

# 1<sup>er</sup> Rapport intermédiaire de la concertation continue

LNPN : Ligne Nouvelle  
Paris Normandie

Phase 2 — Années 2020 et 2021

Isabelle Jarry

Désignée par la CNDP

Le 14 janvier 2022



## Sommaire

Préambule .....	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP .....	3
La mission du/de la garant.e .....	3
Fiche d'identité du projet .....	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable .....	6
Historique	
Concertation étape 1	
Actualités liées au projet et évolution(s) .....	8
En 2018-2019 .....	8
En 2020 .....	9
Que s'est-il passé cette année en matière de participation ? .....	15
Des entretiens bilatéraux avec les élus et le MO .....	15
Contact avec les associations .....	19
Avis du garant sur le déroulement de la concertation .....	19
Les arguments exprimés .....	17
La suite de la concertation continue .....	20
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet .....	20

## Préambule

A la suite du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, SNCF Réseau a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public a chargé Isabelle Jarry de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Le présent document est le rapport intermédiaire n°1 de la garante, couvrant la période de janvier 2020 à janvier 2022. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant les deux années passées et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

### Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP

- 2 mars 2011 : La CNDP est saisie par Réseau ferré de France (RFF)
- 3 octobre 2011 au 3 février 2012 : débat public menée par Olivier GUÉRIN CPDP et sa CPDP
- 3 avril 2012 : Publication du bilan de la CPDP
- 5 avril 2012 : Publication de la décision du porteur de projet
- 5 février 2014 : début de la concertation post débat public, sous l'égide de Henri WATISSÉE, puis à partir du 7 janvier 2015, de Anne-Marie CHARVET.
- 8 janvier 2020 : Isabelle Jarry est désignée garante de la concertation.
- **14 janvier 2022 : Publication du 1<sup>er</sup> rapport intermédiaire**

### La mission de la garante

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une institution indépendante du gouvernement, chargée de défendre le droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement. Afin de veiller au bon respect de ce droit, elle désigne une personne neutre au projet et indépendante à l'égard de toute personne (maître d'ouvrage, parties prenantes, etc.) dont le rôle est de garantir la qualité des démarches de concertation mises en place par le porteur de projet.

Tout au long de sa mission, la garante fait attention à la transparence, la sincérité et l'intelligibilité des informations transmises, à traiter de manière équivalente chaque argument quel que soit son origine (expert, responsable du projet, citoyen, élu, etc.) et à inclure tous les publics, en particulier les plus éloignés de la décision.

Dans le cadre de la concertation continue, la garante s'assure que :

- les recommandations de la CPDP et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien prises en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échange.

La garante reçoit une lettre de mission qui spécifie les attentes de la Commission nationale du débat public concernant la démarche participative et informative dans le cadre du projet.



- Contribuer au dynamisme et à la cohésion des territoires, co-construire avec les acteurs locaux des projets de territoire.

Une série d'engagements accompagne chacun des enjeux.

### Caractéristiques principales :

Le projet LNPN a pour objectif de desservir la Région Normandie par le biais d'une ligne rapide plus régulière, plus fiable et plus adaptée aux nouveaux enjeux de desserte de ce territoire, sur lequel ne circule aucune ligne à grande vitesse.

En cas de non-réalisation du projet, aucune alternative n'est proposée. Néanmoins, d'autres projets ont pour vocation de structurer l'axe Seine durant les quinze années à venir. La plateforme Services et Infrastructures de l'axe Seine (SNCF) coordonne différentes réalisations en cours [projet Odyssee 20.30 (visant à proposer une offre de mobilité multimodale globale sur la région Normandie), modernisation de la ligne ferroviaire Serqueux-Gisors, ligne E du RER—Eole, travaux du tunnel du Roule dans l'Eure] qui doivent accompagner l'évolution des dessertes voyageurs et de la croissance du fret ferroviaire.

### Coût :

Aux conditions économiques de janvier 2016, le coût total du projet est évalué à 6 milliards d'euros.

### Calendrier :



# Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou dans le cadre de la concertation continue

## Historique

Il convient en préambule de rappeler l'historique de ce projet qui a fait l'objet d'un débat public en 2011 et d'une première phase de concertation continue jusqu'en 2017.

Lors de la séance du 6 avril 2011, un débat public est décidé à la suite de la saisine faite à la CNDP le 2 mars 2011 par RFF (Réseau Ferré de France). La CPDP présidée par Olivier GUÉRIN organise le débat public, qui se tient du **3 octobre 2011 au 3 février 2012**.

A la suite de la lettre en date du 4 octobre 2011 des présidents de groupe EELV des Conseils régionaux de Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France au président de la commission particulière sollicitant une expertise complémentaire sur des solutions alternatives, la CNDP décide de faire procéder à une expertise complémentaire, portant sur :

- la nature des travaux et le chiffrage d'une modernisation de la ligne Rouen Le Havre permettant une vitesse de 200 km/h ou 220 km/h, la réalisation d'évitements fret long pour fluidifier le trafic,
- le chiffrage des shunts du plan Bussereau pour la ligne Mantes-Caen, l'amélioration en temps qui en découle et l'augmentation de la fiabilité,
- le chiffrage d'un projet alternatif de type TER rapide entre Caen, Rouen et Le Havre vers une véritable métropole normande.

Suite au compte-rendu de la CPDP et au bilan du Président de la CNDP, le maître d'ouvrage confirme le 5 avril 2012 l'opportunité du projet et publie sa décision de poursuivre le projet et de lancer les études préalables à l'enquête publique.



## La décision de Réseau Ferré de France\*

*Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, présidé par Hubert du Mesnil, décide le 5 avril 2012, de poursuivre le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, et de lancer les études préalables à l'enquête publique sur la base des orientations suivantes.*

### Retenir pour le projet les objectifs suivants :

- des temps de parcours « cible » d'1 h 15 entre Paris et Le Havre et entre Paris et Caen, tout en recherchant l'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet et sa meilleure insertion dans son environnement ;
- la capacité à répondre aux besoins futurs sur les dessertes de toute nature : nationales, régionales en Normandie, franciliennes et fret.

**Assurer parallèlement la faisabilité du financement du projet** en approfondissant, dès la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, l'évaluation de l'économie du projet au regard des scénarios étudiés et des perspectives de trafics, prenant en compte les orientations des autorités organisatrices de transport (AOT) en matière d'évolution des dessertes.

### Retenir pour le projet de ligne nouvelle les caractéristiques fonctionnelles suivantes :

- une ligne nouvelle dédiée aux circulations voyageurs, retenant des vitesses « cible » de 250 km/h à l'Ouest de Mantes et 200 km/h entre Paris et Mantes ;
- entre Paris et Mantes :
  - » des voies dédiées sur lesquelles circuleraient notamment les trains sans arrêt entre Paris - La Défense et Mantes ;

- » une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E ;
- dans le secteur de Mantes :
  - » la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône ;
- entre Mantes, Le Havre et Caen :
  - » un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part, Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Évreux, AB intermédiaire) ;
  - » une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever.

### Approfondir les points particuliers suivants :

- les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie, en coordination avec les autres projets ;
- les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence ;
- les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes ;
- les conditions de desserte des agglomérations d'Évreux et Louviers - Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles ;

- les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire » ;
- l'articulation entre le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine ;
- les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet ;
- les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersectorielles, et au fret ;
- les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés.

**Mener les études préalables à l'enquête d'utilité publique** sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études du projet. RFF déploiera un dispositif d'information et de concertation permettant d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet ; son fonctionnement sera encadré à travers une charte et un garant dont la désignation sera demandée à la Commission nationale du débat public.

\* Texte intégral

Le 28 février 2013, l'État demande que soit conduit un travail d'optimisation/phasage rendu dans le cadre de la Commission Mobilité 21.

Le 24 avril 2013 le préfet François PHILIZOT est nommé délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS) en conseil des ministres.

Le 9 juillet 2013, suite aux travaux de la Commission Mobilité 21, l'État décide de retenir le scénario 2 qui préconise en première priorité (avant 2030) la réalisation des sections nouvelles Paris-Mantes et Rouen-Yvetot (comprenant la gare nouvelle de Saint-Sever à Rouen) et en seconde priorité (après 2030) de poursuivre la réalisation du reste de projet.

Le 12 novembre 2013, une lettre de mission du ministre des Transports demande la reprise des études et la distinction de trois sections prioritaires : Paris-Mantes ; le nœud de Rouen et la traversée nouvelle de la Seine ; Mantes-Evreux.

François PHILIZOT est nommé président du comité de pilotage (COPIL) du projet LNPN.

A la demande de SNCF Réseau, Henri WATISSEE est nommé garant de la concertation post-débat par la CNDP le 5 février 2014. Anne-Marie CHARVET lui succède le 7 janvier 2015.

Une première phase de concertation (phase 1) se déroule durant l'année 2015.

## Concertation — Étape 1

### • Modalités

Le dispositif de concertation repose dès le début sur deux démarches complémentaires, qui demeureront avec le temps :

**Le dialogue avec les acteurs** qui s'organise autour de 3 instances :

▪ **Les Ateliers thématiques**, instances de travail où sont abordés des sujets spécifiques pour disposer d'une connaissance éclairée pouvant orienter les études dans une démarche collaborative : atelier fonctionnalité ; atelier insertion territoriale du projet (volet technique et environnemental) ; atelier projet du territoire en lien avec le projet LNPN où sont examinés les impacts de la nouvelle infrastructure et les différentes actions dans la démarche de la vallée de la Seine

▪ **Les Commissions consultatives** : elles sont au nombre de 5 par découpage des communes couvertes par l'option de passage sur les trois sections prioritaires et permettent aux acteurs les plus concernés par les sections de la ligne prioritaire et des enjeux locaux, de s'approprier régulièrement les éléments du projet et de faire bénéficier le maître d'ouvrage de leur connaissance fine du territoire. Elles sont présidées par un représentant de l'État.

▪ **Les Comités territoriaux (COTER)** : instances d'information et d'expression, préalables aux COPIL, ils permettent de présenter l'avancement des études ainsi que les enjeux à la fois sur les sections prioritaires, mais aussi sur la globalité du projet (fonctionnalités, service...).

Sous l'égide d'un préfet de région et associant de manière privilégiée le président du conseil régional, ils réunissent l'ensemble des acteurs directement ou indirectement impactés par le projet. Ce sont des instances d'information et d'expression. Ils sont au nombre de trois suivant une logique d'axe :

- COTER axe Paris/Mantes, comprenant la section prioritaire Paris-Mantes, présidé par le préfet d'Ile de France,

- COTER axe Mantes/Evreux/Caen/Cherbourg, comprenant la section prioritaire Mantes-Evreux, présidé par le préfet en fonction du lieu de réunion,

- COTER axe Mantes/Rouen/Le Havre, comprenant la section prioritaire Rouen-Yvetot, présidé par le préfet de région Haute-Normandie.

### **L'information et les modalités de consultation du grand public :**

Une consultation du grand public a été organisée du 15 septembre 2015 au 15 janvier 2016. Elle a été réalisée grâce à *Carticipé*, un outil inédit accessible depuis le site internet <www.lnnp.fr>, ou directement via l'adresse : cartecipe.lnnp.fr

En direct sur le site internet, chacun pouvait déposer librement ses idées, ses objections, ses commentaires, ses propositions, ses interrogations à l'aide de pictogrammes de couleurs différentes sur les trois tronçons prioritaires, mais aussi sur l'objectif à plus long terme de la future ligne. Pouvaient s'exprimer également les contraintes à prendre en compte en matière environnementale, paysagère, sur les travaux connexes induits et/ou souhaités, etc. Au cours des quatre mois d'ouverture du site 24h/24 et 7j/7, le site en ligne a généré 1460 contributions, idées et commentaires. Cet outil « pédagogique » a été dans son ensemble très largement apprécié. Il a permis d'échanger entre les acteurs et de souligner des aspects qui jusque-là n'avaient pas été pris en compte par le maître d'ouvrage.

Afin d'éviter la fracture numérique durant cette période, six rencontres publiques ont permis d'aller à la rencontre du public<sup>1</sup>.

#### • **Calendrier**

La première phase de la concertation post-débat a été organisée en trois vagues, au sein desquelles s'articulaient différentes modalités. Chaque vague visait à approfondir davantage le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

La première vague s'est déroulée de **septembre 2014 à juillet 2015**, et avait pour objectif de recueillir les enjeux du territoire et définir des scénarios fonctionnels.

La seconde vague s'est tenue de **septembre 2015 à octobre 2016**, et visait à mettre au point des zones de passage (ZP).

La troisième vague s'est tenue de **novembre 2016 à octobre 2017**, pour choisir une zone de passage prioritaire (ZPP) par section prioritaire, et des scénarios de desserte associés.

**Le bilan de cette phase 1 a été établi par Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation, en décembre 2017<sup>2</sup>.**

Le 10 janvier 2018 la CNDP a donné acte du bilan de la concertation remis par la garante et du rapport du maître d'ouvrage<sup>3</sup>.

Le COPIL du 26 octobre 2017 a validé les zones de passage préférentielles (ZPP) : Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot.

---

<sup>1</sup> Au Havre le 6 octobre 2015, à Rouen le 15 octobre 2015, à Évreux le 5 novembre 2015, à Mantes le 15 décembre 2015, à Caen le 8 janvier 2016, à Vernon le 13 janvier 2016.

<sup>2</sup> Voir le rapport de la garante sur le site de la CNDP, projet LNPN.

## Actualités liées au projet et évolutions

Là encore, il est nécessaire de présenter un historique des actions qui se sont déroulées durant les quatre années qui nous séparent du bilan de la concertation — étape 1.

### En 2018-2019

Le 31 janvier 2018 une proposition de phasage est faite par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI).

Le 7 février 2019 interviennent les annonces du premier ministre.

Le 4 mars 2019 la décision ministérielle est prise sur l'aménagement du « saut-de-mouton » de Paris Saint-Lazare. Pour mémoire, au-delà de 2030, la réalisation du saut-de-mouton de Saint-Lazare devrait, entre autres, préparer la réalisation de la LNPN en permettant de découpler les flux franciliens et normands, et de créer une série de voies dédiées exclusivement à la Normandie au sein de la Gare Saint-Lazare.

Le 24 décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) est promulguée et confirme la réalisation du projet LNPN.

**Par ailleurs, un travail de fond s'est poursuivi chez SNCF Réseau au sein de la mission LNPN pour préparer l'étape 2.**

Le 5 juillet 2018, trois scénarios de desserte du RER E (Eole) sont établis.

Le 15 novembre 2018, le groupe de travail « Est de Mantes » se réunit.

Le 4 décembre 2018 la plaquette *L'essentiel du projet* est éditée.

Le 27 juin 2019, le groupe de travail « Nanterre-La Garenne » établit un protocole avec le maire de Nanterre.

### En 2020

Alors qu'une nouvelle garante de la concertation vient d'être désignée par la CNDP le 8 janvier 2020 après démission d'Anne-Marie CHARVET, le 10<sup>ème</sup> COPIL d'installation de la phase 2 permet de réunir, le 14 février 2020, les principaux élus et acteurs autour du préfet PHILIZOT (Direction Interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine).

C'est l'occasion pour la SNCF de présenter les enjeux de l'étape 2 sur les trois tronçons prioritaires. Sont validées les zones de passage préférentielles suivantes : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot et la poursuite des études pour la gare de Rouen-St Sever et du franchissement de l'Eure.

**A cette occasion, un événement de lancement de la concertation — étape 2, sous forme d'une réunion publique (à Rouen par exemple), est envisagé pour juin 2020, au plus tard septembre.**

Les conventions de financement d'étape 2 doivent être finalisées au printemps 2020.

### La stratégie de concertation

**En avril 2020, il est prévu que la stratégie de concertation en étape 2 soit affinée et déclinée en dispositif suite à l'étude de contexte** qui doit être conduite en avril-mai 2020.

L'idée est alors de la formaliser dans un **mode d'emploi de la concertation**, sur le modèle de celui réalisé en étape 1. A ce stade, plusieurs pistes se dessinaient, mais il était convenu, sous réserve des

enseignements de l'étude de contexte à venir, que la stratégie et le dispositif de concertation de l'étape 2 suivraient les principes retenus lors de la réunion qui s'est tenue à distance le 6 avril 2020 entre le président du COPIL LNPN (le préfet PHILIZOT), la garante CNDP de la concertation et le chef de mission LNPN de SNCF Réseau :

- Traiter différemment **les sections qui seront portées en enquête publique suite à la concertation**, et **celles qui devront franchir d'autres étapes avant d'aller en enquête publique** (franchissement de l'Eure, choix d'une gare nouvelle dans l'Eure, Y de l'Eure en particulier).
  - ⇒ Les **sections<sup>4</sup> qui seront portées en enquête publique** suite à la concertation, feront l'objet d'une concertation au moins de même niveau que celle de l'étape 1 : Ateliers et consultation grand public / Commissions de suivi / Comités territoriaux (Paris + Normandie) / réunions préparatoires aux COPIL.
  - ⇒ Le **Y de l'Eure** (vu son horizon de réalisation 2050) : concertation dans un premier temps avec les institutionnels (services techniques d'EPCI...) et la Chambre départementale d'agriculture. Des conditions d'information du grand public plus légères seront envisagées dans un second temps (exposition, informations écrites sous forme de bulletin d'information...).
  - ⇒ Projets tels que le **franchissement de l'Eure**, la **future gare d'Evreux** et la **nouvelle gare de Rouen** : concertation articulée autour des **groupes de travail** et de leurs résultats restitués en réunion publique avant les COPIL décisionnels.
- Davantage de **modalités destinées au grand public**, inscrites dans la durée.
  - ⇒ Les **modalités destinées au grand public** s'inscriront dans un rythme régulier, au moins une fois par an, reliées entre elles par un fil rouge à déterminer. Par exemple, la définition progressive des tracés devrait permettre d'avoir des éléments à présenter tous les ans jusqu'à l'enquête publique.
  - ⇒ Un **site internet** de type dans l'esprit de **Carticipe** d'étape 1 pourrait être remis en place.
- Un développement **des projets de territoire** pour :
  - faire émerger des **initiatives territoriales** en lien avec le projet LNPN (par exemple autour d'une démarche développement durable),
  - faire émerger des **innovations techniques** (BIM, compensation écologique, outils cartographiques innovants...),
  - décliner la concertation de **façon thématique** (économie, environnement, développement durable, projet de territoire...), permettant de couvrir la **diversité des territoires** (urbains, ruraux...) et de **mobiliser leurs acteurs** (agriculteurs, élus, associations, habitants...).
- ⇒ Identifier les **porteurs de projets du territoire** qui pourraient enrichir le projet LNPN sur les volets territoriaux et économiques (CCI pour le volet économique, CESER pour le volet territorial/sociétal par exemple).

## **Le premier confinement de mars 2020 met un coup d'arrêt au calendrier prévu.**

### **Printemps et été 2020 : une série d'entretiens**

Durant le confinement, la garante, en compagnie de l'AMO concertation de SNCF Réseau, participe néanmoins à des entretiens à distance (en visio pour la plupart, voire au téléphone) avec certains élus et responsables associatifs ou institutionnels : c'est pour elle l'occasion de prendre la mesure des enjeux

---

<sup>4</sup> Paris-Mantes, Rouen-Barentin incluant la Gare Nouvelle de Rouen Saint-Sever.

soulevés par les territoires concernés par les tronçons prioritaires, et d'entendre les positions des uns et des autres sur le projet, à la fois localement et dans son ensemble.

Les interlocuteurs répondent à une série de questions (quelle est pour vous la dernière actualité du projet ? avez-vous participé à l'étape 1 ? quelles sont vos attentes et vos recommandations ? quels seraient selon vous les objectifs de la concertation étape 2 ? quelles oppositions au projet voyez-vous ? quels enjeux majeurs à vos yeux ? quelles thématiques et questions essentielles à traiter ? quels acteurs à interroger ?) et donnent leur appréciation de l'étape 1 telle qu'ils l'ont vécue et expérimentée.

Il faut signaler qu'à ce stade, deux ans après la fin de la concertation—étape 1, certains élus considèrent que le projet a été abandonné, et la plupart souffrent d'un manque d'information concernant le devenir du projet.

**D'avril à septembre 2020**, la garante a rencontré :

Christine MARCAILLOU	Chef de projet ferroviaire DRIEA
Patrick MOREL	FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports)
Émile CANU	Maire d'Yvetot
Gérard CHARASSIER	adjoint au maire d'Yvetot
Sophie DUMAS	DGA Stratégie et Grands Projets communauté urbaine GPSEO
Raphaël COGNET	maire de Mantes-la-Jolie et président de la communauté urbaine GPSEO
Jean-Luc SANTINI	conseiller communautaire GPSEO
Bernard MASSON	métropole de Rouen
Frédéric DUCHÉ	député de l'Eure, vice-président du Conseil départemental de l'Eure, maire des Andelys, président de Seine Normandie Agglomération
Christophe BOUILLON	président de l'association « <i>LNPN oui mais pas à n'importe quel prix</i> », maire de Barentin depuis le 15 mars 2020.
Eric HERBET	président de la communauté de communes Caux-Vexin
Gilles LEFRANC	maire d'Évreux
Jean-Philippe LEDAIN	directeur général adjoint à l'aménagement
Pierre LASCABETTES	directeur général adjoint mobilité, agglomération Évreux Portes de Normandie
Jean-Yves HEURTIN	président de la chambre d'agriculture du Calvados
Pierre BÉDIER	président du département des Yvelines (78)

La garante a pu remarquer au cours de ces entretiens que de nombreux élus, en l'absence d'information, avaient pu croire le projet abandonné. Le laps de temps écoulé depuis les dernières rencontres a pu apparaître à certains comme particulièrement long et a suscité des inquiétudes quant à la faisabilité du projet et/ou son soutien par les pouvoirs publics.

La nomination de la garante et la tenue du COPIL le 14 février 2020 étaient ressentis comme des signes positifs, assurant que le processus était reparti.

Les positions sont assez divergentes selon que l'on se place du côté de la Normandie ou du côté de l'Île-de-France. Le projet, très attendu par les Normands, n'est pas du tout perçu de manière aussi favorable par les Franciliens, concentrée sur d'autres projets d'envergure sur leur territoire. La région Île-de-France a tendance à ne pas considérer le projet comme une source d'amélioration pour les voyageurs des lignes quotidiennes à l'ouest, mais plutôt comme une série de problèmes d'ordre foncier, ou agricole, ou urbanistique ayant pour conséquences de fracturer leur territoire. La question de la concurrence entre les voies ferroviaires est également vécue comme une potentielle atteinte au trafic de l'Île de France (sur l'axe Paris-Mantes, par exemple).

Cette série d'entretiens laisse apparaître un certain nombre de préoccupations également chez les élus normands : il s'agit là plutôt d'inquiétudes issues du monde agricole (terres agricoles du Plateau du Neubourg, terres fertiles du Y de l'Eure) ou de préoccupations environnementales sur des axes où se situent de nombreux sites Natura 2000.

A été soulevée également, confinement oblige, l'évolution de la demande en mobilité au sortir de la crise sanitaire et l'éventuel changement de pratiques résultant du télétravail (voir plus loin). Le coût élevé du projet a été également questionné dans un contexte où les services publics (hôpital...) semblaient plus que jamais manquer de moyens. Certains ont questionné sa rentabilité économique.

## Qu'attend-on d'une concertation : objectifs et prérequis

Il apparaît qu'un certain nombre d'acteurs sont attachés à la **co-construction du projet**, en particulier de son tracé à l'intérieur des fuseaux déterminés. La question des **projets de territoires** est revenue souvent, et avec elle la nécessité d'inscrire la nouvelle ligne dans les projets spécifiques des différents territoires. La ligne ferroviaire peut-elle être un levier de développement, que peut-elle apporter au-delà de ses impacts sur le foncier, l'agriculture et l'environnement ?

Plusieurs élus insistent sur la nécessité de souligner les **aspects positifs de la ligne nouvelle**, y compris pour les Franciliens (effets indirects sur la qualité de service des RER).

Une demande forte des élus est d'**être tenus informés des différentes étapes**, y compris les études et les avancées moins visibles » du projet, en amont de la concertation publique. La méthodologie « en entonnoir » proposée par la maîtrise d'ouvrage rencontre un écho favorable. On sent que les élus ont parfois du mal à envisager une concertation associant le grand public avant d'avoir défriché localement un certain nombre de sujets sensibles qui relèvent de leur responsabilité. Néanmoins, il y a un consensus sur la nécessité d'associer un public très large, afin de n'oublier aucun enjeu.

À plusieurs reprises a été soulignée la **difficulté liée à la longue temporalité du projet**. L'horizon du projet, à plusieurs décennies pour les tronçons les plus lointains, déborde largement les durées des mandats des élus ; d'où une certaine abstraction que prend parfois ce grand projet aux yeux de certains, qui ne le verront jamais réalisé.

Le conseil d'**alterner des temps forts et des temps creux** est donné (un peu ce qui a été fait dans la phase 1, avec un procédé itératif qui permet de prendre des décisions entre chaque aller-retour vers le public. Une forme à la fois mixte (présentiel et numérique) est souhaitée, mais aussi des outils innovants. La **formule Carticipe** de l'étape 1 avait été plébiscitée ; les élus attendent du maître d'ouvrage qu'il soigne et diversifie les modalités et développe ce genre d'outils qui permet à tous de s'exprimer.

De manière générale, on peut retenir de cette série d'entretiens que les acteurs rencontrés souhaitent de façon quasi unanime :

- **Organiser une concertation différenciée selon les secteurs**, avec : des modalités renforcées et territorialisées pour Paris-Mantes et Rouen-Barentin, des modalités plus ouvertes (thèmes plus larges, modalités moins localisées) pour les sections moins avancées, des objectifs de sortie de l'étape 2 différenciés
- **Articuler la concertation autour des questions de service**

Cela peut se faire au travers des outils d'information et lors des rencontres publiques, en mettant en avant les bénéficiaires du projet pour les territoires et les usagers (service). Questionner le grand public sur les services attendus.

- **Aller davantage vers le grand public**

Cela peut se faire en prévoyant un rythme régulier de rencontres publiques sous des formats diversifiés (ateliers de travail, rencontres de proximité, visites de terrain, rencontres en gare, etc.), ou encore en énonçant clairement les objectifs de la contribution du grand public pour favoriser sa mobilisation.

- **Construire un dispositif rythmé, ambitieux et localisé**

Conseil d'alterner temps forts et temps creux de concertation et d'information, articuler de manière itérative les phases d'études, de concertation et de décision. Couvrir l'ensemble du territoire de la LNPN, toucher un large public en s'appuyant sur deux niveaux d'outils : globaux et territorialisés.

- **Adopter une logique d'ouverture progressive du dialogue**, en rencontrant d'abord les élus et en élargissant progressivement au grand public

Une forte demande a été exprimée de prévoir une **mise à niveau des élus en amont de la concertation grand public**, et cela conduit la maîtrise d'ouvrage à envisager un cycle d'entonnoirs pour chaque étape de décision qui rythmera la concertation (élus < grand public < décision).

Il apparaît nécessaire de s'appuyer sur les élus pour élargir la concertation au grand public à chaque étape : relais de mobilisation, relais d'initiative (kit de concertation). Les décisions et enseignements de chaque cycle doivent être partagés avec les élus + grand public au début de chaque nouveau cycle.

- **Donner une place spécifique au numérique**

Un outil de cartographie numérique (de type Carticipe) ajusté à l'étape 2 et ses objectifs, usage des réseaux sociaux plus soutenu pour informer et mobiliser, complémentarité entre numérique et présentiel.

## Automne 2020

Le **22 septembre 2020**, se tient à la DIDVS un COTECH présidé par sa présidente. Il réunit les représentants des deux régions et des services de l'État (DREAL, DGIT...).

La présidente du COTECH annonce les dernières nouvelles :

- Une enveloppe de 180 000 € prise en charge par l'État en plus des 460 000 € déjà engagés ;
- Le feu vert de la région Ile-de-France pour un engagement de convention de financement.

La question de la date de signature des conventions de financement conditionne le démarrage des études prévues en janvier 2021. Les deux régions d'IdF et de Normandie prévoient cette signature en novembre.

Le même jour, lors d'un rendez-vous avec le préfet PHILIZOT et le chef de projet LNPN, un événement de lancement de la phase 2 (prévu initialement à Rouen en septembre 2020, reporté à la suite de la crise sanitaire) est envisagé en fin d'année (fin novembre ou début décembre 2020) à Mantes-la-Jolie.

Il est question également de tenir le prochain COPIL à Rouen, autour du 20 novembre 2021.

**Aucun de ces événements n'aura lieu, le deuxième confinement ayant pris effet le 29 octobre 2020.**

Le **3 novembre 2020**, un COTECH se tient en visioconférence. L'ordre du jour est le suivant :

1. Point sur les conventions de financement
  1. Études d'étape 2 des EP/EUP
  2. Sous-station des Martrains
2. Modalités de concertations d'étape 2
3. Ambition de développement durable
4. Point d'avancement technique
  1. Raccordement vers Nanterre-La Garenne
  2. Raccordement vers Epône-Flins
5. Point d'avancement sur le complexe de Paris-Saint-Lazare : COPIL du 30/10/2020
6. Calendrier de travail

Le **20 novembre 2020**, lors du **11e comité de pilotage (tenu en visioconférence)** sont validés : le financement des études préalables à la réalisation de la ligne nouvelle Paris Normandie et les modalités de la nouvelle phase de concertation.

Cette décision inaugure le **lancement de l'étape 2 du projet ferroviaire**.

### Ateliers de co-construction

Deux ateliers collaboratifs en ligne ont été organisés par SNCF Réseau les **5 novembre et 17 décembre 2020**, avec les membres du COTECH.

Le premier atelier avait pour objectifs :

- d'**approfondir la notion de projet « au sens réglementaire »** pour favoriser une compréhension commune et exprimer les questionnements de chacun.
- de **partager les risques perçus à ce stade par chaque acteur**, afin d'élaborer une cartographie des risques potentiels et pouvoir y travailler lors du second atelier de décembre.

Afin de poursuivre la réflexion initiée lors de l'atelier n°1 sur la question du périmètre de projet, le second atelier du 17 décembre 2020 avait pour objectifs :

- de **poursuivre le travail sur la cartographie des risques**, afin de construire le plan d'actions ;
- de **réfléchir sur les scénarios de projet** dans le cadre d'une ambition ferroviaire LNPN.

## Que s'est-il passé cette année 2021 ?

### Des entretiens bilatéraux avec les élus et le MO

A partir du **4 février 2021 et jusqu'au 27 avril**, la garante a réalisé avec le chef de la mission LNP une série de rendez-vous en face à face avec les élus, visant à reprendre les grandes lignes du projet et à souligner les problématiques majeures qu'ils relèvent sur leur territoire.

Des rendez-vous d'environ une heure se sont tenus avec les personnes suivantes, le plus souvent accompagnés de leurs conseillers ou adjoints :

Bernard BRUNET	maire de La Vaupalière
Bertrand BELLANGER	président du département de Seine-Maritime
Joël BRUNEAU	maire de Caen, président de la communauté de communes Caen-la-Mer
Patrick JARRY	maire de Nanterre
Jean MORIN	président du département de la Manche
Christophe BOUILLON	maire de Barentin président de la communauté de communes de Caux-Austreberthe
Pascal LEHONGRE	président du département de l'Eure
Nicolas MAYER-ROSSIGNOL	maire de Rouen président de la métropole Rouen-Normandie
Émile CANU	maire d'Yvetot (Calvados)
Jean-Léonce DUPONT	président du département du Calvados
Laurent CALVALIDO	DG adjoint en charge des transports, CR IdF accompagné du conseiller technique de la présidente du CR IdF
Jean-Baptiste GASTINNE	vice-président en charge des transports, région Normandie
Frédéric DUCHÉ	président de Seine-Normandie Agglomération (Eure)
Bernard LEROY	président de l'Agglomération Seine-Eure
Gérard CHARASSIER	président de la communauté de communes Yvetot Normandie
Arnaud CATHERINE	maire de Cherbourg
Guy LEFRAND	maire d'Evreux président de la communauté d'agglo Evreux Portes de Normandie
Pierre FOND	président communauté d'agglo Saint-Germain Boucles de Seine
David MARGUERITTE	président communauté de communes de la Baie du Cotentin
Jean-Pierre LHONNEUR	maire de Carentan-les-Marais
Jean-Paul LEGENDRE	président de la communauté de communes du Pays du Neubourg

Cette série d'entretiens fait toujours apparaître une **différence d'appréciation du projet** selon qu'on se situe en Normandie ou en Ile-de-France, et il en ressort une véritable distorsion d'appréhension du projet, très soutenu par les Normands tandis qu'en Ile-de-France, ce sont surtout ses aspects négatifs qui sont soulignés, en particulier l'impact sur l'urbanisme déjà très chargé (Nanterre), l'impact sur les terres agricoles (Yvelines), l'impact sur les usagers franciliens des travaux du saut-de-mouton de Paris Saint-Lazare, etc.

Durant ces entretiens, le maître d'ouvrage présentait le projet dans son ensemble, les zones de passage retenues en Ile-de-France et en Normandie, faisait le point sur les gares nouvelles (abandon des projets de gares nouvelles à La Défense et à Achères Confluence, gare nouvelle de Rouen Saint-Sever), revenait sur le principe du saut de mouton de Paris Saint-Lazare et reprenait, tronçon par tronçon, les enjeux de chaque section (raccordements et différentes variantes, franchissement de l'A86, enjeux agricoles, émergences de secours, débouchés, etc.).

Il expliquait également le dispositif de concertation validé par le COPIL du 20 novembre 2020, sur le principe d'un processus circulaire : études > comités territoriaux (COTER) > ateliers thématiques grand public (conclusions transmises au COTER) > COTECH > COPIL > études...

**LA RIVIERA NORMANDE**

Même si elle ne s'y résume pas, la riviera normande est héritière d'une histoire ferroviaire marquante. L'agglomération de Lisieux, seule collectivité entendue au sein de ce sous-ensemble, s'y réfère d'ailleurs au moment de repenser son développement territorial.

**Lisieux et les pépites de la Côte Fleurie**

**PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Située sur le tracé de la LNP, l'agglomération de Lisieux souhaite profiter de l'arrivée du projet ferroviaire pour renouer avec le rayonnement que lui apportait la desserte ferroviaire autrefois. Inscrivant ses réflexions dans deux documents stratégiques, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable du PLU et le schéma directeur d'aménagement (Lisieux 2025), elle s'est dotée de trois grands projets urbains pour valoriser gare et centre-ville :

- » Les travaux de **modernisation de la gare** visent d'abord à donner au bâtiment voyageurs un nouvel éclat architectural (nouvelle toiture en zinc, changement des volumes du hall...) mais seront également l'opportunité de repenser son

accessibilité. Sont ainsi programmés la construction d'une passerelle, permettant de desservir les quais et de relier le quartier sud de la gare avec le reste de la ville, et l'aménagement d'un pôle multimodal améliorant l'accès au bus et les stationnements voiture et vélo.

- » **L'aménagement du centre-ville**, qui se traduira notamment par la construction de nouveaux logements et le réaménagement de certains secteurs.
- » La transformation du quartier de Hautville en écoquartier, en travaillant le bâti et la desserte par des liaisons douces.

« Se saisir de l'amélioration des liaisons ferroviaires pour construire un nouveau projet de ville. »

**Fig. 21. Proposition de la Gare de Lisieux**

**Fig. 22. Projets urbains et immobiliers aux environs de la gare de Lisieux**

**Et aussi**

**Le projet "Les Franciscaines" (Deauville)**

Portant le nom des locaux ayant habité le bâtiment depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville de Deauville a mené un projet de transformation du site depuis son rachat en 2012 pour en faire dès 2018 un lieu naturel central, combinant collectives muséales, résidences d'artistes, médiathèque, espaces de création et de vie.

**Le projet "Honfleur Normandy Outlet"**

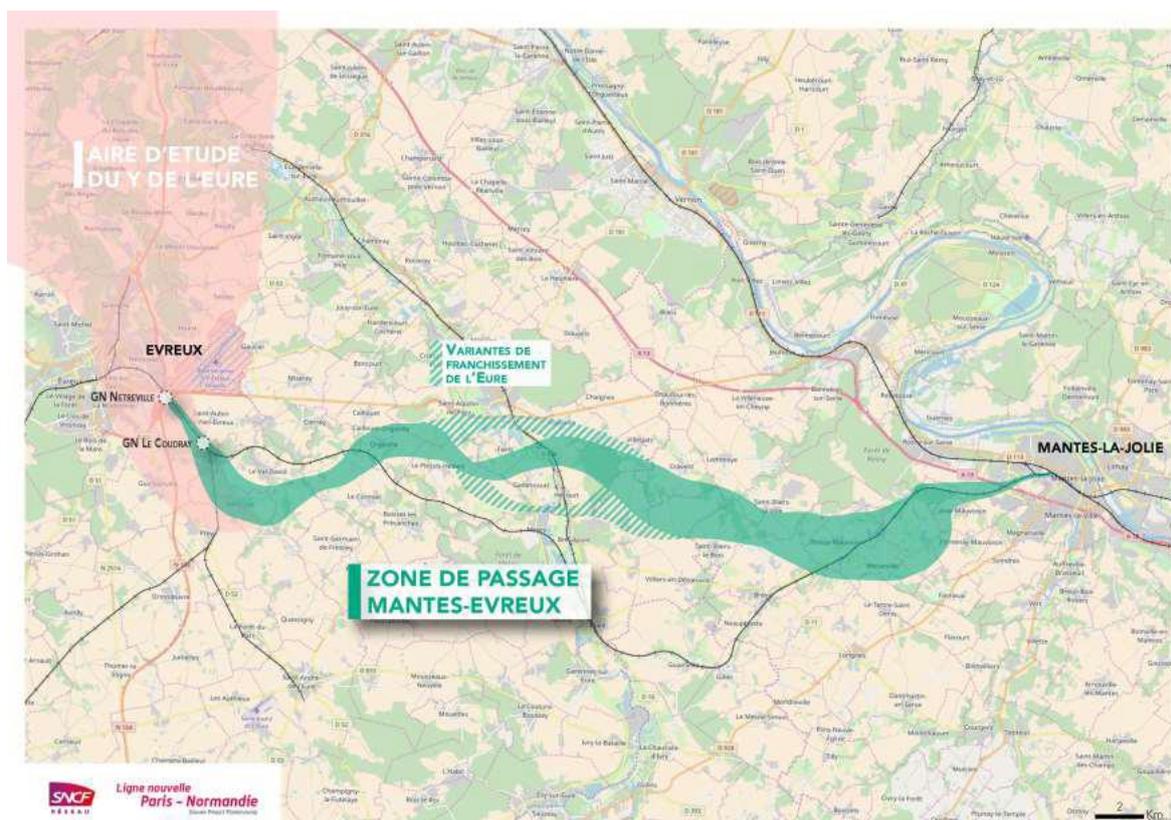
Situé à proximité du pont de Normandie, ce projet commercial haut de gamme, porté par Advalut et ouvert ses portes à l'automne 2017, ambitionne de devenir une destination touristique majeure grâce à ses fonctions multiples du programme : shopping, bien-être, mais aussi offre de loisirs et espaces publics.

**Fig. 23. Les Franciscaines**

**Fig. 24. Honfleur Normandy Outlet**

Une des diapos de la présentation aux acteurs, expliquant la contribution active à la démarche « Projet de territoire ».

Il a été également établi, en accord avec la garante, que **la concertation porterait sur l'ensemble de la ligne**, avec cependant **deux périmètres**, correspondant pour le premier (périmètre de concertation renforcée) aux sections prioritaires (Paris-Mantes, Rouen Barentin, gare nouvelle de Rouen Saint-Sever), pour le second (périmètre de concertation allégé) aux sections plus lointaines (franchissement de l'Eure, gare nouvelle d'Evreux, Y de l'Eure). Il est primordial que le « découpage » de la ligne en sections (certaines prioritaires, d'autres non) ne donne pas le sentiment d'un saucissonnage du projet ou d'un traitement tronçon par tronçon, menaçant l'intégrité de la ligne dans son ensemble, au plan programmatique aussi bien que symbolique.



Une des diapos de la présentation aux acteurs indiquant la zone de passage Mantes-Évreux telle qu'elle est définie.

La **mise en place de groupes de travail** sur certaines problématiques locales a également été proposée afin de permettre aux acteurs locaux de suivre les évolutions du projet et d'avancer de concert avec la maîtrise d'ouvrage. La première réunion du Groupe de travail Saint-Sever Gare Nouvelle (SSGN) s'est tenue en décembre 2021

## Les arguments exprimés par les acteurs des territoires

### Un intérêt pour le projet réaffirmé dans la Normandie la plus occidentale :

La Manche et le Cotentin continuent de considérer LNPn avec intérêt, mais de façon encore lointaine. Leur contribution se fera dans le cadre du « projet de territoires » notamment sur les dynamiques économiques.

### **Une situation en voie d'apaisement sur le plateau de Caux :**

La proposition de mettre en place des groupes de travail locaux spécifiques (débouché du tunnel vers La Vaupalière, raccordement à Barentin, raccordement à Yvetot...) contribuent à rassurer sur une meilleure insertion dans le territoire. La fusion des gares de Barentin et Pavilly qui a été évoquée sera à examiner dans le cadre de la concertation, mais a déjà rencontré un intérêt de la part des élus.

### **Une Gare Nouvelle de Rouen toujours aussi attendue :**

Le consensus demeure sur la nécessité d'une nouvelle gare à Saint-Sever et le souhait de la voir réalisée dès que possible, en lien avec la création du tronçon Rouen-Barentin. Le département de Seine-Maritime (76) considère qu'elle doit rayonner au-delà de la seule agglomération rouennaise.

### **Une recomposition du territoire dans l'Eure et le Calvados qui pourrait offrir de nouvelles opportunités :**

Les élus font état d'une installation importante de néo-ruraux, essentiellement franciliens, dans l'Eure et à l'est du Calvados. L'augmentation sensible des transactions immobilières montre que les confinements et la perspective d'une généralisation du télétravail incitent les Franciliens à s'éloigner de l'agglomération parisienne. Il sera nécessaire d'en confirmer l'ampleur dans la durée. S'il s'agit effectivement d'une installation résidentielle permanente, elle pourrait questionner l'offre de mobilité autour d'une gare nouvelle à Évreux et les apports du tronçon Mantes-Évreux. Le jumelage du franchissement de l'Eure avec le doublement de la RN13 est une option qui méritera probablement un examen approfondi.

### **Les liaisons avec Paris et l'Ile-de-France restent privilégiées pour les Normands :**

Les liaisons Caen-Évreux-Paris, d'une part, et Le Havre-Rouen-Paris, d'autre part, gardent la préférence sur la liaison Rouen-Caen, notamment en raison de l'attractivité économique de la région capitale pour ces deux bassins de vie et d'emploi.

### **Une vision toujours mitigée en Ile-de-France :**

Le département des Yvelines et la Ville de Nanterre confirment leur opposition à la LNPN. La région Ile-de-France se montre préoccupée et affiche sa réticence, car elle doit en priorité gérer les enjeux de mobilité franciliens. Seul l'EPCI de Saint-Germain Boucles de Seine considère que la LNPN est « d'une absolue nécessité » pour le développement de l'ouest francilien, désormais au-delà de Mantes. Une grande sensibilité est par ailleurs à prévoir sur les émergences de secours en forêt de Saint-Germain, compte tenu de son haut niveau de protection (site classé) qui rend les procédures particulièrement complexes.

### **Le saut de mouton de Paris-Saint-Lazare :**

Dans la majeure partie des entretiens, nos interlocuteurs ont interrogé le maître d'ouvrage sur le saut de mouton en avant-gare de Saint-Lazare :

Côté Normandie, cet ouvrage est vu comme un symbole positif de l'union des collectivités sous l'impulsion de la Région. L'ouvrage a parfois été présenté comme une première « brique » de la LNPN (même si l'aménagement ne fait plus partie du périmètre LNPN), certains acteurs interrogeant toutefois la pertinence de son financement s'agissant d'un aménagement ferroviaire qui devrait être intégralement porté par l'État.

Côté Ile-de-France, il est plutôt considéré comme un objet de tensions et d'inquiétude en raison principalement de ses impacts pour les voyageurs franciliens pendant les trois années de travaux que prendra sa réalisation.

Toutefois, il convient de préciser que la LNPN, désormais, commence à Nanterre, le saut-de-mouton de Paris-Saint-Lazare ayant été retiré du périmètre de la ligne.

## Contact avec les associations

La garante a rencontré les responsables de l'association OPTIFER-PN (Agir pour optimiser les projets ferroviaires dans le respect du patrimoine et des sites naturels de Normandie, créée en 2011) dont les membres sont attachés à la protection du patrimoine naturel et bâti, en particulier dans et autour de la vallée de l'Eure. L'association avait activement participé au débat public durant la première phase de concertation. Optifer-PN est opposée à la création de la LNPN et a fédéré autour d'elles d'autres associations d'opposants à la ligne, réunissant en particulier des agriculteurs.

Le président a pris contact avec la garante en octobre 2021, préoccupé par la perspective des impacts de la LNPN ; il s'inquiétait de ne plus avoir d'informations sur la poursuite du projet depuis quelques mois et, considérant que le dialogue avec la société civile est essentiel pour les projets d'une telle envergure, sollicitait un rendez-vous. La garante a rencontré le président et un membre du bureau de l'association le 22 novembre 2021, pour un échange autour des évolutions du projet.

L'association plaide pour une rénovation des infrastructures existantes, et s'oppose à la création d'une nouvelle ligne, avançant qu'on peut gagner du temps et sécuriser les temps de parcours sans pour autant dénaturer le paysage, et engager des sommes très conséquentes.

Cette demande d'une association montre qu'il est important d'engager la deuxième phase de la concertation, pour ne pas laisser sans information les communes, les associations et les habitants du parcours, et apporter une information fiable à tous ceux que le sujet intéresse.

Néanmoins, sur la section Mantes-Évreux, le fuseau est défini, mais pas le tracé. Selon le maître d'ouvrage, cette section avance moins vite que la section Paris-Mantes. Il n'y a pour le moment pas d'horizon d'enquête publique. On ne sait pas encore où va se faire le franchissement de l'Eure. Des études techniques spécialisées vont être lancées ainsi qu'un groupe de travail sur le sujet. Il serait souhaitable, dans la mesure du possible, d'y associer les associations.

## Autres étapes franchies en 2021

Le préfet Pascal SANJUAN a pris ses fonctions le 1<sup>er</sup> juin 2021 en remplacement du préfet François PHILIZOT. Un COTECH s'est tenu le 14 juin 2021.

Au deuxième semestre, SNCF Réseau a finalisé en juillet sa stratégie d'achats, élaboré la convention de financement pour le Y de l'Eure ; fait passer en septembre les auditions et finalisé le marché d'AMO pour les groupes de travail ; finalisé en octobre la convention de financement pour les études sur le Y de l'Eure avec la région Normandie ; rencontré en novembre, en présence du sous-préfet de Mantes qui soutient le projet, les élus et les parlementaires à Aubergenville (78) sur la section Paris-Mantes ; installé en décembre le groupe de travail sur la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever, lancé l'AMO groupes de travail.

## Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Les actions engagées par SNCF Réseau lors des années 2020 et 2021 ont relevé d'un travail de l'ombre pas forcément très visible mais essentiel, avec des étapes clés, en particulier la notification du marché de management de projet pour 4 années d'études.

Les projets de grande envergure comme celui-ci comportent de nombreuses phases de décision, impliquant différents acteurs, intervenant à différents niveaux (État, région, département...) et mettant en œuvre des conventions de financement qui nécessitent l'accord des partenaires signataires de ces conventions.

Même si la concertation apparaît aujourd’hui plus que jamais souhaitable, au vu des entretiens avec les élus qui ont pointé de nombreux sujets locaux, d’ailleurs très variés et divers selon les territoires, il n’est pas envisageable de venir devant le public sans avoir au préalable engagé différentes études et produit les résultats qui permettront d’affiner la cartographie du projet et de déterminer de nouveaux éléments propres à être versés à la concertation.

## La suite de la concertation continue

Il peut apparaître de l’extérieur que le projet n’avance pas, ou qu’il est bloqué à certaines étapes de son déroulement. Cette phase relativement ingrate devrait prendre fin en 2022. En effet, les sondages géotechniques vont débiter à partir du mois d’avril, et ces actions sur le terrain nécessiteront une communication plus large vers le territoire.

Il est d’ailleurs prévu de communiquer aussi largement que possible à la faveur de la mise en place de ces sondages, puisqu’ils constitueront une approche concrète et réelle du projet sur le terrain.

Par ailleurs, malgré la pandémie, les différents COTECH et COPIL se sont tenus régulièrement, permettant de poursuivre la gouvernance du projet avec les deux régions et les services concernés.

À l’heure actuelle, le lancement de la concertation — étape 2 pourrait se tenir en fin d’année 2022, avec l’installation des premiers ateliers de concertation.

## Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet

La garante conseille au maître d’ouvrage, dès qu’il aura pu se doter d’un AMO concertation, de redynamiser le site du projet [www.lnfn.fr](http://www.lnfn.fr) et d’en enrichir les contenus, afin que tous puissent y trouver une information aussi complète et actualisée que possible.

Cela permettrait aux associations, aux élus des plus petites communes, aux habitants et riverains des sections prioritaires comme non prioritaires, de rester informés en temps réel, de poser des questions, d’obtenir des informations spécifiques à leur territoire... Ceci dans l’attente de la concertation publique — étape 2 qui se déroulera à partir de la fin de l’année 2022, et sur les premiers mois 2023.