

VILLE DE MANTES-LA-JOLIE (78)

La LNPN, ce vieux serpent de mer entre l'Île-de-France et la Normandie !

Depuis 30 ans, les Mantais ont une certaine habitude à devoir attendre des infrastructures pourtant nécessaires à la mobilité des habitants. Il en est ainsi de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN), ce vieux serpent de mer dont on nous parle depuis des dizaines et des dizaines d'années.

Or, quel est le constat actuel ? Une dégradation des temps de parcours et des conditions de mobilité, et donc un fort sentiment de relégation de notre territoire.

Ce que veulent les Mantais ? L'amélioration de la qualité du service, l'augmentation des fréquences de train avec des arrêts réguliers à la gare de Mantes-la-Jolie, la réduction des temps de parcours et le développement économique de la vallée de la Seine.

Sur le papier, pour les habitants de notre commune, la LNPN pourrait constituer un indéniable atout grâce à son impact direct sur la qualité du transport pour les usagers et ses effets induits sur le développement économique de notre région. En effet, son objectif est d'alléger l'affluence automobile sur l'A13, améliorer la qualité du service ferroviaire, en s'associant au prolongement du RER E et en exerçant des complémentarités dans le développement du fret, avec l'aménagement de l'Axe Seine et le développement des ports, et du transport fluvial.

La Gare de Mantes-la-Jolie pourrait ainsi devenir un véritable pôle multimodal. Comme le prévoyait déjà la Sénatrice des Yvelines, Sophie Primas, dans sa contribution au débat public sur ce projet, il y a quelques années : « une telle interconnexion, gage d'efficacité, favoriserait naturellement l'accès des habitants du Mantois à l'ensemble de la région Capitale ».

Mais alors que la LNPN pourrait favoriser le développement de la vallée de la Seine, augmenter durablement la capacité des lignes, assurer une meilleure ponctualité des trains franciliens comme des trains normands et renforcer la desserte des territoires, des villes et des ports, il s'avère que ce projet titanesque, qui va coûter plusieurs milliards d'euros aux contribuables, ne remplira pas tous ces objectifs. Ce ne sont à l'heure actuelle que des vœux pieux.

Sans aucune espérance de gain à long terme pour nos habitants.

A court terme, EOLE porte l'achèvement de la troisième voie d'Épône-Mézières à Mantes-la-Jolie, ce qui devrait fluidifier le trafic dans ce secteur, prévoyant à cette échéance 18 trains par heure dans le sens de la pointe. Il prédispose aussi la quatrième voie dans ce secteur pour dissocier totalement le RER et les trains vers la Normandie.

A long terme, la section francilienne de la LNPN désimbriquerait les trafics, supprimant le long goulot à 2 voies de Nanterre à Vernouillet-Verneuil. La LNPN bénéficierait au moins autant aux normands qu'aux franciliens. Les premiers gagneraient quelques petites minutes et de la régularité. Les seconds des trains en plus : il serait ainsi possible de passer de 6 à 12 RER par heure pour la desserte entre Nanterre et Les Mureaux, et d'en envoyer 8 jusqu'à Mantes.

Mais, le projet tel qu'il est en train d'être porté, ne correspond plus du tout au projet initial. Notamment dans la configuration actuelle des échanges et au regard des annonces faites fin 2023 : suppression des arrêts des trains normands dans le Mantois, augmentation du fret sur les lignes J Nord et J Sud, futur RER Eole. Sans oublier que la LNPN apportera beaucoup de nuisances pour les usagers Mantais du fait des travaux. Elle va aussi et surtout geler pour des années du foncier économique dont le Mantois a besoin.

La ville de Mantes-la-Jolie souhaite toutefois avoir une position éclairée.

Notre priorité : que les Mantais qui travaillent à Paris ou à La Défense puissent le faire dans de bonnes conditions tout en garantissant le meilleur cadre de vie pour leur vie privée.

Si Valérie Pécresse a raison de rejeter certaines options du tracé qui apparaissent clairement mauvaises aux yeux de nombreuses communes entre Paris et Mantes-la-Jolie, on peut imaginer qu'à horizon 2035, la LNPN et le

prolongement du RER E aient des destins croisés. De surcroît, le rail est le seul mode de transport décarboné qui va dans le sens de la transition énergétique.

Avec Valérie Pécresse, présidente de la Région, et les élus de Grand Paris Seine et Oise (GPSEO), nous avons donc raison de demander l'étude chiffrée du passage en souterrain de l'ensemble de la ligne LNPN. Enfin et surtout, est-ce que les gains annoncés (quelques minutes) pour desservir l'Eure et la Normandie justifient autant de milliards d'euros d'investissement à l'heure où les gouvernements successifs et les collectivités locales cherchent à tout prix à faire des économies ?

Raphaël COGNET, le maire, et son conseil municipal, en lien avec les élus de la communauté urbaine GPSEO, s'opposent donc à ce projet.

Informations de l'entité :

Votre site internet : www.manteslajolie.fr

Votre contact : contact@manteslajolie.fr