

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Écologie pour Le Havre



ÉCOLOGIE POUR LE HAVRE

Écologie Pour Le Havre est une association, fondée en 1989, vouée à la défense de l'environnement dans l'arrondissement du Havre. Nous y menons de multiples combats en liant constamment préoccupations environnementales, sociales et économiques. Nous affirmons, en effet, que l'on peut produire propre, gérer au mieux nos déchets, investir dans les énergies renouvelables et encourager de nouvelles pratiques plus respectueuses de notre milieu de vie sans nuire à l'emploi. Les emplois de demain, pérennes et non délocalisables, sont liés à la conversion écologique de l'économie.

EPLH est une association affiliée à Haute Normandie Nature Environnement (HNNE), elle-même affiliée à France Nature Environnement (FNE).

COORDONNÉES

Écologie Pour Le Havre
3 rue Casimir Delavigne
76600 Le Havre
Tél. : 06 85 04 12 83
Mail : leroy.carue@free.fr
Site : www.ecologiepourlehavre.fr

**Des solutions réalistes,
ni ruineuses, ni impactantes,
pour répondre aux vrais besoins**

1. Les méthodes du passé n'ont pas d'avenir

On ne construit plus une grande infrastructure au XXI^e siècle avec les critères du siècle dernier.

L'aménagement du territoire ne doit plus consister en de grands traits tirés sur une carte. La justification économique d'un projet ne peut se faire à l'encontre de toute utilité sociale et environnementale.

D'autant que cette « justification économique » se réduit à des incantations technocratiques répétées en boucle par nos acteurs politiques et économiques : grande vitesse, flux, compétitivité...

Bien au contraire, construire l'avenir, c'est d'abord préserver nos territoires et les besoins de leurs habitants.

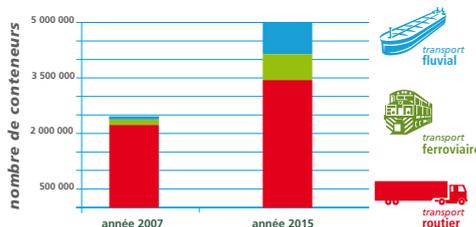
La contribution d'Écologie Pour Le Havre porte plus spécifiquement sur la région havraise et le pays de Caux.

2. Le fret ferroviaire : il est temps de sortir de la régression !

Le port du Havre est le premier port français pour le trafic de conteneurs avec 2,5 millions d'EVP (Équivalents Vingt Pieds) manutentionnés en 2008, soit plus de 63 % du trafic français de conteneurs.

Nous subissons les inconséquences d'aménagements passés, comme celui de Port 2000, où rien n'a été sérieusement réfléchi pour assurer le report modal massifié (fluvial et ferroviaire). Cela se traduit par une explosion du trafic routier (85 % du trafic). L'année 2011 confirme cette tendance.

Évolution du trafic (selon le Port)



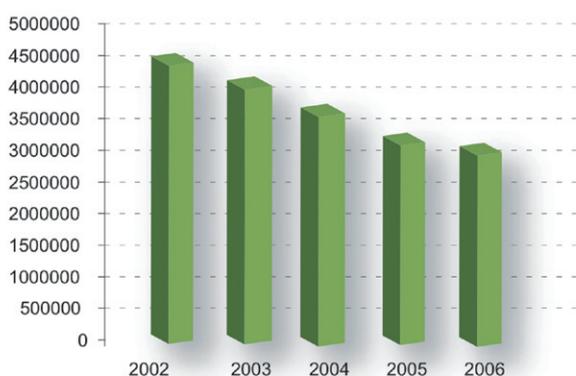
Il a fallu le rapport de la Cour des Comptes de juin 2006 soulignant « l'échec du report modal » et « la prédominance croissante de la route et ses conséquences sur l'environnement » pour que nos « décideurs » commencent à prendre conscience du problème.

La tendance est à la baisse pour le fret ferroviaire depuis plus d'une décennie.

Rien n'a été fait pour assurer dans les meilleures conditions, un flux ferroviaire conséquent.

Pourtant, l'évolution du trafic de conteneurs, à l'évidence, montre l'intérêt d'assurer un fret ferroviaire à la hauteur des enjeux. Au même titre que le fret fluvial, il contribue à éviter une inflation du transport routier.

Trafic fret en tonnes
Gare du Havre de 2002 à 2006



Ce qui conduit au constat suivant : au départ du Havre, ce n'est pas à une saturation, mais à une sous-utilisation de la ligne que l'on assiste ! Le raccord de la Brèquie a pourtant apporté des améliorations.

Les contraintes proviennent essentiellement de la ligne au niveau de Rouen, d'une part, et de la non-utilisation de la ligne passant par Serqueux, d'autre part.

La LNPN est-elle pour autant la solution miracle ?

Il est curieux que le projet consiste à regrouper sur la ligne actuelle le fret et les TER et à consacrer une ligne nouvelle aux trains rapides voyageurs sans avantage certain pour le fret entre Le Havre et Motteville. On peut le constater dans le dossier du maître d'ouvrage (page 110).

La solution réaliste consiste à moderniser la ligne Le Havre-Motteville d'une part et à privilégier l'axe Motteville-Serqueux-Gisors avec mise à niveau des infrastructures d'autre part. Ceci est faisable à court terme, contrairement à un projet sans phasage promis aux calendes grecques...

Selon le rapport du Comité présidé par Christian de Perthuis, en Allemagne, la modernisation des lignes existantes, plutôt que la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, a permis d'augmenter le fret ferroviaire de 50 % en dix ans. En

France, la politique du tout TGV et de la non-modernisation de l'existant a fait baisser le fret ferroviaire de 29 % sur la même période.

Quand nos décideurs comprendront-ils que de nouvelles infrastructures, voraces en espace et coûteuses à l'excès, hypothèquent l'avenir ?

3. Une mobilité pour tous. Non à une mobilité à deux vitesses.

Les besoins réels de la population sont la fréquence, le prix, l'accessibilité et surtout la fiabilité des trains.

La grande vitesse sur de courtes distances, inférieures à 200 km, n'est pas une préoccupation majeure. Elle est surtout revendiquée par une minorité d'hommes d'affaires. Ceux-là mêmes qui payent rarement le billet de train de leur poche.

La grande vitesse (excès de vitesse, dirons nous) est plutôt perçue comme un surcoût à l'investissement qui sera inévitablement facturé sur le prix du billet.

Pour les Havrais, un accès à Paris en 1 h 30 est un progrès réaliste. Au-delà, cela devient un luxe inutile et dispendieux.

Pour les Hauts-Normands prenant le train à Bréauté ou Yvetot (dont 3 400 au quotidien pour les seuls trajets domicile-travail), une déconnexion ligne nouvelle-ligne existante ne peut que dégrader la situation. Le raccord apparu au fil du débat à l'est d'Yvetot fait figure de rustine improvisée ajoutant encore plus d'incohérence.

Le projet proposé, consistant à regrouper le fret et le TER sur la voie actuelle et construire une voie parallèle uniquement pour les trains rapides entre Le Havre et Rouen, est une aberration. Nous ne sommes pas dans les mêmes conditions que le Mantois où ce type de solution s'impose.

L'alternative à étudier est une ligne modernisée, avec évitement/shunt pour le fret, permettant aux trains voyageurs d'accéder aux gares existantes (Bréauté-Beuzeville et Yvetot).

Il s'agit dès aujourd'hui d'améliorer les relations à courtes et moyennes distances. L'efficacité du transport exige une architecture de « porte à porte », contradictoire à l'objectif vain et coûteux du « 1 h 15 », objet d'une publicité tapageuse de la CCI du Havre, porteuse d'une conception passéiste et élitiste.





4. Un impact environnemental à réduire drastiquement !

L'artificialisation des sols conduit, en France, à la disparition de terres agricoles et naturelles, de surface équivalente à un département tous les 7 ans.

Chacun devrait comprendre qu'on ne peut continuer ainsi indéfiniment.

La LNPN y contribuerait pour plusieurs milliers d'hectares dont environ 500 ha pour le seul Pays de Caux.

L'emprise ferroviaire nouvelle s'ajouterait à d'autres emprises galopantes (mitage, étalement urbain, zones logistiques en tout genre, contournements routiers...)

Il est plus judicieux d'utiliser au mieux l'emprise existante et ne pas doubler systématiquement la ligne en deux couloirs séparés.

L'effrayant scénario C !

En particulier pour le scénario C, le franchissement de l'Estuaire de la Seine porterait atteinte à des zones remarquables (ZNIEFF, ZICO, réserve naturelle, NATURA 2000, Mare Plate) ainsi qu'à des terres agricoles. Privilégier le scénario C relève d'un grand mépris et d'une méconnaissance certaine de l'Estuaire de la Seine, tissu vivant exceptionnel de la Normandie.

5. Scénario Pays de Caux

Les projets de doubler la ligne dans le Mantois et de construire la nouvelle gare Saint Sever à Rouen sont deux nécessités reconnues. Par contre, pour ce qui concerne le Pays de Caux, la construction d'une ligne nouvelle entre Rouen et Le Havre apparaît comme un luxe inutile au regard d'autres solutions moins coûteuses et d'échéance plus rapprochée.

Priorités pour le pays de Caux:

- Mise à 200 km/h (V200) de la ligne Le Havre-Rouen sans supprimer les dessertes, contrairement au projet présenté.
- Doublement des voies dans les secteurs sensibles.
- Rénovation des lignes Barentin-Caudebec, Bréauté-Gravenchon.
- Modernisation de la ligne Bréauté-Fécamp.
- Maintien en place actuelle de la gare du Havre, pôle intermodal par excellence pour un maximum d'usagers.



Détail du scénario C dans l'Estuaire



Résumé du cahier d'acteur

Au regard des besoins des usagers du train non réduits à une minorité avide de vitesse à tout prix, le projet LNPN doit être réorienté en visant d'abord à remédier à l'engorgement en région parisienne et à améliorer notablement les conditions de transport du plus grand nombre.

Cela signifie que les solutions opérationnelles à un horizon rapproché doivent être privilégiées.

Ainsi, pour le pays de Caux, la mise à niveau de la ligne Le Havre-Rouen en V200 est un objectif souhaitable, sans être démesuré. La rénovation de l'ensemble des lignes doit permettre au tissu ferroviaire d'irriguer au mieux la région.

De même pour le fret, des solutions à court terme et efficaces existent. La comparaison France-Allemagne montre que ce ne sont pas de nouvelles infrastructures à tout crin qui favorisent la croissance du fret ferroviaire, mais au contraire l'usage efficient de l'existant.

Enfin, nous serons attentifs à l'impact environnemental du projet. Le cas extrême du scénario C, sacrifiant des zones naturelles sensibles et non compensables dans l'Estuaire de la Seine, illustre ce qu'il faut éviter.

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

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

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)