

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION *MARDI 21 MAI 2024 A ROUEN*

Contexte et participants

Le projet de la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) entre dans une phase concrète de concertation publique sur les tracés.

Ce temps de concertation doit permettre d'approfondir les scénarios de tracés envisagés par SNCF Réseau sur les sections de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin. Des rencontres de proximité (réunions publiques d'information et ateliers de travail) sont prévues sur ces deux sections. En parallèle de ce travail sur les tracés, la future gare de Rouen Saint-Sever fait l'objet d'une concertation spécifique. Les dates et lieux de toutes ces rencontres sont à retrouver sur [l'agenda de la concertation](#).

Dans le cadre de la recherche de scénarios de tracés pour la section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin, une réunion publique d'information s'est tenue à Rouen, à la salle Vue sur Seine, mardi 21 mai 2024 de 18h à 20h15. Les participants ont pu s'exprimer à l'oral lors des temps d'échanges.

Environ 50 personnes étaient présentes.

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- Mme. Isabelle Jarry, Garante
- Mme. Dominique Viel, Garante

Représentants de la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

- M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN
- M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN
- Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement
- Mme Marie Heitz, Responsable concertation LNPN

Equipe en charge de l'animation de la réunion publique

- M. Maxime Duval, animateur

Informations utiles

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

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

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

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h05.

M. Maxime Duval, animateur de la réunion, introduit la réunion en présentant le déroulé de la réunion et les modalités de participation. Il remercie le public pour sa présence.

Mme. Isabelle Jarry, Garante, CNDP, présente le cadre dans lequel intervient la CNDP et son rôle. Le rôle des garantes est de veiller à ce que les informations soient complètes, sincères, accessibles et compréhensibles, de faciliter les interventions, et de rendre compte des contributions. Elle rappelle les six principes de la CNDP qui sont l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion. Elle présente enfin les moyens pour contacter les garantes.

2. Présentation générale de la LNPN

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, présente la LNPN et ses principales caractéristiques. La LNPN vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre », et « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen », améliorant significativement le transport des voyageurs et facilitant le transport de marchandises.

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

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

3. Présentation des modalités de la concertation

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, présente les étapes de la concertation de la LNPN et ses objectifs ainsi que les prochaines rencontres pour la ligne nouvelle et la future gare de Rouen Saint-Sever.

En parallèle, des contributions (avis, question, cahier d'acteurs) peuvent être déposées sur le site internet.

4. Premier temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

Jean-Pierre Girod, vice-président du CESER Normandie, souligne la difficulté actuelle pour rejoindre l'Île-de-France, et indique que le temps de trajet est désormais supérieur de plus de 20 minutes à celui d'il y a 40 ans.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que la saturation du réseau est à l'origine des problèmes de circulation des trains et de l'allongement des temps de parcours, notamment entre Paris et Mantes-la-Jolie. Seule la réalisation de la LNPN permettra de résoudre cette situation, en offrant aux trains normands la possibilité de circuler sur leurs propres voies sans être gênés par les trains omnibus.

Jean-Pierre Girod, vice-président du CESER Normandie, estime que le calendrier de réalisation de la LNPN est relativement long au regard des difficultés actuelles, et s'interroge sur la réalisation du projet en plusieurs étapes.

Alexis Vernier, conseil municipal et métropolitain de Sotteville-lès-Rouen, souhaite connaître le calendrier de réalisation de la LNPN et demande de préciser la date envisagée pour la déclaration d'utilité publique.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, présente les grands jalons du calendrier. L'objectif de l'étape 2 est de retenir à l'issue des études et de la concertation le tracé qui sera soumis à enquête publique fin 2024. Une fois le tracé arrêté par le ministre des transports, SNCF Réseau préparera l'enquête publique, qui doit avoir lieu avant 2027. Après la clôture de l'enquête publique, le Conseil d'État aura jusqu'à 18 mois pour prononcer par décret la déclaration d'utilité publique.

Ensuite, des études détaillées et les travaux commenceront pour les deux sections prioritaires de « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin ». La réalisation de ces deux sections sont indissociables l'une de l'autre car elles appartiennent au même projet de désaturation du réseau et d'amélioration des transports du quotidien.

5. Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, présente l'itinéraire de la ligne nouvelle de la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au plateau de Caux et Barentin, en introduisant les conditions qui ont déterminé le choix de cette zone de passage préférentiel. Cette zone est subdivisée en trois sous-sections : la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au franchissement de la Seine, le tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux, et la traversée du plateau de Caux jusqu'à Barentin.

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

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

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

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

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

6. Deuxième temps d'échanges

De la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au franchissement de la Seine

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares, interroge sur la prise en compte de l'inondabilité des terrains dans la conception de l'entrée en tunnel de la ligne, au niveau du quartier Flaubert, compte tenu de l'élévation progressive des eaux causée par le réchauffement climatique.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, répond qu'une fois le tracé défini, il sera soumis à des études d'impact et des autorisations environnementales dont certaines seront dédiées à la thématique de l'eau. Concernant le quartier Flaubert, le risque d'inondation a bien été identifié. Une étude hydraulique sera réalisée conjointement avec la Métropole de Rouen Normandie afin de vérifier que les projets du secteur n'augmentent pas le risque d'inondation et que les mesures appropriées seront mises en œuvre lors de la phase de travaux.

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares, questionne la non-utilisation du tunnel entre Rouen et le plateau de Caux par les trains de fret. Il donne des exemples de lignes TGV ouvertes à ce secteur.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, explique que le dénivelé du tunnel sera trop important pour permettre la circulation de trains de fret.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, complète en expliquant que le fret ne circule pas à la même vitesse que les trains voyageurs : la mixité trains de fret – trains de voyageurs n’est ainsi possible que sur des lignes à plus faible trafic. Cette mixité sur les lignes nouvelles de la LNP a été discutée et écartée lors du débat public. Le report des trains voyageurs sur de nouvelles lignes va libérer de la capacité sur les lignes existantes, ce qui facilitera le passage des trains de fret.

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares demande si toutes les voies de la future gare de Rouen Saint-Sever seront polyvalentes, et si la croissance à long terme de la gare a été prise en compte dans le schéma des voies.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, explique que la future gare de Rouen Saint-Sever sera traversante pour les trains venant de Paris en direction du Havre ou d’Yvetot. Elle permettra la correspondance entre les trains de l’axe Paris – Rouen – Le Havre, avec ceux en terminus et ceux qui desserviront l’aire métropolitaine de Rouen.

Un participant exprime son étonnement concernant le projet d’urbanisme aux abords de la gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, répond que la Métropole de Rouen Normandie travaille au développement de ce nouvel espace urbain autour de la gare et à la desserte en transports en commun de la rive gauche. Il indique que les réflexions en cours sont disponibles dans le [support de présentation de la réunion du 14 mai](#).

Depuis le plateau de Caux jusqu’à Barentin

Benoit Forcuit, habitant de Malaunay, demande pour quelles raisons le tunnel n’est pas prolongé sur le plateau de Caux afin d’éviter les communes de Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare, La Vaupalière et Pissy-Pôville.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, indique que le tunnel a déjà été prolongé afin d’éviter le fractionnement du village de la Vaupalière. Il rappelle qu’un tunnel reste très coûteux et n’est pas indolore pour le territoire avec la répétition des puits de secours et leur emprise sur des terrains agricoles. De plus, étant donné la pente au niveau de Barentin, le raccordement entre l’émergence d’un tunnel et les voies existantes serait un véritable défi technique.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement rappelle l’objectif de faire du report modal pour diminuer les gaz à effet de serre. La création de tunnel a un impact carbone important dans un contexte de réchauffement climatique (camions pour évacuer les mètres cube de déblai). Un critère bilan carbone et circulation en phase travaux est également compris dans l’analyse multicritères.

Bruno Ledru, agriculteur, exprime son inquiétude concernant la consommation de foncier agricole par la LNP. Il estime que la sortie du tunnel sur le plateau de Caux se fera au détriment des exploitations agricoles, déjà affectées par le projet de l’A150, les deux infrastructures étant proches. Il remarque que les forêts et les zones habitées sont davantage protégées que les espaces agricoles. Il interroge les futures compensations environnementales sur d’éventuelles surfaces de terres agricoles. Il déplore enfin que les acteurs du monde agricole n’aient pas été sollicités par SNCF Réseau.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, précise que les enjeux agricoles sont bien identifiés mais qu’une réponse en termes de nombre d’hectares est impossible à ce stade de la recherche de tracés. Elle précise que la Chambre d’agriculture a été sollicitée par SNCF Réseau pour réaliser une étude agricole. Elle rappelle que dans l’analyse multicritères, deux à trois critères concernent l’agriculture et que SNCF Réseau compte beaucoup sur l’appui de la Chambre d’agriculture pour réaliser la comparaison des variantes la plus précise possible.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, précise que le travail sur l’altimétrie de la voie nouvelle est en cours et permettra de réduire autant que possible la largeur des remblais et des déblais afin de préserver les terres agricoles.

Bruno Ledru, agriculteur, exprime le souhait d’une réunion avec les professionnels de l’agriculture.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, invite les acteurs du monde agricole à participer à l’atelier thématique « Environnement et Agriculture » que SNCF Réseau souhaite organiser dans cette concertation. Il est

prévu dans le dispositif qui se tiendra prochainement (la date sera communiquée ultérieurement). Il rappelle que le partenariat avec les Chambres d'agriculture a été renouvelé dans cette nouvelle étape d'études.

Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare, s'exprime d'une voix commune avec les villes de Pissy-Pôville, Saint-Jean-du-Cardonnay et la Vaupalière, et demande que la réalisation d'un tunnel sur le plateau de Caux soit réévaluée. En effet, il existe de forts enjeux urbains (des projets immobiliers ou d'écoles), environnementaux (présence d'une forêt) et agricoles sur le plateau de Caux. Sans la réalisation d'un tunnel, le territoire subirait une nouvelle fracture. De plus, la LNPN conduirait à réduire les espaces agricoles, alors même qu'ils s'amenuisent déjà sur le territoire (passant de 298 hectares à 118 hectares sur la Communauté de commune Inter-Caux Vexin, sans compter la LNPN).

Les communes du plateau de Caux, aujourd'hui en ligne directe jusqu'à Paris, auront désormais une correspondance à la gare Saint-Sever. C'est un constat accepté, mais il souhaite que leurs communes bénéficient d'un traitement égal avec les autres sections au regard des impacts sur le plateau. Enfin, il invite à questionner le coût d'un tracé en surface en comparaison de celui d'un passage en tunnel.

Jacques Niel, Maire de Saint-Jean-du-Cardonnay, et **Paul Lesellier, Maire de Pissy-Pôville**, expriment leur soutien à l'intervention du maire de Roumare et précisent les impacts du scénario 3 sur leur propre commune. À Saint-Jean-du-Cardonnay, ce scénario serait proche des habitations et d'un lotissement, tandis qu'à Pissy-Pôville, six à sept exploitations agricoles seraient traversées. Le tunnel apparaît comme la meilleure solution. Une partie de celui prévu en Île-de-France, au niveau de Saint-Germain-en-Laye pourrait être retirée afin de pouvoir en faire bénéficier le plateau de Caux.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que SNCF Réseau, maître d'ouvrage, ne dispose pas de mandat d'étude pour un prolongement du tunnel sur le plateau de Caux. La zone de passage préférentiel choisie en fin d'étape 1, a défini la traversée sous-fluviale et le débouché d'un tunnel sur le plateau de Caux pour rejoindre Yvetot (maintenant Barentin), avec un jumelage au plus proche de l'autoroute. Le tunnel est aujourd'hui plus long qu'initialement. Cependant, SNCF Réseau prend acte des interventions afin d'apporter des éclairages sur ce sujet.

Les bénéfices de la LNPN, l'évolution des infrastructures et dessertes ferroviaires régionales

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares, est surpris par l'absence dans le projet d'une ligne entre Rouen et Elbeuf-Ville ou jusqu'à Petit-Couronne et Grand-Couronne. Il demande si des travaux sont envisagés à la bifurcation de Darnétal, actuellement interdite au trafic de voyageurs, pour que les trains à destination de Serqueux ou Gisors puissent l'emprunter normalement.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, précise qu'un investissement de capacité sera réalisé. La nouvelle gare et la nouvelle ligne permettant de développer le trafic autour de Rouen, les aménagements nécessaires seront effectués pour permettre les circulations dans tous les nœuds ou raccordements, y compris la bifurcation de Darnétal. Il explique par ailleurs que les services en direction d'Elbeuf et les autres projets en cours ne font pas partie du champ de la LNPN mais précise que ces réflexions sont compatibles.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, précise que la bifurcation de Darnétal est en cours d'études.

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares, demande où passeront les deux voies à destination de Paris en avant gare de Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, invite les participants à participer à la balade-atelier du 1^{er} juin pour développer tous ces sujets, et notamment celui de l'avant gare.

Un participant s'interroge sur la capacité de circulation des trains à destination de Dieppe qui s'ajouteront aux trains vers Amiens.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que les trains vers Dieppe et Yvetot partiront de la future gare de Rouen Saint-Sever puis passeront par la gare actuelle de Rouen Rive Droite. Les trains à destination du Havre passeront eux par la future gare de Rouen Saint-Sever pour ensuite poursuivre leur route sur la ligne nouvelle qui rejoint la ligne existante à Barentin.

Un habitant de Roumare, souhaite connaître le coût du projet de la LNPN ainsi que le gain de temps pour un usager entre Rouen et Barentin. Dans l'hypothèse du prolongement du tunnel jusqu'à Barentin, il interroge

également la nécessité de construire un nouveau puits de secours entre la sortie de La Vaupalière et le raccordement de Barentin, et demande la distance entre ces deux points.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, indique que le coût de la LNP pour les sections prioritaires, incluant la gare de Rouen Saint-Sever, était estimé à plus de 4,3 milliards d'euros (conditions économiques de 2016). Il n'était pas possible d'étendre la gare actuelle sans détruire une partie du centre-ville de Rouen.

Le projet de la LNP ne vise pas principalement à réduire le temps de trajet, mais à désaturer le réseau ferroviaire. Le bénéfice du projet réside dans la capacité à faire circuler davantage de trains, ce qui ne serait pas possible sans cette désaturation.

Un habitant rappelle qu'à terme, la gare de Rouen Rive Droite ne permettra plus de faire circuler les trains. Sans le projet de la LNP, la Normandie n'existera plus économiquement : aujourd'hui des entreprises ne s'implantent pas car les lignes ferroviaires entre Caen, Rouen et l'Île-de-France sont défectueuses.

Il rappelle également qu'un pont supplémentaire à deux voies avait été demandé pour desservir Caen et la ligne en direction de Paris il y a 18 ans, mais SNCF Réseau a refusé.

Alexis Vernier, conseil municipal et métropolitain de Sotteville-lès-Rouen, s'interroge sur la compatibilité entre le projet du SERM, qui se veut diamétral, et la gare de Rouen Saint-Sever, qui est pensée comme un terminus pour les circulations locales. En ce sens, il demande si la Région pourra mettre en place des circulations diamétrales ou si la future gare ne le permettra pas.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, rappelle que le Service Express Régional Métropolitain (SERM) est un projet en gestation. Une candidature de la région Normandie et de la Métropole Rouen Normandie a été déposée en avril afin d'obtenir la labellisation SERM. Ce dernier consiste à développer des services à haute fréquence et à haute performance pour se déplacer sur un grand bassin de vie. Il peut être mis en place sur plusieurs modes de transport de façon à développer l'offre et faciliter le report de la voiture vers les transports publics. Le projet de la LNP précède ces réflexions. L'objectif de la LNP est de dimensionner une infrastructure pour répondre aux besoins de développement des liaisons vers l'Île-de-France tout en rendant possible l'accroissement des dessertes locales tel que souhaité par l'autorité organisatrice de la mobilité, en cohérence avec l'ambition du SERM.

Arnaud Lemasle, Collectif SOS Gares, s'interroge sur la prise en compte de la croissance à terme de la gare dans le schéma des voies.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, précise que la future gare de Rouen Saint-Sever intègre le développement du SERM. Il rappelle également que le plan des voies est en train d'être affiné et que l'ordonnancement des voies pourrait être revu.

Bernard Champeaux, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie, partage les inquiétudes exprimées sur le plan environnemental mais invite également à prendre en compte les intérêts des futurs usagers. Il s'interroge sur la condition précise de raccordement entre la section de voie nouvelle et la voie existante dans le secteur de Barentin et alerte sur la nécessité de construire des infrastructures qui pourront répondre au développement de l'offre de services. Un raccordement à niveau ne serait pas adéquat et limiterait la capacité de circulation et le développement des fréquences. Il recommande alors la mise en place d'un saut-de-mouton qui permettra de faire circuler les différents types de trains (LNP, régionaux et péri-urbains).

Un habitant regrette que les cadences et les objectifs des futures voies ne soient pas précisés dans la présentation.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, indique que la responsabilité de SNCF Réseau est de construire une nouvelle infrastructure qui se raccordera au réseau rouennais existant, avec ses propres besoins, et qui soit exploitable. Des études sont ainsi réalisées pour que la nouvelle infrastructure soit exploitable depuis Le Havre ou Cherbourg jusqu'à Paris. Les points durs de circulation sont étudiés et des discussions sont en cours, notamment pour déterminer si la bifurcation de Tourville est nécessaire pour que le projet fonctionne. Si tel est le cas, alors elle sera intégrée au projet.

Bernard Champeaux, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie, demande de prévoir les réservations d'emprises et un tracé de voies qui anticipe la mise en place d'un terminus intermédiaire à Barentin, en position médiane, pour limiter le cisaillement de voies, et accéder en 2045 au développement du SERM avec des circulations toutes les 15 minutes.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, rappelle que le projet de la LNPN est imaginé par rapport à l'évolution de l'étoile ferroviaire pour résoudre la saturation du réseau et répondre à l'augmentation des besoins exprimés par l'autorité organisatrice de la mobilité. Ainsi, le raccordement est dimensionné pour que toutes les bifurcations soient les plus fluides possibles et éviter un cisaillement qui empêcherait des développements ultérieurs.

Bernard Champeaux, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie, complète son propos sur la bifurcation de Tourville, proche de la saturation avec 16 trains maximum par heure. Les projets de la LNPN et du SERM représentent une circulation de 20 trains par heure (fréquence du SERM toutes les 30 minutes), pouvant aller jusqu'à 28 trains par heure (fréquence du SERM toutes les 15 minutes). Sans la création du saut-de-Mouton à Tourville, ce sera impossible à mettre en place.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNPN, explique que le saut de mouton est un échangeur ferroviaire évitant que le raccordement se fasse à niveau, et qu'un train arrivant sur une voie gêne les autres trains en circulation sur cette voie.

La prise en compte des impacts de la LNPN

Alexis Vernier, conseil municipal et métropolitain de Sotteville-lès-Rouen, questionne l'impact des tracés sur les milieux humides et forestiers.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, reconnaît qu'un des tracés traverse une forêt, ce qui en fait une variante plus impactante sur l'indicateur des milieux naturels. Tous les milieux humides et naturels, ainsi que les zones protégées, ont été recensés et des inventaires faune/flore sur les quatre saisons sont réalisés dans la zone de passage. L'analyse multicritères prend en compte tous ces aspects.

Un participant rappelle que l'objectif ERC (Éviter, Réduire, Compenser) présenté par les intervenants est encadré juridiquement par une loi.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, confirme que la doctrine dite ERC (Éviter, réduire, compenser) est inscrite dans la loi et doit être prise en compte dans les études d'impact pour obtenir la déclaration d'utilité publique. L'application de cette doctrine est donc essentielle pour trouver le meilleur compromis pour le projet. Elle précise que l'analyse multicritère sera étudiée et approfondie lors des ateliers de concertation.

Un participant s'interroge sur la compatibilité du projet avec l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN).

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, rappelle que le projet LNPN figure dans les projets d'envergure nationale ou européenne des surfaces du projet, du point de vue de la loi ZAN. C'est-à-dire que la consommation d'espaces induite sera comptabilisée dans le cadre d'une enveloppe nationale correspondant à ces projets de sorte de ne pas peser sur les trajectoires régionales et locales.

Benoit Forcuil, habitant de Malaunay, s'interroge sur la pondération des critères d'analyse pour le choix de scénarios retenus.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNPN, rappelle que les analyses sont détaillées par typologie d'impact. Il indique qu'il n'existe pas de pondération des critères d'analyse à ce stade et qu'ils sont tous au même niveau. Les ateliers de travail permettront de catégoriser ces enjeux et de réfléchir à la meilleure solution.

Une habitante observe que les impacts acoustiques des habitants du plateau de Caux sont peu mentionnés. Pourtant, les villages Saint-Jean-du-Cardonnay et Pissy-Pôville sont déjà très impactés par les nuisances routières du centre commercial et le seront d'autant plus par les trains avec les vents d'ouest.

Elle invite à relativiser l'impact écologique de la prolongation d'un tunnel jusqu'à Barentin au regard de l'impact total du projet depuis Paris jusqu'au Havre.

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, confirme que les nuisances acoustiques seront prises en compte dans les études. SNCF Réseau réalisera des modélisations acoustiques, mais qui nécessitent des variables fixes : un tracé final, des fréquences de train définies, le matériel de train utilisé... Enfin, SNCF Réseau est soumis à une réglementation sur les nuisances sonores, avec des obligations de résultats.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, rappelle que l'intérêt général d'un projet se mesure par un bilan « coûts » - « avantages ». Dans les coûts se trouvent tous les coûts d'investissements et dans les avantages on y trouve tous les gains valorisés par le projet comme le nombre de trains, ou tout ce que le projet apporte à la collectivité. Le prolongement d'un tunnel conduit à une augmentation des coûts et donc altérer le bilan socio-économique du projet et le fragiliser.

7. CONCLUSION

Mme. Isabelle Jarry, Garante, CNDP, rappelle les prochains temps de concertation. Des livrets avec des cartographies plus précises seront mis à disposition pour éclairer le public sur les enjeux locaux et nationaux mentionnés durant la réunion.

M. Didier Robles, Directeur du projet LNP, conclut en remerciant les participants pour leurs nombreuses questions et rappelle les prochains rendez-vous de la concertation en Normandie.