



Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

[Vingt-et-un @et_vingt35093 1er juillet 2025](#) [crédits photos : voir le thread sur https://x.com/et_vingt35093]

THREAD spécial «LNPN». J'attaque une arlésienne ferroviaire : le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Il fait beaucoup réagir dans les Yvelines où on l'accuse le projet de tous les maux. Aujourd'hui, on va rajouter de la nuance et parler tracé à petite échelle.



Table des matières

Contexte au 1 ^{er} juillet 2025.....	1
Normandie.....	2
Île-de-France	7

Contexte au 1^{er} juillet 2025

Aujourd'hui se tient (normalement, si la réunion n'est pas reporté) un «comité de pilotage» du projet. Autrement dit, une réunion des responsables politiques qui décident (ou non) de la suite à donner au projet. Bref, c'est une étape importante.

Citation @PhilippeTabarot 17 juin

La Ligne Nouvelle Paris Normandie demeure un projet d'intérêt national majeur. Elle répondra aux besoins croissants de mobilité entre Paris, l'Île-de-France et la Normandie, le long de la vallée de la Seine. L'État est totalement mobilisé aux côtés des élus pour que ce projet

Dans les prochaines heures, on risque d'entendre beaucoup d'affirmations sur le projet : coût, dangers, et bénéfiques, etc. Et surtout on risque de voir l'idée que son tracé serait mauvais. Je vais essayer d'expliquer pourquoi c'est (un peu) plus compliqué que ça.

Le projet dans sa première partie coûterait autour de 5,3 milliards d'€. Il serait terminé autour de 2040, dans environ 15 ans. Avec cet argent, qu'est-ce qu'on fait ? Pour donner une idée, je vais essayer de compiler tous les travaux / impacts prévus sous le projet "LNPN"



Oui à la LNP

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Je vais m'appuyer sur les informations données lors des réunions publiques qui ont eu lieu en 2024, où SNCF Réseau, en charge des études sur cette ligne nouvelle, avait produit des docs, en ligne. Les infos datent un peu mais ça donne une bonne idée de ce qui était envisagé

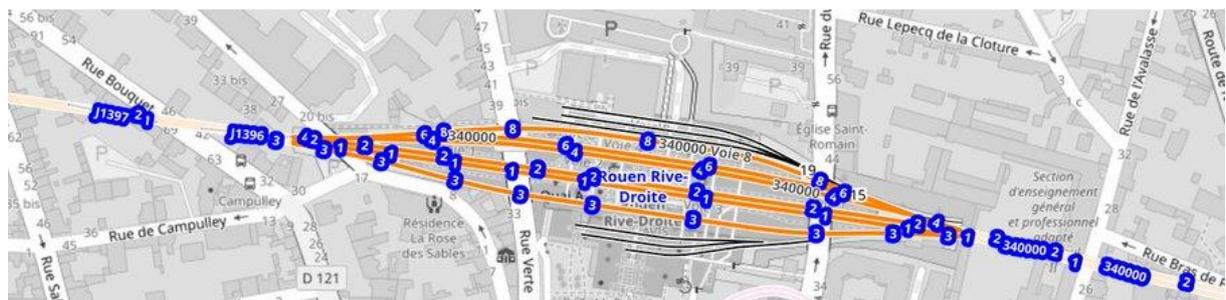
L'objectif global du projet : améliorer les connections ferroviaires entre les différentes villes normandes et Paris. Dit comme cela, c'est très vague. Mais en réalité, le projet peut se couper en plusieurs morceaux, en Normandie et en Île-de-France.



Pour des raisons de ligne éditoriale, on va commencer par la partie "normande" du projet. Ceux qui veulent juste voir ce qui est prévu en IDF (Nanterre-Mantes), vous pouvez sauter plus bas

Normandie

La gare actuelle de Rouen, sur la rive droite, est connue pour son exigüité : quais à la fois trop courts (300 mètres contre 400m ailleurs en France) et trop étroits. De plus, elle est encadrée par deux tunnels qui limitent les possibilités d'extension.

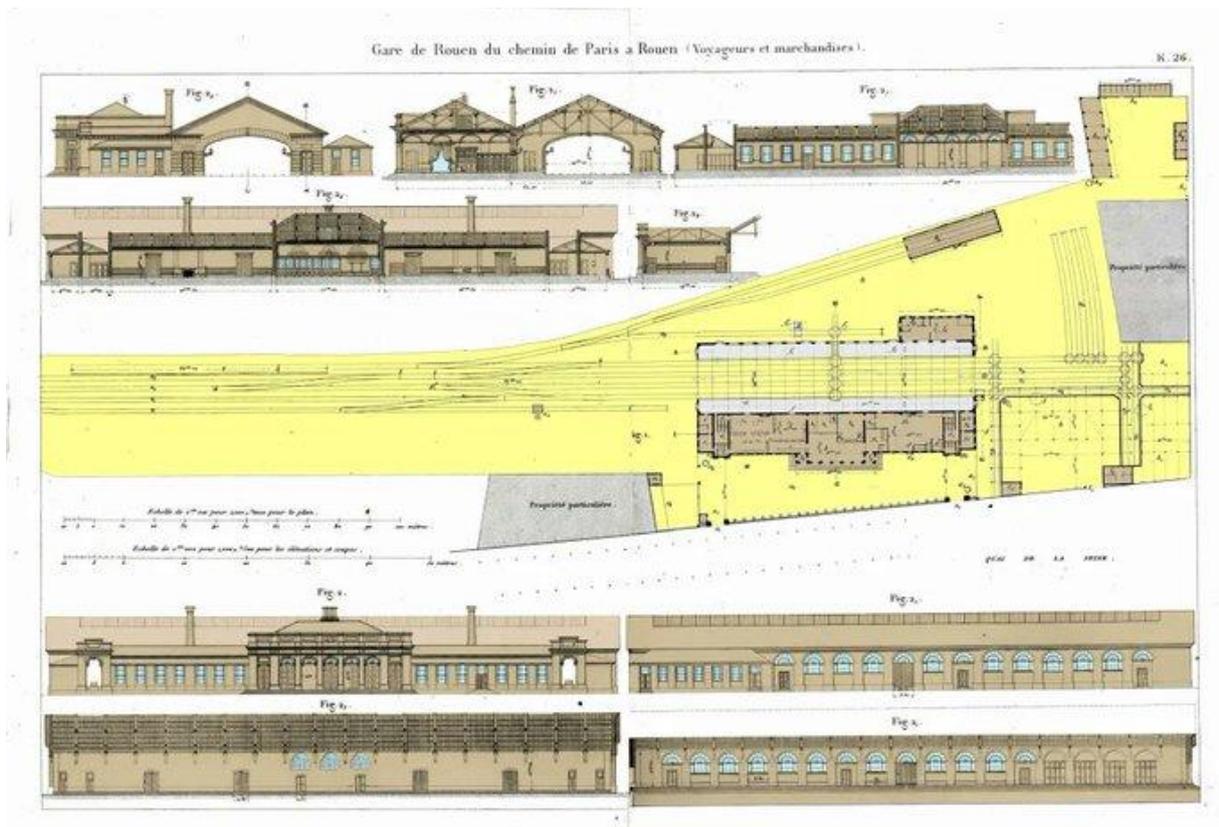
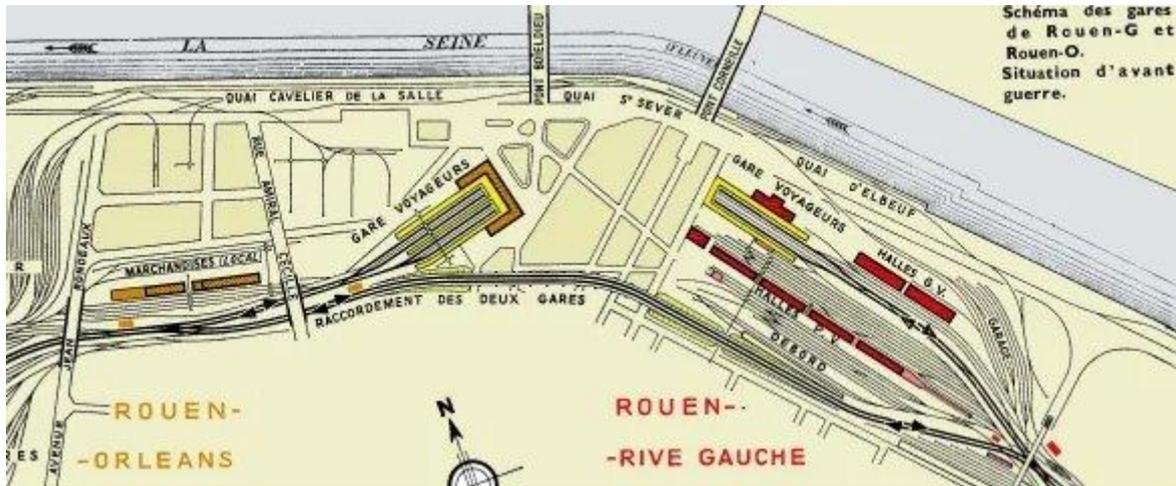




Oui à la LNP

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Pour augmenter le trafic ferroviaire, le principe d'une nouvelle gare rive gauche a été poussé par les élus depuis les années 2000 : L'emplacement retenu correspond au lieu de la première gare de la ville en 1843, délaissée après la construction de celle de la rive droite.



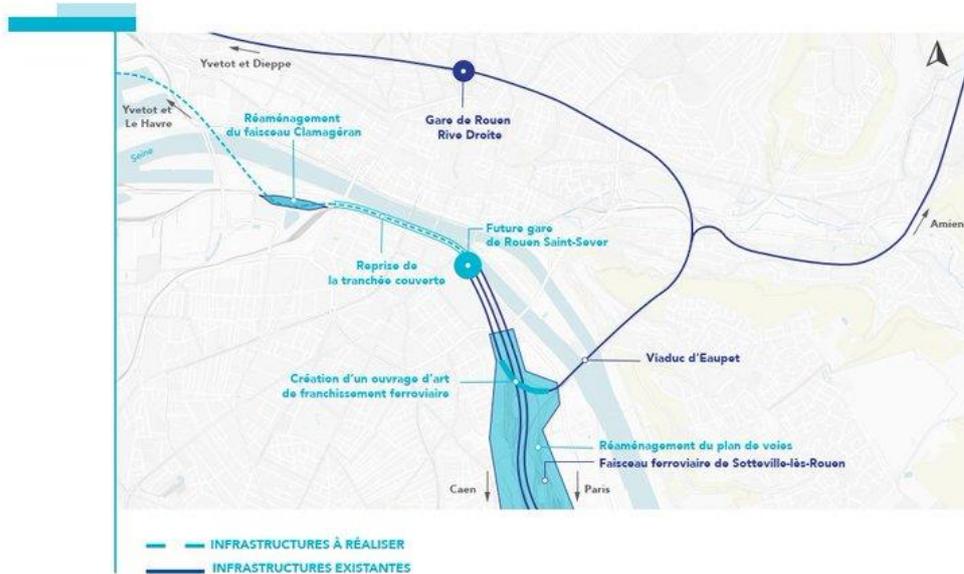
La nouvelle gare serait raccordée au réseau ferroviaire existant en réorganisant le plan de voies du triage de Sotteville. La construction d'un saut-de-mouton permettant aux trains venant de la rive droite d'enjamber ceux venant de Sotteville est aussi envisagée.



Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Des aménagements sont à réaliser pour permettre le raccordement de la future gare de Rouen Saint-Sever à l'infrastructure existante.



La gare elle-même serait dotée de 15 voies, dont 11 en "terminus" tandis que les 4 dernières voies seraient reliées à la ligne Rouen-Barentin pour continuer vers Le Havre (qu'on va voir après) Évaluée à 600 M€, cette gare St-Sever verrait 14 millions de voyageurs/an.

Configuration des voies à quai : schéma de principe

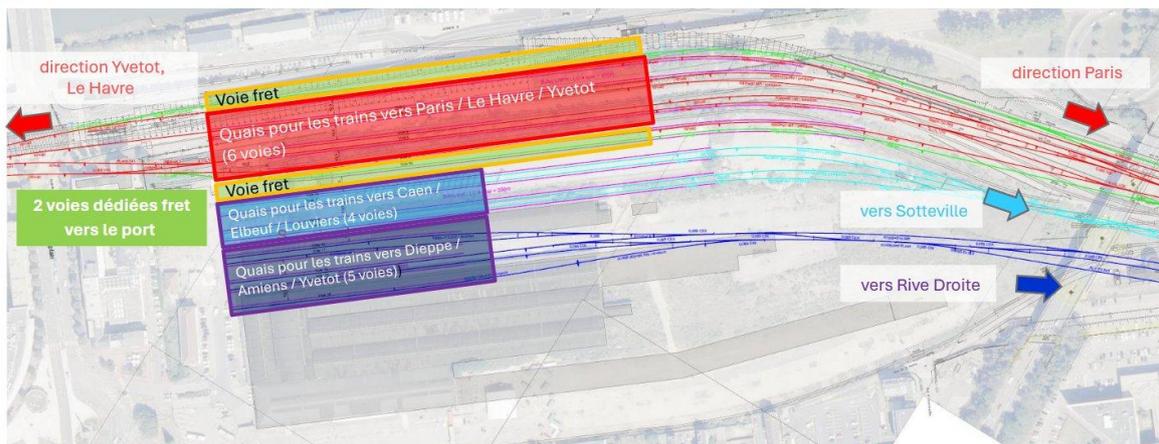


Illustration d'un plan de voies sur la base du schéma de principe

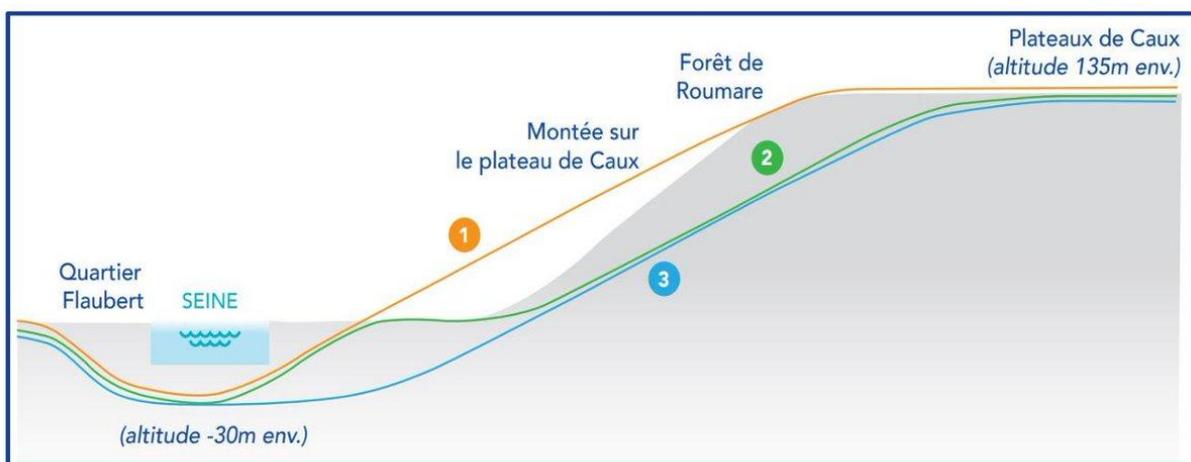


Oui à la LNP

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée



Cette ligne passerait immédiatement sous la Seine en tunnel avant de monter, 100 mètres plus haut, sur le plateau. Puis, selon le tracé retenu, la ligne éviterait les villages du pays de Caux jusqu'à croiser la ligne existante avant la ville et le viaduc de Barentin.

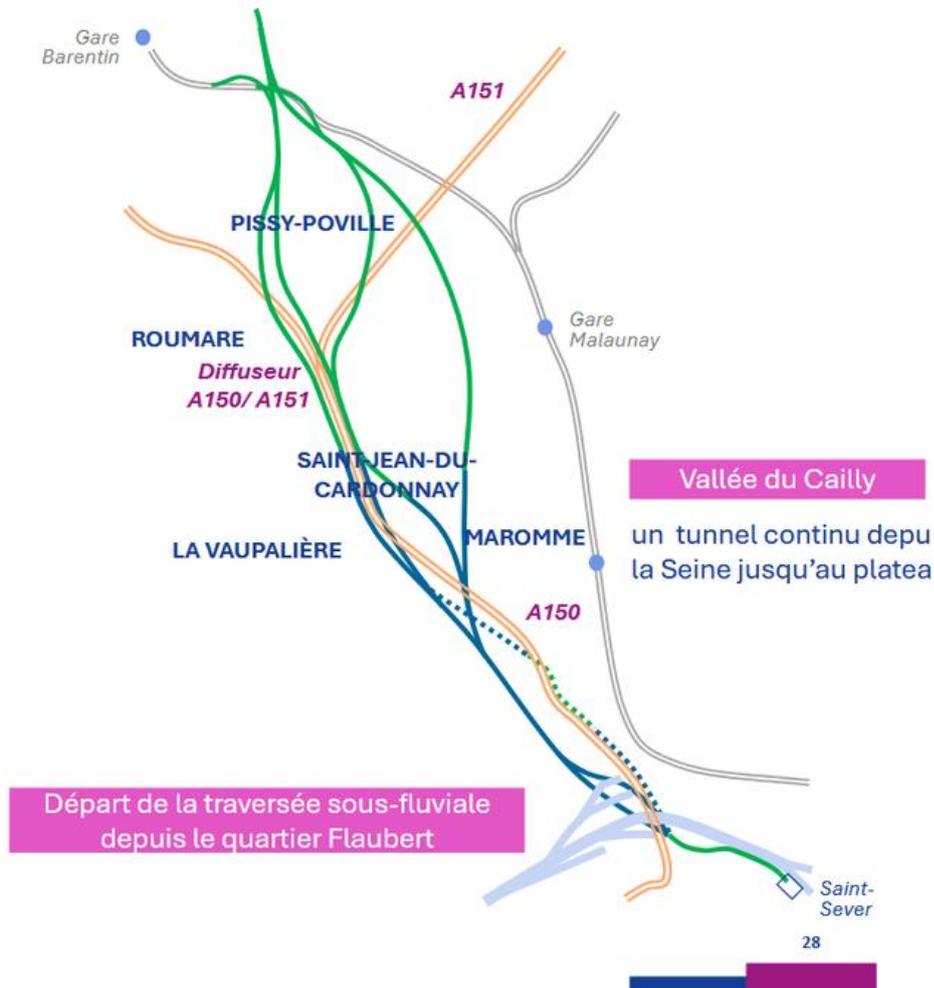


- 1 Viaduc continu
- 2 Alternance entre surface et tunnel
- 3 Tunnel continu



Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

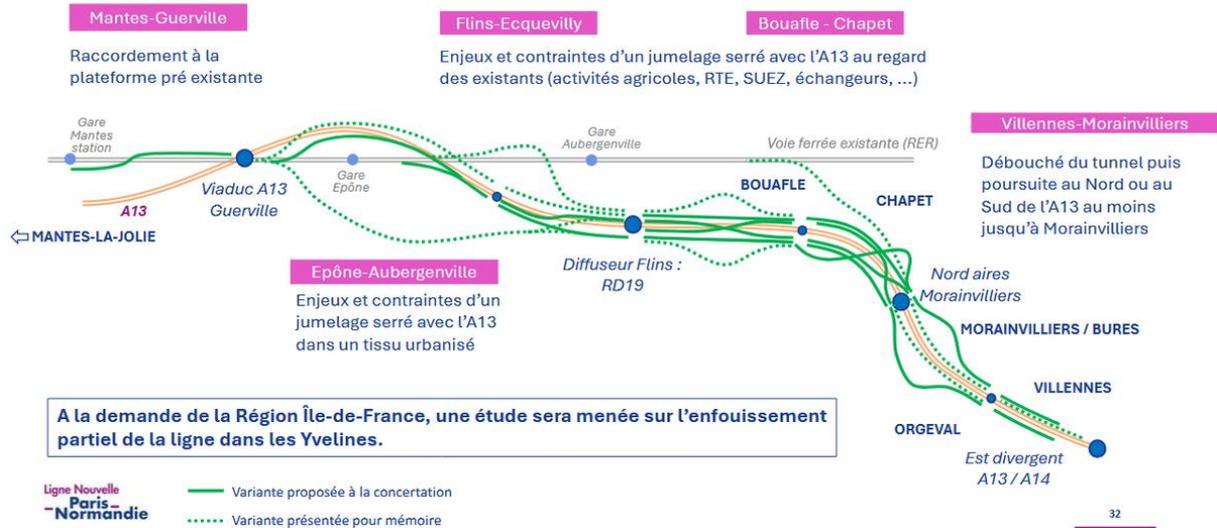


Île-de-France

Et maintenant, je vais parler de LA partie la plus polémique : Paris-Mantes. Celle qui a déclenché le plus de réactions, de passions, de débats. Mais aussi celle vue par certains comme "la seule qui compte" étant donné l'état précaire de la ligne existante J et TER.



Orgeval > Mantes-la-Jolie : principes de tracés



Partons sur des bases solides : la LNPN proprement dite commencerait en petite couronne de Paris. Dans tous les cas, les trains vers la Normandie partent ou terminent à Paris St-Lazare, déchargée des trains de la ligne J grâce au RER E à Mantes.



La LN entre Paris et Mantes commencerait après la gare de la Garenne Colombes. La ligne plongerait immédiatement en tunnel sur une distance de 20 kilomètres : il faut éviter les habitations (et la Seine). Direction Orgeval (retenez bien).

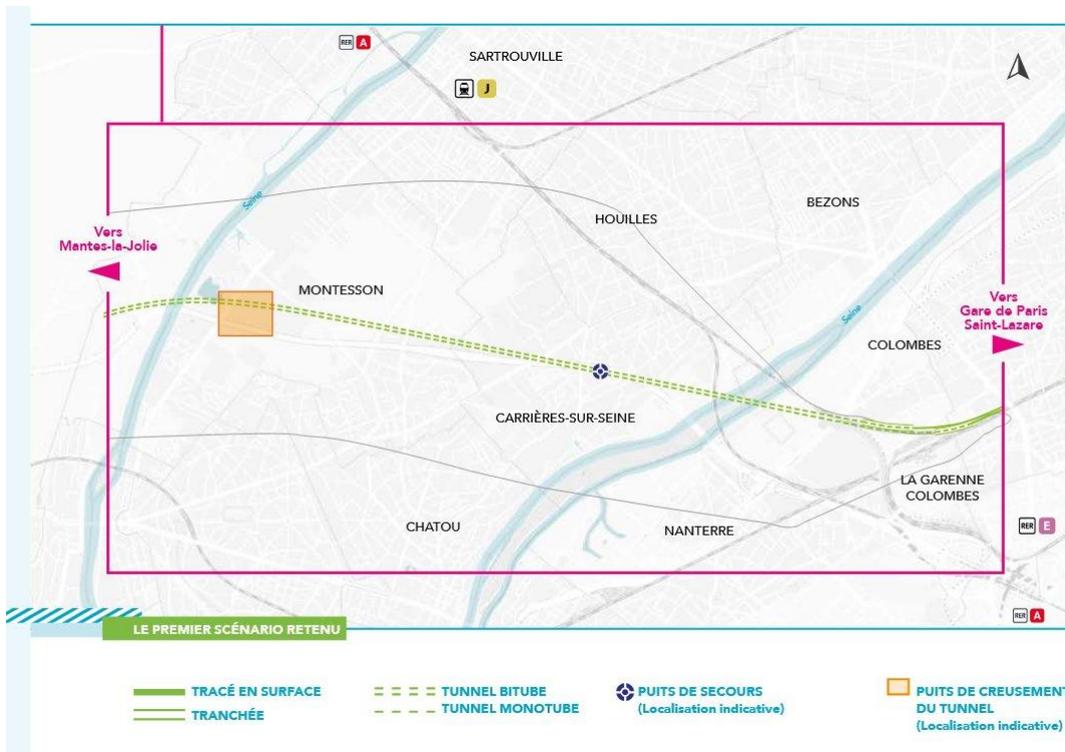


Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée



À Nanterre, il faudrait raccorder le tunnel et les voies nouvelles à celles qui existent déjà. Le tunnel émergerait de telle manière à faire une "insertion latérale" dans le secteur ferroviaire. Ce raccordement élimine tout conflit d'usage avec le futur RER E vers Mantes



Cependant, ce scénario à Nanterre oblige la construction d'un unique puits de secours à Carrières. En effet, la législation actuelle de sécurité oblige de construire des puits de secours à intervalles réguliers, pour permettre l'intervention des secours en cas d'urgence.



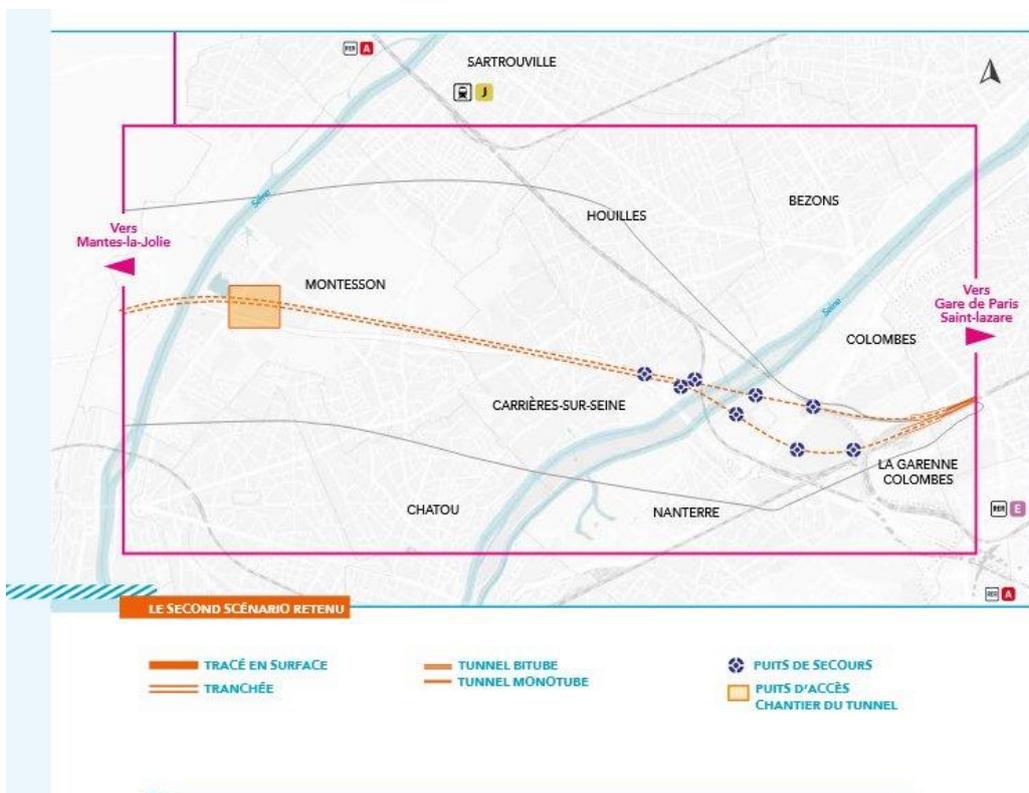
Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Ce n'est pas unique à ce projet : pour le RER E à La Défense, il a fallu plusieurs puits de secours, souvent dissimulés une fois construit. Selon le type de tunnel, il faut construire des puits de secours tous les 800 mètres ou tous les 5 kilomètres.



À ce titre, un scénario alternatif existe et est documenté où il y aurait la construction de 8 puits de secours, évidemment plus impactant en milieu urbain. (non, ne me demandez pas ce que ça apporte, à part permettre de "choisir")



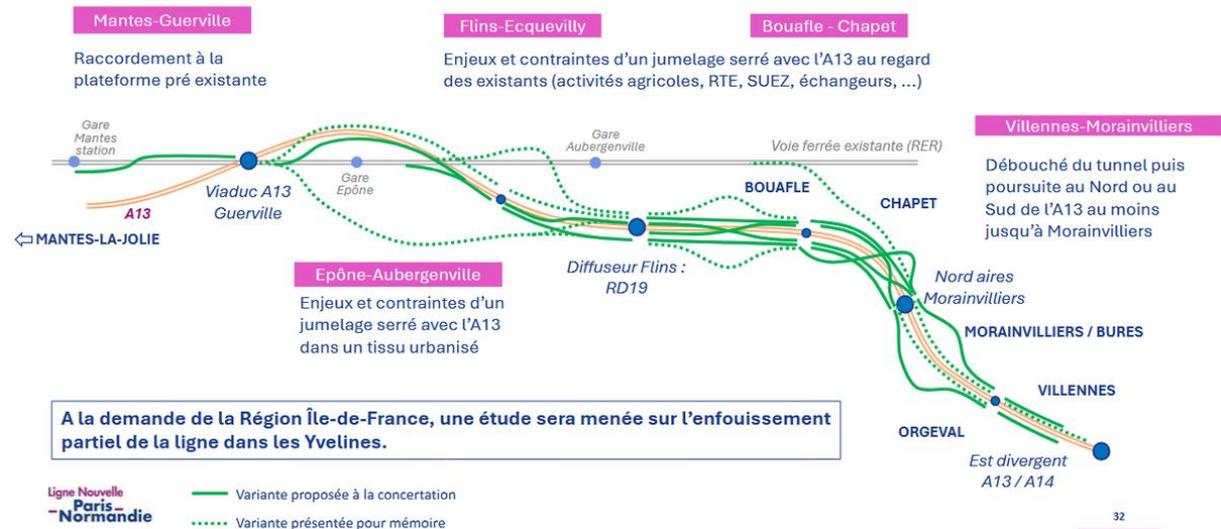


Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Ce tunnel traverserait la forêt de Saint-Germain puis émergerait en surface à Orgeval. Vous êtes toujours là ? Maintenant, il va s'agir de rejoindre Mantes-la-Jolie depuis Orgeval, 20 kilomètres où la LNPN serait majoritairement le long de l'A13. Détaillons les tracés :

Orgeval > Mantes-la-Jolie : principes de tracés



Un point source : à partir de maintenant, les tracés n'ont pas été officiellement présenté au public, seulement aux élus de la Communauté urbaine GPS&O qui ont mis les slides en annexe. Vous pouvez aller voir ici : https://gpseo.fr/sites/gpseo/files/document/2024-07/motion-lnpn-cc_2024-06-27_01.1_annexe-1.pdf

En 2024, deux grandes options de tracé était sur la table. Un tracé "sud" et "nord", par rapport à l'autoroute. Le tracé "sud" sortirait dans la zone commerciale d'Orgeval tandis que le tracé "nord" sortirait dans le golf. Carte Géoportail, avec densité de population.





Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Dans les deux tracés, la ligne devrait éviter la station-service de Morainvilliers. Le tracé nord passe à forte proximité (25 mètres) des premières habitations pavillonnaires (avec possibilité d'installation de murs anti-bruit).



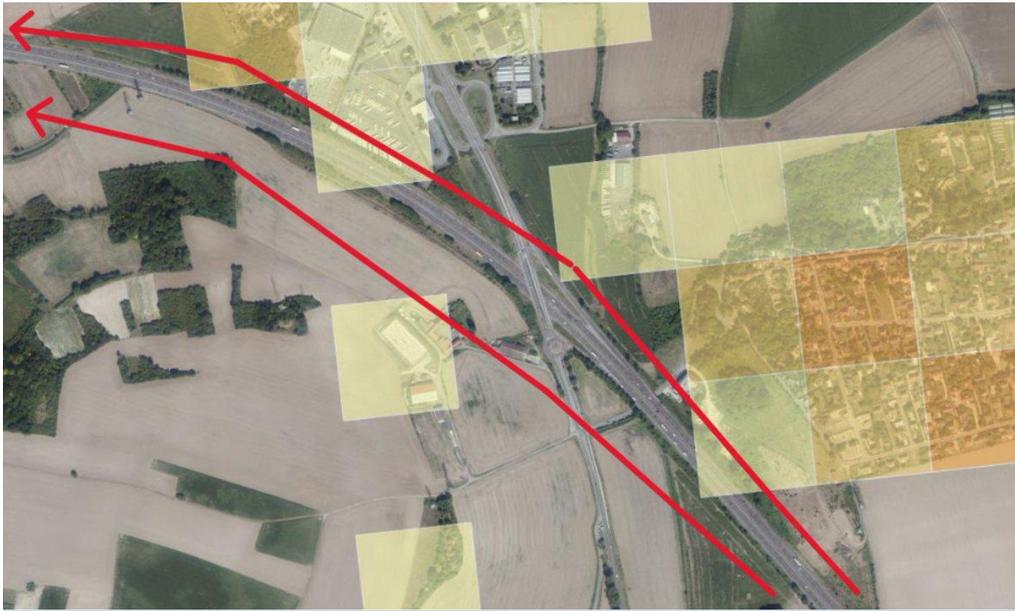
Sur la commune d'Ecquevilly, la ligne longerait l'A13 loin des habitations. En revanche, dans le village de Chapet, le tracé serait plus difficile. Le tracé nord passerait à 200 mètres de la majorité des habitations.





Oui à la LNP

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée



Il faudrait "reconfigurer" le tracé du diffuseur autoroutier RD43 ainsi qu'acquérir un dépôt de bus Transdev. Quelques propriétés devraient être rachetées, dans les deux tracés. Le tracé sud génère moins d'impact à Chaplet mais impacte fortement Bouafle.

En effet, le tracé nord, en dehors de l'adaptation du pont au-dessus de l'A13, ne concernerait que des terres agricoles. En revanche, au sud, la ligne passerait à grande proximité des premières maisons.

À Aubergenville, le tracé nord impacterait les parking d'entreprises de la zone d'activité. Celui au sud empêche la construction d'une clinique. Ensuite, la ligne se raccorderait soit en coupant directement par les bois soit en longeant l'A13 sur 2 km supplémentaire.





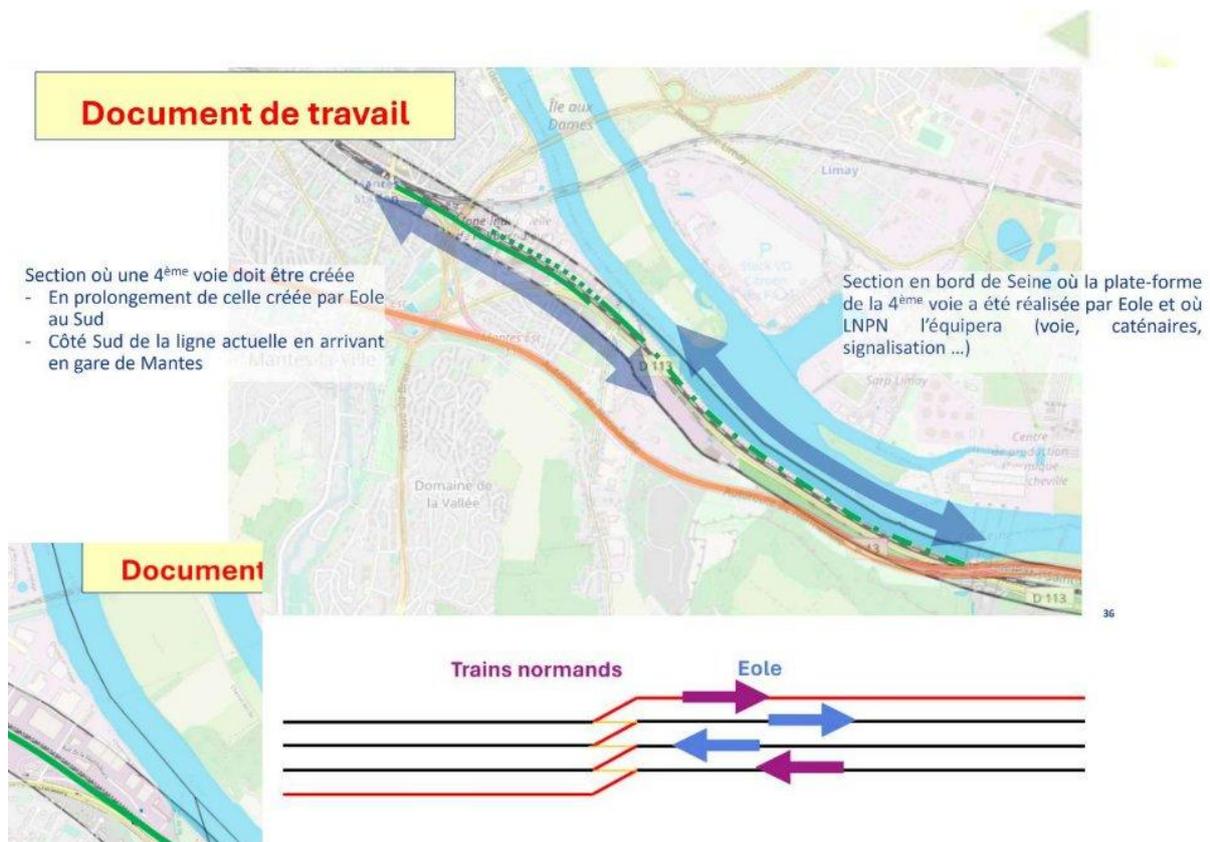
Oui à la LNP

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée



Enfin, pour rejoindre Mantes, la section restante serait mise à 4 voies, contre 3 bientôt. Sur deux kilomètres, les travaux EOLE ont préparé la plateforme en bord de Seine.

À l'intérieur des terres, devrait être créée une voie supplémentaire sur le côté. Celle-ci serait dans l'espace libre entre la National 113. À Mantes, SNCF Réseau estime probable l'acquisition de la station Total, situé à proximité des voies ferrées.



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Une fois arrivé à Mantes-la-Jolie, les trains continueraient sur les lignes existantes vers leur destination en Normandie ! L'arrêt à Mantes-la-Jolie sur certains trains (pas tous) permettrait une liaison rapide et fiable avec Paris Centre, autour de 27 - 28 minutes.

J'ai terminé cette "compilation" des travaux. Et *opinion personnelle* mais si la liste peut sembler importante... il s'agit surtout de construire une ligne dans les champs, à proximité d'une autoroute. On ne coupe pas de quartiers entiers pour passer en force.



Oui à la LNPN

Merci au compte @et_vingt35093 pour son analyse détaillée

Regardez aussi le côté positif et les avantages d'une nouvelle infrastructure. Gain de capacité, de régularité, de vitesse, d'attractivité. C'est du bon. Une mission de service publique.

Des trains plus fréquents

Des trains plus ponctuels

Des trains plus rapides

Alors, conclusion : on va suivre de près ce qui sort de cette réunion aujourd'hui et espérer que le projet ne soit pas enterré Merci beaucoup d'avoir lu jusqu'ici (bravo!). J'ai essayé de faire synthétique tout en se penchant commune par commune. À la prochaine !