

AVIS SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Section prioritaire Paris-Mantes

Le projet LNPN : pourquoi ?

La section Paris-Saint-Lazare-Mantes est l'un des très rares accès ferroviaires à l'Île-de-France qui n'est pas intégralement équipé de 4 voies : ainsi, sur plusieurs sections, les trains franciliens et TER normands sont contraints à circuler sur les mêmes voies, ce qui est préjudiciable à la fluidité et à la ponctualité du service rendu aux usagers et entraîne une dégradation chronique des temps de parcours. Les infrastructures sont aujourd'hui totalement saturées, interdisant toute perspective de développement de l'offre en réponse aux besoins croissants de mobilités des usagers, franciliens et normands. Cette situation rendra même impossible la création de tout nouveau point d'arrêt du RER E entre Nanterre et Poissy

Inscrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2020, puis soumis à la concertation, le projet LNPN permettrait, s'il était réalisé, **de séparer intégralement les flux franciliens et normands entre Paris et Mantes.**

En effet, le projet prévoit la construction d'un tunnel reliant Nanterre à Orgeval, puis une section découverte tracée parallèlement à l'autoroute A13 d'Orgeval à Épône. Cette configuration présente plusieurs avantages :

- accroître la capacité globale de l'axe et permettre ainsi d'augmenter les fréquences tant pour les futurs RER E que les TER normands.
- améliorer la régularité du service en séparant les trains omnibus et les trains rapides
- diminuer les temps de parcours sur les lignes normandes

La section prioritaire Paris-Mantes du projet LNPN serait donc de nature à **répondre aux besoins de mobilités des deux Régions.** Sa réalisation est indispensable au développement ultérieur de l'offre sur le RER E, au-delà du niveau de service très modeste prévu lors de la mise en service en 2027 (6 trains par heure seulement). Le conseil régional Île-de-France en a reconnu l'utilité dès la mise en chantier de l'extension du RER E EOLE vers Mantes pour séparer les flux franciliens et normands entre Nanterre et Mantes (Annexe 1).

La FNAUT Normandie approuve et soutient le projet actuellement soumis à la concertation préalable.

Un projet pourtant contesté !

En dépit de ses avantages et des soutiens exprimés par de nombreuses collectivités, le projet LNPN est aujourd'hui l'objet de contestations exprimées par les riverains et des associations hostiles, relayées par certains élus locaux. Les protestations portent surtout sur les nuisances qu'occasionnerait la section Orgeval-Épône.

A l'écoute de ces oppositions, le Conseil régional d'Île-de-France, lors de sa séance du 11 septembre 2024, a voté une motion conclue par :

« Le conseil régional :

- déclare être défavorable à la LNPN et
- appelle à son abandon par l'État.
- refuse, dans ces conditions, de cartographier la LNPN dans le projet de SDRIF-E » (Schéma directeur d'aménagement de l'Île de France-Environnemental).

Cette décision, constituant un revirement incompréhensible, risque de conduire à l'abandon d'un projet essentiel pour l'axe-Seine et pour l'ensemble de la Normandie. Cette perspective n'est pas acceptable compte tenu de la perte d'attractivité qui en résulterait pour l'ensemble de ces territoires. Finalement elle serait également défavorable à l'Île-de-France dans la mesure où la faible attractivité du rail sur les relations entre les deux régions ne lui permettrait pas de renforcer sa part modale (seulement 26 % en 2019, plus faible ratio national, selon l'Autorité de Régulation des Transports) pérennisant ainsi la congestion des infrastructures routières franciliennes.

Au moment où la transition écologique nécessite de décarboner les mobilités en favorisant le report modal vers le rail, l'abandon du projet LNPN s'opposerait à tout développement de l'offre ferroviaire, car il deviendrait à la fois impossible :

- d'étoffer la desserte du RER E et de répondre favorablement à la demande croissante de mobilité collective des habitants franciliens de la vallée de la Seine et du Mantois (Annexe 2) ;
- de réaliser les nécessaires renforcements de l'offre sur les liaisons entre Paris et la Normandie.

La FNAUT Normandie attend des collectivités et des citoyens de retrouver le sens des responsabilités en revenant au principe essentiel du projet LNPN à savoir la **séparation complète des flux franciliens et normands entre Paris et Mantes** pour permettre le développement de l'offre de transport. En effet, dès 2027, la ligne actuelle sera saturée avec 15 sillons utilisés en pointe (7 TER Normandie, 2 Transilien J5 Vernon et 6 RER E) sur 16 sillons disponibles. En conséquence, la Normandie ne peut pas subir à perpétuité les contraintes actuelles qui obligent par exemple chaque vendredi à réduire la desserte vers l'agglomération Caen-la-Mer pour orienter les trains vers Deauville.

Des solutions de compromis doivent être trouvées pour limiter au maximum les problèmes d'insertion de la section nouvelle LNPN dans le territoire et les nuisances générées

En effet, compromettre durablement la desserte de la Normandie ne serait pas acceptable. **Les voies ferrées donnant accès à Paris appartiennent au réseau ferré national** et doivent permettre de répondre aux besoins de déplacement des habitants des deux régions.

Dans cette perspective, il serait alors tout à fait acceptable d'envisager d'autres options techniques, voire un autre tracé, dès lors que les fonctionnalités du projet initial seraient préservées, à commencer par la séparation intégrale des flux normands et franciliens de Paris à Mantes, au moyen de deux groupes de deux voies dédiées. La FNAUT Normandie serait alors ouverte à toute réflexion dans cette direction.

La proposition alternative de la FNAUT Normandie

Depuis l'origine du projet LNPN, la FNAUT Normandie en a toujours soutenu le principe et les dispositions, notamment la séparation complète des flux normands et franciliens, à défaut de laquelle aucune amélioration de la qualité de l'offre ni aucun renforcement ultérieur des fréquences ne seraient alors possibles ni pour la Normandie, ni pour l'Île-de-France.

Cependant, prenant acte des difficultés actuelles d'acceptabilité du projet soumis à la concertation, **la FNAUT-Normandie se montre ouverte à toute évolution des modalités de sa mise en œuvre à la stricte condition que ses fonctionnalités ne soient pas altérées.**

Face aux contestations de la nouvelle section Orgeval-Épône, la FNAUT Île-de-France suggère de conserver l'itinéraire actuel entre Vernouillet et Épône en développant sa capacité.

La FNAUT Normandie accepterait cette hypothèse à la condition impérative que le projet LNPN amendé conserve ses fonctionnalités essentielles.

Le projet LNPN pourrait ainsi être modifié avec :

- **le maintien de l'origine du tunnel sur le site prévu dans le projet soumis à la concertation** (entre Nanterre et Houilles-Carières, avant le raccordement avec le RER E) ;
- **la réorientation vers Vernouillet du tracé du tunnel**, en abandonnant son débouché vers Orgeval qui fait l'objet d'une forte contestation. La sortie du tunnel sur des emprises de SNCF Réseau ne devrait poser aucun problème d'acceptabilité car sans impact sur des propriétés privées.
- **la mise intégrale à 4 voies de la section Vernouillet - Mantes** : 2 voies rapides pour les TER normands, 2 voies dédiées au RER E, et des communications entre ces deux groupes de voies assurant une bonne souplesse d'exploitation.

Concrètement, cette mise à 4 voies serait réalisable sans obstacle majeur, en grande partie sur des emprises ferroviaires existantes ou des délaissés industriels. Elle consisterait à :

- poser une quatrième voie en gare des Mureaux, par élargissement du talus et du pont ;
- passer de 2 à 4 voies entre les Mureaux et Aubergenville (4 km sur des délaissés disponibles) ;
- ajouter une quatrième voie au-delà d'Aubergenville (12 km) dont la plate-forme a déjà été construite entre Épône et Mantes dans le cadre des travaux EOLE.
- disposer les voies rapides en position extérieure, permettant des vitesses élevées, et encadrant les deux voies dédiées au RER E qui desserviraient en toute sécurité des quais centraux (schéma d'organisation de la gare des Clairières-de-Verneuil) ou des quais protégés par des clôtures.

La réalisation intégrale de la section en tunnel de Nanterre/Houilles à Vernouillet est impérative pour garantir la séparation totale des flux entre les trains franciliens et TER normands.

Tout maintien d'une portion à deux voies de l'infrastructure actuelle entre Houilles et Vernouillet constituerait un goulot d'étranglement limitant la capacité globale de l'axe, générant une dégradation de la régularité du service et de la ponctualité des trains. Rien ne servirait en effet d'investir massivement dans de nombreux aménagements partiels en maintenant un point de congestion qui à lui seul limiterait la capacité de l'ensemble du système.



Section en tunnel Proposition alternative de la FNAUT Normandie

Section en tunnel Projet SNCF Réseau objet de la concertation

Remarque : Les deux flèches symbolisent les tunnels sans représenter leur tracé réel sur le territoire.

En conclusion,

La proposition formulée par la FNAUT Normandie intègre pleinement les contraintes d’insertion du projet dans le territoire francilien, et apporte des réponses positives aux besoins de mobilité de tous les usagers, tant normands que franciliens :

- l’accroissement de la capacité globale de l’axe permettrait le renforcement des fréquences, à la fois pour le RER E, les autres trains franciliens et pour les trains normands.
- la séparation intégrale des flux normands et franciliens apporterait les gains de régularité et de ponctualité tant attendus par l’ensemble des usagers.
- la fluidification du trafic et le relèvement des vitesses permettraient de réduire significativement les temps de parcours sur les lignes normandes.

Cette infrastructure permettrait ainsi la circulation fluide de l’ensemble des circulations franciliennes (RER E + J5 Paris-Vernon) et les 180 TER normands quotidiens répondant aux besoins de mobilité entre la Normandie et l’Île-de-France (voir décompte en annexe 2).

Il s’agirait donc d’un projet équilibré et inclusif, dont toutes les parties prenantes ressortiraient gagnantes avec des niveaux d’usage et d’utilité socio-économique tout à fait comparables à ceux de la LGV Est.

Dans l’hypothèse où cette alternative serait adoptée, elle devrait être considérée comme un tout, se substituant au projet initial. Une mise en chantier de l’ensemble du linéaire s’imposerait alors, afin de limiter l’impact des travaux dans le temps et d’obtenir une complète efficacité sur la capacité de la ligne, la diminution du temps de parcours et la régularité.

Position votée à l’unanimité par les membres du conseil d’administration de la FNAUT Normandie

Annexe 1

Délibération du Conseil régional d'Île-de-France 16 novembre 2016

FICHE PROJET DU DOSSIER N° 18015080			
Commission parlementaire du 16 novembre 2016			
Objet : LNPV - PHASE REA DES TRAVAUX PREPARATOIRES DANS LE CADRE D'EOLE			
Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Opérations d'infrastructure de transports en commun	31 250 181,50 €	20,00 %	6 250 038,30 €
Montant Total de la subvention			6 250 038,30 €
Imputation budgétaire : 388-012-204183-461013-200 461013025- Lignes à grande vitesse			
PRESENTATION DE L'ORGANISME			
Dénomination	SFF SNCF RESEAU		
Adresse administrative	15 RUE JEAN PHILIPPE RAMEAU 93418 SAINT-DENIS CEDEX		
Statut Juridique	Établissement Public National à Caractère Industriel ou Commercial		
Représentant	Monsieur Patrick JEANTET, Président		
N° SIRET	4122003320078		
PRESENTATION DU PROJET			
Dispositif d'aide : Opérations d'infrastructure de transports en commun			
Objet du projet : réalisation de la phase REA des travaux préparatoires de la LNPV dans le cadre de l'opération d'EOLE			
Date prévisionnelle de début de projet : 16 novembre 2016 Date prévisionnelle de fin de projet : 16 novembre 2024 Ordonnateur du projet : N/A			

Objectifs :

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPV) permettra une séparation complète des trafics normands et franciliens en Île-de-France et offrira une augmentation substantielle de la capacité pour les deux types de dessertes.

Le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest permettra de séparer les trafics normands et franciliens entre Normandie et Paris et d'améliorer la circulation des trains sur cet axe.

Les deux projets impliquent des modifications d'infrastructure entre Epône-Mantes et Mantes-la-Jolie.

ainsi que dans le nouvel emplacement de cette dernière ville. Dans ce cadre, il apparaît que la réalisation de certains ouvrages ou modifications de plan de voies nécessaires à LNPV sera très difficile voire impossible (impact circulations, contraintes topographiques, ...) lorsque le prolongement d'EOLE sera en service, et/ou que le coût total d'une réalisation en deux phases serait sensiblement supérieur à celui d'une réalisation en une phase.

Les travaux consistent à apporter des modifications et compléments à des ouvrages, pour le projet LNPV, par ailleurs nécessaires pour l'exploitation du prolongement du RER E à l'ouest.

Il apparaît donc opportun et nécessaire de travailler dans le cadre des travaux EOLE des travaux préparatoires permettant la réalisation ultérieure du projet LNPV.

Pour tenir le calendrier des travaux de l'opération EOLE dans le secteur d'Epône-Mantes et de Mantes-la-Jolie, il convient de lancer début 2017 les travaux des mesures conservatoires. Conformément au protocole-cadre relatif aux études et aux travaux préparatoires LNPV à réaliser dans le cadre du projet de prolongement du RER E à l'ouest, la présente convention porte sur le financement de la phase REA de ces travaux préparatoires.

Descriptif :

Les travaux préparatoires porteront sur une 4^{ème} voie entre Epône et Mantes, des travaux en gare de Mantes-la-Jolie ainsi qu'un relèvement de vitesse de certaines communications pour faire basculer les circulations lors de l'ouverture de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Les objets concernés sont les travaux suivants :

- La constitution d'une plateforme apte à recevoir ultérieurement la 4^{ème} voie LNPV entre Epône et Mantes - station sur la section de ligne située en bordure de Seine où EOLE prévoit l'implantation d'une 3^{ème} voie. La dénomination suivante sera utilisée pour désigner cette partie des travaux préparatoires : « plateforme de la 4^{ème} voie ».

- La mise en œuvre d'un plan de voies à Mantes-la-Jolie qui permettra de limiter les modifications à apporter ultérieurement pour exploiter la gare à l'horizon LNPV. La dénomination suivante sera utilisée pour désigner cette partie des travaux préparatoires : « adaptations du plan de voies de Mantes-la-Jolie ».

Intérêt régional :

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie fait partie d'un projet plus important de développement de l'Axe Seine dans le cadre du Grand Paris. Elle permettra notamment un réajustement francilien de desserte le trafic entre Paris et Mantes la Jolie et de fournir à Paris un accès à la façade maritime atlantique. Le projet fournira également des capacités de circulation supplémentaires à EOLE.

Source : site web du Conseil régional d'Île-de-France

Commentaire de la FNAUT Normandie

Contrairement aux arguments développés dans la motion du 11 septembre 2024, en 2016, le Conseil régional d'Île-de-France reconnaissait que la section prioritaire Paris-Mantes du projet LNPV, permettant la séparation totale de flux franciliens et normands, est bien la condition indispensable au développement de l'offre ferroviaire, tant pour les besoins de l'Île-de-France que de la Normandie.

Sans mise intégrale à 4 voies de l'axe Paris-Mantes, il serait impossible d'améliorer l'offre du RER E au-delà des 6 trains par heure vers Mantes prévus en 2027 (se substituant à 6 trains J5 dont 3 terminus Les Mureaux et 3 terminus Mantes).

Annexe 2

Argumentation GPS&O contre le projet LNPN

Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise



**NON à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN),
ensemble sauvons notre territoire !**



NON
**À LA LIGNE NOUVELLE
PARIS-NORMANDIE**

**UN PROJET INACCEPTABLE
POUR LE TERRITOIRE**

Lancée le 20 juin 2018
Adressée à [Président de la République et à autres](#)

Pourquoi cette pétition est importante

Lancée par [Communauté Urbaine GRAND PARIS SEINE ET OISE](#)

15 137 25 000

Signatures Prochain objectif

136 personnes ont signé cette semaine

Signez cette pétition

Prénom

Nom de famille

E-mail

Ci-dessus, 9079
France

Plus de trains de marchandises, c'est moins de TER

L'augmentation du fret - transport décarbonné qui pourrait permettre le désengorgement des autoroutes - était une des promesses du projet LNP.

Or, la LNP sera réservée aux trains circulant à vitesse élevée (200 km/h). Réglementairement, cette caractéristique ne permettra pas la circulation des trains de marchandise sur ses voies.

Aussi pour augmenter le fret sur l'axe Le Havre-Paris, un basculement des trains TER sur les voies LNP devra être opéré, pour permettre le passage des trains de marchandise sur les voies des TER empruntés par les habitants du territoire.

Les nouveaux trains de marchandises et les voyageurs devront donc se partager les sillons disponibles (33 aujourd'hui et 46 sillons à l'horizon 2030). Outre la nuisance sonore engendrée par cette augmentation du fret, ce surcroît de capacité risque de bénéficier seulement au trafic du fret et aux dépens des usagers toujours plus nombreux du RER E et du Train J (prévision de 450 000 habitants en 2030), car elle sera de nature à empêcher tout futur renfort d'offre ferroviaire à destination des voyageurs du territoire.

Source : Site web GPS&O

Commentaire de la FNAUT Normandie :

L'argumentation développée, sur la crainte d'une concurrence du fret ferroviaire avec les trains du quotidien, laisse entrevoir la demande d'un renforcement des fréquences du RER E pour répondre aux besoins d'une population en augmentation.

Or, compte tenu de la saturation des infrastructures actuelles, tout futur renforcement de la fréquence d'exploitation du RER E aurait pour conséquence d'entraîner la suppression de trains normands dont les sillons seraient réutilisés pour créer ces nouvelles dessertes RER E : **Un RER E en plus = un train normand en moins.**

Pour la Normandie, cette hypothèse n'est pas acceptable, au regard du nombre de TER normands nécessaires à la bonne desserte de notre Région (180 trains par jour) auxquels s'ajouteraient les Transilien J5 Paris-Mantes-Vernon :

24 A/R Paris-Rouen-Le Havre, 24 A/R Paris-Vernon-Rouen, 16 Paris-Caen-Cherbourg, 4 A/R Paris-Caen, 8 A/R Paris-Trouville Deauville, 10 A/R Paris-Evreux, 8 A/R Paris-Evreux-Serquigny

L'affirmation de GP&SO selon laquelle « *Le trafic envisagé sur cette ligne concerne seulement 23 trains* », est totalement erronée.

En réalité, ce n'est pas exclusivement le fret, mais c'est bien ce besoin croissant de mobilité des personnes qui justifie la séparation complète des flux franciliens et normands, seule solution pour augmenter les capacités de l'axe Paris-Mantes déjà saturé en 2024.

Seule une mise à 4 voies complète de l'axe Paris-Mantes permettrait de répondre à tous les besoins : ceux de l'Île-de-France et ceux de la Normandie.