

SOSLM H9 | 20

312
(1939)

A

CONSTRUCTION D'UNE SECONDE VOIE FERREE ENTRE PARIS ET LE HAVRE

opposition de résolution BUREAU - Chambre N° 391 (XVI^e Lég. -
Rapport DUBOSC (Commission des T.P.) - Chambre N° 5068 (XVI^e Lég. - 1939)

Construction d'une seconde voie entre Paris et Le Havre

ANALYSE DU RAPPORT

fait au nom de la Commission des Travaux Publics et des moyens de communication chargée d'examiner la proposition de résolution de M. Georges BUREAU tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue de la construction d'urgence d'une seconde voie ferrée entre Le Havre et Paris, par M. Albert DUBOSC, Député.

Doc. parl. Chambre n° 5068.

Le Rapporteur indique que le problème qui se pose a une double importance.

Tout d'abord, au point de vue de l'activité économique du pays, le port du Havre voit ses communications avec Rouen et Paris gênées par la barrière de la Seine : les liaisons entre les deux rives du fleuve sont en effet précaires et une seule voie ferrée sur la rive droite assure tout le trafic. D'autre part, au point de vue de la sécurité nationale, on remarque que cette unique voie comporte des ouvrages d'art multiples et délicats susceptibles d'être rapidement détruits, ce qui isolerait ainsi la région havraise du reste de la France.

Diverses solutions avaient été envisagées pour remédier à cet état de choses : un projet de construction d'une seconde voie ferrée traversant la Seine et doublant sur la rive gauche la ligne établie sur la rive droite avait été discuté dès 1878 puis repris en 1931; la réalisation de ce projet a dû être

.....

écartée en raison des dépenses excessives (360 millions de francs en 1931) qu'elle aurait entraînées . La Chambre de Commerce du Havre apporte aujourd'hui à ce problème une solution nouvelle : par délibération du 28 novembre 1935 elle a demandé la concession de la construction et de l'exploitation d'un pont-route à hauteur de Tancarville. Ce pont relierait les 2 régions riches de la Normandie; il jouerait un rôle des plus utiles dans la distribution des matières premières importées par le Havre, développerait les transports routiers et assurerait l'approvisionnement comme l'évacuation éventuelle de ce port.

Le Ministre des Travaux Publics a, par décision du 25 février 1937, puis en considération ce projet qu'il a jugé rapidement réalisable et même rentable ; en conséquence, la Commission demande à la Chambre de voter la proposition de résolution suivante :

"La Chambre des Députés invite le Gouvernement à prendre d'extrême urgence, conformément à l'avis favorable du Conseil supérieur et du Ministère des Travaux Publics, les mesures nécessaires en vue d'assurer la construction d'un pont-route à la hauteur de Tancarville, entre les deux rives de la Seine."

CHAMBRE DES DÉPUTÉS

SEIZIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1939

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 19 janvier 1939.

RAPPORT

Fait

AU NOM DE LA COMMISSION DES TRAVAUX PUBLICS ET DES MOYENS DE COMMUNICATION* CHARGÉE D'EXAMINER LA PROPOSITION DE RÉSOLUTION DE M. GEORGES BUREAU *tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue de la construction d'urgence d'une seconde voie ferrée entre Le Havre et Paris.*

PAR M. ALBERT DUBOSC,

Député

Messieurs,

Au début de cette législature, M. Georges Bureau a déposé une proposition de résolution invitant le Gouvernement à prendre les mesures nécessaires en vue de la construction d'une seconde voie ferrée entre Le Havre et Paris.

Le problème sur lequel notre collègue demande à la Chambre d'attirer l'attention du Gouvernement est extrêmement important, aussi bien pour la sécurité du pays que pour son activité économique.

* Cette Commission est composée de MM. Edouard Jonas, *président*; Ferdinand Morin, Emile Périé (Nièvre), Midol, Ravanat, Albert Perrin, Pierre Dignac, Gaston-Gérard, Louis Gardiol, Albert Dubosc, *vices-présidents*; Arnol, Etienne Baron, Michel Brille, Brout, Maurice Delabie, Louis Dubosc, Henri Grente, Montel, Vassal, *secrétaires*; Bertrand d'Aramon, Benenson, Bousquet, Boux de Casson, Campargue, Claudet, Coulaudon, Demusois, Dubon, Alphonse Dupont, Fourcault de Pavant, Fuchs, Guidet, Ledoux, Lucchini, de Lyrot, de Montalembert, Pébellier, Prot, Emmanuel Roy, Selafer, Louis Sibué, Thiéfaîne, René Thorp, Trémintin.

Votre Commission n'a certainement pas besoin d'insister sur le rôle joué dans la vie nationale par le port du Havre. Vous le connaissez tous. Si, d'ailleurs, nous avions besoin à cet égard d'une caution décisive, nous n'aurions qu'à rappeler le livre magnifique et si exactement documenté que M. le Président Herriot a consacré à « La Porte Océane ». Ce témoignage, émanant d'une telle autorité, se passe de tout commentaire.

Or, si nous regardons une carte de la région havraise, nous constaterons bientôt que cette Porte Océane, par laquelle la France communique avec les Amériques, la Grande-Bretagne, les pays nordiques, demeure constamment entre-bâillée. Impossible de l'ouvrir complètement comme il se devrait. Pourquoi ? Parce que la Seine oppose à l'importation, au trafic, aux industries et au commerce du Havre et de sa région une barrière pratiquement infranchissable. Sur toute la distance qui sépare Le Havre de Rouen, il n'existe entre les deux rives du fleuve que des liaisons précaires : nous serions tenté d'écrire « préhistoriques ». Encore ces liaisons sont-elles uniquement diurnes, en effet, dès la nuit venue, les deux rives sont totalement isolées l'une de l'autre.

Si nous envisageons les relations entre le grand centre qu'est Le Havre et la capitale, nous sommes obligés de constater qu'elles ne sont assurées que par une seule voie ferrée qui comporte de multiples et délicats ouvrages d'art susceptibles d'être détruits en quelques heures ; Le Havre et sa région risquent ainsi d'être isolés complètement du cœur de la France.

Cette situation n'a pas manqué d'inquiéter les représentants qualifiés du Havre ; un projet de construction d'une voie ferrée traversant la Seine et doublant, sur la rive gauche, celle qui existe aujourd'hui sur la rive droite, a été déclaré d'utilité publique il y a plus d'un demi-siècle et concédé à la feue Compagnie de l'Ouest ; mais rien de positif n'a été réalisé.

Pourtant, après la guerre de 1914, sur l'initiative de M. le Sénateur Brindeau, la question fut reprise. Une Commission avait conclu à la nécessité de construire cette seconde ligne qui aurait traversé la Seine par un tunnel. Cela se passait en 1931, et ce sont ces conclusions que M. Georges Bureau rappelle et invoque à l'appui de sa proposition de résolution.

Ces conclusions sont-elles toujours valables ? N'ont-elles pas été dépassées par les événements ? C'est ce que nous voudrions examiner brièvement.

Tout d'abord, il est hors de doute que la construction de cette seconde ligne, avec traversée souterraine, représente une dépense considérable. En effet, le coût du tunnel était, en 1931, estimé à 360 millions. On imagine aisément ce qu'il serait aujourd'hui, compte tenu des dévaluations et de la hausse générale des prix.

Même pour cette somme, quasi prohibitive par elle-même, on ne pourrait d'ailleurs obtenir que la construction d'une ligne à voie unique, à débit extrêmement lent et réduit, c'est-à-dire notablement insuffisante pour satisfaire au trafic sans cesse grandissant de la région havraise, et d'une exploitation lourdement déficitaire.

Devons-nous donc abandonner tout effort et toute initiative ? Nous ne le pensons pas.

Le problème se pose, en effet, plus impérieusement encore aujourd'hui qu'autrefois. D'une part, l'importance sans cesse accrue du port du Havre, le développement constant des industries qu'il dessert, la création toute récente, à ses portes, d'usines pétrolières indispensables à notre existence nationale, n'ont fait que rendre plus difficile, et pourrait-on dire, plus lamentable, la situation dont on se plaignait déjà en 1878.

De l'autre, les leçons de la guerre de 1914 et, plus encore, celles de l'alerte de septembre 1938 ont montré à quels périls on s'exposait en abandonnant ainsi, sans voies d'évacuation rapide et sûre, une population de plusieurs centaines de mille habitants.

Plus que jamais donc, il faut remédier à la précarité des moyens de communication dont le Havre et sa région souffrent et dont ils se plaignent légitimement.

Mais il faut apporter à des temps nouveaux des solutions nouvelles. C'est ce que la Chambre de commerce du Havre nous paraît avoir très clairement compris et exposé dans une récente délibération dont voici le passage essentiel :

« Depuis 1932, la Chambre de commerce du Havre a fait la complète expérience de l'absolue nécessité d'un passage permanent sur la Seine maritime, pour le développement des relations économiques entre les régions situées au sud et au nord de la Seine.

« Après étude de la question, convaincue que le seul moyen réalisable était celui d'un pont-route à hauteur de Tancarville, elle a, par délibération du 28 novembre 1935, demandé la concession de la construction et de l'exploitation de cet ouvrage.

« Ce pont-route, réclamé, des deux côtés de la Seine, avec la plus grande insistance, aurait surtout comme utilité de relier les deux régions riches de la haute et de la basse Normandie et de favoriser les transports routiers qui ont pris le développement que chacun sait. Il jouerait un rôle des plus importants dans l'approvisionnement de la région havraise, de même qu'il servirait de moyen de distribution, vers la Bretagne et l'ouest de la France, de toutes les matières premières que le port du Havre reçoit des pays d'outre-mer et, en particulier, de nos colonies.

« Le pont-route permettrait de plus, en raison du développement et du rendement des transports routiers, de remplir d'une manière beaucoup plus souple et plus sûre le rôle dévolu à la voie du sud-ouest pour la défense nationale.

« L'histoire de la guerre de 1914-1918 montre, en effet, qu'en diverses circonstances, les transports routiers ont pu suppléer entièrement les voies ferrées, détruites sur de grandes distances, pour le transport des troupes et le ravitaillement d'effectifs considérables.

« Enfin, le pont-route donne autant, sinon mieux, qu'une voie ferrée, toutes facilités pour l'évacuation de la population civile du Havre.

« Par rapport des 14 et 26 décembre 1935, un avant-projet de pont-route, établi par le Service central d'études techniques, en collaboration avec le Service des ponts et chaussées de la Seine-Inférieure, fut présenté à l'Administration supérieure.

« Enfin, après examen en Conseil supérieur des travaux publics, M. le Ministre des Travaux publics a, par décision du 25 février 1937, pris en considération l'avant-projet présenté, ainsi que la demande de concession formulée par la Chambre de commerce du Havre.

« Il a été reconnu, en effet, que ce projet serait non seulement rapidement réalisable, mais qu'il serait *rentable*, ce qui explique l'avis favorable que lui ont donné M. le Ministre des Travaux publics et le Conseil supérieur des travaux publics. »

Nous pensons que cette suggestion de la Chambre de commerce du Havre est la seule à retenir. Nous sommes persuadés que M. Georges Bureau sera le premier à approuver votre Commission de substituer cette conclusion à la sienne. Sa proposition de résolution avait surtout pour but de dénoncer, une fois de plus, la situation dangereuse faite à la région du Havre. En nous ralliant à la délibération de la Chambre de commerce du Havre, nous avons le sentiment d'apporter au vœu de notre collègue la seule solution qui soit raisonnable et pratique.

Votre Commission vous demande donc de voter la proposition de résolution suivante :

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

La Chambre des Députés invite le Gouvernement à prendre d'extrême urgence, conformément à l'avis favorable du Conseil supérieur et du Ministère des Travaux publics, les mesures nécessaires en vue d'assurer la construction d'un pont-route à la hauteur de Tancarville, entre les deux rives de la Seine.