de passagers.

Derrière cette ligne nouvelle Paris-Normandie pour les passagers, une question est essentielle pour le fret, essentielle pour le développement d'entreprises, essentielle pour le développement d'infrastructures, essentielle pour le développement des ports. Derrière le développement de ces entreprises, derrière le développement des ports, derrière cette problématique du fret, il y a des gens. On ne parle pas simplement des ports, ni des trains, ni des boîtes et des containers, mais on parle de nous. 1 million de containers en plus sur le port du Havre qui partent avec du fret, donc on attire avec du fret, ce sont 1.000 emplois directs sur les quais et des emplois de services qui sont associés. Le report modal vers le fret ferroviaire, c'est moins de camions qui sortent du Havre, c'est moins de camions sur les routes, c'est moins de pollution, c'est moins de bruit et c'est pour tout le monde une vie beaucoup plus agréable.

Autrement dit, il faut parler du fret et le faire ici c'est bien car c'est une réunion thématique, mais il faut porter cette problématique du fret à chaque fois que l'on parle de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Quand on parle du fret, il ne faut pas simplement parler d'intérêt économique ou d'économie de flux, mais de nous, de gens qui vivent de cette économie de flux. On parle des Havrais bien sûr mais également des normands qui ont besoin de cette infrastructure pour vivre mieux.

Voilà ce que je voulais dire et je vous remercie de l'avoir entendu.

(Applaudissements).

Max HERTEL, Bolbec : Je suis agriculteur et j'habite entre l'A29 et la voie ferrée. Je n'ai pas d'avis sur la ligne nouvelle, car je n'ai pas assez de connaissances. Je voulais simplement dire que le département de la Seine-Maritime est une presqu'île avec de nombreux habitants et beaucoup d'agriculteurs, donc le passage d'une ligne va changer le paysage et arrêter le développement tant que rien n'est décidé. Si vous le faites, faites-le bien, intelligemment, correctement, en respectant l'homme, nos entreprises et le paysage.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Je précise seulement que dans deux jours nous serons à Évreux et nous parlerons plus précisément des impacts de cette ligne sur l'agriculture et l'environnement.

Roger SMADJA, Le Havre : J'ai été frappé depuis le début que l'on confonde absolument tout ce qui concerne le fret ferroviaire et le fret portuaire. Je voudrais quand même rappeler que dans une ville comme Le Havre, l'activité fret n'est pas limitée à l'activité portuaire, et encore plus dans des villes comme Caen ou comme Rouen. Je trouve quand même un peu scandaleux que l'on oublie aussi l'activité fret marchandises diverses, en particulier des petites marchandises.

Une remarque quand même pour que les gens de Caen et de Rouen, et des autres villes d'ailleurs, sachent, au Havre il n'y a plus de gare de marchandises. Je trouve scandaleux que quand une petite entreprise du Havre veut expédier quelque chose en train c'est absolument impossible. Parler du développement du fret ferroviaire, c'est aussi tenir compte de toutes ces données. C'est le développement du Havre qui m'intéresse, et pas forcément que celui du port.

Jean-Philippe BLOCH : Merci.

Christophe CHAUVIN, Novalog, Le Havre : En ce qui concerne le pôle de compétitivité logistique Novalog, nous accueillerons avec enthousiasme le projet LNPN d'une part, par le dégagement de sillons de l'ancienne ligne qui favorise le report modal du routier vers le ferré, et d'autre part par des opportunités de parts de marché augurées par l'optimisation du fret. Mais, compte tenu du changement d'utilisation de passagers vers le fret, la prise en compte des aménagements le long du trajet et le capillaire en bout de ligne sont des sujets à intégrer dans les investissements au plus tôt, dans des projets à caractère innovant pour lesquels Novalog porte toute son attention.

Jean-Philippe BLOCH : Merci, une dernière question.

Gabriel POIFOULOT, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : Je vous prie d'excuser le président Dominique LEFEBVRE qui n'a pas pu se joindre à vous ce soir. Comme cela a été le cas lors de la précédente réunion publique, ce message sera celui du territoire de la confluence Seine Oise qui, avec 350.000 habitants, est d'ores et déjà le quatrième pôle de l'axe de la Seine.

Trois points brièvement ce soir sur le fret :

La confluence Seine Oise soutient fermement le projet de développement de la vallée de la Seine, grâce à la création d'un véritable Gateway qui connectera les ports aux zones

logistiques, aux corridors de fret et aux plates-formes intérieures. A ce titre, la confluence Seine-Oise tient à signaler que le projet de port Seine métropole à Achères s'inscrit dans cette perspective et permettra d'absorber la hausse du trafic normand et nord européen à la confluence du canal Seine Nord.

D'un point de vue strictement ferroviaire, la situation de la confluence est très favorable grâce à la présence de la gare de triage d'Achères Grand Cormier, qui se déploie sur plus de 15 ha et un fuseau de voies d'une quarantaine de voies.

La confluence Seine-Oise est le lieu de l'intermodalité eau-fer-route, ce qui est très important dans la perspective de la part de 20% du fret non routier fixés par le Grenelle de l'environnement. Géographiquement, la confluence Seine-Oise est à 30 km de Paris, ce qui est très important pour le développement de la logistique du dernier kilomètre.

La confluence soutient la création de la LNPN pour ses effets directs et indirects sur le transport de marchandises. Sur les effets indirects, M. TAINTURIER a déjà parlé de l'effet sur le RER A, je n'y reviens pas.

La confluence soutient le développement du fret comme facteur de développement économique à la condition que la cohérence du projet global de la LNPN soit conservée, c'est-à-dire qu'on mobilise l'itinéraire historique et l'itinéraire Serqueux-Gisors, à la condition que les protections acoustiques soient développées.

À ce titre également, la confluence Seine-Oise dans une approche globale demande la création d'un schéma directeur du fret-eau-route le long de la vallée de la Seine.

Je vous remercie.

Jean-Philippe BLOCH : Merci beaucoup. Sur cette dernière question, nous allons conclure cette réunion en vous remerciant de votre participation très active et en vous souhaitant une bonne soirée. Je vous signale que la prochaine réunion se tiendra à Évreux jeudi prochain, dont le thème est « agriculture et environnement », puis le 17 à Paris « financement » et le 23 Rouen « une expertise complémentaire ».

(Fin à 22h25)