

Volume 6. Pièce K

Avis du Commissaire Général à l'Investissement.

A la demande du Secrétariat d'Etat chargé des transports, de la mer et de la pêche, le Commissaire général à l'investissement a apporté son avis sur l'opération projetée.

Le projet est présenté page 2. La volonté exprimée dans le cadre du Grenelle de l'environnement de faire progresser la part modale du non-routier et du non-aérien de 14 à 25 % à l'horizon 2022 est rappelée ainsi que l'existence d'un plan d'action visant à pérenniser le transport ferroviaire dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire. Dans ce plan d'action la ligne Serqueux-Gisors a un rôle stratégique dans la perspective de renforcer la compétitivité du port du Havre.

Le descriptif du projet est rappelé. Le coût global est évalué à 295 millions d'euros HT pour une mise en service en fin 2019. Le dossier d'évaluation économique transmis a été « enrichi » de 13 séries d'envois. 4 experts ont été désignés pour analyser ce dossier et en définitive le rapport de contre-expertise a été remis le 28 mai 2015.

La synthèse du rapport.

« La modernisation permet une meilleure desserte du port du Havre »... « même si des incertitudes peuvent conduire à un bilan médiocre » ... « **un risque non négligeable de rentabilité nulle voire négative existe** » mais sans le projet c'est peut-être « le développement du port du Havre qui serait compromis ».

Si la mission ne conclut pas à devoir renoncer au projet elle estime que le maintien de **la compétitivité du port du Havre constitue un enjeu majeur.**

Dans son avis, le Commissaire Général à l'Investissement (CGI) considère que le dossier enregistré est très complet. Parmi les principales forces:

Le maintien d'une offre de services de trafic de fret de qualité entre Le Havre et la région parisienne.

L'achèvement d'une phase de travaux menés en 2012 et 2013.

L'engagement de développer le fret ferroviaire et un bilan environnemental incontestablement positif.

Parmi les principales faiblesses relevées par le CGI:

Une rentabilité faible, voire nulle ou négative.

Une rentabilité fortement dépendante du nombre de possibilités de faire circuler des trains sur l'itinéraire historique entre aujourd'hui et 2020.

Le coût des subventions au gestionnaire si les recettes d'exploitation ne couvrent pas les dépenses de fonctionnement.

L'avis du CGI est positif sous réserves de la faible rentabilité socio-économique avec des recommandations:

Demander un financement européen pertinent.

Mettre tout en œuvre pour une mise en service rapide.

Assurer une qualité et une régularité de l'offre de services afin de fidéliser les transporteurs.

Enfin, le CGI recommande pour le dossier d'enquête publique de présenter un rapport basé sur une autre approche (approche dite Quiniet) et de mieux préciser la prise des effets environnementaux du projet et en particulier **du bruit sur l'ensemble de l'itinéraire alternatif via Serqueux et Gisors.**

Dans sa synthèse le CGI (Avis N° 29 du 9 juin 2015) rappelle que la modernisation de la ligne ferroviaire vise à l'aménagement d'un nouvel itinéraire pour desservir le port du Havre. La mission estime toutefois que les prévisions de trafic sont un peu surestimées. Si la rentabilité du projet apparaît positive selon les méthodes de calcul, des incertitudes peuvent conduire à un bilan médiocre.

En dépit de ces incertitudes, l'équipe de contre-expertise considère **que le projet doit être réalisé le plus rapidement possible.** Sans lui c'est peut-être le développement du port du Havre qui serait compromis ou encore le trafic accru des Poids Lourds sur le réseau routier actuel qui deviendrait de moins en moins soutenable.

Le CGI souligne encore que le projet est justifié compte-tenu de l'ampleur des **contraintes de capacité sur la ligne Paris-Le Havre** via Mantes et Rouen et compte-tenu de la demande constante. L'enjeu est aussi d'améliorer la compétitivité du port du Havre face à ses concurrents du nord de l'Europe.

La mission, en conclusion estime que la compétitivité du Havre constitue un enjeu majeur, certes difficile à quantifier, mais auquel la réalisation du projet contribuerait notablement

Le détail de l'intervention du CGI fait suite:

Il reprend le cadre général de la contre-expertise, la situation de la ligne de Gisors à Serqueux, le projet de modernisation, ses aspects techniques, ses investissements, l'analyse des prévisions de trafic, le marché potentiel, la prévision du trafic marchandises, l'analyse du potentiel conteneurs, l'étude des contraintes techniques et la capacité du réseau.

Suivent nombre de pages de tableaux (bilan des chargeurs, du gestionnaire d'infrastructures, du concessionnaire d'autoroute, des exploitants ferroviaires).

Les auteurs, dans le cadre d'une mise en perspective, abordent un premier jugement:

Des prévisions de trafic difficiles à réaliser mais les calculs économiques s'appuient sur ces prévisions: Quelle valeur attribuer à la compétitivité du port?

En conclusion, l'avis du Commissaire Général à l'Investissement est positif, « en dépit des incertitudes... et même au risque non négligeable que la rentabilité soit nulle, voire négative. **L'équipe de contre- expertise considère que le projet doit être réalisé le plus rapidement possible** » comme déjà exprimé plus haut.

En clôture du dossier, annexe 1, figurent la liste des documents transmis à SNCF Réseau à l'équipe de contre-expertise et, annexe 2, des tableaux de recensement des hypothèses du modèle de trafic et du bilan socio-économique... tableaux et documents qui ne peuvent être résumés.