

Liaison ferroviaire Paris-Normandie La LNPN est-elle encore sur les rails ?

C'était mardi 8 mars. Un comité de pilotage LNPN avait lieu en visioconférence, mais il n'a pas fait l'objet de beaucoup de publicité. Faut-il en déduire que le projet, qui doit faciliter les relations entre Paris et la Normandie, a du plomb dans l'aile ? Non. Certes, depuis qu'il a été imaginé en 2012, le projet a subi de très nombreuses modifications, mais du côté de SNCF Réseau, les études avancent toujours à bas bruit. La LNPN n'attend plus qu'un portage politique suffisant, et ce n'est pas un détail. Explications.

Un TGV qui devient « ligne nouvelle », ça change quoi ? En 2009, Nicolas Sarkozy annonce qu'il souhaite mettre le Havre à 1h15 de Paris via un train à grande vitesse. Très vite pourtant, des questions se posent : le coût (13 milliards €) paraît difficilement supportable pour les finances publiques ; par ailleurs, la grande vitesse ne répond pas au besoin de desserte fine des territoires que les Normands attendent. Au fil des ans, le projet évolue pour devenir une « ligne nouvelle », plus en adéquation avec les attentes des usagers qui réclament des horaires fiables et des cadences plus élevées.

En 2022, quel est l'état du projet ? Au gré des alternances politiques et des reconfigurations techniques, l'image de la LNPN s'est brouillée. Concrètement, que reste-t-il du projet en 2022 ? Deux sections sont en bonnes voies : Paris-Mantes et Rouen-Barentin. Sur ces deux tronçons dits prioritaires, SNCF Réseau prépare l'enquête publique, dont le lancement est prévu fin 2025. Un temps envisagée, la section Mantes-Evreux n'a finalement pas été retenue dans les priorités du gouvernement.

- **Paris-Mantes** : estimée à 2,7 milliards €, cette section de ligne nouvelle a pour objectif de redonner de l'air aux trains normands, englués dans le trafic des trains de banlieue parisiens. L'échéance de mise en service reste lointaine (après 2035), même si d'ici là des aménagements sont prévus, comme par exemple un « saut-de-mouton » dans l'avant-gare de Saint-Lazare (un ouvrage permettant de décroiser les trafics normand et francilien) qui fluidifiera les circulations. Mais là aussi, il faudra être patient : une procédure de concertation devrait être engagée cette année, pour une mise en service à l'horizon 2030.

- **Rouen-Barentin** : chiffrée à 1,45 milliards d’euros, cette section inclut notamment la création d’une nouvelle gare sur la rive gauche de la Seine à Rouen. Le coût élevé s’explique par la nécessité de percement d’un tunnel sous la Seine pour rejoindre la rive droite, ainsi que par la topographie complexe pour rallier Barentin. La réalisation est prévue pour 2035, mais l’ensemble ne va pas sans susciter des interrogations, en particulier sur le futur plan de transport à Rouen : comment articuler la coexistence de deux gares ?

Ce qui reste à faire. Le projet continue donc d’avancer. Mais de nombreuses questions restent sans réponse : les délais de mise en service sont lointains, alors que les difficultés des usagers sont immédiates. Seul un portage politique fort du projet, associant l’Etat et les collectivités normandes, serait de nature à accélérer la réalisation. Enfin, si les études sont financées, la réalisation ne l’est pas encore. Il importera de s’attaquer rapidement à cette question pour ne pas faire perdre au projet davantage de temps. Et aussi de préciser la rentabilité économique des sections annoncées comme prioritaires.

A savoir

- La réalisation du saut-de-mouton dans l’avant-gare de Saint-Lazare est estimée autour de 200 M€. Une première convention d’étude (Etat/Région Normandie) de 900 000 € a permis d’élaborer plusieurs solutions, dont 2 d’entre elles seront approfondies en vue de la phase d’avant-projet. Ces études d’approfondissement nécessitent un financement additionnel de 2 716 360 €, et bénéficieront d’un financement européen de 31%.
- LNPN : après l’enquête publique de 2012, le ministère des Transports redéfinit le projet en 2013 : 3 tronçons prioritaires sont identifiés (Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot). Le reste du projet initial est renvoyé à un horizon « post 2030 ». De 2014 à 2017, de nouvelles études aboutissent à la définition d’une zone préférentielle de passage. En 2020, une nouvelle décision ministérielle redéfinit le phasage du projet, en priorisant Paris-Mantes et Rouen-Barentin (dont la nouvelle gare de Rouen). En avril 2021, l’Etat et les Régions Normandie et Ile-de-France s’accordent sur le financement des études de phase 2. Prochaine étape attendue : l’enquête d’utilité publique (en 2025).