

LIVRET TERRITORIAL

Sous-section
**Tunnel de Rouen
jusqu'au 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.



Sur le dispositif détaillé de cette nouvelle phase de concertation, rendez-vous en page 16 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

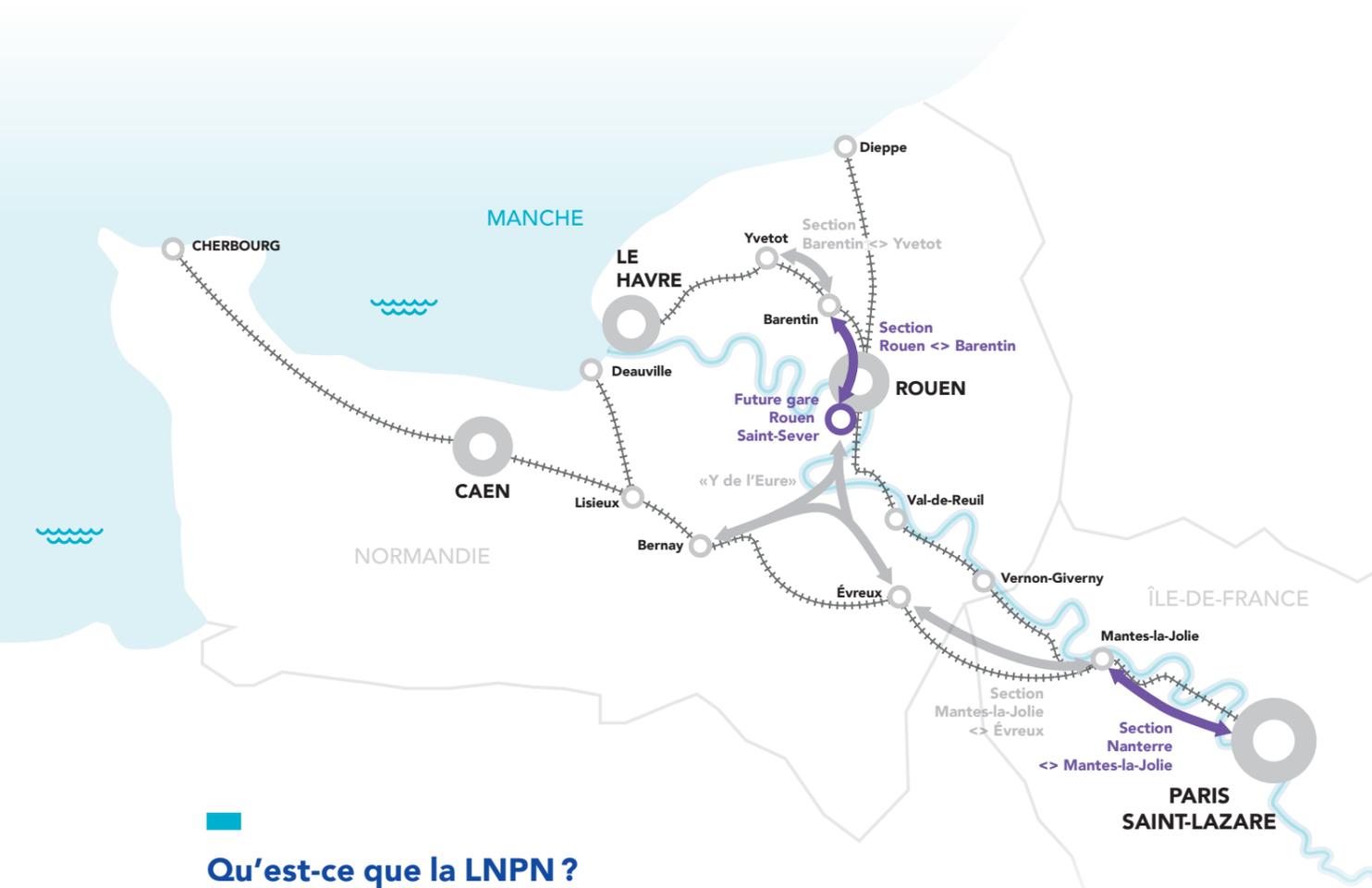
1.	L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LNPN	4
	Pourquoi faire LNPN ?	4
	Où en est LNPN aujourd'hui ?	5
2.	LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX	6
3.	LA SOLUTION RETENUE D'UN TUNNEL CONTINU POUR LA MONTÉE SUR LE PLATEAU DE CAUX	11
	Les solutions techniques envisagées	11
	Un tunnel bitube	12
	Les aménagements à réaliser pour l'entrée du tunnel au sein du faisceau Clamagèran	13
	Le tunnel en phase travaux : un puits de creusement envisagé sur le plateau de Caux	13
4.	LE TRACÉ ENTRE ROUEN ET LE PLATEAU DE CAUX	14
5.	LA CONCERTATION DE 2024	16
-	Liste des abréviations	18

Tunnel de Rouen jusqu'au Plateau de Caux

1

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.

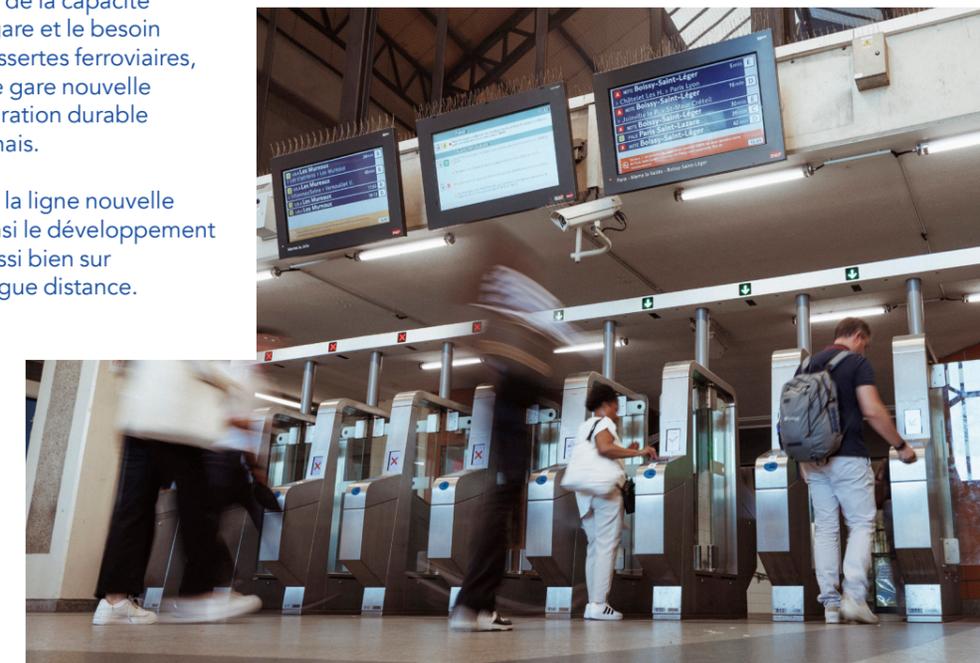
La nouvelle gare couplée à la ligne nouvelle vers Barentin permettra ainsi le développement des trains du quotidien, aussi bien sur une courte que sur une longue distance.

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
industriolo-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

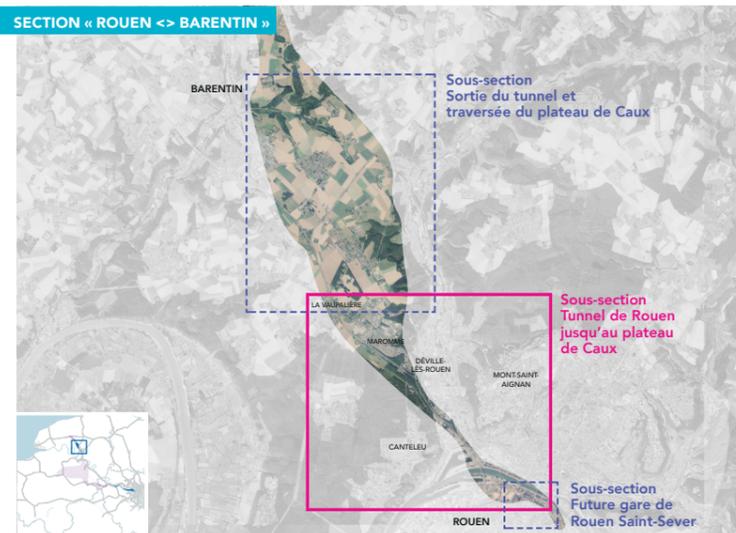
2009	Naissance du projet : l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier la LNPN.
2011-2012	Débat public sur l'opportunité de la LNPN et ses caractéristiques générales.
2012	Décision du maître d'ouvrage de poursuivre les études du projet.
2013	Décision de l'État 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

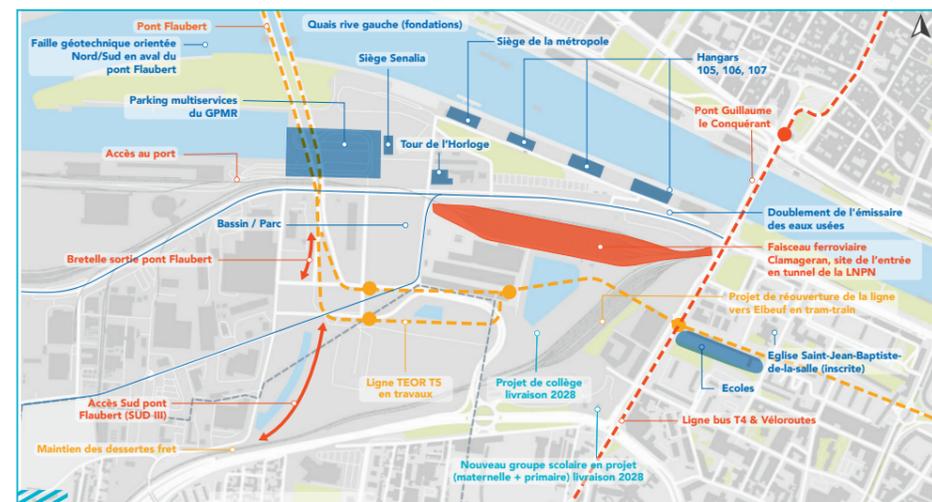
La sous-section « tunnel de Rouen jusqu'au Plateau de Caux » objet du présent livret territorial, s'inscrit dans la section « Rouen <-> Barentin ». Au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains emprunteront la tranchée couverte existante le long de la Seine, puis entreront en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagérain pour la traversée sous-fluviale de la Seine et rejoindre le plateau de Caux.

SECTION « ROUEN <-> BARENTIN »



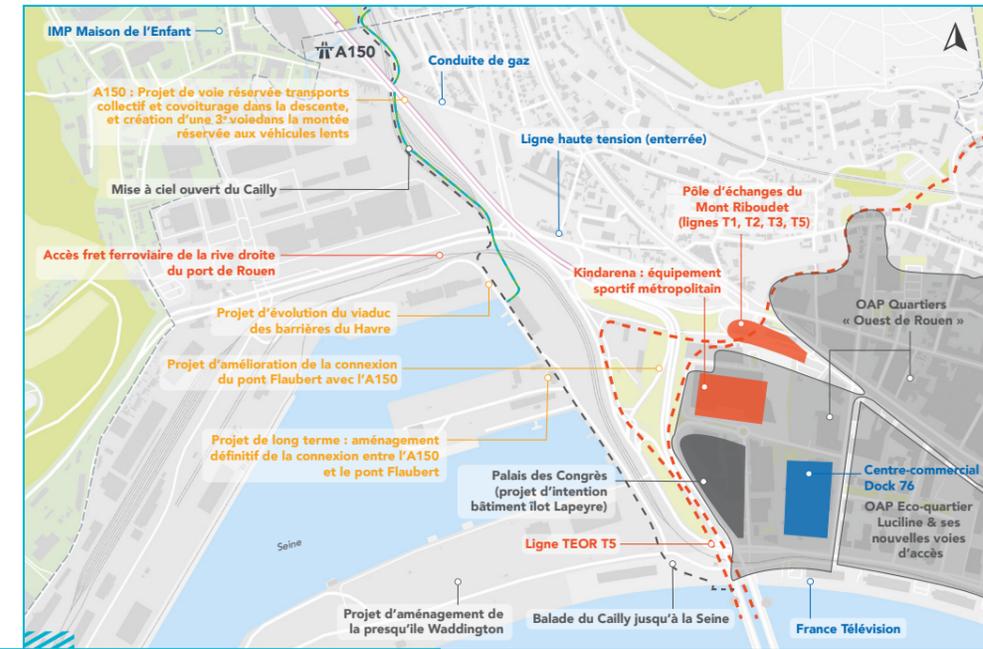
La première phase d'études et de concertation a permis de définir la zone de passage préférentiel (ZPP), préalable à la définition d'un tracé.

La sous-section « Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux » est caractérisée par des enjeux représentés sur les trois cartes suivantes. Au niveau du quartier Flaubert, les trains entreront en tunnel. Après la traversée sous-fluviale de la Seine, les trains poursuivront en tunnel sur la rive droite puis commenceront la montée sur le plateau de Caux.



LES ENJEUX DU QUARTIER FLAUBERT

- ENJEUX URBAINS EXISTANTS
- ENJEUX URBAINS FUTURS
- ENJEUX DE TRANSPORTS EXISTANTS
- ENJEUX DE TRANSPORTS FUTURS



LES ENJEUX RIVE DROITE DE LA SEINE

- ENJEUX URBAINS EXISTANTS
- ENJEUX URBAINS FUTURS
- ENJEUX DE TRANSPORTS EXISTANTS
- ENJEUX DE TRANSPORTS FUTURS



LES ENJEUX DE LA MONTÉE SUR LE PLATEAU

- ENJEUX URBAINS EXISTANTS
- ENJEUX URBAINS FUTURS
- ENJEUX DE TRANSPORTS EXISTANTS
- ENJEUX DE TRANSPORTS FUTURS
- ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX
- LIGNES HAUTE TENSION

FOCUS SUR

LE PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION (PPRI)

Le plan de prévention des risques d'inondation est un outil de prévention majeur contre les risques naturels d'inondation, permettant d'influer sur l'occupation et l'utilisation des sols.

Il est élaboré par les services de l'État, sous l'autorité du préfet de département, qui l'approuve après consultation des communes et enquête publique. Le PPRI devient alors une servitude d'utilité publique et doit être annexé au plan local d'urbanisme auquel il devient opposable.



Cette sous-section se caractérise notamment par :

- La **zone urbaine dense** de Rouen et également sur les communes de Canteleu, Déville-lès-Rouen et Maromme avec des quartiers en développement ou en mutation ;
- Des **infrastructures majeures** structurant le territoire (port de Rouen, l'autoroute A150, le pont Gustave Flaubert, le faisceau ferroviaire Clamagéran, les quais de Seine avec sa tranchée ferroviaire et les voiries associées, etc.) ;
- Des **espaces naturels** à préserver avec notamment la forêt domaniale de Roumare classée en forêt de protection ou le Cailly dont la réouverture est en projet entre Malaunay et la Seine ;
- Une **topographie marquée** par la montée entre la Seine et le plateau de Caux et le vallon du Cailly ;
- La présence de la **Seine** et le risque d'inondation existant dans le secteur du quartier Flaubert.

Selon le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) en vigueur les voies ferrées situées sous la tranchée couverte le long de la Seine et le faisceau ferroviaire Clamagéran sont exposés à un **risque d'inondation**.

Le risque est accentué par les caractéristiques spécifiques de la vallée de la Seine, notamment son régime fluvio-maritime qui peut entraîner des crues simultanément avec des marées hautes. La complexité de cette situation rend difficile la prévision des conséquences du changement climatique, qui devrait entraîner une élévation du niveau de la mer de plusieurs dizaines de centimètres d'ici à 2100.

Cet aléa, évalué sur la base du PPRI dont la révision est en cours, est pris en compte dans la conception de la future gare de Rouen Saint-Sever et des infrastructures ferroviaires à réaliser sur la rive gauche à Rouen. Suite à la réalisation d'une étude hydraulique, des dispositions particulières seront déterminées pour prendre en compte ce risque inondation au regard du projet et de la réglementation.

3

LA SOLUTION RETENUE D'UN TUNNEL CONTINU POUR LA MONTÉE SUR LE PLATEAU DE CAUX

Au regard des caractéristiques de ce territoire déjà urbanisé et des contraintes techniques, la solution d'un tracé en tunnel s'est imposée pour la sortie de l'agglomération rouennaise.



Les solutions techniques envisagées

Plusieurs solutions techniques ont été étudiées pour la montée sur le plateau de Caux. Lors de l'étape d'études précédente, dite étape 1, il avait été envisagé un **tracé jumelé avec l'autoroute A150**. Néanmoins, la topographie marquée du vallon du Cailly et les pentes de l'autoroute se sont révélées incompatibles avec les conditions techniques d'installation d'une ligne ferroviaire.

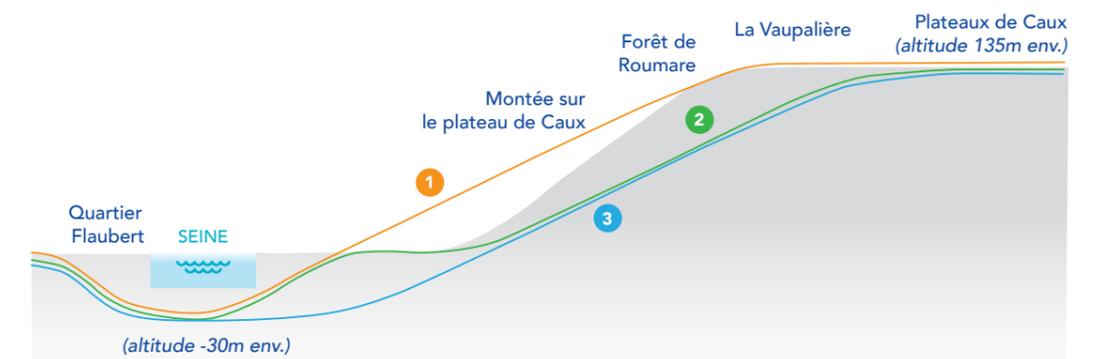
Une solution en **viaduc continu** (1) avait également été exclue dès l'étape 1 au regard de son impact paysager (plus de trois kilomètres de longueur).

Des **solutions alternant tracé en surface et en tunnel** (2) ont également été étudiées. Plusieurs facteurs ont conduit à les écarter :

- les impacts sur les quartiers urbains ;
- les difficultés d'insertion dans le vallon étroit et densément occupé ;

- la prise en compte des projets de réaménagement de l'autoroute (voie lente montante, voie transports collectifs descendante et mise aux normes du système d'assainissement) ;
- un débouché du tunnel sur le plateau de Caux qui aurait été adjacent à l'autoroute dans un versant très prononcé avec des risques et impacts importants ;
- le respect des projets du secteur dont la réouverture à l'air libre du ruisseau du Cailly ;
- un coût d'investissement finalement aussi élevé que celui d'un tunnel continu.

Ainsi, **il a été retenu la réalisation d'un tunnel continu** (3) entre la rive gauche de Rouen et le plateau de Caux. Elle permet d'échapper aux contraintes en surface, et d'éviter un impact sur les infrastructures, équipements et activités autour du Port de Rouen, ainsi que sur la forêt classée de Roumare.

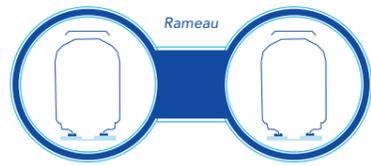


3. LA SOLUTION RETENUE D'UN TUNNEL CONTINU POUR LA MONTÉE SUR LE PLATEAU DE CAUX

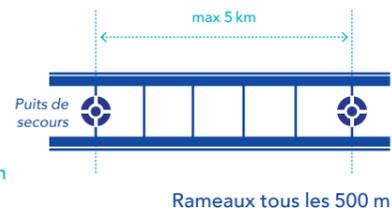
Un tunnel bitube

Le tunnel consiste en deux tubes d'environ 10 mètres de diamètre reliés par des rameaux, chacun permettant la circulation d'une voie de la LNPN.

BITUBE



Un tunnel « bitube » est constitué de deux tunnels réalisés côte à côte permettant chacun le passage d'un sens de circulation. Ils sont raccordés entre eux par des rameaux tous les 500 mètres, qui permettent l'évacuation des passagers d'un tunnel vers l'autre en cas d'incident. La réglementation impose la réalisation de puits de secours mutualisés entre les deux tunnels tous les cinq kilomètres maximum.



La solution d'un tunnel bitube permet de limiter le nombre d'émergences en surface. Ainsi deux puits de secours sont à réaliser sur le tunnel :

- Sur la présente sous-section, un seul puits de secours est à implanter. Sa localisation est envisagée à proximité de la Seine afin de limiter sa profondeur ;
- Le second puits de secours sera situé sur la partie nord du tunnel. Sa localisation dépend du scénario de tracé retenu sur la sous-section suivante détaillée dans le livret correspondant (« Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux »).



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 un peu moins qu'un terrain de football. Une fois la réalisation de l'ouvrage et de son équipement terminée, le puits est refermé. Des émergences en surface demeurent afin de permettre l'intervention des personnels de secours en cas d'incident.

Les aménagements à réaliser pour l'entrée du tunnel au sein du faisceau ferroviaire Clamagérain

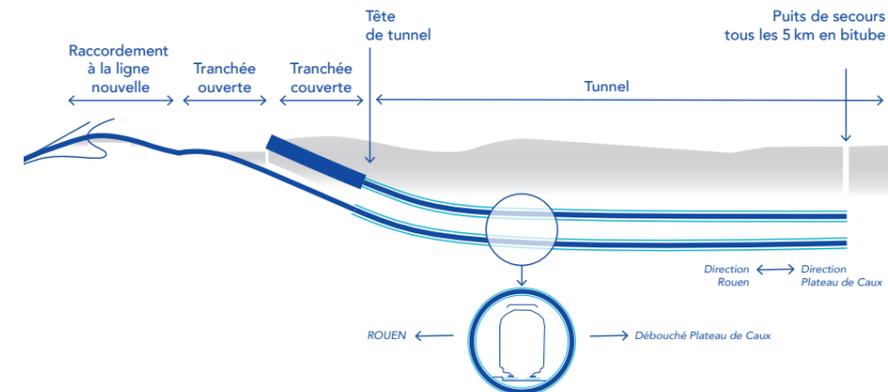
Le tunnel débute au sein des emprises ferroviaires existantes, précisément au niveau du faisceau Clamagérain, l'un des deux faisceaux ferroviaires situés dans le quartier Flaubert. Ce faisceau permet actuellement de diriger les flux des trains de fret allant vers les installations du port situé rive droite.

Les tranchées 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.

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

- une partie couverte, invisible et limitant les impacts visuels et acoustiques ;
- une partie 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.



FOCUS SUR LE TUNNELIER

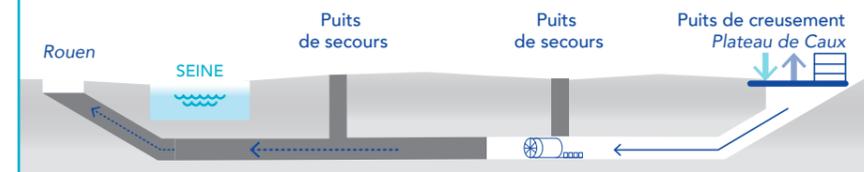
✓ Véritable usine souterraine destinée à créer des tunnels.

D'une longueur d'environ 75 mètres et large d'environ 10 mètres, un tunnelier effectue plusieurs opérations simultanées : le creusement, l'évacuation des déblais vers la surface, et la réalisation du tunnel avec la pose d'anneaux en béton appelés « voussoirs ». Capable de creuser une galerie souterraine à grande profondeur (environ 30 mètres pour le tunnel entre Nanterre et Orgeval), le tunnelier creuse entre 10 et 15 mètres de tunnels par jour.

Le tunnel en phase travaux : un puits de creusement envisagé sur le plateau de Caux

Pour la réalisation du tunnel, un creusement par tunnelier démarrant à partir d'un puits de creusement situé à l'extrémité nord du tunnel, sur le plateau de Caux, est envisagé.

Les conditions techniques (surface nécessaire comprise entre 30 000 m², environnement proche adapté...) ne sont pas jugées compatibles avec le secteur en mutation autour du faisceau Clamagérain.



Les implantations envisagées et le détail des caractéristiques des puits de creusement sont présentés dans le livret de la sous-section « Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux ».

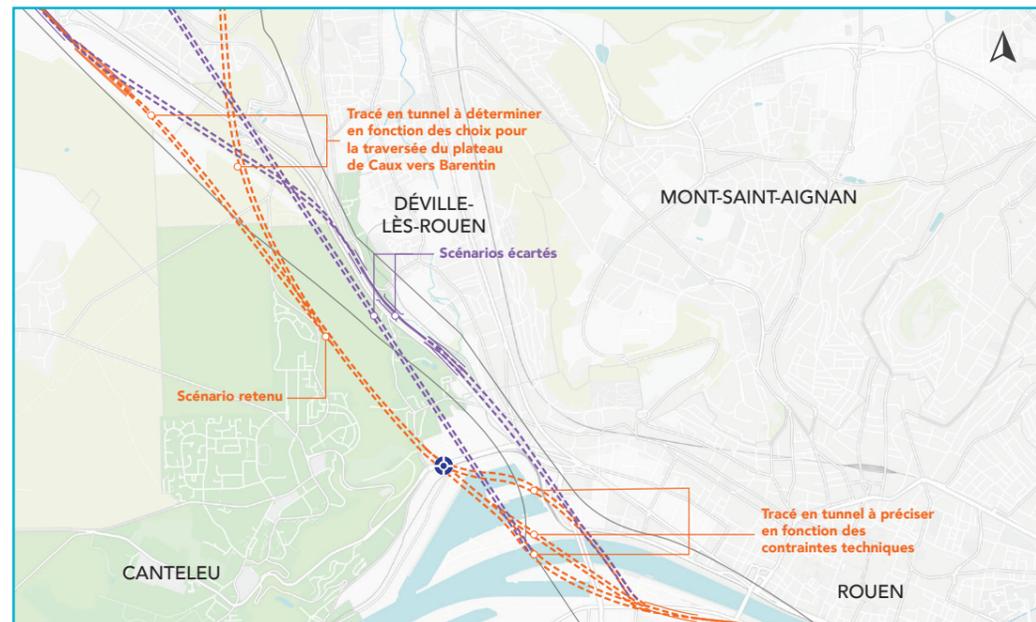
Photo du tunnelier Virginie pour le prolongement du RER E (EOLE) - ©DR



4.

LE TRACÉ ENTRE ROUEN ET LE PLATEAU DE CAUX

Le tracé du tunnel entre Rouen et le plateau de Caux sera adapté à la localisation du débouché du tunnel côté plateau, et aux caractéristiques techniques des terrains à traverser.



Sur la partie en tunnel, le choix du tracé demeure relativement souple et indépendant du contexte local. Il est essentiellement conditionné par le positionnement des extrémités du tunnel, du puits de creusement des tunneliers pour les travaux, et des émergences des puits de secours après les travaux.

Deux scénarios de tracé ont été écartés :

- Comme énoncé plus haut, le tracé alternant tracé en surface et en tunnel a été écarté ;
- Un des tracés en tunnel a été écarté car le scénario auquel il correspond sur la sous-section « Sortie du tunnel et traversée du Plateau de Caux » ne présentait pas d'avantage par rapport aux autres scénarios.

Dans le scénario retenu, au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains emprunteront la tranchée couverte existante, puis entreront en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagèran pour la traversée sous-fluviale de la Seine pour rejoindre le plateau de Caux. Pour ce franchissement de la Seine, différents tracés sont envisageables pour s'adapter :

- aux ouvrages présents en profondeur, comme les fondations du pont Gustave Flaubert ;
- aux futurs projets en développement.

La ligne passe alors en tunnel sous la forêt de Roumare, avant de remonter en surface sur le plateau de Caux dans le secteur de la Vaupalière / Saint-Jean-du-Cardonnay.



ZOOM SUR LA PHASE TRAVAUX

Dans un contexte de densification du tissu urbain avec un projet d'écoquartier et l'aménagement des berges, un phasage des travaux est à définir en concertation avec les acteurs concernés afin de ne pas freiner les projets en développement.

- Concernant les travaux au sein du **faisceau ferroviaire Clamagèran** pour créer l'entrée du tunnel, les impacts sur les futures habitations et activités du quartier sont notamment pris en compte.
- La reconstruction des **extrémités de la tranchée couverte** est nécessaire afin de permettre le raccordement à de la ligne nouvelle à la future gare et maintenir une circulation de trains de fret pour la desserte du port de Rouen et des activités concernées. Pour ces travaux de reprise de la tranchée couverte les impacts la circulation routière sont pris en compte. En effet, cet ouvrage supporte plusieurs voiries majeures dont le quai Cavalier de la Salle et son intersection avec le pont Guillaume le Conquérant. L'attention devra être portée sur les conditions d'un phasage des travaux à mettre en œuvre pour limiter les périodes de coupures de ces axes.

5. 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, RFF (devenu 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

Pour tenir compte de la diversité des territoires impactés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé pour la concertation publique 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 ;
- 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 dans les différentes communes concernées.

■ ■ Un des enjeux de la concertation continue LNPN : parler à tous comme à chacun. ■ ■



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.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Son autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets.

La participation garantie par la CNDP intervient dès l'origine d'un projet jusqu'à l'enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient à un moment où il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, où l'on peut interroger le « pourquoi ? » et pas seulement le « comment ? ». Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l'information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique.

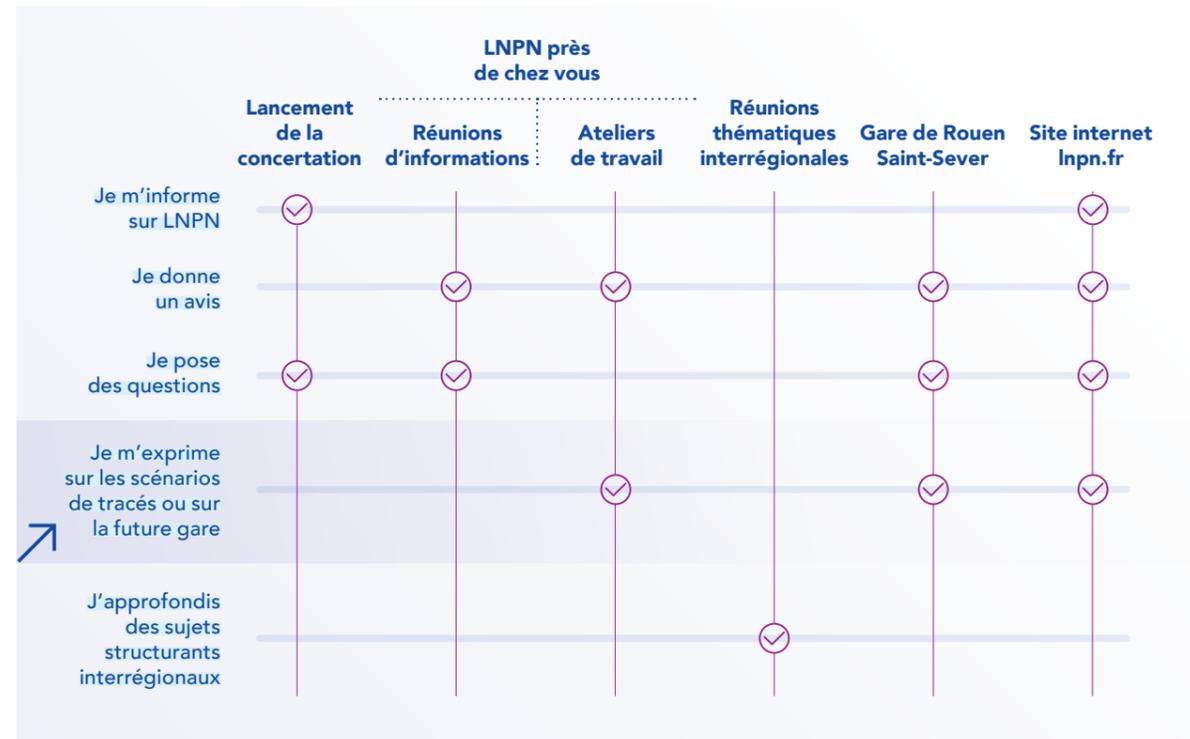
Pour aller + loin

Le site de la CNDP
www.debatpublic.fr
La page dédiée à LNPN
sur le site de la CNDP
www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707



5. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

« Comment prendre part à la concertation ? »



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

LES RENCONTRES SUR LA SOUS-SECTION « Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux »



Réunions publique d'information

À Rouen
21 mai 2024, de 18h à 20h
Salle Vue Sur Seine,
Hangar 10 quai Ferdinand de Lesseps

À Saint-Jean-du-Cardonnay
28 mai 2024, de 18h à 20h
Foyer rural,
à proximité de la Mairie

LES RENCONTRES SUR LA SOUS-SECTION « 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



Ateliers 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

Responsable de la publication
Didier Robles / Marie Heitz

Conception, rédaction
et mise en page
stratéact

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

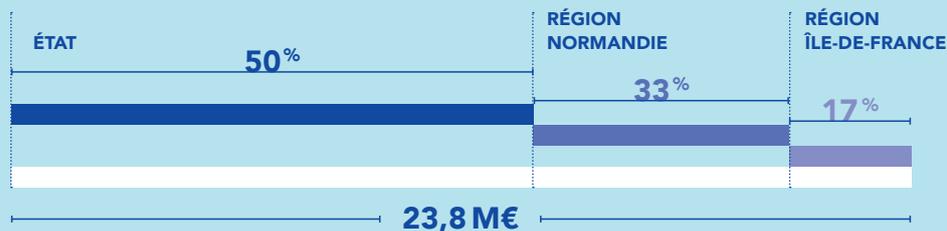
LA LNPN, POUR LIGNE NOUVELLE PARIS – NORMANDIE

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 conduit les études et la concertation de la LNPN.

SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments d'infrastructure du réseau ferré national. 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

