



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Ligne nouvelle Paris-Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

Mode d'emploi de la concertation étape 2

Décembre 2022



Sommaire du mode d'emploi de la concertation d'étape 2

Introduction : LNPN en bref et les objectifs de la concertation.....	3
1. Édito : mots de la garante de la concertation.....	4
2. Présentation de LNPN	5
2.1 Enjeux de mobilité Paris-Normandie	5
2.2 Les objectifs de LNPN et les services apportés	5
2.3 L'historique et le calendrier du projet de ligne nouvelle.....	6
2.4 L'étape 2 de LNPN.....	7
2.5 La gouvernance	7
3. La concertation	8
3.1 Les objectifs de la concertation.....	8
3.2 Les parties prenantes de la concertation.....	8
3.3 Le rôle de la garante de la Commission Nationale du Débat Public	8
3.4 La feuille de route de la concertation d'étape 2.....	9
3.5 Les modalités d'information du public.....	13
3.6 Calendrier indicatif	14

Introduction : LNPN en bref et les objectifs de la concertation

Le grand projet de ligne nouvelle Paris-Normandie vise à doter l'axe Seine d'une colonne vertébrale ferroviaire modernisée et performante, à même d'accompagner le développement économique de ce territoire d'intérêt national situé au carrefour de l'Île-de-France, de la Normandie, tout en valorisant les grands pôles portuaires et les métropoles de l'axe Seine. LNPN porte l'ambition globale de démultiplier le potentiel du réseau ferroviaire sous toutes ses facettes : la grande vitesse, les trains du quotidien, ainsi que le fret qui se développe fortement le long de l'axe Seine.

Ce grand projet ferroviaire a d'ores et déjà franchi des étapes clés : en 2012, un débat public associant largement toutes les parties prenantes du territoire était venu confirmer l'opportunité et la pertinence de LNPN. Puis une première étape d'études préalables à l'enquête d'utilité publique et de concertation post-débat public avait permis de présenter des études approfondies au grand public et de maintenir un dialogue continu avec les parties prenantes du projet. Cette étape a ainsi permis de préciser un ensemble d'options fonctionnelles de la future ligne et de zones de passage préférentielles.

L'État, son opérateur SNCF Réseau et l'ensemble des partenaires ont depuis mené un important travail d'approfondissement et de préparation de la nouvelle étape de LNPN, qui s'étendra jusqu'à l'enquête d'utilité publique. Une feuille de route claire a été fixée au travers de la décision du ministre chargé des Transports du 13 février 2020, qui entérine le phasage progressif du projet proposé par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) et définit des objectifs de poursuite d'études sur différentes sections. À savoir :

- La recherche de **tracés dans les deux sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, comprenant la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever.**
- **La poursuite des études pour préciser les zones de passage préférentielles dans les secteurs les plus sensibles sur les sections Rouen-Barentin et Mantes-Évreux**, tout particulièrement au niveau du franchissement de l'Eure et de l'emplacement d'une future gare euroise.
- Le maintien d'une vision d'ensemble intégrant le « **Y de l'Eure** ».

Afin d'accompagner ce processus de concrétisation du projet dans une démarche itérative en association avec les parties prenantes concernées dont le grand public, **la concertation démarrera à l'automne 2022** et se déploiera sur l'ensemble du territoire de projet. Elle se déroulera par **vagues continues**, ciblées sur les différentes sections. Elle visera d'une part à aboutir à une proposition de tracé sur les sections concernées (Paris-Mantes et Rouen-Barentin), proposition qui sera portée en vue de la phase de préparation du dossier d'enquête d'utilité publique et, d'autre part, à préciser les zones de passage préférentielles sur les autres sections (Mantes-Évreux et Barentin-Yvetot).

Ce mode d'emploi de la concertation a pour objet de décrire la gouvernance du grand projet LNPN et de présenter le dispositif de concertation et d'information du public déployé par SNCF Réseau.

1. Édito : mots de la garante de la concertation

Un grand projet comme celui de la LNPN s'étend sur de nombreuses années.

Cela fait déjà dix ans que le **débat public** décidé par la Commission nationale du débat public (CNDP) s'est tenu sur le projet d'une Ligne Nouvelle Paris-Normandie, entre octobre 2011 et février 2012.

Depuis, de nombreuses étapes ont été franchies, dont une **première phase de concertation** continue qui s'est tenue de 2014 à 2017.

Cette première phase a été organisée en trois vagues, au sein desquelles s'articulaient différentes modalités. Chaque vague visait à approfondir davantage le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie. La première vague s'est déroulée de septembre 2014 à juillet 2015, et avait pour objectifs de recueillir les enjeux du territoire et de définir des scénarios fonctionnels. La deuxième vague s'est tenue de septembre 2015 à octobre 2016, et visait à mettre au point des zones de passage. La troisième vague s'est tenue de novembre 2016 à octobre 2017, pour choisir une « zone de passage prioritaire » par section prioritaire, et des scénarios de dessertes associés. En parallèle, le dispositif participatif *Carticipe* (plateforme cartographique participative) a fait l'objet de 75 000 consultations par le public.

Cette première phase de concertation a permis au maître d'ouvrage d'affiner le projet et au comité de pilotage de proposer de nouvelles orientations qui ont été adoptées par ses membres.

Au terme de trois années intensives de concertation, le projet est entré dans une phase d'approfondissement et d'études. La **décision ministérielle de février 2020** lui a donné un nouvel élan. Début janvier 2020, j'ai été nommée par la CNDP garante de la concertation.

Nous voici à l'aube de la **deuxième phase de concertation** qui va permettre au maître d'ouvrage à la fois d'informer le public sur les étapes qui se sont déroulées depuis cinq ans, mais aussi de le faire participer à l'élaboration de ce **projet au long cours**. Projet au long cours dans l'espace, car il couvre plusieurs centaines de kilomètres, projet au long cours dans le temps car le phasage décidé par la loi d'orientation des mobilités et qui a défini différents tronçons, étale dans le temps sa réalisation.

En tant que garante, je suis heureuse qu'une nouvelle phase de concertation débute très prochainement, ce sera l'occasion pour les équipes de la mission LNPN de présenter à tous l'état d'avancement du projet, ce sera l'occasion pour les élus, les acteurs institutionnels, les associations, les citoyens, les usagers, les riverains, de questionner le maître d'ouvrage et d'enrichir le projet par le partage de leurs expériences, de leurs usages, et enfin de leurs souhaits.

Une **nouvelle ligne ferroviaire** n'est pas une mince affaire : c'est un aménagement fait pour durer, qui va s'inscrire dans le territoire, mais aussi modifier les déplacements et apporter à tous, Normands comme Franciliens, des perspectives en termes d'urbanisme, de paysage, d'usages du chemin de fer et de modes de vie. Il existe aussi, autour d'une ligne ferroviaire, de très nombreux sujets annexes à discuter...

Place à la concertation !

Isabelle JARRY, garante de la concertation désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

2. Présentation de LNPN

2.1 Enjeux de mobilité Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle répond aux enjeux de mobilité d'un espace s'étendant de l'Ouest francilien à la Normandie, entre le plus grand bassin de population et d'emplois d'Europe et la région limitrophe rassemblant 3,3 millions d'habitants.

Le réseau entre la gare de Paris Saint-Lazare et la Normandie est extrêmement sollicité. Il a la particularité d'une très forte concentration et d'une hétérogénéité des trafics, notamment entre Paris et Mantes, où la ligne supporte sur les mêmes voies des trafics franciliens, des trains d'équilibre du territoire (TET), des trains régionaux (TER) et des trains fret, et autour de Rouen. Il n'est aujourd'hui plus possible d'ajouter de nouveaux trains aux heures de pointe et les différents trafics se gênent mutuellement.

Les différents services ferroviaires assuraient avant la crise sanitaire environ 20 millions de voyages par an. Les trafics interrégionaux en lien avec l'Île-de-France et le reste du territoire national représentaient la moitié de ces voyages ; l'autre moitié étant formée par des relations internes aux régions normandes (30%) et à l'Île-de-France (20%). Une majorité des usagers voyageait ainsi très fréquemment : les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50% des voyages les jours de semaine. Ces données issues des études de l'étape 1 du LNPN seront actualisées au cours de l'étape 2.

2.2 Les objectifs de LNPN et les services apportés

Le grand projet ferroviaire Paris-Normandie est apparu indispensable pour répondre à des problématiques de saturation induisant des retards fréquents sur le réseau ferré existant dans les déplacements du quotidien et pour poursuivre le développement du fret. LNPN est à cet effet conçu pour améliorer durablement le service rendu aux voyageurs et également, en libérant de la capacité sur les lignes existantes, les conditions de circulation du fret.

Les grands objectifs de transport ont été définis à l'été 2015 et validés par le comité de pilotage (juillet 2015). LNPN doit permettre :

- **D'améliorer la qualité de service** : régularité, ponctualité, confort par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens ;
- **D'augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires**, y compris le fret par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant ;
- **De réduire les temps de parcours** grâce à un matériel roulant compatible avec une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle.
- **De contribuer au développement de la vallée de la Seine** : en reliant efficacement Paris et la Normandie, et, il permettra de mailler le territoire à une échelle fine et d'intégrer/d'associer ainsi

davantage la Normandie à la dynamique de la vallée de la Seine. Il prend place dans un processus global d'amélioration des services et de l'infrastructure.

Au-delà de ces objectifs communs, des objectifs particuliers ont été définis puis actualisés au cours de l'étape 1 (définition des zones de passage) :

- Permettre un saut en régularité sur les axes Paris - Le Havre / Caen et l'axe Paris – Mantes ;
- Améliorer le temps de parcours et la fréquence sur les longues distances sur l'axe Paris – Caen et l'axe Paris - Le Havre ;
- Améliorer les relations entre agglomérations normandes : Caen – Rouen et Rouen – Évreux ;
- Faciliter le développement des dessertes de chaque territoire :
 - Dégager des capacités pour le trafic voyageur entre Mantes et Paris-Saint-Lazare (PSL) pour permettre l'évolution du RER E, voire du RER A et du réseau ouest francilien ;
 - Permettre un accès pérenne des trains normands en gare de PSL en contrepartie de l'abandon d'une gare nouvelle à La Défense (2016) ;
 - Développer et diversifier l'offre autour du nœud de Rouen ;
 - Développer l'offre métropolitaine de Caen.
- Faciliter les échanges entre territoires normands et franciliens ;
- Permettre une desserte performante de Mantes ;
- Permettre le développement du fret ferroviaire ;
- Faciliter l'accès de la Normandie au quartier d'affaires de La Défense ;
- Faciliter l'accès à Roissy (aux aéroports...).

2.3 L'historique et le calendrier de LNPN

Juillet 2009 : Discours du Président de la République, « *il convient d'imaginer à présent un transport rapide, qui reliera Paris au Havre par Mantes-la-Jolie et Rouen, et qui profitera aux deux régions Normandie* ».

2009-2011 : Constitution d'un comité de pilotage (COFIL) et démarrage des pré-études fonctionnelles de LNPN, dans le cadre d'une concertation organisée au sein de comités territoriaux et de groupes de travail thématiques.

2011-2012 : Saisine de la commission nationale du débat public (CNDP) en mars 2011, qui décide l'organisation d'un débat public. Entre octobre 2011 et février 2012 se tient le débat public sur l'opportunité et les caractéristiques générales du projet. À l'issue du débat public, le conseil d'administration de SNCF Réseau (RFF à l'époque) décide de poursuivre les études de LNPN.

Novembre 2013 : L'État demande de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP). Ces études seront organisées en 3 grandes étapes, permettant la définition progressive du projet en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

De 2014 à 2017 : **L'étape 1** des études préalables à l'enquête d'utilité publique de LNPN a lieu. L'objectif de cette étape est de préciser les caractéristiques et fonctionnalités du projet. À l'issue d'une analyse comparative et de la démarche de concertation, des zones de passages préférentielles (d'environ 1 km

à 3 km de large) pour les trois sections prioritaires Paris-Mantes, Mantes-Évreux et Rouen-Yvetot sont déterminées. Cette première étape permet également de définir la nature des aménagements à réaliser sur le réseau existant ainsi que d'affiner les fonctionnalités et les dessertes futures.

2017-2019 : Analyse du projet par le Conseil d'orientation des infrastructures et prise en compte dans la loi d'orientation des mobilités.

13 février 2020 : Décision ministérielle qui valide les zones de passage préférentielles et charge SNCF Réseau de poursuivre les études sur l'ensemble des sections prioritaires avec des niveaux d'études différents à savoir :

- La poursuite des études pour la définition d'un tracé sur les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, comprenant la gare nouvelle de Rouen ;
- L'approfondissement des études pour les sections Barentin-Yvetot et Mantes-Évreux.

2.4 L'étape 2 de LNPN

Dans le cadre de l'étape 2, les études préalables menées par SNCF Réseau ont pour objectif de **rechercher les tracés dans les deux sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin**, comprenant la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever.

Sur les sections Barentin-Yvetot et Mantes-Évreux, il est demandé à SNCF Réseau d'**identifier les secteurs les plus sensibles afin de prendre des mesures visant à assurer à terme la faisabilité de la ligne nouvelle**. Sur la section Mantes-Évreux, ces études s'attacheront à préciser la zone de passage préférentielle au niveau du franchissement de l'Eure. Il est également demandé de confirmer le positionnement d'une gare nouvelle éventuelle à Évreux.

2.5 La gouvernance

La gouvernance de la LNPN repose sur un comité de pilotage (COPIL) dont les décisions sont instruites par un comité technique (COTECH).

Le comité de pilotage (COPIL)

Il s'agit de l'instance de prise de décisions des orientations stratégiques de la LNPN, d'arrêt des choix, de validation des propositions et de préparation des décisions ministérielles.

Le COPIL est présidé par le préfet Pascal Sanjuan, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS). En sont membres les régions Normandie et Île-de-France, les Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, les villes de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg, la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau, les représentants de l'État dans les trois régions et les communautés d'agglomération de Caen, du Havre, de Rouen, de Cherbourg, de Mantes et d'Évreux.

Le comité technique (COTECH)

Le COTECH examine les résultats d'études, instruit et prépare les décisions du comité de pilotage. Présidé par un membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, il regroupe les services techniques des co-financeurs de l'étape 2 de LNPN : État (DGITM, DREAL Normandie et DRIEAT Ile-de-France), SNCF Réseau-Mission LNPN, Région Normandie et Région Ile-de-France, la Délégation Interministérielle de la Vallée de la Seine (DIDVS) et la CNDP. Les services techniques de la Métropole Rouen Normandie ont également été invités à contribuer aux travaux du COTECH au regard des enjeux d'insertion urbaine relatifs à la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever.

3. La concertation

3.1 Les objectifs de la concertation

De façon générale, la concertation en étape 2 doit permettre :

- **un partage de l'information** sur l'avancement du projet ;
- **une meilleure connaissance** des territoires et des acteurs ;
- **un recueil des expressions** et un partage des enjeux.

Afin de répondre à ces objectifs, cette concertation sera :

- **Continue** durant toute l'étape 2 pour assurer la bonne information des acteurs du territoire et prolonger la dynamique de l'étape 1 ;
- **Articulée** avec l'avancement des études, afin que concertation et études s'enrichissent mutuellement ;
- **Adaptée aux différentes échelles**, aux différentes thématiques et en prenant en compte les projets en interface avec la LNPN ;
- **Accessible à tous les publics** (État, élus, techniciens des collectivités, acteurs socioéconomiques, associations, grand public, ...) ;
- **Justement dimensionnée**, grâce à un dispositif structuré et lisible pour les participants, alternant vague de concertation / reprise des études.

3.2 Les parties prenantes de la concertation

La concertation associe le **public** et **l'ensemble des acteurs** prenant part au grand projet ferroviaire de ligne nouvelle Paris-Normandie. Elle implique :

- Les services de l'État ;
- Les autorités organisatrices des mobilités ;
- Les collectivités territoriales ;
- Les entreprises ferroviaires ;
- Les acteurs économiques ;
- Les organismes professionnels publics et privés ;
- Les associations ;
- Le public.

Chacune de ces parties prenantes pourra s'exprimer librement dans le dispositif de concertation.

3.3 Le rôle de la garante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

Le 8 janvier 2020, **Madame Isabelle JARRY a été désignée garante de la bonne information et participation du public** jusqu'à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

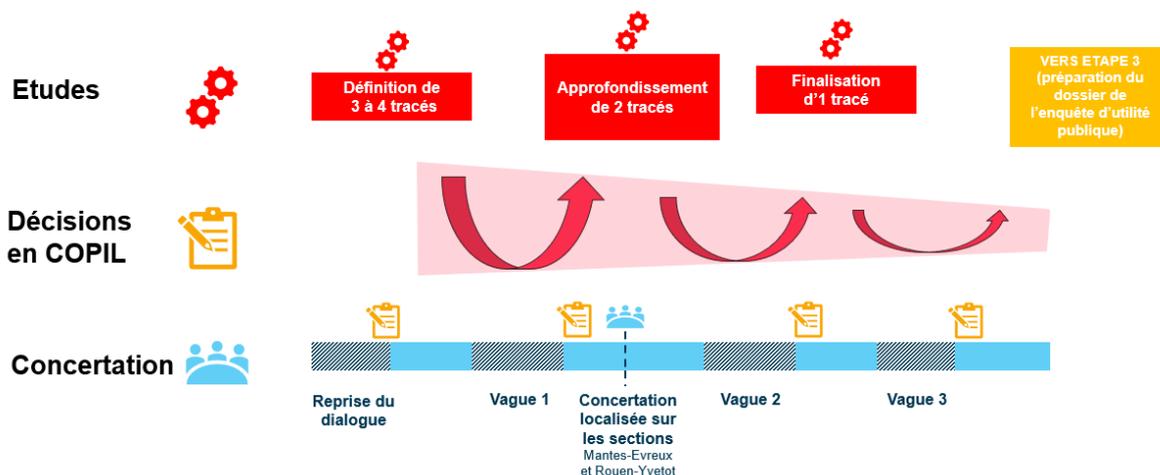
SNCF Réseau souhaite que la garante soit force de conseil et d'analyse critique du dispositif de concertation, dès son élaboration et tout au long de sa mise en œuvre :

- En participant à l'élaboration de ce mode d'emploi de la concertation
- En veillant à son respect et à sa bonne mise en œuvre
- En veillant à la qualité de l'information transmise, adaptée au public concerné
- En observant et analysant le déroulement de la concertation
- En établissant un compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation à l'issue de chaque étape du projet

Pour la contacter : isabelle.jarry@garant-cndp.fr

3.4 La feuille de route de la concertation d'étape 2

Un fonctionnement par vagues successives



Le dispositif de concertation qui sera mis en place est adapté aux étapes d'avancement et aux objectifs de poursuite des études, attribués à chaque section par la décision ministérielle du 13 février 2020.

Afin de garantir une progression cohérente entre études et concertation, la concertation se déroulera en **quatre vagues successives** :

- Une phase de reprise du dialogue, permettant de reprendre contact avec les parties prenantes, de leur partager résultats et enseignements de l'étape 1 et ainsi de préparer les vagues suivantes ;
- Suivie de trois vagues de concertation, visant à alimenter les réflexions au cœur des études.

À la fin de chaque cycle études-concertation, le COPIL actera l'avancement du projet, permettant sa définition progressive et continue.

A l'issue des cycles d'études et des vagues de concertation, l'étape 3 pourra démarrer et se concentrera sur la préparation du dossier d'enquête d'utilité publique.

Deux niveaux de concertation adaptés à chaque section :

- Un dispositif de concertation renforcée sera déployé pour les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin afin de permettre la définition précise d'un tracé ;
- Un dispositif de concertation localisée et ciblée pour les sections Mantes-Évreux et Barentin-Yvetot afin d'approfondir les études sur les zones de passage préférentielles et certains sujets spécifiques.

La phase de reprise du dialogue / 4^{ème} trimestre 2022 - 2^{ème} trimestre 2023

La concertation continue entre à compter de l'automne 2022 dans une phase active. SNCF Réseau organise une phase de reprise progressive du dialogue afin de garantir les meilleures conditions de concertation avec les différentes parties prenantes.

L'objectif de cette phase est de rappeler où en est le projet, de partager les résultats et enseignements de l'étape 1, de présenter la méthode de concertation avec les parties prenantes et d'aborder certaines thématiques de travail spécifiques, dans le but d'ajuster plus précisément la vague de concertation suivante qui portera notamment sur la recherche de tracés.

Les dispositifs prévus (*les dates et modalités de participation seront communiquées en amont sur le site www.lnfn.fr*) :

▪ Des échanges avec les partenaires institutionnels :

Des réunions de travail technique territoriale avec les partenaires :

- Pour présenter le programme de travail aux partenaires et recueillir des données nécessaires aux études / **à partir de décembre 2022**

Des réunions territorialisées avec élus :

- A destination des élus d'un territoire circonscrit, sous l'égide des préfets / **1^{er} semestre 2023**

Des ateliers avec les acteurs :

Deux ateliers seront organisés :

- Un atelier autour des enjeux environnementaux, à destination, entre autres, des acteurs associatifs du territoire / **2^{ème} trimestre 2023**
- Un atelier autour des enjeux de développement économique, à destination, entre autres, des chambres consulaires et autres acteurs économiques **2^{ème} trimestre 2023**

- **Une réunion publique en ligne**, ayant pour but :
 - Renouer le contact avec le grand public ;
 - De présenter l'avancement du projet ;
 - D'expliquer les sujets soumis à la concertation ;
 - D'expliquer les modalités de la concertation.

La réunion publique sera organisée au / 2^{ème} trimestre 2023

- Une réunion publique d'information au format numérique à l'échelle du projet, afin de favoriser la participation du plus grand nombre et ainsi toucher l'ensemble des territoires concernés par le projet (l'Île de France et la Normandie).
- **Un dispositif d'information continue** (site internet) **et ponctuelle** (via la documentation, la mobilisation de relais, etc.), alimenté jusqu'à la vague suivante sous le contrôle de la garante de la concertation et le suivi du COPIL. Ce dispositif a également vocation à informer le public sur l'ensemble du projet au-delà des sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin.

La vague 1 / 4^{ème} trimestre 2023 - 1^{er} trimestre 2024

La vague 1 de concertation se déroulera durant 3 à 4 mois, à compter du 4^{ème} trimestre 2023 et jusqu'au 1^{er} trimestre 2024. Elle se déclinera sur l'ensemble du territoire de projet, à la fois en Île-de-France et Normandie. **Elle ciblera en priorité les sujets structurants des sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin**, avec pour objectif :

- De **définir, par section, trois à quatre tracés** préférentiels pour la ligne nouvelle ;
- De prendre en compte les **impacts socio-économiques et environnementaux** ;
- De travailler autour d'un projet d'aménagement spécifique : **la Gare Nouvelle Rouen Saint-Sever**.

Les dispositifs prévus :

- **Des comités territoriaux (COTER)** : ils réunissent élus et techniciens, acteurs associatifs et économiques. **Ils visent, en lancement de vague**, à informer et à recueillir les avis, à préparer les rencontres publiques et les ateliers thématiques et territoriaux, à partager les enseignements des ateliers et rencontres s'étant déroulées sur le territoire et à suivre les projets de territoire.
Deux comités territoriaux seront organisés :
 - Réunion d'un COTER par section au lancement de la vague (1 pour Paris-Mantes, 1 pour Rouen-Barentin) / **début 4^{ème} trimestre 2023**
 - Réunion d'un COTER par section prioritaire en clôture de la vague / **1^{er} trimestre 2024**
- **Des réunions publiques**, mobilisant largement le grand public, les institutionnels et les acteurs, en particulier pour le lancement et la clôture de chaque vague.
A minima, deux réunions publiques seront organisées :
 - **Une réunion publique de lancement / 4^{ème} trimestre 2023**
 - **Une réunion publique de clôture / 1^{er} semestre 2024**
- **Des ateliers territoriaux et thématiques** : ils doivent permettre la mobilisation des acteurs et du grand public sur des thématiques locales et la production d'éléments alimentant les études et les

décisions de la gouvernance. Ils porteront sur différentes thématiques et sujets en fonction des sections et des projets de territoire. Chaque atelier traitera d'un thème spécifique et se tiendra en deux séances, espacées de 3 à 4 semaines, afin de produire les informations demandées.

Six ateliers seront organisés :

- Trois ateliers sur la section Paris-Mantes / **4^{ème} trimestre 2023**
 - Atelier autour de l'insertion urbaine ;
 - Atelier sur les enjeux environnementaux ;
 - Atelier sur l'intermodalité.
 - Trois ateliers sur la section Rouen-Barentin / **4^{ème} trimestre 2023**
 - Atelier sur les enjeux agricoles et environnementaux ;
 - Atelier sur la Gare Nouvelle de Rouen Saint-Sever ;
 - Atelier autour de l'insertion urbaine de l'émergence du tracé en rive droite.
 - **Des rencontres de proximité et des visites de site** : ces rencontres ont pour objectifs de mobiliser les participants, d'informer sur le projet, de recueillir des avis et suggestions en dialoguant physiquement avec le public là où il se trouve. Ces rencontres se tiendront lors d'événements spécifiques et à proximité de gares, de manière à permettre la participation d'un public large. Elles se dérouleront notamment par le biais d'une « *concertation nomade* », dispositif mobile qui se déplacera à la rencontre du public tout au long de la vague.
- Les dates et localisations de ces événements seront communiqués sur www.lnpr.fr en amont.
- **Des modalités de dialogue continue et à distance** via le site internet, permettant une l'expression du public au travers de formulaires dédiés et d'une **cartographie participative**.

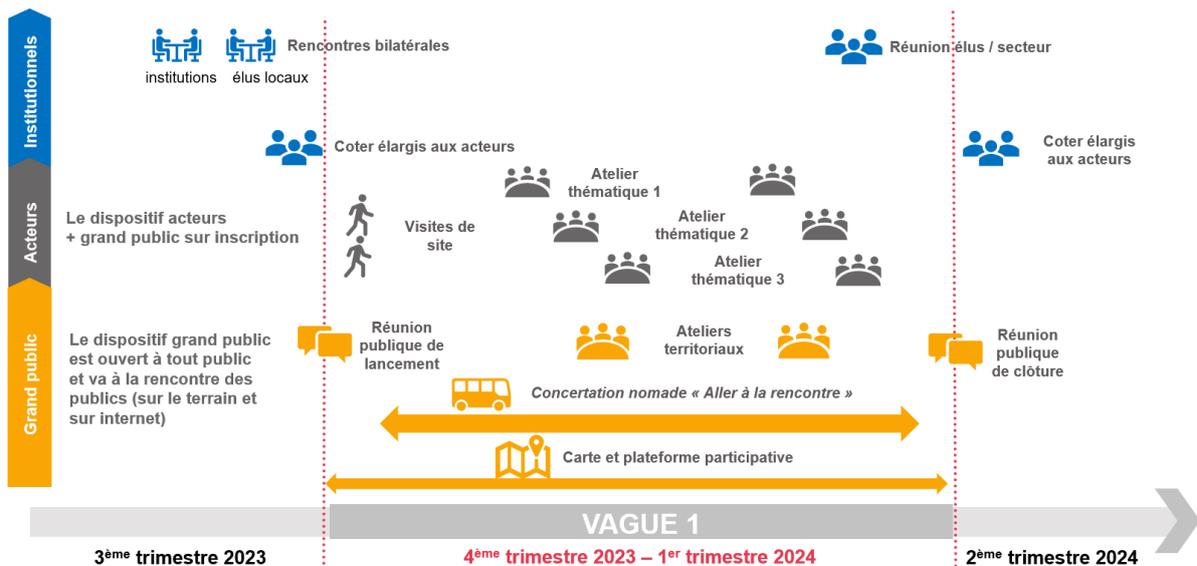


Schéma du dispositif de concertation de la vague 1

La concertation localisée sur les sections Mantes-Évreux et Barentin-Yvetot / 2^{ème} trimestre 2024

La concertation portant sur ces deux sections se concentrera sur la **précision des zones de passage préférentielles de la ligne**. Elle abordera également plus spécifiquement, des sujets précis et localisés, à savoir :

- La zone de franchissement préférentielle de l'Eure ;
- La localisation d'une future gare nouvelle éventuelle à Évreux (en coordination étroite avec la collectivité) ;
- Le raccordement à Barentin.

Les dispositifs envisagés pour chaque section sont :

- Des ateliers de travail avec élus et acteurs ;
- Des réunions publiques de restitution des travaux menés en ateliers ;
- Un comité territorial (COTER).

Les dates et localisations de ces événements seront communiqués sur www.lnfn.fr en amont.

Les vagues 2 et 3 / 3^{ème} trimestre 2024 et 1^{er} trimestre 2025

Ces deux dernières vagues constitueront des temps plus courts de concertation, qui viendront poursuivre le travail effectué lors de la première et **préciser progressivement les choix de tracés sur chacune des sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin**.

Les modalités de concertation de ces vagues 2 et 3 seront très similaires au dispositif déployé pour la vague 1, mais plus réduite dans le temps et en nombre de rencontres.

Étant donné l'éloignement dans le temps de ces vagues, le dispositif de concertation précis n'est pas encore arrêté. Il sera co-élaboré avec la garante de la concertation à l'issue de la vague 1. Un travail préalable d'évaluation de cette dernière séquence de concertation, permettra d'organiser des modalités de participation adaptées aux parties prenantes, en capitalisant sur l'expérience de la 1^{ère} vague.

3.5 Les modalités d'information du public

Les modalités d'information en continu du public durant la concertation

Afin de diffuser au mieux l'information durant toute la durée de la concertation, plusieurs outils seront mis à la disposition du public au fil de l'avancement des études et des vagues de concertation d'étape 2 :

- Le site internet www.lnfn.fr ;
- Des documents d'information diffusés en tant que de besoin ;
- Des relais de l'information sur LNPN via la presse et les réseaux sociaux ;
- Des rencontres terrains, afin de faire venir l'information (et la concertation) au plus près du public.

3.6 Calendrier indicatif

