

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION LUNDI 6 MAI 2024 A ROUEN

Contexte et participants

Le projet de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) entre dans une phase concrète de concertation publique sur les tracés.

Ce temps de concertation doit permettre d'approfondir les scénarios de tracés envisagés par SNCF Réseau sur les sections de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin. Des rencontres de proximité (réunions publiques d'information et ateliers de travail) sont prévues sur ces deux sections. En parallèle de ce travail sur les tracés, la future gare de Rouen Saint-Sever fait l'objet d'une concertation spécifique. Les dates et lieux de toutes ces rencontres à retrouver sur [l'agenda de la concertation](#).

Pour lancer la démarche de concertation, une réunion publique d'information était organisée lundi 6 mai 2024 de 18h à 20h. Cette réunion s'est tenue à Rouen, à la salle Vue sur Seine, et était diffusée en direct sur YouTube. Les participants avaient la possibilité de s'exprimer à l'oral, lors des temps d'échanges ainsi que par écrit, par l'intermédiaire d'un outil d'envoi de questions écrites. Environ 100 personnes étaient présentes et 90 personnes connectées sur YouTube.

Représentant de la Métropole Rouen Normandie

- M. Cyrille Moreau, Vice-Président en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Isabelle Jarry, Garante
- Mme. Dominique Viel, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

- M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN
- M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN
- M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes
- Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN

Représentants de la maîtrise d'ouvrage Gares & Connexions

- M. François Nourrit, Directeur de programme

Equipe en charge de l'animation de la réunion publique

- M. Maxime Lemaire, animateur
- M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique

Informations utiles

La réunion publique est disponible sur YouTube : https://www.youtube.com/watch?v=z9nCy8_iqul

S'informer sur la LNPN (et retrouver le support de présentation de la réunion publique) : www.lnnp.fr

S'exprimer sur la LNPN : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

Contactez les garantes de la concertation : isabelle.jarry@garant-cndp.fr ou dominique.viel@garant-cndp.fr

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h05.

M. Cyrille Moreau, Vice-Président en charge des transports, des mobilités d'avenir et des modes actifs de déplacement, Métropole Rouen Normandie, introduit la réunion en présentant brièvement la LNPN, le cadre de la réunion et les modalités de la concertation.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, présente le déroulé de la réunion et les modalités de participation. Il remercie le public pour sa présence.

Mme. Isabelle Jarry, Garante, CNDP, présente le cadre dans lequel intervient la CNDP et son rôle. Le rôle des garantes est de veiller à ce que les informations soient complètes, sincères, accessibles et compréhensibles, de faciliter les interventions, et de rendre compte des contributions. Elle rappelle les six principes de la CNDP qui sont l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion. Elle présente enfin les moyens pour contacter les garantes.

2. Présentation générale de la LNPN

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, présente la LNPN et ses principales caractéristiques. La LNPN vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre », et « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen », améliorant significativement le transport des voyageurs et facilitant le transport de marchandises.

La réunion vise à lancer une nouvelle phase de concertation sur les tracés des sections décrétées prioritaires par l'Etat : entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, précise les bénéfices des premières sections de lignes nouvelles et de la future gare de Rouen Saint-Sever. La LNPN permet, dans l'ensemble, des trains plus fréquents, ponctuels et rapides, aussi bien en Île-de-France qu'en Normandie.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, présente les scénarios de tracés sur les différents territoires et la localisation de la gare de Rouen Saint-Sever. Sur la section Rouen <> Barentin, au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains empruntent la tranchée couverte existante le long de la Seine, puis entrent en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagéran pour passer sous la Seine et rejoindre le plateau de Caux. Sur ce dernier, les trains circuleront en surface sur une ligne qui se raccordera à l'est de Barentin. Sur cette partie, quatre scénarios de tracés sont possibles. Sur la section francilienne entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, plusieurs scénarios de tracé sont envisageables, le long de l'autoroute, ou pour l'émergence du tunnel à Nanterre. A la demande de la Région Île-de-France, une étude est menée sur l'enfouissement partiel de la ligne dans les Yvelines.

3. Premier temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, s'interroge sur la capacité de la SNCF à annoncer une augmentation de la fréquence des trains, alors que l'acquisition de nouveau matériel roulant relève de la compétence de la Région.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond que les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) définissent la consistance des dessertes, dont les politiques d'arrêts et fréquences. SNCF Réseau étudie et dimensionne les infrastructures pour y répondre.

Un habitant de Rouen questionne l'utilité de la LNPN qui permet de réduire les temps de trajet de 15 à 20 minutes seulement, et alors qu'un projet de RER permet déjà de relier Paris, Mantes-la-Jolie et Vernon.

Un représentant de la CGT Cheminot demande pourquoi un tel coût est investi alors que peu de minutes sont gagnées. Les temps de parcours annoncés sont similaires à ceux de 1973 à l'ouverture de la ligne.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que les gains de temps de parcours ne constituent pas l'objectif principal de la LNPN. La LNPN répond au besoin de désaturer durablement une partie du réseau qui arrive en limite



de capacité. En particulier, sur l'axe ferroviaire entre Mantes-la-Jolie et Paris : en effet le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie fin 2026, signifiera une utilisation plus intensive des voies ferrées entre Paris et Mantes-la-Jolie empruntées par les trains normands et franciliens. Dans ce contexte, la réalisation de la LNPN jouera un rôle crucial en apportant de nouvelles capacités et en séparant les flux entre trains normands et trains franciliens.

Un représentant associatif précise que la ligne de RER E sera terminée avant la LNPN : les voies devront donc faire cohabiter plusieurs types de trains sur une dizaine de kilomètres avant Poissy.

M. Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain de Sotteville-Lès-Rouen, évoque la mixité des trafics engendrée par l'arrivée d'Eole, ce qui va probablement conduire à une dégradation de la circulation. Il questionne cette cohabitation pour les usagers normands, d'une durée d'environ dix ans entre la mise en service d'Eole et celle de la LNPN.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, confirme qu'à la mise en service du RER E, des RER et des trains régionaux circuleront sur les voies ferrées jusqu'à Mantes-la-Jolie. Avant la réalisation de la LNPN, chaque AOM exprimera ses besoins, puis si conflit dans l'usage de l'infrastructure, SNCF Réseau allouera les capacités selon un processus fixé par le document de référence du réseau. Il faudra attendre la réalisation de la LNPN pour désaturer ce tronçon du réseau.

Un représentant associatif relève que le temps de parcours entre Dieppe et Paris sera allongé de 10 à 15 minutes avec la mise en service de la LNPN car une correspondance sera nécessaire en gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise que les trains en provenance de Dieppe se rendront à la nouvelle gare en rive gauche tout en continuant de desservir au passage la gare en rive droite, ce qui allongera le trajet puisque la correspondance avec les trains de Paris se fera en rive gauche. Mais la LNPN en réduisant le trajet entre Rouen et Paris compensera cet allongement dans l'accès aux trains de Paris.

Un représentant de la CGT Cheminot demande pourquoi la section entre Rouen et Barentin est réalisée avant la section entre Mantes-la-Jolie et la gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que **le choix des premières sections prioritaires** revient au gouvernement. Ainsi l'exposé des motifs de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 énonce que la priorité est donnée à la désaturation du réseau ferroviaire. Pour la LNPN, cela correspond à la réalisation des sections Nanterre <> Mantes-la-Jolie et Rouen <> Barentin. Le tronçon Barentin <> Yvetot en première priorité car il ne répondait pas à cet objectif.

M. Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain Sotteville-Lès-Rouen partage ses inquiétudes sur la concrétisation de ce projet qui a été régulièrement mis à l'arrêt.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que pour que le projet se réalise, il faut soit déclaré d'utilité publique. Il faut donc que les études se poursuivent sans discontinuité jusqu'à l'enquête publique.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie des questions transmises via le fil de discussion numérique. Des participants demandent si les études d'opportunité datant de 2012 et le coût du projet ont été actualisés. D'autres personnes souhaiteraient savoir si les études d'opportunités tiennent compte de l'évolution des pratiques des habitants sur les territoires, notamment depuis la généralisation du télétravail. Un contributeur interroge également le nombre de voyageurs estimés entre Paris et la Normandie.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond qu'une actualisation des études réalisées durant l'étape précédente est en cours. Est ainsi prévue une actualisation des données de trafic et du coût de la réalisation de la LNPN. Il précise que ce dernier dépend également des scénarios de tracé qui seront retenus en fin d'étape 2. Par ailleurs, les modèles de trafics utilisés prennent bien en compte l'évolution des pratiques des usagers. Elles permettent d'établir les prévisions de trafic en nombre de voyageurs.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une question sur le report modal attendu avec la LNPN du routier vers le ferroviaire.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, explique qu'une augmentation du trafic ferroviaire de l'ordre de 30% environ par rapport à ce que serait la situation sans la LNPN est estimée. Ce pourcentage correspond donc au report modal permis par la LNPN.

M. Guillaume Grima, « Association Effet de serre toi-même ! », estime que le projet est intéressant, en partant du principe que le transport routier est à l'origine de 95% des émissions de gaz à effet de serre liés au transport. Le transport représente 30% des gaz à effet de serre en France, ce qui en fait le poste le plus important. Un des enjeux du XXI^{ème} siècle vise donc à diminuer ces émissions de gaz à effet de serre en permettant le report modal vers le ferroviaire. La LNPN répond à cet objectif. Dans un autre temps, il faudrait également arrêter le développement des autoroutes.

Les sections de ligne nouvelle

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, questionne le franchissement sous-fluvial de la Seine à Rouen, franchissement qui risque de mettre en péril le pont Flaubert.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, confirme que les contraintes techniques pour le passage d'un tunnel sous la Seine à proximité du pont Flaubert sont connus. SNCF Réseau est en contact avec HAROPA Port afin de prendre en compte la sensibilité de l'ouvrage.

Un représentant associatif remarque que le tunnel sur la section Rouen <> Barentin est constitué de deux tubes et non d'un tube à deux voies, solution plus onéreuse.

M. Guillaume Grima, « Association Effet de serre toi-même ! », demande quelle sera l'articulation avec la gare Barentin-Pavilly. Il y aurait eu une volonté de la Métropole et de l'intercommunalité de Barentin de fusionner les gares, mais les études seraient abandonnées. L'association propose le développement du Service Express Métropolitains (SERM), pour l'utilisation du train sur les déplacements pendulaires.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la future gare de Rouen Saint-Sever permettra par son dimensionnement d'accueillir davantage de trains qu'en gare de Rouen Rive Droite. Le fonctionnement à deux gares est compatible avec le développement du SERM. Il ajoute que la démarche de fusion des gares de Barentin et Pavilly est indépendante du projet de la LNPN. La Région mène une étude pour une meilleure accessibilité de ces deux gares.

Un habitant de Rouen demande des précisions quant à la position de Valérie Pécresse vis-à-vis de la LNPN : les trains qui partiraient de Normandie devront-ils tous s'arrêter à Mantes-la-Jolie ?

Un représentant associatif ajoute que la vitesse dans le tunnel de la section entre Poissy et Nanterre est prévue entre 200 et 250 km/h, avec pour conséquence des lignes de courbe très larges.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que sur la section Nanterre <> Mantes-la-Jolie, les trains emprunteront une vingtaine de kilomètres de tunnel. À la sortie du tunnel, les voies seront jumelées à celle de l'A13, puis rejoindront la voie ferrée un peu avant Mantes-la-Jolie. L'ensemble du parcours ne peut être imaginé à 250 km/h, en raison des courbes imposées par le tracé de l'autoroute et des franchissements à prévoir. À la demande du Conseil Régional d'Île-de-France, et en accord avec la gouvernance du projet, SNCF Réseau mène une étude complémentaire de tracé de la LNPN dans les Yvelines afin d'examiner des solutions d'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une demande de précision concernant le « Y de l'Eure ».

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle. Le « Y de l'Eure » est une section complémentaire qui permettrait de créer des voies nouvelles entre Rouen et Évreux, entre Évreux et Bernay et entre Bernay et Rouen. Elle serait réalisée en dernier lieu après les sections de priorité 2 (par exemple Mantes-la-Jolie <> Évreux). Aujourd'hui, SNCF Réseau n'a pas de mandat pour étudier cette nouvelle section.

L'articulation des deux gares rouennaises

Un habitant de Barentin demande si les trains vont systématiquement s'arrêter à Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que, comme aujourd'hui, les trains interrégionaux de l'axe Paris <> Rouen <> Le Havre n'ont pas vocation à s'arrêter à Barentin. C'est dans le développement des dessertes de

l'ensemble des branches rouennaises prévu par le Service Express Régional Métropolitain (SERM), que la desserte de Barentin devrait, à terme, plus importante.

Jean-Louis Dalibert, Président de l'association SOS Gares, précise que l'association agit en faveur d'un SERM rouennais. La candidature officielle a été déposée auprès du ministre des Transports le 22 avril 2024 par la Région, la Métropole, la communauté d'agglomération Seine-Eure et la communauté de communes Caux-Austreberthe. Il relève que la gare de Rouen Saint-Sever serait le terminus de tous les trains du SERM. Une autre solution proposée envisageait un système de diamétralisation des terminus à chaque bout de ligne. Cette solution alternative permettrait le maintien de la gare de Rive droite. Il souhaiterait que cette solution soit prise en compte dans les réflexions.

Une habitante de Rouen demande ce que deviendra la gare de Rouen Rive Droite après la mise en service de la LNPN.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes, répond que la gare de Rouen Rive Droite continuera de fonctionner : elle sera une gare de passage pour les trains en provenance de Dieppe et d'Yvetot, qui sont en terminus à la gare de Rouen Saint-Sever.

La prise en compte des impacts de la LNPN

Guillaume Blavette, France Nature Environnement, demande dans quelle mesure la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) sera appliquée et si des mesures compensatoires sont déjà envisagées.

Un habitant de Rouen demande quels seront les impacts du projet en termes de dévégétalisation. Il souhaite également connaître la quantité de béton nécessaire pour la réalisation du projet, sachant qu'une tonne de béton équivaut à une tonne de CO₂.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, répond que, les scénarios de tracé n'étant pas définitifs, les impacts en termes d'énergies grises ne sont pas quantifiés avec précision à ce stade. Il précise que, pour la construction des tunnels, les données sont plus précises : cinq millions de m³ de déblais devront ainsi être évacués. Les solutions les plus vertueuses pour leur déplacement seront privilégiées : le transport fluvial est ainsi à l'étude. Il complète sur la séquence ERC, en précisant qu'il s'agit d'une démarche obligatoire, mise en œuvre tout au long du développement du projet.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, ajoute que des mesures compensatoires seront mises en œuvre mais qu'il est trop tôt pour les définir. Durant les ateliers à venir, une analyse multicritère (AMC) caractérisant les impacts de chaque scénario de tracé sera mise à disposition des participants. Elle permet d'apprécier les enjeux pour éviter et réduire les impacts environnementaux.

Il précise que dans le cadre de la loi Zéro Artificialisation Nette (ZAN), la LNPN fait partie des « *projets d'envergure nationale et européenne* ». La consommation d'espace induite par la LNPN sera donc comptabilisée au sein de l'enveloppe nationale, et non dans les quotas régionaux, afin de ne pas peser sur le développement des territoires.

Un participant relève que le tunnel entre Nanterre et Orgeval sera d'une longueur d'environ 20 km, tandis que le tunnel entre Rouen et le plateau de Caux mesurera seulement 9 km. La Région Île-de-France contribuant à hauteur de 50% du montant total d'investissement, il interroge donc la possibilité de prolonger le tunnel normand jusqu'à Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, répond que la zone de passage préférentiel retenu en étape 1 en Île-de-France est celle qui comportait le moins de tunnel. Le tunnel de Île-de-France restait la solution la moins coûteuse pour franchir la Seine à deux reprises et éviter la forêt de Saint-Germain-en-Laye, classée forêt de protection. Entre Rouen et Barentin, la solution en tunnel pour la montée sur le plateau de Caux a été étudiée au regard d'autres alternatives mais s'est révélé être la plus pertinente compte tenu des enjeux techniques, des impacts associés et du coût. Le tunnel n'est pas la solution privilégiée : il est retenu lorsque les impacts d'un tracé en surface sont trop forts ou en raison d'impossibilités techniques.

Une habitante rouennaise, riveraine de la gare Rouen Saint-Sever, s'interroge sur la prise en compte des risques liés à la construction d'une gare sur un terrain inondable par infiltration. Elle précise que sa cave est régulièrement inondée.

Une autre habitante rouennaise, riveraine de la gare Rouen Saint-Sever, demande si les études présentées il y a quelques années pour la nouvelle gare Saint-Sever sont toujours d'actualité.



M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, répond que SNCF Réseau a connaissance du risque d'inondation pour la gare de Rouen Saint-Sever, le faisceau ferroviaire de Clamagèran et le quartier Flaubert. Une étude commune, menée SNCF Réseau, SNCF Gare & Connexions et la Métropole Rouen Normandie, permettra de déterminer les mesures conservatoires à mettre en place pour prévenir le risque d'inondation (Plan de prévention du risque inondation – PPRI).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, ajoute que le risque d'inondation est connu depuis que le site de Saint-Sever a été confirmé pour accueillir la gare, il y a une dizaine d'années. Il est donc pris en compte par les bureaux d'études.

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie la question d'un contributeur : comment sont pris en compte les impacts de la LNP sur le plateau de Caux (valeur foncière des habitations, nuisances sonores, visuelles et vibratoires).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, invite le public à prendre part aux ateliers à venir. Les impacts varient selon chaque scénario de tracé et devront être affinés.

Les projets connexes à la LNP

M. Benoît Rousset, Habitant rouennais, demande quels aménagements sont envisagés entre la gare de Saint-Lazare et Nanterre afin de garantir la fiabilité de cette portion de ligne. Il partage son expérience d'un trajet de huit heures pour rejoindre Rouen depuis Paris à la suite d'un défaut d'alimentation électrique à Asnières.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, répond que dans le cadre de la LNP, SNCF Réseau porte un diagnostic des infrastructures, étudiant notamment les insuffisances de traction électrique (IFTE). Dans le cadre du prolongement du RER E, des renforcements ont été réalisés afin d'éviter ces incidents.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, ajoute qu'avant l'arrivée de la LNP, les sources de perturbations pour les trains reliant Paris à la Normandie vont se réduire. D'une part, le remplacement de la ligne J par le futur RER vers Mantes-la-Jolie va délester la gare de Paris Saint-Lazare, les RER E quittant les voies en amont de la gare pour utiliser leur tunnel. De plus, le projet d'Optimisation de l'avant gare de Paris Saint-Lazare (aussi appelé « Saut-de-mouton ») permettra de fluidifier le trafic en intervenant sur le cisaillement actuel des trains. Ce projet entre en concertation préalable à partir du 22 mai prochain.

Alexis Vernier, Conseiller municipal et métropolitain Sotteville-Lès-Rouen propose de fusionner le SERM rouennais et la LNP afin d'assurer la cohérence de ces deux démarches.

M. Jean-Claude Degand, Porte-parole de « Objectif RER Métropolitains », questionne la coordination et vision commune qu'il existe entre la LNP et le SERM rouennais.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, répond que la LNP et le SERM rouennais sont deux projets complémentaires. La LNP rend possible le développement du SERM en désaturant le réseau ferroviaire rouennais. La Région Normandie, en tant qu'AOM, est la garante de l'articulation des deux projets.

Le fret

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie une demande concernant l'articulation à venir du trafic de marchandises et des voyageurs.

M. David Gnansia, Responsable du Pôle Etudes & Méthodes répond que les voies nouvelles créées par la LNP ne sont pas adaptées au transport ferroviaire de marchandises. Cependant, la capacité libérée sur le réseau existant avec la LNP pourrait permettre de faire circuler davantage de trains de fret sur la ligne existante, selon les possibilités d'allocation de capacité entre trains fret et voyageurs.

4. Présentation des modalités de la concertation

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNP, présente les étapes de la concertation de la LNP et les prochaines rencontres pour la ligne nouvelle et la future gare de Rouen Saint-Sever. En parallèle, des contributions peuvent être déposées sur le site internet.

5. Deuxième temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, fait part de ses inquiétudes concernant l'objectif principal de la LNPN, à savoir le rapprochement du Havre et de Paris à des fins touristiques. En ce sens, il regrette que la côte du Calvados (Deauville...) ne soit pas prise en compte dans les réflexions du projet.

La concertation en cours

M. Nicolas Richaud, élu de Petit Quevilly et cheminot, questionne les modalités de prise en compte des avis des salariés de la SNCF au cours de la concertation ; il émet une critique concernant le manque d'écoute des salariés de la SNCF dans leur contribution au projet.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, considère que toutes les contributions sont les bienvenues, y compris celles des salariés. Plusieurs modalités de participation existent, telles que les cahiers d'acteurs disponibles sur le site internet lnpn.fr

M. Oscar Pertriaux, animateur du fil de discussion numérique, relaie des questions transmises via le fil de discussion numérique sur le sujet de la concertation. Il est demandé si des dessins présentant l'insertion de la ligne nouvelle localement (au niveau des débouchés des tunnels) seront fournis au cours de la concertation. En complément, des personnes interrogent le calendrier de la concertation sur les sections complémentaires (entre Mantes-la-Jolie et Évreux ainsi que le « Y de l'Eure »).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise que des profils en long et des coupes seront présentés au cours des prochaines rencontres dédiées aux tracés. De plus, des livrets territoriaux viendront préciser l'insertion localisée de la ligne sur les territoires.

Un participant demande des informations concernant la demande de transport et les stationnements à proximité des gares.

Les sections de ligne nouvelle

Un participant relève qu'un profil important est incompatible avec une vitesse rapide entre 200 et 250 km/h.

Un autre participant relève que les cartes laissent entendre que les trains partiront au Nord vers Yvetot tandis qu'il a été dit que tous les trains emprunteront le viaduc de Barentin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, confirme que les tracés proposés prévoient un raccordement à la ligne existante en amont du viaduc de Barentin. Le trait vers le Nord indique seulement que tous ces tracés sont compatibles avec un prolongement ultérieur de la ligne nouvelle vers Yvetot,

La prise en compte des impacts de la LNPN

Un habitant de Barentin souhaite en savoir davantage concernant les études d'impacts réalisées sur les nuisances vibratoires et sonores.

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, remarque que la volonté de ne pas prolonger le tunnel sur le plateau de Caux jusqu'au viaduc de Barentin engendre de nombreux désavantages pour ses habitants : destruction de nombreux hectares de terre, d'exploitations agricoles, ou encore d'entreprises comme le camping de Roumare. La solution d'un pont est proposée (sur le même modèle que le pont aux anglais).

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, invite le public à venir aux ateliers pour en apprendre davantage sur les tracés proposés, leurs impacts sur les territoires et exprimer des avis.

L'articulation entre les deux gares rouennaises

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, remarque que lors d'une réunion antérieure, une liaison en bus entre les gares Rouen Rive Droite et Rouen Saint-Sever, avaient été évoquées. Aujourd'hui il est question d'une liaison ferroviaire entre ces deux gares. Selon l' élu, cette situation pénaliserait les habitants des communes du plateau de Caux, à savoir Malaunay, Montville ou encore Barentin, puisqu'ils seront obligés de transiter par la gare Rive Droite vers la gare Saint-Sever et ne pourront plus se rendre directement à Paris.

Un participant demande si des trains iront toujours de la gare de Rouen Rive Droite jusqu'à la gare Paris Saint-Lazare à l'avenir, en continuant de desservir Val de Reuil, Gaillon Aubevoye et Vernon-Giverny.

Un participant interroge le futur schéma de desserte de la gare Rouen Rive Droite avec l'arrivée du SERM, qui a vocation à diamétraliser la gare actuelle.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, explique que la future desserte ferroviaire rouennaise sera évoquée de manière approfondie au cours des réunions à venir sur la gare de Rouen Saint-Sever. L'AOM, qui a en charge l'organisation des dessertes, sera présente pour répondre aux questions.

6. CONCLUSION

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, conclut en remerciant les participants pour leurs nombreuses questions et rappelle que la concertation ne fait que débuter.

7. Restitution « brute » du fil de discussion numérique

« Combien de personnes supplémentaires iront de Normandie à Paris par ce projet ? Quel sera le prix du billet par rapport à aujourd'hui ? D'autres liaisons : nord, Roissy, l'est ne sont pas améliorées. Je ne parle pas de la Bretagne et des Pays de Loire. »

« Bonjour, pourriez vous dire pourquoi ou comment le tronçon d'origine Rouen Motteville est devenu Rouen Barentin en passant sur un ouvrage vétuste comme le viaduc de Barentin. »

« Bonsoir quand sera évoqué le tracé du « Y de l'Eure » ? »

« Comment sont pris en charge les nuisances (sonores, visuelles...) que vont générer ce projet ? »

« Bonsoir, que va devenir le Quartier Libre en 2035 ? Est-il compris dans le projet de la nouvelle gare ? »

« Bonjour, concernant la gare d'agglomération de Rouen Saint Sever, va-t-elle fonctionner en supplément de la gare Rouen Rive Droite ? Ou à la place de notre gare actuelle ? Merci »

« Comment sera raccordée la gare St Sever à Barentin en traversée de Seine et vallée du Cailly ? Quelles sont les infrastructures prévues ? »

« Bonjour, quelle est la répartition du trafic entre les voyageurs et le fret ? »

« Les études d'opportunité de 2011/12 ont-elles été réactualisées à la situation d'aujourd'hui ? Et anticipées aux années 2030 ? A l'époque du Zéro artificialisation des sols, ce projet semble anachronique en raison des désordres écologiques qu'il va induire »

« LNPN se justifie si elle permet un report modal de la voiture vers le train. Des enquêtes Origine-Destination et de préférences déclarées ont-elles été réalisées et si oui, en quelle année ? L'évolution des comportements depuis le Covid doit être intégrée à la réflexion, notamment sur les dessertes. »

« Le fret est-il complètement exclu d'utilisation du tronçon en IDF ? »

« Madame Péresse exige une mise en tunnel en IDF. Cela rendrait le projet intenable financièrement ? »

« Bonjour. Au début de la présentation, un tronçon amélioré est présenté entre Rouen et Caen. Quelles en sont les caractéristiques (vitesse maximale, réduction du temps de trajet...) ? Merci beaucoup. »

« Certains trains feront-ils toujours Rouen RD St Lazare via Val de Reuil ? »

« En 2024, le temps de parcours entre Rouen Rive Droite et Paris Saint Lazare est de 01 heure 16 et cela concerne 1 seul train par jour ! combien de train prévoyez-vous qui effectueront le trajet en 01 heure ? »

« Quel sera le temps de construction du fameux tunnel entre Nanterre et Poissy ? Le chantier du tunnel du RER E entre Haussmann St Lazare et Nanterre la Folie ayant pris 6 ans, de combien de temps parle-t-on ? »

« Les gains de temps annoncés ne sont en fait qu'un juste retour sur les temps de trajets il y a quelques années en arrière avant la dégradation du service. »

« Quelle pente peuvent accepter les trains voyageurs cibles ? Et ainsi, quelle serait la longueur visée du tunnel allant de la rive gauche (niveau bas) jusqu'au-delà de Saint-Jean-du-Cardonnay (niveau haut) ? Merci »

« La liaison gare Saint-Sever à Barentin va causer une extraction massive de terre... ? Comment prévoyez-vous d'évacuer tous ces gravats (camion, péniche...) et vers où ? »

« Dépenser tant de milliards pour gagner quelques minutes de trajet. Des études d'opportunités ont-elles été faites depuis les années 2010 ? »

« Bonsoir, La partie en tunnel sur Rouen est une bonne chose au vu des potentiels nuisances sonores. Cependant, qu'en est-il des nuisances vibratoires ? »

« Comment les riverains impactés par les nouvelles lignes (bruit jour et nuit des trains voyageurs et marchandises + perte de valeur des maisons) seront indemnisés ? »

« Bonsoir, pourquoi ne pas prolonger le tunnel au plus proche du viaduc de Barentin plutôt que de dégrader nos campagnes, et notre quotidien avec des nuisances sonores dû aux fréquences de passage plus importante ? »

« Y a-t-il déjà une étude d'impact socio-économique et environnemental sur cette ligne ? »

« Quel est le coût du projet (réactualisé et pas le chiffre de 2016) ? »

« Concernant les variantes de tunnel entre Nanterre et Orgeval, quelles options : bitubes, simple tube et quels impacts en surface en fonction du scénario ? Combien de puits d'accès ou de ventilation ? »

« Bonsoir, vous aviez indiqué que l'intégralité des trains passant par Rouen-Rive-Droite desserviront également Rouen-Saint-Sever. Cela remet-il en cause les liaisons transversales telles Yvetot-Rouen-Elbeuf actuellement, et/ou celles prévues dans le projet de SERM (Clères-Rouen-Serqueux par ex) ? »

« Des personnes seront-elles expropriées dans le cadre de ce projet ? Sur quels territoires ? »

« Bonjour, usager du train autour du Rouen, je trouve le projet pleinement pertinent. Est-il prévu de reprendre le triangle de Darnétal pour augmenter la capacité globale et éviter les cisaillements ? Quid pour le viaduc ferroviaire de Tourville, séparant les voies vers Elbeuf et celles pour Paris ? »

« Quelle possibilité de disposer à ce stade de la concertation de dessins d'insertion ? En particulier à l'entrée et à la sortie du tunnel entre Colombes et Orgeval ? »

« Quelle sera l'insertion du SERM prévu au plan local d'urbanisme entre Elbeuf St Aubin et Elbeuf Ville via Oissel Rouen et Grand Couronne au niveau des voies nouvelles et de la gare St Sever ? Quid de la proposition de projet de Tram-train au départ de St Sever en desserte du bassin Quevillais ? »

« Quel est le report modal attendu avec la nouvelle ligne ? % du trafic de l'A13 »

« Comment faites-vous pour faire circuler des trains à 250 km/h avec du matériel récent construit par Bombardier et limité à 200km/h ? »

« On a déjà une autoroute Rouen Le Havre qui est peu fréquenté vu le coût, nos campagnes ont déjà été dégradées, la LNPN apportera une nouvelle dégradation et décote de nos biens. Comment serons-nous indemnisés ?? »

« Quelles seront les conséquences du déplacement des trains de Rive Droite à St Sever pour les trains Paris > Normandie au regard des trains Rouen > Amiens > Lille ? Potentielle ligne à prévoir Caen > Lille via Rouen ? »

« Les trois premiers tracés qui sortent du tunnel de la Vaupalière ont un très grand impact sonore sur tiqueté communes. Pourquoi ne pas privilégier le numéro 4 qui sort en forêt ? »

« Que prévoyez-vous en termes d'aménagements pour les parkings dans les nouvelles gares ? »

« Les ateliers annoncés auront lieu à proximité des communes concernées ? en ile de France notamment ? »

« Bonjour, vous avez évoqué un temps de trajet d'1h entre Rouen et Paris. Mais cela vaut-il au départ de Rouen Saint Sever ou Rouen Rive Droite ? »

« Selon la CRC : la dette de la région est 657 Millions d'euros en 2021 et de 198 Millions d'euros pour la métropole, et celle du Havre ? et surtout la dette de l'Etat Français de 3100 MILLIARDS €. Est-ce bien raisonnable sachant qu'il y a de plus en plus de français qui télétravaillent donc moins de passagers ? »

« Pourquoi ne pas renforcer/rénover la ligne Rouen/Barentin actuelle, et faire la sortie du tunnel au plus proche de la ligne actuelle ? »

« Puisque vous avez déjà tout prévu, quel est l'impact de la nouvelle ligne sur la valeur foncière de l'habitat des communes impactées ? »

« Quelle articulation dans les études entre la réalisation de la Nouvelle Gare Saint-Sever et la réalisation du Service Express Régional Métropolitain dont la candidature a été déposée le 22 avril par la Région et la Métropole ? Jean-Louis Dalibert SOS Gares »

« Pouvons-nous avoir le coût global du projet, mis à jour en 2024 s'il-vous-plaît ? Également, pour la Métropole rouennaise, quelle ligne de bus desservira la nouvelle gare St Sever ? Un Teor ou un Fast ? Les deux ? »

« #lnpn. Bonsoir. Concernant la partie aérienne du tracé sur le plateau de Caux, pourquoi ne pas prolonger le tunnel jusqu'à la section déjà existante du réseau afin de ne pas impacter les villages de Roumare et Pissy-Pôville qui vont se retrouver très fortement défigurés par les projets de tracés ? »

« Une espèce endémique en voie de disparition a été trouvée sur le plateau de Caux sur les tracés 1, 2 et 3 en tiendrez-vous compte ? Le dossier sera remis aux Asso écologistes. Nous pensons qu'un tunnel prolongé jusqu'à Barentin serait moins impactant sur l'humain et l'environnement »

« Confirmez-vous que les trains futurs emprunteront bien le viaduc de Barentin ? C'est incohérent avec les scénarios montrés sur la carte la carte où plusieurs scénarios filent au nord sans prendre le viaduc »

« Ce sont donc des milliards dépensés, l'artificialisation des sols, la destruction de zone de campagne pour gagner 10 min entre Paris et Caen ??? Et 20 min entre Paris et Le Havre ? Le jeu en vaut-il la chandelle à une époque où nos hôpitaux et notre système éducatif sont en grande souffrance ? »

« Si on peut résumer ce projet en quelques mots, j'ai le sentiment qu'il ne s'agit ni plus ni moins que d'un dommage collatéral du projet Grand Paris, et qui n'intègre pas du tout la ville de Rouen et les Rouennais. De nombreux espoirs étaient fondés sur le temps de trajet de Rouen vers Paris...en vain »

« La valeur foncière de nos maisons sur le plateau de Caux. ? Indemnisation à partir de combien de mètres de la voie ? merci »

« Quand est prévue la réunion publique pour informer les habitants des Yvelines directement concernés par ce projet ? »

« Les intervenants sont affligés dans leur capacité à ne pas répondre aux questions... »

« Bonsoir. Dans les études de tracés sur le plateau de Caux, la partie entre la sortie du tunnel et le raccordement à Barentin ne représente que quelques que Km mais aura un impact terrible pour les deux villages qui seront traversés. N'est-il pas possible de prolonger le tunnel jusqu'à Barentin ? »

« Pas de réponse sur la question de l'opportunité socio-économique du projet. Mystérieuse et à contrebalancer avec les coûts financiers et écologiques du projet »

« Quelle sont les résultats d'étude des impacts sonores, mur antibruit au passage en vitesse élevés entre Rouen et le centre-ville de Barentin ? »

« Quelles mesures pour réduire les nuisances sonores des riverains sur le plateau de Caux ? Pourquoi le scénario 4 a-t-il disparu ? Pression des écologistes qui refusent le passage dans la forêt du Houlme ? »

« Oui l'impact va être terrible sur les trois villages Roumare, St Jean et Pissy alors que le tunnel peut être prolongé jusqu'à Barentin »

« Pouvez-vous verser à la concertation les études actualisées dont vous nous dites disposer sur le report modal ? Sont-ce bien des études spécifiques à l'axe Paris-Normandie ? Si vous annoncez 30% de report modal, c'est bien que ces études existent ... Merci d'avance »

« Bonsoir. Le plateau de Caux est déjà très impacté par une deux autoroutes et des lignes à Hautes tensions. L'ajout d'une ligne de TGV est terrible pour les riverains. Pourquoi ne pas prolonger le tunnel ? merci »

« C'est clair que le ROI (retour sur investissement) ne sera pas top... »

« La présentation manque cruellement de données factuelles sur les usages actuelles et les usages futures. C'est une présentation technique mais qui ne permet pas de donner une vision globale de la mobilité. »

« Comment les nuisances pourront-elles être atténuées au niveau des communes de Pissy-Pôville, Roumare ? »

« Est-ce que le trace numéro 4 existe toujours ? »

« Comment des autorisations de permis de construire ont pu être délivrés à proximité d'un scénario de tracer sur la commune de Roumare ? »

« La LNPN : M. Roblès parle effectivement du Projet pour les 2 régions (Île-de-France et Normandie unifiée) or par exemple pour le SERM on ne parle que du SERM de Rouen, et Caen alors à cet égard ? Jean-Pierre Renard de Caen. Lors des webinaires de début d'été 2023 (à ne pas oublier !!) idem. »

« L'option de prolongement du tunnel jusqu'à Barentin est-elle envisageable ? »

« Bonsoir, quelles articulations possibles entre la LNPN et les propositions de l'association Effet de Serre Toi-Même pour le développement du train <http://www.effetdeserretoimeme.fr/nos-propositions-pour-le-developpement-du-transport-ferroviaire-a-lechelle-du-bassin-de-vie-de-la-metropole-de-rouen/> »

« Quel impact avec le projet d'agrandissement de l'échangeur A150 et A151 ? »

« Bonsoir. Des scénarios de tracés précis vont-ils être présentés ce soir ? »

« Bonsoir, A quelle date est prévue la concertation pour le tronçon Mantes Evreux ? A quelle date prévisionnelle sera déterminé le tracé définitif entre Mantes et Evreux ? Merci »

« Interaction entre LNPN et l'éventuel contournement de Rouen Est d'une part et d'autre part cf. le débat initial de 2011 qui avait mis en évidence le scénario C (15 géographes normands) pour une réelle innervation ferroviaire (fret et passagers) avec tunnel Honfleur /Le Havre caissons immergés ? »

« Pour les phases 2 & 3, le maître d'ouvrage organisera-t-il une nouvelle phase de débat public ? Certains aspects du projet pourraient être repensés (gare nouvelle d'Évreux, articulation avec Paris-Granville, arrêts supplémentaires sur Barentin-Yvetot). »

« Les riverains de la gare rive droite ayant choisi d'habiter proche de cette gare car ils font quotidiennement le trajet Rouen-Paris seront donc pénalisés à l'avenir car ils devront aller sur la gare Saint-Sever pour prendre leur train ? »

« Est-ce possible d'avoir une réponse sur la question de la contradiction entre les cartes et ce qui a été dit sur le fait que les trains empruntent le viaduc de Barentin ? »

« Oui 20 km Nanterre/Orgeval et pourquoi pas 9km Rouen / Barentin Les explications ne sont pas nettes ! »

« Pourquoi ne pas utiliser en surface, la ligne actuelle en sortie de la gare de Rouen Rive Droite vers Paris (et inversement), au niveau de Sotteville-lès-Rouen, sur le pont plutôt que de passer sous la Seine pour rejoindre les deux gares ? »

« Lancer un projet 12 ans après le débat public, est-ce vraiment sérieux ? »

« La question des nuisances sonores et des vibrations devaient être abordés et ne l'ont pas été. Merci d'apporter une réponse sur les études d'impact »

« Suite (Jean-Pierre Renard Caen) : ma dernière demande de globalisation des solutions et de réouverture d'études est fondée d'autant plus que l'avancement de la LNPN est tout relatif et qu'un Impératif Catégorique (la Transition Écologique =Priorité Absolue, Intérêt Majeur) plaide train tous azimuts. »

« En complément de la section Nanterre-Mantes, est-il prévu une amélioration du temps de trajet entre La Garenne-Colombe et les hurtoirs de Paris Saint-Lazare (avec possiblement des relèvements de vitesse en approche de la gare à 50km/h ainsi que dans la tranchée des Batignolles) ? »

« La sortie du tunnel sur le plateau de Caux est une aberration sur l'impact sonore pour l'humain, pour les terres agricoles, pour l'environnement Pour la valeur foncière qui va s'effondrer pour les trois communes »

« Privilégiez déjà des réponses vu les envois par QR Code et agissez le + possible en distanciel (y compris en pouvant intervenir oralement au cours de la réunion comme lors des webinaires de début d'été 2023, j'y avais bien sûr assisté). J-P Renard de CAEN »

« J-P Renard : dernière question d'un monsieur sur Caen et Deauville (tourisme) très pertinente, effectivement il faut tenir compte de la Normandie unifiée depuis 2016 et ce soir il y a quelque part un ressenti d'omission !! »

« Quelles sont les contraintes en Île-de-France empêchant la création d'une ligne à 250km/h ? »

« Vous promettez des cartes plus détaillées des tracés ? »

« Les temps de parcours annoncés vers Caen et le Havre tiennent-ils compte des Limites Temporaires de Vitesse liés aux ouvrages d'arts que sont le tunnel de Rolleboise et du remblai d'Apremont ? »

« L'enregistrement (?) de ce soir SVP et pensez à la Normandie dans son entièreté territoriale (depuis 2016) !! Au plaisir de vous lire bien sûr car un dernier étonnement ce soir : personne n'a fait référence à ces 2 webinaires de début d'été 2023 ? J-P Renard CAEN. »

