

Ligne nouvelle  
**Paris-Normandie**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE

**L'essentiel**  
Juin 2023



## LNP pour « Ligne nouvelle Paris – Normandie »

LNP, Grand projet ferroviaire Ligne nouvelle Paris – Normandie, vise à doter la vallée de la Seine d'une liaison ferroviaire performante sur l'axe Paris – Mantes – Rouen – Le Havre, complétée par une section vers Caen et Cherbourg.

La mise en service de cette infrastructure doit améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de service de meilleure qualité.

### UN TERRITOIRE COHÉRENT ET À HAUT POTENTIEL

- L'axe Seine : 15 millions d'habitants, 1<sup>er</sup> ensemble industrialo-portuaire de France avec Haropa (Le Havre, Rouen et Paris).
- L'Île-de-France : 12,2 millions d'habitants, 1<sup>er</sup> bassin d'emplois en Europe.
- La Normandie : 3,3 millions d'habitants.

### POURQUOI FAIRE LNP ?

Le réseau ferroviaire qui relie la gare de Paris – Saint-Lazare à la Normandie est confronté à des problèmes récurrents de saturation, de fiabilité et d'irrégularité :

- une infrastructure vieillissante ;
- des réserves de capacités insuffisantes ;
- une vitesse de circulation limitée et des temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises.

### QUELS BÉNÉFICES ATTENDUS DE LNP ?

- **Améliorer la qualité de service :** régularité, ponctualité et confort.
- **Augmenter la fréquence des trains :** pour tous les voyageurs.
- **Réduire les temps de trajet :** avec une augmentation des vitesses de circulation grâce à des sections nouvelles.
- **Participer au développement de la vallée de la Seine :** meilleure connexion entre les métropoles et aux grands axes européens, nouvelles opportunités économiques et touristiques.

### UN AXE PARIS <> NORMANDIE TRÈS FRÉQUENTÉ

20 millions de voyages par an sont assurés par les différents services ferroviaires. Parmi ceux-ci :

- **10 millions de voyages** interrégionaux, entre Île-de-France et le reste du territoire national ;
- **5 millions au sein de la région Normandie ;**
- **5 millions au sein de la région Île-de-France.**

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50 % des voyages les jours de semaine.

# En juin 2023, où en est le projet LNPN ?

Initié en 2009, le projet LNPN a dû franchir, comme tout grand projet, plusieurs étapes structurantes pour permettre de valider son opportunité et affiner ses contours.

La priorité du projet a été confirmée à plusieurs reprises : en 2013, par la Commission mobilités 21, puis en 2018 et mars 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports. La loi d'orientation des mobilités (LOM) votée en 2019 a retenu LNPN comme projet d'ensemble prioritaire à réaliser en plusieurs séquences. La première d'entre elles est inscrite dans la programmation financière de cette loi.

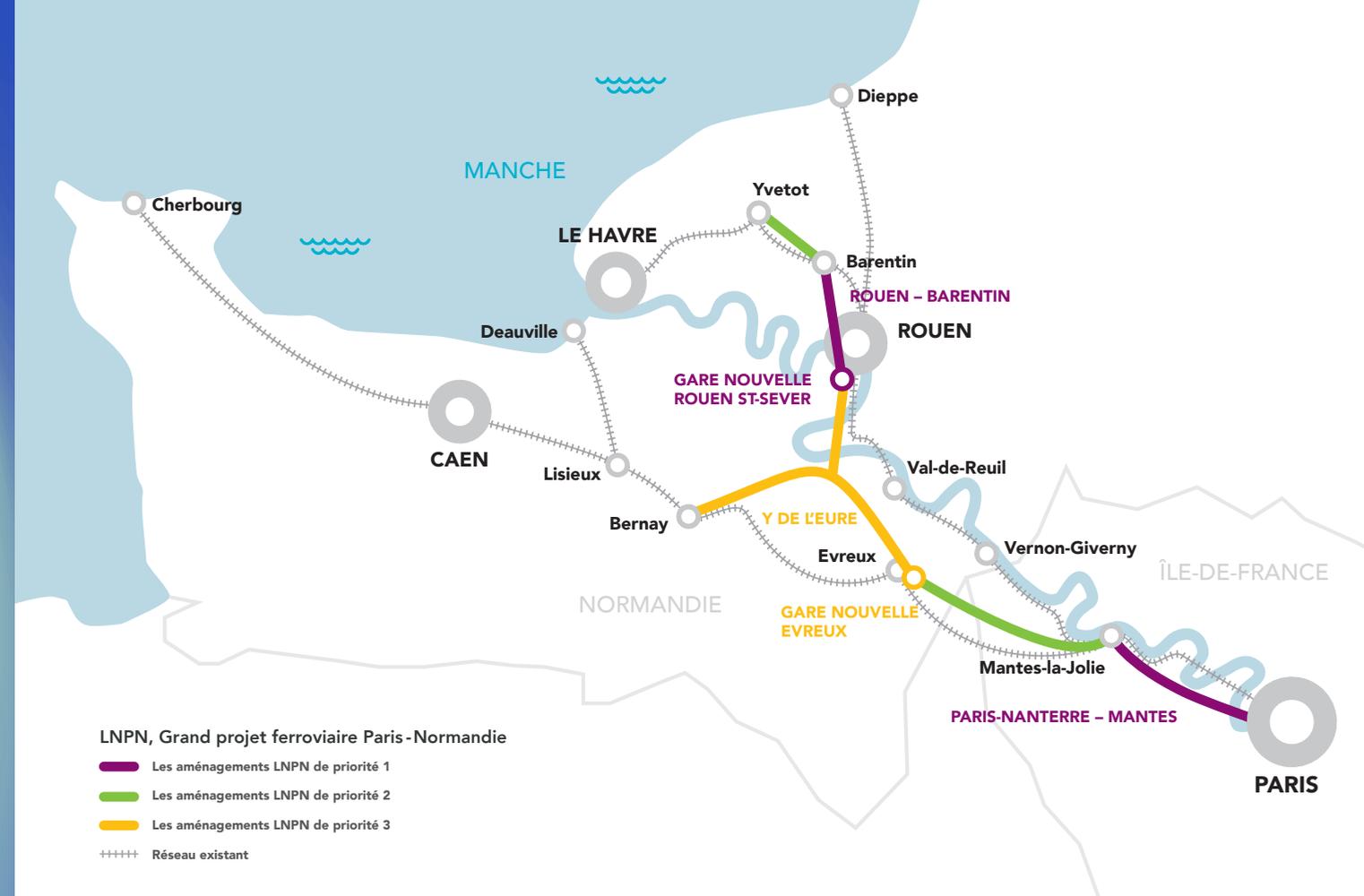
Une première étape d'études a permis d'identifier, d'une part, les zones de passage préférentiel (bandes de 650 m à 3 km de large) du projet sur les premières sections de « Paris-Nanterre – Mantes » et « Rouen – Barentin », incluant le nœud ferroviaire de Rouen et, d'autre part, les approfondissements à mener sur les autres sections.

Le 13 février 2020, l'État a non seulement réaffirmé le caractère prioritaire du projet, mais également fixé une feuille de route pour la poursuite des études.

Depuis 2022, nous sommes ainsi entrés dans une nouvelle phase d'études avec l'objectif de définir précisément le projet qui sera soumis à enquête publique.

Ainsi, cette étape 2 des études va venir préciser les caractéristiques physiques du tracé sur les sections « Paris-Nanterre – Mantes » et « Rouen – Barentin » dans les faisceaux de passage actuels et évaluer le coût des investissements.

Il va également s'agir de mettre à jour les études de trafic et évaluer précisément l'impact environnemental. Une évaluation socio-économique sera réalisée et permettra d'apprécier la valeur du projet pour la collectivité.



## UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS UN DIALOGUE RÉGULIER

Depuis son lancement, le projet est régulièrement partagé avec les élus et les services techniques des territoires normand et francilien, à travers des comités de pilotage (COPIL) présidés par le Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, et dont les décisions sont assises sur les travaux d'un comité technique (COTECH).

Les collectivités, administrations, associations, organismes socio-professionnels et le grand public sont associés à la conception du projet, dans le cadre d'une concertation placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

## LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

<b>2009</b>	<b>Naissance du projet</b> : l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier LNPN
<b>2011–2012</b>	<b>Débat public</b> sur l'opportunité du projet et les caractéristiques générales du projet
<b>2012</b>	<b>Décision du maître d'ouvrage</b> de poursuivre les études du projet
<b>2013</b>	<b>Décision de l'État</b> qui demande à SNCF Réseau de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EUP) sur 3 sections prioritaires
<b>2014–2018</b>	<b>Recherche de zones de passage préférentiel</b> (étape 1 des études) pour les futurs tracés SNCF Réseau propose des « zones de passage » au ministre des transports
<b>13/02/2020</b>	<b>Décision de l'État</b> : confirmation du projet, choix des zones de passage préférentiel et calendrier des priorités
<b>2020–2025</b>	<b>Recherche de tracés dans les zones de passage</b> dans le cadre d'une concertation continue (étape 2 des études)
<b>08/02/2023</b>	<b>Décision sur les fonctionnalités ferroviaires</b> de la nouvelle gare de « Rouen–Saint-Sever »
<b>2025–2026</b>	<b>Élaboration du dossier d'enquête publique</b> (tracé final) et financement du projet (étape 3)
<b>Fin 2026</b>	<b>Enquête d'utilité publique (EUP)</b>
<b>2027–2028</b>	<b>Déclaration d'Utilité Publique (DUP)</b>
<b>À partir de 2029</b>	<b>Études détaillées et réalisation des aménagements de priorité 1</b>
<b>2035</b>	<b>Horizon de mise en service des aménagements de priorité 1</b>

En parallèle les études se poursuivent pour les priorités 2 et 3.

# Acteurs, coût et financement

## LE COÛT DU PROJET ET LE FINANCEMENT DES ÉTUDES

LNPN est un grand projet stratégique dont les études sont co-financées par l'État ainsi que les Régions Île-de-France et Normandie.



Les aménagements liés à la priorité 1 du projet LNPN sont évalués à 4,3 milliards d'euros (aux conditions économiques de 2016).

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées par l'État et les deux Régions dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions.

Après l'étape 1 des études, l'étape 2 est actuellement en cours. D'un montant de 23,8 millions d'euros, son financement est acté selon la clé de répartition suivante :



## LE MAÎTRE D'OUVRAGE

SNCF Réseau conduit les études et la concertation du projet.

Les études pour la gare nouvelle de Rouen–Saint-Sever sont conduites par SNCF Réseau et Gares&Connexions suivant leurs périmètres respectifs.

