



Le 10 janvier 2012

COMMUNIQUE DE PRESSE

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Plusieurs collectivités de l'axe Seine présentent un cahier d'acteur commun

Dans le cadre du débat public sur la future ligne nouvelle Paris Normandie qui doit se clore le 3 février prochain, plusieurs collectivités de l'axe Seine se sont entendues pour présenter un cahier d'acteur commun, eu égard aux avancées constatées. Une initiative originale qui traduit la volonté d'exprimer clairement les attentes communes des acteurs locaux pour que le projet profite au développement économique et aux habitants de l'ensemble du territoire.

Le développement de l'axe Seine représente un enjeu stratégique pour les territoires de Paris à la mer. C'est pourquoi Alain Le Vern, Président de la Région Haute-Normandie, Didier Marie, Président du Département de Seine-Maritime, Jean Louis Destans, Président du Département de l'Eure, Laurent Fabius, Président de la CREA, Edouard Philippe, Président de la CODAH et Maire du Havre, Valérie Fourneyron, Députée Maire de Rouen et Bertrand Delanoë, Maire de Paris, ont souhaité l'élaboration d'un document commun.

Ces réflexions témoignent d'une vision partagée sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie pour assurer un développement équilibré des territoires.

Parmi les principaux points de convergence, on peut notamment retenir :

La réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie constitue une urgence nationale

Fleuron industriel, portuaire et touristique, les régions normandes doivent bénéficier de liaisons fiables et rapides avec l'Île de France. La LNPN est ainsi essentielle au regard de l'importance majeure des ports dans le développement économique et industriel.

Résorber le nœud ferroviaire régional rouennais et désaturer le Mantois

Aucune réponse crédible ne pourra être apportée sans régler le problème de saturation du trafic dans le Mantois. Celui-ci impacte aussi bien les voyageurs normands que franciliens et pénalise le fret issu des ports de Rouen, du Havre et de Basse-Normandie. Dès lors, **le doublement des voies entre Paris et Mantes** est une priorité pour l'ensemble des acteurs. La **construction d'un tunnel à Rouen** pour traverser la Seine et la construction d'une **nouvelle gare à Rouen Saint-Sever** apparaissent également comme les seules solutions viables pour améliorer rapidement les conditions de transport entre la capitale et la Porte Océane.

Réduire les temps de parcours

Les collectivités signataires rappellent que leurs attentes en termes de performance sont :

- pour Paris – Caen et Paris – Le Havre : 1 h 15,
- pour Paris – Cherbourg : 2h15,
- pour Paris – Rouen : 45 mn,
- pour Paris – Evreux : 45 min,
- pour Rouen – Caen : inférieur à 1 heure,
- pour Rouen – Le Havre : 30 minutes,
- pour Rouen – Evreux : 35 minutes,
- pour Le Havre – Caen : 1 h 15.

Assurer un maillage de gares homogène pour assurer une desserte équilibrée du territoire

La réussite du projet tient également dans l'implantation des gares. Elles doivent s'installer au cœur d'agglomération pour permettre une connexion aux réseaux de transports urbains régionaux tout en s'inscrivant dans des quartiers qui permettent un développement urbain et économique important.

Si une réflexion beaucoup plus approfondie quant à **l'adaptation de la gare Saint Lazare** doit être réalisée afin d'en réduire au maximum le coût et les nuisances dans un site très contraint, l'intégration des nouvelles gares doit également faire l'objet d'attentions particulières : des nouvelles gares à **la Défense, Achères, Rouen, Bernay** permettront d'assurer des connexions avec le réseau existant, de désengorger le trafic et d'assurer un maillage harmonieux et équilibré du territoire.

Le projet doit également intégrer la desserte du **Havre** (voyageurs et fret), pan important du projet axe Seine et la desserte voyageurs de l'Eure (**Evreux, Seine-Eure, liaison Evreux-Rouen**), au plus près des besoins de ses habitants et des axes de développement stratégique de ce Département.

Permettre le développement du fret

Le développement du fret ferroviaire est crucial d'un point de vue environnemental mais également pour la compétitivité des principaux ports de l'axe Seine (Port de Paris, Grands ports maritimes de Rouen et du Havre, Port de Caen).

Certains tronçons de la ligne nouvelle pourraient ainsi être conçus pour accueillir des trains de fret, notamment vers le sud (1^{ère} étape vers la « Route du blé » en desserte du port de Rouen) et vers le port du Havre.

La rénovation de l'axe Serqueux-Gisors jouera un rôle important en permettant de disposer d'un itinéraire alternatif et performant pour le fret entre Le Havre et Paris.

La LNPN, en apportant de la compétitivité et de la capacité pour le fret ferroviaire, favorisera le développement des grands projets économiques que nos collectivités portent. Ce projet ambitieux pour le fret permettra au triage de Sotteville de trouver sa place.

Pour les élus signataires du cahier d'acteur, « le projet de ligne nouvelle constitue un réel atout pour nos territoires. Pour que celui-ci soit viable, il doit être mis en œuvre dans sa globalité. Pour autant, les différentes branches du projet pourront être engagées dès que possible sans que cela hypothèque le projet dans son ensemble. La réalisation de cette infrastructure devra également prendre en considération les exigences environnementales, en particulier en matière de maintien de la biodiversité ».

Le cahier d'acteur est disponible à l'adresse suivante :

<http://www.debatpublic-lnpn.org/documents/cahier-acteur-detail.html?id=78>