

COMPTE-RENDU DU WEBINAIRE DU 29 JUIN 2023

LNPN pour « ligne nouvelle Paris - Normandie » **Une nouvelle étape de dialogue à l'été 2023**

CONTEXTE ET PARTICIPANTS

Dans le cadre de la reprise du dialogue pour le projet de la Ligne nouvelle Paris - Normandie (LNPN), un webinaire d'information et d'échange a été organisé le jeudi 29 juin en ligne via la plateforme Zoom, de 19h à 21h30.

Étaient présents :

- **M. Didier ROBLES**, directeur du projet LNPN, pour présenter l'avancement du projet ;
- **Mme Isabelle JARRY**, garante de la bonne information et de la participation du public, désignée par la Commission nationale du débat public (CNDP).

Le webinaire était ouvert à tous, en se connectant sur le site www.lnfn.fr.

Les participants avaient la possibilité de s'exprimer à l'oral, lors d'un temps d'échanges ainsi que par écrit, par l'intermédiaire d'un outil d'envoi de questions écrites.

POUR CONSULTER LE SUPPORT DE PRÉSENTATION

Le support de présentation diffusé pendant le webinaire est accessible [ici](#).

Vous pouvez le consulter sur le site www.lnfn.fr, dans la rubrique Participer, sur la page [Vos rendez-vous](#)

POUR VISIONNER LA PRÉSENTATION EN DIFFÉRÉ

Sur le site www.lnfn.fr, dans la rubrique Participer, sur la page [Vos rendez-vous](#)

INFOS UTILES

S'informer sur LNPN : www.lnfn.fr (site en cours de refonte)

S'exprimer sur LNPN : www.lnfn.fr/pages/donnez-votre-avis-ou-posez-une-question

Contactez la garante de la concertation : **isabelle.jarry@garant-cndp.fr**

EN SYNTHÈSE : SOMMAIRE DES THÈMES ABORDÉS

I. Le choix des tracés (études de variantes).....	3
II. L'exploitation future de la ligne, la desserte et les temps de parcours.....	4
III. Les aménagements et les caractéristiques techniques du projet	6
IV. Les impacts du projet	9
V. L'opportunité du projet.....	12
VI. La concertation.....	13
VII. Les projets connexes	13

TEMPS D'ÉCHANGE : SYNTHÈSE DES DÉBATS

I. Le choix des tracés (étude de variantes)

Un participant demande si le projet LNPN concerne encore l'ex-Basse Normandie, comme cela était le cas en 2009.

Didier ROBLES indique que des améliorations sur les lignes des ex-régions Haute et Basse Normandie sont prévues. Le tronçon Paris-Mantes, jugé prioritaire, bénéficiera d'une amélioration de performance et profitera à l'ensemble des trains, « bas » comme « hauts » normands. Il faudra attendre la réalisation des priorités ultérieures pour bénéficier d'améliorations de temps de parcours significatives sur d'autres lignes, notamment celles depuis et vers la Basse Normandie.

Un participant indique que sur la phase Mantes-Évreux (priorité 2), les zones de passage sont très élargies. Il demande une estimation de la période à laquelle un faisceau plus précis aura été retenu.

Didier ROBLES indique que la section de ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Évreux constitue une seconde priorité. Il ne s'agit pas encore de chercher un tracé comme pour la section entre Mantes-la-Jolie et Paris ou Rouen-Barentin.

L'étude du franchissement de la rivière Eure figure dans la feuille de route. Les études ouvrent trois possibilités de passages. La feuille de route pose comme objectif d'approfondir ces trois options de sorte à en sélectionner une. Il s'agira, lorsque la décision de réaliser ce tronçon sera actée, de préserver ou non la possibilité de faire ce franchissement. D'ici 2025, les études d'approfondissement auront été réalisées et la solution la moins impactante aura été discutée dans le cadre de la concertation.

Un participant, résident à Roumare, demande de quel côté de la commune de Roumare la ligne nouvelle sera la plus susceptible de passer.

Didier ROBLES indique que Roumare est une commune comprise dans le couloir étroit entre la Seine et Rouen. Le tracé n'étant pas encore déterminé, il n'est à ce jour pas possible de disposer d'informations précises quant à sa localisation. En revanche, la ligne nouvelle n'aura pas d'impact sur la forêt de Roumare.

Un participant, futur résident de Roumare, explique qu'il y a des terrains à vendre le long de l'autoroute. Il leur a été signalé qu'en cas de construction sur ces terrains, des expropriations à horizon 2035 seraient possibles.

Didier ROBLES précise qu'un dialogue est engagé avec les collectivités territoriales et les élus, pour éviter que des constructions nouvelles se retrouvent sur des terrains devant être expropriés le jour où un tracé serait défini et après l'obtention de la DUP. L'objectif à Roumare comme dans les communes de ce secteur, est d'analyser précisément les terrains situés dans les zones d'études du tracé, pour déterminer si les lignes nouvelles peuvent passer ailleurs pour permettre à de nouvelles constructions de voir le jour sans risque d'expropriation.

II. L'exploitation future de la ligne, la desserte et les temps de parcours

1. Les modalités d'exploitation

Un participant demande quels types de trains, TGV ou TER, seront amenés à circuler sur cette ligne nouvelle à 200-250 km/h. Il demande si des dessertes vers d'autres régions sont envisageables.

Didier ROBLES précise que les lignes nouvelles n'accueilleront pas de trains à grande vitesse - qui correspondraient à une vitesse de 300 km/h. Le projet LNPN suit un modèle de service régional performant à grande vitesse avec des voies nouvelles allant jusqu'à 250 km/h en Normandie. Pour les lignes en Ile-de-France (Paris-Mantes), la configuration est plus contrainte et les voies seront limitées à 200 km/h, ce qui correspond à un type de TER haute performance. Cela vaut aussi pour des TGV qui pourront circuler à cette vitesse, alors qu'aujourd'hui ils restent plafonnés à la vitesse maximale de la ligne existante.

Un participant interroge les bénéfices de l'amélioration du réseau ferroviaire pour le fret au sein de ce projet. Il demande des éléments chiffrés pour prouver cette amélioration. Il souhaiterait que soit réexaminée la solution d'un tunnel immergé entre le Port 2000 du Havre et Honfleur, moins coûteuse selon lui qu'un tunnel vers Rouen.

Didier ROBLES relève l'importance de ce sujet, puisque le fret ferroviaire bénéficie d'un essor récent axé sur la transition écologique. Le projet prend en compte et participe à l'essor du fret ferroviaire ainsi qu'au développement de ports importants sur le territoire. Les lignes nouvelles concernent le transport voyageur, mais en désengorgeant les lignes anciennes, celles-ci récupèrent et réintègrent une plus grande part dédiée au fret. À ce jour, plusieurs hypothèses d'intégration du fret au projet sont en cours d'actualisation. Il s'agira en premier lieu d'en saisir la volumétrie. Ces éléments seront présentés ultérieurement lors de la concertation.

2. Les gares

Un participant indique que le schéma de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever est illisible.

Maxime DUVAL, animateur, précise que l'actuelle présentation sera publiée sur le site internet www.lnnpn.fr et les visuels seront dès lors lisibles ([voir slide 16 de la présentation](#)).

Un participant demande si le terminus parisien de la LNPN sera à la gare de Saint-Lazare.

Didier ROBLES confirme que le terminus de la LNPN se fera bien en gare de Paris-Saint-Lazare.

Un participant demande sur quelles voies rouleront les trains entre Nanterre et Paris, et si les voies au départ de Paris-Saint-Lazare pourront reprendre le trafic.

Didier ROBLES indique que les trains en provenance de Normandie ou de Mantes-la-Jolie emprunteront les voies nouvelles avant de se raccorder au réseau existant au niveau de Nanterre, pour rejoindre Saint-Lazare. Des aménagements seront réalisés en amont de la gare de Saint-Lazare pour permettre à tous les trains directs normands d'arriver du bon côté et sur les voies dédiées aux trains longue-distance. Ces voies auront été dimensionnées pour les accueillir. Pour les franciliens, les trains J vont être remplacés par le RER E, ce qui libérera ce faisant de la place sur les voies en gare de Saint-Lazare.

Une participante questionne l'opportunité d'une nouvelle gare Barentin-Pavilly, mieux placée que l'ancienne et actuellement enclavée, qui serait alors plus accessible et qui faciliterait le report modal de la voiture vers le train pour les usagers ruraux et périurbains.

Didier ROBLES précise que ce projet n'est pas inscrit dans le cadre de la LNPN. Néanmoins, l'idée de fusionner les gares pour n'en faire qu'une est importante : on observe des trains en provenance de Paris ou de Rouen vers le Havre, ainsi que des trains régionaux, qui s'arrêtent aujourd'hui à deux gares différentes espacées de moins de 2 km. Il s'agit d'un sujet connexe important dans le fonctionnement global du système.

Une étude a récemment été lancée par la Région Normandie sur la fusion des gares et l'amélioration de l'accessibilité des infrastructures. Les parties prenantes, communes et établissement public de coopération intercommunale, ont été associées à ces études.

III. Les aménagements et les caractéristiques techniques du projet

1. Le calendrier, la mise en service et le coût du projet

Plusieurs participants demandent quel sera l'horizon prévisible de réalisation pour les tronçons de priorité 1, 2 et 3.

Didier ROBLES indique que l'horizon prévisible pour la priorité 1, entre Paris-Mantes et Rouen-Barentin, est 2035. Afin d'y répondre, SNCF Réseau vise une définition du tracé en 2025, une enquête publique fin-2026, un objectif d'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2027, suivie de la réalisation d'études détaillées avant de lancer les travaux, et une mise en service à horizon 2035. Pour les priorités 2 et 3, l'horizon prévisible est fixé après 2040, y compris dans leur financement.

Un participant demande si SNCF Réseau dispose d'ores et déjà d'un planning de travaux, d'essais et de mise en service de la LNPN.

Didier ROBLES indique qu'il faudra 4 ou 5 années de travaux, comprenant une période d'essais préalables, pour permettre une mise en service en 2035 de la priorité 1. Cette échelle de temps est basée sur les retours d'expérience de mises en services d'autres lignes, qui respectent généralement cette temporalité. Pour les priorités 2 et 3, ces échéances sont fixées après 2040 en cohérence avec les recommandations du Comité d'Orientation des Infrastructures qui conseille le gouvernement sur la priorisation des investissements. Ce rapport est public.

Un participant demande ce qu'il en est du financement du tronçon Nanterre-Mantes par la région Ile-de-France, remis en cause dernièrement par Mme. Péresse, Présidente de la Région Ile-de-France.

Didier ROBLES précise que le système de financement du tronçon n'est pas le même que celui de la construction de lignes grandes vitesses. L'expression de la Présidente de l'Ile-de-France s'inscrit dans des négociations avec l'État au sujet des moyens alloués au système de transport francilien. À ce jour, il n'apparaît pas que la Région Ile-de-France remettra en cause son financement. La région Ile-de-France, la région Normandie ainsi que l'État, financent aujourd'hui les études du projet LNPN. À ce titre, SNCF Réseau leur rend des comptes. Les bénéficiaires du projet pour la région Ile-de-France ont été présentés à ces financeurs. Rien ne permet donc de dire à ce jour que la région Ile-de-France pourrait s'interroger sur sa participation au financement des travaux.

Un participant indique qu'une assemblée générale du Conseil Régional de Normandie s'est tenue en début de semaine. Le contrat de plan État-Région 2021-2027 n'est actuellement pas finalisé. Il estime que le contrat de plan interrégional entre la Normandie et l'Île-de-France est à surveiller attentivement.

Didier ROBLES indique que le contrat de plan interrégional ainsi que le contrat de plan État-Région sont des instruments de financement du projet LNPN. Une discussion entre les préfets et les présidents de région est en cours pour inscrire les investissements prioritaires en phase d'études ou de travaux au cours des 5 prochaines années. Le président du comité de pilotage de la LNPN, également préfet délégué au développement de la vallée de la Seine, met en place actuellement les financements pour les étapes en venir. À ce jour, tous les indicateurs sont au vert.

2. Les aménagements par secteur

Un participant demande s'il y aura, entre Paris et Mantes-la-Jolie, une voie nouvelle distincte des voies actuelles et de la future ligne EOLE.

Didier ROBLES indique que le projet prévoit des voies nouvelles distinctes des voies actuelles qui seront empruntées par des trains rapides directs entre Paris et Mantes-la-Jolie : c'est le cas de tous les trains normands. Puisque les trains normands utiliseront les nouvelles lignes, il sera possible d'augmenter la desserte du RER E sur les lignes actuelles dans la mesure où elles seront libérées d'une partie de leur trafic. Le terminus parisien de la LNPN sera maintenu en gare de Paris-Saint-Lazare.

Un participant demande si le type de ligne en aérien dans le secteur d'Orgeval / Morainvilliers le long de l'A13, est connu : tranchée couverte, ouverte, ouvrage d'art en hauteur.

Didier ROBLES explique que les 40 km de ligne nouvelle entre Nanterre et Épône vont se raccorder à l'est de Mantes-la-Jolie sur une plateforme dédiée, qui sera prête à accueillir une voie qui longera la Seine, le long d'une voie existante. La moitié de cette ligne nouvelle sera réalisée en tunnel, entre Orgeval et Nanterre. À ce niveau de la ligne, des variantes de tracés aériens seront présentées lors de la concertation prévue à l'automne et en fin d'année. Ses caractéristiques ne sont pas encore déterminées, mais des sondages géotechniques et des inventaires sont en cours pour déterminer les tracés les plus adéquats, notamment en se rapprochant de l'autoroute afin de limiter les impacts.

Un participant demande combien d'ouvrages intermédiaires seront nécessaires à la réalisation de la partie en tunnel entre Nanterre et Orgeval. Il demande si la réalisation de puits bétonnés sera nécessaire dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye ou la plaine agricole de Montesson.

Didier ROBLES, indique que les études présentées lors de la phase précédente de concertation sont disponibles sur le site du projet. Elles comprennent des focus sur les secteurs mentionnés.

La bande de passage entre Nanterre et Mantes-la-Jolie a été déterminée sur la base de ces études. Il s'agit aujourd'hui de les approfondir, et de travailler aux différents tracés, sorties de tunnels, etc.

Les colonnes et les puits font partie de la conception de l'ouvrage et seront soumis à la concertation. Les conditions d'insertion des lignes nouvelles font également l'objet d'un travail avec les services techniques et les élus locaux, pour déterminer collectivement les tracés de moindre impact, en tenant compte de l'ensemble des paramètres : embranchements, infrastructures, terres agricoles, etc.

Un participant demande où est prévu l'embranchement entre le réseau existant et la future ligne nouvelle au niveau de Nanterre.

Didier ROBLES précise que différentes options de raccordement à la ligne actuelle sont approfondies dans le nœud d'infrastructure de Nanterre-Colombes-La Garenne Colombes.

Un participant demande des précisions quant au projet de tunnel au niveau de la Seine à Rouen.

Didier ROBLES indique que le projet d'insertion ferroviaire se réalisera en tunnel fluvial, qui démarrerait après la gare de Saint-Sever pour déboucher dans la vallée de Caux, sur la zone de passage en direction de Barentin.

Un participant s'exprime sur le tunnel sous la Seine qui débouchera sur la rive droite de Rouen. Il considère que la ligne nouvelle devra monter à 30-35 pour 1000 (soit une pente à 3 - 3,5 %), soit au niveau de l'A150. Il demande ce qu'il est prévu sur ce sujet.

Didier ROBLES confirme que la voie ferrée qui sortira du tunnel devra monter à 35 pour 1000. La vitesse des trains sera donc moindre compte tenu du dénivelé. SNCF Réseau envisage une sortie vers l'autoroute : l'État dispose de quelques terrains à ce niveau par exemple. Des cartographies existent pour chercher les sorties de tunnel les moins impactantes, sur une zone de 2 km. L'objectif sera ensuite de faire passer à nouveau la voie en tunnel pour éviter la zone

forestière protégée de Roumare. Le secteur est contraint et les possibilités de passage restreintes seront présentées dans quelques mois lors de la concertation.

Un participant indique qu'il n'y avait pas à l'origine de réalisation par tronçon, ni de raccordement de la ligne à Barentin. Il demande ce qui justifie cette disposition et souhaite connaître la localisation du raccordement provisoire. Il ajoute être favorable au projet de LNPN.

Didier ROBLES indique que le planning répond à différents objectifs, dont ceux fixés par la loi et une décision ministérielle prise en 2020. Certains tronçons prioritaires comme ceux entre Paris-Mantes ou Rouen-Barentin permettent de désaturer des lignes et d'améliorer les transports quotidiens.

Le phasage permet également de reporter dans le temps des investissements lourds, qui correspondent notamment à des gains de temps de parcours. C'est le cas notamment du tronçon entre Barentin et Yvetot. Le projet de la gare de Saint-Sever est quant à lui prioritaire dans la mesure où il permet le développement d'une offre de transport performante en désengorgeant la gare de Rouen Rive-Droite, qui est aujourd'hui un goulet d'étranglement. L'objectif actuellement est de réaliser la section Rouen-Barentin en se raccordant à Barentin, à l'est du viaduc, avant d'avancer plus tard sur d'autres sections. Ce raccordement servira durant un certain nombre d'années lorsque Rouen-Barentin sera en service, et lorsque la section vers Yvetot sera réalisée, il s'avèrera précieux pour le fonctionnement du réseau ferroviaire notamment en cas de difficultés d'exploitation.

IV. Les impacts du projet

Un participant, résidant à Roumare, indique habiter le long de l'autoroute et subir des nuisances sonores importantes. Il demande quels seront les impacts supplémentaires en termes de nuisances sonores compte tenu du passage de la ligne nouvelle le long de cette autoroute. Il déplore que cette ligne supprime des passerelles d'agriculteurs, alors qu'ils sont poussés au contraire à se développer. Et cela pour une contrepartie moindre, à savoir un gain de temps de 5 minutes vers Paris.

Didier ROBLES indique que cette zone de passage se situe dans un secteur contraint, près de l'autoroute A150, comprenant plusieurs dénivelés. Cette zone de passage évite néanmoins de passer dans une zone forestière protégée. Dans le cadre de précédentes études, disponibles en ligne, il était envisagé de faire ce tronçon en viaduc, mais la décision a été prise conjointement avec les collectivités territoriales de ne pas poursuivre en ce sens. La ligne sera aérienne, mais les caractéristiques précises de son insertion ne sont pas encore déterminées à ce jour. Tous les

impacts écologiques et humains seront toutefois étudiés avec les parties prenantes, de sorte à les éviter, les réduire ou les compenser.

Un participant demande ce qu'il en est de la nuisance sonore des trains fret.

Didier ROBLES rapporte que des progrès sur le bruit des trains fret, grâce à des semelles par exemples, ont été constatés par des experts. Des spécialistes pourront apporter des éclairages ultérieurement sur ce sujet.

Sébastien LEVASSEUR, de la Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime, demande dans quelle mesure ce projet peut être en cohérence avec l'enjeu national de protection des terres agricoles.

Didier ROBLES indique que SNCF Réseau et les parties prenantes portent la volonté d'être en cohérence avec cet enjeu national. Ils détermineront des critères collectivement à prendre en compte sur les impacts des terres agricoles, ce qui permettra d'éclairer le choix d'un tracé de moindre impact environnemental.

Un participant demande quels sont les besoins en foncier pour la LNPN.

Didier ROBLES indique que les besoins en consommation foncière du projet seront déterminés lorsque les tracés seront définis. Ces données seront présentées lors de la concertation à venir. Il sera alors possible de comparer les tracés en termes de consommation de foncier, en collaboration avec la profession agricole et les parties prenantes. Il s'agira également de définir des critères qui permettront de différencier les tracés par rapport à leur impact sur le foncier bâti, ainsi que sur les terres agricoles.

Un participant souhaite avoir une indication quant au nombre d'hectares de terre nourricière que ce projet va supprimer.

Didier ROBLES indique que la feuille de route du projet est explicite quant aux points à prendre en considération dans les études : il est impératif de chercher des solutions techniques qui minimisent la consommation des terres agricoles, de même que les espaces forestiers. Les terres agricoles pour l'alimentation sont prises en compte et un travail avec les professionnels du secteur sera réalisé pour minimiser l'impact du projet sur ces terres.

Sébastien LEVASSEUR, de la Chambre d'Agriculture de Seine-Maritime, demande de quelle façon le projet s'inscrira dans le ZAN (Zéro Artificialisation Nette).

Didier ROBLES indique qu'une proposition de loi qui a été adoptée quelques jours auparavant et prévoit un l'assouplissement de la mise en œuvre du ZAN. Les grands projets comme celui de LNPN ne seront pas inscrit au débit du territoire, mais dans un compte national. La nouvelle gare de Saint-Sever sera réalisée sur un foncier ferroviaire déjà artificialisé par ailleurs, sa

superficie ne sera donc pas comptée dans le calcul, son impact sera donc moindre. Cela étant dit, la feuille de route qui a été fixée par le gouvernement demande au projet d'être en cohérence avec la protection des terres agricoles.

Un participant craint que la construction prévue entre Paris et Mantes-la-Jolie n'induisse des restrictions de circulation comme celles connues actuellement à cause de la ligne EOLE. Il souhaiterait que soient évités ce genre de désagréments importants.

Didier ROBLES affirme que les travaux ferroviaires sont souvent pénalisants en raison d'interventions parfois longues, nécessitant l'interruption des circulations. SNCF Réseau a déjà pris cela en considération lors de travaux précédents ainsi que dans le cadre de travaux préparatoires pour la ligne nouvelle de sorte à éviter les désagréments futurs. C'est le cas aujourd'hui à l'est de Mantes : la plateforme pour la 3^{ème} voie d'EOLE en cours de travaux est réalisée pour permettre la création d'une quatrième voie entre Épône et Mantes-la-Jolie nécessaire pour LNPN. Cela évitera de réaliser a posteriori des travaux dans ce secteur.

Un participant, résidant à Morainvilliers, demande quels seront les principes appliqués pour minimiser au maximum les nuisances créées par la ligne en phase chantier et lors de la mise en service. Il demande si des murs anti-bruit seront par exemple systématiquement installés à proximité des habitations.

Didier ROBLES précise que tous les impacts seront pris en compte. La mesure de l'ensemble des impacts de la ligne sera réalisée une fois celle-ci mise en service. Une étude d'impact est aussi obligatoirement jointe à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et en tant que Maître d'Ouvrage, SNCF Réseau explicitera et caractérisera tous les impacts pour chercher comment les éviter, les réduire ou les compenser. Ce peut être par exemple en faisant passer la ligne loin des habitations, ce qui ne sera pas forcément simple à Morainvilliers compte tenu de l'étroitesse de la zone de passage. Si l'évitement n'est pas possible, il s'agira alors de réduire les impacts potentiels ou de les compenser.

Un participant demande quels seront les impacts des travaux du projet LNPN sur le prix des abonnements ou des voyages.

Didier ROBLES indique que les trains qui bénéficieront du projet sont régionaux, interrégionaux ou franciliens. Ils sont soumis à un péage qui est déjà compris dans le prix du billet ou des abonnements aux transports. Il n'y a pas de raisons que ce prix soit modifié, puisque qu'il est établi dans le cadre d'un système conventionné entre les autorités organisatrices. Il n'y a pas d'impact des travaux sur la grille tarifaire en vigueur, contrairement aux lignes grandes vitesse qui elles relèvent d'un prix de marché.

V. L'opportunité du projet

Un participant, résidant à Morainvilliers, demande comment justifier, dans un État surendetté, l'utilisation de 15 à 25 milliards d'euros dans l'objectif unique de réduire le temps de trajet entre Caen et Paris de 15 minutes.

Didier ROBLES précise que la réduction du temps de trajet n'est pas le premier objectif poursuivi par le projet LNPN. Ce qui a prévalu dans le phasage du projet, est la priorité donnée aux investissements visant à désaturer le réseau existant dans le but d'améliorer les transports du quotidien. C'est pourquoi les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin seront financées en priorité, et que les sections de ligne nouvelle apportant le gain de temps sont renvoyées ultérieurement.

Un participant, résidant à Morainvilliers demande si des méthodes alternatives à l'augmentation des capacités ont été étudiées, pour éviter de mettre en place ce projet jugé démesuré et coûteux qui engendrera des nuisances et la destruction d'espaces naturels précieux en Ile-de-France. Il indique qu'à Stuttgart, pour répondre aux mêmes problématiques, une solution dite de « mur digital » a été mise en place et permet de doubler les capacités des voies existantes sans dédoublement de lignes, par le biais de solutions informatiques.

Didier ROBLES confirme que certaines solutions digitales existent pour résoudre des problèmes capacitaires sur les lignes ferroviaires, comme c'est le cas de la technologie ERTMS (European Rail Traffic Management System). Elle permet d'augmenter la capacité des voies en réduisant l'intervalle entre les trains. Cette solution, parmi d'autres, fut étudiée lors du débat public sur la LNPN - il est possible de retrouver les données et les expertises sur ce sujet. La conclusion a néanmoins été que la création d'une ligne nouvelle, tel que présentés ce jour, s'imposait comme la meilleure solution pour répondre aux besoins franciliens et normands.

Hervé DE PRÉVILLE, association OPTIFER, demande si une étude sera réalisée pour conserver les lignes existantes entre Mantes et Évreux plutôt que d'en réaliser des nouvelles à un coût important.

Didier ROBLES indique que le tracé d'Évreux sera déterminé à un horizon plus lointain. Les investissements sur cette ligne permettront de gagner du temps de parcours vers Caen et Cherbourg.

Une expertise tierce réalisée en 2017, lors, de la phase de concertation précédente, montre que les gains de performance ne pouvaient être atteints par une simple modernisation du réseau existant entre Paris et Cherbourg. Pour apporter des améliorations suffisamment significatives,

cette alternative de modernisation des lignes existantes aurait par ailleurs représenté des investissements trop importants pour un gain de temps moindre.

VI. La concertation

Un participant demande si les webinaires sont enregistrés et rendus publics.

Maxime DUVAL, animateur, confirme que les webinaires sont enregistrés et qu'ils seront publiés sur le site www.lnnpn.fr qui centralise les informations sur le projet.

VII. Les projets connexes

L'association SOS Gares demande si les études conduites sur la LNPN intègrent les études qui se déroulent actuellement autour de la création d'un Service Express Régional Métropolitain rouennais.

Didier ROBLES indique que l'ensemble des études intègrent la création d'un Service Express Métropolitain, notamment en ce qui concerne le dimensionnement de la nouvelle gare de Saint-Sever. Elles doivent notamment permettre de déterminer le nombre de voies nécessaires à l'accueil des trains d'Île-de-France et du futur Service Express Métropolitain. Dans ce cadre, l'ensemble des études sont conduites conjointement avec la Région Normandie et les acteurs locaux et prennent en compte le développement d'un Service Express Métropolitain.

Un participant indique que lors de la présentation du projet, l'intégration des études liées au Service Express Métropolitain rouennais a été mentionnée mais pas celui de Caen. Il rapporte que le journal *Les Échos* en fait mention. Il ajoute qu'un dossier d'acteur avait été déposé par Michel Duval à propos d'une hypothèse de caissons immergés entre Honfleur et Le Havre.

Didier ROBLES précise que les mêmes ambitions sont portées pour l'intégration du Service Express Métropolitain caennais. À Rouen, le projet LNPN s'est imbriqué en réponse à l'engorgement du nœud que présente la gare existante et ne pouvant en l'état accueillir les transports liés au Service Express Métropolitain. Une nouvelle gare d'Agglomération apporte une réponse complémentaire à cette problématique, en étant dimensionnée pour accueillir à la fois des trains parisiens, régionaux et métropolitains avec des dizaines de voies. À Caen, une démarche d'études similaire sur le développement de transports métropolitains devrait voir le

jour. Concernant le cahier d'acteur déposé, Didier ROBLES indique qu'il le consultera sur le site de la CNDP.

Un participant demande si la réduction des trains de la ligne J au profit des trains de la ligne de RER E vers Mantes-la-Jolie impactera le nombre de trains en circulation en phase 1, par exemple vers Rosny-sur-Seine ou Bréval.

Un participant demande si la suppression de la desserte de Mantes sur la ligne J dans le cadre du projet Éole pourrait entraîner des reports sur les trains normands. Compte tenu des tensions entre Ile-de-France Mobilités et la région Normandie, il demande quelle évolution tarifaire pourrait entrer en vigueur.

Un participant demande si la suppression de l'offre vers Mantes via la ligne J a déjà été actée et validée par Ile-de-France Mobilités.

Didier ROBLES indique que des échanges ont lieu entre la région Ile-de-France et la région Normandie en ce qui concerne la ligne J car certaines branches internes à l'Ile-de-France (entre Paris et Mantes-la-Jolie) vont être remplacées par le RER E. En revanche, une autre partie de la ligne J propose des services en direction de Vernon, Rosny-sur-Seine et Bonnières-sur-Seine. Certains TER normands s'arrêtent également à des gares franciliennes utiles aux deux régions, dont Rosny-sur-Seine, Bonnières-sur-Seine et Bréval, sur la branche d'Évreux.

SNCF Réseau n'interfère pas dans les choix de ces autorités organisatrices. Elle porte un projet qui permet à tous les trains normands en direction de Paris de s'arrêter par exemple dans des gares comme Bréval, Rosny-sur-Seine ou Bonnières-sur-Seine, avant d'arriver en gare de Mantes-la-Jolie pour rejoindre la ligne nouvelle qui elle, permet de rejoindre Paris directement. De même pour les trains directs entre la Normandie et Paris, ne s'arrêtant pas à Mantes-la-Jolie mais pouvant emprunter les voies nouvelles plus performantes. Cela laissera plus de place pour les lignes RER qui pourront gagner en fréquence.