



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Délégation interministérielle
au développement
de la Vallée de la Seine**



Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

**13^{ème} Comité de pilotage
du 19 octobre 2022**

Présentiel & Visio-conférence

Sommaire

Relevé de conclusions	page	3
Annexe 1 : Liste des participants	page	14
Annexe 2 : Présentation de SNCF Réseau	page	18

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

13^{ème} Comité de pilotage (COPIL)

19 octobre 2022

Relevé de conclusions

Annexes :

- Liste des participants
- Diaporama

* * *

*

Monsieur Pascal Sanjuan, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le 19 octobre 2022, la 13^{ème} réunion du comité de pilotage (COPIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Sont présents ou assistent en visio-conférence, monsieur Jean-Baptiste Gastinne, vice-président du conseil régional de Normandie, monsieur Edouard Philippe, président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, maire du Havre, monsieur Bertrand Bellanger, président du conseil départemental de Seine-Maritime, monsieur Nicolas Mayer-Rossignol, président de la Métropole Rouen Normandie, maire de Rouen, accompagné de messieurs Cyrille Moreau et Pascal Le Cousin, élus de la métropole, monsieur Michel Fricout, vice-président du conseil départemental du Calvados, monsieur Patrick Stefanini, conseiller départemental des Yvelines, monsieur Raphaël Norblin, vice-président de la communauté d'agglomération d'Évreux Portes de Normandie, madame Fabienne Devèze, vice-présidente de la communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise, monsieur Bernard Leroy, président de la communauté d'agglomération de Seine-Eure, monsieur Arnaud Catherine, vice-président de la communauté d'agglomération du Cotentin, maire-adjoint de Cherbourg-en-Cotentin, monsieur Laurent Calvalido, directeur général adjoint transports du conseil régional d'Île-de-France, monsieur Benoît Migeot de Baran, représentant le conseil départemental de l'Eure, madame Florence Castel, présidente du comité technique de la LNPN (COTECH) et madame Isabelle Jarry, garante désignée par la commission nationale du débat public (CNDP) pour le point 3 de l'ordre du jour. Sont également

présents ou représentés, les préfets de région et de département à l'exception du préfet de la Manche, la DGITM, ainsi que les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexion. Sont excusés, madame Anne Hidalgo, maire de Paris, monsieur Jean Morin, président du conseil départemental de la Manche, monsieur Georges Siffredi, président du conseil départemental des Hauts de Seine et monsieur Joël Bruneau, président de la communauté urbaine Caen-la Mer, maire de Caen, et madame Joëlle Ceccaldi-Raynaud, présidente de l'établissement public territorial de Paris Ouest la Défense.

La liste détaillée des participants figure en annexe.

Le président du COPIL rappelle, en introduction, que le projet a pour objet de redonner de la capacité et de la fiabilité aux dessertes en vallée de Seine tant pour les voyageurs que pour le fret. Le projet est au stade de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique qui comptent trois étapes.

Pour rappel, les principaux jalons précédents sont les suivants :

- la décision du COPIL d'octobre 2017 de transmettre au ministre des transports les résultats des études d'étape 1 assortis de propositions de zones de passages préférentiels sur les trois sections prioritaires Paris Mantes, Rouen- Yvetot dont la gare de Rouen, et Mantes-Evreux ;
- la décision du ministre chargé des transports du 13 février 2020 de lancer la poursuite des études en donnant des orientations issues des propositions du COPIL de 2017 et des recommandations formulées par le COI en 2018, qui ont aussi été annexées à la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. Cette décision distingue notamment :
 - les sections prioritaires de Paris-Mantes et de Rouen-Barentin dont le tracé final est à définir,
 - la nouvelle gare de Rouen St-Sever, dont l'optimisation de fonctionnement avec la gare en rive droite doit être recherchée,
 - les autres sections telles que Mantes-Evreux et Barentin-Yvetot dont les études d'étape 1 doivent faire l'objet d'approfondissement pour préciser les zones de passages notamment du franchissement de l'Eure et préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle ;
- la signature de la convention de financement entre l'Etat et les deux Régions intervenue en avril 2021 pour réaliser l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique, aujourd'hui engagée.

Il convient de réaliser ces études, d'en partager les résultats afin de prendre, pas à pas, les décisions utiles. C'est la vocation du COPIL qui réunit les financeurs, mais aussi les principales collectivités territoriales concernées par le projet.

Pour les sections prioritaires, le ministre chargé des transports a fixé, dans sa décision de 2020, l'objectif de mener les études pour engager l'élaboration du dossier d'enquête d'utilité publique en début de période 2023-2027, c'est-à-dire soumettre à sa validation un projet de gare à Rouen et un projet de tracé. Le calendrier prévisionnel respecte les

délais de la décision ministérielle de 2020. A cet effet, le précédent COPIL a validé en mars dernier la feuille de route 2022.

Plusieurs points sont à l'ordre du jour aujourd'hui :

- la nouvelle gare de Rouen St Sever et l'analyse de ses fonctionnalités avec celles de la gare existante ;
- l'évènement fédérateur ;
- la concertation ;
- un point d'information sur la suite des travaux.

Le support en annexe est complétée par les décisions du COPIL.

1. Nouvelle gare de Rouen St Sever : analyse des fonctionnalités avec la gare existante

La présidente du COTECH résume les analyses menées dans le cadre du groupe de travail associant l'Etat, les maîtres d'ouvrage, la Région Normandie, autorité organisatrice des mobilités et la Métropole de Rouen.

Parmi les options examinées, validées par le COPIL du mois de mars 2022, la gare d'agglomération telle qu'elle ressortait des études de l'étape 1, présente des difficultés d'exploitation : elle concentre toutes les dessertes et densifie les circulations sur le viaduc d'Eauplet et la bifurcation de Darnétal, deux points de fragilité du réseau déjà connus. La gare de Saint-Sever peut toutefois être confirmée comme gare d'agglomération en ce qu'elle accueillera toutes les dessertes de la ligne nouvelle, la répartition des dessertes de voyageurs autres que LNPN entre la nouvelle gare et la gare existante de la rive droite permet d'envisager un fonctionnement plus équilibré. Cette option mérite encore d'être approfondie pour rechercher une meilleure robustesse des circulations et une optimisation de l'exploitation, en fonction des objectifs de desserte fixés par l'autorité organisatrice. Il est également apparu nécessaire au COTECH de travailler à deux horizons : la mise en service des sections prioritaires de la ligne (2035 semblant un horizon réaliste) et la cible caractérisée par la mise en service de l'ensemble des tronçons de la ligne. Il sera essentiel que la nouvelle gare soit adaptable et que les besoins à l'horizon cible soient intégrés dès sa conception pour permettre les aménagements ferroviaires qui s'avèreraient nécessaires à l'horizon cible, tels que le saut de mouton en avant-gare de Rouen Saint-Sever s'il se confirme indispensable pour assurer à terme le doublement des dessertes, ou des voies de respiration pour satisfaire, par exemple les besoins du fret.

Il a été demandé par le COTECH au maître d'ouvrage, SNCF Réseau, d'avancer sur des propositions concrètes pour la fin de l'année en vue de les soumettre à un nouveau COPIL.

Pour la métropole de Rouen, le projet doit être considéré dans son entièreté comme stratégique au niveau national, faire l'objet de plus de transparence dans les études conduites par SNCF Réseau et le calendrier doit être tenu. Le positionnement de la nouvelle gare comme gare LNPN doit en effet être confirmé. Les études LNPN doivent

être partagées et un approfondissement de l'option d'équilibre répartissant les autres dessertes est nécessaire avec des résultats attendus, comme proposé, en fin d'année pour un examen en COPIL début 2023.

Partageant l'importance du projet et les attentes en matière de transparence des études, la communauté urbaine Le Havre Métropole rappelle que le projet a été lancé avec la volonté de développer l'axe Seine, de compenser des dessertes de voyageurs de mauvaise qualité avec la Normandie et de permettre l'essor du fret ferroviaire. Dans un contexte général compliqué, son financement pourrait être affecté, le moment venu, par les annonces intervenues en faveur de projets ferroviaires de lignes à grande vitesse, susceptibles de mobiliser des ressources importantes. La Communauté urbaine considère que le choix d'un raccordement de la ligne à l'aval de Rouen, à Barentin, en amont du viaduc, plutôt qu'à Yvetot n'est pas satisfaisant. En effet, l'état du viaduc ne semble pas répondre à l'objectif de desserte étant entendu que le projet doit améliorer la desserte de bout en bout avec un nouveau cœur ferroviaire à Rouen, c'est-à-dire également à l'aval de Rouen jusqu'au Havre, zone industrialo-portuaire et communauté urbaine comprises. Enfin, la communauté urbaine considère ne pas avoir à se prononcer sur le choix d'organisation ferroviaire en pôle ou en bipôle de la nouvelle gare de Rouen et de ses implications en matière d'aménagement urbain à la condition que l'organisation proposée n'affecte pas les objectifs du projet à l'aval de Rouen. Certes, le projet de ligne nouvelle ne peut pas se faire en une fois. S'il y a des verrous à lever, le cas échéant, en priorité, il est attendu une continuité de service entre Paris et Le Havre en un seul train, à tout moment.

Le département du Calvados insiste sur son attachement à la réalisation du projet global, sans oublier la ligne entre Caen et Cherbourg ainsi que le saut de mouton en avant gare de Paris-Saint Lazare.

La région Normandie regrette que tous les approfondissements nécessaires pour statuer sur les fonctionnalités de la nouvelle gare en lien avec l'actuelle n'aient pas été produits pour ce COPIL comme escompté. Toutefois, ce projet est à la fois complexe et majeur pour la métropole de Rouen, pour la région Normandie, Rouen étant le principal carrefour ferroviaire de la région, et pour la vallée de la Seine, ce lien entre Paris et la Normandie étant d'intérêt national. Pour statuer lors du prochain COPIL sur le fonctionnement de la future gare en relation avec la gare actuelle, il sera nécessaire de disposer d'éléments complémentaires. Aujourd'hui, il est possible d'écarter des scénarios pour retenir, comme proposé, la future gare de Rouen Saint-Sever comme gare des dessertes LNPN. Toutefois dans cette configuration, des questions demeurent concernant (i) le maintien de de liaisons TER Paris-Rouen rive droite, dont la politique d'arrêt dans la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever devra être approfondie au regard de la nature des correspondances (ferroviaires ou par transport urbain) et de l'éloignement à 500 m de la nouvelle gare de la station de transport urbain la plus proche, (ii) les temps de parcours des Paris-Rouen, importants pour apprécier la qualité de la desserte de Rouen, mais aussi des territoires du nord de la Seine-Maritime. Un éclairage serait également nécessaire sur les justifications techniques ou financières des difficultés posées par la gare d'agglomération telle qu'envisagée en étape 1 et sur le niveau d'offre qui rendrait cette option réaliste.

Les groupes de travail proposés doivent examiner ces questions si besoin dans le cadre de réunions plus fréquentes afin de mieux documenter ces options en vue du prochain COPIL.

En complément des interventions, le département de la Seine-Maritime marque son attachement à la desserte de l'ensemble de ce territoire, y compris le nord du département. Aujourd'hui, les liaisons existent ; elles sont performantes et fréquentées. Des éléments précis sont donc attendus sur l'impact des options sur ces dessertes en particulier celles de Dieppe-Paris.

Pour la communauté d'agglomération d'Evreux Portes de Normandie, la complétude du projet est importante au vu des difficultés actuelles de connexion d'Evreux avec le reste de la région. C'est pourquoi il est également important que les fonctionnalités du nœud rouennais puissent répondre à cet objectif.

Le département des Yvelines souhaite s'abstenir sur ce sujet, en regrettant l'absence de contextualisation du projet alors que SNCF Réseau rencontre des difficultés à mener à bien d'autres projets, en particulier EOLE, et à répondre à l'autorité organisatrice.

En conclusion des échanges, en termes de méthode de travail, le président du COPIL souhaite qu'une nouvelle réunion, décisionnaire sur les sujets évoqués, ait lieu en début d'année 2023. A cette fin et prenant acte des éléments attendus, il est demandé :

- au maître d'ouvrage de faire preuve de transparence dans la transmission des documents utiles pour répondre aux points soulevés ;
- à la présidente du COTECH d'animer tous les groupes de travail nécessaires pour documenter, répondre aux points soulevés et préparer les décisions à venir ;
- aux collectivités territoriales, participant au COTECH ou aux groupes de travail, de déléguer des représentants en capacité de prendre les décisions appropriées.

Sur le fond, le président du COPIL rappelle que si la décision ministérielle définit des sections prioritaires et prévoit donc un phasage du projet, elle prend bien en compte le projet dans sa globalité avec des études à mener sur l'ensemble du périmètre. Au vu des craintes exprimées sur le raccordement de la ligne à l'aval de Rouen tel qu'il a été soumis à la décision ministérielle, ce sujet sera également à documenter.

Sur la base de la proposition du COTECH en diapositive 10 et des amendements apportés en séance, le COPIL décide des mesures suivantes :

- la gare nouvelle de Rouen St Sever est confirmée comme gare de la LNPN ;
- les études doivent être poursuivies en ce sens en vue d'affiner la répartition des autres dessertes entre la nouvelle gare de St Sever et la gare de la rive droite ;
- les études seront conduites aux différents horizons de développement du projet LNPN (mise en service du programme complet et horizon intermédiaire de mise en service à 2035) et d'évolution des plans de transport associés, prenant en compte :
 - la compatibilité avec les objectifs des missions longue distance (services librement organisés de voyageurs), de la LNPN et les dessertes fret ;

- le projet d'aménagement de la métropole de Rouen Normandie, afin d'aligner les hypothèses avec les études en cours ou à venir sur la composition urbaine du quartier et l'évolution du réseau armature de transport en commun urbain ;
- les besoins de desserte exprimés par la Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité, notamment dans le cadre des groupes de travail.

Dans la perspective du prochain COPIL, le maître d'ouvrage présentera au COTECH, à échéance de la fin de l'année, une proposition de plan de voies selon plusieurs hypothèses de desserte et précisera dans chaque cas la nécessité ou non d'un saut-de-mouton. Ces éléments seront présentés au prochain Copil.

2. Evènement : communication sur le projet et organisation

En mars dernier, le COPIL a mandaté le COTECH pour préparer un évènement illustrant cette nouvelle étape du projet. SNCF Réseau rappelle que cette étape correspond à des études de niveau d'avant-projet sommaire donnant lieu à des acquisitions de données plus précises. La campagne d'acquisition est engagée cet automne notamment avec des premiers sondages géotechniques.

Après examen des différentes options et d'un commun accord au sein du COTECH, il est apparu qu'un premier carottage sur le site de la future gare de Rouen St Sever pourrait constituer un évènement concret, fédérateur et important pour marquer cette nouvelle étape du projet. La communication associée pourrait également marquer le lancement de la concertation prévu à l'automne, objet du point suivant. L'Etat et les collectivités territoriales associées pourraient ainsi exprimer leurs attentes vis-à-vis du maître d'ouvrage dans la conduite de la concertation pour que celle-ci réponde aux besoins d'information du public et des acteurs concernés ainsi qu'aux besoins globaux du projet dans son ensemble et pas seulement dans ses sections prioritaires.

Le département des Yvelines exprime son désaccord sur cette proposition considérant que pour atteindre l'objectif visé d'un projet majeur et d'intérêt national tel que présenté, tous les partenaires devraient être associés et les moyens réunis mais en l'état, ce projet de ligne nouvelle n'apporte rien aux habitants des Yvelines. Le département attend également plus de transparence constatant l'absence d'information et de concertation sur le projet depuis plusieurs années, la décision ministérielle n'ayant par exemple pas été portée à la connaissance des maires du canton de Bonnières-sur-Seine concernés par la section Mantes-Evreux. Enfin, avant de projeter de nouvelles infrastructures, il serait logique d'avoir une vision claire des différentes étapes d'évolution de l'axe concernant en particulier les projets impactant directement le département, par exemple la date de mise en service d'Eole, et la visibilité technique et financière sur le saut de mouton en avant-gare de St Lazare. En conséquence, il apparaît nécessaire de reprendre la concertation et d'obtenir des informations claires sur les projets structurants de l'axe avant d'envisager d'organiser un évènement fédérateur.

Le président du COPIL rappelle que le département des Yvelines a toujours été associé aux réunions du COPIL lui permettant de disposer de toute l'information relative au

projet. Définie par les textes, la concertation suit l'avancement du projet. La concertation a été menée durant l'étape 1, qui a permis de définir les zones de passage préférentiel. Elle s'est logiquement arrêtée à la fin de cette étape dans l'attente de la décision ministérielle. Elle va reprendre maintenant avec les études d'étape 2 suivant les instructions du ministre chargé des transports. La concertation est un sujet important à partager au sein de ce COPIL. C'est pourquoi elle va être évoquée au point suivant de l'ordre du jour de ce COPIL.

Indépendamment de la terminologie retenue pour désigner cet événement, communiquer sur le projet et son avancement est nécessaire, puisque certains élus pensent le projet arrêté.

En termes de calendrier, les études doivent avancer dans la mesure où la convention de financement a été conclue l'année dernière pour 23,8 M€, peu avant les élections départementales. Il est donc demandé à la gouvernance du projet d'avancer sur l'ensemble du projet d'ici 2025 pour (i) définir un tracé final sur les sections prioritaires en vue de commencer à élaborer le dossier d'enquête d'utilité publique en 2025 pour une enquête d'utilité publique en 2027 – l'objectif recherché étant d'optimiser ce calendrier (cf. point 4.2) – , mais aussi pour (ii) approfondir les études sur les sections non prioritaires afin d'affiner ponctuellement les zones de passage préférentiel dans les secteurs les plus sensibles et de prendre les mesures conservatoires utiles pour préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle.

La concertation, objet du point suivant, va commencer prochainement. Elle permettra d'apporter l'information souhaitée, y compris dans les territoires où elle est jugée insuffisante.

Pour la région Normandie, il apparaît plus opportun de communiquer sur le projet d'ensemble sur le site de la future gare dès lors que les fonctionnalités de la future gare et son dimensionnement auront été éclairés. La région Normandie recommande donc de décaler de quelques mois cet événement afin de le programmer après le prochain COPIL.

La métropole de Rouen note l'importance de créer collectivement du consensus autour du projet en rappelant que sa qualification de stratégique revient à l'Etat, en particulier au président de la République (2007-2012), reprise depuis par ses successeurs, et à laquelle souscrit la métropole de Rouen. Cette dernière confirme le besoin d'une meilleure visibilité du projet, et donc d'événements et de lieux de dialogue pour communiquer sur l'ensemble du projet avec le public et les élus sur tout le périmètre. Elle est également favorable à l'organisation de l'événement après le prochain COPIL.

La communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise souligne l'information à la fois intermittente sur le projet et ciblée notamment au vu des contraintes qu'il peut imposer à d'autres projets en regrettant une absence d'information globale depuis plusieurs années.

La Région Ile-de-France partage la position des Yvelines.

Au vu de la proposition du COTECH en diapositive 13 et des échanges, le COPIL convient de :

- **l'importance de communiquer sur le projet, notamment pour faire savoir qu'il se poursuit ;**
- **retenir le site de la future gare de Rouen St Sever pour accueillir l'évènement ;**
- **confier au maître d'ouvrage la préparation technique et matérielle de l'organisation sous l'égide du COTECH, l'organisation globale et les liens avec les élus étant pilotés par la DIDVS ;**
- **articuler cet évènement avec la concertation, mais sans la retarder et le planifier après le prochain COPIL.**

3. Concertation : périmètre et modalités

Le président du COPIL considère légitime le besoin d'information exprimé dans les points précédents tout en rappelant le cadre de la concertation défini par les textes et qui a conduit à l'interruption logique de ce processus, à l'issue des études d'étape 1 et dans l'attente des études d'étape 2.

SNCF Réseau rappelle que la concertation est menée dans le cadre d'une procédure post débat public par le maître d'ouvrage en lien étroit avec la garante.

Le calendrier présenté par SNCF Réseau décrit les étapes de la concertation. Sont mentionnées, la mise à jour du site réalisée par SNCF Réseau, l'hypothèse initiale d'un évènement, fin novembre, pour lancer la concertation, l'organisation de premiers groupes de travail techniques (« ateliers ») mis en place en fin de l'année et à partir du premier trimestre 2023 des réunions thématiques publiques, en présentiel ou distanciel. Concomitamment à l'ouverture de la concertation, le site internet permettra de recueillir l'expression du public.

Figurent dans le support quelques-uns des éléments constituant le dossier de la concertation (diapositive 16), notamment son mode d'emploi.

Au vu des échanges précédents, la garante insiste pour que la nouvelle étape de la concertation commence rapidement, sans attendre l'évènement, s'il doit être différé. Pour répondre au besoin d'information exprimé, il importe de revenir sur le territoire, au besoin en adaptant les modalités de la concertation selon les différentes sections. Il est proposé de s'adresser au public sur les sections prioritaires et aux élus sur tout le parcours de la ligne, le public étant en général moins mobilisé aux horizons plus lointains.

Le département des Yvelines insiste sur le besoin de concertation du public sur l'ensemble du projet, notamment au vu de ses conséquences en matière de foncier et sur les projets d'investissement envisagés sur certaines emprises.

La région Ile-de-France partage la position des Yvelines et souhaite que la concertation soit la plus large possible, élus et public, sur la section prioritaire Paris-Mantes. La région

souhaite également être associée à ces réunions en Ile-de-France. La région sera également attentive à la concertation à venir sur le saut de mouton en avant-gare de Saint Lazare notamment à l'impact des travaux sur l'exploitation des dessertes de la ligne J, à l'impact sur les ressources de SNCF Réseau qui rencontre des difficultés dans la mise en œuvre de toutes les opérations en Ile-de-France dont Eole. Dans ce contexte, la région souhaite donc que les scénarios alternatifs réduisant l'impact sur l'exploitation des Transiliens continuent d'être étudiés.

Le président du COPIL confirme le besoin de faire porter la concertation sur l'ensemble du projet, et pas seulement sur les sections prioritaires, d'où le besoin de bien intégrer l'information du public, de documenter les apports du projet, qu'ils soient globaux ou spécifiques aux territoires. Une attention doit être portée aux questions suscitées par de tels grands projets afin d'en favoriser l'acceptabilité. Les modalités de la concertation pourront être ajustées selon la section, prioritaire ou non, mais elles devront intégrer un socle de concertation du public y compris dans les territoires des sections non prioritaires.

La garante précise que les réflexions vont être menées avec le maître d'ouvrage pour répondre à ces attentes. En tant que garante également de la concertation relative au saut de mouton en avant-gare de St Lazare prévue à ce stade au printemps, elle sera attentive à la bonne articulation des informations apportées dans ces deux procédures.

La métropole Rouen Normandie note au vu des débats précédents, que l'évènement interviendra dans les premiers mois de la concertation, mais sans la retarder. Elle insiste également sur l'importance de mener la concertation sur l'ensemble des sujets et du périmètre du projet. Enfin, la densité des flux sur le réseau existant conduit à devoir gérer les contraintes entre exploitation et travaux, les projets franciliens ayant un impact pour les voyageurs normands et réciproquement, d'où l'importance du travail collectif à l'échelle de l'axe.

Au vu de la proposition du COTECH en diapositive 18 et soulignant l'importance de mener la concertation sur l'ensemble du périmètre, le COPIL:

- valide les principes généraux proposés par le maître d'ouvrage, en lien avec la garante de la CNDP, pour la préparation de la concertation, les modalités de la concertation pouvant être adaptées dans les conditions évoquées selon le caractère prioritaire ou non des sections,
- demande au maître d'ouvrage de préciser, avant le lancement de la concertation, le nombre des réunions publiques prévues, les localisations envisagées et les thématiques traitées, en soulignant que les outils d'information/participation envisagés doivent être opérationnels au moment du lancement de la concertation. L'évènement de communication étant à programmer après le prochain COPIL, il ne doit pas retarder la concertation ;
- confirme la nécessité de veiller à la cohérence entre les concertations de la LNPN et du saut de-mouton en avant-gare de St-Lazare.

4. Points d'information

4.1 Foncier

La présidente du COTECH précise que ce comité s'est intéressé au foncier en application de la convention de financement qui prévoit 1,1 M€ de provisions pour d'éventuelles acquisitions. Sont présentés, à titre d'exemple, les fuseaux des sections prioritaires tels que prévus à ce stade et figurant sur le site internet depuis longtemps. Le COTECH a demandé au maître d'ouvrage de proposer, avant la fin de l'année, une stratégie foncière sur l'ensemble du projet et en particulier sur les sections prioritaires afin d'anticiper le plus possible les mesures utiles. L'échéance fixée vise à respecter le calendrier, à préparer la concertation et la documentation nécessaire. Le COPIL sera informé de ces travaux afin de partager et de définir de manière concertée les mesures conservatoires à envisager pour permettre l'avancement du projet, y compris les compensations environnementales ou agricoles. La stratégie proposée par SNCF Réseau sera examinée préalablement en COTECH, avant la fin de l'année.

Il a également été demandé au maître d'ouvrage de veiller à la bonne articulation de ces travaux sollicités avec le planning de réalisation, d'alerter sur les risques de calendrier et juridiques pour éclairer les décisions du COPIL concernant cette stratégie.

4.2 Calendrier

Le calendrier présenté par SNCF Réseau s'inscrit dans le cadre fixé par la décision ministérielle, conduisant à mener les études de l'étape 2 dans les meilleurs délais pour être en capacité en 2025 d'engager la préparation du dossier d'enquête d'utilité publique. Pour cela, le COTECH demande au maître d'ouvrage de rechercher les optimisations possibles pour respecter cet objectif.

Sur la compatibilité du calendrier d'enquête d'utilité publique avec les échéances politiques en 2027, la présidente du COTECH rappelle les sollicitations adressées au maître d'ouvrage pour exploiter les possibilités d'optimisation et d'anticipation pour compresser le calendrier et mieux absorber les éventuels aléas tout en respectant les échéances fixées.

Le président du COPIL demande au maître d'ouvrage de mettre tout en œuvre pour respecter ce calendrier d'études et de concertation. Le calendrier, si possible sur l'ensemble du projet, sera évoqué au prochain COPIL.

4.3 Saut de mouton en avant-gare de St Lazare

SNCF Réseau rappelle que cet ouvrage est destiné à décroiser les flux normands et franciliens et sur le moyen et long terme à permettre le développement d'offres en gare St Lazare, aujourd'hui limité. Cet ouvrage sera situé en avant-gare de St Lazare sur les communes de Clichy et Levallois.

Compte tenu de la complexité de l'ouvrage et de l'impact des différentes solutions constructives envisagées, les études préliminaires ont porté sur plusieurs scénarios. En

novembre 2021, le COPIL a décidé d'approfondir l'analyse des scénarios en termes de nature d'ouvrage, de durée de travaux, de coût, d'impacts sur l'exploitation des trains en Ile-de-France et sur le site de maintenance des trains normands à Clichy. Menée dans le cadre des études préparatoires à l'avant-projet, cette analyse sera terminée en début d'année prochaine. SNCF Réseau a décidé de mener, en lien avec les garants, une concertation volontaire à partir de mars 2023 sur les différents scénarios. Selon les scénarios, l'échéance de réalisation est comprise entre 2029 et 2031.

* * *
*

Le prochain COPIL sera organisé début 2023.

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

13ème Comité de pilotage (COPIL)

19 octobre 2022

Annexe 1

Liste des participants

Institution	Participant(s)	Accompagné(s) par
Délégué au développement de la vallée de la Seine	Pascal Sanjuan, président du COPIL	Florence Pajon, conseillère mobilités et logistique Aurélien Leroy
Conseil régional Île-de-France	Laurent Calvalido directeur général adjoint Logement, transport	Inravi Thiounn, directeur des transports Véronique Audoin, chargée de mission transports collectifs ferrés
Conseil régional Normandie	Jean-Baptiste Gastinne, vice-président transports	Laurent Mary, DGA Transports, Aménagement du territoire
Conseil départemental du Calvados	Michel Fricout, vice-président	
Conseil départemental de l'Eure	Benoit Migeot-de-Baran, adjoint au directeur de la mobilité,	
Conseil départemental du Seine-Maritime	Bertrand Bellanger, président	
Conseil départemental des Yvelines	Patrick Stefanini, conseiller	Corinne Seniquette, directrice des mobilités
Conseil départemental du Val d'Oise	Matthieu Drevelle, chef de projet	
Conseil départemental de la Manche	Excusé	
Conseil départemental des Hauts-de-Seine	Excusé	
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et Ville du Havre	Edouard Philippe, président de la communauté urbaine et maire du Havre	Claire-Sophie Tacias, directrice générale des services Jean-Sébastien Chaboche, directeur général adjoint mobilités
Métropole Rouen Normandie et Ville de Rouen	Nicolas Mayer-Rossignol, président de la Métropole Cyrille Moreau, vice-président Transports, mobilités Pascal Le Cousin, conseiller	Fabrice Boissier, DGA Aude Peyralbes, Responsable de projets Laurent Sodini, directeur de cabinet adjoint Bernard Masson, directeur Julien Daniel, responsable de service Carole Massari, chef de projet
Communauté d'agglomération du Cotentin et Ville de Cherbourg-en-Cotentin	Arnaud Catherine, vice-président de la communauté d'agglomération et maire-adjoint au transport et aux mobilités à la Ville	Charles-Noël Martin, chargé de mission (CA)

Institution	Participant(s)	Accompagné(s) par
Communauté d'agglomération d'Evreux Portes de Normandie	Raphaël Norblin, vice-président	
Communauté d'agglomération Seine-Eure	Bernard Leroy, président Jacky Bidault, vice-président des mobilités	Isabelle Théodin, directrice générale adjointe des services techniques Marc Monnier, directeur des mobilités
Communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise	Fabienne Devèze, vice-présidente déléguée à l'habitat et aux relations avec le monde agricole Monsieur Eddie Ait Vice-président délégué aux mobilités	
Communauté urbaine de Caen-la-Mer et Ville de Caen	Excusées	
Ville de Paris	Excusée	
Etablissement public territorial Paris Ouest La Défense	Excusé	
Île-de-France Mobilités	Cécile Parola, Chargée de projets offre ferroviaire lignes J-E-P	
SNCF Réseau	Benoit Chevalier, directeur délégué stratégie du Réseau Pascal Mabire, chef de mission LNPN Vincent Palix, directeur territorial de Normandie Gilles Gautrin, directeur modernisation du réseau et développement Ile-de-France	David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes - LNPN
SNCF Gares & Connexions	Philippe Ricci, adjoint au directeur des grands projets	
CNDP	Isabelle Jarry	
SNCF Voyageurs	Grégoire Forgeot d'Arc, directeur régional des lignes normandes	Géraldine Gillardin, ingénieure d'offre
CNDP	Isabelle Jarry	
Préfecture de Région Normandie	Fabrice Rosay, SGAR	
Préfecture de Région Ile-de-France	Tiphaine Pinault, adjointe au secrétaire général aux politiques publiques	Adrien Le Duc, chargé de mission
Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités - DGITM	Muriel Saccoccio, adjointe au sous-directeur des infrastructures ferroviaires	Rémy Mensire, chef du bureau du développement du réseau ferroviaire et des opérations contractualisées

Institution	Participant(s)	Accompagné(s) par
Présidente du comité technique de la LNPN	Florence Castel, membre de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable	
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France	François Ploquin, adjoint au chef du service de la politique des transports	Christine Marcaillou, chef de projets ferroviaires
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie	Olivier Morzelle, directeur régional	Jean-Louis Juvet, chef du service mobilité infrastructures
Préfecture du Calvados	Nathalie Broyart, directrice de la coordination des politiques publique et de l'appui territorial	
Préfecture de l'Eure	Simon Babre, préfet	
Préfecture des Yvelines	Jean-Louis Amat, sous-préfet de Mantes Jehan-Eric Winckler, sous-préfet de St Germain en Laye	
Préfecture des Hauts-de-Seine	Luc Charansonney, chargé de mission transition énergétique	
Préfecture du Val d'Oise	Jean-Luc Maisonnave-Couterou, responsable du pôle Ville et Mobilités Durables, direction départementale des territoires	
Préfecture de la Manche	Excusée	

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

13ème Comité de pilotage (COFIL)

19 octobre 2022

Annexe 2

Support de réunion

Le support a été complété par les décisions du COFIL.



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Vallée de la Seine

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Comité de pilotage du 19 octobre 2022

Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine



RÉGION
NORMANDIE

Introduction

Monsieur Pascal Sanjuan, préfet Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine

Ordre du jour

1. Gare de Rouen St-Sever
2. Evènement fédérateur
3. Concertation
4. Point d'information
 - Foncier
 - Planning

1. Gare de Rouen St-Sever

Rappel du Copil du 8 mars 2022

Validation :

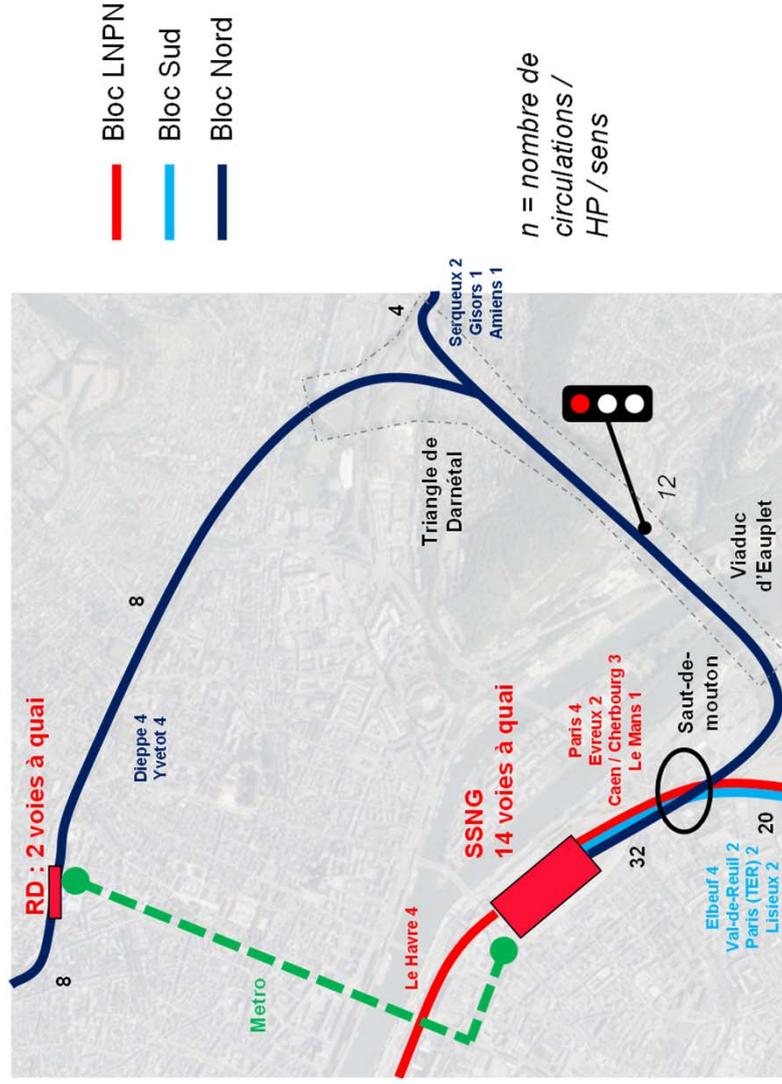
- des trois scénarios de la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever (un scénario de gare d'agglomération et un scénario bipôle comprenant 2 options)
- de la méthode de travail (analyse multi-critères réalisée sur 6 familles de paramètres renseignés à dire d'expert et partagée dans le cadre des groupes de travail)
- du calendrier, afin d'inscrire dans le même calendrier d'enquête publique la section Rouen-Barentin et celle de Paris-Mantes

→ Mandat du Copil au Cotech :

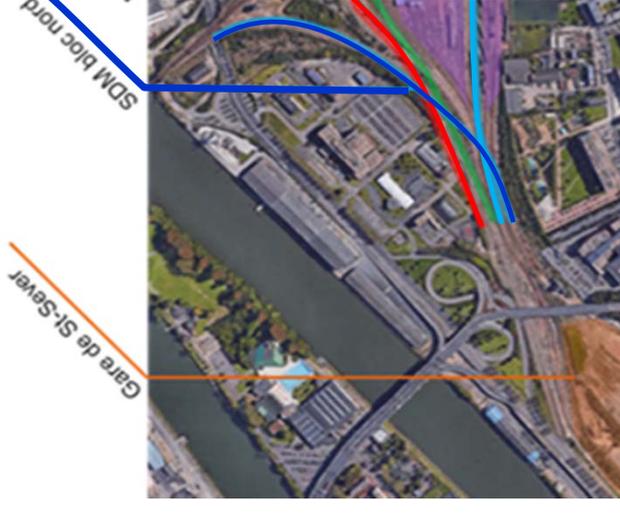
Programmation d'un prochain COPIL en octobre pour statuer sur (...) le scénario à privilégier pour la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever

Rappel des options expertisées

Scénario d'étape 1 : gare d'agglomération

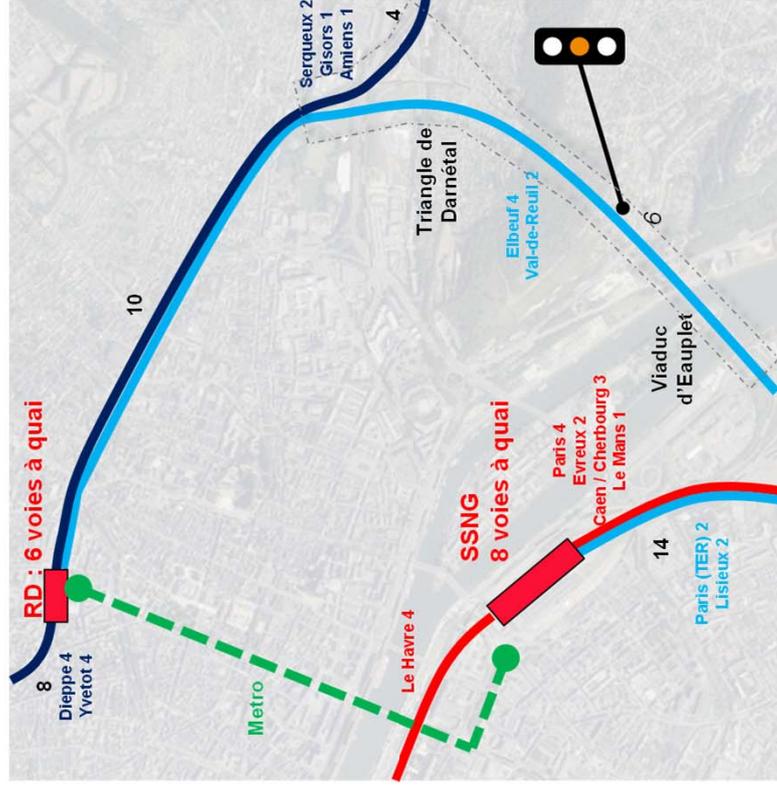


Le saut de mouton est un nouveau pont ferroviaire ayant pour fonction d'éviter les croisements à niveau (les « cisaillements ») entre les trains arrivant de la rive droite et ceux qui circulent sur la rive gauche



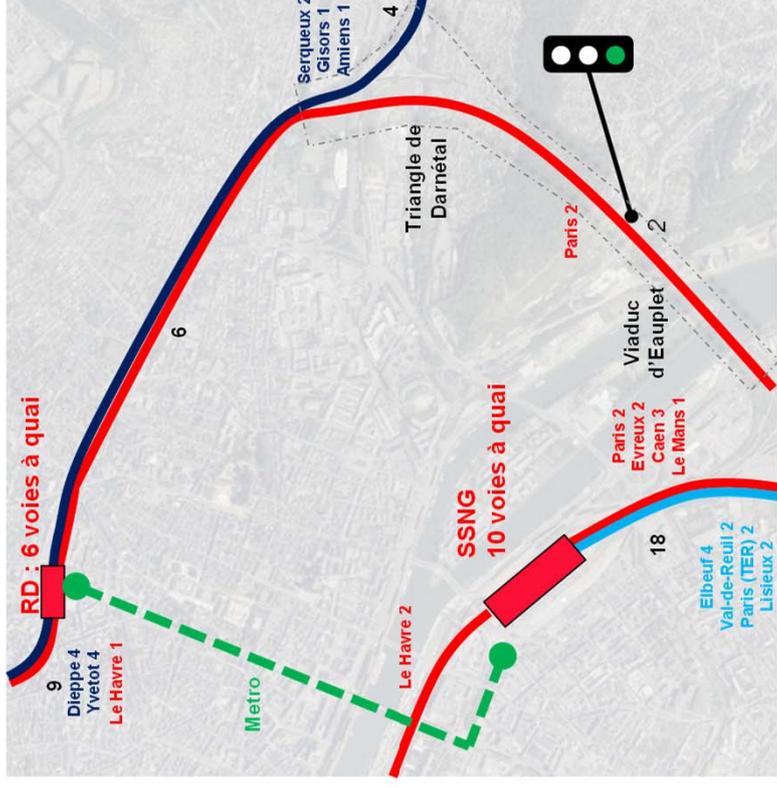
Rappel des options expertisées

Scénario Bipôle avec 2 options (gare nouvelle optimisée et correspondances optimisées)



- Bloc LNPN
- Bloc Sud
- Bloc Nord

$n = \text{nombre de circulations / HP / sens}$



Proposition soumise à la décision du Copil :

- Le positionnement de la gare nouvelle de Rouen St Sever comme gare LNPN est confirmé
- Les études doivent être poursuivies en ce sens en vue d'affiner la répartition de la desserte locale entre la nouvelle gare de St Sever et la gare de la rive droite
- Les études seront conduites aux différents horizons de développement du projet LNPN (mise en service du programme complet et horizon intermédiaire à 2035) et d'évolution des plans de transport associés, en prenant en compte :
 - la compatibilité avec les objectifs des missions longue distance (services librement organisés de voyageurs), de la LNPN et les dessertes fret
 - le projet d'aménagement de la métropole de Rouen Normandie, afin d'aligner les hypothèses avec les études en cours ou à venir sur la composition urbaine du quartier et l'évolution du réseau armature de transport en commun urbain
 - les besoins de desserte exprimés par la Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité, notamment dans le cadre des GT Mobilités mis en place sous l'égide du Cotech.
- Le maître d'ouvrage présentera au Cotech, à échéance de la fin de l'année, une proposition de plan de voies selon plusieurs hypothèses de desserte et précisera dans chaque cas la nécessité ou non d'un saut-de-mouton. Ces éléments seront présentés au prochain Copil.

Décisions du COPIL:

- Le positionnement de la gare nouvelle de Rouen St Sever comme gare LNPN est confirmé
- Les études doivent être poursuivies en ce sens en vue d'affiner la répartition des autres dessertes entre la nouvelle gare de St Sever et la gare de la rive droite
- Les études seront conduites aux différents horizons de développement du projet LNPN (mise en service du programme complet et horizon intermédiaire à 2035) et d'évolution des plans de transport associés, en prenant en compte :
 - la compatibilité avec les objectifs des missions longue distance (services librement organisés de voyageurs), de la LNPN et les dessertes fret
 - le projet d'aménagement de la métropole de Rouen Normandie, afin d'aligner les hypothèses avec les études en cours ou à venir sur la composition urbaine du quartier et l'évolution du réseau armature de transport en commun urbain
 - les besoins de desserte exprimés par la Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité, notamment dans le cadre des GT Mobilités mis en place sous l'égide du Cotech.
- Le maître d'ouvrage présentera au Cotech, à échéance de la fin de l'année, une proposition de plan de voies selon plusieurs hypothèses de desserte et précisera dans chaque cas la nécessité ou non d'un saut-de-mouton. Ces éléments seront présentés au prochain Copil.

2. Evènement fédérateur

Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine
Ligne Nouvelle Paris-Normandie - Comité de Pilotage du 19 octobre 2022

12

Depuis le Copil du 8 mars 2022

Décision du Copil du 8 mars 2022

- Accord de principe à l'organisation d'un évènement à l'automne marquant la relance du projet
- Mandat donné au COTECH d'en définir le contenu, le lieu et les modalités

Options débattues en Cotech

Nature et lieu de l'évènement : volonté d'un choix

- Montrant le caractère opérationnel, sur le terrain
- Lié à l'actualité de la conduite du projet (phase d'acquisition de données)
- Témoinnant de l'inscription du projet dans le territoire

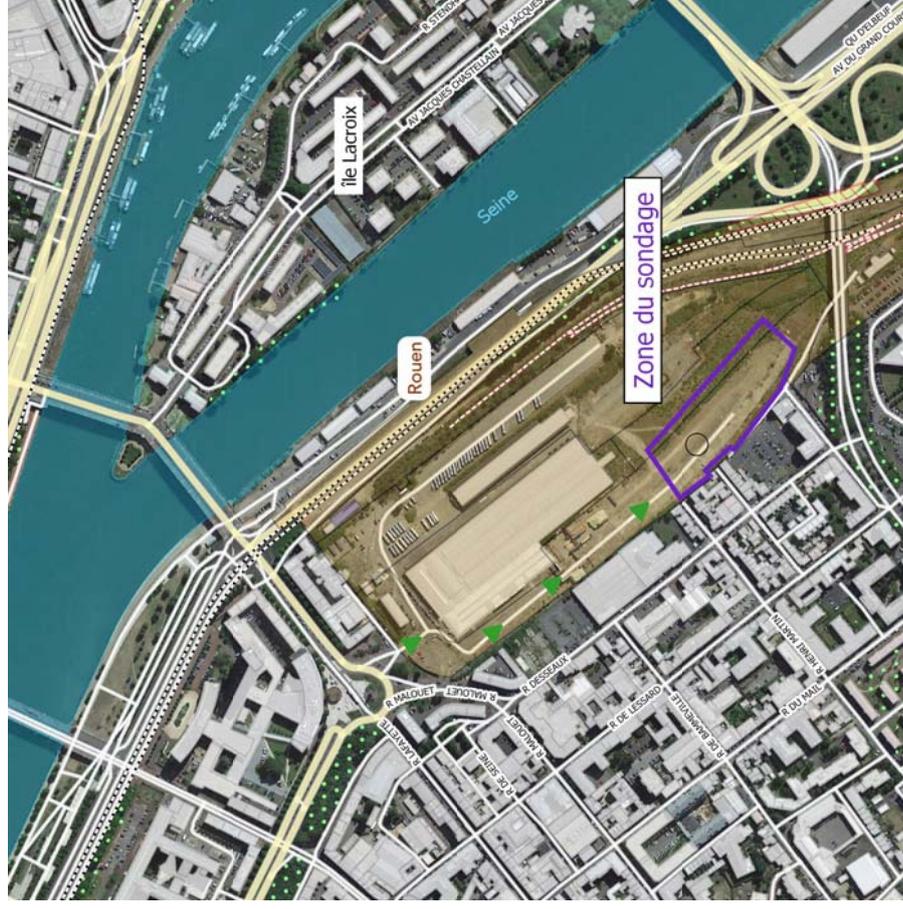
Proposition retenue

- Position géographique médiane sur la ligne et au sein d'un projet de développement majeur: en gare de St-Sever
- Mettre en scène un évènement lié aux travaux : les sondages



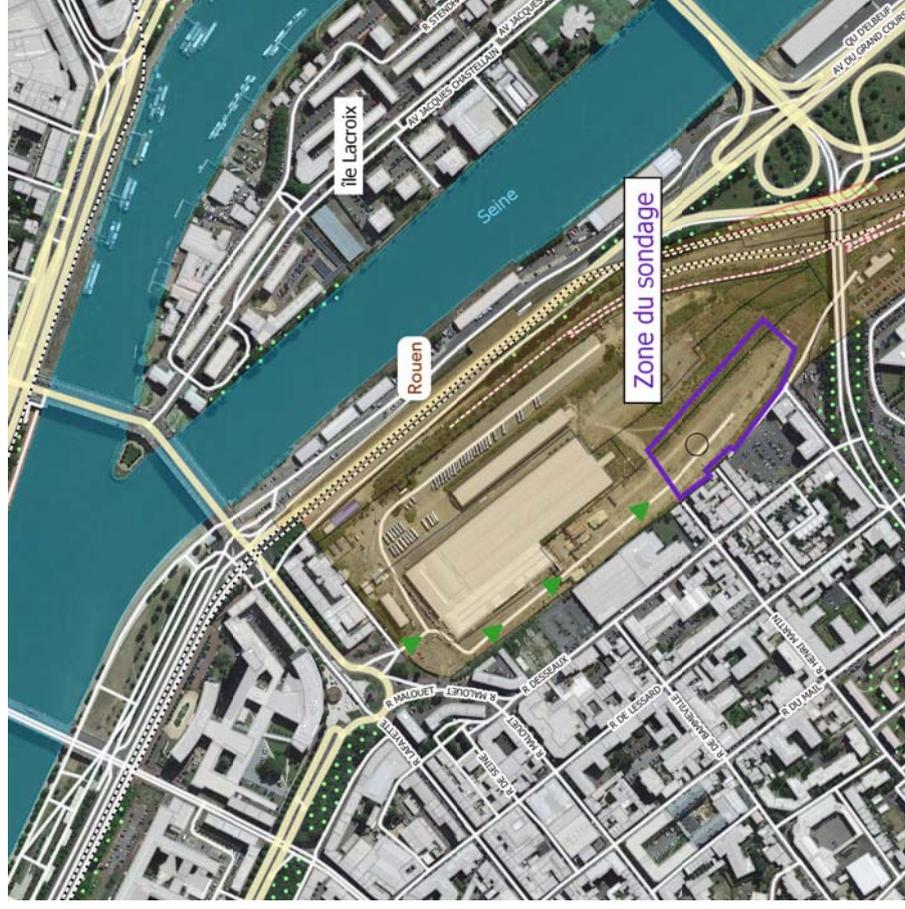
Proposition du Cotech soumise à la décision du Copil :

- De retenir le site de la future gare de Rouen St Sever pour l'organisation d'un évènement fédérateur
- De confier au maître d'ouvrage la préparation technique et matérielle de l'organisation sous l'égide du Cotech, l'organisation globale et les liens avec les élus étant pilotés par la DIDVS
- De présenter cet évènement comme le lancement de la concertation



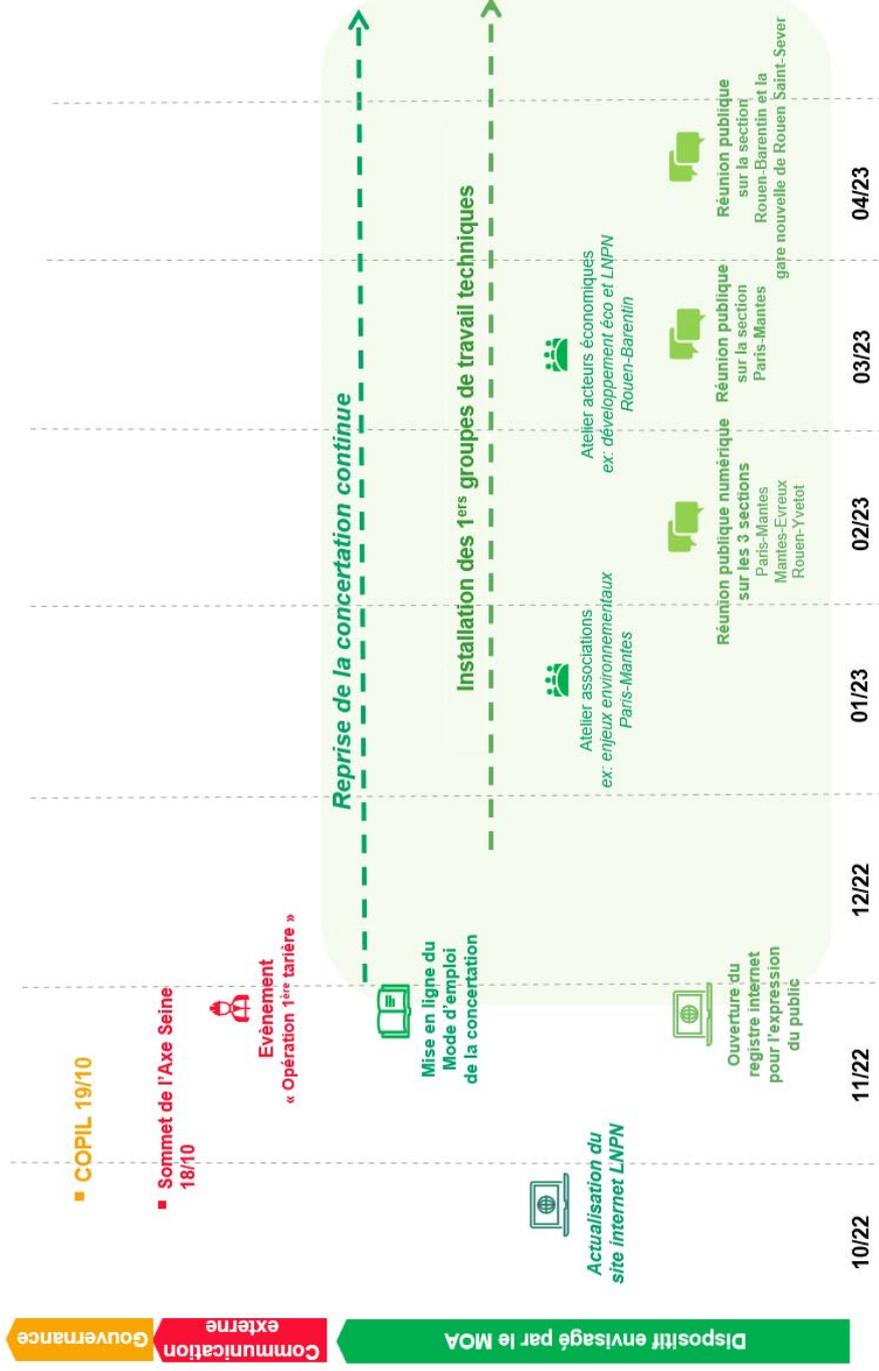
Décisions du COPIL :

- Il est important de communiquer sur le projet, notamment pour faire savoir qu'il se poursuit ;
- Le site de la future gare de Rouen St Sever est retenu pour accueillir l'évènement ;
- Il est confié au maître d'ouvrage la préparation technique et matérielle de l'organisation sous l'égide du COTECH, l'organisation globale et les liens avec les élus étant pilotés par la DIDVS ;
- Cet évènement doit être articulé avec la concertation, mais sans la retarder et le planifier après le prochain COPIL.



3. Concertation

Déroulement de la reprise de la concertation



Modalités de la concertation (1/2)



Le mode d'emploi de la concertation : document synthétique non réglementaire

Sommaire

Introduction : LNPN en bref et les objectifs de la concertation

1. Edito : mots de la gouvernance et de la garante de la concertation

2. Présentation de LNPN

- a) Enjeux de mobilité Paris-Normandie
 - b) Les objectifs de LNPN et les services apportés
 - c) L'historique et le calendrier du projet de ligne nouvelle
 - d) L'étape 2 du projet
 - e) La gouvernance du projet
- #### 3. La concertation
- a) Les objectifs de la concertation
 - b) Les parties prenantes de la concertation
 - c) Le rôle de la garante de la Commission Nationale du Débat Public
 - d) La feuille de route de la concertation d'étape 2
 - e) Les modalités d'information du public
 - f) Calendrier indicatif



L'installation des 1^{ers} groupes de travail techniques

- **Objectif :** Lancer ou réactiver un travail partenarial avec des acteurs ciblés
- **Participants :** représentants institutionnels, techniciens partenaires et ponctuellement certains « élus-techniciens »
- **Dispositif prévu :** reprise des réunions des groupes de travail techniques
en début de concertation (horizon décembre 2022)

Modalités de la concertation (2/2)



Reprise de la concertation continue

- **Objectifs :** - Renouer le dialogue
 - Présenter l'état d'avancement du projet et des études
 - Partager la méthode, les thématiques de travail et le planning de la vague 1 de concertation
 - Créer des relais sur le territoire et identifier des ambassadeurs

- **Dispositifs envisagés :** - Ateliers thématiques de définition des sujets (acteurs associatifs et économiques + public averti)
 - Réunions publiques d'information (à l'échelle du projet et par secteurs prioritaires)
 - Dispositif d'information continue (site internet) et ponctuel (événement, documentation)

Proposition du Cotech soumise à la décision du Copil :

- de valider les principes généraux proposés par le maître d’ouvrage, en lien avec la garante de la CNDP, pour la préparation de la concertation,
- de demander au maître d’ouvrage de préciser, avant l’évènement de lancement sur le terrain à l’automne, le nombre des réunions publiques prévues, les localisations envisagées et les thématiques traitées, en soulignant que les outils d’information/participation envisagés doivent être opérationnels au moment de l’évènement prévu.

Le Cotech attire l’attention sur la nécessaire cohérence entre les concertations de la LNPN et du saut-de-mouton en avant-gare de St-Lazare.



Décisions du COFIL:

- Sont validés les principes généraux proposés par le maître d’ouvrage, en lien avec la garante de la CNDP, pour la préparation de la concertation, les modalités de la concertation pouvant être adaptées dans les conditions évoquées selon le caractère prioritaire ou non des sections;
- Il est demandé au maître d’ouvrage de préciser, avant le lancement de la concertation, le nombre des réunions publiques prévues, les localisations envisagées et les thématiques traitées, en soulignant que les outils d’information/participation envisagés doivent être opérationnels au moment du lancement de la concertation. L’évènement de communication étant à programmer après le prochain COFIL, il ne doit pas retarder la concertation ;
- Il sera veillé à la cohérence entre les concertations de la LNPN et du saut de-mouton en avant-gare de St-Lazare.



4. Point d'information

Planning des étapes 2 et 3

4. Point d'information b. Planning



Fin de la présentation

Exemples de sauts de mouton

