ne que c'était un coup de bluff ». Cette rupture des négociations rend caduc l'accord qui avait été trouvé à Londres pour les bateaux de plus de quinze mètres.

Concernant les bateaux de moins de quinze mètres, principale pomme de discorde entre les pour tenter de préserver la ressource. Ils demandaient aux Britanniques, dont la pêche n'est pas réglementée dans le temps, de respecter le même calendrier au large des côtes françaises. Dans ce contexte, des altercations avaient éclaté en mer fin août, quand une tren-

gaments très souples en faveur à un niveau à maintenir sation. Ils ne pouvaient être en désaccord avec cela. En fait, ils étaient d'accord dans une certaine mesure, mais ils ont finalement eu du mal à trouver les garanties nécessaires pour verser cette compensation », a-t-il affirmé.

français, [illegible] sentir en termes de contrepartie à l'arrêt d'une activité des navires de pêche britanniques en Manche, ces derniers n'ont eu de cesse, durant les négociations, d'exprimer des prétentions exorbitantes », estime le comité national des pêches.

LNPN : patience et longueur de temps

Transports. Au lendemain des annonces du gouvernement sur les infrastructures de transports, il plane encore un certain nombre de doutes sur la future Ligne nouvelle Paris-Normandie. Il va sans doute falloir s'armer de patience…

Si l'État a bien confirmé mardi soir sa volonté de faire aboutir le dossier de liaison à grande vitesse entre **Paris**, **Rouen** et **Le Havre**, en revanche, aucun signal n'est donné sur le calendrier. Dès mardi soir, le sénateur eurois **Hervé Maurey**, président de la Commission de l'Aménagement du territoire au Sénat, avait affirmé, à l'issue d'une réunion avec la ministre à laquelle il assistait comme membre du Comité d'orientation des infrastructures, que *« le compte n'y est pas » (nos éditions d'hier).*

Des incertitudes

Sentiment partagé mercredi matin par **Hervé Morin**, à la sortie d'une réunion d'une heure avec la ministre des Transports, **Élisabeth Borne**. Pour le président de la Région Normandie, le compte n'y est pas non plus. Bien sûr, l'aménagement de Paris-Saint-Lazare et l'amélioration du secteur du Mantois sont des priorités, mais pour le reste, autrement dit la future gare de **Rouen**, la liaison **Rouen-Le Havre** ou encore le « Y » de **l'Eure** qui doit permettre de prolonger la Ligne nouvelle Paris-Normandie vers **Caen**, c'est plutôt le brouillard ! *« Sur tout cela*, confie Hervé Morin à *Paris-Normandie, il plane la lourde incertitude des arbitrages budgétaires des majorités successives. »* En clair : les prochains gouvernements, au-delà de 2022, date de la prochaine présidentielle, devront reprendre le dossier là où il sera… *« Il faudra du temps avant qu'un Havrais puisse prendre un train 100 % LNPN »*, souligne-t-il, redoutant que dans trente ans - *« j'aurai plus de 85 ans » - « on parle toujours de la ligne »* ! Selon lui, le gouvernement a donc fait le choix de faire porter ses efforts sur la partie Ile-de-France, principal nœud du problème ferroviaire entre Paris et la Normandie.

Pour **Jean-Luc Léger**, le président de l'Association pour la promotion de la LNPN et président du Conseil économique, social environnemental régional (Ceser), le compte n'y est pas non plus. *« A Cherbourg, à Caen, à Évreux, au Havre, mais aussi dans toutes les villes moyennes de Normandie, on reste dans l'attente »*, souligne-t-il.

De son côté, le député LREM **Damien Adam** s'avançait dès mardi soir pour annoncer *« le Paris-Rouen en train en cinquante minutes en 2030 »* et *« une nouvelle gare de Rouen d'ici 2030 »*.

Hervé Morin (photo d'archives)

ST. S.

s.siret@presse-normande.com

Contournement Est de Rouen : 2023 ou 2024

Le ferroviaire n'était pas le seul sujet de discussion hier matin entre Élisabeth Borne et Hervé Morin. Le contournement Est de Rouen est bien évidemment revenu sur la table alors que la Déclaration d'utilité publique du projet a été signée il y a dix mois. Pour Hervé Morin, une date de mise en service « en 2023-2024 » demeure envisageable à condition que l'État détermine rapidement le montant qu'il veut mettre sur la table. Il faudra pour cela attendre les arbitrages… Pour diminuer la facture, l'État pourrait chercher une solution consistant à « s'adosser » à la SAPN, qui gère les autoroutes normandes. En prenant à sa charge une partie de la facture, l'entreprise viendrait ainsi en aide à l'État contre la garantie de gérer le péage sur le futur contournement routier de la capitale régionale.

L'ESSENTIEL

Une pétition pour sauver 116 emplois à Maromme

Social. Près de 103 000 personnes ont signé une pétition contre la suppression de 116 postes dans une usine de produits laitiers Novandie, filiale du groupe Andros, à Maromme, près de Rouen. *« Andros met des salariés à la rue alors qu'il accumule des milliards. Je ne peux me résoudre à laisser supprimer tous ces emplois alors que des alternatives existent »*, est-il écrit dans la pétition intitulée « Sauvez Mamie Nova à Maromme », mise en ligne en juillet sur le site change.org par Jean-Claude Amand, délégué syndical CFDT.

Début juillet, la direction de la société Novandie avait annoncé la suppression de 180 postes sur ses sites de Maromme et de Savigné-L'Évêque (Sarthe) pour adapter les capacités de production à la baisse continue de la consommation de produits laitiers, en France et à l'exportation. Selon la direction, Novandie a accumulé 160 millions d'euros de perte en sept ans. Les deux sites emploient *« 308 personnes en CDI »*, selon la CFDT. Les négociations sur le futur plan de sauvegarde de l'emploi s'ouvriront lundi prochain.