

# 3ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

LNPN : Ligne nouvelle  
Paris Normandie

Phase 2 :  
Du 6 mai 2024 à septembre 2024

Isabelle Jarry  
et Dominique Viel  
Garantes désignées par la CNDP

Le 16 octobre 2024



## Sommaire

Sommaire .....	2
Synthèse pour les décideurs et pour le public .....	3
Les enseignements clefs de la concertation continue .....	3
Préambule .....	4
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP .....	4
La mission des garantes .....	4
Fiche d'identité du projet .....	5
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable .....	6
Engagements du responsable de projet .....	6
Actualités liées au projet et évolution(s) .....	8
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ? .....	8
Les enjeux de cette nouvelle phase de concertation continue .....	8
Avis des garantes sur le déroulement de la concertation .....	9
Avis des garantes sur les modalités, le calendrier et le déroulement de la concertation .....	15
Les arguments exprimés .....	16
La synthèse des arguments .....	16
Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade.....	29
La suite de la concertation continue .....	29
Préconisation des garantes sur la suite de la concertation continue .....	29

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

Attendue de longue date, la nouvelle étape de concertation continue qui s'est déroulée sur un petit mois au printemps 2024, avant d'être interrompue par les élections législatives anticipées, a été particulièrement riche d'enseignements. Preuve s'il en est que la concertation publique est un remarquable coup de projecteur, révélateur des problématiques d'importance et des sujets brûlants autour d'un projet, ce temps d'échanges a mis en lumière, en l'espace de quatre semaines, les questionnements essentiels que pose aujourd'hui le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie. Que ce soit en Normandie, où le sujet du débouché du tunnel arrivant de Rouen sur le plateau de Caux a permis aux acteurs du secteur de formuler leurs nombreuses préoccupations, ou en Ile-de-France, où les vives tensions que suscite le passage de la ligne entre Paris et Mantes se sont exacerbés et ont été exprimés avec force ; les choses ont été dites, parfois sans ménagement, mais toujours avec l'écho renforcé qu'apportent les processus participatifs.

C'est un premier constat : la concertation possède cette vertu maïeutique, et la teneur des réunions qui ont eu lieu durant ce court laps de temps a conduit à un second constat, celle d'une nécessaire remise à plat du projet, tant de ses attendus, çà et là sur les différents territoires, que de ses objectifs, devenus imprécis et parfois même perdus de vue avec le temps.

Le troisième constat que peuvent faire les garantes sonne comme une évidence : sans une information de qualité, exhaustive et transparente, sans la vision claire et globale par tous les acteurs, par le public comme pour les décideurs, d'un projet qui s'étend sur des centaines de kilomètres, mais également s'étire dans le temps, évoluant au gré des besoins et des exigences, la recherche des tracés (objectif initial de cette phase pour le maître d'ouvrage) est une vaine entreprise.

Le sujet de la gare nouvelle de Saint-Sever en est l'exemple : bien cadré et préparé plus en détail, il a pu être appréhendé et discuté avec profit, et des propositions ont été faites, émanant du public, des usagers, des agents du rail, des riverains du quartier, des habitants rouennais, etc.

Le rapport qui suit présente de manière aussi complète que possible les expressions et les attentes des uns et des autres, entendus par les garantes au fil des réunions, des ateliers et des rencontres, mais aussi des communications, questions et avis déposés sur le site internet du projet.

### Les enseignements clefs de la concertation continue

Deux sujets principaux étaient au programme de cette concertation en Normandie : la gare nouvelle de Saint-Sever à Rouen, et le débouché du tunnel sur le plateau de Caux (sous-section « Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux »).

Si le premier sujet a pu être traité et si le public a eu le loisir d'émettre de nombreux avis et propositions, le second a suscité beaucoup de questions et fait surgir énormément d'inquiétudes de la part des communes du plateau, impactées par ce débouché de tunnel, dans le secteur de La Vaupalière.

En Ile-de-France, les sujets principaux qui devaient être discutés concernaient le raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de Nanterre - La Garenne-Colombes et l'entrée du tunnel, ainsi que le tracé de la ligne dans les Yvelines, de part et d'autre de la Seine. Bien qu'aucune réunion publique ou atelier n'ait pu se tenir dans la région francilienne, une opposition beaucoup plus globale à la ligne elle-même s'est fait connaître et s'est structurée, mettant en évidence l'impossibilité pour les communes des Yvelines d'appréhender le sujet de la LNPN dans ses détails, sans que soient discutées et résolues auparavant les questions touchant à la fois à la gouvernance et à l'opportunité du projet.

## Préambule

A la suite du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, SNCF Réseau a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Isabelle Jarry, PUIS Dominique Viel, de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°3 des garantes, couvrant la période d'avril 2023 à juillet 2024. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations des garantes pour la suite de la concertation continue.

### Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 2 mars 2011 : La CNDP est saisie par Réseau ferré de France (RFF)
- 3 octobre 2011 au 3 février 2012 : débat public mené par Olivier GUÉRIN (Pt) et sa CPDP
- 3 avril 2012 : Publication du bilan de la CPDP
- 5 avril 2012 : Publication de la décision du porteur de projet
- 5 février 2014 : début de la concertation post débat public, sous l'égide de Henri WATISSÉE, puis à partir du 7 janvier 2015, de Anne-Marie CHARVET.
- 8 janvier 2020 : Isabelle Jarry est désignée garante de la concertation continue
- 14 janvier 2022 : Publication du 1<sup>er</sup> rapport intermédiaire
- 9 mai 2023 : Publication du 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire
- 6 mars 2024 : Dominique Viel est nommée garante de la concertation continue
- 6 mai 2024 : ouverture de la séquence publique de concertation continue
- **Octobre 2024 : Publication du 3<sup>ème</sup> rapport intermédiaire**

### La mission des garantes

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, les garantes font attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, les garantes s'assurent que :

- les recommandations des garantes et les engagements du maître d'ouvrage issus de la concertation préalable/débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fasse l'objet d'échange.

Les garantes reçoivent une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet/plan ou programme.

## Fiche d'identité du projet

### Maitre d'ouvrage :

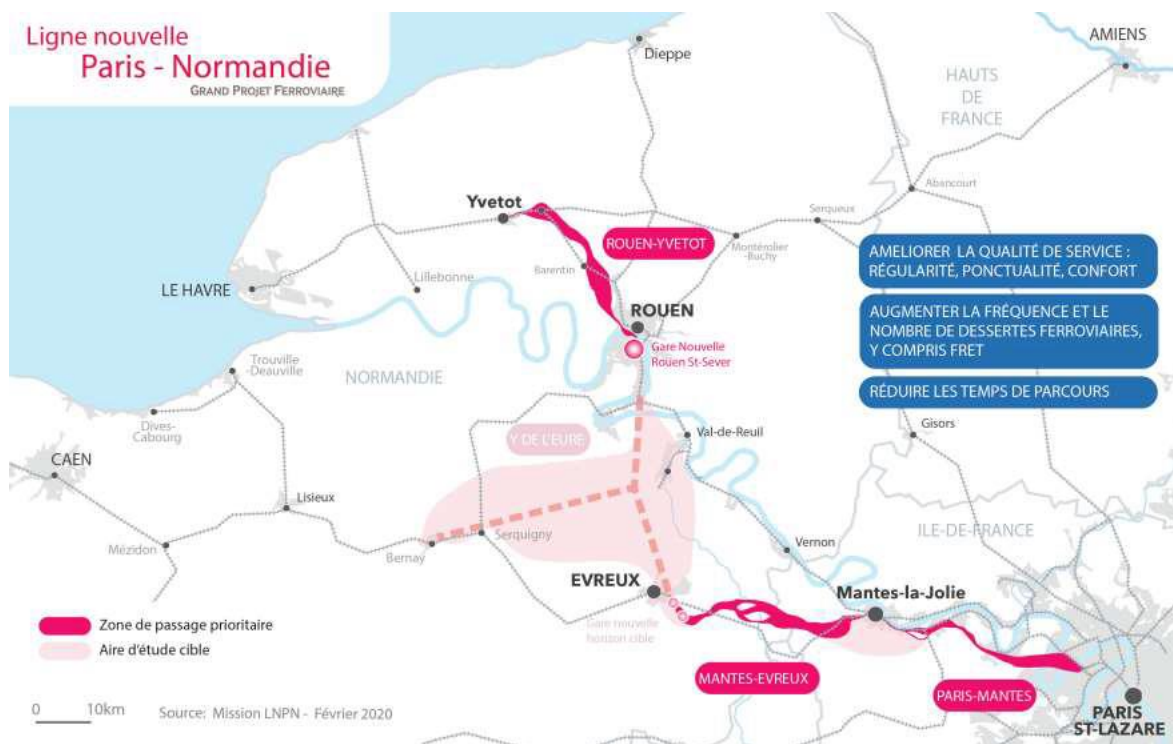
SNCF RÉSEAU, Direction générale de la Stratégie et Affaires corporate, Mission LNPN.

### Contexte du projet :

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie est destinée à remédier aux problèmes récurrents de saturation et d'irrégularité sur le réseau ferré entre Paris-Saint-Lazare et la Normandie, dont la moitié des voyages en semaine s'effectuent pour le travail et les études. Elle doit apporter aux voyageurs une amélioration durable de la qualité du service ferroviaire.

Elle a vocation à rapprocher les grandes zones urbaines normandes : Rouen, Évreux, Le Havre, Cherbourg, Caen. Intermédiaire entre celle d'un train classique (150 à 200 km/h) et d'un TGV (300 à 320 km/h), sa vitesse (200 à 250 km/h) est adaptée aux besoins du territoire, pour accéder aux emplois et aux services essentiels.

### Localisation du projet :



### Objectifs du projet selon le MO :

Le projet affiche 4 grands enjeux :

1. Permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises ;
2. Consolider les atouts environnementaux du train en réduisant l'empreinte écologique des transports ;
3. S'inscrire dans une trajectoire économique durable en termes de coût du projet mais aussi de développement socio-économique de la région normande ;
4. Contribuer au dynamisme et à la cohésion des territoires, co-construire avec les acteurs locaux des projets de territoire.

Une série d'engagements accompagne chacun des enjeux.

### Caractéristiques principales :

Le projet LNPN a pour objectif de desservir la Région Normandie par le biais d'une ligne rapide plus régulière, plus fiable et plus adaptée aux nouveaux enjeux de desserte de ce territoire, sur lequel ne circule aucune ligne à grande vitesse.

En cas de non-réalisation du projet, aucune alternative n'est proposée. Néanmoins, d'autres projets ont pour vocation de structurer l'axe Seine durant les quinze années à venir. La plateforme Services et Infrastructures de l'axe Seine (État) coordonne différentes réalisations en cours [projet Odyssée 20.30 (visant à proposer une offre de mobilité multimodale globale sur la région Normandie), modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, ligne E du RER—Eole, travaux du tunnel du Roule dans l'Eure] qui doivent accompagner l'évolution des dessertes voyageurs et de la croissance du fret ferroviaire.

### Coût :

Le coût des aménagements prioritaires de la LNPN est évalué à 5,3 milliards d'euros, correspondant à la réalisation des deux sections prioritaires entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever. (source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022).

### Calendrier :



## Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable

Pour mémoire, il n'est pas inutile de rappeler l'historique de ce projet qui a fait l'objet d'un débat public en 2011 et d'une première phase de concertation continue jusqu'en 2017.

Lors de la séance du 6 avril 2011, un débat public est décidé à la suite de la saisine faite à la CNDP le 2 mars 2011 par RFF (Réseau Ferré de France). La CPDP présidée par Olivier GUÉRIN organise le débat public, qui se tient du **3 octobre 2011 au 3 février 2012**.

A la suite de la lettre en date du 4 octobre 2011 des présidents de groupe EELV des Conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France au président de la commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives, la CNDP décide de faire procéder à une expertise complémentaire, portant sur :

- la nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Rouen Le Havre permettant une vitesse de 200 km/h ou 220 km/h, la réalisation d'évitements fret long pour fluidifier le trafic,



- le chiffrage des shunts du plan Bussereau pour la ligne Mantes-Caen, l'amélioration en temps qui en découle et l'augmentation de la fiabilité,
- le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

À la suite du compte-rendu de la CPDP et du bilan du Président de la CNDP, le maître d'ouvrage confirme le 5 avril 2012 l'opportunité du projet et publie sa décision de poursuivre le projet et de lancer les études préalables à l'enquête publique.

## ➤ La décision de Réseau Ferré de France\*

*Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, décide le 5 avril 2012, de poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes.*

### Retenir pour le projet les objectifs suivants:

- des temps de parcours « cible » d'1 h 15 entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen, tout en recherchant l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet et sa meilleure insertion dans son environnement;
- la capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature : nationales, régionales en Normandie, franciliennes et fret.

**Assurer parallèlement la faisabilité du financement du projet** en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des autorités organisatrices de transport (AOT) en matière d'évolution des dessertes.

### Retenir pour le projet de ligne nouvelle les caractéristiques fonctionnelles suivantes:

- une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs, retenant des vitesses « cible » de 250 km/h à l'Ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes;
- entre Paris et Mantes:
  - des voies dédiées sur lesquelles circuleraient notamment les trains sans arrêt entre Paris - La Défense et Mantes;

- une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E;
- dans le secteur de Mantes:
  - la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône;
- entre Mantes, Le Havre et Caen:
  - un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part, Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Évreux, AB intermédiaire);
  - une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever.

### Approfondir les points particuliers suivants:

- les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie, en coordination avec les autres projets;
- les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence;
- les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes;
- les conditions de desserte des agglomérations d'Évreux et Louviers - Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles;

- les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire »;
- l'articulation entre le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine;
- les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet;
- les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersecteurs, et au fret;
- les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés.

**Mener les études préalables à l'enquête d'utilité publique** sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. RFF déploiera un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

\* Texte intégral

Le 28 février 2013, l'État demande que soit conduit un travail d'optimisation/phasage rendu dans le cadre de la Commission Mobilité 21.

Le 24 avril 2013 le préfet François PHILIZOT est nommé délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS) en conseil des ministres.

Le 9 juillet 2013, à la suite des travaux de la Commission Mobilité 21, l'État décide de retenir le scénario 2 qui préconise en première priorité (avant 2030) la réalisation des sections nouvelles Paris-Mantes et Rouen-Yvetot (comprenant la gare nouvelle de Saint-Sever à Rouen) et en seconde priorité (après 2030) de poursuivre la réalisation du reste de projet.

Le 12 novembre 2013, une lettre de mission du ministre des Transports demande la reprise des études et la distinction de trois sections prioritaires : Paris-Mantes ; le nœud de Rouen et la traversée nouvelle de la Seine ; Mantes-Evreux.

François PHILIZOT est nommé président du comité de pilotage (COPIL) du projet LNP.

A la demande de SNCF Réseau, Henri WATISSEE est nommé garant de la concertation post-débat par la CNDP le 5 février 2014. Anne-Marie CHARVET lui succède le 7 janvier 2015.

Une première phase de concertation (phase 1) se déroule durant l'année 2015

## Concertation étape 1

Pour les modalités et le calendrier de cette première étape, on peut se reporter au 1<sup>er</sup> rapport intermédiaire de la garante, publié le 14 janvier 2022, disponible en ligne sur le site de la CNDP : <https://www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707>.

## Actualités liées au projet et évolution(s)

### De 2018 à 2021

Se reporter au 1<sup>er</sup> rapport intermédiaire de la garante.

### Janvier 2022 — avril 2023

Se reporter au 2<sup>ème</sup> rapport intermédiaire de la garante (<https://www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707>).

### Deuxième semestre 2023 et hiver 2024

Trois comités techniques (COTECH) se sont tenus les 2 juin 2023, 6 novembre 2023 et 29 février 2024. Le comité technique prépare le travail et les décisions du comité de pilotage.

Trois comités de pilotage (COFIL) se sont tenus les 4 octobre 2023, 13 décembre 2023 et 21 mars 2024.

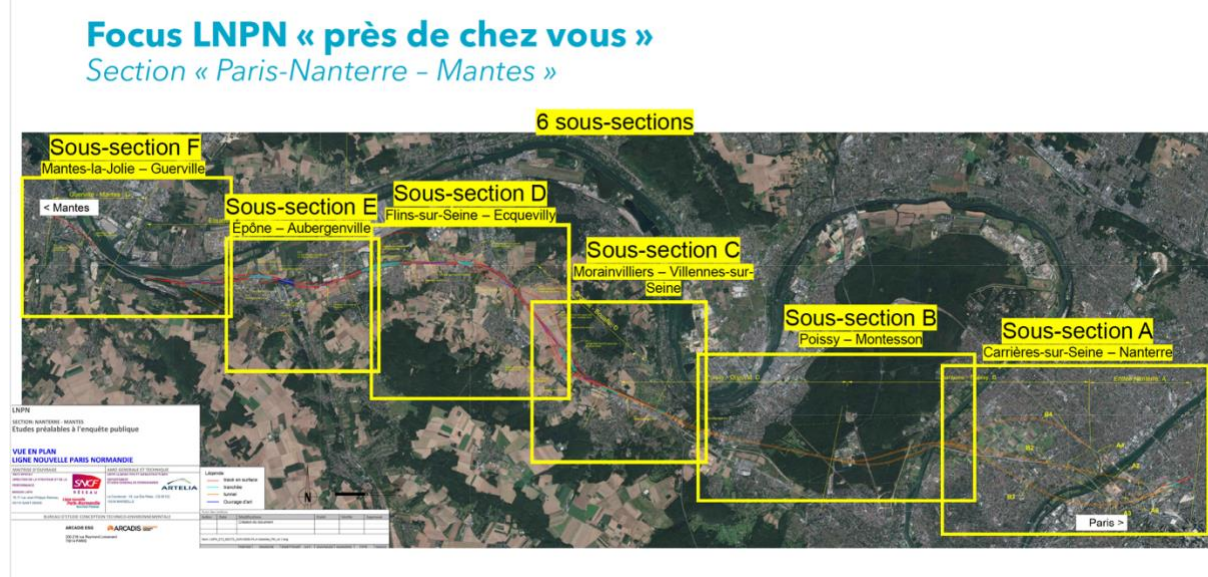
## Que s'est-il passé en 2024 en matière de participation ?

### Les enjeux de cette nouvelle phase de concertation

Le **dispositif de concertation** a été élaboré à partir du mois de février 2024, et a été transmis à la CNDP pour information en mars. Parallèlement, un **dossier-socle de concertation** (lien ci-dessous) a été rédigé à destination du public, rappelant les enjeux essentiels du projet, ainsi que les modalités de la concertation.

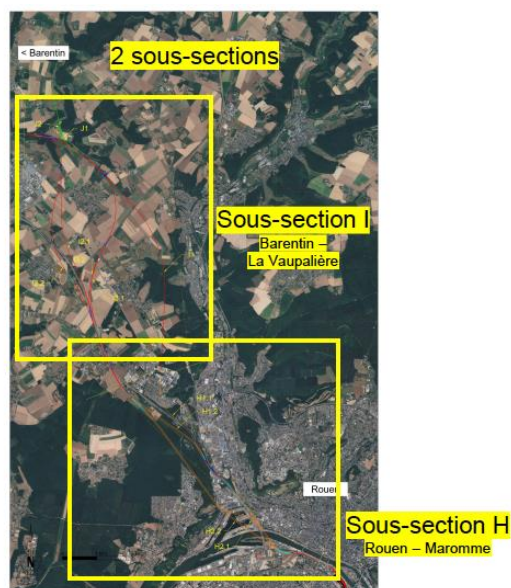
[https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/SNCF\\_LNPN\\_Dossier%20de%20concertation\\_Crea\\_V8%201.pdf](https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/SNCF_LNPN_Dossier%20de%20concertation_Crea_V8%201.pdf)

Le linéaire des deux sections prioritaires a été découpé en **sous-sections**, au nombre de **six pour l'Île-de-France**, et **deux pour la Normandie** (schémas ci-dessous) :





## Focus LNP « près de chez vous » Section « Rouen - Barentin »



Dans le cadre des études en cours, le nouveau temps de concertation qui s'est ouvert avec le grand public à partir du 6 mai 2024 portait sur les **tracés possibles** de ces sections prioritaires et sur la **configuration de la future gare de Rouen Saint-Sever**.

### Avis des garantes sur le déroulement de la concertation

Les outils classiques d'information et de participation du public ont été déployés pour cette concertation.

#### Les documents d'information du public

##### ➤ Un site internet

Le site internet dédié au projet LNP <lnpn.fr>, a été mis à jour et ouvert le 19 avril 2024.

Il comprenait un volet informatif, décrivant le projet, ses grandes étapes et son pilotage. Une page *Foire aux questions* regroupant les questions les plus récurrentes était également disponible.

D'autres onglets, dédiés à la concertation, présentaient les précédentes concertations, la concertation en cours, les modalités de participation...

La page *L'agenda de la concertation* listait les rencontres sur les territoires et permettait aux internautes de s'y inscrire si nécessaire. Deux espaces d'expression digitale étaient également disponibles : un formulaire permettait aux internautes d'exprimer leur avis ou de poser des questions, et une page était dédiée aux contributions d'acteurs.

L'ensemble des documents d'information et de la concertation (supports de réunion et comptes-rendus des rencontres) réalisés dans le cadre du projet, depuis sa genèse en 2009 à aujourd'hui, étaient disponibles en téléchargement dans l'onglet *Médiathèque*.

Régulièrement mis à jour, le site internet présentait les actualités du projet. 13 articles ont été publiés entre le 19 avril mai et le 25 septembre 2024.

*Le site internet en quelques chiffres :*

77 471 visiteurs uniques, dont 25 317 en Ile-de-France, et 25 280 en Normandie.  
26 874 d'autres régions ont également visité le site.

##### ➤ Un dossier de concertation

Un dossier de concertation de 39 pages a été mis en ligne sur le site internet.

### ➤ Des panneaux d'exposition

Afin de présenter le projet de la LNPN et la concertation déployée autour de celui-ci, une série de trois panneaux d'exposition (kakémonos) ont été réalisés puis installés à l'entrée des différents lieux des rencontres :

- une carte présentant les sections de la LNPN ;
- les grandes étapes de la LNPN ;
- l'étape de concertation en cours et le calendrier.



### ➤ Un dépliant d'information

Le dépliant d'information « *L'essentiel* » de la LNPN, produit à destination du grand public, synthétisait les principales caractéristiques de la ligne nouvelle : carte des sections, descriptif du projet, calendrier, information sur la concertation en cours et la maîtrise d'ouvrage.

Ce dépliant a été mis en libre-service à l'entrée des lieux des différentes rencontres, envoyé aux collectivités et rendu consultable sur le site internet de la LNPN.



### • Des livrets territoriaux

En cohérence avec le découpage en sous-sections (voir plus haut), cinq livrets territoriaux ont été publiés pour expliquer les caractéristiques de chaque section et permettre au public de s'exprimer. Ces livrets ont été publiés en ligne. Ils concernaient :

- Le raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de Nanterre et La Garenne-Colombes et entrée du tunnel ;
- La future gare Rouen Saint-Sever (80 exemplaires ont été distribués lors de la balade-atelier du 1<sup>er</sup> juin 2024) ;
- Le tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux ;
- La sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux.



Le livret territorial de la future gare Saint-Sever

## Les outils de mobilisation du public

### • Un flyer de mobilisation

Un flyer a été distribué dans les boîtes aux lettres des habitants résidant au sein des zones de passage préférentiel. Adaptés en fonction de la section concernée – « Nanterre <> Mantes-la-Jolie », « Rouen <> Barentin » ou « La future gare Rouen Saint-Sever » – les flyers avaient pour objectif de porter à connaissance la LNP à travers une courte présentation du projet et d'inviter à participer à la concertation en indiquant les rencontres à venir, l'adresse du site internet et un contact.

Sur la section « Nanterre <> Mantes-la-Jolie », près de 85 000 flyers ont été distribués entre le 21 et le 24 juin sur les 16 communes de la zone de passage préférentiel : Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Guerville, Aubergenville, Épône, Mézières-sur-Seine, La Falaise, Poissy, Orgeval, Morainvilliers, Villennes-sur-Seine, Flins-sur-Seine, Chapet, Ecquevilly, Bouafle et Les Mureaux. En complément, un flyer spécifique à la réunion publique du 11 juin à Nanterre a été boité sur la commune de Rouen les 4 et 5 juin à 44 000 exemplaires (cette réunion a été annulée en raison de la période électorale).

Pour la section « Rouen <> Barentin », 51 000 flyers ont été distribués les 13 et 14 mai, sur un périmètre couvrant 14 communes, à savoir Rouen (périmètre défini), Déville-lès-Rouen, Le Petit-Quevilly, Canteleu, Maromme, Barentin, La Vaupalière, Saint-Jean-du-Cardonnay, Notre-Dame-de-Bondeville, Le Houlme, Malaunay, Roumare, Pissy-Pôville et Fresquiennes.

Afin de mobiliser en prévision des rencontres relatives à la concertation sur la future gare Rouen Saint-Sever, le flyer a été distribué dans près de 75 000 boîtes aux lettres entre le 3 et le 6 mai dans un périmètre supérieur à celui du Projet partenarial d'aménagement porté par la Métropole Rouen Normandie.

## Les campagnes de presse et sur les réseaux sociaux

En complément du flyer, une campagne de presse et sur les réseaux sociaux a été déployée afin d'annoncer les rencontres de la concertation. Plusieurs outils ont été mis en place :

- un point presse organisé au lancement de la concertation le 29 avril 2024 ;
- une campagne média menée sur les réseaux sociaux Instagram et Facebook, comprenant 8 différents modèles de post, avec un ciblage géographique en fonction de la section concernée. Au total :
- 8,6 millions d'impressions (une impression correspond à une apparition dans un journal ou sur le flux d'un réseau social)

- 60 000 clics (un « clic » correspond à un renvoi vers le site internet de la LNPN)
- des encarts presse parus dans la presse quotidienne régionale et la presse hebdomadaire régionale (39 parutions au total) ;
- un kit de communication (affiche et visuels réseaux sociaux) fourni aux collectivités partenaires pour qu'elles relaient l'information (9 exemplaires envoyés) ;
- une rubrique « *l'agenda de la concertation* » sur le site internet de la LNPN.

### **Les modalités de la participation du public**

Afin de permettre au plus grand nombre de prendre part à la concertation sur la LNPN, le public disposait de différentes façons pour exprimer son avis.

- **Un espace d'expression digital**

Un espace d'expression digital hébergé sur le site internet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie permettait aux internautes de s'exprimer sur le projet, de façon anonyme ou non. Au total, 378 avis ont été publiés du 6 mai au 20 septembre 2024<sup>1</sup>.

Un onglet dédié aux contributions d'acteurs était aussi disponible<sup>2</sup> : celles-ci étaient mises à disposition des personnes morales (collectivités, associations, entreprises, etc.) qui souhaitaient apporter leur contribution au projet de la LNPN.

- **Une réunion de lancement**

Une réunion publique de lancement de la concertation a été organisée le 6 mai 2024 à Rouen afin d'ouvrir officiellement la démarche de concertation sur la LNPN, présenter le projet, son avancement, ses objectifs et les bénéfices attendus, ainsi que les modalités et le calendrier de la concertation.



*Réunion d'ouverture à Rouen, le 6 mai 2024*

- **Les rencontres organisées en Normandie**

Plusieurs réunions publiques de proximité se sont tenues en Normandie, qui ont permis à la maîtrise d'ouvrage de présenter l'état d'avancement de la LNPN, ses objectifs et les bénéfices attendus, les caractéristiques et enjeux locaux des sections prioritaires, ainsi que les enjeux de la concertation.

**Le 14 mai à Rouen**, sur la thématique de la nouvelle gare Saint-Sever ;

**Le 21 mai à Rouen**, autour de la sous-section « *Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux* » ainsi que la future gare de Rouen Saint-Sever.

<sup>1</sup> Les avis publiés en ligne sont consultables sur le site internet : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

<sup>2</sup> Les contributions d'acteurs est consultable sur le site internet : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>



**Le 22 mai 2024**, une rencontre des voyageurs en gare de Rouen Rive droite ;

**Le 28 mai 2024 à Saint-Jean-du-Cardonnay** autour de la sous-section « *Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux* ».

**Le 30 mai 2024 à Barentin** autour de la sous-section « *Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux* ».



Réunion d'information à Saint-Jean-du-Cardonnay, le 28 mai 2024

**Le 4 juin 2024 à La Vaupalière** un atelier a été organisé en complément des deux réunions publiques de proximité organisées à Saint-Jean-du-Cardonnay et Barentin.



Atelier de travail à La Vaupalière le 4 juin 2024

Un atelier de travail supplémentaire était prévu à **Pissy-Pôville le 25 juin 2024**, mais été annulé en raison de la période de réserve électorale qui s'est imposée à la suite de la dissolution de l'Assemblée nationale le 9 juin 2024 et l'organisation d'élections législatives anticipées.

**Le 1<sup>er</sup> juin** une **balade-atelier** sur le site de la future gare de Rouen Saint-Sever, destinée à approfondir les échanges et recueillir les avis du public sur des sujets spécifiques.





Balade et atelier de travail le 1<sup>er</sup> juin sur le site de Saint-Sever

- **Les rencontres prévues en Ile-de-France**

Initialement, des réunions publiques ainsi que des ateliers devaient se tenir dans les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Toutefois, à la demande du Conseil Régional d’Île-de-France, et en accord avec la gouvernance du projet, SNCF Réseau a lancé une étude complémentaire de tracé de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans les Yvelines afin d’examiner des solutions d’enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire. Le dispositif de concertation prévu en Île-de-France a donc été remanié et les réunions placées dans la deuxième partie de la concertation, en juin. Étaient ainsi programmées trois réunions publiques d’information :

**Le 11 juin 2024, à Nanterre ;**

**Le 1<sup>er</sup> juillet 2024 à Villennes-sur-Seine ;**

**Le 9 juillet 2024 à Épône.**

Toutefois, la dissolution de l’Assemblée nationale le 9 juin 2024 a entraîné l’annulation de ces réunions publiques en raison de la période de réserve électorale des élections législatives anticipées.

## Avis des garantes sur les modalités, le calendrier et le déroulement de la concertation

Les modalités, comme le calendrier, ont pu être çà et là considérées par une partie du public comme insuffisantes ou inappropriées à une nouvelle phase de concertation qui était très attendue.

Le maire de Malaunay, entre autres, a contesté à plusieurs reprises tant les modalités que le calendrier de la concertation. Il s’est étonné des conditions dans lesquelles cette dernière se déroulait, avec une série de réunions publiques fortement condensées sur le mois de juin et un maître d’ouvrage sourd à ses requêtes que les communes du plateau de Caux aient chacune une réunion publique.

Il a également fait part de son sentiment que la concertation correspondait davantage à des réunions d’information du public qu’à un véritable dialogue et à un travail commun.

Le maire de Roumare a regretté de son côté que la présentation du maître d’ouvrage soit identique à chaque réunion et qu’elle ne soit pas davantage adaptée aux thématiques de chacune d’entre elles.

Un représentant de l’association « *LNPN, oui, mais pas à n’importe quel prix* » a regretté quant à lui qu’il n’y ait pas davantage de réunions publiques afin d’informer plus précisément les habitants, en particulier ceux du plateau de Caux.

Le député de Seine-Maritime, président de l’association susnommée, a regretté le manque de précision dans les réponses de SNCF Réseau au cours des réunions et a estimé qu’une information plus complète devait être transmise au public avant l’organisation des ateliers de travail.

Les garantes elles-mêmes avaient demandé, lors du COPIL du 21 mars 2024, un **dispositif plus étendu**, et une **séquence plus nourrie**, au regard de la longue période de temps passée sans revenir vers le public depuis la dernière phase de concertation. Au-delà de la discussion sur les tracés et de la nécessité pour SNCF Réseau de parvenir à un choix de tracé définitif, il convenait de **reprendre l'information**, en particulier sur la période des quatre années précédentes, autant sur la gouvernance du projet (décision ministérielle de 2020, et sa mise en application pour les COTECH et COPIL, etc.) que sur les études conduites durant cette période, et leurs résultats.

Ce **défaut d'information des élus comme du public** a pu susciter chez un certain nombre d'interlocuteurs et de participants à la concertation, outre les nombreuses interrogations sur les enjeux et le fonctionnement de la mission LNPN, un sentiment de désintérêt, voire d'abandon, de la part de la maîtrise d'ouvrage.

La **tension sur le calendrier** à laquelle a été soumise l'équipe projet de la part de la gouvernance a sans doute pu expliquer l'élaboration d'un **calendrier aussi serré et contraint dans le temps**, mais au regard de l'exercice démocratique de la concertation, cela ne pouvait constituer une excuse. Les garantes ont d'ailleurs à plusieurs reprises exprimé leur souhait que la concertation se poursuive au-delà de l'été et qu'un **cycle conséquent de rencontres** soit déployé à la rentrée 2024, jusqu'à épuisement des sujets que le public souhaitait voir traités.

Par ailleurs, lors de l'élaboration du dossier de concertation, le choix a été fait d'un **dossier-socle** et de **plusieurs livrets territoriaux**, correspondants aux différents sous-secteurs.

A l'usage, et de toute évidence, le dossier-socle n'était **pas assez complet**, et le fait qu'il n'y ait pas de version papier disponible lors des réunions (on pouvait le consulter en ligne sur le site <lnpn.fr>), alors que les **livrets territoriaux n'étaient pas** non plus **disponibles** dès le début de la concertation a joué dans le sentiment d'une information incomplète et parfois même volontairement tronquée.

Pour l'atelier du 1<sup>er</sup> juin 2024 autour de la gare nouvelle de Saint-Sever, le livret était disponible le jour-même, mais pour l'atelier du 4 juin 2024 autour du débouché du tunnel, à La Vaupalière, les livrets n'ont été disponibles en ligne qu'après l'atelier, ce qui a pu renforcer sur le moment l'impression soit que les décisions étaient déjà prises, soit que la maîtrise d'ouvrage cachait des informations essentielles.

A cet égard, **on ne peut pas considérer que l'information du public ait été tout à fait satisfaisante**. Le fait que la concertation se soit arrêtée début juin, pour les raisons déjà citées, n'a pas permis à l'équipe du maître d'ouvrage de rattraper sur la durée l'image que beaucoup ont retenue, d'une préparation trop hâtive et d'un dispositif trop léger.

La présence de dizaines, voire de centaines de personnes aux réunions (parfois même au-delà de la jauge des salles retenues) a montré que les sujets abordés par la concertation intéressaient énormément le public (surtout lorsqu'il est concerné directement par les ouvrages envisagés, ou par les effets du projet) et que l'information sur le projet faisait défaut pour beaucoup des participants, venus la chercher durant la concertation. D'où l'importance de cette notion de « **concertation continue** » créée par la CNDP, processus qui intervient à la suite des débats publics ou des concertations préalables et se prolonge jusqu'à l'enquête publique, afin que la dynamique de l'information ne soit jamais interrompue et que la vivacité des échanges d'arguments ne soit jamais affaiblie ou minorée.

## Les arguments exprimés

### La synthèse des arguments

Trois points essentiels ont pu être discutés durant cette première partie de la concertation, bien qu'elle ait été amputée des réunions en Ile-de-France, et qu'elle ait été interrompue du fait des oppositions très marquées qui ont vu le jour, en particulier en Ile-de-France, et qui appelaient au

moins de nouvelles études, et plus largement à une remise à plat du projet, et à une réflexion sur sa gouvernance.

### – La gare nouvelle de Saint-Sever

Selon la maîtrise d'ouvrage, la construction d'une seconde gare à Rouen est essentielle si l'on veut répondre à l'augmentation de la demande des usagers du train. Les études prévisionnelles montrent une augmentation d'environ 27% de la demande de déplacements en train entre 2022 et 2035, que ce soit au départ ou à destination de Rouen. Indépendamment de la LNPN, l'option d'une deuxième gare sur la rive gauche de la Seine se justifie, la gare de Rouen rive droite étant déjà saturée. L'enclavement de cette gare dans un espace contraint de la ville interdit son agrandissement. D'où l'idée, formée il y a plusieurs années, d'une gare nouvelle dans le quartier Saint-Sever (GNSS).

L'emplacement avait été discuté lors du débat public de 2011-2012, puis validé par le comité de pilotage du projet, en 2014.

La gare de Rouen Saint-Sever deviendrait la gare d'agglomération. Elle permettrait également la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM), dont la mise en place est actuellement à l'étude.

Elle serait desservie par tous les trains et en terminus pour les trains régionaux et périurbains. Cette nouvelle gare a été dimensionnée avec 15 voies pour les trains de voyageurs, deux voies de fret indépendantes pour les trains de marchandise. La gare actuelle de Rouen Rive Droite conserverait sa configuration actuelle et resterait desservie par les trains en provenance d'Yvetot et de Dieppe.

Le sujet de la gare a été abordé par les participants à de nombreuses reprises : lors de la réunion publique d'ouverture (Rouen, 6 mai), lors de la réunion thématique sur la GNSS (Rouen, 14 mai), lors de la réunion publique d'information (Rouen, 21 mai), lors de l'atelier-balade (Rouen, quartier Saint-Sever, 1<sup>er</sup> juin).

Les questions essentielles ont été posées au fil des temps d'échange, aussi bien à la maîtrise d'ouvrage qu'à la Métropole Rouen Normandie : questions sur le **choix du site et l'emplacement du bâtiment-gare** ; questions sur **l'inondabilité des terrains** (à prendre en compte dans la conception de l'entrée en tunnel au niveau du quartier Flaubert) ; questions des **accès à la gare**, sur **l'environnement du quartier**, le **pôle d'échanges**, **l'intermodalité** ; questions sur **l'articulation jugée nécessaire avec le futur SERM** (service express régional métropolitain) ; questions sur l'avenir de la **gare rive-droite** et les **contraintes d'avoir deux gares** ; l'évolution dans l'avenir de la GNSS ; questions enfin sur les **dessertes** et le **fret**. Le public et les habitants de Rouen se sont exprimés, mais également des représentants de la CGT Cheminots, de la FNAUT, de l'association SOS Gares, etc.

Ces sujets, liés à la gare nouvelle de Saint-Sever, ont largement occupé les deux temps spécifiques durant la concertation du printemps 2024 : la réunion publique du 14 mai et l'atelier-balade du 1<sup>er</sup> juin.

Ces deux temps forts ont permis aux participants de poser de nombreuses questions et d'émettre des avis, en particulier sur l'aménagement de la gare nouvelle et sur son insertion dans le quartier Saint-Sever. Chacune de ses rencontres a réuni une soixantaine de personnes.

L'atelier du 1<sup>er</sup> juin a donné aux participants l'occasion de se rendre sur le site d'implantation de la gare nouvelle, d'entendre les explications des représentants de la Métropole Rouen Normandie, ainsi que des représentants de SNCF Réseau et de SNCF Gares et Connexions.

Les participants étaient répartis en trois groupes d'environ vingt personnes, chacun étant accompagné durant la visite du site d'intervenants qui présentaient le projet et répondaient aux questions. Ensuite, un temps de travail en salle a permis à chacun d'exprimer ses attentes, ses recommandations, et d'échanger avec la maîtrise d'ouvrage.

Cet atelier s'est déroulé, le samedi 1<sup>er</sup> juin, entre 9h et 13h.

- [Le bâtiment Voyageurs](#)

Deux options sont présentées : le secteur « Voies » et le secteur « Champlain ». **La seconde a été choisie majoritairement**, en particulier pour son accessibilité et sa visibilité.

Le secteur « Voies » concentre le plus de critiques, « *moins adapté aux personnes qui arrivent de la rive droite* », « *pas assez intégré à la ville* », « *un peu trop éloigné de la place Carnot* ».

Par ailleurs, la dépendance aux escalators et aux ascenseurs pour accéder au bâtiment avant de redescendre vers les voies est un inconvénient aux yeux de plusieurs participants.

Des questions d'intermodalité ont également été posées : la rue de Bammeville, peu centrale, est jugée à la fois trop proche et trop étroite. L'élargissement de cette voie, ainsi que de la rue de Lessard, a été questionnée.

**L'option « Champlain » concentre plusieurs avantages**, selon les participants : beaucoup plus accessible, immédiatement à portée des habitants et futurs usagers, mieux connectée au reste de la ville, y compris à la rive droite.

**L'aménagement en semi-pont** n'emporte pas une adhésion unanime : d'un côté on apprécie la capacité de l'ouvrage à fluidifier le déplacement des voyageurs, mais de l'autre certains jugent important que l'accès des piétons soit facile, car de nombreux voyageurs circulent avec des valises. D'autres rappellent la nécessité de penser aux personnes à mobilité réduite. Certains participants soulignent un autre inconvénient : la configuration en pont pourrait empêcher la création d'un vrai parvis côté Carnot et freiner la dynamisation de la rive gauche.

D'autres suggèrent de « *transformer l'îlot Champlain* » (les immeubles situés entre l'avenue Champlain et le site de la future gare Rouen Saint-Sever), pour permettre une extension du bâtiment voyageur. Les avis divergent quant aux immeubles présents : certains sont favorables à leur démolition, d'autres choisissent de les conserver.

Un autre avantage de cette option est avancé : le bâtiment Voyageurs jouerait le rôle d'un écran anti-bruit pour les riverains de l'ouest.

De façon générale, cette option est jugée plus intuitive et plus accessible. La proximité apparente avec l'offre de transports en commun et le rattachement à la ville rendent ce format plus convaincant pour la plupart des participants à l'atelier.

Plusieurs ont suggéré néanmoins que l'accès se fasse en bout de quai et de plain-pied pour les voyageurs, pour des raisons de confort et de fiabilité.

- [L'architecture de la gare et les services](#)

La **composante architecturale** de la future gare a également été évoquée : plus verte, voire végétalisée, moins bétonnée, mais conçue dans un geste architectural qui la rende à la fois visible de loin et emblématique du nouveau quartier, tout en respectant l'architecture de Rouen, ville historique. Ils insistent sur la nécessité d'une bonne insonorisation de la gare. Des participants ont indiqué qu'ils souhaitaient un « *bâtiment éco-construit* », proposant de construire une gare en carton (en provenance de l'usine Chapelle Darblay par exemple), ou citant « *l'aéroport Changi de Singapour* » et son vortex de pluie.

Pour ce qui est des **services en gare**, sont demandées des toilettes gratuites, des fontaines à eau, un kiosque à journaux et des cafés, mais également des bagageries, consignes, commerces et guichets d'achat/retrait pour tous les modes de transports, y compris le métro parisien.

Une signalétique claire de la gare est souhaitée à ses abords, avec QR codes téléchargeables par les usagers.

La question du bruit pour les riverains du quartier Saint-Sever aux abords directs de la GNSS a été posée à plusieurs reprises. Un représentant de l'UNSA Ferroviaire a souligné l'importance des futures mesures de réduction du bruit, faisant valoir que la gare sera « *un terminus avec des activités de freinage et de démarrage des trains* ».



- L'intermodalité et l'accès à la gare

Concernant l'**intermodalité**, l'ensemble des participants demandent que soient pris en compte tous les modes de transport : vélos, trottinettes, bus, voitures. Ils insistent sur l'importance d'établir des correspondances efficaces entre le train et les transports en commun pour permettre une rapidité d'accès à la gare, mais aussi une sortie rapide à l'arrivée. Cette attention portée aux transports en commun traduit la volonté de réduire la place de l'automobile aux abords de la gare et dans le quartier Saint-Sever en général.

L'accès à la gare « *par plusieurs axes* » est privilégié, afin d'éviter l'engorgement. Il est proposé : « *un accès nord par les quais de Seine rive gauche ; un accès ouest par l'avenue Champlain ; un accès sud par la rue de Bammerville* ». Quelques participants proposent un accès près du pont Corneille couplé à un autre accès depuis la place Carnot.

L'**accès piéton** pourrait se faire par le nord, le sud et l'ouest du bâtiment Voyageurs. Une *passerelle d'accès vers la gare routière* est aussi souhaitée. Plusieurs participants insistent pour densifier les pistes cyclables *en site propre*, et prévoir le stationnement des vélos près de la gare, si possible sécurisé. La question du **stationnement des voitures** près de la gare est également abordée, vue souvent comme un sujet central. Certains proposent un stationnement « *plutôt en silo* », du fait du caractère inondable du secteur. Les riverains privilégient un système qui permettrait d'éliminer les *voitures-tampons* dans les rues du quartier.

Dans le même ordre d'idée, des participants demandent que les voitures particulières soient tenues à distance de la future gare. Le **parking et la dépose-minute** pourraient, selon une personne, être localisés au sud de la gare. La **desserte** de la future gare **en transports en commun** est à renforcer, pour assurer le lien entre rive gauche et rive droite. Plusieurs pistes sont suggérées : déviation de la ligne de tram Technopole, extensions du TEOR et du F1 plutôt que celle du métro, jugée « *trop coûteuse* », maintien de la ligne F7, mise en service de la ligne T5 « *attendue depuis longtemps par les étudiants* ». Il est suggéré de prévoir un terminal TS ouest pour les bus, et un site propre pour les trois bus qui mèneront à la gare par la rue de la République.

- L'articulation avec le futur SERM

Le sujet du SERM (service express régional métropolitain) a été souvent évoqué dans les échanges. La maîtrise d'ouvrage et la Métropole ont été questionnées à plusieurs reprises, en particulier sur l'articulation entre le SEM et la LNPN. « *On a du mal à voir l'articulation du réseau ferroviaire avec le SERM (une carte serait bienvenue)* ».

L'Association SOS Gares a indiqué qu'elle militait « *pour que le SERM soit associé au projet LNPN et que cette problématique soit intégrée dans la concertation* ».

De la même manière, plusieurs participants ont exprimé la même demande : « *il faut travailler les deux projets ensemble, et "mettre le SERM dans le projet LNPN"* ».

- L'avenir de la gare rive droite et les contraintes d'avoir deux gares

« *Que devient la gare rive droite ?* » est une question que l'on a entendue à plusieurs reprises. Les trains de la LNPN passeront en effet par la GNSS. Même s'il est prévu de conserver la gare de Rouen Rive Droite, les participants se sont interrogés sur la répartition des dessertes. Ainsi, la CGT cheminots a précisé : « *c'est bien d'avoir deux gares, mais le choix de répartition des flux qui est envisagé n'est pas forcément le bon. D'autres choix de desserte sont proposés par la CGT.* » La même association a exprimé ses préoccupations concernant l'utilisation limitée de la Gare Rive Droite, qui n'accueillerait plus que les liaisons vers Yvetot et Elbeuf et modifierait donc les schémas d'exploitation, entraînant des impacts sur le travail des personnels SNCF. La demande d'une concertation sur les choix d'exploitation est demandée.

- L'évolution dans le futur de la GNSS

D'autres questions ont été posées : *sur la possibilité/éventualité que la NGSS soit le terminus de tous les trains ; sur l'effet qu'aura l'arrivée du RER E (ligne Éole) à Mantes à l'horizon 2026 sur les trains normands ; sur la possibilité que la NGSS devienne une gare régionale, terminus de*



toutes les lignes régionales. Certains ont demandé des précisions sur « Quelles lignes arriveront à GNSS ? ».

Des propositions de liaisons à destination de la Gare de Rouen Rive droite ont été faites.

Plusieurs participants, aussi bien au cours des réunions qu'à l'atelier sur site, ont interrogé la maîtrise d'ouvrage et la Métropole sur « **l'avenir de la Friche Lucien** ». Des participants ont remercié la SNCF d'avoir autorisé le projet temporaire du Quartier Libre. « *Cet espace contribue à la vie culturelle de Rouen.* ». Il a été suggéré de « *prendre en considération l'avenir de ce projet dans la conception de la GNSS, afin de le pérenniser tout en répondant aux besoins du voisinage* ».

- **Les dessertes et le fret**

Des questions ont été posées sur l'articulation entre la GNSS avec la gare de Barentin-Pavilly. « *Les trains s'arrêteront-ils à Barentin ?* »

Le Collectif SOS Gares a questionné la **non-utilisation du tunnel entre Rouen et le plateau de Caux par les trains de fret**, tout en donnant des exemples de lignes TGV ouvertes à ce secteur.

La FNAUT a interrogé SNCF Réseau sur les conditions précises de raccordement entre la section de voie nouvelle et la voie existante dans le secteur de Barentin et a alerté sur la nécessité de construire des infrastructures qui pourront répondre au développement de l'offre de services. « *Un raccordement à niveau ne serait pas adéquat et limiterait la capacité de circulation et le développement des fréquences* ». Selon la FNAUT, la mise en place d'un saut-de-mouton permettrait de faire circuler les différents types de trains (LNPN, régionaux et péri-urbains).

C'est l'occasion pour la FNAUT d'évoquer la bifurcation de Tourville, proche actuellement de la saturation avec 16 trains/heure maximum. Selon l'association d'usagers des transports, une perspective de 20 trains/heure (LNPN + SERM) est impossible sans cet ouvrage (saut-de-mouton de Tourville).

## — **Le débouché du tunnel sur le plateau de Caux**

Le tracé de la LNPN prévoit un débouché du tunnel passant sous la Seine, depuis la future gare Saint-Sever, sur le secteur La Vaupalière — Saint-Jean-du-Cardonnay. La ligne se prolongerait ensuite en surface jusqu'à Barentin à travers le plateau de Caux.

Au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains emprunteraient la tranchée couverte existante le long de la Seine, puis entreraient en tunnel pour une traversée sous-fluviale de la Seine avant de rejoindre le plateau de Caux.

Pour mémoire, **plusieurs solutions techniques ont été étudiées** pour la montée vers ce plateau, dont la pente est assez escarpée. Lors de l'étape précédente (concertation 2015-2017), un tracé jumelé avec l'autoroute A150 avait été envisagé, mais la topographie du vallon du Cailly et les pentes de l'autoroute se sont révélées incompatibles avec les contraintes techniques d'installation d'une ligne ferroviaire.

Une solution en viaduc continu avait également été écartée en raison de son trop fort impact paysager sur plus de 3 km de longueur.

Des solutions alternant tracés en surface et en tunnel ont également été étudiées, mais différents facteurs ont conduit à les écarter. Aussi a-t-il été retenu la réalisation d'un tunnel continu entre la rive gauche de Rouen et le plateau de Caux, dont le principal intérêt est d'éviter un impact sur les infrastructures, équipements et activités autour du port de Rouen, ainsi que sur la forêt classée de Roumare.

Dans le cadre de la concertation, il était prévu d'étudier les **différents scénarios de tracés de la ligne depuis le plateau de Caux jusqu'à Barentin**.

**Quatre scénarios** ont été proposées à l'appréciation du public :

- Scénario 1 : un jumelage avec l'A150 côté Ouest.
- Scénario 2 : un jumelage avec l'A150 côté Est.

- Scénario 3 : un jumelage avec l’A150 puis l’A151.
- Scénario 4 : Est de la ZPP (zone de passage préférentiel)

Ces scénarios ont été présentés, avant l’ouverture de la concertation, aux élus concernés par les tracés, lors d’une phase de « dialogue préparatoire ».

Deux réunions se sont tenues le 8 avril 2024 à Rouen et le 16 avril 2024 à distance (visioconférence) qui ont permis à la maîtrise d’ouvrage d’entendre les questions et les remarques des élus du plateau de Caux. Dès ces rendez-vous, plusieurs voix se sont élevées, parmi les élus, à propos des scénarios présentés. Ceux-ci ont exprimé leur désarroi face à une information qu’ils jugeaient incomplète et une concertation que certains considéraient précipitée.

#### Réunion du 8 mars à Rouen avec les élus

Lors de cette première réunion avec les élus, de nombreuses questions ont été posées par les maires ou leurs adjoints – précisions sur les **débouchés du tunnel** dans les scénarios 1, 2 et 3 ; vitesses des trains prévues dans les quatre scénarios ; devenir du **viaduc de Barentin**, à l’horizon de la priorité 2 (de Barentin à Yvetot), etc.



*Le viaduc de Barentin, vu de la gare*

L’attention de SNCF Réseau a également été attirée sur le cas particulier de la **forêt de Le Houlme**. D’une superficie d’environ 30 ha, celle-ci constitue le poumon vert de la commune et une éventuelle disparition dans le cadre du projet serait, selon les élus, un problème de taille pour les habitants (la forêt de Le Houlme serait impactée si le scénario 4 était retenu).

L’association « *LNPN oui, mais pas à n’importe quel prix* » s’est également exprimée pour affirmer qu’il fallait réduire au strict minimum l’impact de cette ligne pour en faciliter l’acceptabilité. Aussi a-t-elle plaidé pour retenir le scénario le moins impactant pour les habitants.

La question du **prolongement du tunnel** a été évoquée pour la première fois par une conseillère municipale de Roumare.

A propos de la concertation à venir, le maire de Malaunay a estimé qu’il serait difficile de tenir une concertation dans un délai aussi contraint. Il a indiqué que les dates lui semblaient trop proches pour pouvoir communiquer auprès des habitants, et précisé que les mesures d’impact sur les quatre scénarios n’étaient pas encore connues. Il a insisté sur le fait de tenir une concertation sérieuse et pas uniquement cosmétique. Il a demandé que les informations, notamment agricoles, sur le projet soient disponibles d’ici les rencontres avec le grand public.

Lors de la réunion du 16 avril, la question des « **arrêtés de prise en considération** » (APC) signés en octobre 2023 par le préfet et qui gèlent les projets pour une période de deux ans a été soulevée. Le maire de Roumare a mentionné certaines parcelles ou terrains inclus dans le périmètre de l’APC et partagé l’inquiétude de certains propriétaires ou lotisseurs dont les projets sont déjà engagés.

Le maire de Malaunay a réitéré son étonnement face au manque d’information concernant les impacts économiques et environnementaux du projet et s’est étonné qu’une phase plus longue d’appropriation du projet n’est pas été prévue dans le cadre de la concertation.

Certains élus du plateau de Caux ont le sentiment d'être consultés alors que le choix est déjà arrêté par la maîtrise d'ouvrage. Ce qui a été démenti par les représentants de SNCF Réseau qui précise que les études d'impact sont toujours en cours et qu'aucun tracé préférentiel n'a été encore déterminé.

Quant au député de la 5<sup>ème</sup> circonscription de Seine-Maritime et président de l'association « *LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix* », il a soutenu qu'il prévoyait une levée de bouclier de l'ensemble de la population pour chacun des scénarios proposés. Une élue a demandé des **plans détaillés** afin de permettre aux habitants comme aux élus d'évaluer les incidences potentielles sur les habitations ainsi que les répercussions du débouché du tunnel. La maîtrise d'ouvrage a précisé que des cartes détaillées seraient présentées lors des réunions publiques et ateliers de la concertation, ainsi que des représentations en relief qui permettraient à chacun d'évaluer les impacts en termes de dénivelé et de remblai.

Une **analyse approfondie des impacts sonores** a également été demandée, ainsi que des précisions sur les impacts environnementaux, en particulier sur la forêt.

Le maire de Malaunay a demandé que soient organisées des **réunions dédiées avec toutes les communes du plateau** : Pissy-Pôville, Saint-Jean-du-Cardonnay, Malaunay, Notre-Dame-de-Bondeville, toutes concernées par les tracés.

Ce que l'on pouvait constater à ce stade, c'est le **défaut d'information des maires** face aux nombreuses questions qu'ils se posaient. Sans doute la maîtrise d'ouvrage a-t-elle manqué de temps pour rencontrer plus régulièrement les élus et répondre à leurs interrogations, sur cette partie du tronçon particulièrement sensible.

Par ailleurs, la concertation continue, interrompue pendant des années, n'a pas permis cette **information régulière**, au fil du temps, qui aurait sans doute aidé les élus comme les citoyens à comprendre à la fois la progression du projet, étape par étape, et sa gouvernance.

#### Réunion d'ouverture de la concertation — 6 mai 2024 (100 personnes dans la salle, 90 connectées)

Dès la réunion d'ouverture à Rouen, des élus sont intervenus pour aborder la **question des tracés** sur le plateau de Caux et des impacts attendus sur ce territoire. La question du tunnel débouchant sur le plateau a été évoquée.

Est mentionnée par un participant la longueur de 20 km du tunnel entre Nanterre et Orgeval en Ile-de-France, bien supérieure à celle du tunnel entre Rouen et le plateau, de 9 km seulement. Au vu de la part de financement du projet de la Région Normandie, cette personne interroge sur la possibilité de prolonger le tunnel jusqu'à Barentin. Le maire de Roumare fait remarquer que le débouché du tunnel sur le plateau de Caux engendre de **nombreux inconvénients pour les habitants** : destruction d'hectares de terres agricoles, disparition d'exploitations agricoles, et même d'entreprises installées sur le périmètre du projet. Il avance la **proposition d'un pont**, sur le même modèle que le Pont-aux-Anglais (nom courant du viaduc d'Eauplet).

#### Réunion publique d'information du 21 mai 2024 à Rouen (50 personnes environ)

Lors de cette réunion, consacrée à la gare nouvelle de Saint-Sever, le sujet s'invite à nouveau dans les débats. Un habitant de Malaunay demande pour quelle raison le tunnel n'est pas prolongé de manière à éviter les communes de Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare, La Vaupalière et Pissy-Pôville.

Un agriculteur du plateau fait part de son inquiétude face à la **consommation de foncier agricole** par la ligne nouvelle. Il estime que la sortie du tunnel sur le plateau se fera au détriment des exploitations agricoles, lesquelles ont déjà été affectées par la construction de l'autoroute A150. Il fait remarquer que les forêts et les zones habitées sont mieux protégées et davantage prises en compte que les terres agricoles. Il demande quelles seront les **compensations environnementales** pour la perte éventuelle de surfaces agricoles. Il regrette enfin que les acteurs du monde agricole n'aient pas été consultés en amont de la concertation, et demande une réunion spécifique avec ces acteurs.

Le maire de Roumare a pris la parole au nom de ses confrères de Saint-Jean-du-Cardonnay, La Vaupalière et Pissy-Pôville et demande que **l'option d'un tunnel sur le plateau de Caux soit réévaluée**. Il fait valoir les forts enjeux urbains (projets immobiliers et d'école), environnementaux

(forêt) et agricoles. Il insiste sur la **fracture** que subirait à nouveau le territoire du plateau de Caux du fait de la construction de la LNPN. Il fait également remarquer que les habitants des communes du plateau, qui actuellement ont un accès direct à Paris par la gare de Rouen Rive droite, auraient dans l'avenir, avec la LNPN, une **correspondance à la gare de Saint-Sever**. Il questionne enfin le **surcoût d'une prolongation du tunnel** au-delà des communes du plateau.

Les maires de Saint-Jean-du-Cardonnay et de Pissy-Pôville précisent les impacts du scénario 3 sur leurs communes respectives (proximité des habitations et d'un lotissement, plusieurs exploitations agricoles traversées). Ils demandent que la solution d'un passage en tunnel de la LNPN sous le plateau de Caux soit reconsidérée.

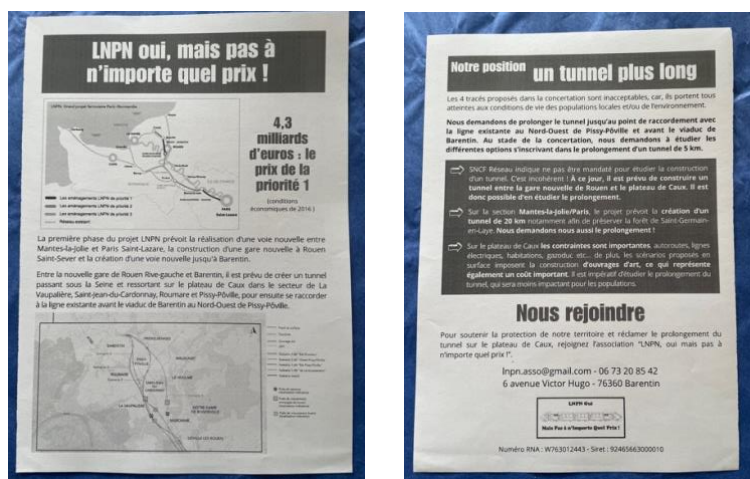
Un habitant de Roumare interroge, dans l'hypothèse où le tunnel serait prolongé, la nécessité de construire un **puits de secours** entre Rouen et Barentin, et demande quelle serait sa localisation.

Réunion publique d'information du 28 mai 2024 à Saint-Jean-du-Cardonnay

Lors de cette réunion, un participant demande pourquoi, alors que la solution d'une prolongation du tunnel a déjà été soulevée lors des discussions préparatoires, la maîtrise d'ouvrage ne considère pas ce scénario et ne l'indique pas dans sa recherche de tracés.

Le député de Seine-Maritime demande des précisions sur les coûts estimés de la LNPN. Il interroge en particulier : le coût du tunnel des Yvelines (20 km) ; le coût du tunnel de la gare de Rouen rive gauche à une sortie hypothétique ; le coût de la gare de Rouen ; le coût de l'étude du prolongement du tunnel, qui constituerait une 5<sup>ème</sup> option proposée au sein de la zone de passage préférentiel (ZPP).

Le maire de Fresquiennes et membre de l'association citée plus haut, explique que **le territoire n'a rien à gagner avec le projet**. Il s'inquiète de ce que les habitants vont payer cette nouvelle ligne avec leurs impôts, sans pour autant l'utiliser. Selon lui, tant que le territoire impacté par cette ligne ne bénéficiera pas du projet, il ne l'acceptera pas. Il annonce que lors du prochain conseil municipal, il prendra la délibération de demander à l'État **l'étude d'une autre voie et la prolongation du tunnel le plus loin possible** jusqu'au raccordement du viaduc de Barentin.



Le tract de l'association « LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix »

Le maire de Malaunay, conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, renchérit ; il estime que la conclusion de la concertation devrait être une demande aux financeurs de l'étude d'un tunnel le plus long possible afin de limiter au maximum l'impact de la future ligne sur les activités économiques et sur les enjeux de biodiversité.

Réunion publique d'information du 30 mai 2024 à Barentin (170 personnes)

Là encore, plusieurs participants, élus et citoyens, sont intervenus pour demander des précisions sur une éventuelle prolongation du tunnel (coût, impacts, etc.). **La comparaison avec les 20 km**

**de tunnel accordés à l'Île-de-France** a de nouveau été avancée. Certains élus ont rappelé que les Normands étaient favorables au développement économique et touristique de leur région.

Le maire de Roumare a fait valoir que les espaces ruraux, les agriculteurs, les vergers, les habitations, les campings, les monuments historiques, les écoles et les résidences pour personnes handicapées bénéficiaient de moins de considération que la Métropole de Rouen.

Un agriculteur a souhaité connaître les mesures de compensation envisagées. Alors qu'il a été concerné par la construction de l'autoroute A150, il s'est dit préoccupé par le manque de compensation effective pour les espaces agricoles.

Des questions ont été également posées, par plusieurs intervenants, sur la solidité et la résistance du viaduc de Barentin (mis en service en 1847), sur l'accessibilité de la gare et les dessertes à venir dans le contexte de la LNPN.

#### Atelier de travail du 4 juin 2024 à La Vaupalière (73 personnes)

Enfin, un atelier a été consacré au débouché du tunnel.

Répartis en dix groupes de travail, les participants étaient invités à commenter les enjeux du territoire identifiés par SNCF Réseau et à en proposer de nouveaux. Les documents disponibles à chaque table étaient les suivants :

- Un support de contribution collectif
- - une carte présentant les principaux enjeux identifiés par SNCF Réseau
- Un jeu de 7 cartes thématiques
- Une carte vierge pour proposer de nouveaux enjeux
- Deux cartes 3D présentant le territoire et les scénarios de tracés



*L'une des deux cartes 3D*

A l'issue du travail des groupes, une **vingtaine d'enjeux** ont été soulignés par les participants.

Certains de ces enjeux étaient déjà identifiés par le maître d'ouvrage : la fragmentation du territoire, le développement économique des communes, la station-service de Saint-Jean-du-Cardonnay, le cadre de vie (dont les nuisances sonores) ou encore la présence de nappes phréatiques.

Les problématiques liées aux ruissellements et aux cavités, bétoires et marnières, ont été mis en avant par les participants. Ils sont également connus de la SNCF Réseau, mais sur ce point il manque une représentation cartographique plus précise.

Les enjeux liés aux impacts sur le trafic routier, la raréfaction des transports en commun et sur la baisse de la valeur immobilière ont également été mis en évidence par les participants.

La salle des sports de Pissy-Pôville, le poste de gaz à Roumare, le château à Saint-Jean-du-Cardonnay, le château d'eau à Saint-Jean-du-Cardonnay et sa ligne d'eau, la source à l'angle de la rue de la petite Valette, les mares, le long de la route de Duclair, à proximité de La Vaupalière et à Saint-Jean-du-Cardonnay. En termes d'enjeux environnementaux, la présence d'arbres classés et de la Violette de Rouen (*Viola hispida*) sont à ajouter à l'analyse du maître d'ouvrage.



En complément, les participants ont mis en avant certains enjeux déjà identifiés par SNCF Réseau, à savoir : les habitations, la fondation SAREPTA, l'école inclusive, le lotissement et le camping de Roumare, les espaces agricoles, ainsi que l'église Saint-Léonard de La Vaupalière.



L'une des tables de l'atelier de travail

À partir des **cinq grands thèmes** et des critères de **l'analyse multicritères**, les participants étaient invités à analyser les scénarios de tracé soumis à la concertation et à commenter leur choix. De manière générale, et même si les participants ont joué le jeu de l'atelier, plusieurs groupes ont indiqué que l'ensemble des critères de l'analyse multicritères était très défavorable et ont considéré que parmi les quatre scénarios, aucun ne convenait à la population. La **demande d'un cinquième scénario sous forme de la prolongation du tunnel** est unanimement reprise, motivée par la protection des terres agricoles, les impacts jugés trop forts sur les propriétés bâties, sur le foncier, sur la qualité de vie des citoyens et la protection des villages.

Les participants considèrent que l'environnement n'est pas respecté dans les scénarios présentés par Sncf réseau. Certains font remarquer que le territoire est déjà très fragmenté par l'autoroute et la sortie d'autoroute qui mène à un centre commercial, ce qui entraîne des circulations de camions dès l'aube et des nuisances sonores déjà très fortes.

Le travail de l'atelier consistait également à enrichir l'analyse comparative et à comparer les quatre scénarios de tracé soumis à la concertation. Bien que les participants aient été très nombreux et qu'ils se soient prêtés à l'exercice avec bonne volonté, ils ont **refusé de comparer les scénarios entre eux**, et chaque sous-groupe a proposé un **nouveau scénario**, consistant à prolonger le tunnel sur le plateau jusqu'à Barentin. Tous ont souligné les avantages de cette solution comparée à un scénario aérien, quel qu'il soit. Les groupes se sont déclarés en faveur de ce dernier scénario que les participants ont intitulé **scénario n°5**.

Les livrets territoriaux des sous-sections « *Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux* » et « *Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux* » n'étaient pas disponibles le jour de l'atelier, mais ils ont été mis en ligne le soir-même sur le site Internet du projet.

## — Les problématiques de la Région Ile-de-France

- **Les trois conditions posées par Valérie Pécresse au comité de pilotage du 21 mars 2024**

La présidente du conseil régional d'Île-de-France est intervenue au comité de pilotage de la ligne Paris-Normandie, qui s'est tenu à la Délégation interministérielle pour le développement de la vallée de la Seine (DIDVS) sous l'égide du préfet coordonnateur du projet. Elle a annoncé que, malgré ses réserves initiales, elle donnait son accord à la LNPN, tout en posant des conditions, principalement :

- la réalisation d'une étude « sérieuse » sur la possibilité d'enfouir la ligne entre Morainvilliers et Guerville, zone très urbanisée ;
- le maintien des arrêts des trains normands à Mantes-la-Jolie, Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine ;
- la réalisation d'une étude sur le contournement de l'Île-de-France par le nord pour le transport de marchandises, afin de ne pas remplacer par du fret supplémentaire le transport de passagers qui sera libéré.

Si ces conditions étaient acceptées, la région Ile-de-France contribuerait pour 6 millions d'euros à la troisième et dernière phase des études, préalable à l'enquête publique, et elle intégrerait le projet au nouveau schéma d'aménagement du territoire. Dans l'attente du rendu de l'étude sur l'enfouissement d'une partie de la ligne, la présidente de région a demandé à l'État de repousser le démarrage de la concertation publique. Enfin, elle a exprimé des doutes sur la capacité de l'État à trouver les financements nécessaires pour sa participation au projet.

- **Les réactions en Normandie et en Ile-de-France**

### **En Normandie**

Le président de la Région Normandie, a accusé la Région Île-de-France et sa présidente de torpiller le projet de LNPN avec des exigences irréalisables, malgré les déclarations antérieures de soutien. Notamment, le passage en souterrain des trains dans les Yvelines rendrait le projet impossible à financer.

Le vice-président de la région Normandie en charge des transports, a rappelé que la LNPN bénéficierait aux Franciliens en soulageant la saturation actuelle sur le tronçon Paris-Mantes. S'agissant de l'enfouissement de la ligne, « *il peut être étudié mais à condition que l'on ne perde plus de temps* » a-t-il précisé. Sur la question de l'arrêt à Mantes, il a assuré qu'il était possible « *d'en discuter, même si la compétence exclusive sur cette question est celle de la région Normandie en sa qualité d'autorité organisatrice des transports* ».

### **En Ile-de-France**

Le vice-président du département des Yvelines, a critiqué la précipitation du gouvernement à lancer la concertation, et dénoncé un passage en force. Il a souligné les impacts potentiels sur les villages traversés et regretté le manque de prise en compte des préoccupations locales.

La présidente de la communauté urbaine Grand-Paris-Seine-et-Oise (GPSEO), a déploré que l'État n'accepte pas de reporter à l'automne la consultation publique qui devait être lancée au mois de mai. Avec le conseil départemental des Yvelines, elle a réaffirmé son opposition totale au projet et demandé une nouvelle fois le passage en souterrain de la ligne.

Les élus ont obtenu des réunions de concertation supplémentaires avec l'État et la SNCF d'ici le début de la consultation publique en mai, une première réunion des 23 maires concernés étant programmée en avril avec SNCF Réseau.

La sénatrice des Yvelines, ancienne maire d'Évecquemont, a affirmé pour sa part soutenir le projet.

- **La structuration de l'opposition à la LNPN en Ile-de-France**

### **La communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPSEO) se mobilise**

Les maires des 24 communes de GPSEO se sont réunis le 30 mai à Aubergenville afin de lancer un « mouvement de résistance » contre le projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. La Présidente de la Région a rappelé la position qu'elle avait prise en COPIL, notamment les conditions mises à l'accord de la Région sur le projet. Les élus ont rappelé leurs arguments contre le projet :

- le coût, plus d'1 milliard d'euros la minute gagnée, est une hérésie économique ;
- l'augmentation du fret se fera au détriment des trajets du quotidien et du transport fluvial ;
- un tracé non concerté est un frein au développement du territoire ;
- le projet de train est une entrave à la mobilité des habitants ;
- la ligne ferroviaire aura une forte nuisance écologique ;
- la ligne sera une source de pollution visuelle et sonore pour les riverains.

Enfin, GPSEO a invité les habitants à signer la pétition : « NON à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, Ensemble sauvons notre territoire ! », et a proposé aux communes une banderole « Non à la LNPN », la commune de Villennes-sur-Seine étant la première à la déployer.

### **Sophie Primas, sénatrice des Yvelines, crée un collectif d'élus**

L'ancienne maire d'Aubergenville, vice-présidente du Sénat, et le président du Sénat, ont mis en place un collectif d'élus issus de GPSEO, de la communauté de communes Les Portes de l'Île-de-France et de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de la Seine, l'idée étant d'éviter le morcellement des négociations avec SNCF Réseau.

Les critiques portent sur les points suivants :

- la consommation de centaines d'hectares de terres agricoles entre Mantes et Orgeval et la construction d'un franchissement compliqué au-dessus de l'A13 ;
- un coût élevé du projet pour 23 trains express par jour en provenance de Normandie, sans gain de temps significatif pour les usagers, sauf pour les habitants du Havre, qui gagneraient 10 minutes pour venir à Paris ;
- un passage dans Orgeval très difficile, la nécessité de faire des rehaussements de ponts et l'éventualité de déplacer des entreprises ;
- les futurs trains ne s'arrêteraient plus à Mantes-la-Jolie, et le fret serait rejeté sur la ligne J qui traverse les centres-villes des communes ;
- des milliers d'emplois pourraient disparaître, sans qu'il y ait de contrepartie pour les Yvelinois ;
- le tunnel souterrain suscite des inquiétudes (puits de sortie sur des terrains consacrés au maraîchage).

La sénatrice a estimé que des solutions alternatives existaient pour améliorer le réseau des lignes normandes : « avec la fin du chantier Eole, les lignes normandes seront moins perturbées et une troisième voie entre les Mureaux et Villennes-sur-Seine résoudrait 90 % des problèmes de ponctualité des trains à grande vitesse » a-t-elle assuré.

### **La maire de Montesson organise une réunion publique pour appeler à la mobilisation**

Après avoir lancé la pétition « NON à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, Ensemble sauvons notre territoire ! » sur le site Internet Change.org (15 000 signatures au 26 septembre), la maire de Montesson, vice-présidente de la communauté d'agglomération Saint-Germain Boucle de la Seine, a invité, le 11 juin 2024, le maire de Carrières-sur-Seine, le maire de Morainvilliers et le maire de Croissy-sur-Seine à une réunion publique à laquelle 400 personnes se sont rendues.

Sans la présence de SNCF Réseau, maître d'ouvrage, ni des garantes, la maire a demandé à des « experts techniques » (un entrepreneur montessonnois en génie civil et deux adjoints au maire) d'exposer le projet et les conséquences d'un tel chantier, en particulier pour la plaine agricole.

Le tracé de la LNPN devant traverser la plaine maraîchère de Montesson, les élus et habitants redoutent les conséquences de ce vaste chantier programmé sur une durée de sept ans. En effet,

bien que placé sous statut de zones agricoles protégées (ZAP), l'espace maraîcher est susceptible d'être déclassé dans le cadre d'un projet structurant d'intérêt général. A Montesson et jusqu'à Orgeval, la ligne passerait 25 mètres sous terre.

Les aménagements nécessaires au tunnel de 20 km, comme les puits de secours ou les zones de maintenance, ainsi que les nuisances directes liées à ce chantier articulé autour d'un puits de creusement, éveillent des craintes chez les habitants : potentielle baisse de valeur des habitations, vibrations produites par les trains à grande vitesse.

Enfin, la ville d'Orgeval s'est vu accorder par l'État une aide financière de 150 000 € afin de repenser la zone commerciale des Quarante Sous, mais le projet est à l'arrêt à cause de la LNPN.

Les maires de Carrières-sur-Seine et de Croissy-sur-Seine, ont annoncé, en tant que conseillers régionaux, tout faire pour que le projet ne soit pas inscrit au SDRIF-E, dont le vote a été reporté de juin à septembre.

- **Des voix s'expriment en faveur du projet**

En réaction à la motion d'opposition adoptée par GPSEO, la sénatrice des Yvelines Ghislaine Senée (groupe Écologiste du Sénat), a défendu le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie à partir des constats suivants :

- la nécessité de construire une troisième voie ferroviaire entre Poissy et Mantes-la-Jolie, où actuellement n'existent que deux sillons, sur lesquels passent des trains transiliens, des trains normands et du fret, en conséquence de quoi on ne peut augmenter ni la cadence, ni la ponctualité ni le trafic des rames ;
- le cofinancement du projet par l'État réside dans son envergure interrégionale, raison pour laquelle il est nécessaire de penser ce projet à l'échelle de la LNPN et pas seulement au niveau du tronçon Poissy-Mantes ;
- la LNPN bénéficie au territoire des Yvelines car la cadence des trains vers Paris augmentera, ce qui, grâce à l'augmentation du fret et du transport de marchandises par le rail, entraînera une diminution du trafic routier entre la Normandie et Paris, notamment celui des camions le long de la D190, source de pollution, de gaz à effet de serre et de bruit ;
- 200 hectares de terres agricoles vont disparaître, c'est un investissement nécessaire à la transition écologique, et c'est peu par rapport au projet de prolongement de l'A104 ou de construction du pont d'Achères ;
- l'arrivée d'Eole, compte tenu des deux sillons seulement existants entre Poissy et Mantes-la-Jolie, ne permettra que le passage de trois trains par heure pour Eole, ce qui est peu comparé aux autres lignes de RER, des sillons supplémentaires sont donc nécessaires entre Paris et Mantes.

La sénatrice suggère de reprendre les discussions avec SNCF Réseau sur la base de trois conditions :

- préserver un arrêt à Mantes-la-Jolie,
- repenser les mesures de protections phoniques et d'insertion paysagère,
- sortir du tout-routier qui asphyxie villes et villages grâce au sillon supplémentaire qui permettrait d'augmenter le fret.

Elle a rappelé que sa position est partagée par d'autres élus, par la CGT Cheminots et par la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports).

- **Le vote d'une motion d'opposition à la LNPN par le Conseil Régional d'Île-de-France le 11 septembre 2024**

À l'occasion de la séance de rentrée d'automne consacrée à l'adoption du projet de Schéma directeur de la Région Île-de-France environnemental (SDRIF-E), le Conseil Régional a voté une motion d'opposition à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

Conformément à l'annonce de la présidente de Région à la presse une semaine auparavant, la motion demandait aux élus d'approuver les points suivants :

- Déclarer être défavorable à la LNPN ;
- Appeler à l'abandon de la LNPN par l'État ;

- Refuser de cartographier la LNPN dans le projet de SDRIF-E (schéma directeur régional environnemental).

144 élus ont voté pour, 30 contre, et 22 se sont abstenus. Le groupe Socialistes, écologistes et radicaux s'est dit contre le projet en l'état, mais s'est abstenu lors du vote, regrettant l'absence de proposition alternative de la présidente de Région.

#### • **Les réactions au vote du conseil régional d'Île-de-France**

La Région Normandie et les agglomérations de Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg ont appelé l'État et le futur gouvernement « à poursuivre le projet, à maintenir les réunions de travail prévues dans les prochaines semaines, et à engager résolument la nouvelle phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique ».

En effet, les élus normands ne comprennent pas pourquoi l'Île-de-France, qui depuis 14 ans reconnaissait l'intérêt du projet pour les deux régions, le conteste maintenant depuis un an. Le groupe Normandie Terre d'Avenir de la Région Normandie attend « des discussions exigeantes avec la Région Île-de-France et sa présidente pour obtenir des avancées concrètes qui bénéficieront aux Normands comme aux Franciliens ».

150 élus des deux régions, régionaux, départementaux et municipaux, ont lancé un appel, le 20 septembre 2024, en faveur de la LNPN : ils rappellent des décennies de retards et d'annulations, en raison de la vétusté du réseau ferroviaire, de la saturation du réseau de l'ouest parisien, ainsi que des travaux de régénération des infrastructures. A leurs yeux, la LNPN est une **alternative à l'approvisionnement routier de l'Île-de-France**, et sa réalisation conditionne le déploiement d'un Service Express Métropolitain pleinement opérationnel sur l'étoile ferroviaire rouennaise, avec la création d'une nouvelle gare Rouen Saint-Sever, proposant une alternative au contournement autoroutier Est de la métropole de Rouen.

Les élus indiquent que la LNPN est un **projet d'intérêt général à l'heure de l'urgence climatique**, sur lequel repose le principe d'une liaison fiable entre la Normandie et Paris. Des centaines de milliers de Normands se rendent chaque jour en Île-de-France pour contribuer à son activité et participer à son attractivité économique, culturelle et sociale. L'économie francilienne est dépendante des approvisionnements portuaires depuis le Havre et logistiques sur l'ensemble de l'axe Seine. À défaut de solutions ferroviaires viables, l'approvisionnement de l'Île-de-France se déportera de plus en plus sur les axes routiers déjà saturés, avancent-ils.

#### **Les interrogations du public n'ayant pas obtenu de réponses à ce stade restent en attente**

Un désaccord profond sur les avantages et les objectifs du projet semble s'être installé entre les deux régions, et aussi bien l'une que l'autre n'a pas paru investie dans le dialogue et/ou la concertation au niveau des territoires.

Les prises de position tranchées de certains élus franciliens contre l'ensemble du projet ont créé de vives tensions, qui n'ont pas permis la reprise d'une concertation sereine et constructive à la suite de la pause électorale, puis aux mois de vacances d'été. C'est dans ce contexte qu'une mission d'écoute a été lancée par SNCF Réseau, afin d'explicitier et de comprendre les positions des différents acteurs du territoire.

## **La suite de la concertation continue**

#### **La mission d'écoute mise en place par le maître d'ouvrage se termine en octobre 2024**

Début juillet 2024, SNCF Réseau a confié à un cabinet indépendant une mission d'écoute des acteurs du territoire. 90 entretiens semi-directifs ont été sollicités auprès de grands élus, communes, associations environnementales, services de l'Etat, etc. À ce jour, l'ensemble des entretiens n'a pas été finalisé.

Chaque entretien portait sur trois thèmes :



- La vision du territoire et de son évolution
- La perception du projet LNPN
- Les attentes et la vision par rapport à la concertation et à l'information du public.

Les conclusions de cette étude devraient contribuer à la construction d'un dispositif de concertation renouvelé, qui pourra permettre une reprise du dialogue.

## Préconisations des garantes sur la suite de la concertation continue

Nos recommandations visent à ce que la reprise de la concertation permette de remplir son rôle premier : assurer l'information complète et transparente du public et lui permettre de comprendre et de discuter les objectifs du projet, ses enjeux, ses éventuelles évolutions, son tracé.

On peut tout d'abord raisonnablement faire l'hypothèse que les conclusions de la mission d'écoute lancée par le maître d'ouvrage poseront les bases d'un cadre de concertation renouvelé. Il s'agira ensuite, ou en parallèle, de concevoir les modalités d'une nouvelle période de concertation.

Pour mémoire, et pour reprendre les termes de la lettre de mission des garantes, la concertation continue a pour vocation : de clarifier pour les publics les grandes étapes et le calendrier d'élaboration du projet ; de veiller à ce qu'ils soient associés et informés des décisions majeures ; de s'assurer de la mise à disposition des publics des études, notamment les études environnementales et socio-économiques ; d'éviter que la concertation continue soit réservée aux seules parties prenantes.

Voici les conditions de réussite qui paraissent importantes aux garantes :

1 – Au préalable : **un accord politique au plus haut niveau** entre les trois financeurs (État, Région Normandie, Région Ile-de-France). Cet accord donnerait au projet le socle qui a manqué à la concertation du printemps 2024 ; il faciliterait, pendant la concertation, la mobilisation de chaque région au côté de ses territoires.

2 – Des **modalités d'accompagnement de la concertation renforcées** : le maître d'ouvrage doit produire un dossier de concertation plus conséquent, disponible en version papier, permettant une approche historique et globale du projet.

3 – SNCF Réseau doit veiller à ce que **l'équipe-projet soit suffisamment étoffée** pour assurer le suivi d'une concertation large, dont les modalités, aussi précises que nécessaire, pourront répondre aux attentes de tous les publics, dans chaque sous-section.

4 – Le **fil conducteur du dossier de concertation** peut être repensé en soulignant, entre autres, l'explication du cheminement du projet entre les concertations de 2017 et de 2024, cela afin de dissiper l'incompréhension du public qui n'a pas été informé des différentes étapes. En particulier, il paraît essentiel de souligner la distorsion entre les conclusions de la phase de concertation terminée en 2017 et le contenu (difficilement accessible) de la décision ministérielle de 2020, mise en avant dans tout l'argumentaire de la gouvernance et de la maîtrise d'ouvrage, sans qu'il soit jamais expliqué ce qui motive et justifie ce différentiel ; la mise en évidence des avantages de la nouvelle ligne pour chacune des deux régions ; la mise à plat de la problématique du fret ; la clarification des interactions avec les autres projets ferroviaires dans les deux régions (EOLE, SERM, etc.) ; l'information sur les impacts de toute nature d'un scénario zéro où le projet serait abandonné.

Enfin, les garantes soulignent la nécessité de reprendre rapidement la concertation continue, afin d'assurer une phase de rencontres qui n'interfère pas avec la **prochaine échéance électorale** des municipales de 2026.

