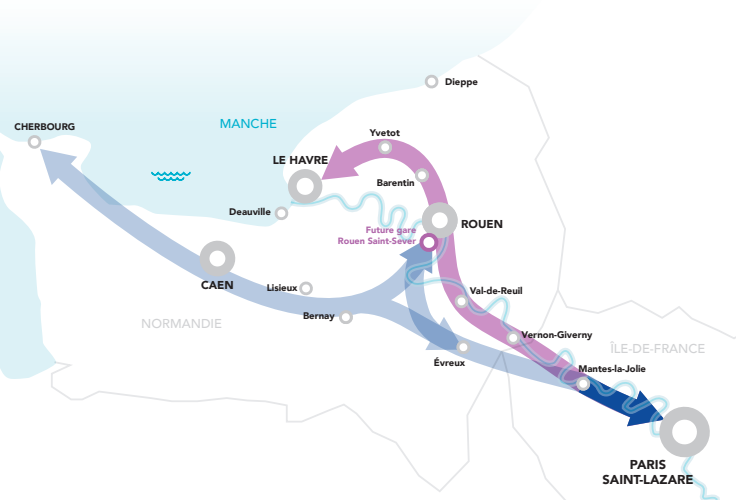


L'essentiel

CONCERTATION
CONTINUE
2024

Ligne Nouvelle Paris - Normandie



LNP pour « Ligne Nouvelle Paris–Normandie »

La LNP vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes :
 « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre »,
 « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux
 <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre
 « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen ».

Un territoire cohérent
et à haut potentiel

Pourquoi faire la LNP ?

La réalisation de sections de ligne nouvelle permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation du réseau ferroviaire actuel, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent. La mise en service de ces nouvelles infrastructures améliorera significativement le transport des voyageurs et facilitera le transport de marchandises.

Quels bénéfices attendus de la LNP ?

- **Augmenter la fréquence des trains** pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens.
- **Réduire les temps de trajet** grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle et à des trains pouvant circuler jusqu'à 250 km/h.
- **Améliorer la qualité de service** : régularité, ponctualité et confort.
- **Participer au développement de la vallée de la Seine** : une meilleure connexion entre les métropoles et aux grands axes européens, de nouvelles opportunités économiques et touristiques.

La vallée de la Seine **plus de 15 millions** d'habitants

1^{er}
ensemble
industriolo-portuaire
de France avec HAROPA PORT
(Le Havre, Rouen et Paris)

La Normandie
3,3
millions d'habitants

L'Île-de-France
1^{er}
bassin d'emplois
en Europe **12,2**
millions d'habitants

Où en est la LNPN ?

Initiée en 2009, la LNPN a franchi plusieurs étapes pour permettre de valider son ambition et affiner progressivement ses contours.

À la suite du débat public mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, la LNPN a vu son opportunité validée par la décision du maître d'ouvrage en 2012.

La priorité du projet a été confirmée à plusieurs reprises depuis 2013, par la commission mobilités 21 et le conseil d'orientation des infrastructures (COI), – instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports –, en 2018 et en février 2023. Il figure ainsi, pour une première séquence, dans la programmation financière de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Une première étape d'études menée de 2014 à 2018 a permis l'identification de zones de passage préférentiel (bandes de 650 m à 3 km de large) sur trois tronçons.

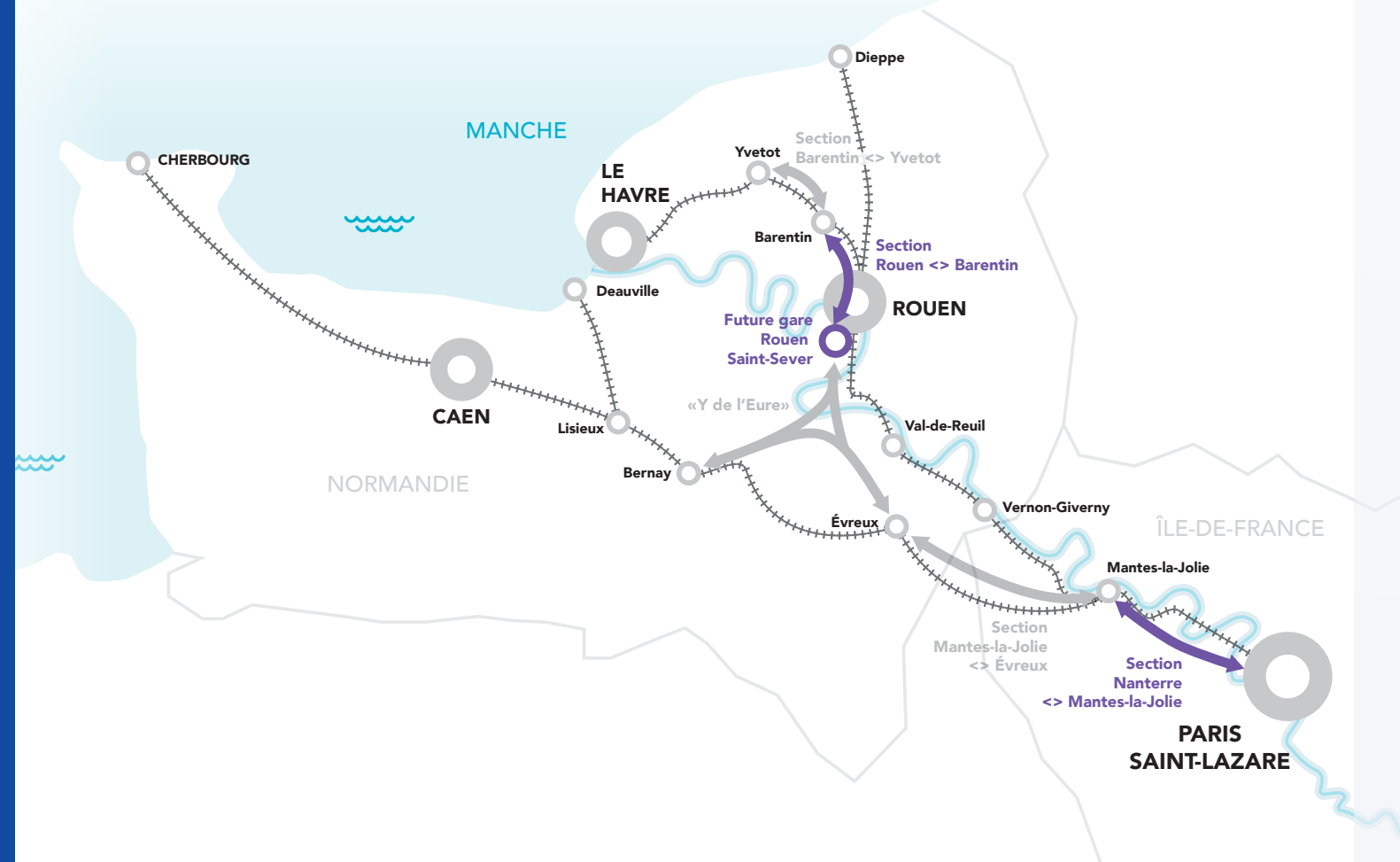
En 2020, l'État a non seulement réaffirmé son caractère prioritaire, mais également fixé une feuille de route pour la poursuite des études. Les aménagements entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la réalisation de la future gare à Rouen en rive gauche sur le site de Saint-Sever, ont été déclarés prioritaires. Dans cette même décision, les projets de nouvelles gares en Île-de-France jugés trop complexes et coûteux, ont été écartés.

L'approfondissement des études, sur les autres sections, est également acté.

La LNPN est entrée dans une nouvelle étape d'études avec l'objectif de définir précisément le projet qui sera soumis à enquête publique.

Ainsi, cette étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, dite étape 2, va venir préciser les caractéristiques physiques du tracé et évaluer le coût des investissements.

Les études en cours et la concertation permettront également de dégager les orientations générales pour la gare de Rouen Saint-Sever appelée à devenir la gare principale.



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 basées 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) qui a désigné deux garantes :
 – Isabelle Jarry : isabelle.jarry@garant-cndp.fr
 – Dominique Viel : dominique.viel@garant-cndp.fr

LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

2009	Naissance du projet : l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier la LNPN.
2011-2012	Débat public sur l'opportunité de la LNPN et ses caractéristiques générales.
2012	Décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études du projet.
2013	Décision de l'État qui demande à SNCF Réseau de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique sur 3 sections prioritaires.
2014-2018	Recherche de zones de passage préférentiel pour les futurs tracés (étape 1 des études). Concertation avec le grand public. SNCF Réseau propose des « zones de passage » au ministre des Transports.
13/02/2020	Décision de l'État : réaffirmation du caractère prioritaire de la LNPN, choix des zones de passage préférentiel et calendrier des priorités.
2020-2025	Recherche de tracés dans les zones de passage (étape 2 des études).
2024-2025	Concertation avec le grand public sur la définition du tracé.
2025-2026	Élaboration du dossier d'enquête publique sur le tracé retenu (étape 3).
Fin 2026	Enquête d'utilité publique.
2027-2028	Déclaration d'utilité publique.
Dès 2029	Études détaillées et réalisation des aménagements prioritaires.
2035	Horizon de mise en service des aménagements prioritaires.

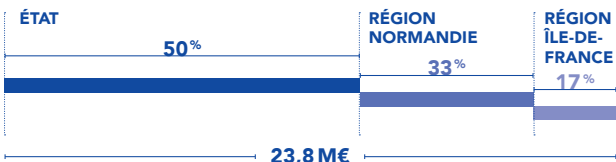
Le pilotage du projet

Le coût du projet et le financement des études

Le coût des aménagements prioritaires de la LNPN est évalué à 5,3 milliards d'euros*, correspondant à la réalisation des deux sections entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées dans le cadre du contrat de plan interrégional État Régions (CPIER).

D'un montant de 23,8 millions d'euros, le financement des études en cours est acté selon la clé de répartition suivante :



* source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022.

La maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau conduit les études et la concertation du projet.

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

Pour en savoir plus
et nous contacter

Retrouvez toutes les informations
sur la LNPN et les dates
de participation sur www.lnnp.fr

