

**Délibération 5.01**

**Avis du Conseil départemental de la Seine-Maritime relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie**

**Intervention d'Alban BRUNEAU**

Chers collègues,

Cela ne vous étonnera pas, je rejoins en tout point les propos de mes camarades Joachim (Moïse) et Nicolas (Langlois).

Avec Christine Morel et Sophie Hervé, élus avec moi sur les cantons de l'agglomération havraise, je m'associe pleinement à cette délibération de soutien en faveur de la LNPN.

Les attentes sont fortes, les enjeux importants, et il est plus que temps que tout le monde monte dans le train.

Il fut un temps où la SNCF avait la main sur l'aménagement ferroviaire prioritaire de tout le territoire national. Et le moins que l'on puisse dire du maillage ferroviaire de la France, c'est qu'il était exemplaire, que les trains arrivaient à l'heure et que chaque usager pouvait bel et bien monter dans un train non loin de son lieu d'habitation ou de travail.

A force de désengagement de l'État, de libéralisation du rail sous injonction de la sacro-sainte loi du profit défendue par certains ici dans ce Conseil, et au nom d'une décentralisation pensée pour se défaire sur les collectivités du poids des financements, on peut tous constater là où cela nous a conduit.

Sans compter que tout le monde est perdu entre qui fait quoi, qui décide quoi, qui finance quoi, et qu'il faut coller sur les locos tous les logos pour rappeler grâce à qui ce train est en gare.

En tout cas une chose demeure certaine : sans cheminot, pas de train.

Et sans service public ferroviaire : la loi du marché délaissera tout ce qui n'est pas source de profit. L'ouverture à la concurrence c'est une SNCF fatalement affaiblie.

Il est grand temps que l'État reprenne la main.

Je souhaite aussi rappeler ici que, aussi important soit-il, ce projet de la LNPN n'est pas suffisant.

Je pense au transport des marchandises, mais pas seulement.

Il est important de maintenir les lignes ferroviaires pour les dessertes de proximité, ce que l'on appelle « les petites lignes » ou les « lignes de vie », même si pour nous il n'existe pas de grandes et de petites lignes, comme de grandes gares et des petites gares, mais des liaisons ferroviaires et des gares utiles.

Le réseau ferroviaire doit être défendu dans son ensemble et sans exception.

Par ailleurs, cet été, les impératifs liés à l'organisation des J.O. ont conduit la SNCF à encourager, quand c'était possible, le recours aux liaisons de contournement de Paris, afin d'éviter le transit par les gares parisiennes. Ce fut le cas notamment pour les liaisons TGV Lyon - Amiens par exemple.

A cette occasion, nous avons pu constater deux choses. La première, c'est la satisfaction des passagers qui ont pu recourir à ces solutions, et ainsi éviter les gares de la Capitale. Mais la seconde, ce fut la confirmation du nombre de trous dans la raquette !

Par conséquent, il est important aussi, de rappeler la nécessité de redévelopper un maillage ferroviaire ne passant pas par Paris.

Nous avons en tête le succès rencontré par la liaison directe Le Havre - Rouen - Lyon - Marseille, avant que la SNCF n'ait eu la mauvaise idée d'en changer ses horaires. Depuis c'est plus compliqué et moins attractif pour les seinomarins.

Tout ceci, c'est encore plus vrai pour le fret.

Le bassin parisien, les plateformes logistiques de l'axe Seine et plus généralement les industries de l'axe Seine, et HAROPA PORT ont besoin que les solutions fret ferroviaires soient développés, le projet LNPN répond aussi à ce besoin.

Mais cela ne suffira pas. D'où l'importance de favoriser également des liaisons fret de contournement du bassin parisien, et des liaisons fret le long de l'arc Manche/Atlantique. C'est important de le rappeler.

Or pour se faire, il faut obtenir que soit remis sur la table, le projet de franchissement ferroviaire de l'estuaire de la Seine qui dort dans un placard au ministère des transports. Jean-Paul Lecoq, Député de Seine-Maritime, a pris plusieurs initiatives dans ce sens, il faut pousser avec lui.

Car il semble évident qu'au cours de la prochaine décennie, l'Europe va imposer des bonus-malus en fonction de l'empreinte écologique des ports. Or le port du Havre souffre d'un déficit dans l'offre multimodale alternative au transport routier, en comparaison de ses concurrents directs aux Pays-Bas et en Belgique.

Les solutions ferroviaires et fluviales se renforcent, et la LNPN en fait partie, mais il faut aller encore plus loin si nous voulons contribuer à garantir l'attractivité de nos places portuaires et de notre Département.