

LIVRET TERRITORIAL

Sous-section

Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux

CONCERTATION

CONTINUE

2024

Ligne Nouvelle
**Paris –
Normandie**

UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION SUR L'INSERTION DE LA LIGNE SUR LE TERRITOIRE

La LNPN, pour Ligne Nouvelle Paris – Normandie, entre aujourd'hui dans une nouvelle phase de concertation grand public, sur l'insertion des premières sections de ligne nouvelle sur le territoire et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever. Sur la base de la zone de passage préférentiel retenue à l'issue de l'étape d'études précédente, l'objectif est désormais de définir progressivement le projet et d'approfondir l'insertion territoriale de la ligne en recherchant et comparant différents scénarios de tracés faisables.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage SNCF Réseau présente à la concertation du public des scénarios de tracés possibles sur les sections de ligne nouvelle, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie d'une part, et entre Rouen et Barentin d'autre part. Le public est associé à cette nouvelle étape dans la définition du projet, pour sa connaissance des territoires et besoins locaux de transport, et également pour faciliter son appropriation progressive du projet.

Les études de tracés prennent en compte les différents enjeux et spécificités du territoire ; elles ont fait l'objet d'échanges poussés avec élus locaux, les services techniques des collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les aménageurs, et les autres gestionnaires d'infrastructure.

Le présent livret territorial, qui complète le dossier de la concertation, présente de manière détaillée les scénarios de tracés étudiés sur une section de la ligne nouvelle Rouen <> Barentin après avoir décrit les différents types d'enjeux qui ont été pris en considération pour les scénarios possibles soumis à l'avis de tous.



Pour en savoir +

Sur le dispositif détaillé de cette nouvelle phase de concertation, rendez-vous en page 18 de ce livret.

Sur la LNPN, connaître le calendrier détaillé des rendez-vous, poser vos questions et/ou participez en ligne, rendez-vous sur : www.lnnpn.fr



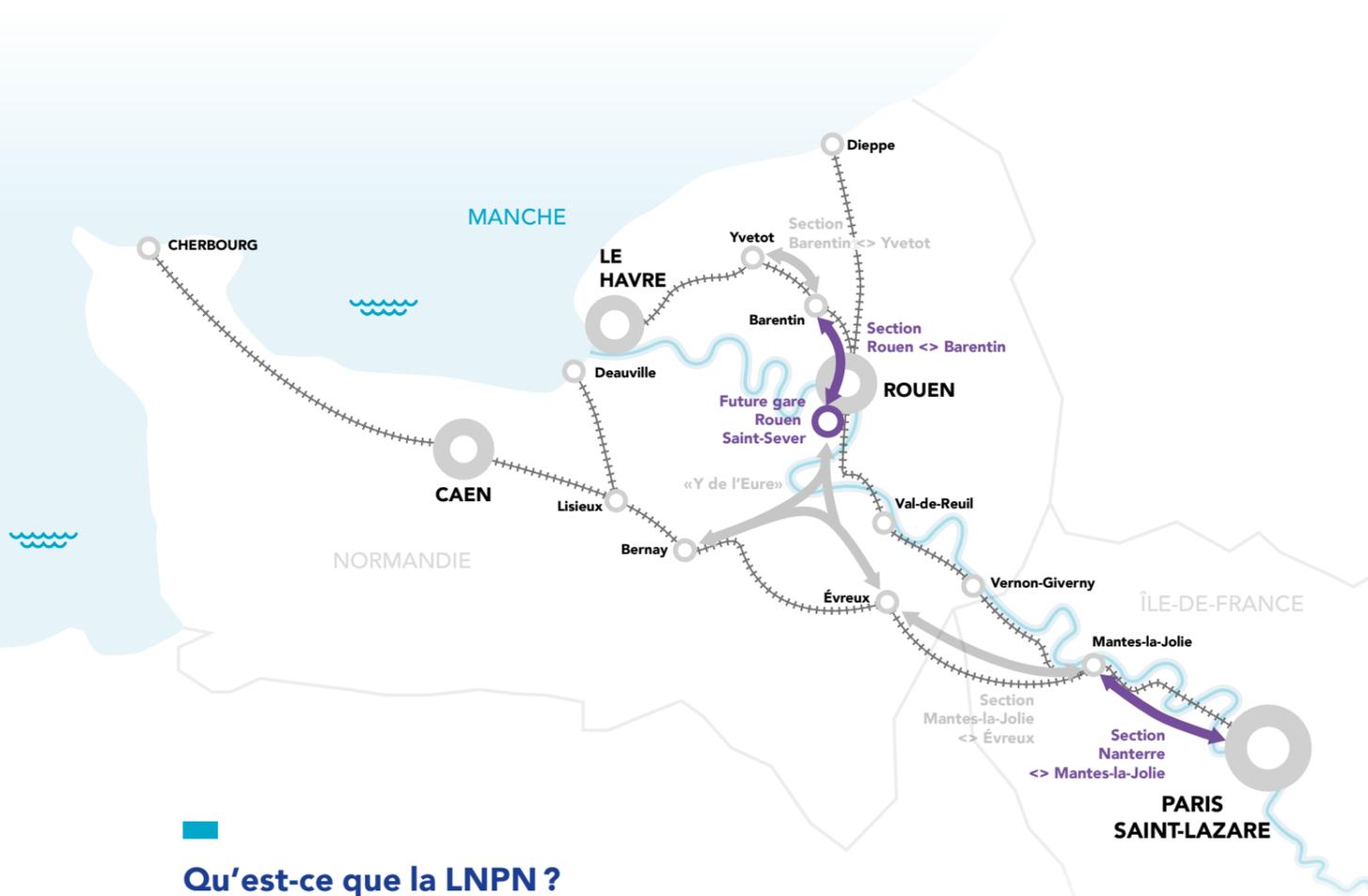
SOMMAIRE

Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux

1.	L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LA LNPN	4
	Qu'est-ce que la LNPN ?	4
	Pourquoi faire la LNPN ?	5
	La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel	6
	Où en est la LNPN aujourd'hui ?	7
2.	LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX	8
3.	LES SCÉNARIOS DE TRACÉS SUR LE PLATEAU DE CAUX	10
	Le débouché du tunnel sur le plateau de Caux	11
	Les scénarios de tracé du plateau de Caux à Barentin	14
4.	LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION	18
-	Liste des abréviations	19

L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LA LNPN

La LNPN, pour « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » 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 ».



Qu'est-ce que la LNPN ?

La LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant, avec en premier lieu, les sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la future gare de Rouen Saint-Sever). Ces aménagements ont été déclarés prioritaires par l'État car ils vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (trains franciliens, trains normands) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien.

Pourquoi faire la LNPN ?

La mise en service de ces infrastructures doit améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à l'ajout de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité.

En effet, la LNPN permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation dans le nœud ferroviaire de Rouen et entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises.

Cette ligne à fort trafic reste contrainte par des sections à deux à trois voies, constituant des goulets d'étranglement obérant tout développement de trafic.

En Île-de-France, la LNPN apportera deux voies nouvelles à haute performance en débit et rapidité entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, dédiées aux circulations rapides sans arrêt entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare et contribuant à améliorer le fonctionnement du système ferroviaire de l'ouest francilien.

À Rouen, la problématique de la capacité actuelle insuffisante de la gare et le besoin de développement des dessertes ferroviaires, ont conduit au projet d'une gare nouvelle pour permettre une désaturation durable du nœud ferroviaire rouennais.

La nouvelle gare couplée à la ligne nouvelle vers Barentin permettra ainsi le développement des trains du quotidien, aussi bien sur une courte que sur une longue distance.

En outre, les temps de parcours, sur les principales destinations, se trouveront réduits grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle très performantes permettant aux trains de rouler jusqu'à 250 km/h (entre un train classique et un train à grande vitesse).

Ainsi, la LNPN permettra d'augmenter le nombre et donc la fréquence des trains pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens tout en réduisant les temps de parcours. L'offre de service sera améliorée dès la mise en service des premières sections.

Par son ambition globale, la LNPN contribuera fortement au développement de la vallée de la Seine, assurera de meilleures connexions entre les agglomérations et métropoles avec les grands axes européens, et sera source de nouvelles opportunités économiques et touristiques pour les territoires.

En offrant plus de capacité et de qualité de service, la réalisation de la LNPN porte ainsi l'ambition de faire évoluer les mobilités en vallée de la Seine au profit de solutions décarbonées à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises.



La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel

La vallée de la Seine

plus de 15

millions
d'habitants

1^{er}

ensemble
industrialo-portuaire
de France avec HAROPA PORT
(Le Havre, Rouen et Paris)

La Normandie

3,3
millions
d'habitants

L'Île-de-France

12,2
millions
d'habitants

1^{er}

bassin
d'emplois
en Europe

Des axes entre l'Île-de-France et la Normandie très fréquentés

Avec 24 millions de voyages annuels assurés en 2022 par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté¹. La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions ; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50 % des voyages les jours de semaine.

¹ - Source : études de trafic de SNCF Réseau, 2024

■ ■ Une priorisation
des investissements pour
désaturer le réseau classique
et améliorer les transports
du quotidien. ■ ■

Où en est la LNPN aujourd'hui ?

Aujourd'hui, une étape de concertation s'ouvre avec le grand public sur les tracés des sections prioritaires et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever.

Cette phase de concertation continue se poursuivra, avec les parties prenantes en 2024 et 2025, pour éclairer le choix du tracé qui sera retenu pour l'enquête publique.

Parallèlement au travail engagé sur les infrastructures prioritaires, les études se poursuivent sur les autres sections de la LNPN.



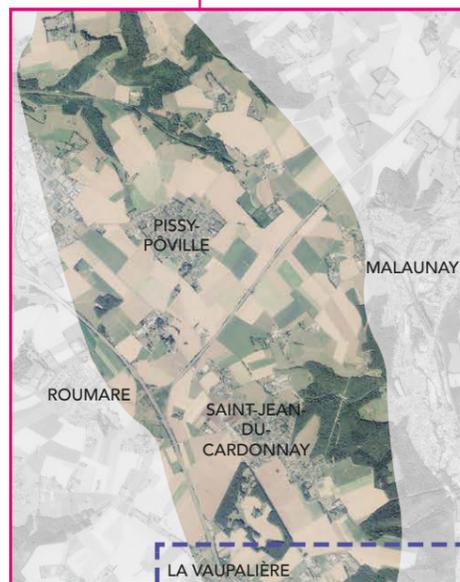
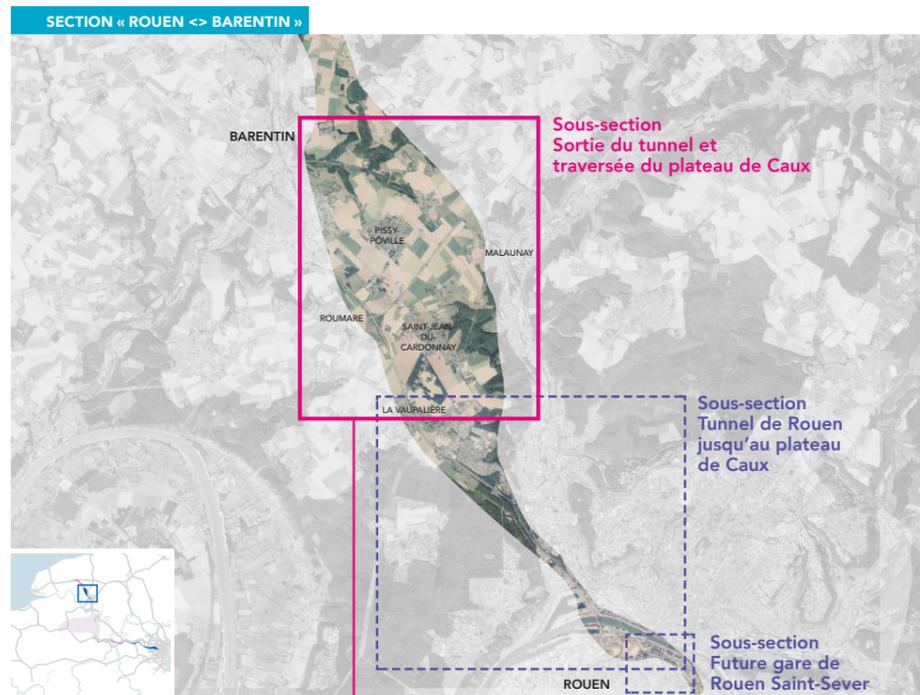
LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

2009	Naissance du projet : l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier la LNPN.
2011-2012	Débat public sur l'opportunité de la LNPN et ses caractéristiques générales.
2012	Décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études du projet.
2013	Décision de l'État qui demande à SNCF Réseau de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique sur 3 sections prioritaires ¹ .
2014-2017	Recherche de zones de passage préférentiel pour les futurs tracés (étape 1 des études). Concertation avec le grand public. SNCF Réseau propose des « zones de passage » au ministre des Transports.
13/02/2020	Décision de l'État : réaffirmation du caractère prioritaire de la LNPN, choix des zones de passage préférentiel et calendrier des priorités.
2020-2025	Recherche de tracés dans les zones de passage (étape 2 des études).
08/02/2023	Décision sur les fonctionnalités ferroviaires de la future gare Rouen Saint-Sever.
2024-2025	Concertation avec le grand public sur la définition du tracé.
2025-2026	Élaboration du dossier d'enquête publique sur le tracé retenu (étape 3).
Fin 2026	Enquête d'utilité publique.
2027-2028	Déclaration d'utilité publique.
À partir de 2029	Obtention des autorisations environnementales. Études détaillées et réalisation des aménagements prioritaires.
2035	Horizon de mise en service des aménagements prioritaires.

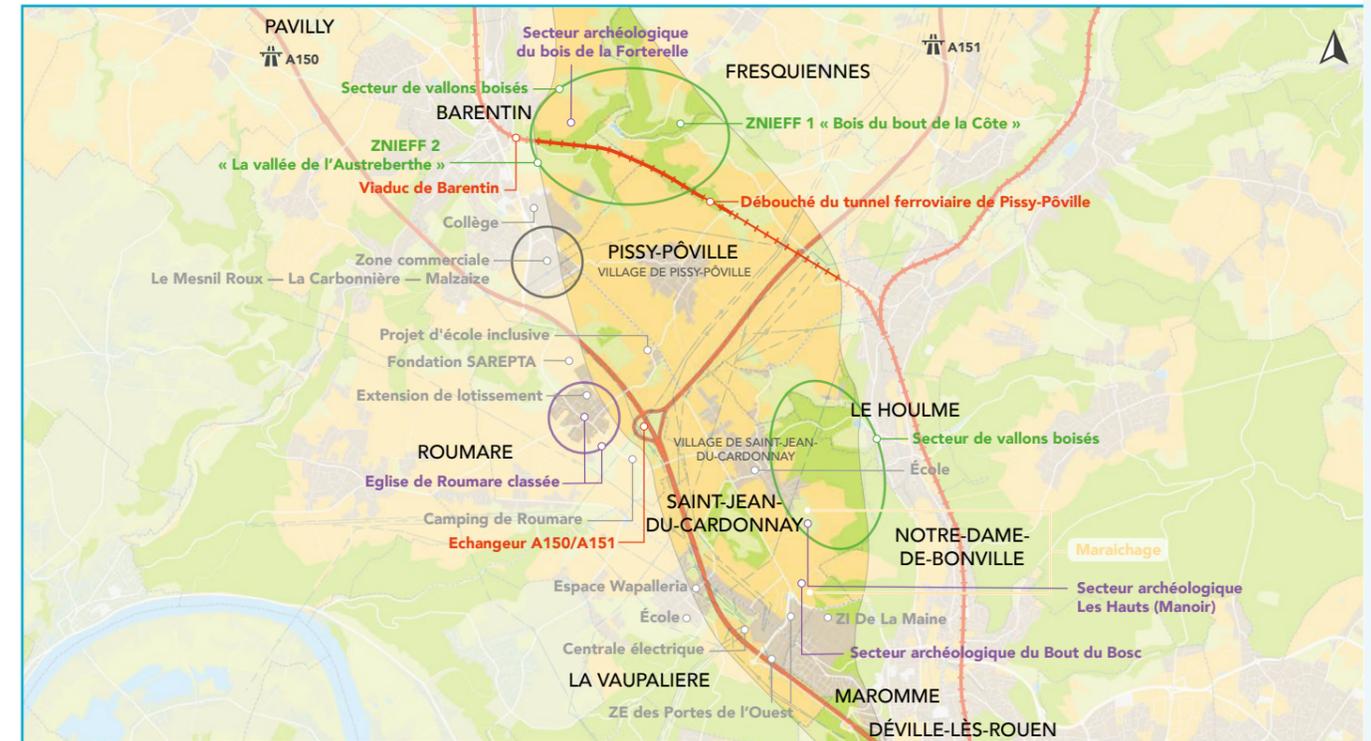
¹ - « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la création de la future gare Rouen Saint-Sever).

2. LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX

La sous-section « Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux », objet du présent livret territorial, s'inscrit dans la section « Rouen <-> Barentin ».



LES LIMITES DE LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIEL (ZPP) RETENUE LORS DE L'ÉTAPE D'ÉTUDES PRÉCÉDENTE SUR UNE VUE AÉRIENNE DU TERRITOIRE : LES TRACÉS SONT À RECHERCHER À L'INTÉRIEUR DE CETTE ZONE.



- ESPACES NATURELS
- ENJEUX DE TRANSPORTS EXISTANTS
- ENJEUX PATRIMONIAUX
- ZONE AGRICOLE
- ZONE URBANISÉE

Cette sous-section se caractérise notamment par :

- Une zone périurbaine de l'agglomération de Rouen autour des communes de la Vaupalière, Maromme, Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare, Malaunay, Pissy-Pôville et Barentin, constituée d'habitations, de zones d'activités économiques et d'importants secteurs agricoles ;
- Des espaces boisés naturels et continuités écologiques à préserver ;

- Une topographie marquée ;
- des infrastructures structurantes que sont les autoroutes A150 et A151 ainsi que la voie ferrée existante ;
- La présence de nombreuses lignes électriques aériennes haute tension, d'un important poste de transformation électrique à la Vaupalière et également de réseaux enterrés de gaz.

3. LES SCÉNARIOS DE TRACÉS SUR LE PLATEAU DE CAUX

Le tracé de la LNPN est caractérisé par le débouché du tunnel sur le secteur la Vaupalière/Saint-Jean-du-Cardonnay, puis par un tracé en surface jusqu'au raccordement aux voies existantes à l'est du viaduc de Barentin.



Sur le plateau de Caux, les scénarios de tracé doivent s'insérer au mieux au regard des différents enjeux du territoire depuis le débouché du tunnel jusqu'au viaduc actuel de Barentin.

La réalisation d'un tunnel bitube étant possible entre Rouen et le plateau de Caux, le nombre des émergences en surface se limitera à :

- Un débouché du tunnel et un puits de secours sur le plateau de Caux (dont les localisations dépendront du scénario retenu) ;
- Un second puits de secours sur la sous-section « Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux », à proximité immédiate de la Seine.



Photo du puits de secours en phase travaux pour le prolongement du RER E (EOLE), place Gouraud à Neuilly-sur-Seine ©Projet Eole - SNCF RESEAU

FOCUS SUR

LES PUIITS DE SECOURS

- Un puits de secours, dont le diamètre est d'environ 20 mètres, requiert une emprise au sol d'environ 5 000 m² pour sa construction, soit environ un terrain de football. Une fois la réalisation de l'ouvrage et son équipement terminé, le puits est refermé. Des émergences en surface demeurent afin de permettre l'intervention des personnels de secours en cas d'incident.

Le débouché du tunnel sur le plateau de Caux

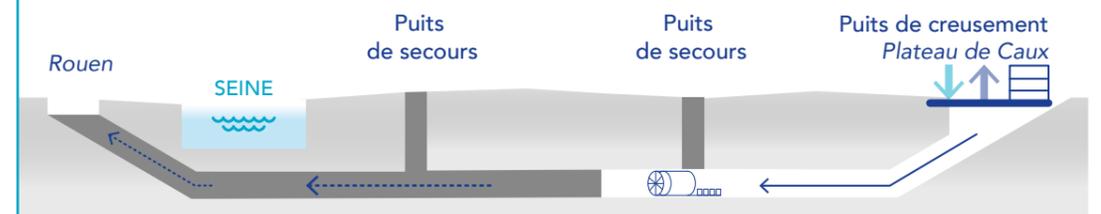
Les critères pour la localisation du débouché du tunnel

La zone qui sera utilisée pour le creusement et comme base chantier du tunnel accueillera à terme les installations fixes du débouché côté plateau de Caux.

Compte tenu de la longueur envisagée du tunnel, et afin de limiter la durée du chantier, un creusement en une fois serait retenu avec deux tunneliers creusant chacun en parallèle un tube, constituant ainsi un tunnel « bitube ».

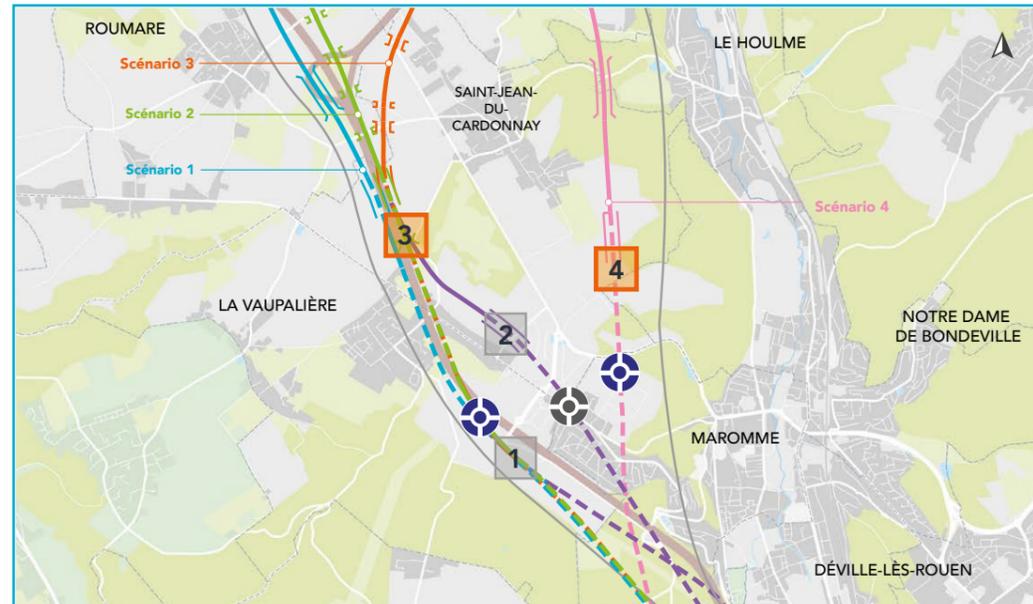
- Pour cette typologie de travaux, il faut notamment :
- Une surface de 30 000 m² pour deux tunneliers, afin de pouvoir implanter les équipements techniques et permettre, entre autres, le stockage temporaire des terres excavées avant leur évacuation, l'installation d'une zone de stockage des voussoirs et d'une zone de traitement et de tri des déchets ;
 - Des conditions d'accès au site adaptées à la volumétrie des matériaux à déplacer ;
 - Un environnement de chantier permettant la réalisation de travaux suivant un cycle quasi continu. Selon l'implantation retenue, des mesures dédiées seront proposées afin de réduire les différentes nuisances pour les riverains.

La solution retenue est celle du creusement du tunnel depuis le plateau de Caux. En effet, le site ferroviaire où débouchera le tunnel côté Rouen, qui se situe au milieu du futur écoquartier Flaubert, n'offre ni les surfaces utiles, ni des conditions d'accès au chantier suffisantes pour y installer les installations de chantier indispensables.



3. LES SCÉNARIOS DE TRACÉS SUR LE PLATEAU DE CAUX

Deux secteurs retenus pour le débouché du tunnel



Quatre secteurs ont été identifiés comme respectant les critères requis.

Deux d'entre eux n'ont finalement pas été retenus au regard des impacts directs et indirects importants qu'ils auraient engendré sur les secteurs résidentiels de Maromme et de la Vaupalière :

- Le puits 1 correspond au secteur de l'échangeur de la Vaupalière entre l'A150 et la D1043. Il n'a pas été retenu afin de prolonger le tunnel jusqu'au nord du bourg de la Vaupalière ;
- Le puits 2 est situé sur le secteur du Vert Galant sur la commune de Saint-Jean-du-Cardonnay, entre l'A150 et la RD6015.

Deux secteurs sont donc envisagés :

- Un site 3 le long de l'A150, en limite Nord de la Vaupalière, soit à l'est soit à l'ouest de l'autoroute.
- Un site 4 en limite du bois de l'Abbaye.

Chaque site se conjugue avec un scénario de passage en surface :

- Le site 3 le long de l'A150 avec les scénarios 1, 2 ou 3.
- Le site 4 en limite du bois avec le scénario 4 qui se situe côté est de la zone de passage préférentiel.

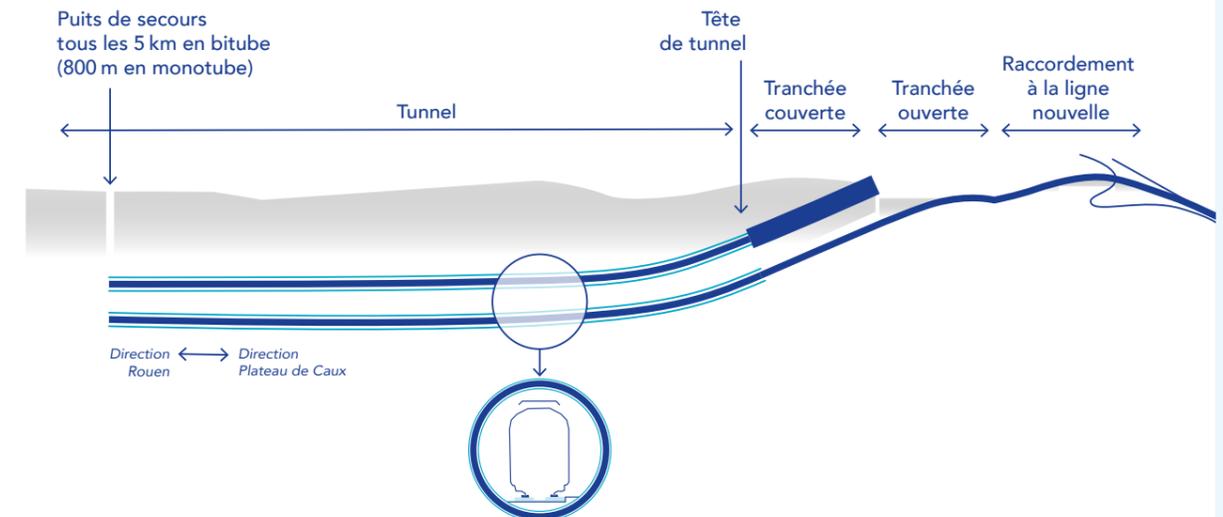
Les caractéristiques techniques du débouché du tunnel

Entre le tracé en surface et le tunnel (c'est-à-dire creusé en souterrain sans interférences avec la surface), une section de raccordement est nécessaire, avec :

- une tranchée couverte, invisible et limitant les impacts visuels et acoustiques ;
- une tranchée ouverte en surface correspondant au débouché de la voie se raccordant au réseau existant.

Cet ouvrage est nécessairement réalisé sur place avec des moyens différents de ceux du creusement du tunnel nécessitant un tunnelier. Les travaux consistent à construire des parois en béton pour former la structure de la tranchée, puis à creuser le volume intérieur. La tranchée ainsi formée est couverte en partie, et le terrain remblayé jusqu'à le remettre à son niveau initial.

Les tranchées, de plusieurs centaines de mètres de long, permettent donc de descendre à une profondeur compatible avec le tunnel, d'environ 30 mètres ici afin de s'affranchir des contraintes en sous-sol.



3. LES SCÉNARIOS DE TRACÉS SUR LE PLATEAU DE CAUX

Les scénarios de tracé du plateau de Caux à Barentin

Après le débouché du tunnel, la ligne nouvelle traverse le plateau de Caux au sein de la ZPP, selon différents axes, jusqu'à venir se raccorder au réseau ferré existant, en amont du viaduc de Barentin, point fixe commun à tous les scénarios.

Les scénarios proposés sont tous compatibles avec un prolongement ultérieur de la ligne nouvelle en direction d'Yvetot (le tracé de la LNPN ne passera alors plus à Barentin).

Plusieurs scénarios de tracé ont été envisagés, compte tenu des impératifs techniques (règles de tracé de voies ferrées en plan et en déclivité pour des vitesses de 200 km/h, éviter les enjeux les plus forts) et à partir des principes suivants :

- Se jumeler au plus près du réseau autoroutier afin d'éviter de créer une nouvelle coupure du territoire (scénarios 1 à 3);
- Se dissocier du réseau autoroutier afin de réduire les interfaces avec celui-ci (scénario 4).

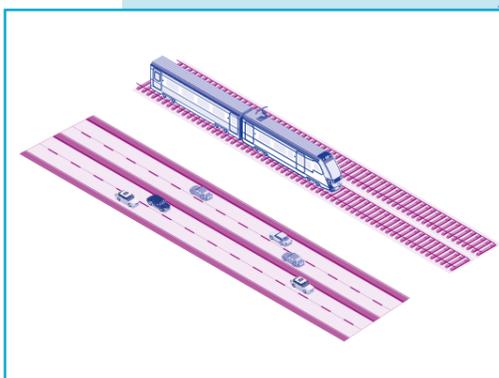
À ce stade des études, et même s'il semble naturellement préférentiel de pouvoir l'éviter, le déplacement d'équipements d'un réseau Haute Tension très densément réparti sur le plateau, n'est pas écarté.

Des mesures conservatoires seront également intégrées pour rendre possible du point de vue technique le prolongement ultérieur de la ligne nouvelle vers Yvetot.

Le raccordement restera utilisé après la réalisation de la section Barentin <> Yvetot par les trains périurbains entre Yvetot et la gare de Rouen Saint-Sever via la ligne nouvelle. Il sera aussi utile pour gérer les situations d'une exploitation en mode dégradé, en permettant de faire sortir ou faire entrer des trains de la ligne nouvelle.

FOCUS SUR

LE JUMELAGE D'INFRASTRUCTURE



Le jumelage consiste en l'implantation de deux infrastructures de transport de types différents (par exemple une voie ferrée et une autoroute) suivant une direction et des tracés qui restent proches sur plusieurs kilomètres.

Le jumelage peut être plus ou moins proche selon les contraintes réglementaires et techniques, et une balance avantages / inconvénients propres à la configuration du site. En effet, l'insertion est définie selon la topographie du site, l'environnement immédiat et la présence de franchissements ou d'échangeurs routiers existants.

Les contraintes de tracé nécessitent parfois un franchissement d'une infrastructure par une autre. Les franchissements sont localement possibles selon la configuration du site et nécessitent la plupart du temps la réalisation d'ouvrage conséquent comme un saut-de-mouton ou un viaduc.

Les scénarios de tracé étudiés

Plusieurs scénarios de tracés ont été étudiés afin de rejoindre Barentin depuis le débouché du tunnel sur le plateau.

L'impact sur le foncier agricole serait important quel que soit le tracé retenu. Un travail engagé avec la chambre d'agriculture de Normandie permettra de bien appréhender les effets sur les activités agricoles et caractériser les indicateurs d'analyse comparative sur cet enjeu fort du territoire.



Les scénarios écartés

Le scénario dit de « débouché de tunnel central »

Après un débouché du tunnel situé au nord de la ZA Les Portes de l'Ouest, le tracé rejoint l'A150 et peut se poursuivre à l'ouest de Pissy-Pôville sur l'axe du scénario 2 ou du scénario 3.

Caractéristiques ayant mené à écarter le scénario :
Comme indiqué plus haut, la localisation du débouché a été jugée peu adaptée en exploitation comme en phase chantier en raison de la proximité avec les riverains. De plus, le scénario ne paraissait pas apporter de plus-value au regard des scénarios auxquelles il se raccorde (scénarios 2 et 3).

Le scénario dit de « tracé alternant surface et tunnel pour la montée sur le Plateau de Caux »

Ce scénario rejoint les tracés des scénarios 1 et 2 au niveau du puits de creusement écarté au niveau de l'échangeur de la Vaupalière entre l'A150 et la D1043.

Caractéristiques ayant mené à écarter le scénario :
Ce scénario est la suite d'un scénario écarté de la sous-section « tunnel de Rouen jusqu'au Plateau de Caux ». Il proposait un tracé alternant surface et tunnel pour la montée sur le plateau de Caux. Les difficultés d'insertion dans le vallon étroit et densément occupé est l'une des motivations pour avoir écarté ce scénario. Pour plus d'informations, veuillez vous référer au livret correspondant.

3. LES SCÉNARIOS DE TRACÉS SUR LE PLATEAU DE CAUX



Les scénarios retenus

Le scénario 1 dit « Jumelage A150 côté ouest »

Le débouché de tunnel serait situé au nord du bourg de la Vaupalière : la proximité des installations de chantier nécessitera un soin particulier pour réduire les nuisances autant que possible.

Jusqu'à l'échangeur A150/A151, le tracé s'insère entre l'autoroute et la ligne haute tension, dans un espace restreint. La ligne nouvelle est jumelée à l'A150 sur environ 2,5 kilomètres.

Le franchissement de l'échangeur A150/A151 puis de l'A150 conduit à devoir éloigner le tracé de l'autoroute, et de se rapprocher de certains secteurs habités de Roumare comme le hameau de Claire Mare, le camping des Nénuphars, un lotissement en cours de commercialisation, la fondation Sarepta - John Bost.

Le scénario 2 dit « Jumelage A150 côté est »

Le tunnel émerge en limite d'urbanisation de La Vaupalière, sur la commune de Saint-Jean-du-Cardonnay, au sud de l'aire autoroutière qui devra être modifiée. La ligne nouvelle est ensuite jumelée à l'A150 sur environ 2,5 kilomètres, côté est.

Les interfaces avec le réseau haute tension sont moindres que dans le scénario précédent, mais quelques déplacements de pylônes sont à prévoir néanmoins.

Le scénario 3 dit « Jumelage A150 puis A151 »

Dans ce scénario, l'émergence du tunnel et le début du tracé en surface jusqu'à l'échangeur A150/A151 sont identiques au scénario 2.

Cherchant à suivre au plus près les autoroutes afin de bénéficier des avantages du jumelage, le tracé se poursuit ensuite en dessinant un « S » passant au-dessus de l'A151 et contournant Pissy-Pôville par l'est.

Après un franchissement de l'A150 vers l'est, la ligne nouvelle s'inscrit entre le village de Pissy-Pôville et la zone d'activités de Barentin (la Cabonnière, Malzaize, le Mesnil le Roux).

Le raccordement à la ligne existante se fait dans un secteur au relief très prononcé, entre le chemin de l'enfer et la route de Fresquiennes : d'importants ouvrages, déblais et/ou ouvrages d'art, sont nécessaires pour rattraper le dénivelé d'environ 35 mètres entre le plateau et la ligne ferroviaire avant le viaduc.

La ligne franchit ensuite l'échangeur A150/A151, et continue entre l'A150 et le petit Melmont.

Elle rejoint ensuite l'axe du scénario précédent et a donc les mêmes raccordements sur la ligne existante.

Elle rejoint ensuite le tracé du scénario 4, mais le raccordement est différent en raison de la courbe du tracé. Le dénivelé nécessite la construction d'ouvrages importants (ponts, remblais ou déblais), de part et d'autre de la ligne existante jusqu'au secteur où la D104 franchit la voie ferrée.



Le scénario 4 dit « Est de la zone de passage préférentiel »

Dans ce scénario, le puits de secours nord serait implanté dans le secteur de la déchetterie de Maromme. Pour ce scénario, le tunnel débouche à l'est de la commune de Saint-Jean-du-Cardonnay au nord de la zone industrielle autour de la rue Georges Charpak.

Le scénario se poursuit en traversant le Bois de l'Abbaye, franchissant la vallée de la route de St-Jean, qui conduit au Houlme, par un ouvrage de grande hauteur.

Il passe en lisière Ouest du hameau de Happetout, puis, après avoir passé l'A151, le domaine de Quesnay, évitant le village de Pissy-Pôville par l'Est. Il se raccorde à la ligne existante par des voies à niveau, longeant la ligne existante côté Sud jusqu'au secteur où la D104 franchit la voie ferrée.

4. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Sur chaque sous-section, des réunions publiques et des ateliers de travail seront organisés, afin de présenter l'état d'avancement de la LNPN et de partager les scénarios de tracés envisagés.

FOCUS SUR

À 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 le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public (CNDP) a chargé Isabelle Jarry et Dominique Viel de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Mme Isabelle Jarry et Mme Dominique Viel, Garantes de la concertation Ligne Nouvelle Paris-Normandie
Contact : isabelle.jarry@garant-cndp.fr
dominique.viel@garant-cndp.fr



La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation du public sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Pour tenir compte de la diversité des territoires concernés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé au regard des enjeux techniques et géographiques locaux.

Ainsi, les sous-sections issues de ce découpage territorial accueilleront deux types de rencontres :

- des réunions publiques d'information pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, les scénarios de tracés envisagés localement et leurs principaux impacts, et en particulier la future gare de Rouen Saint-Sever ;

- au besoin, des ateliers de travail pour approfondir les échanges, spécifiquement dédiés aux enjeux, scénarios de tracés, ouvrages d'art associés...

Ces rencontres de proximité se tiendront en présentiel au plus près des secteurs concernés.

« Comment prendre part à la concertation ? »

	Lancement de la concertation	Réunions d'information	Ateliers de travail	Réunions thématiques interrégionales	Gare de Rouen Saint-Sever	Site internet lnpn.fr
Je m'informe sur LNPN	✓					✓
Je donne un avis		✓	✓		✓	✓
Je pose des questions	✓	✓			✓	✓
Je m'exprime sur les scénarios de tracés ou sur la future gare			✓		✓	✓
J'approfondis des sujets structurants interrégionaux				✓		

LA LNPN « PRÈS DE CHEZ VOUS », à la rencontre des territoires « Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux »



Réunion publique d'information
À Barentin
30 mai 2024, de 18h à 20h
Salle Léo Lagrange,
1 rue Madeleine Vernet



Atelier de travail sur les tracés
À la Vaupalière
le 4 juin 2024, de 18h à 20h30
Espace Wapalleria,
rue de l'Église



Retrouvez les informations sur ces rencontres, ainsi que tout le détail de la concertation, sur le site internet du projet : lnpn.fr

Liste des abréviations

AOM Autorité organisatrice de la mobilité
CCI Chambre de commerce et d'industrie
CNDP Commission nationale du débat public
COPIL Comité de pilotage
COTECH .. Comité technique
CPIER Contrat de plan interrégional État-Régions
DIDVS Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
EPEUP Études préalables à l'enquête d'utilité publique
LNPN Ligne Nouvelle Paris – Normandie
RFF Réseau ferré de France
SCoT Schéma de cohérence territoriale
ZPP Zone de passage préférentiel

Responsable de la publication
Didier Robles / Marie Heitz

Conception, rédaction et mise en page
strateact

Crédits photos, iconographiques et cartographiques
© DR : SNCF Réseau, strateact, Claire-Lise Havet

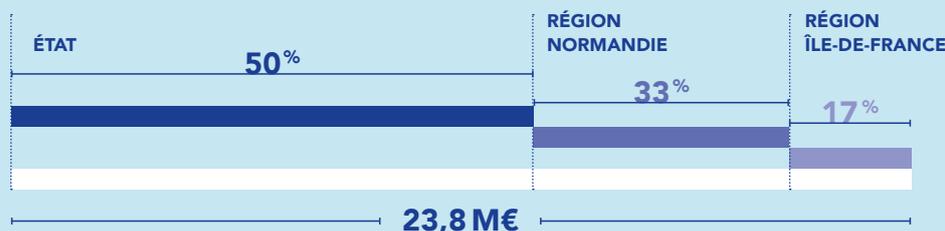
LA LNPN, POUR LIGNE NOUVELLE PARIS – NORMANDIE

Acteurs, coût et financement des études

Le coût des aménagements prioritaires de la LNPN est évalué à 5,3 milliards d'euros¹, 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.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine.

Les études en cours sont financées par l'État et les Régions Île-de-France et Normandie pour un montant de 23,8 millions d'euros, acté selon la clé de répartition suivante :



La maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments d'infrastructure du réseau ferré national. SNCF Réseau conduit les études et la concertation de la LNPN.

Les études pour la future gare de Rouen Saint-Sever sont conduites conjointement par SNCF Réseau et Gares & Connexions, suivant leurs périmètres respectifs.

¹ - source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022

Pour en savoir +
ou nous contacter

lnpn.fr

