

## Débat Public Ligne Nouvelle Paris Normandie

### LNPN : ne sacrifions pas le fret ferroviaire

Dans un contexte de crise aux facettes multiples, l'objectif d'une politique de transport durable est, plus que jamais, de répondre aux besoins de mobilités en conciliant enjeux environnemental, énergétique, social et économique.

Des projets tels que la LNPN doivent s'inscrire dans cette logique et participer à l'atteinte des objectifs que s'est donnée la France en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre : réduire d'ici 2020 de 20 % les émissions du transport pour les ramener aux niveaux de 1990 et atteindre 25 % de fret non routier d'ici 2022.

Ces objectifs et les perspectives de développement du trafic maritime nécessitent l'amélioration des services de transport ferroviaire de marchandises depuis les Grands Ports Maritimes normands vers l'hinterland et l'Île-de-France.

Si la réalisation de la LNPN peut contribuer à cet égard à l'augmentation des capacités disponibles sur le réseau ferroviaire, **la priorité doit aller à l'amélioration de l'existant** pour le développement du fret ferroviaire.

A ce jour, le réseau existant n'offre pas de conditions suffisantes pour la bonne circulation des trains et pour le développement des trafics ferroviaires.

Plusieurs chantiers doivent donc être lancés pour améliorer l'acheminement à partir des grands ports : outre la fourniture de sillons de bout en bout permettant la circulation de trains entre les ports normands et l'Île-de-France, il faut assurer au plus vite en particulier **la modernisation et l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors** et mieux articuler avec le transport fluvial et maritime de proximité grâce à **des installations performantes permettant une desserte efficace des ports** sur la Manche et sur la Seine.

La mise en place d'un itinéraire complémentaire dédié au fret pour dégorger l'itinéraire historique le Havre Paris via Mantes la Jolie – évalué à environ 200 millions d'euros pour la modernisation et l'électrification de la ligne Serqueux-Gisors – s'avère donc à la fois réaliste et nécessaire.

Ce nouvel itinéraire fret permettra de fluidifier les flux ferroviaires entre le Havre et l'Île-de-France et d'industrialiser les circulations par une traction électrique performante et continue autorisant la circulation de trains plus longs et plus lourds en adéquation avec le développement du transport combiné.

C'est pourquoi France Nature Environnement souhaite que soit examinée attentivement cette alternative dont le rapport coûts/avantages doit interpeller et éclairer les choix qui seront pris ultérieurement. Les possibilités offertes par



l'acheminement fluvial et fluvio-côtier devront aussi être mieux étudiés ainsi que la bonne articulation entre les différents modes.