

# Ligne Nouvelle Paris – Normandie

## Expertise complémentaire

### Note de lecture du maître d'ouvrage



Le temps réduit entre la publication de l'étude, la réunion de présentation du 23 janvier, et la fin du débat n'a pas permis d'envisager une analyse technique des résultats de l'expertise complémentaire. Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet LNPN, a néanmoins souhaité faire part de sa lecture des résultats de l'expertise.

- Des points de convergence significatifs avec le projet LNPN, et notamment la nécessité d'engager des investissements lourds (au moins 8 milliards d'€ selon les auteurs de l'expertise) pour atteindre les objectifs de desserte et améliorer *a minima* les temps de parcours.
- Des différences néanmoins significatives avec le projet LNPN :

On peut souligner 2 différences majeures avec le projet LNPN :

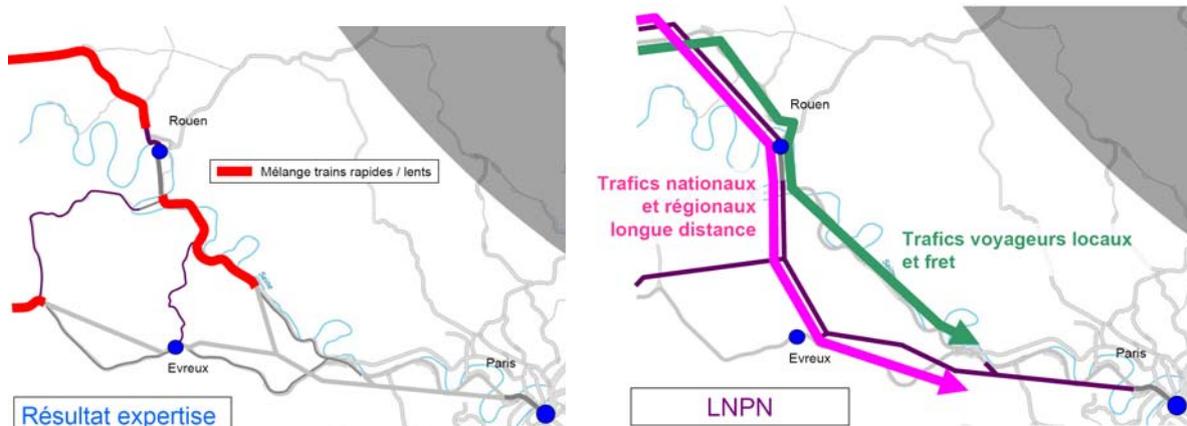
- **Le projet LNPN apporte une amélioration radicale des relations intra-régionales, ce que ne permet pas le schéma issu de l'expertise**

Sur ces relations, le projet LNPN offre des gains sensiblement plus importants. Le résultat de l'expertise complémentaire présente ainsi un caractère essentiellement « radial » (centré sur les relations avec Paris). Il ne permet donc pas de répondre à une partie de la demande initiale à l'origine de cette étude, qui mettait en avant l'intérêt de renforcer les relations entre villes normandes.

- **Le projet LNPN permet d'envisager une meilleure ponctualité des trains et un développement plus harmonieux des dessertes TER locales et du fret**

En cherchant à maximiser l'utilisation des lignes existantes, l'expertise complémentaire maintient sur de longues sections de ligne un mélange de trains rapides et lents (fret, TER...) susceptible d'en rendre l'exploitation complexe et fragile. La progression des trains rapides se ferait au détriment de la qualité de certains trains plus lents, et la ponctualité du système serait vraisemblablement fragile, comme elle l'est aujourd'hui en Ile-de-France pour les mêmes raisons.

A l'inverse, le projet LNPN propose une séparation résolue des trafics lents et rapides. Cette indépendance entre trains de natures différentes est gage d'une meilleure ponctualité. En libérant complètement les lignes classiques des trains qui n'y effectuent aucun arrêt, on libère des capacités plus importantes sur les lignes existantes pour le développement des dessertes voyageurs locales (régionales, ou périurbaines autour de Rouen), ainsi que du fret.



Conscient de cet état de fait, le prestataire de l'expertise indique qu'il pourrait être nécessaire de créer des sections complémentaires de ligne nouvelle afin de traiter les problèmes les plus délicats. Cela allongerait le linéaire de lignes nouvelles à créer et renchérirait le coût du schéma alternatif. Serait en outre maintenus des goulets où tous les trains (voyageurs rapides, voyageurs locaux, fret) convergeraient, même si ce serait dans des zones où les trafics sont plus réduits.

- Pour une somme comparable au résultat de l'expertise, on peut envisager un réseau plus performant en réalisant les infrastructures de LNPN situées dans le périmètre Paris – Yvetot – Bernay.

Le projet LNPN est estimé à 10,4 milliards d'euros (dans le cas du scénario AB). Toutefois, pour un montant de 9 milliards d'euros, on peut réaliser les infrastructures de LNPN situées dans le périmètre Paris – Yvetot - Bernay ainsi que les investissements de capacité proposés par l'expertise complémentaire<sup>1</sup> en dehors de ce périmètre. Ce schéma est déjà en soi plus performant (capacité, temps de parcours, fiabilité) que le réseau d'infrastructures issu de l'expertise. De plus, il est compatible avec le projet LNPN complet (en réalisant par ailleurs la section Yvetot – Le Havre et le contournement de Lisieux, pour atteindre tous les objectifs).

- Des lignes nouvelles moins longues pour le résultat de l'expertise

L'expertise complémentaire envisage la création de 160 km de lignes nouvelles. On a vu que des sections nouvelles supplémentaires pourraient être nécessaires pour un bon fonctionnement du réseau. Par ailleurs, l'expertise pointe que la réouverture de la ligne Rouen – Evreux pourrait nécessiter un itinéraire nouveau contournant la vallée de l'Iton. Avec ces compléments, on atteindrait un linéaire de 195 km.

<sup>1</sup> Estimées à 100 M€ en l'absence d'éléments précis à ce stade

Dans le périmètre comparable Paris / Yvetot / Bernay, le projet LNPN (scénario AB) suppose la réalisation de 250 km de lignes nouvelles, soit 55 km de linéaire en plus (28 %). Au-delà, il envisage 50 km vers Le Havre et 20 pour le contournement de Lisieux.

- **Un risque d'impact environnemental non évalué**

Le cahier des charges de l'expertise complémentaire ne comportait pas d'évaluation des risques d'impact environnemental.

On peut noter que la modernisation de lignes existantes, si elle n'induit pas de coupure supplémentaire du territoire, n'est pas exempte d'impacts :

- en termes de bruit : accroissement du trafic, réutilisation de lignes peu ou pas exploitées aujourd'hui, dans des zones aujourd'hui urbanisées
- en termes d'emprises : pour mettre en place des voies supplémentaires, construire des protections acoustiques, mettre l'infrastructure aux normes actuelles (nouvelles règles environnementales sur l'eau, etc...). Comme pour les lignes nouvelles, des acquisitions foncières sont nécessaires.

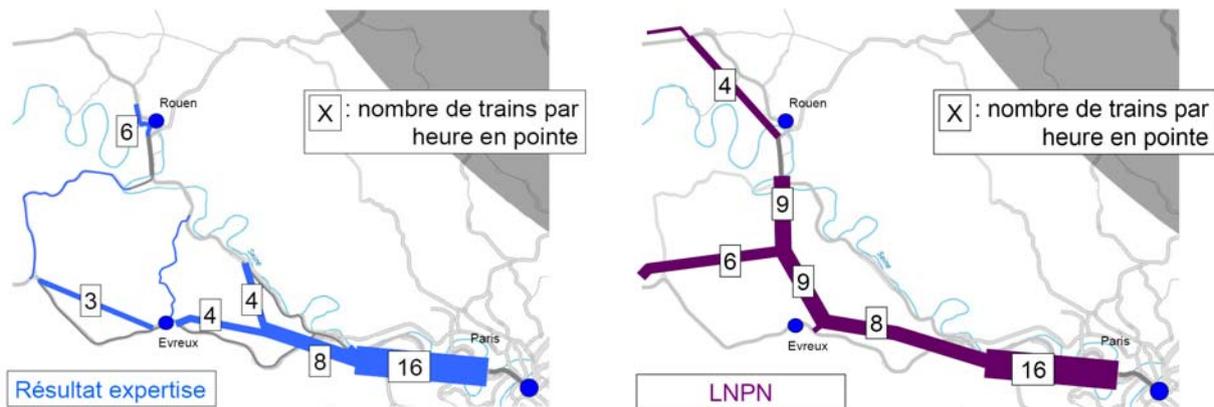
Par ailleurs, les travaux sur les lignes en exploitation sont perturbateurs pour le passage des trains (de voyageur le jour et/ou de fret la nuit), et non dénués d'impacts pour les riverains. Les périodes quotidiennes disponibles pour les travaux étant réduites afin de maintenir un minimum de trafic, la réalisation des investissements (et la gêne pour la circulation des trains) devra s'étaler sur des périodes longues.

- **L'étude ne donne pas d'indication sur la valeur socio-économique du schéma d'infrastructures proposé à l'issue de l'expertise,**

Le cahier des charges de l'expertise complémentaire ne comportait pas d'évaluation des trafics, du report modal et des effets socio-économiques (tous fortement liés aux temps de parcours).

Par ailleurs, les investissements importants requis pour la construction d'une ligne nouvelles supposent d'en maximiser les apports, soit parce que les trains qui l'empruntent sont nombreux, soit parce que le transfert des trains rapides sur la nouvelle infrastructure augmente fortement la capacité sur la ligne classique ainsi dédoublée.

Les sections de ligne nouvelle proposées dans l'étude complémentaire ne répondent pas toutes à cette exigence. Le prestataire s'interroge ainsi sur la pertinence des sections Mantes – Evreux et Evreux – Bernay, dont le trafic serait faible, et qui doubleraient une ligne qui dispose d'une réserve importante pour créer de nouveaux trains. Elles sont pourtant nécessaires pour raccourcir le temps de parcours vers la Basse-Normandie (gain d'environ 10 minutes).



A l'inverse, l'architecture du projet LNPN permet une utilisation maximale du nouveau réseau, en séparant les flux haut et bas-normands le plus tard possible, et en accueillant des trafics intra-régionaux comme Rouen – Caen et Rouen - Evreux.

- La solution proposée ne constitue pas un phasage en vue de la réalisation ultérieure du projet LNPN

Le projet LNPN et l'expertise complémentaire proposent des solutions radicalement différentes et exclusives l'une de l'autre, hormis pour le socle commun de l'Île-de-France et éventuellement la ligne nouvelle Mantes – Evreux (commune aux scénarios LNPN B et AB). Les autres infrastructures proposées par l'expertise deviendraient quasi-inutiles en cas de réalisation de LNPN, et sont trop lourdes pour constituer des solutions d'attente destinées à être abandonnées dans un deuxième temps.

