

Délibération 5.01

Avis du Conseil départemental de la Seine-Maritime relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Intervention de Joachim MOYSE

Monsieur le Président,

Chers collègues,

Le projet d'intérêt national que constitue la future ligne nouvelle Paris-Normandie n'en finit pas de connaître des coups de freins.

Le dernier en date, et non des moindres, s'étant caractérisé par le « coup de Trafalgar » orchestré en séance du Conseil Régional d'Ile-de-France, par sa présidente droite Valérie Pécresse, et dans laquelle se sont engouffrés un certain nombre d'élus RN, de droite LR, Renaissance/Horizons, pour des motifs divers, afin de donner une majorité au vote d'une motion d'opposition à cette LNPN.

Depuis, nombre d'élus normands, mais aussi franciliens se mobilisent pour remettre ce projet sur ses rails. Diverses initiatives ont été menées dans ce sens, et notamment à travers un appel de plusieurs centaines de parlementaires, élus régionaux, départements et communaux qui se sont joints à Céline Brulin, Edouard Bénard et Jean-Paul Lecoq.

En votant cette délibération, notre collectivité départementale prend toute sa place dans cette mobilisation générale et c'est utile.

Depuis des décennies, le quotidien des usagers des lignes ferroviaires Le Havre - Rouen - Paris, Dieppe - Rouen - Paris, et Cherbourg - Caen - Evreux - Paris est rythmé par les retards et par les annulations.

En cause, la vétusté du réseau ferroviaire, délaissé par l'État, et la saturation du réseau ferroviaire de l'ouest parisien.

Résultat des courses, à l'heure où tout le monde appelle au redéveloppement ferroviaire, notamment au nom de l'urgence climatique, nous, nous voyons nos temps de trajets vers la Capitale s'allonger, les tarifs augmenter et les conditions de transport se dégrader.

Et, dans le même temps, la stratégie visant l'accroissement de ses profits, conduit le concessionnaire privé de l'autoroute A13 à diminuer les temps de trajet vers Paris par la suppression des barrières de péages, mais pas des péages eux-mêmes, faut pas pousser !

Le sujet porte bel et bien sur la volonté politique du report modal de la route vers le rail, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. En ce sens, la LNPN est un projet d'intérêt général et doit se réaliser.

Il doit se réaliser mais pas n'importe comment.

En premier lieu, j'insiste sur l'importance du fait que la réalisation de la LNPN se fasse en cohérence et en compatibilité avec un fonctionnement optimal du SERM Rouennais (Service Express Métropolitain), labélisé par le ministère des Transports au mois de juin et dont la réunion de lancement s'est déroulée le 30 septembre, par le financement de la nouvelle gare Saint-Sever, épicerie souhaité de ce projet pour les dessertes régionales et péri-urbaines.

En outre, la réhabilitation du triage de Sotteville-lès-Rouen sera indispensable pour la gestion du fret ferroviaire sur la LNPN. C'est bien la cohérence des investissements publics locaux qui permettra le développement des transports vertueux pour le territoire métropolitain rouennais et sa petite couronne.

Ensuite, la réalisation de la LNPN doit permettre de flécher les investissements dans les infrastructures ferroviaires existantes, notamment grâce aux sommes qui avaient été envisagées pour le contournement routier Est de Rouen.

Nous avons besoin que les trains du quotidien se développent et permettent le report de la route vers le rail pour les déplacements de la vie de tous les jours.

Cette approche favorisera un maillage territorial équilibré du réseau ferroviaire par le développement des petites lignes, condition sine qua non pour répondre, d'une part aux besoins des habitants et des entreprises en termes de mobilités, et d'autre part aux ambitions écologiques et économiques portées par les politiques locales en faveur des transports en commun.

Enfin, nous pensons que l'actuelle structuration public/privé du transport par fer est aujourd'hui un handicap majeur au fonctionnement et au développement du mode ferroviaire. Nous affirmons que seul l'Etat, en missionnant une entreprise publique, est en capacité de mener ce projet structurant, aussi bien dans sa dimension économique, sociale, qu'environnementale. Autrement dit, seule la SNCF peut assurer la mission d'intérêt général du service public ferroviaire dans le cadre de la LNPN.

L'Etat stratège doit pour cela être plus volontariste et ne pas laisser les régions décider seules en s'étripant entre elles.

Sommaires toutes, la LNPN est un projet nécessaire pour le développement économique, social et écologique à condition que son offre de fonctionnement s'adresse d'abord au plus grand nombre de voyageurs, d'entreprises et de marchandises à l'échelle des départements normands et franciliens.

Je vous remercie.