



PREMIER MINISTRE
DELEGATION INTERMINISTERIELLE
AU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE



Paris, le 29 janvier 2014

Communiqué de presse

Le comité de pilotage de la ligne nouvelle Paris-Normandie approuve le programme et le calendrier des premières études

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), institué à la demande du ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, a tenu sa première réunion, le 29 janvier 2014, sous la présidence de François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

A la suite du débat public sur ce projet, achevé en février 2012, et des recommandations de la commission « Mobilités 21 » présidé par le député Philippe Duron, le ministre délégué chargé des Transports a souhaité faire porter la priorité sur les sections présentant le plus d'enjeux afin de répondre à la saturation globale de cet axe. Il a donc décidé que les études préalables à l'enquête d'utilité publique devaient se poursuivre et que cet important projet pour le développement commun des trois régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île de France **traite en priorité les trois sections suivantes : Paris-Mantes ; le nœud de Rouen (implantation de la nouvelle gare de Saint-Sever et la nouvelle traversée de la Seine) ; et Mantes-Evreux**. Le reste du projet présenté au débat public, qui sera réalisé dans un deuxième temps, fera pour autant dès maintenant l'objet d'investigations préliminaires, pour garantir la cohérence globale de l'aménagement.

La finalisation de ces trois premières sections permettra de supprimer les difficultés majeures actuelles d'exploitation de l'axe Paris-Normandie et d'offrir aux usagers une meilleure desserte, plus régulière, plus confortable et plus rapide, contribuant ainsi au développement durable et structuré de la vallée de la Seine.

Participent au COFIL, les régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île-de-France, les départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, les villes et agglomérations de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg, Mantes en Yvelines et Evreux, la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), le syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Réseau ferré de France (RFF), ainsi que les représentants de l'Etat dans les trois régions.

RFF, qui est le maître d'ouvrage de ce projet, conduira les études d'exploitation, de trafic et socio-économiques à l'horizon de la mise en service des trois premières sections, comme de celui de

l'ensemble du projet. En outre, les autres études préalables à l'enquête d'utilité publique seront menées par étapes, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique avant la fin de la décennie.

La première étape, lancée dès cette année, précisera les fonctionnalités du projet, déterminera la zone de passage préférentielle (ZPP) pour les sections prioritaires (couloir de référence de 1 à 3 km), et enfin établira un premier cadrage du bilan socio-économique du projet. Elle précisera également les enjeux et fonctionnalités des gares envisagées à la Défense et dans le secteur de la Confluence Seine-Oise. A l'issue de cette étape, **le ministre délégué chargé des Transports validera, à la fin de l'année 2016**, les conditions de poursuite des études jusqu'à l'enquête publique.

La phase suivante consistera à réaliser des investigations lourdes pour déterminer des tracés possibles au sein de la ZPP, impliquant une concertation étroite avec l'ensemble des partenaires et acteurs impliqués. Les options à retenir seront validées par le COPIL pour être ensuite soumises à l'approbation du ministre.

Enfin, la troisième déterminera le projet de référence (bande de 500 m de large), préparera le dossier d'enquête publique et organisera son déroulement. Le décret d'utilité publique, pris dans un délai maximal de 18 mois après l'ouverture de l'enquête publique, devrait intervenir à la fin de la présente décennie.

Le coût des études conduisant à la DUP sur les trois sections prioritaires est de 60 M€ (aux conditions économiques de réalisation), incluant 5 M€ d'acquisitions foncières anticipées.

Une première **convention de financement permettant la réalisation de la première étape sera conclue dans les mois qui viennent entre RFF, l'Etat et les trois régions pour un montant de 22 M€** (aux conditions économiques de réalisation), selon la répartition suivante : 1/3 RFF ; 1/3 Etat et 1/3 Régions.

Un site internet, accessible au plus grand nombre, sera mis en place dans les prochains jours. Il permettra de donner des informations régulières sur l'état d'avancement des études, et sera **un outil au service de la concertation entre tous les acteurs et partenaires de ce grand projet.** Un comité technique, présidé par Hervé de Tréglodé, ingénieur en chef des Mines, des comités territoriaux, des ateliers de travail et, le moment venu, des réunions publiques permettront également, secteur par secteur, d'élargir le cercle de la concertation. L'ensemble de ce dispositif d'information et d'échange sera mis en place d'ici l'été 2014 et fonctionnera tout au long des différentes étapes.

Parallèlement à ces études, seront réalisés dans le Mantois, à la faveur de ceux liés au projet EOLE, des travaux préparatoires à la construction de la section Paris-Mantes, de façon à en faciliter l'aboutissement. Cela représente un engagement de 38 M€.

Avec le lancement effectif de ces premières études, le gouvernement confirme sa volonté de privilégier un transport économe en émission de gaz à effet de serre qui **contribuera au développement équilibré et durable de la vallée de la Seine.**