



Communiqué de Presse – 27 octobre 2017

Réaction de Christophe BOUILLON après le Comité de Pilotage LNPN tenu hier

La proposition du Comité de pilotage LNPN, réuni à huis clos hier, n'est pas vraiment une surprise. L'obstination du nouveau tronçon entre Rouen et Yvetot n'a jamais quitté les promoteurs du projet. Même si, entre temps, les arguments pour le justifier ont perdu de leur force. Le gain de temps estimé entre Rouen et Yvetot est devenu dérisoire. La question du fret marchandise est principalement traitée par la future ligne Serqueux-Gisors dont la réalisation interviendra bien avant la LNPN. C'est le véritable débouché économique par le fret ferroviaire pour la place portuaire havraise. Reste l'enjeu des capacités qui souffre pour l'instant d'un manque de données objectives. Malgré mes demandes répétées, on ne connaît toujours pas le taux de remplissage au départ du Havre ni les hypothèses de développement en trafic voyageurs entre Le Havre et Rouen. Pire, une grande partie du Pays de Caux, de la Vallée de l'Austreberthe et de la région dieppoise sera pénalisée avec une plus mauvaise desserte et un temps rallongé pour rejoindre Paris. Le nouveau tronçon entre Rouen et Yvetot "shunte" ou oublie plus de 100 000 habitants. Pour asseoir sérieusement et objectivement l'enjeu de la saturation, j'ai demandé que l'observatoire national de la saturation soit saisi. J'attends toujours la réponse.

Le Comité de pilotage vient de faire une proposition de passages prioritaires. Mais il reste des non-dits. À l'heure où une impasse budgétaire de 10 milliards d'euros au niveau national conduit le gouvernement à geler plusieurs projets d'infrastructures, le Comité reste muet sur les financements futurs. On aurait pu penser que pour réussir la LNPN on ne "charge pas la barque" et qu'on privilégie les travaux dont on sait qu'ils apporteront plus de régularité et un gain de temps important, comme par exemple l'amélioration et l'optimisation en terme d'exploitation de la gare Saint Lazare, faire "sauter le bouchon mantois" et réaliser la future gare de Rouen. Au lieu de cela le Comité cède à la facilité du nouveau tronçon entre Rouen et Yvetot. Un tronçon qui coûtera très cher, plus que les avantages socio-économiques attendus.

J'ai le sentiment que ce tronçon répond en fait à une commande politique. Je propose d'ailleurs qu'on le nomme le "tronçon Edouard Philippe" pour rendre hommage à nos amis havrais. Le collectif que j'anime, favorable à la LNPN mais pas à n'importe quel prix, s'est inscrit depuis le début dans une attitude constructive. Il a proposé une alternative de modernisation du tronçon existant entre Rouen et Yvetot. Nous avons été en partie entendus... mais entre Motteville et Harfleur. Je demande que le tunnel prévu à la sortie de la nouvelle gare de Rouen n'arrive pas au milieu des villages, que le tronçon ne les coupe pas en deux, qu'il ne prive pas les agriculteurs de terres cultivables et qu'on réinscrive le projet de fusion de la gare de Barentin et Pavilly afin de gagner du temps, d'améliorer l'accessibilité de ces deux gares et de garantir une desserte pérenne de la Vallée de l'Austreberthe.

Il est encore temps, d'ici la décision ministérielle qui devrait intervenir en début 2018, d'éviter de sacrifier un territoire déjà fortement saturé en infrastructures et de réaliser un projet qui profite vraiment à tous. Je reste pour ma part déterminé. Je n'hésiterai pas à utiliser tous les moyens d'actions disponibles pour revenir à une LNPN durable. La vraie échéance, au-delà de la décision ministérielle, c'est l'enquête publique, qui n'interviendra pas d'ici 2020, voire plus. La mobilisation ne faiblira pas d'ici là.