

COMPTE RENDU ATELIER TRACES

LA VAUPALIERE – 4 JUIN 2024

Contexte et participants

Le projet de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) entre dans une phase concrète de concertation. Ce temps doit notamment permettre d'approfondir les scénarios de tracé envisagés par SNCF Réseau sur les deux sections prioritaires de la LNPN. Les dates et lieux de toutes ces rencontres à retrouver sur [l'agenda de la concertation](#).

Après trois réunions publiques d'information sur la section prioritaire Rouen <> Barentin, organisées le 21 mai à Rouen, le 28 mai Saint-Jean-du-Cardonnay, et le 30 mai à Barentin, et qui ont réuni près de 500 personnes au total, cet atelier était le premier dédié aux scénarios de tracé de la concertation. Il avait pour objectif de :

- Présenter les scénarios de tracés de la section Rouen <> Barentin
- Recueillir les avis des habitants des territoires sur les scénarios de tracés
- Alimenter l'analyse multicritère réalisée par SNCF Réseau sur les scénarios de tracés

L'atelier était ouvert prioritairement au grand public, sur inscription obligatoire et a rassemblé 73 personnes, notamment des habitants du plateau de Caux et des élus.

Représentant de la Région Normandie

- M. Benjamin Pietruszewski, Responsable du Pôle Activités projets ferroviaires & routiers

Représentante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Isabelle Jarry, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

- M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN
- Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN
- M. Laurent Bruno, Directeur technique LNPN
- M. David Gnansia, Responsable du pôle Etudes et Méthodes LNPN
- Mme. Delphine Boutaud, Responsable environnement LNPN
- Alexandre Griehser, Assistant ingénieur

Représentants des assistants à maître d'ouvrage

- Bernard Couvert, Responsable activités de conseil et stratégie, Artelia
- Thomas Bonino, Assistant ingénieur, Artelia
- Anne-Laure Galtier, Ingénieur environnement, SETEC International
- Anastasia Mizzulinich, Ingénieur environnement, SETEC International

Animateurs de l'atelier

- M. Maxime Duval
- M. Oscar Pertriaux
- Mme. Lisa Viry

Informations utiles

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

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

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

1. Ouverture de l'atelier

La réunion commence à 18h10.

M. Maxime Duval, animateur de la réunion, présente le déroulé de l'atelier de travail et les intervenants.

M. Bernard Brunet, Maire de La Vaupalière introduit la réunion en remerciant les personnes d'être venues.

M. David Gnansia, Responsable du pôle Etudes et Méthodes, 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.

M. David Gnansia décrit ensuite le fonctionnement à deux gares à la mise en service de la future gare de Rouen Saint-Sever.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement LNPN, explique la méthodologie employée pour définir les scénarios de tracé. A partir d'une hiérarchisation des enjeux du territoire, des scénarios sont proposés. Ces derniers sont ensuite comparés via une analyse multicritère.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, décrit ensuite les scénarios envisagés pour la montée sur le plateau de Caux, puis pour rejoindre Barentin ; la ligne nouvelle se raccorderait ainsi sur la ligne existante juste avant le viaduc de Barentin.

2. Restitution du travail des groupes lors de la séquence « identification des principaux enjeux du territoire »

Répartis en dix groupes de travail, les participants étaient invités à commenter les enjeux du territoire identifiés par SNCF Réseau ainsi que d'en proposer des nouveaux. Les documents disponibles à chaque table étaient les suivants :

1 support de contribution collectif

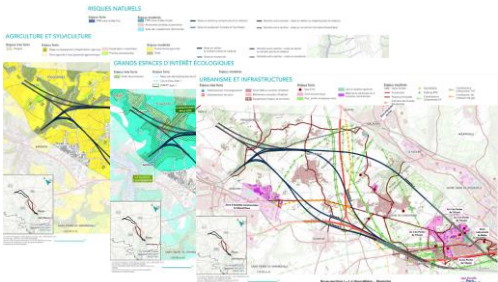
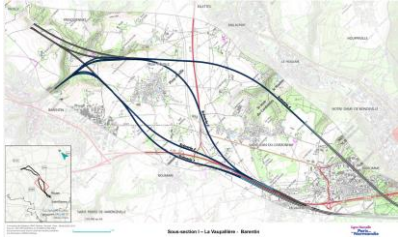
Atelier territorial – Mardi 4 juin 2024
Identification des principaux enjeux du territoire
Ligne Normale Paris – Normandie

Groupe n°

À chaque table, nous vous invitons à prioriser collectivement les enjeux forts de votre territoire. Vous pouvez :

- Commenter les enjeux identifiés par SNCF Réseau
- Ajouter de nouveaux enjeux

	N° et nom de l'enjeu	Vos commentaires
Vos nouveaux enjeux		
Enjeux identifiés par SNCF Réseau		

1 jeu de 7 cartes thématiques	
1 carte vierge pour proposer de nouveaux enjeux	
2 cartes 3D présentant le territoire et les scénarios de tracés	

Dans le cadre de ce compte-rendu, les éléments relatifs aux scénarios de tracé émis par les groupes sont restitués dans la partie 3.

Table 1

Les membres de la table identifient les enjeux suivants :

- Violette de Rouen (*viola hispida*) : espèce menacée de disparition (gommette 1)
- Château Saint-Jean-du-Cardonnay : bâtiment historique à protéger (17^{ème} siècle, époque Louis XIII), inscrit au patrimoine de France, accueillant des activités touristiques avec un gîte, et disposant d'arbres remarquables (gommette 2)
- Eglise Saint Léonard : classée ¹ à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques (gommette 3)
- Château d'eau : indispensable à la distribution d'eau. Capacité de 25 000 m³, créé en 2023 (gommette 4)
- Cavités et suspicion de marnières (gommette 5)
- Proximité avec l'habitat : tracés 1, 2 et 3 sont à moins de 50 mètres des habitations (gommette 6)
- Baisse de la valeur immobilière

¹ Cette église, identifiée par SNCF Réseau, est inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques

- Concernant l'échangeur A150/A151, le groupe privilégie un passage en-dessous de l'échangeur

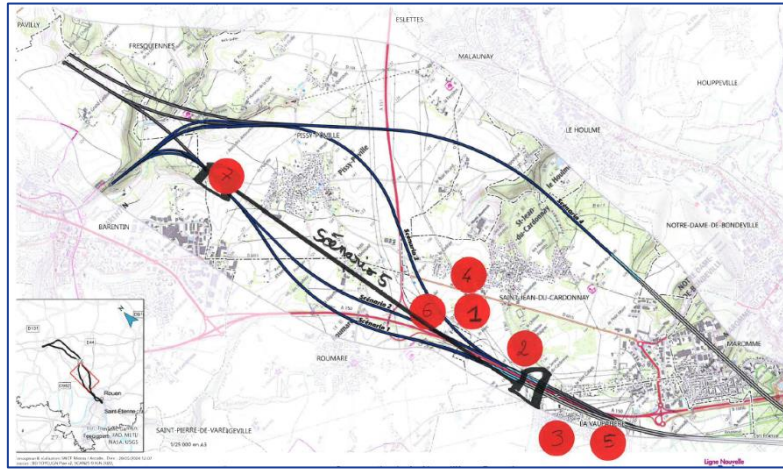


Table 2

Les enjeux identifiés par le second groupe sont les suivants :

- Château Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 1)
- Bois Le Houleme (gommette 2)
- Maisons de Pissy-Pôville (gommette 3)
- Maisons de Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 4)
- Violette de Rouen, fleur rare (gommette 4)
- Vergers à Pissy-Pôville (gommette 5)
- La salle des sports de Pissy-Pôville dont le permis de construire a été délivré et pour laquelle les travaux débutent en 2024 (gommette 7)
- Maraicher à Roumare (gommette 8)

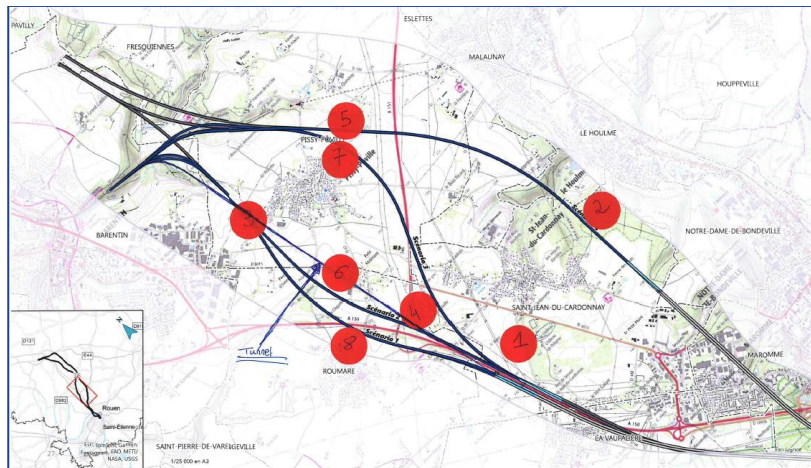


Table 3

Le groupe indique les enjeux suivants :

- Impact sur le cadre de vie avec la pollution sonore et visuelle au niveau du débouché du tunnel (gommette 1)
- La présence d'une station-service et de lignes électriques
- Terrassements et déblais importants liés aux tranchées couvertes
-

- Impact sur la forêt de la construction d'ouvrage d'art en forêt de Saint-Jean-du-Cardonnay pour le scénario 4 (gommette 2)

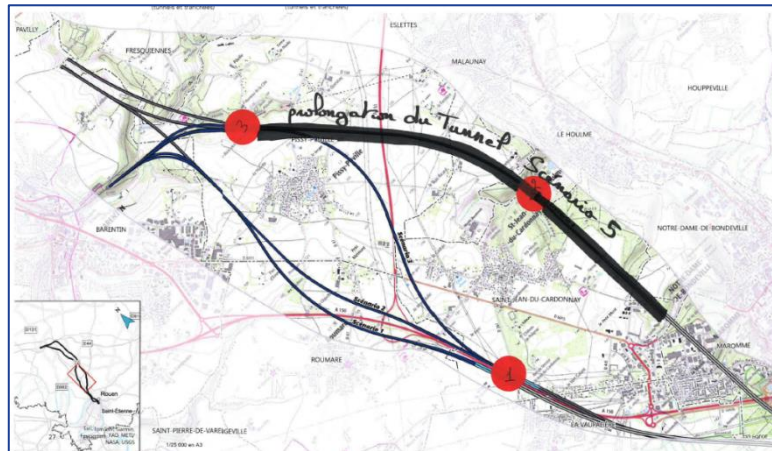


Table 4

La membres de cette table indiquent les enjeux suivants :

- Echangeur A150/A151 : les infrastructures pour le passage de la LNP en aérien nécessite une hauteur des infrastructures de minimum 8 mètres pour laisser passer les poids lourds sur les routes existantes. (gommette 1)
- A151 : Trafic très dense, quel impact avec les travaux de la LNP ? (gommette 2)
- Impact sociétal : Les communes sont coupées en deux. Transports routiers, piétonniers, activités économiques, écoles, écologiques, nuisances sonores et visuelles, destruction des terres agricoles. (gommette 3)
- Réseau RTE : réseau fortement impacté nécessitant d'importants travaux onéreux complémentaires entraînant d'autres et de nouvelles nuisances. (gommettes 4)
- Zones boisées et forêts à Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare et Pissy-Pôville : arbres classés, biodiversité (gommette 5)
- Zones fragilisées au sud-est du bourg de Pissy-Pôville : zone d'effondrement de l'A151. (gommette 6)
- Zone agricole. Plus de 20 exploitations agricoles dont 4 magasins à la ferme : Dumesnil (vente et cueillette), Jérôme Daudet (céréales), Bernard Gois (élevage), Hervé Frétny (élevage), Nicolas Vandrope (élevage), Levacher Arnaud (élevage), Arnold Puech-Allissac (élevage et vente à la ferme), Antoine Lambert (élevage), Guillaume Tribouillaud, Grandsire Jérôme (céréales), Savale Philippe (élevage et vente à la ferme), Chesneau Jean-Marc (volailles, Archer Sébastien (élevage), Pierre Lambaud (cidre et élevage), Lesellier Laurent (élevage), Malandin Clément (élevage), Haras des jonquilles (centre équestre), centre équestre de la Ferrière... (gommettes 7)
- Zone d'activités entre Notre-Dame-de-Bondeville et Saint-Jean-du-Cardonnay. La sortie du tunnel impliquerait le blocage du développement économique, industriel et commercial. (gommette 8)
- Impact sur les PLU et PLUi de toutes les communes, les projets de développement étant bloqués sur tous les scénarios de la LNP. (gommette 9)
- Camping de Roumare : seul camping dans le développement touristique de Rouen. La construction de la LNP impliquerait sa destruction (gommette 10)
- Impacts très importants sur le ruissellement (mares, bassin versant), créant un risque d'inondation. Impact sur le Plan de prévention des risques d'inondation. (gommette 11)
- Nuisances sonores : tous les habitants de la vallée du Cailly seront encadrés par deux lignes SNCF (est et ouest). Quel que soit le scénario, nuisances sonores (A150...) pour tous. (gommette 12)

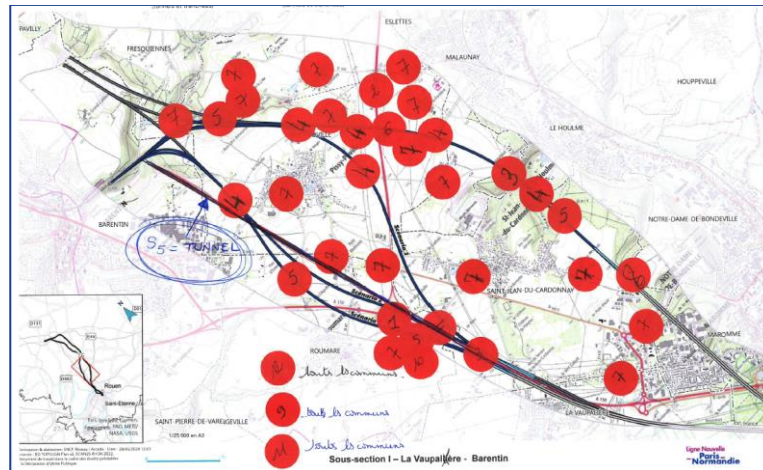


Table 5

Les participants de la cinquième table ont mis en avant les enjeux suivants :

- Bois avec arbres classés : à l'est de l'autoroute A150, sur la commune de Roumare (gommette 1)
- Violette de Rouen, espèce protégée (gommette 2)
- Zones avec marnières : à Roumare, encadrant notamment l'échangeur et le Petit Melmont (gommette 3)
- Alimentation du château d'eau de Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 4)
- Camping les Nénuphars à Roumare (gommette 5)
- Fondation SAREPTA à Roumare (gommette 6)
- Zone agricole et exploitations de Roumare (gommette 7)
- Poste gaz de Roumare (gommette 9)

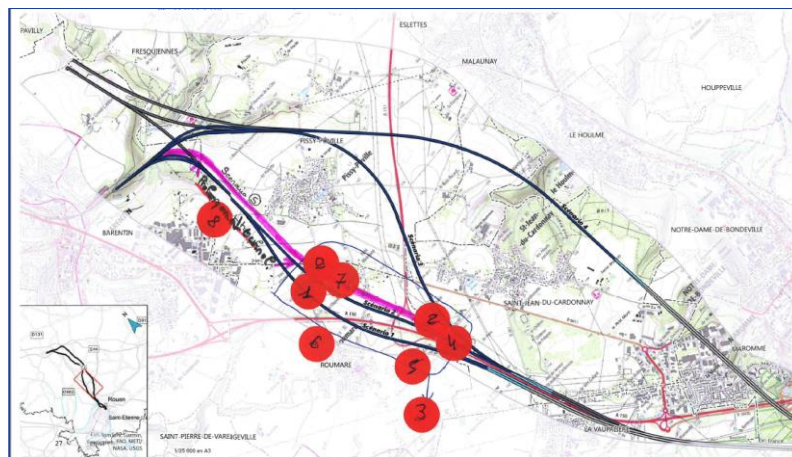


Table 6

La table n°6 met en avant les enjeux suivants :

- Eglise Saint-Léonard à la Vaupalière, qui est classée² et a été rénovée récemment durant 4 ans (gommette 3)
- Château classé³ de Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 5)
- Gazoduc à l'est de Pissy-Pôville (gommette 6)
- Ruissellement inscrit au PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) sur le secteur de l'échangeur (gommette 7)
- Cavités et nombreuses marnières, à l'ouest de l'A150 et au nord de Roumare (gommette 8)

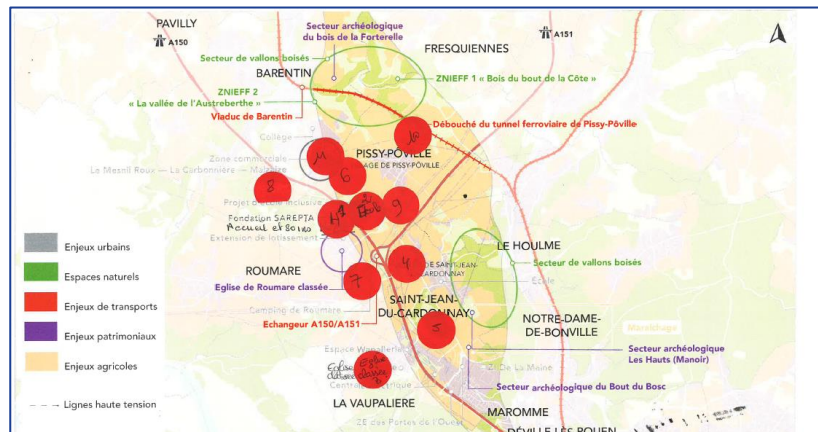
² précision post réunion : cette église est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques

³ précision post réunion, ce château n'est pas classé au titre des Monuments historiques

- Cavités ouvertes et marnières entre le bourg de Pissy-Pôville et l'A151 (gommette 9)
- Les Vergers du Quesnay à Pissy-Pôville (gommette 10)
- Ecole de la Vaupalière qui a été rénovée récemment
- Source à l'angle de la rue de la petite Valette
- Mares : route de Duclair, à proximité de la Vaupalière, et à Saint-Jean-du-Cardonnay
- Zone commerciale de Pissy-Pôville (gommette 11)

Plusieurs enjeux identifiés par la SNCF ont également été commentés :

- Fondation SAREPTA : il s'agit d'un lieu de soin et d'accueil de personnes handicapées (gommette 1)
- Ecole inclusive : il s'agit d'une école pour enfants handicapés (gommette 2)



Quatre cartes représentant des enjeux locaux ont également été transmises par les participants (Annexe 1). A préciser

Table 7

Les enjeux relevés par cette table sont :

- Violette de Rouen (gommette 1)
- Château d'eau : alimentation en eau du Château d'eau La Fontaine à Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 2)
- Château à Saint-Jean-du-Cardonnay, propriété de Polignac. (gommette 3)
- Lotissement nouveau à Roumare, trop proche de la LNPN (gommette 4)
- Maraichage : développement du circuit-court (gommettes 5 et 6)
- 5055 habitants impactés en zone rurale : 1500 habitants à Roumare, 1375 habitants à Saint-Jean-du-Cardonnay, 937 habitants à La Vaupalière et 1243 habitants à Pissy-Pôville
- Bois avec arbres classés : à l'est de l'autoroute A150, sur la commune de Roumare
- Marnières : identifier les marnières sur les tracés possibles du tunnel (Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare)
- Ressource en eau : identifier les nappes phréatiques du tracé du tunnel
- Cadre de vie

Le groupe a insisté sur les enjeux agricoles déjà pré-identifiés par SNCF Réseau en indiquant que « *tous les vergers, terres agricoles, exploitation... devraient avoir le même niveau d'enjeux* ». Il précise que « *la création d'un tunnel évite la destruction de terres agricoles, forêts, vergers...* ».

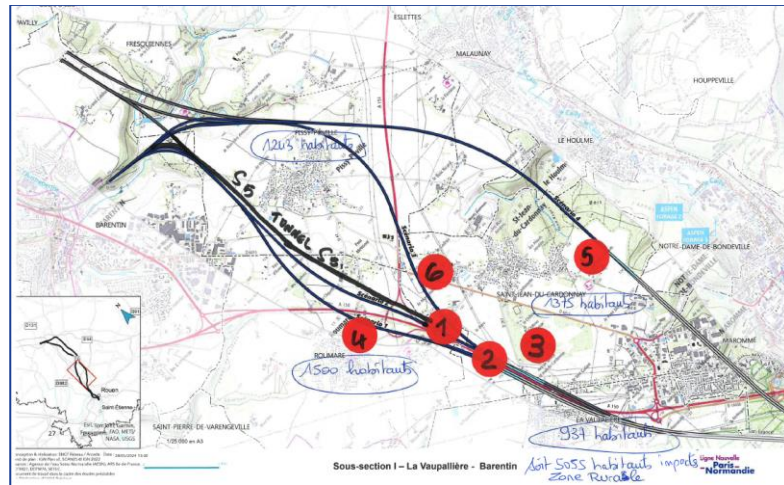


Table 8

La huitième table n'a pas situé les enjeux sur une carte, mais a noté les enjeux suivants :

- Cadre de vie : préserver un cadre de vie déjà très dégradé par les infrastructures existantes
- Bruit : Très fort impact des activités « urbaines » environnantes (autoroutes, centre commercial...)
- Exploitations agricoles : déjà très atteintes par les infrastructures. « Nous ne sommes pas dans la Beauce et nos parcelles sont indispensables »
- Rares bus et cars sur le territoire. Combien de trains resteront sur Malaunay, le Houllme, Maromme si Barentin/rive gauche est direct ?

Table 9

Le groupe 9 met en exergue les enjeux suivants :

- Ligne d'eau provenant de La Fontaine vers de château d'eau de Saint-Jean-du-Cardonnay (gommette 1)
- Camping en phase de développement (insertion de jeunes en difficulté) à Roumare (gommette 2)
- Lotissement de 37 pavillons (502 de réalisés) dont certains avec permis de construire suspendus (gommette 3)
- Proximité d'habitations à moins de 200 mètres (gommettes 4)
- Ecole inclusive en cours de réalisation à moins de 200 mètres (gommette 5)
- Fondation SAREPTA à moins de 200 mètres
- Emprise sur terres agricoles de haute qualité

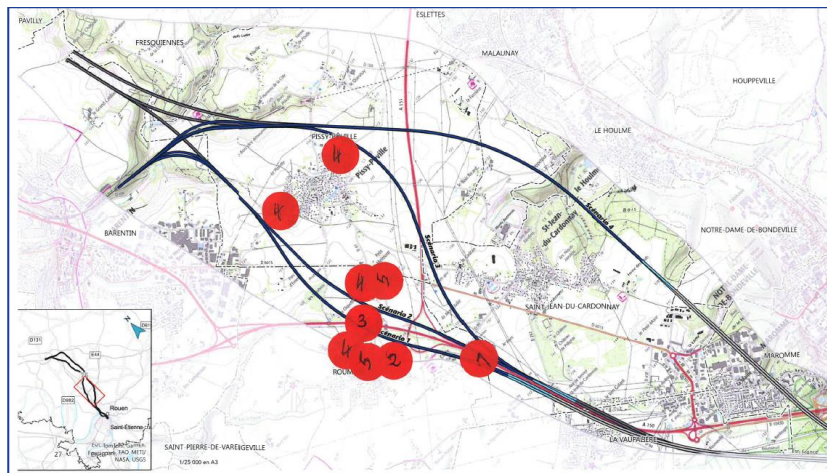


Table 10

La dixième table n'a pas mis en avant d'enjeux supplémentaires et n'a pas commenté les enjeux pré-identifiés par SNCF Réseau.

Ce que le travail en sous-groupes a pu dégager sur les enjeux

Au total, une vingtaine **d'enjeux** ont été soulignés par les participants.

Certains de ces enjeux, s'ils ne sont pas cartographiés, sont bien identifiés par SNCF Réseau : la fragmentation du territoire, le développement économique des communes, la station-service à Saint-Jean-du-Cardonnay, le cadre de vie dont les nuisances sonores ou encore la présence de nappes phréatiques.

Les problématiques liées aux ruissellements et aux cavités, bétoires et marnières, ont été mis en avant par les participants. Ils sont également connus de la maîtrise d'ouvrage mais il y a un manque identifié en termes de représentation cartographique.

Les enjeux liés aux impacts sur le trafic routier, la raréfaction des transports en commun et sur la baisse de la valeur immobilière ont également été mis en évidence par les participants.

La salle des sports de Pissy-Pôville, le poste de gaz à Roumare, le château à Saint-Jean-du-Cardonnay, le château d'eau à Saint-Jean-du-Cardonnay et sa ligne d'eau, la source à l'angle de la rue de la petite Valette, les mares le long de la route de Duclair, à proximité de la Vaupalière et à Saint-Jean-du-Cardonnay, la présence d'arbres classés, la Violette de Rouen sont des enjeux qui doivent rajoutés à l'analyse de la MOA.

En complément, les participants ont mis en avant certains enjeux déjà identifiés par SNCF Réseau, à savoir : les habitations, la fondation SAREPTA, l'école inclusive, le lotissement et le camping de Roumare les espaces agricoles ainsi que l'église Saint-Léonard de la Vaupalière.

3. Restitution du travail des groupes lors de la séquence « analyse des scénarios de tracé »

Au regard des cinq grands thèmes et des critères de l'**analyse multicritère (reprise ci-après par AMC)**, les participants étaient invités à analyser par table les scénarios de tracé soumis à la concertation et à commenter leurs choix.

Les documents supplémentaires disponibles à chaque table étaient le support de contribution collectif « *Analyse des scénarios* » et une analyse multicritère simplifiée.

Groupe n° _____ Atelier territorial – Mardi 4 juin 2024
Identification des principaux enjeux du territoire
Analysez les 4 scénarios de tracés soumis à la concertation au regard des thèmes et critères de l'analyse multicritère.

THÈME	CRITÈRE	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
ENVIRONNEMENT	Préserver la biodiversité et les espaces naturels (corridors écologiques, espaces naturels protégés et des remarquables, bois, forêts, rivières protégées)				
	Minimiser les impacts cumulés pour la création du réseau (éviter les empiètements sur les zones agricoles et forestières, éviter l'artificialisation des sols)				
SOCIÉTAL	Soutenir l'économie et le social du projet sur les territoires (éviter les déplacements de population, éviter d'impacter les zones d'activités et les projets de développement urbain et économique)				
	Préserver le cadre de vie (éviter d'impacter les habitations, limiter les nuisances sonores, l'impact sur le paysage et le patrimoine)				

ANALYSE	S1	S2	S3	S4
MOBILITÉ				
ÉCONOMIQUE				
ENVIRONNEMENTAL				
SOCIÉTAL				
CONSTRUCTION (TRAJETS)				

Non-déterminé
Élevé
Moyennement déterminé
Élevé
Non-déterminé
Élevé

Table 1

Cette table estime les quatre scénarios de tracé équivalents concernant la mobilité : ils impliquent moins de service et une augmentation des temps de trajet pour les habitants du plateau. La résilience du réseau est impactée par les risques naturels – notamment inondables –, les marnières et les cavités souterraines.

Elle ajoute que la maîtrise des coûts ne doit pas se faire « *au détriment des habitants du plateau de Caux (nuisances) et de son environnement* ». Elle indique la « *possibilité de construire un autre pont à côté du pont métallique aux anglais pour éviter de traverser la Seine en souterrain.* » A propos du bilan carbone, les participants se demandent pourquoi il n'y a pas de réhabilitation des anciennes voies, et évoquent l'augmentation du coût des matériaux.

Concernant l'environnement, le groupe fait référence à la présence de violette de Rouen (*viola hispida*) sur les tracés des scénarios 2 et 3. Concernant le scénario 4, il indique qu'il existe également des bois sur les autres scénarios. A propos des espaces consommés, le groupe déplore l'utilisation de terrain agricole nécessaire pour les quatre scénarios étudiés.

A propos de la thématique sociétal, le groupe demande la réhabilitation de l'ancienne voie et des études acoustiques. Il note un impact sur le lotissement de Roumare « *Le cadran* » dans le scénario 3 et indique que l'ouvrage d'art doit être accompagné de mur anti-bruit dans le cadre du scénario 4.

Il estime que le franchissement de l'échangeur A150/A151 est complexe pour les scénarios 1 et 2. Il énumère deux questions :

- Quelle indemnisation pour le voisinage ?
- Le tracé aérien passerait-il en dessous ou au-dessus de l'échangeur ?

Finalement, le groupe propose un scénario 5 correspondant à une voie souterraine jusqu'à Barentin (cf. *synthèse des tables ci-après*) et demande son étude. Il note que l'ensemble des critères de l'AMC sont favorables dans le cadre de ce nouveau scénario et qu'il permettrait « *d'éviter la fragmentation* » du territoire et de préserver le cadre de vie.

Table 2

La table 2 a uniquement analysé un scénario de prolongement du tunnel, qu'elle a représenté sur la carte (cf. *synthèse des tables ci-après*).

Elle argumente en faveur de cette solution qu'il n'y a pas d'ouvrage d'art à construire, et moins de retard avec l'absence « *d'animaux sur les voies, moins d'accident voyageur et de tentative de suicide* ».

Concernant les aspects économiques, le groupe relève que le tunnelier est déjà sur site, qu'il n'y a pas d'expropriation, ni de dévalorisation des biens immobiliers.

Pour maîtriser l'impact carbone, le groupe évoque l'absence de déplacement des lignes haute tension.

Sur la thématique environnementale, le groupe précise que la biodiversité et les bois sont préservés. Il ajoute qu'il y aurait moins d'emprise agricole impactée, moins d'artificialisation des sols et des parcelles agricoles préservées. La sortie du tunnel sur les terres agricoles est à « *enjeux modérés* ».

Sur les aspects sociaux, le groupe note une absence de pollution visuelle et sonore. Le tunnel permettrait également d'éviter la dévaluation des maisons.

Enfin, concernant la construction, il n'y aurait pas de modification des lignes à haute tension, un tunnelier déjà présent, et la prolongation étant inférieure à cinq kilomètres il n'y aurait pas « *de cheminées supplémentaires* ». De plus, les expropriations seraient évitées, les « *axes de ruissellement épargnés* » et les travaux impliqueraient « *peu de nuisances sonores et visuelles* ».

La table précise enfin l'AMC de ce scénario alternatif. Elle estime que les critères suivants sont favorables : améliorer la qualité service voyageur et du réseau, garantir la résilience du réseau, préserver la biodiversité et les ressources naturelles, minimiser les espaces consommés pour la création du réseau, maîtriser l'impact économique et social du projet sur les territoires et en phase chantier, et préserver le cadre de vie en phase chantier. Elle précise que le critère de faisabilité, complexité technique et maîtrise des risques est défavorable.

Table 3

Le groupe note, pour l'ensemble des scénarios, que l'amélioration de la qualité de service est un « *néant localement* » et que l'impact sur les sols ne permet pas de garantir la résilience du réseau. Concernant les critères économiques, le projet est « *déjà trop coûteux par rapport au gain de temps* » et son empreinte carbone est « *déjà trop important* ». Le projet a un « *impact fort sur les terrains agricoles* ». Concernant le thème sociétal, le groupe met en avant les impacts sur « *les activités locales, la station-service et les autres activités, notamment maraîchère* ». L'impact sur le cadre de vie est jugé « *insupportable, intolérable, inacceptable, injustifiable* ». Concernant l'environnement, le groupe souligne les impacts causés par des ouvrages d'art dans le cadre du scénario 4. Enfin, à propos des travaux, le groupe restitue que le maintien de la qualité service voyageur est « *injustifiable* », et que les autres critères de l'AMC sont fortement impactés par la LNPN.

Le groupe 3 note que l'ensemble des critères de l'AMC sont favorables dans le cadre d'un scénario avec prolongement du tunnel. Le tunnel permettrait de « *préserver le territoire* » et le cadre de vie, et aurait « *beaucoup moins d'impact* » concernant la résilience du réseau. Les impacts environnementaux et sociétaux sont très limités : la pente du tunnel serait diminuée depuis Rouen, afin d'aller plus loin et à une profondeur plus importante, ce qui impactera d'autant moins les habitations existantes. Les travaux n'impliquent pas de traversée

ou de raccordement, et n'impactent pas les activités agricoles ou la circulation routière. Moins de ressources sont consommées en raison de la plus faible emprise. Cependant, ce scénario reste « *trop coûteux* » et possède un bilan carbone « *déjà trop important* ». La position des puits de secours serait également à réétudier. Le groupe propose un tracé pour ce scénario (cf. *synthèse des tables ci-après*).

Table 4

La quatrième table conclut que les scénarios ne présentent « *aucune utilité pour les habitants du territoire, la durée de transport pour les voyageurs étant augmenté* ». De plus, il n'y a aucune garantie quant à la résilience du réseau face aux ruissellements et aux coulées de boue impliqués par le plateau. A propos du thème « *économie* », elle note qu'« *aucune information n'a été donnée pour l'analyse* » de la maîtrise des coûts. La LNPN nécessite « *de trop nombreuses infrastructures* », impliquant un coût élevé. L'utilisation de l'ancienne ligne permettrait de limiter les investissements. Elle précise ensuite qu'« *aucun des scénarios ne préservent la biodiversité, les bois, les forêts, les haies* » du territoire. Plus de vingt exploitants agricoles et leurs emplois sont en périls. Le projet implique également « *la bétonisation des sols à l'heure du développement durable* ». La mobilité entre les différentes communes est également très impactée, et les possibilités de développement limitées. Des impacts sonores impactant des habitations sur tout le territoire concerné par le projet s'ajouteraient à ceux de l'autoroute et de la ligne existante. Le groupe s'inquiète que, pendant les travaux, les temps de trajet soient allongés, que la faisabilité technique soit entachée par le nombre important d'infrastructures à construire, que l'impact économique et social du projet nuise aux vingt exploitants présents sur les tracés de la LNPN et à la circulation, notamment à la jonction de l'A150 et de l'A151. De nombreux axes de ruissellement seront également déviés, entraînant une augmentation des risques d'inondation. Les quatre scénarios de la LNPN ne préservent pas le cadre de vie de la population locale.

Le groupe indique également que l'ensemble des critères de l'AMC sont favorables dans le cas d'un scénario avec prolongement du tunnel jusqu'au viaduc de Barentin et représentent ce scénario sur la carte (cf. *synthèse des tables ci-après*).

Table 5

Les participants de la cinquième table indiquent que l'ensemble des critères de l'AMC sont « *très défavorables* » ou « *extrêmement défavorables* » pour les quatre scénarios de tracé, à l'exception du maintien de la qualité de service en phase travaux qui est « *non connu* ». Ils sont cependant favorables dans le cas d'un scénario avec un prolongement du tunnel et proposent un tracé (cf. *synthèse des tables ci-après*).

Table 6

Le groupe 6 indique pour l'ensemble des cases que « *ces quatre scénarios sont refusés par la population qui demande un 5^{ème} scénario : la prolongation du tunnel jusqu'à la ligne existante aux motifs suivants : protection des terres agricoles, des impacts sur les propriétés bâties, sur le foncier, sur la qualité de vue des citoyens, la protection de nos villages.* » Il ajoute que « *l'environnement n'est pas respecté* » dans les scénarios présentés à la concertation par SNCF Réseau.

Le groupe demande la prolongation du tunnel jusqu'à la sortie du tunnel de Pissy-Pôville telle que représentée sur la carte (cf. *synthèse des tables ci-après*). Il note que l'ensemble des critères de l'AMC sont favorables dans le cadre de ce nouveau scénario. Une question et une remarque sont associés à cette demande :

- La SNCF devient-elle propriétaire du sous-sol en cas de tunnel ?
- Dans le cas où les constructions situées au-dessus du tunnel se fissurent, le tunnel sera tenu pour responsable.

Table 7

Le groupe 7 a précisé que l'ensemble des critères de l'AMC sont « *extrêmement défavorables* » pour les quatre scénarios présentés par SNCF Réseau. Le groupe privilégie un scénario prévoyant la prolongation du tunnel. Plusieurs arguments sont avancés par les participants.

- L'amélioration de la qualité de service est favorable avec ce scénario et les passagers seront « *tranquilles dans les voitures en l'absence de réseau téléphonique* ».
- La résilience du réseau est jugée très favorable avec l'absence de risques naturels comme la pluie, les coulées de boue ou la chute d'arbre.
- La maîtrise des coûts est « *neutre* » : il reste à chiffrer et à comparer avec les autres scénarios, car des ouvrages d'art n'auraient pas à être construits.

- De même l'empreinte carbone reste à étudier.
- Le critère de préservation de la biodiversité est « favorable car la création du tunnel évite de détruire des fermes, espaces agricoles, forêts, vergers... ». Il est également favorable concernant la minimisation des espaces consommés pour la création du réseau car peu d'espaces seraient consommés « à part pour la sortie du tunnel avant le viaduc de Barentin et le puits de secours ».
- L'impact économique est favorable également car un tunnel éviterait la destruction des exploitations agricoles et des activités industrielles.
- N'impactant pas le paysage, ne créant pas de nuisances sonores et participant à préserver le nouveau lotissement de Roumare, il permet de préserver le cadre de vie.
- Enfin, concernant la phase travaux, le maintien de la qualité de service pendant les travaux est estimé « neutre » et « non-discriminant ». La faisabilité et la complexité technique est quant à elle favorable car la « complexité technique est identique au tunnel qui vient d'être fait sous la Seine », il s'agit du même procédé de chantier et il n'y a pas d'ouvrage d'art en surface. Des économies sur l'achat de terrains, et l'absence de pertes agricoles font que le critère de maîtrise de l'impact économique du projet sur les territoires est noté comme favorable. La minimisation d'impact sur les ressources est permise par une emprise de travaux limitée aux bases travaux et aux puits de secours : ce critère est non-discriminant. Enfin, le groupe est neutre concernant le cadre de vie en phase chantier.

Table 8

La huitième table a analysé les quatre scénarios de SNCF Réseau sans distinction.

Elle écrit que le critère de l'amélioration de la qualité de service est « sans objet puisque tous les scénarios ne créent pas de gare nouvelle sur les quatre/cinq villages de notre territoire. »

Elle ajoute concernant la résilience du réseau que « les risques sont maximum pour les réseaux aériens ».

A propos des coûts, elle estime que « même si le tunnel est plus coûteux, il évitera des conflits, ce qui n'a pas de prix ! ».

Sur la thématique environnementale, elle note que « les humains font partie de la biodiversité. Ces scénarios ne respectent pas l'espèce. La Seine Maritime est un département très urbanisé et même nos campagnes proches de Rouen sont très impactées par de nombreuses nuisances (autoroute, nationale, centre commercial, bruit, vents porteurs de bruit.) » et que les scénarios impliquent un « démembrement des exploitations » agricoles.

Sur les aspects sociétaux, le groupe évoque une population des villages « sacrifiée » par les quatre scénarios proposés. Elle note que « le territoire est déjà trop fragmenté » avec l'autoroute, la sortie d'autoroute menant à un centre commercial via le centre d'un village, entraînant des circulations de camions dès 5h du matin, mais aussi des « pylônes électriques en toile d'araignée ». Elle ajoute que les « nuisances sonores sont déjà insupportables (autoroute du Havre, de Dieppe, nationale desservant un gros centre commercial, vents forts sur plateau renforçant le bruit...) ». Le groupe s'inquiète également de la perte de valeur foncière des biens immobiliers.

Concernant la faisabilité technique, le tunnelier étant sur place, le groupe estime que les contraintes techniques sont limitées. La seule difficulté réside dans l'évacuation des terres du tunnel impliquant la circulation de camions.

Pour cette table « seul un tunnel préserve la tranquillité déjà très dégradée des populations », permet « d'éviter une nouvelle fragmentation du territoire déjà trop morcelé par les infrastructures », « préserverait le cadre de vie des villages qui sont de moins en moins calmes ». Il propose le prolongement du tunnel jusqu'au raccordement avec la sortie du tunnel existant à Pissy-Pôville. Pour cette prolongation du tunnel, les participants proposent un scénario de tracé sur carte (cf. synthèse des tables ci-après).

Table 9

Le groupe 9 indique que l'ensemble des critères de l'AMC sont extrêmement défavorables pour les quatre scénarios de tracé présentés. Il précise qu'ils sont cependant tous favorables dans le cas d'un scénario impliquant le prolongement du tunnel jusqu'au viaduc de Barentin.

Pour cette prolongation du tunnel, les participants proposent un scénario de tracé sur carte (cf. synthèse des tables ci-après).

Table 10

Le groupe 10 note que l'ensemble des critères de l'AMC sont favorables dans le cadre du prolongement du tunnel. Il indique que pour les thèmes environnement et sociétal, « *un tunnel prolongé s'impose* ». Concernant la thématique construction, il évoque qu'un tunnel n'aurait « *aucun impact en phase chantier sur la circulation* », qu'il permettrait « *d'éviter de traverser l'autoroute* » et qu'il serait « *sans impact sur les terres agricoles* ». A propos de l'amélioration de la qualité du service voyageur et du réseau il écrit qu'il y a un « *manque de précision* ».

Il propose donc un scénario 5 correspondant à un prolongement du tunnel entre Rouen et Barentin, avec une sortie directe du tunnel en face du viaduc de Barentin. Ce scénario de tracé est dessiné sur carte (*cf. synthèse des tables ci-après*). Le groupe indique que le tunnel :

- N'a pas d'impact sur les populations locales (La Vaupalière/Roumare/Pissy-Pôville/Saint-Jean-du-Cardonnay)
- N'a pas d'impact sur la biodiversité
- N'a pas ou peu d'impact sur les parcelles du trajet (agriculture, forêts, entreprises, sites classés)
- N'a pas de différence en qualité de service
- Implique moins de contraintes techniques pour la montée sur le plateau de Caux (pente inférieure à 3,5%)
- Implique moins de perturbations pendant la phase de chantier ?

En annexe 2, les propositions d'un tracé en souterrain.

Synthèse des productions des participants

Le travail proposé consistant à enrichir l'analyse multicritère comparative comparer les quatre scénarios de tracés soumis à la concertation par SNCF Réseau n'a pas été concluant. Les participants n'ont pas comparé les scénarios entre eux. Chaque sous-groupe a proposé un nouveau scénario consistant à prolonger le tunnel sur le plateau de Caux vers Barentin en mettant en avant les avantages comparativement à un scénario aérien quel qu'il soit.

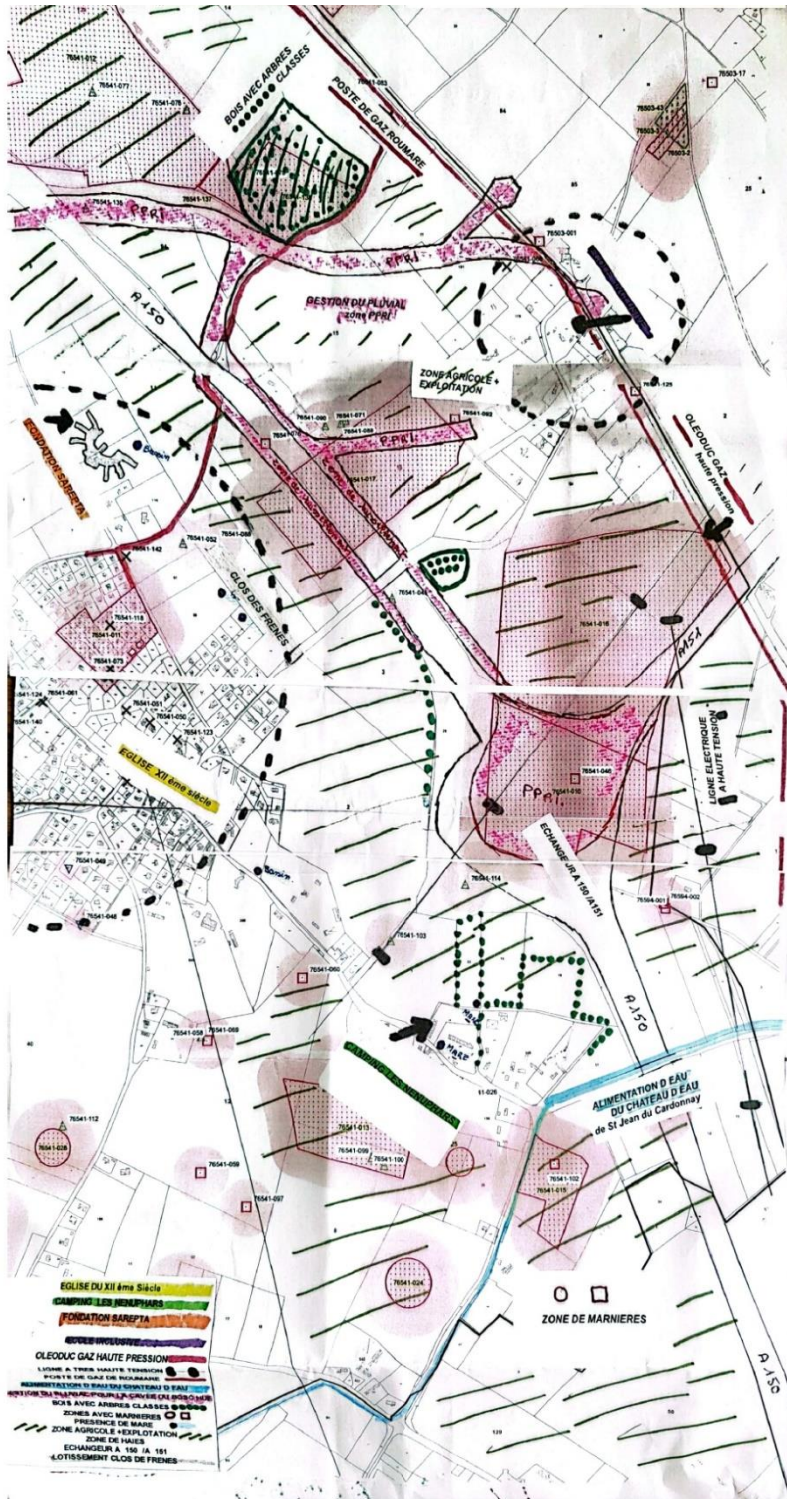
Différents tracés sont proposés pour ce dernier scénario, appelé scénario 5 par les groupes. Les supports de contribution présentant ces tracés sont disponibles en annexe 2.

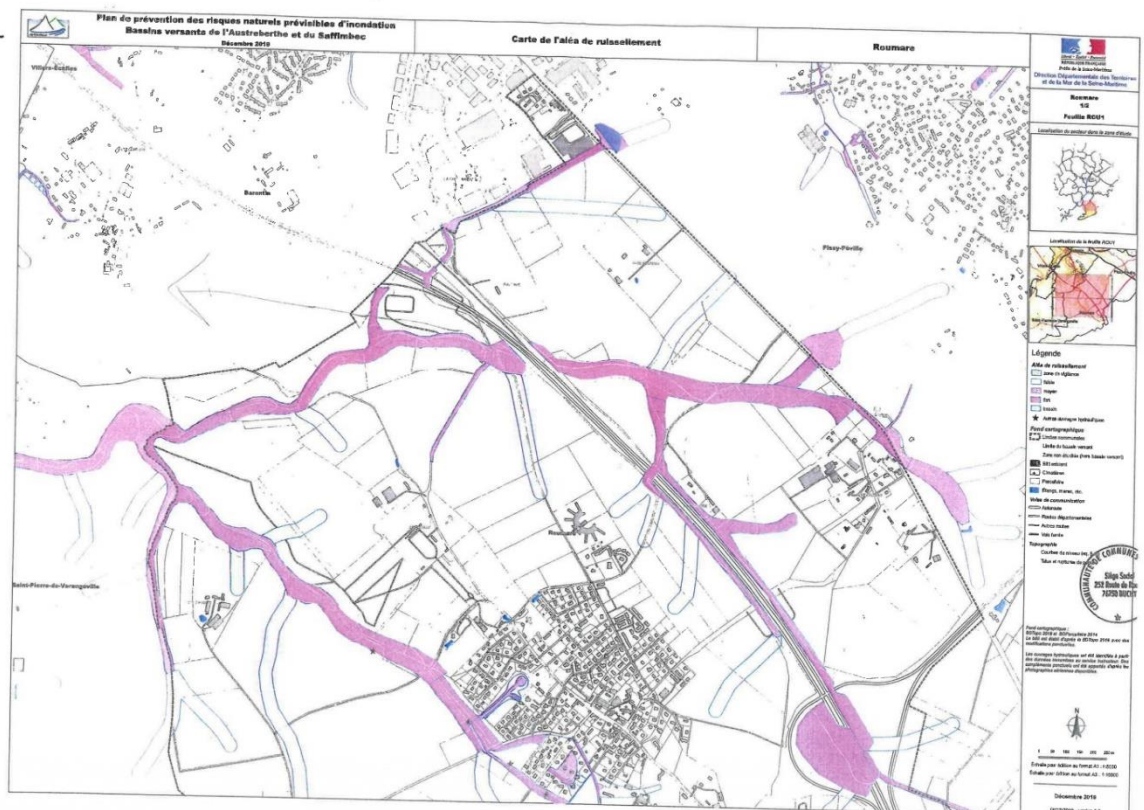
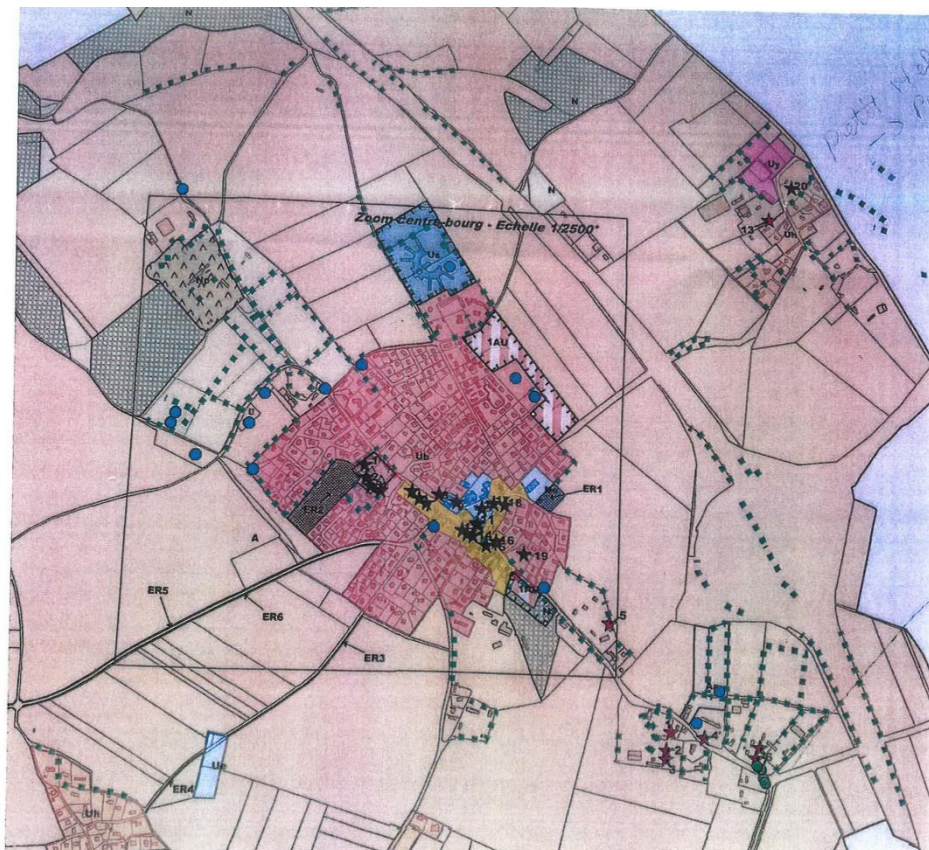
Conclusion

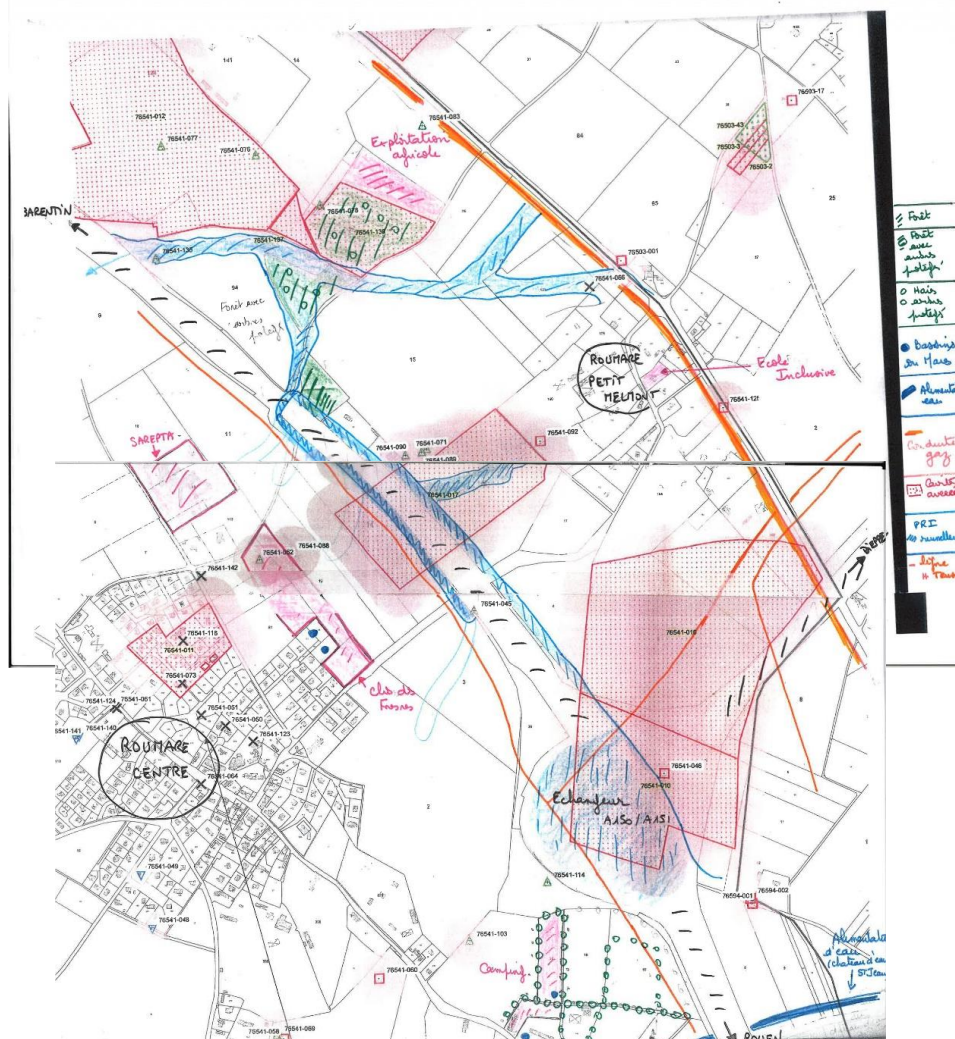
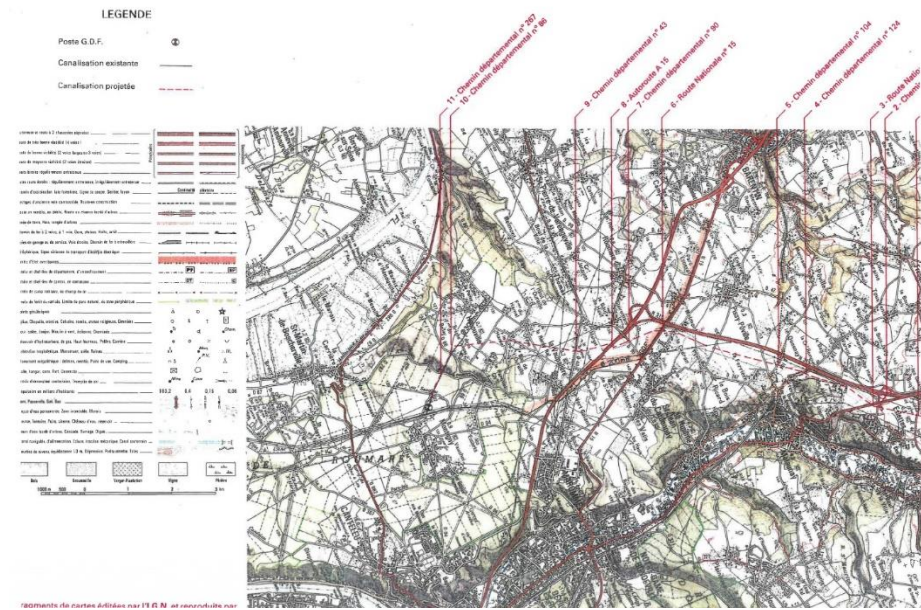
M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, conclut en remerciant les participants pour leurs contributions. Il rappelle les prochaines dates de la concertation. En outre, il invite les participants à se rendre sur le site internet du projet pour retrouver les livrets territoriaux :

- livret« [Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux](#) » ;
- livret « [Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux](#) ».

Annexe 1 – Cartes d'enjeux transmises par la table 6







Annexes 2 – Tracés des scénarios 5 proposés par les groupes de travail

Table 1

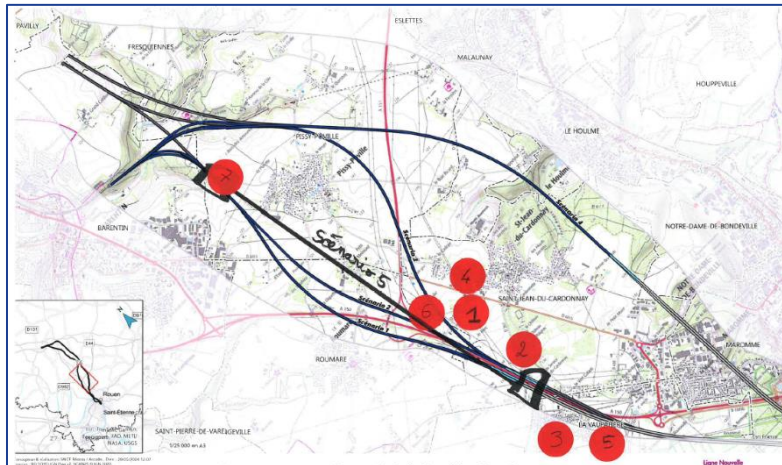


Table 2

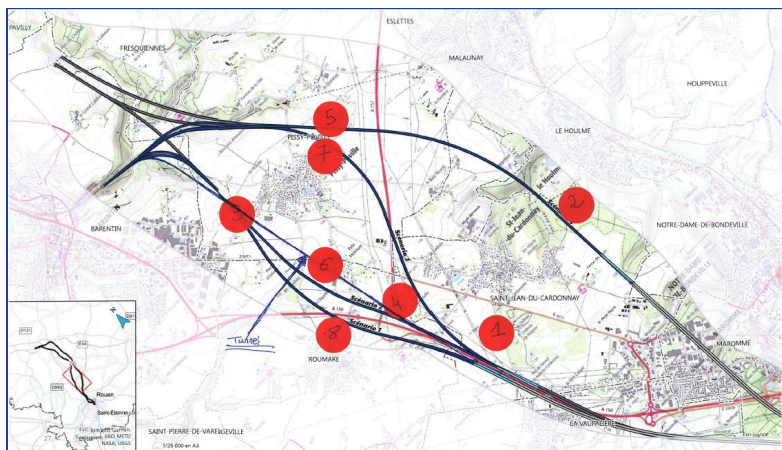


Table 3

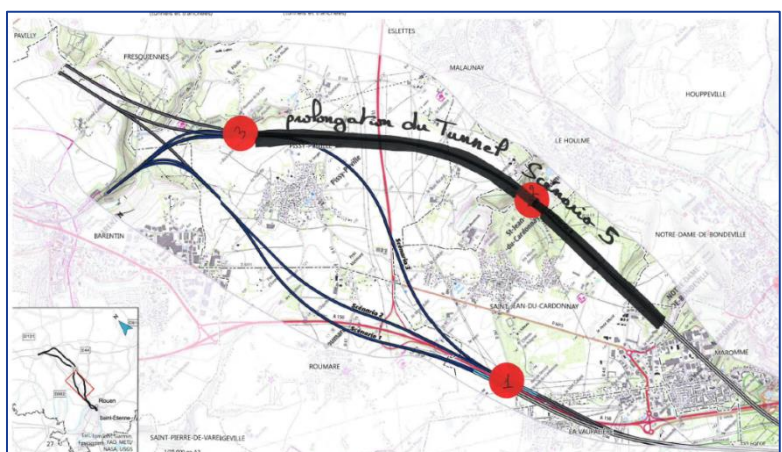


Table 4

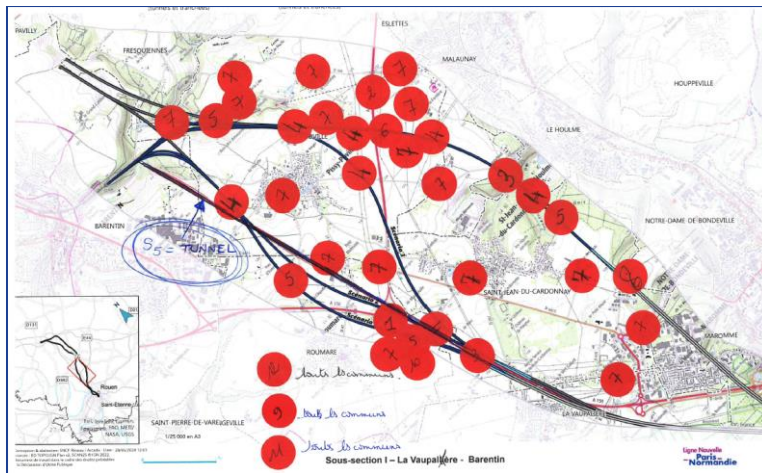


Table 5

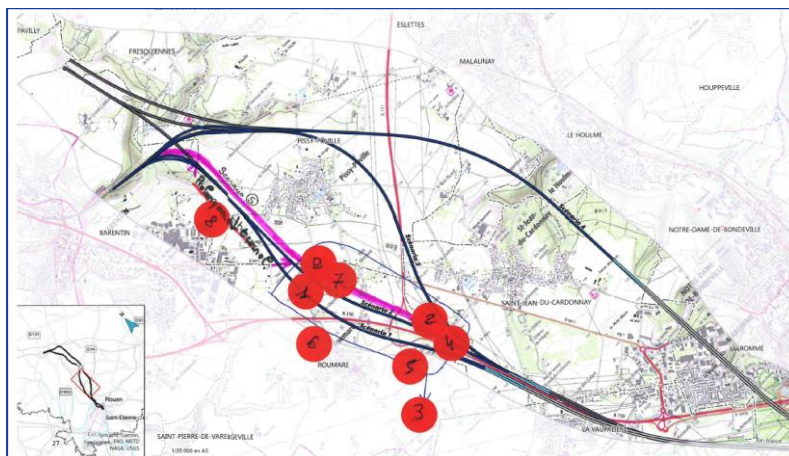


Table 6

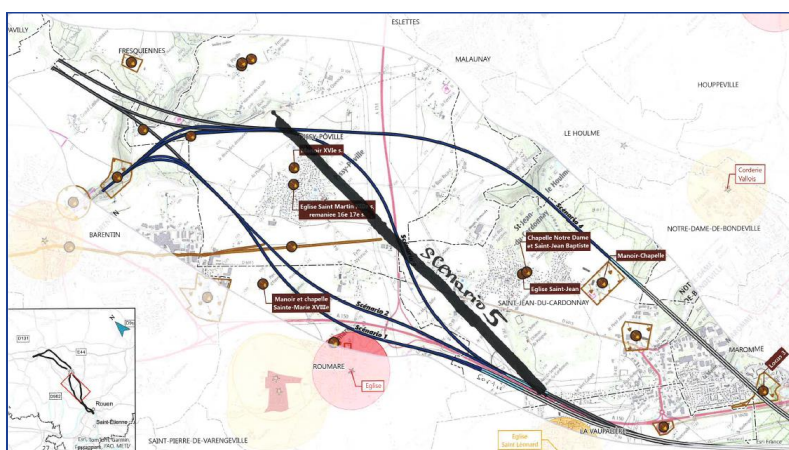


Table 7

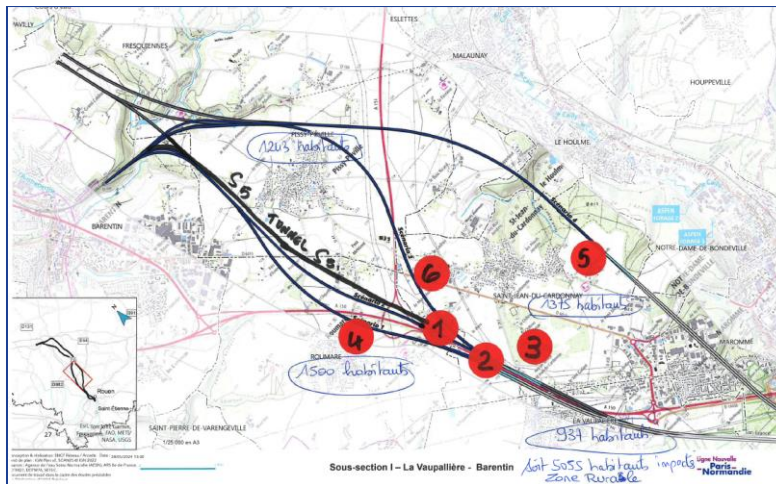


Table 8

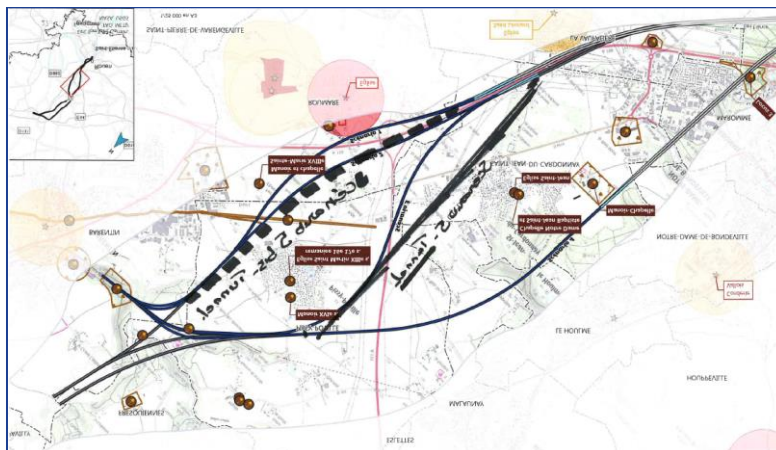


Table 9

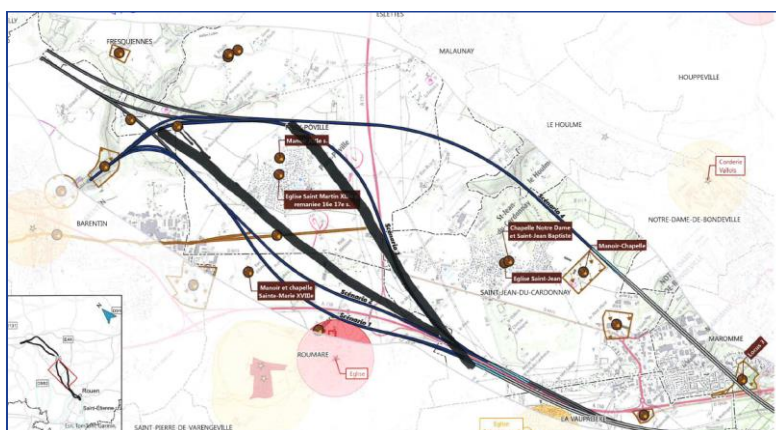


Table 10

