

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Élus communistes

(parlementaires et conseillers généraux de Seine Maritime, conseillers régionaux de Haute Normandie)

ÉLUS COMMUNISTES

(parlementaires et conseillers généraux de Seine Maritime, conseillers régionaux de Haute Normandie)

Daniel PAUL, Député, Conseiller municipal du Havre ; Jean-Paul LECOQ, Député, Maire de Gonfreville l'Orcher ; Thierry FOUCAUD, Vice-Président du Sénat, Maire de Oissel ; Céline BRULIN, Vice-Présidente de la Région ; Noël LEVILLAIN, Vice-Président de la Région, Maire de Tourville-la-rivière ; Julien DUGNOL, Conseiller régional ; Jean-Luc LECOMTE, Conseiller régional ; Michel BARRIER, Vice-Président du Département ; Sébastien JUMEL, Vice-Président du Département, Maire de Dieppe ; Claude COLLIN, Conseiller général, Conseiller municipal de Saint-Etienne du Rouvray ; Mireille GARCIA, Conseillère générale ; François GUEGAN, Conseiller général, Maire d'Harfleur ; Nathalie NAIL, Conseillère générale, Conseillère municipale du Havre ; Hubert WULFRANC, Conseiller général, Maire de Saint-Etienne du Rouvray.

COORDONNÉES

12, rue Michel Gautier
76600 Le Havre
Tél. : 02 35 53 05 79
Mail : an.dpaul@orange.fr

Une LNPN au service des territoires et de leurs habitants

1. La Seine a toujours été un axe majeur entre la mer et la capitale

« Paris, Rouen et le Havre ne sont qu'une même ville dont la Seine est la grande rue » (N. Bonaparte, 1^{er} consul, le 7 novembre 1802).

Ce constat était déjà présent au temps de la Gaule Romaine, du Moyen Age, de la Renaissance et donc sous Bonaparte... Aujourd'hui, c'est l'ambition de faire de Paris une « ville-monde » et de donner une façade maritime à la capitale, qui justifie la réactivation du concept.

Face à cette conception libérale, fondée sur une concurrence exacerbée entre places financières au niveau international, conception que nous rejetons, nous voulons porter une autre ambition : **faire de « l'Axe Seine » un outil au service des territoires et de nos concitoyens.**

2. Une « ligne à grande vitesse au service de tous les territoires »

La création d'une ligne « à grande vitesse » apparaît comme l'élément majeur de ce projet. Elle affiche Rouen à 45 mn de Paris, Caen et Le Havre à 1 h 15. Certes, cela constituerait des gains appréciables de temps, qui, s'ajoutant à une promesse de ponctualité, ne pourrait que répondre aux souhaits des milliers d'usagers de la ligne actuelle et sans doute en attirerait d'autres. **Mais un tel projet n'a vraiment de sens que si ces performances bénéficient à tous les territoires normands et à toutes les catégories d'usagers et que cette ligne nouvelle ouvre la voie à l'amélioration du maillage ferroviaire de l'ensemble du territoire.**

Cela signifie :

- que le voyageur, allant de Dieppe à Paris, bénéficiera totalement de ce gain de temps et même l'augmentera par l'amélioration des performances d'une connexion directe de la ligne Dieppe-Rouen à la nouvelle ligne Paris Normandie,
- que le bassin dieppois sera raccordé à la ligne fret Motteville-Buchy pour rejoindre Serqueux et le réseau ferré nord-européen.
- que Fécamp sera relié à la LNPN, sans remettre en cause le lien avec Bréauté,
- que la ligne actuelle, Paris-Rouen-Le Havre sera conservée et entretenue pour des dessertes fret et TER,
- que le fret ferroviaire redevienne une absolue priorité. Année après année, il a reculé au profit de la route ainsi que du fluvial, au point de ne





plus représenter que 4% des trafics portuaires. Or, la perspective d'un doublement, en 2020 du trafic conteneurisé, fait courir le risque d'une véritable asphyxie, si cette dégradation se poursuit. L'existence de 3 lignes « fret » - grand contournement pour joindre l'est de la France, liaison via Gisors vers la Région Parisienne, ligne actuelle - et du triage de Sotteville qu'il convient de préserver, sont des atouts pour l'avenir.

- que la LNPN ne doit pas être « dédiée » et que pour éviter « l'effet tunnel », elle doit pouvoir recevoir, elle aussi, des trains de fret, rapides en particulier.

A cet égard, nous ne partageons pas l'idée que la solution serait dans la libéralisation du secteur ; ouverte depuis 2007, la concurrence n'a pas entraîné une augmentation du fret ferroviaire ; au contraire, sa part modale est tombée à 8,8% en 2010 et dans cette réduction globale, les nouveaux opérateurs ont pris des parts de marché à la SNCF, ce qui n'est pas l'objectif affiché par le « Grenelle de l'environnement ». Plus que jamais, les enjeux justifient sa totale maîtrise publique.

- que la cohérence doit être recherchée, entre une AOT régionale et les 12 AOT intervenant sur le territoire haut normand, si l'on veut améliorer l'attractivité du réseau,
- que la LNPN doit permettre rapidement une liaison facile avec les aéroports de Roissy et d'Orly.
- que, si une liaison supplémentaire s'avérait nécessaire avec le tunnel sous la Manche, elle pourrait passer par Rouen et

offrir à des usagers issus du grand ouest de la France, une solution alternative à la traversée de Paris.

- qu'il convient de valider l'ensemble du projet, tant aux plans techniques que financiers et lancer ensuite, simultanément, les travaux sur le Mantois, sur Rouen avec le chantier de la gare Saint Sever et sur la liaison entre Rouen et le Havre.
- que l'objectif étant de rendre le ferroviaire plus attractif, tant pour les voyageurs que pour le fret, ces améliorations ne doivent pas être des prétextes à des augmentations tarifaires.





3. Optimiser les liaisons entre la Basse-Seine et la Région Parisienne

Actuellement, et alors que Seine Nord n'est pas encore une réalité, 50% des marchandises consommées en Ile-de-France et acheminées par voie maritime, passent par Anvers. **Alors, affichons clairement l'objectif de faire des ports de la Basse Seine les premiers ports fournisseurs de la Région Parisienne.**

Cela passe par :

- **Le renforcement des synergies entre les ports** de la Seine (Paris, Rouen, le Havre), mais aussi Dieppe, Cherbourg, Caen-Ouistreham, Fécamp, le Tréport, Port en Bessin,
- **Le développement de plates-formes multimodales** de grande taille, respectueuses de l'environnement, à l'ouest de la capitale, alors qu'actuellement elles se concentrent au nord et au sud-est de la région parisienne.
- **L'augmentation du trafic fluvial**, au-delà des 4 milliards/tonnes/km par an actuels et donc la mise en œuvre d'une solution à la problématique de l'accès de port 2000 à la Seine. A cet égard, l'achèvement de l'A104 est une nécessité si l'on veut améliorer l'exploitation du futur port d'Achères.
- **La mise à disposition de sillons pour le fret ferroviaire.** Le port du Havre est l'un des ports les plus en difficulté au niveau de son hinterland et celui dont les investissements seront les plus déterminants : en 2010, 85% des conteneurs ont été acheminés par la route et seulement 5% par le mode ferroviaire. Cette situation nuit évidemment à la compétitivité du port.
- **Le bouclage du contournement Est** de l'agglomération rouennaise pour améliorer la fluidité des transports le long de la vallée de la Seine

4. Il ne s'agit pas de favoriser un « déménagement du territoire »

L'objectif ne peut pas être de déplacer des activités implantées dans la Région Parisienne vers la Normandie. Il faut développer, autour de la vallée de la Seine, de nouvelles activités, synonymes de nouveaux emplois, d'une nouvelle croissance. Il ne s'agit pas plus d'appeler au déménagement, vers les agglomérations rouennaise et havraise, de familles qui continueraient de travailler en Ile-de-France, en profitant de la réduction des temps de trajet.

Nos priorités portent sur :

- **La défense et la modernisation de l'outil industriel normand, aujourd'hui menacé par les stratégies mondialistes et financières des grands groupes.** En préservant le potentiel industriel, les emplois et le savoir-faire existants, nous garantissons, du même coup, des atouts pour un nouvel essor économique associé aux liaisons rapides projetées. Cette nécessité doit être reprise dans le rapport final qui sera déposé auprès du gouvernement.
- **Une vigilance accrue à la présence et à la qualité de services publics, socles et outils en matière de justice sociale, de construction de cohésion et de développement des terri-**

toires. On sait l'importance de leur présence dans les décisions d'implantations. L'évolution de l'accès aux services de soins appelle de ce point de vue la plus grande attention.

- **L'aide à des filières industrielles** porteuses d'emplois qualifiés et s'appuyant sur la nécessaire transition écologique. De ce point de vue, la filière « énergétique » appelle une attention particulière, compte tenu de son poids en Seine Maritime (entre 2 500 et 4 000 emplois).
- La poursuite du **développement en synergie, des universités normandes**, élément essentiel pour retenir, dans notre région, les étudiants qualifiés, ce qui passe aussi par des lieux de 1^{ère} expérience professionnelle.
- Le développement de la recherche, une grande attention à l'investissement en R & D des entreprises, ainsi qu'à l'accès des PME et des PMI à la recherche.
- La nécessité d'une élévation des niveaux de qualification des jeunes, comme de tous les salariés, à tous les niveaux, afin que les emplois créés sur l'Axe-Seine bénéficient aux habitants de nos territoires.

5. Le financement doit être public

Les sommes en jeu sont considérables et en période de crise financière, économique et sociale, elles peuvent, légitimement, interpellier. Mais il convient de peser les enjeux et les défis auxquels la Normandie et les Normands sont confrontés. **Nous rappelons que l'Axe-Seine, c'est 20% de l'emploi industriel français, mais avec de nombreux sites menacés par les stratégies des grands groupes.**

Nous estimons donc que ce projet de LNPN doit s'inscrire dans une stratégie globale de défense de nos industries et de nos emplois, de relance des investissements pour de nouvelles activités industrielles et de développement des services publics. C'est dans ce cadre que nous rappelons notre proposition qu'un **Comité Interministériel d'aménagement du Territoire** – un CIADT – permette de prendre en compte l'ensemble des éléments constitutifs d'un tel dossier, quels émanent des collectivités territoriales, du CESER, des établissements publics ou d'autres partenaires.

« L'argent disponible dans le monde est considérable » : nous partageons cette déclaration d'Antoine RUFENACHT, le 24 octobre dernier, mais nous en tirons peut être une conclusion différente. **Pour nous, la LNPN, outil d'aménagement et de développement des territoires, doit être financée par l'argent public et les capitaux privés disponibles doivent servir aux investissements visant à développer l'outil de production.**

Nous savons le poids de la dette qui pèse sur RFF et qui, en l'absence de reprise par l'État (comme cela s'est fait en Allemagne), ne peut que s'aggraver. Alors, le risque est grand d'un recours à des partenariats public-privé. Présentés comme des remèdes à la « pénurie » de moyens publics, ils permettent, en réalité, à des groupes privés de faire fructifier les profits qu'ils ont dégagés, en recevant, pendant des dizaines d'années, une rente élevée qui pèsera sur le fonctionnement de la ligne nouvelle.

Nous rejetons une telle perspective.



A cet égard, il convient de rappeler nos propositions en matière de financement des infrastructures de transport :

- **Doter les Régions d'une ressource pérenne et dynamique**, afin de leur permettre de faire face à leurs responsabilités en matière de transport, par la création d'un « versement transport régional ».
- **Réintégrer les autoroutes dans la sphère publique** et utiliser le produit des péages au profit de l'AFITF,
- **Créer un livret d'épargne, sur le modèle du livret A**, dédié au financement des infrastructures de transport. (Proposition de loi n°3825, déposée en novembre 2011 par Daniel PAUL, les députés communistes et du Parti de Gauche).
- **Lancer un emprunt obligataire**, auprès du public, avec une rémunération stable.

Résumé du cahier d'acteur

Pour les élus communistes, le projet Paris-Seine-Normandie n'a de sens que s'il se conçoit comme un outil au service des territoires et des habitants. Il ne doit pas mettre les villes normandes en concurrence, ni favoriser un déménagement des activités et des hommes. Au contraire, ses performances doivent bénéficier à tous les territoires normands, à toutes les catégories d'usagers et concourir au développement d'activités nouvelles.

Il doit ouvrir la voie à l'amélioration du maillage ferroviaire de l'ensemble du territoire et optimiser les liaisons entre la Basse-Seine et la Région Parisienne.

Au regard de tous ces enjeux et de leur caractère structurant, une maîtrise publique est une nécessité et conditionne la réussite de ce projet qui doit viser :

- une « intermodalité performante » des transports, au service de l'ensemble des territoires, de leurs habitants et de leurs économies,
- une élévation des niveaux de formation et de qualification, le développement de la recherche pour mieux affronter les enjeux,
- la défense des activités existantes et de leurs emplois, la modernisation des sites et un développement économique s'inscrivant dans la nécessaire transition écologique,
- l'objectif de faire de nos ports les 1^{ers} fournisseurs et les 1^{ers} débouchés de l'Ile de France,
- un aménagement global intégrant les propositions des collectivités territoriales et qui, compte tenu du poids économique de la Normandie, soit déclaré d'intérêt national.

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)