



REUNION PUBLIQUE LNPN CLOTURE DU DEBAT PUBLIC-30.01.12

INTERVENTION

Le débat public qui se clôture ce soir, et pour lequel je remercie les membres de la commission particulière du débat public, avait pour objet, si ma mémoire est bonne, la détermination de l'opportunité de ce projet. Faut-il faire ce projet ? Pour répondre à quels besoins ? Quelles sont les caractéristiques souhaitées pour cette ligne ?

Première question « Faut-il faire le projet ? »

Nous répondons OUI et RAPIDEMENT. En temps d'accès, la Normandie ne cesse de s'éloigner de Paris depuis 40 ans. Cette ambition de liaison plus rapide entre la Normandie et Paris n'est pas nouvelle et est étudiée depuis plus de 20 ans.

La nécessité d'améliorer les liaisons entre la Normandie et la Région parisienne a été identifiée au sein du Grenelle de l'environnement et dans le Schéma National des Infrastructures de Transport. **Le déficit en termes de mobilité des personnes et des marchandises existe bien et il en va de notre responsabilité de ne pas laisser la Normandie s'enclaver.**

Deuxième question, « Une ligne nouvelle pour répondre à quels besoins ? »

Ce débat public a mis en évidence des besoins qui font consensus et auxquels nous adhérons, à savoir :

- **La nécessité de séparer les flux franciliens des flux normands de voyageurs**
- **L'utilité de résoudre les points de congestion que sont Mantes-la-Jolie et Rouen en réalisant le contournement de Mantes-la-Jolie et une nouvelle gare à Rouen à St-Sever.**
- **L'exigence de meilleures liaisons intra-régionales entre les grandes agglomérations normandes** mais également avec les territoires périurbains et ruraux permettant de développer les échanges quotidiens, l'économie et le tourisme.
- **L'obligation de disposer de structures ferroviaires fiables pour le transport de marchandises** au vu de la place de la logistique et des ports sur le territoire normand.

Cette infrastructure structurante doit ainsi :

- **Constituer un vecteur de développement** pour le territoire normand notamment dans les domaines du tertiaire, du tourisme et de la recherche.
- **Favoriser le renforcement des liens économiques avec le bassin parisien et l'international** par la liaison aux réseaux TGV et aéroports internationaux de Roissy et d'Orly
- **Améliorer la situation du fret normand** en libérant des sillons sur l'Axe historique et en favorisant le développement de plateformes multimodales.

Il ne faut pas perdre de vue que cette infrastructure participe à une ambition plus vaste, véritable enjeu national, celle du développement de la Vallée de la Seine.

Troisième question, « Quelles sont les caractéristiques souhaitées pour cette ligne ?

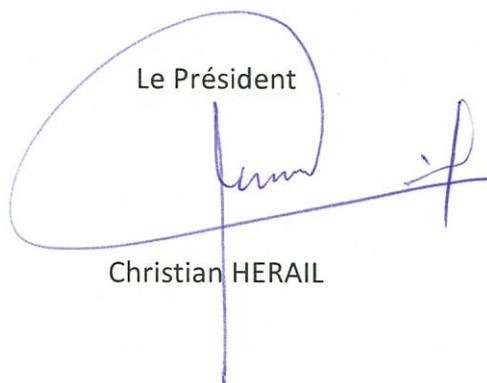
La CCI de Rouen et les acteurs économiques de la place rouennaise se sont positionnés résolument pour le scénario AB. Moins couteux, moins impactant pour l'environnement, participant davantage à l'équilibre du territoire normand et à son attractivité, c'est le tracé qui répond le mieux aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

La LNPN est une opportunité. Pour la concrétiser, il est crucial de penser, sans plus attendre à **UN FINANCEMENT GLOBAL ET PARTENARIAL** pour cette ligne associant Réseau Ferré de France, l'Etat et les collectivités.

LE PARTENARIAT PUBLIC PRIVE NE DOIT PAS ETRE ECARTE dans une période de crise où l'argent public ne peut suffire pour préserver le service public. Cette piste doit être étudiée.

En conclusion et sans ambiguïté, les acteurs économiques Rouennais se mobilisent avec leurs collègues de l'Axe Seine : plus de 11 000 salariés et chefs d'entreprises ont signé la pétition pour la réalisation au plus tôt de la LNPN.

Le Président



Christian HERAIL