



Projet de Ligne-Nouvelle-Paris-Normandie (via Mantes) : position et argumentaire.

G H I S L A I N E S E N É E
Sénatrice des Yvelines (78)

Prise de position

Intérêts du projet, à condition de marquer un arrêt à Mantes :

- amélioration des transports en commun entre l'**Ile-de-France et la Normandie** ;
- amélioration des **conditions de transports** des Francilien.nes (robustesse de la ligne J et montée en charge du futur RER E dans lequel 6 milliards d'euros auront été investis) ;
- perspective de développement du **FRET ferroviaire** depuis le port du Havre, pour permettre la **désaturation** en camion de marchandise de l'A13 et l'atteinte des objectifs de **décarbonation** du secteur des transports ;

Debunkage des idées reçues sur cette ligne :

Idée reçue 1 : "Tous les élus sont contre la LNPN qui traverse les Yvelines et causera directement des nuisances sur l'entièreté de son parcours "

→ En réalité le projet de LNPN comprend plusieurs sections :

- Nanterre jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- Rouen jusqu'à Barentin ;
- Barentin jusqu'à Yvetot ;
- Mantes jusqu'à Evreux.

Les deux premières sont "prioritaires", suite à une décision ministérielle de 2020, tandis que les **deux derniers** sont repoussés à un **horizon beaucoup plus lointain**. Or, la droite Yvelinoise mobilise les nuisances de la ligne entre Mantes et Evreux pour s'opposer à l'ensemble du projet, alors même que **les élu.es locaux sont favorables** et même demandeur de l'ajout d'un sillon entre **Mantes et Paris**, condition de robustesse et d'amélioration des conditions de transports pour leurs habitant.es puisqu'il permet d'interrompre la concurrence entre les trains franciliens et les trains normands.

Idée reçue 2 : “Cette ligne nécessitera forcément l’artificialisation de centaines d’hectares de terres agricoles ”

→ L’Etat invite toutes les parties à participer à la consultation du public, préalable à l’enquête publique, sur le tracé des tronçons définis comme prioritaires. Or, **plus le nouveau tracé longera la Seine, l’A13 ou les voies ferrées** existantes et moins il aura d’impacts. En l’état, ajouter un sillon entre des sillons existants déjà et une autoroute ne constitue pas une menace pour la souveraineté alimentaire. La menace, ce sont les grands projets d’artificialisation d’espaces vastes, fertiles et jusqu’alors cultivés, promis à une artificialisation massive (la gare de Gonesse, littéralement au milieu des champs du Val-d’Oise, en est le meilleur exemple). Pour rappel, le projet de SDRIFE, voté par le CRIDF en septembre 2024 et soumis à l’approbation du conseil d’Etat, prévoit 9 723 hectares consommables d’ici 2040.

Idée reçue 3 : “ Le projet causera des dégâts irréremédiables au paysage, à l’aménagement du territoire et à la mobilité quotidienne des habitants et fait peser sur des projets essentiels au bien-être de la population à l’image de la clinique d’Aubergenville ;”

→ La concertation en cours et qui concerne les deux seuls tronçons prioritaires permet justement aux élus locaux et à la **population d’alerter sur les projets en cours** et les points noirs en matière de nuisances et d’atteinte à l’environnement. Concernant la clinique d’Aubergenville, l’alternative proposée par le Groupe Vivalto d’une extension de la clinique d’Aubergenville plutôt qu’une construction neuve globale constitue une avancée écologique en matière de limitation de Gaz à effet de serres, d’économies de ressources naturelles et d’artificialisation des sols.

Idée reçue 4 : “Le projet pourrait avoir un impact négatif sur le développement économique du territoire avec la remise en question de parcs d’activités économiques à Aubergenville et Flins-sur-Seine, et de secteurs structurants qui font vivre un bassin d’emploi de plusieurs milliers de personnes ;”

→ La création de voies ferrées ne remet évidemment pas en cause l’intégralité du fonctionnement des parcs d’activités existants ni même des projets. On pourrait même argumenter qu’au contraire, un **accès par voie ferré** à proximité pourrait, dans le futur, **apporter un réel avantage** pour répondre aux exigences en matière de développement durable.

Idée reçue 5 : “Le projet aura un impact écologique considérable qui va détruire ou endommager les ressources en eau ainsi que des espaces naturels essentiels à la protection de la biodiversité et au fonctionnement de l’écosystème francilien comme la plaine de Montesson ”

→ Il est bon de rappeler que **la zone agricole protégée de la plaine de Montesson n’est absolument pas impactée** par les installations nécessaires du fait de l’enfouissement de cette partie du tracé. Ce projet aura évidemment un impact environnemental mais il permettra d’apporter des réponses en matière de mobilité décarbonée ce qui n’est pas le cas des projets routiers pourtant soutenus par le département des Yvelines et bon nombre d’élus du territoire ayant voté la création de la déviation de la RD154 ou encore la déviation de la RD30 comprenant la construction d’un nouveau Pont (Pont d’Achères) Tout aussi destructeur d’espaces naturels et de biodiversité et consommateur bien plus important en eau, granulats et enrobés sur le long terme.

Idée reçue 6 : “Les nuisances sonores engendrées seront de grande ampleur, pouvant aller jusqu’à 65 décibels, pour des riverains qui ne profiteront pas des bénéfices de cette ligne, notamment pour les communes d’Orgeval, des Mureaux ou de Chapet ;”

→ Position écolo historique de défendre un **maillage fin** = il n’y a pas que l’infrastructure lourde qui compte, il faut connecter l’ensemble des espaces de vie et de travail de solutions de surface vers les infrastructures lourdes (dans la limite des besoins identifiés). Et ne pas se résigner à n’en faire profiter que les habitant.es des communes qui obtiennent une gare.

→ Sentiment d'un **deux poids deux mesures** par rapport aux effets de la pollution sonore jusqu'alors faiblement considérée par le CR IDF pour les habitant.es limotrophes du boulevard périphérique parisien et des grands axes routiers de la région (il faut que la ville de Paris décide d'un passage à 50km/h pour que la région prenne un engagement sur les enrobés phoniques pour le périphérique... pour maintenir les 70 km/h).

→ L'absence de solution de transport en commun cadencé et efficace d'une part et les limites de capacité du FRET ferroviaire entre la Normandie et l'IDF contribuent fortement à l'engorgement de l'A13, ce qui crée une **congestion** très dommageable en **pollution sonore** mais aussi en **pollution de l'air** pour les communes sur le tracé de cette autoroute.

Idée reçue 7 : "Le projet LNPN est une aberration économique estimé à 11,5 milliards d'euros pour un gain de temps de seulement dix minutes pour les 55 000 voyageurs qui l'emprunteront, alors que de nombreux autres projets de modernisation du réseau existant attendent encore un engagement financier de l'État sur des lignes accueillant des centaines de milliers de voyageurs tous les jours ;"

→ La section Paris-Mantes est évaluée à environ 3,1 milliards d'euros et la section Rouen-Barentin, comprenant une nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, à 1,7 milliards d'euros, soit un coût de la phase prioritaire de **4,8 milliards** d'euros, afin de permettre une amélioration des conditions de transports pour les usagers (intra-IDF et entre l'IDF et la Normandie) et la montée en charge du FRET ferroviaire au détriment du FRET routier.

Rappel des chiffres pour le prolongement du RER E (EOLE) entre Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie :

3,8 milliards de coût initiaux

1,7 milliards de surcoûts à ce stade

=> soit un coût à terminaison de 5,5 milliards (en euros 2012) et 6,3 milliards (minimum, en euros 2026).

Idée reçue 8 : "Le projet de LNPN va accroître la saturation du fret en Île-de-France, au détriment des voyages quotidiens des Franciliens, sans proposer d'alternatives pérennes comme le grand contournement nord et sud de l'Île-de-France."

→ Le projet de LNPN vise, au contraire, à permettre un développement du FRET ferroviaire, entre l'Île-de-France et la Normandie, pour permettre la **diminution du FRET routier (par camions)**. Cette solution, pour répondre au besoin croissant de transport de marchandises, permet :

de réduire l'impact carbone de ce secteur (**31 % des émissions françaises de GES** de la France et les transports routiers contribuent à la quasi-totalité soit 94 % des émissions du secteur des transports) ; et contribue à la désaturation de l'A13. Réalité du FRET ferroviaire aujourd'hui sans la LNPN: 33 sillons disponibles par jour, avec 24 trains par jours en moyenne sur l'axe Seine (avec 4 itinéraires : via Amiens, via Serqueux-Gisors, via Poissy-Sartrouville (groupe 5) et via Conflans-Argenteuil (groupe 6 , avec la moitié du trafic sur les groupes 5 et 6 avec environ 12 trains par jour sur le territoire de GPS&O, généralement en heure creuse).

Évolution possible dans les années à venir (après EOLE) : en 2030, avant la mise en service de la LNPN, les plans de la SNCF prévoient la mise à dispo de 46 sillons de FRET entre la Normandie et l'IDF.

Évolution possible avec la LNPN : les sillons FRET pourraient être portés à 66 (selon les dernières projections, avant les études).

Idée reçue 9 : “Les trois demandes exprimées par la Présidente de Région, à savoir le maintien de l’arrêt des trains normands dans le Mantois, une prolongation de la section en sous-terrain dans les Yvelines et que le service fret ne se fasse pas au détriment des voyageurs, ont été refusées par l’État et la Région Normandie ;”

→ A propos de l’arrêt à Mantes, il s’agit d’une bisbille interne à la droite : Hervé Morin a menacé de l’interruption des arrêts dans le Mantois... en réponse aux prises de position contre la LNPN de Valérie Pécresse et un désaccord en matière de prise en charge des coûts. Or, pour l’Etat et dans la consultation du public préalable relative au tracé, il n’y a pas de scénario sans arrêt à Mantes. Et évidemment si l’arrêt à Mantes est remis en cause, cela change la position sur le projet, mais en l’état ce point est un prétexte pour tuer le projet sans avoir à en exprimer les motifs ;

→ L’enfouissement n’est pas une solution en raison du problème des conséquences écologiques des déblais et des surcoûts qui rendent insoutenables le projet ; d’autant qu’ils le jugent déjà trop cher.

→ Le FRET ne se fait pas au détriment des voyageurs puisqu’il consiste à **passer d’une situation où des trains de voyageurs intra IDF sont en concurrence avec des trains de voyageurs et de marchandises IDF-Normandie.**

La création d’un sillon supplémentaire permet justement aux trains de voyageurs franciliens, sur la section Paris-Mantes notamment, de ne plus être freinés, arrêtés ou retardés en raison des rames normandes (voyageurs ou marchandises).