

LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

LNPN (2024 - 2050)

Association ecologienormande.com



Organisation NON politique, reconnue d'intérêt général par DGFIP 27

QUESTIONNEMENTS

Utilité : La ligne nouvelle Paris Normandie est une nécessité vitale pour la Région Normandie, alors que le réseau ferré régional est suranné et dégradé, sans qu'aucune perspective, à court terme, ne nous permette d'envisager des nouvelles périodes de « gloire » de ce réseau. Au moment où tout devient difficile et compliqué en terme économique et financier, du renouvellement du secteur industriel normand, et où le renouvellement du « rail » devient important écologiquement, rien ne nous indique à cet instant que nous prenions la bonne route pour y parvenir. Beaucoup de paroles, mais combien d'actes ? Oh, des promesses et des dispositions impossibles à contrôler, il y en eut, c'est certain. Mais le confort aléatoire domine et risque de dominer encore nos quotidiens des années durant, voire des décennies. Reprenons deux exemples. D'abord celui du Paris – Le Havre, ouvert en 1847 dont les éléments constitutifs de base (les voies) n'ont pas suivi la même amplification que le matériel modernisé au fil des temps. Ensuite, le Paris - Caen, rappelons-le, reliait ces deux villes, au début des années 1970, en 1h 47, grâce au « TurboTRAIN » de l'époque. A présent, en 2024, si tout va bien, nous faisons ce trajet en 2h 30. En cause, le tracé du réseau qui n'est plus adapté, les voies puis le matériel lui-même, en retard dans les adaptations indispensables.

L'on nous avance souvent que la modernisation coûte cher et que nous devons être patients. A cela, nous rétorquerons que les avancées de la société et du modernisme qui l'enveloppe n'attend pas. En cela, il ne nous est pas permis d'inverser les rôles, mais d'accompagner équitablement le modernisme qui est autre chose qu'un luxe, un besoin « citoyen ». A défaut, la société prendra le risque de s'appauvrir, voire à terme de disparaître.

- 1) Réseau ferré actuel** : Il est insuffisant et antédatté, avec des tracés du 19^{ème} siècle. La crise écologique que nous traversons et qui est loin d'être terminée, permet à notre réseau ferré d'aborder sa renaissance, encore faut-il en être conscients puis le vouloir vraiment. Nous nous souvenons tous des objections très fortes de certains groupes, lors des réunions publiques et dans les manifestations lors de la précédente campagne d'avant 2012, qui aboutirent alors à l'abandon du projet en 2012, remettant aux calendes grecques tout projet innovant sur les mobilités de notre région. Si le réseau ferré actuel aborde son « troisième âge », il n'en reste pas moins que les adultes que nous sommes devons œuvrer à moderniser ce réseau. En effet, le réseau LNPN à construire, ne se substituera pas à celui du passé dont la régénération est à inventer avec cohérence entre les deux systèmes. Seulement, cette cohérence ne doit jamais aggraver la désertification de nos territoires intra-région. En clair, pour nous, nous devons accompagner un plan ferré régional en prenant en compte, tout de suite, tous les éléments indispensables, ce qui est la prérogative des citoyens régionaux, élus ou non. Ce sens, certes nouveau, a été récemment affirmé par le CESE. Il nous appartient d'en tenir compte et le développer collectivement.

2) Les nécessités LNPN - Ce nouveau projet LNPN de 2024 a plusieurs obligations ;
ce sera **une ligne rapide de proximité** et commune **pour l'ensemble de la Normandie** :

- RAPPEL : lors du précédent projet, en 2011, la Normandie n'était pas réunifiée. Elle le fût en janvier 2016. Cette nouvelle disposition nous oblige à une vision plus rationnelle, visant notamment le lien « fort » représenté par les trois villes importantes que sont ROUEN - CAEN et LE HAVRE, « *triangle d'or normand* » par excellence. Ce triangle d'or nous oblige à relier au mieux et au plus vite ces villes entre-elles, vis-à-vis de Paris-Capitale et des grands aéroports internationaux, ROISSY CDG et ORLY.
- La Normandie a besoin, plus qu'hier, d'un meilleur accès vers la Capitale, avec des interconnexions vers les autres destinations françaises et européennes. Pour cela, le réseau du Grand Paris Express (GPE) invite les normands à la table du modernisme. En effet, notre projet ici présenté, tient compte des données futures et des irrigations à partir d'un point zéro que notre projet a volontairement modifié. Le projet GPE a été acté à partir de 2011. Il ne pouvait donc faire partie des données d'interconnexions de cette même année. Nous avons volontairement opté pour ce choix et ne pas le prendre et se l'approprier aurait été une erreur majeure.
- Diminuer les temps de parcours entre la Région Capitale et la Normandie, d'une part, et entre les villes principales normandes, d'autre part. Le temps c'est de l'argent ! En 40 ans, la durée du temps de travail hebdomadaire a reculé 12,5%. Cela implique une autre nécessité, réduire à même échelle, les temps de trajets Intercités. Sur le plan économique, cette notion ne doit pas être écartée car elle est notre source sociale.
- Coordonner les correspondances avec les lignes Intercités et les TER et s'inscrire dans un environnement ferroviaire cohérent, parfaitement entretenu, donc fiable.
- Une reprise modernisée et renforcée des voies existantes, à chaque fois que cela s'imposera. Ce principe nous oblige et permettra de limiter au mieux les rachats de terrains agricoles ou forestiers. S'agissant d'un étalement urbain, la Loi ZAN prévoit pour 2050, un équilibre entre les surfaces nouvelles annexées et les autres renaturées. C'est ce guide qui nous a accompagné lors de l'établissement du présent projet, **un retour à la nature sans amputer nos besoins économiques.**

3) Le cas de VERSAILLES Chantiers : La Solution qui va s'imposer.

- Lors des précédents projets, la notion continuité de la ligne Paris – Le Havre avait prévalu comme étant une notion indiscutable. L'approche de la gare historique de Saint-Lazare devenant impossible à gérer, principalement à cause de son goulet d'étranglement, les initiateurs, nous inclus, avaient considéré que le déport de ce terminus à Nanterre relevait d'une bonne solution. Avant de rédiger le cahier d'acteur de 2011, nous étions beaucoup à nous interroger d'autant que, dans le même temps, la Région Ile de France mettait en chantier son projet de RER Ligne E, reliant Paris à Mantes (78). Ce qui impliquait un réaménagement des lignes dans tout le Mantois.
- Le projet LNPN de cette époque a disparu, non pour ces risques sus-indiqués, mais par un arrêt sine die de l'Etat, préférant ainsi rénover les réseaux. Il s'agit d'un court-termisme dont nous subissons les effets et cela pour des années.
- Depuis peu, le projet LNPN reprenait quelques vies, mais alors, les habitants du nord des Yvelines ou du val de Seine 78, ont fait savoir qu'ils allaient militer contre le tracé LNPN dans ce secteur. Pour conclure, la Présidente de la Région Ile de France a fait voter récemment une motion « NON à la ligne LNPN ».

Alors, que faire ? Nous y avons réfléchi et avons pris option pour une solution plus adaptée. **VERSAILLES-Chantiers** correspond à la tête de ligne idéale pour LNPN. Comme indiqué précédemment, cette gare présente des avantages certains pour le présent et pour le futur, cadré par le Grand Paris Express qui a été initié en 2011. Lequel GPE dispose d'un objectif final pour 2035.

A partir de cette nouvelle organisation, il nous est apparu qu'une cohérence majeure doit se coller à cette gare pour le futur (v. notre plan **LNPN 1000 03** ci-joint).

Alors, notre étude s'est avancée ainsi avec pour objectif final en 2050. Mais le projet GPE se situant en 2035, rien n'interdit que les liaisons Versailles avec Rouen, avec Le Havre et avec Caen ne soient ouvertes avant, soit également pour 2035. Le prolongement vers Cherbourg pourrait se situer dans la continuité, soit 2040 au plus tard. Voir notre Plan d'ensemble ci-accompagné : **LNPN 1000 33** et ses plans de détails par secteurs.

La LNPN, depuis Versailles-Chantiers, empruntera les voies existantes en direction de St Cyr l'Ecole, Chartres/Le Mans, Dreux/Granville et Mantes, ceci jusqu'à la hauteur de Neauphle Château où la LNPN poursuivra son tracé vers Evreux, ceci dans un souci de limiter les effets tendus des riverains.

4) EVREUX nouvelle Gare – Les élus d'Evreux ont souhaité la réalisation d'une nouvelle gare LGV. Elle pourra se situer à l'Est de la ville, en direction de Pacy-sur-Eure. Selon notre plan LNPN 1000 11, cette position permet d'orienter le tracé vers Louviers et Val-de-Reuil, puis vers Rouen.

5) ROUEN Métropole – (Plans LNPN 1000 13, 1000 14 et 1000 14.01).

Comme indiqué en 1000 14.01, deux solutions vont coexister. **(A)** pour le passage en centre-ville à St SEVER puis retour vers Moulineaux et direction vers Le Havre et Caen.

(B) à partir de l'accès sud (Tourville la Rivière) où un échangeur « saut de mouton » devra être réalisé. Cette branche **B** se raccordant avec les voies venant de St Sever, à la hauteur de Moulineaux. La difficulté majeure de ce secteur est la présence d'un tunnel qu'il faudra mettre au gabarit LGV, voire le remplacer.

6) La nouvelle Gare de ROUEN – St Sever : C'est le souhait des élus de la Métropole de Rouen, initié à cause notamment de la gare Rouen RD devenue obsolète pour les futurs trains LGV, mais à conserver pour les dessertes existantes en direction de Yvetot - Le Havre nord de Seine, Dieppe ou Forges les Eaux.

- Le site de cette nouvelle gare, située dans le quartier RG de Seine, devra faire l'objet d'une restructuration. (Voir plans LNPN 1000 14 et 1000 14.01).
- Il y aura une liaison entre Rouen RD et Rouen St Sever, via le raccordement existant des voies au droit du Pont Mathilde. En ce point, côté RG de Seine, un échangeur sera réalisé.

7) Intersection (Y) de Fourmetot – Bourneville (27500) – Après avoir longé le tracé de l'autoroute A 13, l'intersection se fera sur ce lieu où existe déjà un échangeur des autoroutes A 13 / A 131. La branche LNPN en direction du Havre, suit le tracé de A 131 jusqu'à la hauteur de Port Jérôme. En ce lieu, le tracé LNPN passe en un souterrain (Quillebeuf – Port-Jérôme), sous le fleuve Seine. Passé ce tunnel, le tracé s'inscrit sur le côté RD de la Seine, jusqu'au niveau de Tancarville. Un nouveau tunnel est envisagé sous les roches de Tancarville village. Une fois remis au jour, le tracé se dirige vers Harfleur où il rejoint les voies de la ligne actuelle Yvetot - Le Havre.

8) Harfleur – Le Havre - Le tracé commun depuis Harfleur, emprunte les voies existantes renforcées jusqu'à la gare du HAVRE actuelle. Le **terminus n° 1** de LNPN se situant en Gare du HAVRE.

9) Du Y d'intersection à Lisieux –

- Le tracé passe à l'est de Pont-Audemer. La Risle franchie, le tracé longe celui des RD 810, puis 28 et 145, via les localités de Lieurey et de Thiberville, jusqu'à retrouver la ligne existante « Lisieux – Bernay » à la hauteur de Courtonne-la-Meurdrac dans le Calvados.
- Un nouveau tracé commun se dessine jusqu'à la gare de Lisieux, devenant gare LGV.

10) De Lisieux à Mezidon -

- Les tunnels existants de *La Houblonnière* ne sont pas conformes au gabarit LGV. Une seule solution semble s'imposer. Au sortir de la ville de Lisieux, à St Désir, un embranchement vers un tracé nouveau sera réalisé, lequel cheminera jusqu'à la sortie des tunnels, soit sur les communes de Monteille et Lécaude (14) – voir nos plans LNPN 1000 27, 1000 30 et 1000 31.
- A partir de cette intersection nouvelle, le tracé commun sera repris jusqu'à la gare existante de MEZIDON. Cette gare est un point d'ancrage de la ligne Caen – Argentan- Alençon – Le Mans et Tours.
- En amont de Mezidon, il existe déjà un embranchement pour la direction d'Alençon et Le Mans. Il sera très utile pour les voyageurs LGV depuis Lisieux, désirant se rendre à Alençon et au Mans (LGV).

11) De Mezidon à CAEN – Terminus n° 2 – Tronçon commun LNPN et ligne actuelle.

- Le terminus de la LNPN se situe, provisoirement, en gare actuelle de CAEN, dans l'attente de la mise en conformité LNPN allant de Caen à Cherbourg en Cotentin.

12) De CAEN à CHERBOURG en COTENTIN – Terminus n° 3 -

- Il est important de noter :
 - La ligne actuelle Caen-Cherbourg sera conservée dans son tracé.
 - Cette ligne sera mise au gabarit LNPN sur tout son tracé.
 - Les gares principales sur le réseau actuel seront conservées : Bayeux, Lison, Carentan et Valognes. Toutefois, pour la LNPN, rapidité ayant priorité, aucune de ces gares ne sera desservie par les rames LNPN. L'on ira de CAEN à CHERBOURG en un seul trait.
 - L'objectif majeur (pas le seul) est de desservir au plus rapide l'agglomération du Cotentin et ses pôles commerce et industrie très importantes ainsi que les ferries transmanche (vers l'Irlande en priorité).
- Enfin, il est à noter que Cherbourg est l'un des points de départ du futur réseau de « ferroutage » en France, dont la destination première est Bayonne (64). C'est pourquoi, l'ancienne ligne Cherbourg – Caen – Mezidon s'appliquera à ce service très important pour notre équilibre CO2 avec des circulations de nuit.

13) Les incidences LNPN dues à cette transformation ferrée sont très nombreuses.

- Tout d'abord, la LNPN va progressivement modifier, dans le bon sens, les habitudes de mobilité de chacune et chacun des normands. Dès qu'ils auront un service fiable, à n'en pas douter, ils deviendront les meilleurs défenseurs de ce rail adapté.

- Les normands, traditionnellement, sont des citoyens éclairés mais attachés à des notions de service correspondant à leurs besoins. Nous sommes ici dans un milieu rural où la voiture individuelle est ancrée, à cause de services collectifs souvent défaillants ou même absents.
- Les exemples les plus marquants du projet : (selon son ordre chronologique)
 - **Evreux** : une nouvelle gare qui permettra à terme une réduction « trajet ». En clair, demain, il y aura plus de voyageurs allant travailler en région Ile de France.
 - **Rouen** : Le tracé proposé, pour Rouen par exemple, permet de mettre Paris à distance raisonnable et dans un confort « revisité ». A Ecologie Normande, nous n'oublions pas que Rouen est le premier port céréalier d'Europe. Pour cela, nous sommes parmi ses plus grands défenseurs régionaux et que ses activités connexes génèrent des flux croissants en visiteurs (professionnels ou non). Le renouvellement des voies actuelles sur le tracé Rouen – Le Havre (via Yvetot) est indispensable économiquement. Rouen-Dieppe et la desserte de Serqueux-Forges les Eaux bénéficieront des conséquences LNPN.
 - **Le Havre** : Terminus n° 1 de cette LNPN, il s'imposait en étant un grand port international (commerce et voyageurs) et une industrie connexe en amont sur le fleuve Seine.
 - **A ne pas oublier** : Le Havre est déjà le départ du réseau de ferroutage en direction du contournement Est de Paris (Le Havre, Yvetot, Serqueux...) dont une partie a déjà été réalisée.
 - **Le Havre** avec **Cherbourg**, voilà deux terminaux portuaires qui vont devenir les points d'ancrage du futur pour ce qui a trait au ferroutage.
 - **Les lignes SNCF**, Paris-Rouen-Le Havre et Paris-Caen- Cherbourg ne vont pas disparaître mais deviendront les accessoires utiles des voyageurs de Normandie.
 - **Autres lignes** :
 - Caen-Bayeux-Granville puis Avranches-Dol-Rennes > (LGV)
 - Caen-Alençon-Le Mans > (LGV)
 - Paris (Versailles-Chantiers) - Dreux- Verneuil-Argentan et Granville
 - A noter que nous devrions remettre au gout du jour des directs Dreux-Alençon. En effet, la bretelle existe toujours mais fut abandonnée. Créer des directs de Paris vers Alençon ce sud Normandie qui souffre économiquement.
 - Toutes ces lignes devront être préservées et mises à la hauteur des attentes des utilisateurs de tout ce sud normand trop souvent mis en marge.

14) **LNPN – MOTORISATION –**

- Comme nous l'avons expliqué ci-avant dans ce document, cette LNPN sera exceptionnelle. Aussi, pour être aussi complets que possible dans notre réflexion sur le fond, nous proposons que la motorisation oublie la traction électrique au profit des motorisations « **turbine à Hydrogène** » déjà en service à travers le monde.
- L'ensemble du projet LNPN devra être associé au constructeur de motrices et des rames adaptées. Ce qui implique d'inverser le sens du code des marchés. Il en ira alors de la réussite de ce projet et, pourquoi pas imaginer un **appel à manifestation d'intérêt** regroupant, telles la plupart des autoroutes modernes, les constructeurs de voitures et de motrices, les spécialistes des turbines **H2** et un ensemble BTP pour ce qui concerne le tracé, les ouvrages d'art, les voies et les signalisations, aidé largement par les services de l'Etat et de la SNCF.

15) Financement opérationnel – En l'état, il nous est impossible de chiffrer au plus juste le montant global de l'investissement à réaliser. Ce sont les études préliminaires qui vont le déterminer. Mais une chose est absolument certaine, ce projet LNPN doit se réaliser. Il en va de la durabilité de la Normandie.

La situation actuelle des finances de la France nous fait dire qu'il serait peu sérieux d'envisager un financement intrinsèque de l'Etat. Un **consortium** est donc à imaginer. Une partie des finances pourra être appuyée par la BCE pour tout ce qui a trait aux études préliminaires, acquisitions de terrains, et autres. L'étalement jusqu'à 2050 devrait être rassurant.

Comme nous l'écrivions déjà en 2011 dans notre précédent Cahier d'acteur n° 40 (*) qui se trouve ici très actualisé, il y aura une répartition « fine » des tâches, à répartir entre l'Etat (la SNCF) et ce consortium. L'ensemble pourra, en outre, être complété par des emprunts garantis par la région. Une répartition plus fine entre l'Etat (SNCF), la Région Normandie et les membres à venir de ce consortium que nous appelons de nos vœux, est indispensable.

Nous pensons qu'il y a désormais URGENCE. Notre association est prête à participer à l'élaboration d'un tel projet. Développer la NORMANDIE, dans tous ses aspects, est le fondement de nos statuts.

Pierre JUHEL - Président **ecologienormande.com** (**)

Ingénieur méthodes du BTP

Expert diplômé

ex Commissaire Enquêteur près le TA de Caen.

(*) A cette époque, le Cahier d'Acteur n° 40 était rédigé par le Mouvement Normand, devenu atone au même titre que l'ONDE.

(**) **75, rue de la Madeleine – 27130 VERNEUIL d'AVRE et d'ITON**

SIREN : 820 205 052 - APE : 9499Z

e-mail : [écologie.normande16@gmail.com](mailto:ecologie.normande16@gmail.com)