

ROUEN LNPN: GRANDES AMBITIONS, AVANCÉES MESURÉES

La Ligne nouvelle Paris-Normandie va obliger Rouen à se doter d'une seconde gare... si elle voit le bout. Car en période de rigueur budgétaire, la prudence commande une progression pas à pas. Y compris pour un projet annoncé comme structurant pour le Grand Paris.

Carole Galland

Le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie commence doucement à se concrétiser. Dans les esprits d'abord, puisque les Normands ont été associés aux débats publics organisés sur la question, notamment sur le tracé, d'octobre à février dernier.

L'occasion de s'accorder sur la première urgence : améliorer les conditions de déplacement - fréquence, confort, rapidité, régularité - des usagers des liaisons Normandie-Paris et intra-Normandie. « La LNPN prévoit de créer des relations (Rouen-Évreux, Le Havre-Caen...) qui n'existent pas, et devrait diviser par deux certains temps de trajets actuels, comme Caen-Rouen. Au regard de notre relative proximité avec Paris, nous n'attendons pas un copié-collé d'un modèle de TGV. Nous devons imaginer un système de mobilité à l'échelle du territoire », résume Laurent Moreno, directeur général de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure (Aurbse). Le président de la Région Haute-Normandie, Alain Le Vern, confirme : « Au-delà du gain de temps, c'est la robustesse et la fiabilité de la ligne qui est attendue sur les grandes agglomérations (Rouen, Le Havre, Caen, Évreux, Cherbourg), le littoral (Dieppe) et des villes plus modestes comme Vernon (27). L'ensemble de notre

territoire doit être irrigué sans que les tarifs deviennent inabordable. » Côté parisien, cette ligne doit améliorer les relations entre Paris et la région du Mantois (78), un point saturé par la mixité des trafics franciliens, voyageurs et marchandises.

À l'heure où le prix des énergies fossiles s'enflamme - et continuera de s'enflammer -, proposer plus de trains, c'est aussi permettre un recours moindre aux voitures et aux camions. L'environnement rejoint dès lors l'économique, puisque chacun s'accorde sur le fait qu'une nouvelle ligne facilitera et stimulera les relations des entreprises ou des établissements de recherche d'Île-de-France, de Haute- et de Basse-Normandie.

AU-DELÀ DU LOCAL, LE LEVIER D'UN ENJEU NATIONAL. « La LNPN n'est pas seulement une question de temps et de régularité. C'est une question de reconquête industrielle, qui passe par l'intégration des ports normands dans la façade atlantique française, explique Frédéric Sanchez, président de la communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (Crea). Dans cette optique, la liaison du fret ferroviaire doit être considérablement améliorée entre Paris et les ports de la vallée de la Seine (Le Havre



CHIFFRES

1h15 : temps de trajet « cible » visé par RFF entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen

45 minutes : temps de trajet entre Paris et Rouen

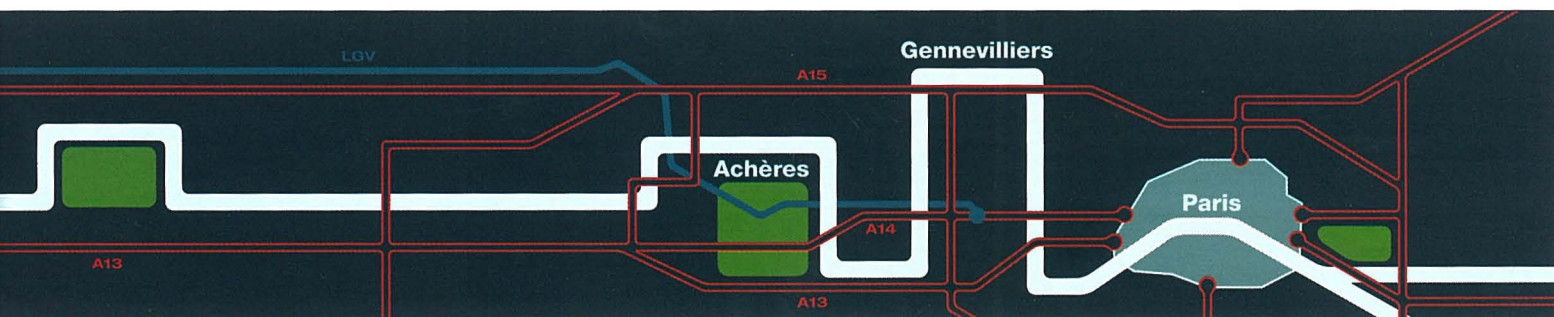
200 à 250 km/h : Vitesse de la future LNPN

210 à 220 km de voies ferrées selon les scénarios envisagés

11 Mds d'euros : coût estimatif (entre 6 et 6,5 pour la partie normande ; entre 4,4 et 5,4 pour la partie francilienne)

et Rouen) et plus largement avec ceux de la façade atlantique (Caen et Cherbourg). Agrégés, ceux-ci représenteraient le plus grand port français. Une aubaine pour le commerce extérieur. »

Sur la base de ces constats, Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage de la ligne, a validé, en avril dernier, le lancement d'études préalables selon deux priorités : désengorger le nœud ferroviaire rouennais et doubler les voies dans le Mantois. « Aussi complète soit-elle, l'étoile ferroviaire de Rouen est saturée, développe Laurent Moreno. Pour accueillir plus de trafic dans les années à venir, une nouvelle gare alliée à un nouveau franchissement de la Seine est indispensable. Bâtie rive gauche (quartier



La gare de Rouen-Rive droite est à l'heure actuelle la seule gare desservant la ville de Rouen.

C'est un atout pour le développement économique normand et pour l'emploi. »

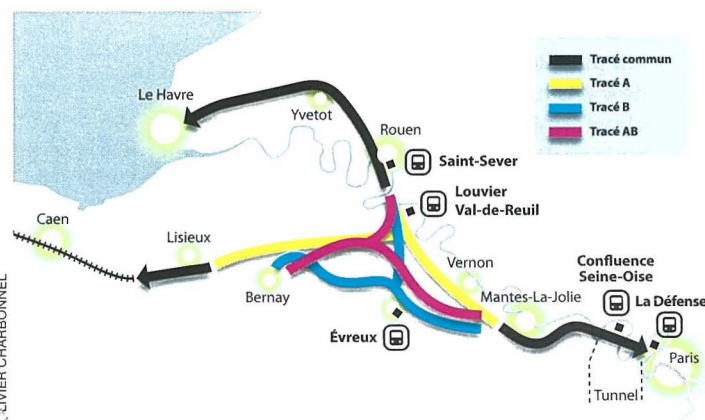
ET MAINTENANT? Chacun s'accorde donc sur les multiples atouts du projet. Pourtant, de nombreux points restent à trancher et financer : enquêtes publiques, déclarations d'utilité publique, achat de foncier, matériel, vitesse, réalisation... Le flou demeure encore sur le financement global du projet.

Les élus se doutent d'ailleurs que la LNPN ne se réalisera pas en un jour. La priorité est d'abord de hiérarchiser les chantiers prioritaires et finançables à moyen terme. « Le gouvernement a hérité d'une situation financière alarmante alors que des promesses ont été faites sur tout le territoire pour près de 250 milliards d'euros, regrette Alain Le Vern. Néanmoins, la nouvelle gare de Rouen (pour désengorger le nœud ferroviaire haut-normand) et le doublement des voies dans le Mantois (pour fluidifier le trafic vers les deux Normandie et en Île-de-France) ont déjà fait l'objet d'études approfondies ces dix dernières années. Ces deux volets peuvent donc être lancés plus vite sans remettre en cause la réalisation globale du projet. »

Depuis la rentrée, les collectivités ont ainsi décidé de faire entendre leur voix. « Nous travaillons avec tous les élus normands et les forces vives pour défendre ce projet. Nous sommes en relation permanente avec les membres du gouvernement, notamment Valérie Fourneyron, Laurent Fabius, Bernard Cazeneuve et les services de l'État pour faire avancer les choses. La Région joue un rôle majeur en portant le projet politi-

quement, en contribuant techniquement aux réunions de travail, en étant force de proposition. J'ai personnellement rencontré début septembre Frédéric Cuvillier, le ministre délégué chargé des Transports, pour évoquer ce dossier. En tout cas, la Région Haute-Normandie est prête ; elle a déjà fléché des financements sur la LNPN », conclut Alain Le Vern. ♦

RFF CHERCHE SON TRACÉ



Lors des débats publics de l'hiver dernier, RFF avait proposé trois scénarios de tracés pour la partie normande : A, B et C. Le scénario A permet une liaison Caen-Rouen en 45 minutes, demande 215 km de ligne nouvelle et la construction de deux gares à Louviers-Val-de-Reuil et Rouen. Coût : 6,5 milliards d'euros. Dans le scénario B, la liaison Caen-Rouen passe à 1h07, avec 210 km de ligne nouvelle, et trois gares au lieu de deux avec Évreux en plus. Coût : 6,3 milliards. Enfin, le scénario C offre une bonne liaison Caen-Le Havre, 200 km de ligne nouvelle et la construction de deux gares à Louviers et Rouen. Coût : 9,5 milliards. Très vite, ce dernier scénario a été abandonné, car trop onéreux et présentant de fortes contraintes d'un point de vue environnemental et technique. Les hypothèses A et B suscitant autant d'avis favorables, RFF s'est alors fendu d'un tracé de consensus, nommé AB. Avantages : une liaison Caen-Rouen en 50 minutes, la desserte d'Évreux similaire à celle du tracé B, un impact environnemental moindre et un coût réduit : 6 milliards d'euros. ♦