

Ce cahier d'acteur est réalisé par la ville de Vernon, deuxième ville de l'Eure avec près de 26000 habitants, et 2^{ème} gare de Haute Normandie par son trafic voyageur vers la capitale.

La Ville de Vernon souhaite par ce cahier d'acteur faire connaître son point de vue sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui impactera tant l'avenir de Vernon que celui des usagers.

Vernon, deuxième ville de l'Eure est une ville dynamique en expansion, avec une augmentation de 1500 habitants en 3 ans, une évolution de l'activité économique et des emplois. Le nombre de ses usagers fait de Vernon la 2^{ème} gare de Haute Normandie par son trafic voyageur vers la capitale, tant pour les déplacements professionnels que pour le tourisme.

Vernon est traversé par la Seine, en frange de l'Île de France, et aux portes de la Normandie.

La ville de Vernon est convaincue que le développement de l'axe Seine de Paris à l'estuaire représente un enjeu stratégique pour les collectivités.

Comme cela a été souligné à plusieurs reprises par le département de l'Eure et la Région Haute Normandie, l'Eure est un maillon stratégique du développement de l'axe Seine car il se situe entre l'Île de France et la Seine-Maritime, et de nombreuses infrastructures majeures le traversent (A13, A 28, A 154, mais également les liaisons ferroviaires Paris/Caen/Cherbourg et Paris/Rouen/Le Havre).

Quatre scénariis possibles sont proposés par Réseau Ferré de France pour le futur tracé. Si ce projet de ligne nouvelle Paris Normandie permet de créer une opportunité de nouvelle desserte, d'un itinéraire supplémentaire qui peut structurer notre territoire, la LNPN ne desservira cependant pas l'agglomération de Vernon. Nous devons être vigilants quant à l'impact qu'il pourrait avoir sur le développement économique, l'emploi, la qualité de vie et le respect de l'environnement. Ce projet ne doit pas s'effectuer au détriment de la ligne actuelle.

Les enjeux pour la réussite du projet ligne nouvelle Paris-Normandie doivent pouvoir répondre à des exigences pour assurer un développement durable de l'axe Seine :

- ↳ Améliorer la qualité de service de liaisons pour les voyageurs
- ↳ Maintenir une offre tarifaire répondant aux possibilités des usagers
- ↳ Créer des liaisons régionales durables
- ↳ Poursuivre l'amélioration des lignes existantes
- ↳ Promouvoir des mobilités alternatives à la route

- ↳ Promouvoir le développement économique
- ↳ Préserver les espaces naturels, la production agricole et forestière de l'Eure.

Dans ce cadre la ville de Vernon sera particulièrement attentive sur trois aspects du projet :

- la ligne classique doit continuer à être modernisée et améliorée
 - la création d'une zone multimodale
 - le respect du territoire traversé
- **En premier lieu, la ligne classique doit continuer à être modernisée et améliorée.**

Si la ville de Vernon est favorable à cette nouvelle ligne, elle souhaite réaffirmer qu'au-delà du temps de parcours, le projet doit aussi apporter une réponse aux problèmes de saturation de l'infrastructure qui contraignent en heure de pointe le nombre et la régularité des dessertes, tant pour les usagers franciliens que normands.

Nous devons veiller que ceux qui ont choisi d'habiter Vernon et ses environs, pour la qualité de vie, et qui travaillent chaque jour à Paris ne soient pas perdants avec l'arrivée de la LNPN, mais aussi que cette ligne Vernon/Paris conserve des trains directs matin et soir. Les usagers quotidiens ne doivent pas être obligés d'utiliser les trains omnibus qui marquent plusieurs arrêts en Ile de France. Cela pénaliserait les vernonnais en allongeant leur temps de parcours,

C'est pourquoi la ligne Vernon/Paris doit conserver la même fréquence, la même rapidité de ses trains et surtout le même confort d'où une attache toute particulière au caractère direct de la liaison.

L'amélioration de ligne dans le Mantois est une priorité : elle permettra de libérer des sillons.

De même, il nous paraît nécessaire de privilégier le scénario de la création d'une ligne desservant successivement et sans bifurcation Mantes - Achères (pour les TAGV intersecteurs), La Défense puis Saint-Lazare, pour la majorité des services. Le raccordement de Serqueux avec la modernisation de la ligne Gisors/Serqueux/Le Havre, est un élément à part entière de l'amélioration du flux du fret qui doit être concomitante à la fois de la création de la LNPN et l'amélioration de la ligne classique

Les conditions d'exploitation avec EOLE devront faire l'objet d'une analyse détaillée sur les secteurs de Mantes (avec son contournement) et de Vernon.

A la traversée de Rouen, des deux variantes étudiées par RFF, seule la solution avec un tunnel sous la Seine (via le site de Saint-Sever) permet les gains de temps, de capacité et de régularité attendus. Le maintien de la traversée via le site de Sotteville par le pont aux Anglais et les voies actuelles sur la rive droite n'offrent pas ces avantages, car elle ne

double pas les itinéraires et n'assure pas la séparation en exploitation entre les trains de grandes lignes et les trains omnibus et fret.

- **En second lieu, au-delà de l'accueil des voyageurs, une plateforme multimodale** comprenant une gare ferroviaire modernisée, en connexion avec une gare routière et une zone d'activité économique permettra que Vernon soit un pôle attractif entre Paris et le Havre.

Enfin, il ne faut pas oublier que le tourisme est aussi un élément majeur de la desserte vernonnaise, avec Giverny où se situe à la fois le musée de l'Impressionnisme et la Fondation du musée Claude Monet, c'est plus de 600 000 touristes que nous accueillons chaque année.

- **En troisième lieu, si cette ligne peut permettre de renforcer l'attractivité économique et sociale de notre territoire, celle-ci ne devra pas s'effectuer au détriment des terres agricoles et forestières. Cette nouvelle ligne ne doit pas nuire à la biodiversité et doit proposer des solutions afin de limiter les impacts sur notre environnement.**

Certes, la LNPN est un moyen de construire le Grand Paris mais cela ne doit pas s'effectuer au détriment des usagers. Les trains Corail ne devront pas être abandonnés sur la ligne actuelle comme l'a justement fait remarquer l'association Vernon Train de Vie, la gare de Vernon ne doit pas devenir le terminus des trains en provenance de l'Île de France.