



COMMUNIQUE
13 sept 2024

FERROVIAIRE

LNPN : projet vital pour l'Ile-de-France comme pour la Normandie.

Le CESER de Normandie rappelle son soutien au projet d'intérêt national de la LNPN, nécessaire dans la perspective de décarbonation des mobilités, et bénéfique pour la Normandie comme pour l'Ile-de-France.

Le 11 septembre 2024, la Région Ile-de-France a adopté une motion d'opposition au projet de LNPN (Ligne nouvelle Paris-Normandie), ciblant en particulier l'artificialisation et les nuisances liées au chantier. Le coût de l'ensemble du projet de LNPN, évalué à 11 Md€, est mis en regard de gain de temps de parcours d'une dizaine de minutes avec la Normandie. Si ce gain est estimé à 10 à 20 minutes (entre Rouen, Le Havre, Caen et Paris) grâce à la réalisation des deux seules sections prioritaires Paris-Mantes et Rouen-Barentin (estimée respectivement à 3,1 et 1,7 Md€), l'enjeu de la LNPN réside moins dans la vitesse et l'amélioration des temps de parcours, que dans l'amélioration structurelle de la fiabilité de la ligne (ponctualité, gestion des perturbations) et plus encore l'augmentation de sa capacité, actuellement impossible compte tenu de sa saturation.

Concernant la section francilienne, il existe actuellement plusieurs sections à 2 voies qui créent de véritables goulets d'étranglement entre Mantes-la-Jolie et Paris. Ainsi, cette section de la LNPN doit disposer de 2x2 voies continues, afin de dissocier les trains franciliens des trains rapides. **Seule cette réalisation, favorable aux deux régions, est susceptible de développer la mobilité des voyageurs franciliens et normands**, mais aussi le fret et ainsi de permettre un report modal, particulièrement nécessaire afin de réduire les émissions de GES et les nuisances du transport routier. Cette augmentation de capacité ne s'oppose pas au développement du transport fluvial en Vallée de Seine, auquel le CESER est également attaché.

Il convient également de préciser que seul le tronçon Paris-Mantes concerne l'Ile de France et que son engagement financier ne devra se porter que sur cette seule section estimée à 3,1 Md€ et non, comme le laissent à supposer certaines déclarations, sur la totalité du projet soit 11 Md€.

Le CESER de Normandie rappelle la nécessité d'un engagement fort de l'Etat afin de réaliser les deux premières sections de la LNPN à l'horizon 2035, et de garantir le maintien de l'accès de l'ensemble des trains normands à la gare Saint-Lazare, au nom de l'égalité des territoires. La prise en compte des enjeux environnementaux et d'acceptabilité sociale, si elle est particulièrement indispensable, ne doit pas apparaître comme une justification pour venir remettre en cause un projet qui permettra de favoriser le transfert modal de la route et de l'autosolisme vers le ferroviaire, avec un intérêt majeur en termes de réduction d'émissions de GES liées au trafic automobile et de qualité de l'air. Ainsi, au-delà de la vitesse, les priorités concernent – pour la Normandie comme pour l'Île-de-France – la régularité, la fiabilité et l'augmentation capacitaire des liaisons ferroviaires, condition *sine qua non* d'un véritable rééquilibrage modal qui doit faire l'objet d'une politique volontariste de la part de l'Etat.

Contacts :

beatrice.lamotte@ceser.normandie.fr



06.24.77.89.32