



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

LGV

Question écrite n° 1776

Texte de la question

M. Christophe Bouillon attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN). La ligne nouvelle Paris Normandie, projet majeur et structurant pour le territoire normand, a fait l'objet d'un débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012 qui a permis au grand public de se faire une opinion quant à l'opportunité du projet. Par la suite et dans une décision en date du 5 avril 2012, Réseau Ferré de France a décidé de poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris Normandie et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base d'orientations précises. Toutefois, il apparaît que le projet est à ce jour menacé, d'après un récent rapport de la Cour des Comptes. Par ailleurs le financement de la LNPN n'est pour l'instant assis sur aucune base concrète exception faite de la provision de la Région Haute-Normandie. La LNPN est pourtant un projet majeur pour les régions normandes en ce qu'elle permettra un développement économique certain. Ainsi la LNPN facilitera-t-elle la montée en puissance du fret ferroviaire dans le même temps où elle ouvrira aux ports de l'Axe Seine un *hinterland* plus vaste et complémentaire avec le réseau fluvial. La LNPN permettra également l'amélioration de la rapidité, de la régularité et de la fréquence des services ferroviaires entre l'Île-de-France et la Normandie, ainsi qu'entre villes normandes. Aussi et au vu des enjeux liés à la réalisation de cette ligne nouvelle, il lui demande de bien vouloir lui indiquer si le projet de LNPN reste prioritaire.

Texte de la réponse

Le projet de la nouvelle ligne Paris-Normandie (LNPN) a pour principal objectif de relier le Grand Paris à sa façade maritime, avec un temps de parcours réduit à 1 h15 entre Paris et le Havre. Le débat public relatif à ce projet s'est tenu entre octobre 2011 et février 2012. Il a porté sur quatre scénarios pour la partie à l'ouest de Mantes-la-Jolie et deux familles de scénarios pour la partie francilienne qui se distinguent essentiellement par la possibilité ou non de desservir la zone de « Confluence Seine Oise ». Le coût total du projet est estimé entre 10,4 Md€ et 14,9 Md€ aux conditions économiques de 2010. Ce projet participera en outre au développement du fret ferroviaire le long de l'axe Seine en dégageant sur l'axe historique Paris-Rouen-Le Havre des capacités pour les trains de marchandises. A court terme, l'écoulement des trafics des ports du Havre et de Rouen sera amélioré grâce à la création d'une alternative à l'axe historique via Serqueux et Gisors dont la remise à niveau de la ligne constitue une première étape, avec une mise en service annoncée pour fin 2013. Sur la base du bilan de la commission nationale du débat public, Réseau ferré de France a décidé, lors de son conseil d'administration du 5 avril 2012, de poursuivre le projet LNPN en n'écartant à ce stade que le scénario C qui comportait une traversée de l'estuaire de la Seine et présentait des caractéristiques économiques nettement moins favorables. Le Gouvernement prend bonne note de l'avancement des études et des procédures préalables à la réalisation de cette opération. Cependant, il ne peut être fait un point d'étape sur le projet sans faire état de la réflexion générale que le Gouvernement mène actuellement sur l'ensemble des projets d'infrastructure annoncés par le Gouvernement précédent. En effet, le projet de schéma national des infrastructures de transport (SNIT) présenté à l'automne 2011 par le précédent Gouvernement comporte un

montant évalué à 245 milliards d'euros d'opérations et projets divers - dont 88 milliards à la charge de l'Etat - à réaliser sur 25 ans. Elaboré dans un autre contexte budgétaire et financier, ce projet de schéma ne dit rien ni sur les priorités, ni sur les solutions de financement nécessaires à sa réalisation. C'est la raison pour laquelle, le 17 octobre dernier, une mission parlementaire et technique a été installée afin d'établir un diagnostic global sur la pertinence et la faisabilité du projet de SNIT, au vu de la situation actuelle et des perspectives de nos finances publiques mais également de la priorité que le Gouvernement entend donner aux transports du quotidien, à la réduction de la fracture territoriale et à la rénovation des réseaux existants. Dans le cadre de cette mission, seront examinées avec la plus grande attention les possibilités et les solutions envisageables pour la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Bouillon](#)

Circonscription : Seine-Maritime (5^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1776

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 juillet 2012](#), page 4488

Réponse publiée au JO le : [11 décembre 2012](#), page 7403