

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION

MARDI 28 MAI 2024 A SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY

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'un dispositif de concertation spécifique. Les dates et lieux de toutes ces rencontres sont à retrouver sur [l'agenda de la concertation](#).

Dans le cadre de la recherche de scénarios de tracés pour la section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin, une réunion publique d'information s'est tenue à Saint-Jean-du-Cardonnay, au Foyer rural, mardi 28 mai 2024 de 18h10 à 20h45. Les participants ont pu s'exprimer à l'oral lors des temps d'échanges.

Environ 240 personnes étaient présentes.

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
- M. Bruno Laurent, Directeur technique
- Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement
- Mme Marie Heitz, Responsable concertation

Equipe en charge de l'animation de la réunion publique

- M. Maxime Lemaire, animateur

Informations utiles

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

S'exprimer sur la LNPN : <https://www.lnnpn.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 18h10.

M. Jacques Niel, Maire de Saint-Jean-du-Cardonnay, souhaite la bienvenue à tous les participants, aux garantes et aux équipes de SNCF Réseau. La commune de Saint-Jean-du-Cardonnay étant particulièrement concernée par les tracés de la LNPN, il invite les participants à poser des questions et faire part de leurs craintes, interrogations et propositions.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, introduit la réunion en présentant l'ordre du jour et les modalités de participation.

Mme Dominique Viel, Garante, CNDP, présente le cadre dans lequel interviennent les garantes de la CNDP et leur rôle : il s'agit 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 rappelle enfin leurs coordonnées :

isabelle.jarry@garant-cndp.fr

dominique.viel@garant-cndp.fr

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.

Il rappelle que la LNPN consiste en la création successive de lignes nouvelles afin de compléter le réseau existant, avec en premier lieu les sections qui faciliteront la désaturation du réseau et l'amélioration des transports du quotidien. Il présente les tracés des sections déclarées prioritaires par l'État entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever. Ces premiers tronçons permettent dès leur mise en service, des trains plus fréquents, ponctuels et rapides, aussi bien en Île-de-France qu'en Normandie.

La section Rouen <> Barentin est l'objet de la réunion. La création de la gare de Rouen Saint-Sever en rive gauche sera couplée à cette ligne nouvelle vers Barentin. L'infrastructure permet également le développement des trains de proximité autour de Rouen. Enfin, l'accès au port de Rouen rive gauche par les trains de fret sera maintenu grâce à des voies dédiées pour la traversée de la gare.

3. Présentation des modalités de la concertation

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, présente les étapes de la concertation de la LNPN et ses objectifs ainsi que les prochaines rencontres pour la ligne nouvelle et la future gare de Rouen Saint-Sever. Elle décrit plus particulièrement les déroulés des ateliers de travail prévus les 4 et 25 juin prochains.

En parallèle, des contributions (avis, questions, contributions d'acteurs) peuvent être déposées sur le site internet lnpn.fr

4. Premier temps d'échanges

Les scénarios de tracé de Rouen jusqu'à Barentin

Un habitant de Roumare note qu'il est écrit sur le dépliant de la concertation « *recherche de tracés jusqu'en 2025* », mais s'étonne que les 4 tracés soient déjà définis. Il demande s'il pourrait en proposer un cinquième.

Un habitant de Pissy-Pôville évoque sa participation à un webinar de la LNPN en juillet 2023, pendant lequel des tracés avaient déjà été évoqués. Il avait proposé de rejoindre le tunnel qui part de la gare de Rouen et regrette que cette information n'ait pas été restituée dans le compte-rendu. D'autres réunions ont eu lieu depuis avec les élus et selon lui, aucun compte-rendu ne mentionne la prolongation du tunnel. Il déplore qu'aucune suite ne soit donnée à cette proposition et demande pourquoi le projet ne prend pas en compte la proposition de la prolongation de ce tunnel.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que les tracés vont être présentés dans la suite de la présentation. Il précise que la demande d'une étude d'un prolongement du tunnel a bien été étudiée et relayée dans le compte-rendu de la semaine dernière ([publié sur le site internet du projet](#)).

Les dessertes ferroviaires

Un habitant de Roumare demande si les trains qui passent par Le Houlme ou Malaunay emprunteront la ligne nouvelle.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique concernant la desserte de la gare de Malaunay - Le Houlme, que cette gare ne sera pas desservie par les trains qui vont en direction du Havre, qui marquent en revanche un arrêt à Yvetot. Avec la mise en service de la ligne nouvelle, les trains qui iront au Havre partiront de la gare de Rouen rive gauche et emprunteront la ligne nouvelle. L'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), à savoir la région Normandie, pourra donc ajouter des trains et augmenter la fréquence sur la ligne existante.

Les trains « omnibus » entre Rouen Rive Droite et Yvetot s'arrêtent dans plusieurs gares dont Malaunay-Le Houlme.

Une habitante de Roumare demande si la LNPN s'arrêtera à Yvetot.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que la LNPN permet l'arrêt des trains à Yvetot pour les trains Paris > Rouen > Le Havre. Les trains en direction du Havre iront plus vite de Rouen rive gauche jusqu'à Barentin en direction d'Yvetot. Pour rejoindre Yvetot depuis Rouen, il y aura 2 itinéraires possibles : celui de la LNPN et celui de la ligne existante. Une fois que le nœud ferroviaire de Rouen sera désaturé avec la ligne nouvelle, il sera possible de proposer une fréquence toutes les 15 min entre Rouen et Yvetot, si l'Autorité organisatrice de la mobilité le confirme.

Les trains qui circuleront sur la ligne nouvelle utiliseront le viaduc de Barentin en direction d'Yvetot, à la vitesse d'aujourd'hui, puisque celle-ci se raccorde juste avant le viaduc de Barentin.

Impact sur le foncier agricole

Un exploitant agricole demande quel sera l'impact sur le foncier agricole de l'ensemble du projet de la LNPN, rappelant l'objectif d'autonomie alimentaire.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise que la dimension agricole sera abordée par la suite avec la présentation des tracés et une description du travail effectué avec les Chambres d'agriculture.

Accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite

Une participante utilisatrice du train Barentin > Saint-Etienne-du-Rouvray témoigne du faible nombre d'usagers dans les trains. Elle déplore des problèmes d'accessibilité au train dans les gares de Barentin et de Saint-Etienne-du-Rouvray. Elle questionne le souhait de SNCF Réseau de mettre davantage de trains en circulation alors que ceux-ci roulent « à vide », et pointe l'urgence de rendre accessibles les gares et les trains aux personnes à mobilité réduite.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, prend note des problèmes d'accessibilité. Il rappelle que c'est l'Autorité organisatrice de la mobilité qui décide des dessertes et des fréquences des trains. SNCF Réseau est le gestionnaire d'infrastructure et l'amélioration de leurs performances pour répondre aux besoins de desserte.

Coûts du projet

Gérard Leseul, député de Seine-Maritime et président de l'association « La LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix », demande des précisions sur les coûts estimés de la LNPN.

Dans les documents préparatoires, il est indiqué 4,3 milliards d'euros (chiffres 2016) sur la construction de la ligne. Quels sont les chiffres actualisés ?

Il pose la question concernant différents coûts :

- le coût du tunnel des Yvelines (20 km) ;
- le coût du tunnel de la gare de Rouen rive gauche à une sortie hypothétique ;
- le coût de la gare de Rouen ;
- le coût de l'étude du prolongement du tunnel, une 5ème option proposée au sein de la zone de passage préférentiel (ZPP).

Sur la fréquentation, pour laquelle les chiffres datent de 2014 pour certains, quelles sont les estimations actualisées tenant compte des nouveaux modes de vie ?

Quel est le gain de temps gagné dans les différents scénarii ?

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, apporte des précisions concernant les coûts actualisés : le projet, comprenant les sections prioritaires et incluant la future gare Rouen Saint-Sever, est estimé à 5,3 milliards d'euros (coût estimé issu des études du projet en 2017 actualisé aux conditions économiques de 2022).

La répartition est la suivante :

- 3,4 milliards pour Paris > Mantes,
- 1,3 milliards pour Rouen > Barentin,
- 600 millions pour la gare de Rouen Saint Sever.

Sur les études de trafic voyageurs, les études viennent d'être présentées aux co-financeurs puis seront présentées au public. Elles prennent en compte les évolutions des pratiques de déplacement depuis ces dernières années (télétravail). Aujourd'hui, dans le dépliant, il est indiqué que 24 millions de voyageurs se déplacent en train annuellement entre Paris et la Normandie.

Concernant le temps gagné, 20 min sont gagnées sur Paris > Rouen > Le Havre (1h50 au lieu de 2h10), et 15 minutes sur Rouen > Paris (1h). Le temps n'est pas l'objectif premier du projet. Beaucoup de trains rapides sont ralentis par des trains lents sur les voies, ce qui fait que certains temps de trajets se sont allongés. Il y a une saturation aux heures de pointe. Il est possible de gagner du temps grâce à des trains qui vont plus vite, sur une ligne différente de celle utilisée par les trains plus lents.

Une participante revient sur le coût du tunnel de la section Nanterre > Mantes-la-Jolie, demandant une réponse à la question posée précédemment.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique qu'entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, il y a 40 km de ligne nouvelle à réaliser dont 20 km en tunnel. Il n'y a pas encore de coût précis du tunnel mais une estimation du coût à l'échelle de la section qui s'élève à 3,4 milliards d'euros.

Les études techniques sont en cours et permettront de disposer d'estimations plus précises de ce tunnel ou de celui entre Rouen et Barentin.

Isabelle Jarry, Garante CNDP, intervient pour rappeler les conditions d'écoute nécessaires à la bonne tenue de la réunion. *Il est important de parler dans le micro pour le bilan de la CNDP, la réunion étant enregistrée. Des questions ou contributions (d'associations, de communes...) peuvent aussi être déposées sur le site de la concertation. Elle précise que les avis argumentés et structurés (contributions d'acteurs) sont importants pour le travail des garantes. Les comptes-rendus des réunions publiques seront mis en ligne.*

5. Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, explique la différence entre les scénarios de tracés et les tracés. Pour obtenir un scénario de tracés, SNCF Réseau a décrit un certain nombre de tracés, qui permettent aujourd'hui de dire qu'à l'endroit du scénario, il est possible d'inscrire physiquement un tracé.

Il rappelle les lignes directrices pour les études entre Rouen et Barentin. Il présente l'itinéraire de la ligne nouvelle de la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au plateau de Caux et Barentin, en introduisant les conditions qui ont déterminé le choix de cette zone de passage préférentiel. Cette zone est subdivisée en trois sous-sections : la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au franchissement de la Seine, le tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux, et la traversée du plateau de Caux jusqu'à Barentin.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, revient sur la méthodologie employée pour définir les meilleurs scénarios de tracés et éliminer les tracés les plus impactant, afin de retenir le meilleur compromis qui sera soumis à l'enquête publique. Après recensement et une analyse des enjeux du territoire, une hiérarchisation est effectuée pour éviter les enjeux les plus forts (ex. forêt classée, centre bourgs...). Les scénarios de tracés sont proposés en tenant compte de cette hiérarchie d'enjeux et à la suite d'échanges entre les différents bureaux d'études (techniques, d'exploitation et environnementales) qui travaillent ensemble. Ces scénarios sont ensuite comparés grâce à une analyse multicritère (AMC) comportant une série d'indicateurs classés selon 5 grands thèmes. La méthode ERC (Éviter, Réduire, Compenser) est appliquée dans les propositions de scénarios et sera précisée dans le dossier d'enquête publique.

Elle ajoute qu'un partenariat d'étude a été passé avec les Chambres d'agriculture d'Île-de-France et de Normandie pour bien appréhender les enjeux agricoles du territoire, les exploitations, le nombre d'emplois... afin de mettre à jour les études agricoles réalisées lors de la phase d'études précédentes.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, présente ensuite les solutions techniques envisagées pour la montée de la ligne nouvelle sur le plateau de Caux : compte tenu de l'urbanisation du territoire et des contraintes techniques fortes, la création d'un viaduc ou d'une alternance entre la surface et un tunnel n'étaient pas envisageables.

Ainsi, la solution d'un tracé en tunnel continu s'est imposée pour la sortie de l'agglomération rouennaise, avec deux débouchés de tunnel possibles sur le plateau de Caux.

La suite de la présentation concerne :

- De la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au franchissement de la Seine : les principaux enjeux urbains et de transports – actuels et à venir – sur le secteur Flaubert, des coupes schématiques du franchissement de la Seine et la solution d'un tunnel bitube.
- La montée sur le plateau de Caux : les principaux enjeux de la vallée de Cailly et du plateau de Caux, et des illustrations de puits de secours.
- Depuis le plateau de Caux jusqu'à Barentin : les principaux enjeux de la traversée du plateau de Caux, les 4 scénarios possibles, un focus sur le débouché du tunnel et le raccordement ferroviaire avant le viaduc de Barentin.

Il rappelle que la concertation en cours permettra à SNCF Réseau de retravailler et ajuster ces scénarios de tracé.

6. Deuxième temps d'échanges

Etude du prolongement du tunnel

Nicolas Octau, Maire de Fresquiennes et membre de l'association « La LNP oui, mais pas à n'importe quel prix », explique que le territoire n'a rien à gagner de ce projet. Il déplore le fait que les habitants vont payer cette nouvelle ligne avec leurs impôts mais qu'ils ne l'utiliseront pas. Pour lui, tant que le territoire impacté par cette ligne ne bénéficiera pas du projet, il ne l'acceptera pas. Il annonce également que lors du conseil municipal qu'il tiendra après cette réunion publique, il prendra la délibération de demander à l'Etat d'étudier une autre voie et de prolonger le tunnel le plus loin possible jusqu'au raccordement du viaduc de Barentin.

Il regrette par ailleurs qu'il y ait eu un très long temps d'exposé de SNCF Réseau et peu de temps laissé pour les questions des participants.

Isabelle Jarry, Garante CNDP, précise que, pendant cette période de réserve électorale, les garantes avaient initialement refusé les interventions dans les quinze jours précédents le 9 juin. Au vu du temps restreint de la concertation, elles ont accepté que des réunions se tiennent pendant ces quinze jours. La dernière rencontre de la période de réserve électorale aura lieu le 4 juin.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, rappelle que les gains apportés par la LNP sont plus de fréquence, plus de ponctualité et des temps de trajets plus courts. SNCF Réseau est un gestionnaire d'infrastructures. Il propose une infrastructure dimensionnée pour un certain nombre de trains, et ce sont les autorités organisatrices de la mobilité qui décident ensuite des dessertes.

Guillaume Coutey, Maire de Malaunay et Conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, rappelle les mots de M. Roblès disant que « le temps n'est pas l'objectif majeur du projet », et donnant le nombre d'usagers du train à l'échelle de la Normandie, et non sur la portion qui intéresse les habitants présents ce soir. Si le temps n'est pas l'objectif de ce projet, il demande alors que la conclusion des concertations des réunions habitants soit de présenter aux financeurs de ce projet l'étude du tunnel le plus long possible jusqu'à Barentin, pour avoir un impact tant pour les habitants que pour les activités économiques et les enjeux de biodiversité le plus limité possible.

Il rappelle effectivement que l'enjeu n'est pas le temps. Les études présentées évoquent la possibilité de faire rouler des trains à 250 km/h, or les trains achetés récemment par la Région Normandie ne peuvent pas rouler à plus de 200 km/h. Il demande donc si l'enjeu de 3 minutes pour les Havrais doit se faire au sacrifice de leur territoire.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, répond concernant le gain de temps, que la ligne nouvelle entre Rouen et Barentin est là pour désaturer le nœud ferroviaire de Rouen. L'Etat a priorisé les projets qui permettaient une désaturation sur l'ensemble du territoire national. C'est pourquoi le projet LNP a été découpé

et priorisé. La section Barentin > Yvetot n'a pas été retenue dans une première priorité. En effet, cette section a pour principale fonctionnalité de gagner du temps. Elle a donc été repoussée à un horizon plus lointain.

Concernant le prolongement du tunnel, Didier Roblès explique que SNCF Réseau est maître d'ouvrage mais pas décideur. L'Etat et les Régions, qui co-financent le projet, décident des orientations à donner au projet. Les financeurs demandent d'étudier un programme d'étude pour dimensionner l'infrastructure, et dans ce programme d'étude, il n'est pas évoqué de prolongement du tunnel. Le programme d'étude a été construit sur la base des études précédentes et sur la concertation qui a retenu une zone de passage préférentielle. Celle-ci prévoit le départ d'un tunnel depuis la rive gauche de Rouen avec un débouché dans le secteur de La Vaupalière et Saint-Jean-du-Cardonnay.

SNCF Réseau entend bien cette demande de réaliser une étude sur le prolongement du tunnel. Il en sera référé au Comité de pilotage et au financeur, qui donnent à SNCF Réseau les orientations du projet.

M. Didier Roblès précise que la LNPN ne prévoit pas la construction de nouvelle gare à Pavilly et Barentin

Modalités de la concertation

Guillaume Coutey, Maire de Malaunay, fait plusieurs remarques à propos des modalités de la concertation. Il s'étonne d'être accueilli par un agent de la sécurité à la porte d'entrée. Il se réjouit de la présence des garantes puisque, lors d'une réunion technique avec d'autres élus du territoire à la préfecture, il s'était étonné de l'absence des garantes. Il dénonce les conditions dans lesquelles se déroule la concertation, en prenant pour exemples la salle de la réunion trop petite pour le nombre de participants, une longue présentation d'une heure et demie laissant peu de places aux questions des participants, des réunions publiques fortement condensées sur le mois de juin, et aucune réponse à la demande concernant le souhait que la concertation ne soit pas raccourcie. Il insiste pour que les communes du plateau de Caux aient chacune une réunion publique.

Il demande si les ateliers sont sur inscription et limités à 25 personnes. Enfin, il déplore que la concertation corresponde davantage à des réunions d'information.

Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, s'exprimant au nom de ses collègues maires du plateau de Caux, déplore que la présentation faite à cette réunion soit la même que celle des deux dernières réunions auxquelles il a également assisté. Il a également le sentiment que la présentation n'est pas claire pour les participants, et que les habitations de Roumare doivent apparaître sur les cartes, pour montrer qu'elles se situent en limite de la zone de passage préférentiel. Il précise avoir déjà fait cette remarque et trouve dommage qu'elle n'ait pas été prise en compte.

Il fait remarquer que des personnes se sont inscrites récemment à des ateliers (il y a deux jours) et n'ont pas eu de retours.

En fin de réunion, **un représentant de l'association « La LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix »** exprime quelques éléments de conclusion. Il remercie SNCF Réseau pour les réponses apportées mais note que plusieurs questions n'ont pas eu de réponse. Il reste par ailleurs beaucoup de questions, notamment sur la question coûts / bénéfices. Il se dit solidaire de l'ensemble du territoire seinomarin, mais rappelle qu'il n'y a pas de gain de temps pour les habitants du territoire. SNCF Réseau doit trouver des éléments compensatoires pour les habitants.

Concernant les ateliers, selon lui, ce ne sont pas des temps pour répondre aux questions. SNCF Réseau doit fournir l'information la plus complète en réunion publique. Il demande que SNCF Réseau réponde aux interrogations des habitants par des réunions publiques, et non par des ateliers. Par ailleurs, il demande que les conseillers régionaux et les décideurs soient invités aux réunions publiques.

Il avance que SNCF Réseau n'aura aucun assentiment du territoire, des habitants et des élus si l'étude du prolongement du tunnel n'est pas faite.

Maxime Lemaire précise que la présence d'un agent à l'accueil se fait dans le cadre du plan Vigipirate.

Concernant de périmètre de la concertation, **Mme Marie Heitz, Responsable concertation LNPN**, explique qu'il y a plusieurs types de réunions.

- Les réunions publiques sont là pour présenter le projet et les scénarios dont on peut ensuite parler en ateliers. La prochaine réunion publique aura lieu à Barentin jeudi 30 mai.
- Il y a également les ateliers les 4 et 25 juin. Les ateliers se font sur inscription car il faut de bonnes conditions pour travailler et argumenter sur les différents scénarios. La jauge est fixée à 70 personnes.

Si ce n'est pas suffisant, et en accord avec les garantes, SNCF Réseau reviendra sur le territoire pour prendre le temps de travailler autant que nécessaire sur des tracés.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, rappelle que SNCF Réseau s’est toujours dit prêt à proposer plus de réunions. Il précise que 50 personnes sont déjà inscrites pour la balade atelier qui se tient sur la future gare Rouen Saint-Sever samedi 1^{er} juin, 44 personnes à l’atelier de La Vaupalière du 4 juin et 28 pour l’atelier du 25 juin à Pissy-Pôville. Les ateliers permettent un enrichissement de l’analyse des scénarios et doivent se faire dans un cadre adapté. SNCF Réseau est prêt à animer autant d’ateliers que nécessaire pour permettre à chacun de s’exprimer. Didier Robles précise que les formats des ateliers doivent permettre à chacun de participer dans de bonnes conditions. Il rappelle enfin que quatre réunions sont programmées sur le territoire à ce jour et que d’autres pourront s’ajouter autant que nécessaires.

Prise en compte des impacts de la LNPN

Guillaume Coutey, Maire de Malaunay, interroge SNCF Réseau sur les études d’impact qui ont été menées pour la concertation.

Il souhaiterait qu’on parle également des « *vulnérabilités du territoire* » et pas seulement de « *contraintes* » pour le projet. Il s’interroge quant à la présentation des études multicritères dans le cadre des ateliers, alors qu’il a été dit que les études ne sont pas finies et qu’elles n’ont pas encore été partagées avec les élus et acteurs du territoire. Il demande à quel moment aura lieu la présentation, de manière publique et aux élus concernés, des études d’impact en matière agricole, sur le ruissellement et les inondations.

Il relève que les études sur la faune, la flore et les enjeux de biodiversité ont déjà commencé. Cependant, à ce jour, en tant que maire, il n’a toujours pas été sollicité par les personnes qui font ces études sur son territoire. Il souligne également l’enjeu des cavités souterraines.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, rappelle qu’en janvier - février 2023, les maires concernés par les études et sondages faune / flore sur leur commune ont été informés par courrier et que cela a donné lieu à des contacts avec les élus. Pour faire des recueils de données, les écologues doivent parfois rentrer dans des propriétés et pour cela, il faut un arrêté préfectoral au cas où les propriétaires les questionnent.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, précise que les cavités souterraines ont bien été identifiées, elles étaient connues dès l’étape 1. Les axes de ruissellement avec coulées de boue sont également bien pris en compte.

Concernant les analyses multicritères, SNCF Réseau propose de les travailler en atelier pour compléter les enjeux qui ont été identifiés. Concernant les études agricoles, il n’y a pas encore d’étude fine réalisée.

L’étude d’impact qui sera réalisée en 2026 sera faite sur le tracé retenu à la fin de la concertation préalable. Le profil et l’emprise ne sont pas encore connus. La phase actuelle cherche à éviter les enjeux les plus importants. Des mesures compensatoires seront proposées dans l’étude d’impact si nécessaire.

Un habitant de la Vaupalière évoque les nuisances sonores des futurs trains qui passeraient à 200km/h à proximité d’habitations. Ces nuisances viennent s’ajouter à celles générées par l’A150.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, explique que les nuisances sonores seront prises en compte dans des études futures et lors de la réalisation de l’étude d’impact. Elle précise qu’il y a une obligation de résultats dans l’étude d’impact d’un point de vue des nuisances sonores.

Un habitant de Saint-Jean-du-Cardonnay déplore que SNCF Réseau annonce une étude d’impact sans notion du nombre de voyageurs. Il évoque l’augmentation du nombre de télétravailleurs. Il demande comment SNCF Réseau peut évaluer l’impact en équivalent CO₂ sans connaître le nombre de voyageurs entre Paris et Le Havre, et comment SNCF Réseau peut savoir que l’ensemble des travaux (de Paris jusqu’au Havre) ne va pas supplanter le gain potentiel de « *suppression* » de la voiture. Par ailleurs, il déplore le traitement actuel des passagers à la gare de Saint Lazare, sur des quais trop étroits.

Il se demande si le projet de la LNPN prendra fin s’il est prouvé qu’il a un réel impact négatif sur l’environnement.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que parmi les études réglementaires qui doivent être réalisées, une étude socio-économique sera réalisée d’ici la fin d’année. Elle permettra de valoriser les coûts du projet (infrastructures) rapportés aux gains du projet (meilleure fréquentation, meilleure régularité, temps de transport écourtés, baisse de la mortalité sur les routes). Cette étude sera restituée dans un atelier sur les fonctionnalités et sur l’économie du projet. Elle sera aussi présentée en enquête publique pour interroger la balance entre le coût et les bénéfices du projet et pour mesurer l’intérêt général du projet.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, explique que, pour l’impact en CO₂, SNCF Réseau s’appuiera sur le report modal qui sera analysé dans l’étude socio-économique pour faire le bilan carbone. Les avantages et intérêts seront mesurés. Ensuite, le projet sera ou non déclaré d’utilité publique selon les résultats.

Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, pense que le coût avantage du projet doit être pris en considération. En effet, la ville du Havre perd des habitants tous les ans. Le coût des navetteurs entre Le Havre et Rouen sera plus faible.

Il évoque enfin le fait que la démographie française est en baisse. Pour cette raison, les communes du territoire pourraient avoir besoin de fusionner des écoles, des commerces, et elles ne souhaitent pas que la LNPN détruise la liaison entre les villages.

Un habitant de Roumare partage l'avis mettant en avant la notion du bilan coût avantage du projet. Il demande si le grand public aura accès à l'étude d'impact et à quelle échelle (globale, régionale) cette dernière sera faite. Il déplore que le territoire ne subisse que des inconvénients et ne bénéficie d'aucun avantage. Il pense que la mission initiale confiée à SNCF Réseau est mal définie et qu'elle s'oriente vers une décision « *du moins pire* ». Cela sera le cas si seuls les 4 tracés sont proposés dans les ateliers, sans la solution du prolongement du tunnel.

Implantation de la LNPN en lien avec les infrastructures actuelles

Un agriculteur de Pissy-Pôville explique que la LNPN empiète sur les terres des agriculteurs alors qu'il existe une pression foncière et une diminution des exploitations. Il précise qu'une borne a été installée à Marivaux en même temps que l'A150. Il demande si un jumelage avec l'autoroute ne serait pas judicieux.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, répond que la dimension agricole est prise en compte. Les tracés sont étudiés de manière à limiter au maximum les emprises, et à faire en sorte que le profil en travers soit le plus réduit possible. Initié en 2023, le partenariat avec les chambres d'agriculture doit permettre de mieux apprécier les impacts sur les exploitations agricoles : SNCF Réseau travaille à éviter que les tracés ne coupent une exploitation agricole. Un atelier de travail ouvert au public et portant sur l'environnement et l'agriculture est prévu dans la concertation.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique pourquoi la ligne nouvelle ne se « colle » pas si facilement à l'autoroute déjà présente. En France, de manière générale, si le jumelage entre deux infrastructures (le fait de les rapprocher) est recherché car il permet d'éviter une nouvelle coupure sur le territoire, il reste souvent rendu difficile du fait de la géométrie de l'autoroute, différente de celle d'une voie ferrée, et de la présence des échangeurs routiers qu'il faut éviter. Ici, dans le cas présent, deux scénarios de tracé proposent le jumelage avec l'A150.

Un habitant de Saint-Jean-du-Cardonnay habitant près de l'A150 revient sur le tunnel avec une pente à 3,5 %. Il questionne la possibilité de descendre ce pourcentage pour amener le débouché plus loin.

Bruno Laurent répond que sur le fond, la pente est lissée autant que possible. Il rappelle qu'une autre solution pour ne pas voir le train consiste à faire une tranchée couverte. Avec le prolongement du tunnel, des questions de sécurité se posent. Les puits de sécurité sont limités à 20 m. Il faudrait aussi une démultiplication des puits.

Un exploitant agricole explique qu'il y a encore pas mal d'agriculteurs sur le territoire, mais avec une forte pression foncière. Il n'y a pas de terres supplémentaires disponibles et on ne peut pas déplacer une exploitation. Un tunnel arrangerait tout le monde, même si le coût était supérieur. Cela permettrait de sauver les terres et les villages.

Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, explique que les terres sont essentielles et que tous les villages veulent le même objectif. Il souhaite que, dans les impacts environnementaux, soit ajouté l'impact positif lorsqu'on conserve une plaine, un bois...

Un habitant de Roumare demande si le temps de trajet Rouen > Barentin sera identique au trajet Barentin > Rouen. Il demande aussi si le train passera en-dessous ou au-dessus des obstacles type autoroutes, routes...

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, explique que pour les franchissements des obstacles sur les tracés proposés, cela se fera au cas par cas, selon une logique locale. Les règles de franchissement sont en cours d'études. En général, passer par-dessus l'obstacle est la solution la plus simple.

Sur la question du temps, le temps de parcours est le même dans un sens comme dans l'autre.

Il précise que la notion de tunnel sous-entend d'être à 20 - 25 m de profondeur. Ne pas voir la ligne de train ne veut pas forcément dire tunnel. Une tranchée couverte peut aussi être envisagée.

Paul Lesellier, Maire de Pissy-Pôville, rappelle que le territoire ne demande pas une tranchée couverte mais bien un tunnel. Il reconnaît qu'il y a des difficultés pour cette solution mais elle doit être étudiée. Il cite en exemple le tunnel de Pissy-Pôville réalisé en 1847, pensant donc que cela devrait pouvoir se faire avec les moyens techniques actuels.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, explique que la longueur d'un tunnel conditionne les puits d'accès pour les secours et que c'est extrêmement réglementé. Les usagers et pompiers doivent pouvoir descendre et remonter.

Si l'on se place du côté de l'exploitation agricole, une tranchée ou un tunnel peuvent paraître similaires, mais ce sont deux ouvrages très différents d'un point de vue du mode de construction (pour des questions de drainage, de topographie...).

Pour le raccordement du viaduc de Barentin, il indique qu'il faut environ 2 km pour se raccorder à 30 m de profondeur, mais si l'ouvrage est subaérien, la distance peut être raccourcie. Il y a une question de topographie à prendre en compte. Il précise enfin que les tracés ne passent pas parmi les habitations. Il y aura des personnes impactées, mais cela reste marginal.

Transport du fret

Un participant demande s'il est possible de libérer le fret du réseau existant, en faisant partir des marchandises sur des péniches depuis la Seine. Cela permettrait de libérer tout le fret ferroviaire au profit du trafic des voyageurs, et il n'y aurait ainsi plus d'impact sur le foncier et sur l'agriculture. Il demande la réalisation d'une étude sur la possibilité d'utiliser des barges sur la Seine pour le trafic de marchandises.

Une participante explique qu'il est préférable de faire circuler des marchandises dans des trains plutôt que dans des camions. Elle rappelle que la ligne Motteville – Serqueux a été électrifiée il y a 10 ans. En grosse période (par exemple pendant les moissons), huit à dix trains passent pendant la nuit. Cette ligne pourrait être davantage exploitée, avant de développer la LNPN.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que les actions en faveur du transport du fret sont portées par l'Etat dans le schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine, sous la conduite de la Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine. Le développement du transport de marchandises par la voie d'eau participe de cette stratégie.

7. CONCLUSION

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, conclut la réunion. La demande d'un prolongement du tunnel a bien été notée et SNCF Réseau se rapprochera de la gouvernance du projet pour faire remonter cette demande. Si les financeurs sont d'accord pour que SNCF Réseau apporte des éclairages techniques sur une solution de prolongement du tunnel, cela sera ajouté à la concertation pour que celle-ci se fasse sur des solutions aériennes et sous-terraines. D'ici là, la concertation continue sur les tracés en surface.

Les prochaines réunions sont importantes pour travailler sur la comparaison des différents impacts et enjeux des scénarios de tracé. Les habitants sont invités à s'exprimer et enrichir l'analyse comparative des scénarios. Il tient à préciser pour les participants aux ateliers que les documents présentés dans les ateliers à venir ne seront pas à l'échelle de la parcelle.

Isabelle Jarry, Garante CNDP, témoigne d'une réunion importante et instructive. Les dates des réunions sont fixées et le maintien des ateliers reste essentiel. Pendant les ateliers, un travail sera réalisé sur les scénarios et chacun pourra définir les nuisances et les impacts. Cela permettra de rentrer dans le détail localement avec des cartes plus précises. Chaque acteur (propriétaire, habitant, agriculteur...) pourra donner ses doléances, exprimer ses inquiétudes. D'autres ateliers pourront être organisés à la rentrée.

Des questions peuvent être posées sur le site internet et, à propos des modalités de la concertation, directement par mail aux garantes.

La réunion se termine à 20h45.