

BILAN INTERMEDIAIRE DE
LA CONCERTATION CONTINUE

LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

OCTOBRE 2024

CONCERTATION
CONTINUE

Ligne Nouvelle
Paris -
Normandie

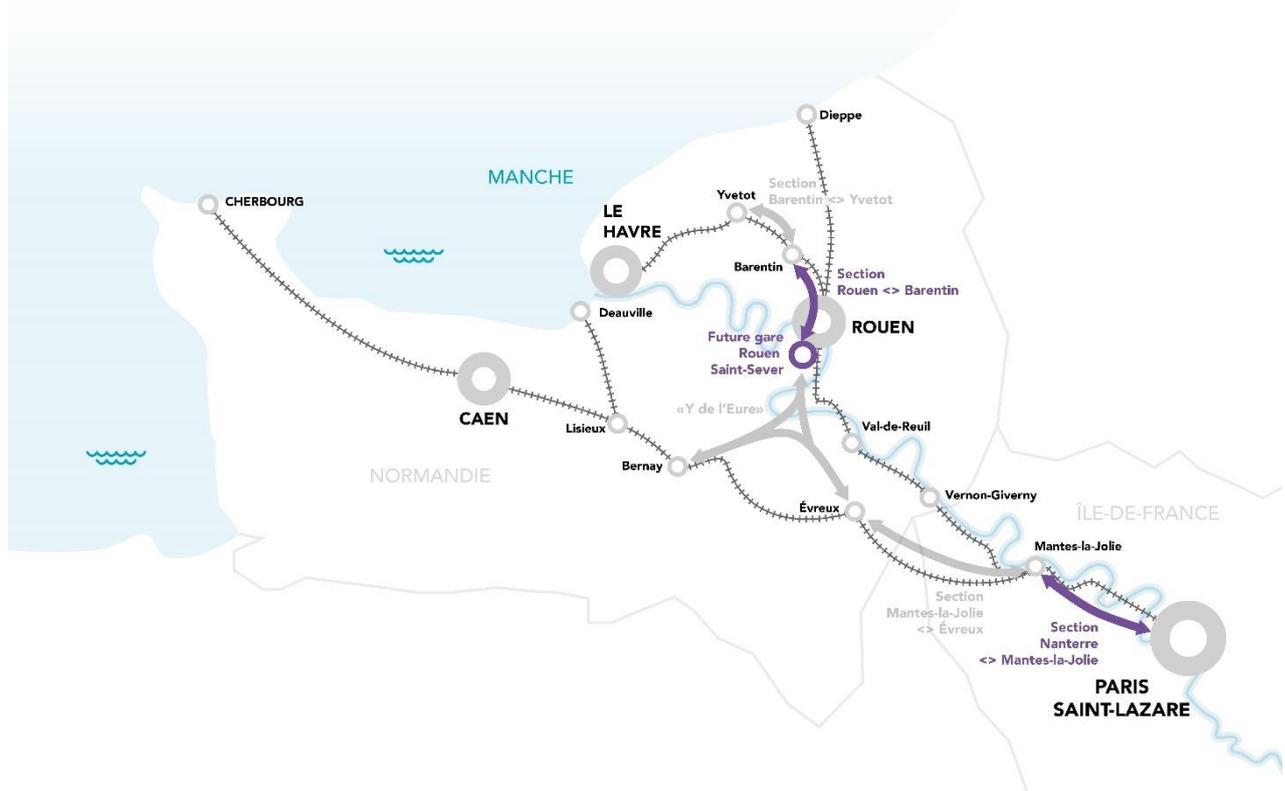
TABLE DES MATIERES

Table des matières.....	2
I. Introduction	4
II. Présentation de la LNPN	5
A) Objectifs du projet.....	5
1. Améliorer la qualité de service (régularité, ponctualité, confort...)	6
2. Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires	6
3. Réduire les temps de parcours	6
4. Participer au développement de la vallée de la Seine	6
5. Agir sur le nœud ferroviaire rouennais.....	6
B) Où en sommes-nous ?	7
III. Présentation de la concertation.....	9
A) Rappel du cadre règlementaire	9
B) Objectifs de la concertation.....	9
C) Les modalités d’information et les outils déployés	12
1. Le site internet.....	12
2. Les documents de présentation du projet LNPN.....	13
3. Les outils de mobilisation du public.....	16
D) Les modalités de la participation du public	18
1. La réunion de lancement	18
1. Un espace d’expression digital	18
2. « La LNPN près de chez vous »	18
3. La future gare de Rouen Saint-Sever	20
IV. Analyse des avis exprimés pendant la concertation	22
A) Méthodologie d’analyse des contributions de la concertation	22
B) Quelques chiffres clés.....	22
C) Analyse des expressions recueillies lors de la concertation	23
4. Les avis généraux exprimés sur le projet	23
5. Les avis exprimés sur les bénéfices du projet	26
6. Les avis exprimés sur la LNPN et les transports ferroviaires en Normandie.....	27
7. Les avis exprimés sur la future gare de Rouen Saint-Sever	28



8.	Les avis exprimés sur le projet en Île-de-France	29
9.	Les avis exprimés sur les modalités d'information et de concertation du projet.....	30
10.	Les avis divers	31
11.	Synthèse des contributions d'acteur	32

I. INTRODUCTION



La LNPN, pour « Ligne Nouvelle Paris-Normandie », 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.

La LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant, avec en premier lieu, les sections « Nanterre <-> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <-> Barentin » (incluant la future gare de Rouen Saint-Sever). Ces aménagements, déclarés prioritaires par l'État, permettront d'améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à l'ajout de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises, pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité. Ils vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (trains franciliens, trains normands) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien.

II. PRESENTATION DE LA LNPN

Le territoire concerné par la LNPN s'étend de l'Île-de-France à la côte normande. Il associe Paris aux métropoles normandes de Rouen, Caen et Le Havre. Il inclut un ensemble très divers, aux vocations contrastées, et regroupe des grandes concentrations urbaines, des communes rurales et des terres agricoles. Tous ces espaces vivent en commun l'importante nécessité d'être bien connectés, facilement accessibles, tant pour la vie quotidienne que pour leur développement.

Avec 24 millions de voyages annuels assurés en 2022 par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté¹. La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions ; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50% des voyages les jours de semaine.



A) Objectifs du projet

La LNPN permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation dans le nœud ferroviaire de Rouen et entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent. Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises. Cette ligne à fort trafic reste contrainte par des sections à deux ou trois voies, constituant des goulets d'étranglement limitant tout développement de trafic. Ainsi, il n'est plus possible de créer de nouveaux trains aux heures de pointe et les différents trafics se gênent mutuellement.

Le projet de la LNPN porte des objectifs ambitieux en matière de mobilité ferroviaire.

¹ Source : études de trafic de SNCF Réseau, 2024

1. Améliorer la qualité de service (régularité, ponctualité, confort...)

La LNPN permettra de gagner en régularité, en séparant les flux principaux de trains sur des infrastructures différentes et en libérant de la capacité sur les voies classiques, mais aussi d'augmenter les temps entre les trains successifs, de générer des marges pour absorber les retards au lieu de les amplifier.

2. Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires

La création des voies nouvelles permettra de faire circuler davantage de trains notamment sur la partie commune à toutes les liaisons entre l'Île-de-France et la Normandie.

3. Réduire les temps de parcours

Grâce aux voies nouvelles aptes à de plus grandes vitesses, les infrastructures permettront de rouler jusqu'à 250 km/h, les trains circuleront plus vite avec des gains de temps de parcours, en Île-de-France et en Normandie, dès la mise en service des sections prioritaires.

4. Participer au développement de la vallée de la Seine

En offrant une meilleure performance et des capacités supplémentaires au système ferroviaire en vallée de Seine, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie demeure le principal levier pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire interrégional et régional de voyageurs et encourager le report modal du transport routier de marchandises vers le fer, en complément du report modal vers le fleuve.

5. Agir sur le nœud ferroviaire rouennais

La gare de Rouen Rive Droite est la première de Normandie en nombre annuel de voyageurs (près de 7 millions de voyageurs annuels). Le nœud ferroviaire de Rouen, dans sa configuration actuelle, arrive à saturation. Malgré les aménagements de signalisation réalisés, cette situation ne permet plus l'ajout de trains supplémentaires en heures de pointe en gare de Rouen Rive-droite.

Ainsi, la création d'une seconde gare à Rouen (couplée à la ligne nouvelle jusqu'à Barentin) est une réponse pour désaturer durablement le nœud ferroviaire de Rouen, et permet le doublement des fréquences des trains souhaité par l'autorité organisatrice de la mobilité, à savoir la région Normandie.

La future gare Rouen Saint-Sever respectera et accompagnera le développement territorial conduit par la Métropole Rouen Normandie, faisant de ce nouvel objet urbain un support de multimodalité et d'apaisement du quartier.

B) Où en sommes-nous ?



Dès les années 1990, l'idée d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et la Normandie est envisagée. Elle est finalement abandonnée pour des raisons de faible performance économique et financière, de coût élevé et d'importantes difficultés techniques. Elle aide néanmoins à faire progresser la réflexion sur une nécessaire désaturation des gares, en particulier à Paris et à Rouen.

En 2009, l'idée d'un « Grand Paris jusqu'à la mer » fait son chemin. L'État accélère sur la LNPN : le secrétaire d'État aux Transports annonce la création d'une ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, dédiée aux trains normands directs, ligne associée à un projet de nouvelles sections pour améliorer les temps de parcours entre les régions Normandie et Île-de-France.

Au sein de cette réflexion sur le Grand Paris et de l'impulsion de l'État, la « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » trouve un cadre favorable : le Grand Paris et la LNPN peuvent désormais être pensés comme le double instrument de réalisation d'un projet de métropole européenne.

À l'issue du débat public, mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, l'opportunité de la LNPN est définitivement actée. Par la suite, le caractère prioritaire de la LNPN a été confirmé à plusieurs reprises :

- en 2013, par la Commission mobilités 21 ;
- puis en 2018 et mars 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports.

Une première étape d'études, entre 2014 et 2018, a ensuite permis d'identifier, d'une part, les zones de passage préférentiel (bandes de 650 m à 3 km de large) de la LNPN sur les sections (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, entre Mantes-la-Jolie et Évreux ainsi qu'entre Rouen et Yvetot) et, d'autre part, les approfondissements à mener sur les autres sections.

Le 13 février 2020, le secrétaire d'État auprès du ministre chargé des Transports réaffirme le caractère prioritaire de la LNPN, fixe une feuille de route pour la poursuite des études selon trois priorités :

- priorité 1 : les deux sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin », en incluant la création de la future gare de Rouen Saint-Sever ;

- priorité 2 : les deux sections « Barentin <> Yvetot » et « Mantes-la-Jolie <> Évreux » ;
- enfin, la réalisation des aménagements du « Y de l'Eure », avec des sections « Évreux <> Rouen » et « Évreux <> Bernay ».

Depuis 2020, la LNPN est entrée dans une nouvelle phase concrète pour les deux sections de priorité 1 avec l'approfondissement des études pour préciser les caractéristiques physiques du tracé et l'évaluation du coût des investissements. Parallèlement, il s'agit de mettre à jour les études de trafic et d'évaluer précisément l'impact environnemental du projet.

Ainsi, en 2023 et 2024, les études de tracés pour ces premières sections ont fait l'objet d'échanges poussés avec élus locaux, les services techniques des collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les aménageurs et les autres gestionnaires d'infrastructure.

La concertation qui a démarré le 6 mai 2024 visait à éclairer le choix des décideurs pour le tracé à soumettre en enquête publique.

III. PRESENTATION DE LA CONCERTATION

A) Rappel du cadre règlementaire

Conformément à l'article L121-14 du Code de l'environnement, la poursuite des études sur la LNPN est menée dans le cadre d'une concertation continue.

La concertation continue est une phase d'information et de participation du public qui a débuté à la fin du débat public mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, qui a permis de valider l'opportunité de la LNPN.

Elle a pour objectif de consulter les parties prenantes et le grand public afin d'éclairer le choix de la maîtrise d'ouvrage sur le scénario de tracé préférentiel et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever.

Cette concertation est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a désigné des garants pour suivre la concertation :

- pour la première phase d'études allant de 2014 à 2016 Anne-Marie CHARVET et Henri WATISSÉE ;
- et pour la nouvelle phase d'études allant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, Isabelle JARRY (le 8 janvier 2020) et Dominique VIEL (le 6 mars 2024).

B) Objectifs de la concertation

Cadrage de la concertation

La phase de concertation qui s'est ouverte avec le grand public le 6 mai 2024 portait sur la recherche de tracés pour les sections prioritaires de la LNPN. Cette étape de dialogue invitait toutes les parties prenantes concernées par le projet à venir s'exprimer : grand public, élus, associations, acteurs économiques.

Trois objectifs étaient fixés à cette concertation :

- un partage de l'information sur les avancées du projet : où en sommes-nous et quelles sont les prochaines étapes ;
- un approfondissement des connaissances du territoire et de son évolution ;
- un recueil des expressions ainsi qu'un partage des enjeux sur les territoires impactés par les sections déclarées prioritaires par l'État (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, incluant la création de la future gare de Rouen Saint-Sever).

Pour permettre à toutes et tous de s'exprimer sur l'ensemble des sujets, le dispositif de concertation s'est organisé autour de trois grandes thématiques :

- **« La LNPN près de chez vous »** : organisation de rencontres de proximité dans les communes des sections prioritaires afin d'identifier un tracé préférentiel en concertation avec les habitants ;
- **La future gare de Rouen Saint-Sever** : objet d'une démarche de dialogue sur mesure, tenant compte des enjeux spécifiques de la Métropole rouennaise, ce sujet s'inscrit dans le cadre d'une concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme ;
- **Des ateliers thématiques** : approfondissement des thématiques transversales de la LNPN, à savoir l'agriculture et l'environnement, les fonctionnalités et bénéfices du projet ainsi que le développement économique de la vallée de la Seine.

A noter que deux autres concertations étaient menées concomitamment à celle de la LNPN : le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare (sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau) et le projet urbain dénommé Saint-Sever Nouvelle Gare (sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Rouen Normandie).

Un dialogue à poursuivre

Après le temps fort des premières réunions de concertation sur les tracés envisagés pour les sections prioritaires, entre avril et juin 2024, SNCF Réseau poursuit le travail de prise en considération des avis recueillis lors des réunions publiques, ateliers et sur l'espace dédié du site internet.

Une phase d'échanges complémentaires avec les élus et les parties prenantes des territoires a été engagée en juillet et s'achève à la mi-novembre. Elle a pour objectif d'écouter et de comprendre les points de vue en présence afin de mieux les prendre en considération dans la suite des études et de la concertation.

La concertation, mise en pause, reprendra ultérieurement selon les modalités redéfinies à l'issue de cette phase d'écoute et de compréhension.

C) Les modalités d'information et les outils déployés

Afin d'informer le public sur la phase de concertation en cours, d'expliquer le projet, où en est la LNPN en 2024 ainsi que de permettre à tous de se forger une opinion et s'exprimer, différents outils d'information et de mobilisation ont été produits.

1. Le site internet

Le site internet dédié au projet LNPN, lnpn.fr, a fait l'objet d'une mise à jour totale et une nouvelle version a été mise en ligne le 19 avril 2024.

Il comprend un volet informatif, décrivant le projet, ses grandes étapes et son pilotage. Une page *Foire aux questions* regroupant les questions les plus récurrentes est également disponible.

D'autres onglets, dédiés à la concertation, présentent les précédentes concertations, la concertation en cours, les modalités de participation... La page *L'agenda de la concertation* liste les rencontres sur les territoires et permet aux internautes de s'y inscrire si nécessaire. Deux espaces d'expression digitale sont également disponibles : un formulaire permet aux internautes d'exprimer leur avis ou de poser des questions, et une page est dédiée aux contributions d'acteurs (Pour en savoir plus, voir le paragraphe « *Un espace d'expression digital* »).

L'ensemble des documents d'information et de la concertation (supports de réunion et comptes-rendus des rencontres) réalisés dans le cadre du projet, depuis sa genèse en 2009 à aujourd'hui, sont disponibles en téléchargement dans l'onglet *Médiathèque*.

Régulièrement mis à jour, le site internet présente les actualités du projet. 13 articles ont été publiés entre le 19 avril mai et le 25 septembre 2024.

Le site Internet en quelques chiffres :



2. Les documents de présentation du projet LNPN

Dossier d'information et de concertation

Le dossier de concertation a été publié sur le site internet de la LNPN². Ce document présente le projet, ses caractéristiques, les bénéfices attendus pour les territoires, ainsi que la présentation des objets à concerter.

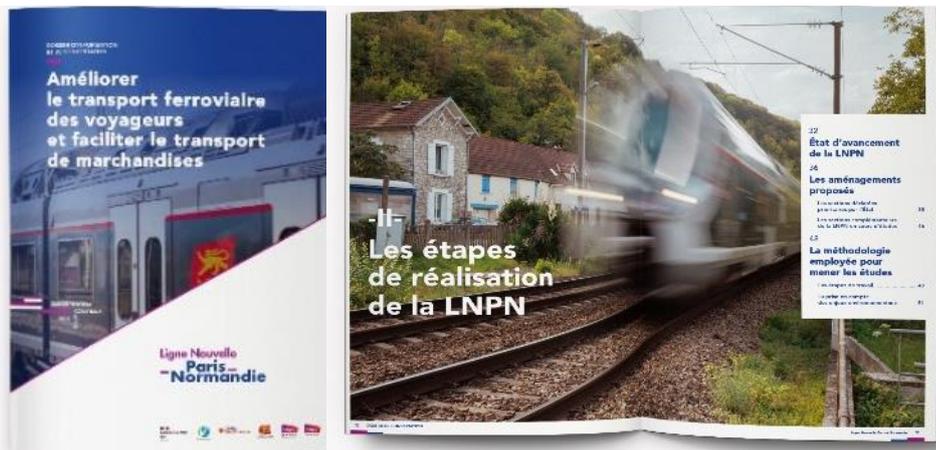


Illustration du dossier d'information et de concertation

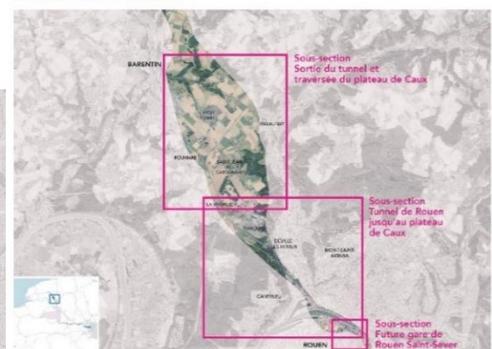
Livrets territoriaux

Dans le cadre du dialogue de proximité, « *La LNPN près de chez vous* », et pour tenir compte de la diversité des territoires impactés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé au regard des enjeux techniques et géographiques locaux. Les sections « *Nanterre <> Mantes-la-Jolie* » et « *Rouen <> Barentin* » ont ainsi été divisées en sous-sections :

Section Nanterre <> Mantes-la-Jolie



Section Rouen <> Barentin



² Le dossier d'information et de concertation est consultable à l'adresse suivante : <https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/Dossier%20de%20concertation%20de%20la%20LNPN%20-%20Mai%202024.pdf>

En cohérence avec ce découpage, cinq livrets territoriaux ont été publiés pour expliquer les caractéristiques de chaque section et permettre au public de s'exprimer. Ces livrets ont été publiés en ligne³. Ils concernent :

En Île-de-France :

- Le raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de Nanterre et La Garenne-Colombes et entrée du tunnel.

En Normandie

- La future gare Rouen Saint-Sever (80 exemplaires ont été distribués lors de la balade-atelier du 1^{er} juin 2024) ;
- Le tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux ;
- La sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux.



Illustration du livret territorial dédié à la future gare de Rouen Saint-Sever

Du fait du décalage des temps de concertation, certains livrets n'ont pas été publiés.

Panneaux d'exposition

Afin de présenter le projet de la LNPN et la concertation déployée autour de celui-ci, une série de trois panneaux d'exposition, aussi appelés kakémonos, ont été produits puis installés à l'entrée des différents lieux des rencontres :

- une carte présentant les sections de la LNPN ;
- les grandes étapes de la LNPN ;
- l'étape de concertation en cours et le calendrier.

³ Les cinq livrets sont consultables sur le site internet de la LNPN à l'adresse suivante : <https://www.lnpp.fr/participer-a-la-concertation>



Illustration des kakémonos installés à la réunion de lancement de la concertation

Dépliant d'information

« L'essentiel » de la LNPN est un dépliant d'information produit à destination du grand public synthétisant les principales caractéristiques de la LNPN : carte des sections, descriptif du projet, calendrier, information sur la concertation en cours et la maîtrise d'ouvrage.

Ce dépliant a été mis en libre-service à l'entrée des salles des différentes rencontres, envoyé aux collectivités et rendu consultable sur le site internet de la LNPN⁴.



Illustration des dépliant d'information en libre-service lors de la réunion de lancement de la concertation

Cartes en relief des variantes de tracés

Dans le cadre de la concertation « La LNPN près de chez vous » organisée en Normandie, des cartes en relief, aussi appelées cartes 3D, ont été réalisées afin de présenter les tracés soumis à la concertation.

Ainsi, deux cartes correspondant aux deux sous-sections « Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux » et « Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux » ont été produites en 15

⁴ Le dépliant « L'essentiel » est consultable sur le site internet de la LNPN : <https://www.lnnp.fr/sites/lnnp.fr/files/2024-05/D%C3%A9pliant%20L%27Essentiel%20-%20Mai%202024.pdf>

exemplaires chacune. Elles ont notamment servi lors de l’atelier organisé à La Vaupalière le 4 juin 2024.



Illustrations des deux cartes en relief

3. Les outils de mobilisation du public

Flyer de mobilisation

Un flyer a été distribué dans les boîtes aux lettres des personnes habitant dans les communes situées au sein des zones de passage préférentiel. Les flyers avaient pour objectif de :

- porter à connaissance la LNPN à travers quelques mots de présentation sur le projet ;
- inviter à participer à la concertation en indiquant les dates de rencontres à venir dans leur secteur géographique, le site internet et un moyen de contacter les porteurs de projet.

Sur le secteur de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O), presque 85 000 flyers ont été distribués entre le 21 et le 24 juin 2024 sur les 16 communes de la zone de passage préférentiel : Mantes-la-Jolie, Mantes-la-Ville, Guerville, Aubergenville, Épône, Mézières-sur-Seine, La Falaise, Poissy, Orgeval, Morainvilliers, Villennes-sur-Seine, Flins-sur-Seine, Chapet, Ecquevilly, Bouafle et Les Mureaux.

Sur le secteur de Nanterre, un flyer spécifique à la réunion publique du 11 juin 2024 à Nanterre a été boîté sur les communes de Nanterre, La Garenne Colombes et Colombes les 4 et 5 juin 2024 à 44 000 exemplaires.

Sur le secteur *Rouen - Barentin*, 51 000 exemplaires du flyer ont été distribués les 13 et 14 mai 2024, sur un périmètre couvrant 14 communes au nord-est de la métropole de Rouen Normandie et sur le plateaux de Caux, à savoir Rouen (selon un périmètre défini), Déville-lès-Rouen, Le Petit-Quevilly, Canteleu, Maromme, Barentin, La Vaupalière, Saint-Jean-du-Cardonnay, Notre-Dame-de-Bondeville, Le Houlme, Malaunay, Roumare, Pissy-Pôville et Fresquiennes.

Afin de mobiliser en prévision des rencontres relatives à la concertation sur la future gare Rouen Saint-Sever, le flyer a été distribué dans la métropole de Rouen Normandie dans presque 75 000 boîtes aux lettres entre le 3 et le 6 mai 2024.

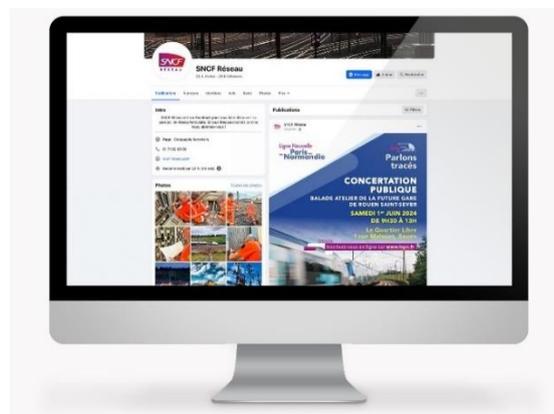


Illustration du flyer d'invitation dédié à la future gare Rouen Saint-Sever

Campagnes presse et réseaux sociaux

En complément du flyer, une campagne presse et sur les réseaux sociaux a été déployé afin d'annoncer les rencontres de la concertation. Plusieurs outils ont été mis en place :

- un **point presse** organisé le 29 avril 2024 au lancement de la concertation ;
- une **campagne média menée sur les réseaux sociaux** Instagram et Facebook, comprenant 8 différents modèles de post, avec un ciblage géographique en fonction de la section concernée. Au total :
 - 8,6 millions d'impressions (une impression correspond une apparition dans un journal ou sur le flux d'un réseau social)
 - 60 000 clics (un « clic » correspond un renvoi vers le site internet de la LNPN)
- **des encarts presse** parus dans la presse quotidienne régionale et la presse hebdomadaire régionale (39 parutions au total) ;
- un **kit de communication** (affiche et visuels réseaux sociaux) à destination des collectivités partenaires pour qu'elles relaient l'information ;
- une rubrique « *l'agenda de la concertation* » sur le site internet de la LNPN.



Exemple de publications sur les réseaux sociaux lors de la campagne média

D) Les modalités de la participation du public

Afin de permettre au plus grand nombre de prendre part à la concertation sur la LNPN, le public disposait de différentes façons pour exprimer son avis.

1. La réunion de lancement

La réunion publique de lancement de la concertation a été organisée le 6 mai 2024 à Rouen afin d'ouvrir officiellement la démarche de concertation sur la LNPN, présenter le projet, son avancement, ses objectifs et les bénéfices attendus, ainsi que les modalités et le calendrier de la concertation.



Photographie de la réunion publique de lancement à Rouen

1. Un espace d'expression digital

Un espace d'expression digital hébergé sur le site internet www.lnnp.fr permettait aux internautes de s'exprimer sur le projet, de façon anonyme ou non. Au total, 378 avis ont été publiés du 6 mai au 20 septembre 2024⁵.

Un onglet dédié aux contributions d'acteurs était aussi disponible⁶ : celles-ci sont mises à disposition des personnes morales (collectivités, associations, entreprises, etc) qui souhaitent apporter leur contribution au projet de la LNPN. Ces contributions sont libres et volontaires. Leur contenu n'engage que leurs auteurs. 3 contributions d'acteurs ont été reçues durant la concertation.

2. « La LNPN près de chez vous »

Les rencontres organisées en Normandie

Trois réunions publiques de proximité se sont tenues en Normandie pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, ses objectifs et les bénéfices attendus, les caractéristiques et enjeux locaux des sections prioritaires ainsi que les modalités et le calendrier de la concertation. Un temps d'échange permettait également aux participants de poser des questions.

La première s'est tenue le 21 mai 2024 à Rouen et concernait la sous-section « Tunnel de Rouen jusqu'au plateau de Caux » ainsi que la future gare de Rouen Saint-Sever.

⁵ Les avis publiés en ligne sont consultables sur le site internet : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

⁶ Les contributions d'acteurs est consultable sur le site internet : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>



Photographies de la réunion publique « La LNPN près de chez » à Rouen

Deux réunions ont ensuite été dédiées à la sous-section « *Sortie du tunnel et traversée du plateau de Caux* ».

Le 28 mai 2024 à Saint-Jean-du-Cardonnay



Photographie de la réunion publique « La LNPN près de chez » à Saint-Jean-du-Cardonnay

La troisième s'est tenue le 30 mai 2024 à Barentin.



Photographie de la réunion publique « La LNPN près de chez » à Barentin

Un atelier de travail a été organisé le 4 juin 2024 à La Vaupalière en complément des deux réunions publiques de proximité.

L'objectif de l'atelier était de conforter les enjeux identifiés du territoire, et recueillir l'avis des habitants sur les scénarios de tracés sur la base d'une analyse multicritère comparative.

Le travail proposé consistant à comparer les scénarios de tracés aériens présentés par SNCF Réseau n'a pas été concluant. Les participants n'ont pas comparé les scénarios entre eux. Les groupes ont chacun proposé un cinquième scénario prévoyant la prolongation du tunnel prévu

entre Rouen et le plateau en mettant en avant les avantages comparativement à un scénario aérien quel qu'il soit.



Photographie de l'atelier « La LNPN près de chez vous » à La Vaupalière

Un atelier de travail supplémentaire était prévu à Pissy-Pôville le 25 juin 2024 mais a dû être reporté en raison de la période de réserve électorale qui s'est imposée à la suite de la dissolution de l'Assemblée nationale le 9 juin 2024 et l'organisation d'élections législatives anticipées

Les rencontres organisées en Île-de-France

Initialement, des réunions publiques ainsi que des ateliers devaient se tenir dans les départements des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Toutefois, à la demande du Conseil Régional d'Île-de-France lors du Comité de pilotage le 21 mars 2024, et en accord avec la gouvernance du projet, SNCF Réseau a initié une étude complémentaire de tracé dans les Yvelines afin d'examiner des solutions d'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire. Le dispositif de concertation prévu en Île-de-France a alors été remanié : les réunions d'information dans les Yvelines ont été repoussées en juillet 2024 et les ateliers de travail en septembre 2024 pour rendre compte des éléments de l'étude complémentaire.

La dissolution de l'Assemblée nationale le 9 juin 2024 a entraîné le report de toutes les réunions publiques prévues en raison de la période de réserve électorale des élections législatives anticipées. Trois réunions étaient programmées en Île-de-France et ont été annulées :

- La réunion publique d'information à Nanterre du 11 juin 2024 ;
- La réunion publique d'information de Villennes-sur-Seine du 1er juillet 2024 ;
- La réunion publique d'information à Épône du 9 juillet 2024.

3. La future gare de Rouen Saint-Sever

La future gare de Rouen Saint-Sever faisait l'objet d'une démarche de dialogue sur mesure, tenant compte des enjeux spécifiques de la Métropole rouennaise (*voire sous-partie ci-avant*). Ainsi, trois rencontres ont été organisées autour de cette future gare :

- **Une réunion publique d'information**, le 14 mai 2024 à Rouen, pour présenter la future articulation des deux gares rouennaises (Rouen Rive Droite et la future gare de Rouen Saint-Sever), la réalisation des infrastructures connexes, ainsi que les orientations du bâtiment voyageurs et les futurs services en gare.



Photographies de la réunion publique d'information gare Rouen Saint-Sever à Rouen

- Une rencontre des voyageurs en gare Rouen Rive Droite le 22 mai 2024, pour informer sur la LNPN et échanger avec les usagers actuels de la gare.



Photographies de la rencontre voyageurs à la gare Rouen Rive Droite

- Une balade-atelier le 1^{er} juin 2024 sur le site de la future gare de Rouen Saint-Sever, destinée à approfondir les échanges et recueillir les avis du public sur des sujets spécifiques : orientation du futur bâtiment voyageurs de la future gare, intermodalité et bonnes conditions d'accès à la future gare, services de la future gare.



Photographies de la balade-atelier au Quartier Libre et sur le site de la future gare Rouen Saint-Sever

IV. ANALYSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

A) Méthodologie d'analyse des contributions de la concertation

Dans la perspective de l'élaboration d'un bilan quantitatif et qualitatif, le présent document prend en compte l'ensemble des contributions exprimées et consignées lors de la concertation sur la LNPN.

Les principes méthodologiques d'analyse des contributions sont les suivants :

- Les contributions sur la LNPN déposées sur l'espace d'expression digital ont été récupérées dans leur intégralité et étudiées. Si une même contribution a été déposée sur l'espace d'expression digital par une même personne, le même jour : la contribution n'est prise en compte qu'une seule fois.
- Les contributions issues des réunions publiques et ateliers organisées dans le cadre de la concertation LNPN ont été comptabilisées, lues dans leur intégralité et étudiées. Afin d'améliorer la lisibilité, tous les verbatims n'apparaissent pas dans l'analyse qualitative. Les verbatims et les contributions mis en avant sont particulièrement représentatifs.
- Une contribution peut exprimer un avis sur plusieurs thématiques. Dans le cadre du travail d'analyse, ces contributions ont été découpées en plusieurs « expressions ». Ainsi, l'analyse quantitative repose sur le nombre total d'expressions du public sur chacune des thématiques.

B) Quelques chiffres clés



8 rencontres organisées
entre le 6 mai et le 4 juin 2024



861 participants
à l'ensemble des rencontres



378 avis en ligne
entre le 6 mai et le 20 septembre 2024

783 expressions ⁷

somme total des avis issus des rencontres et sur le site internet

⁷ Voir sous-partie précédente sur la méthodologie d'analyse

- Thématiques abordées : Parmi elles, 155 expressions évoquent la future gare de Rouen Saint-Sever et ont fait l'objet d'un bilan spécifique à retrouver sur le site internet de la LNPN⁸.
- Favorable / défavorable / neutre

C) Analyse des expressions recueillies lors de la concertation

4. Les avis généraux exprimés sur le projet

Les contributeurs ont été nombreux à exprimer un avis général sur le projet. Environ 253 expressions ont été collectées sur cette thématique, contre 783 expressions toutes thématiques confondues. Plusieurs sujets sont évoqués : l'opportunité du projet, son calendrier, les études socio-économiques, les impacts environnementaux et les nuisances engendrées ...

De manière globale, l'existence d'un projet ferroviaire entre Paris et la Normandie est relativement connue du grand public. Ainsi lors de la rencontre organisée en gare de Rouen Rive Droite (le 22 mai 2024, voir partie précédente) et des réunions publiques, les participants ont expliqué « avoir entendu parler » de la LNPN, que ce soit via la presse, le bouche à oreille ou encore les récentes communications diffusées en lien avec la phase de concertation sur la recherche de tracés. La future gare de Rouen Saint-Sever est l'aménagement le plus notoire, ce qui s'explique notamment car ces réunions se sont déroulées en Normandie.

Opportunité de la LNPN

Parmi toutes les expressions générales, l'opportunité du projet a été largement commentée.

Les avis défavorables

La grande majorité des expressions est défavorable à la réalisation de la LNPN. Les arguments avancés ont trait à différents aspects du projet.

Tout d'abord, certains contributeurs considèrent que la LNPN est un projet conçu pour les « normands ». Les franciliens n'en retireraient « aucun avantage » tout en subissant les nuisances. De plus, ce projet profiterait aux habitants des métropoles de Rouen et Paris, en « oubliant » les autres grandes villes de la ligne (Le Havre et Mantes-la-Jolie notamment) voire en dégradant les plus petites communes riveraines du projet (celles du plateau de Caux et des Yvelines). Un projet dit « d'intérêt général doit bénéficier au plus grand nombre ».

Le gain de temps permis par ce projet, « de l'ordre de quelques minutes », est jugé « anecdotique » en comparaison du montant des investissements nécessaires (« plusieurs milliards d'euros ») et des impacts qu'il générera (voire sous-partie ci-après). Plusieurs personnes jugent la balance bénéfice-risques négative (voire sous-partie ci-après) et prônent comme alternative la réalisation de travaux sur les voies ferroviaires existantes (« signalisation, voies, caténaires, etc... ») ou encore le renforcement du réseau local de desserte en transports en commun. Ce projet est aussi qualifié « d'anachronique », d'un autre temps, car aujourd'hui les projets d'aménagements recherchent la « sobriété » environnementale et économique. Il est à noter qu'un certains nombres d'avis reprennent à l'identique les informations imprécises ou biaisées tirées de la pétition mise en ligne par la communauté urbaine de GPSEO le 20 juin 2024.

⁸ Le bilan gare est en cours de finalisation et sera publié sur le site www.lnnpn.fr en novembre 2025.

Autre argument en défaveur du projet selon de nombreux contributeurs : l'artificialisation des sols qu'implique ce projet, à l'heure de la zéro artificialisation nette (ZAN) « prévue par la loi Climat et résilience du 22 août 2022 ». Les impacts sur l'environnement (humain, agricole, naturel – voire sous-parties ci-après) sont également dénoncés par de nombreux contributeurs, habitant principalement le département des Yvelines et le plateau de Caux.

De nombreuses interrogations concernent également le transport de marchandises. Des contributeurs demandent si les voies nouvelles seront utilisées pour du fret, et si des infrastructures logistiques dédiées sont envisagées. Des propositions sont émises pour diminuer ou éviter le transport de marchandises comme celle de privilégier le transport fluvial des marchandises.

Enfin, quelques personnes estiment que la ligne ferroviaire entre Paris et Le Havre est en « bon état », en comparaison à d'autres lignes (exemple cité de la ligne allant de Paris à Clermont-Ferrand), et qu'un tel projet ne se justifie pas.

Les avis favorables

D'autres contributeurs, minoritaires, estiment ce projet « nécessaire » pour résoudre les difficultés existantes et améliorer « les liaisons dégradées entre l'Île-de-France et la Normandie ». La LNPN semble être une réponse permettant de « fluidifier » les circulations ferroviaires entre ces deux régions. « Il est temps de la mettre en place » car la hausse du nombre de voyageurs, déjà à l'œuvre et attendue, ne peut être absorbée sur le réseau existant. Quelques contributeurs normands regrettent une forme « d'égoïsme » chez les franciliens opposés à la LNPN pour des raisons de riveraineté, alors même que les premiers ont « subi les travaux et la saturation progressive des lignes normandes » en raison de projets bénéficiant aux seconds.

Des contributeurs mettent en avant les difficultés actuelles de circulation sur la section entre Paris et Mantes-la-Jolie. Sur celle-ci, la situation devrait s'améliorer dans les prochaines années grâce à des travaux constants sur la ligne existante, le prolongement du RER E ainsi que la LNPN : « les circulations seront plus confortables quand tout sera fonctionnel ».

Des contributeurs souhaitent que la LNPN se développe en cohérence avec le déploiement d'un Service express régional métropolitain (SERM), pour l'aire rouennaise, qui aura un impact positif sur les circulations régionales et interrégionales.

L'argument écologique est également avancé par certains contributeurs : la LNPN facilitera le report modal de la voiture vers le train et contribuera à la décarbonation de la vallée de la Seine en favorisant le trafic de marchandises par voie ferroviaire. En ce sens, une personne a rappelé en réunion publique que « le transport routier est à l'origine de 95% des émissions de gaz à effet de serre liés au transport ».

En complément, l'amélioration des liaisons entre les grands pôles normands (Rouen, Le Havre, Caen) et le bassin francilien apparaît être un enjeu économique vital pour (re)dynamiser l'ouest de l'Île-de-France. Concernant les sections non prioritaires, plusieurs personnes mettent en avant le « Y de l'Eure », qui permettra d'améliorer les connexions ferroviaires intra-Normandie.

Plusieurs contributeurs s'accordent à dire que la situation est urgente et que l'avenir économique de la région Normandie est « en jeu ».

Des demandes concernant la socio-économie du projet

De façon générale, plusieurs contributeurs interrogent la socio-économie du projet, c'est-à-dire l'analyse des coûts au regard des bénéfices apportés par le projet pour l'ensemble des parties prenantes sur le périmètre géographique concerné. Ils souhaitent disposer d'une mise à jour

récente des études menées pour le débat public (2011-2012) puis l'étape 1 de recherche des zones de passage préférentiel (2014-2017).

Ainsi, les participants estiment que les pratiques quotidiennes des usagers ont évolué ces dernières années, notamment en lien avec la crise sanitaire liée au covid-19 et la généralisation du télétravail. Certains territoires perdent des habitants tous les ans (l'exemple de la ville du Havre est cité). Il paraît donc essentiel de requestionner la socio-économie du projet pour réaffirmer son opportunité. En ce sens, plusieurs sujets sont interrogés :

- une évaluation du report modal attendu, notamment concernant le trafic routier de l'A13 et le trafic de marchandises ;
- une estimation du nombre actuel de voyageurs, entre les régions Île-de-France et Normandie, mais aussi entre les métropoles (Le Havre, Rouen, Caen, Paris ...) et communes concernées (Mantes-la-Jolie, Barentin, Yvetot, Evreux ...) ;
- une estimation du nombre de voyageurs attendus « *demain* » avec la mise en service de la LNPN ;
- les bénéfices réels apportés par le projet au développement économique de la vallée de la Seine ;

Quelques personnes demandent que les alternatives de rénovation des voies existantes soient étudiées avant de construire les lignes nouvelles.

Coût du projet

De nombreux contributeurs ont questionné le coût global de la LNPN ainsi que la répartition de cette estimation financière selon les différents tronçons du projet : sections prioritaires (Nanterre <> Mantes-la-Jolie ; Rouen <> Barentin), la future gare Rouen Saint-Sever ou encore les sections non prioritaires.

Les avis exprimés sur le coût du projet font généralement le lien avec les bénéfices que celui-ci apportera aux territoires concernés. Le taux d'endettement des collectivités et de l'État est mis en avant pour réinterroger la pertinence de ce projet qui pourrait coûter jusqu'à « *15 milliards d'euros* » selon certaines personnes.

Une estimation du coût des infrastructures par type d'ouvrage (tunnel, en surface, ouvrage d'arts) a aussi été demandée par plusieurs contributeurs.

Calendrier du projet

La LNPN est assimilée à un projet « *lointain* », dont on parle « *depuis des dizaines d'années* », certains contributeurs allant jusqu'à évoquer « *une arlésienne qui fait l'objet de nombreuses promesses non tenues* ». Cet horizon lointain de mise en service entraîne un désintérêt voire un « *désarroi* » chez certains d'entre eux : « *je serai à la retraite d'ici là* », « *je n'habiterai plus le territoire* » ou encore « *je serai déjà mort* ».

Les prises de position des élus vis-à-vis de la LNPN, parfois en opposition, s'accompagnent de doutes quant à la réalisation concrète du projet ferroviaire. De plus, « *les mises à l'arrêt* » du projet par le passé font craindre à quelques contributeurs que la LNPN « *ne verra jamais le jour* ».

Les sections non prioritaires du projet – à savoir les sections entre Barentin <> Yvetot, Mantes-la-Jolie <> Evreux et le « *Y de l'Eure* » – et leur calendrier de réalisation sont également interrogés.

Impacts environnementaux et nuisances engendrées

La construction à venir de lignes nouvelles impactera « fortement » les territoires traversés, de différentes façons, et des contributeurs vont jusqu'à parler de « destruction » de leur environnement local. Ils demandent les résultats des études environnementales réalisées en lien avec la recherche d'un tracé préférentiel.

Certains impacts précis du projet sont ainsi questionnés voire dénoncés :

- sur la faune et la flore, les milieux humides et forestiers ;
- sur les terres agricoles (nombre d'hectares consommés) ;
- les nuisances (sonores en journée et la nuit, ainsi que visuelles) engendrées par les trains voyageurs et de marchandises sur les riverains et leur qualité de vie ;
- la nature des mesures compensatoires envisagées par le porteur du projet ;
- sur l'activité économique des territoires et les potentielles « suppressions d'emplois locaux » ;
- les émissions de gaz à effet de serre générés par la réalisation du projet (béton), « sachant qu'une tonne de béton équivaut à une tonne de CO₂ » ;

Plusieurs interrogations portent par ailleurs sur le contexte de zéro artificialisation nette (ZAN) dans lequel s'inscrit la LNPN et la mise en œuvre de la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » (ERC).

Par ailleurs, la question de l'indemnisation des riverains impactés par la création des lignes nouvelles est aussi posée, plusieurs personnes estimant que la valeur foncière de leur habitation baissera avec l'arrivée de la LNPN. La compensation des personnes expropriées et des communes « amputées » est aussi posée.

5. Les avis exprimés sur les bénéfices du projet

Souvent reliés à la question de l'utilité du projet (*voire sous-partie précédente dédiée à l'opportunité*), les bénéfices apportés par la LNPN sont très commentés par les contributeurs. Ainsi, ce projet apparaît pour certains « décevant » voire « inutile » car peu bénéfique pour les territoires, pour d'autres « nécessaire ». Plusieurs personnes regrettent que certains bénéfices du projet (fréquence et ponctualité des trains) ne soient pas chiffrés.

Par ailleurs, de nombreux contributeurs relèvent que des aménagements connexes au projet sont nécessaires pour permettre d'atteindre les objectifs de la LNPN : rénovation des gares de Barentin, Pavilly, Saint-Étienne-du-Rouvray et Maromme ; aménagement des bifurcations de Darnétal, d'Eauplet, de Tourville et de Grammont, du tunnel de Rolleboise et du remblai d'Apremont ...

Désaturation

Plusieurs contributeurs relèvent les objectifs de fluidification du réseau fixés à la LNPN, et notamment la séparation des flux de trains « directs » de ceux « omnibus ». Il paraît essentiel d'intervenir sur « les goulots d'étranglement » des lignes normandes afin de faire face « aux nombreux retards qui s'accumulent sur les liaisons normandes ».

De manière générale, l'objectif de désaturation du réseau est moins commenté que celui du gain de temps, jugé trop faible (*voire sous-partie ci-après*).

Fréquence

Certains contributeurs s'interrogent sur la capacité de la SNCF à annoncer une augmentation de la fréquence des trains, alors que ce choix ou encore l'acquisition de nouveau matériel roulant relèvent de la compétence de la Région. Ils questionnent le nombre de trains mis en place à l'avenir sur les lignes nouvelles.

De plus, la LNPN prévoyant la création de sections de ligne nouvelle, certains interrogent les capacités des autres portions du réseau à absorber l'augmentation de la fréquence des trains.

Quelques contributeurs estiment que la situation des franciliens ne s'améliorera pas avec la LNPN puisque « *les trains ne s'arrêteront plus à Mantes-la-Jolie* ».

Gain de temps

De nombreux contributeurs réagissent à la notion de temps de parcours et des gains apportés par le projet de la LNPN. Ils questionnent l'utilité de la LNPN qui réduirait les temps de trajet de 15 à 20 minutes « *seulement* », ce qui permettrait de « *revenir à la situation d'il y a 15 ans* ». Du point de vue des temps de parcours, le projet « *n'apporte pas d'avancées majeures* ».

Certaines personnes souhaiteraient connaître le détail des gains de temps de parcours pour les usagers par section.

Des contributeurs précisent que les lignes nouvelles ne pourront pas être exploitées à leur maximum (250 km/h) car le matériel roulant existant est limité à 200 km/h.

Certains ajoutent que le projet de RER E bientôt mis en service reliera Paris à Mantes-la-Jolie et Vernon, rendant la LNPN moins nécessaire.

6. Les avis exprimés sur la LNPN et les transports ferroviaires en Normandie

Les tracés sur la section

Les scénarios de tracés soumis à la concertation pour la traversée du plateau de Caux sont presque unanimement rejetés par les contributeurs qui se sont exprimés sur ce sujet. Avec la création d'une ligne nouvelle aérienne, ils anticipent des impacts « *insupportables* » sur le cadre de vie des habitants sans contrepartie ni amélioration de l'offre de service pour les habitants les plus impactés puisque « *aucune gare ne serait créée sur le plateau de Caux* ».

Ainsi, de nombreux contributeurs demandent à SNCF Réseau d'étudier le prolongement du tunnel allant de l'écoquartier Flaubert au Plateau de Caux, jusqu'à Pissy-Pôville voire Barentin. Cette alternative permettrait de « *préserver les communes du plateau de Caux et leurs habitants* » (voire sous-partie ci-après sur les impacts locaux du projet en Normandie).

Par ailleurs, plusieurs personnes questionnent l'impact du franchissement sous-fluvial de la Seine au niveau du pont Flaubert ainsi que les méthodes envisagées pour évacuer les extractions massives de terre prévues avec le tunnel. Des contributeurs alertent également quant à l'inondabilité de la rive gauche à Rouen.

Les impacts locaux du projet en Normandie

De nombreuses inquiétudes sont exprimées quant aux impacts locaux de la LNPN :

- Sur une éventuelle fragmentation des communes qui verraient leur développement économique freiné. L'exemple de la construction des autoroutes A150 et A151 est cité comme un « *traumatisme pour le territoire* ».

- Sur le cadre et la qualité de vie. Les contributeurs craignent « *l'arrivée de nouvelles nuisances sonores et visuelles* » ainsi qu'une baisse de la valeur immobilière de leur logement. Ils questionnent les indemnités prévues pour les personnes impactées (habitants et exploitants).
- Sur les espaces agricoles qui se retrouveraient « *fortement amputés* » sur le plateau de Caux, alors même qu'existent aujourd'hui « *une pression foncière et une diminution des exploitations agricoles* ». Lors d'un atelier, un groupe de participants estime que l'arrivée de la LNPN sur le plateau fragiliserait « *plus d'une vingtaine d'exploitants agricoles* ».
- Sur les équipements : le camping de Roumare, la fondation SAREPTA, l'école inclusive.
- Sur l'utilisation du viaduc de Barentin par les trains empruntant la LNPN.
- Sur la faune et la flore.

Des questionnements sur les futures dessertes normandes

L'articulation de la LNPN avec le projet de Service express régional métropolitain (SERM) prévu à Rouen est interrogée. Il serait souhaitable de penser ces deux projets en parallèle, voire de les fusionner, afin « *d'assurer la cohérence de ces deux démarches* ».

Certains contributeurs s'étonnent que la section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin n'aille plus jusqu'à Yvetot, comme prévu initialement.

D'autres contributeurs demandent aussi :

- si les trains desservant Le Houlme, Malaunay et Yvetot emprunteront la ligne nouvelle ;
- la fusion des gares de Pavilly et Barentin afin de palier les difficultés rencontrées aujourd'hui par les usagers ;
- l'impact du contournement est de Rouen sur le report modal attendu avec la LNPN ;
- le budget alloué à l'entretien des voies, aujourd'hui et d'ici l'arrivée de la LNPN ;
- sur la ligne entre Rouen et Caen, l'électrification et le doublement des voies sur le tronçon entre Elbeuf et Serquigny ;
- sur la ligne entre Rouen et Dieppe, l'électrification jusqu'à Dieppe ainsi que le doublement des voies entre Clères et Dieppe ;
- sur la ligne entre Rouen, Amiens et Lille, l'augmentation de la fréquence ;
- sur la liaison TGV entre Le Havre et Marseille, le passage de un à deux trains par jour, y compris les week end, « *cette ligne évitant le passage systématique par Paris est vitale pour la Seine-Maritime* » ;
- la desserte de la gare Bréauté-Beuzeville.

7. Les avis exprimés sur la future gare de Rouen Saint-Sever

La future gare d'agglomération de Rouen Saint-Sever (MOA SNCF Gares et Connexions) a fait l'objet d'une démarche « sur mesure », tenant compte des enjeux spécifiques de la Métropole rouennaise.

Les études pour la future gare d'agglomération de Rouen Saint-Sever sont conduites conjointement par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, suivant leurs périmètres respectifs. SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments d'infrastructure du réseau ferré national. SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage sur un périmètre couvrant le bâtiment voyageur, les quais et toutes circulations horizontales et verticales ainsi que les équipements d'intermodalité

SNCF Gares & Connexions a ouvert la concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. La concertation a permis la prise en compte de l'avis des habitants en vue d'améliorer le projet.

Le bilan complet de la concertation préalable organisée sur la future gare Rouen Saint-Sever est consultable sur le site internet de la LNPN à l'adresse suivante : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

8. Les avis exprimés sur le projet en Île-de-France

Les tracés sur la section « Nanterre <> Mantes-la-Jolie »

De nombreux contributeurs demandent les tracés précis afin de pouvoir se projeter et identifier les impacts sur leur logement ou leur lieu de vie (*voire le paragraphe dédié aux impacts*).

Dans les Yvelines, plusieurs contributeurs souhaitent un prolongement du tunnel afin de « *préserver la zone commerciale* » à Orgeval et le golf à Villennes-sur-Seine, ou pour éviter des nuisances sonores dans la vallée qui seraient cumulatives avec celles de l'A13. De plus, quelques personnes proposent de privilégier les investissements pour la maintenance ou la réparation de lignes existantes, notamment la ligne J.

Des inquiétudes sont également formulées concernant les impacts des travaux au niveau du puits de creusement de Montesson. Enfin, des contributeurs interrogent le coût d'un tel ouvrage.

Les impacts locaux du projet en Île-de-France

De nombreuses inquiétudes sont exprimées quant aux impacts de la LNPN localement :

- Sur le cadre de vie des habitants avec des impacts paysagers à Bouafle, Chapet, Ecquevilly et Orgeval. Les travaux à Montesson limiteraient également les accès au parc départemental de la boucle de Montesson, au chemin de halage et au nouvel arboretum à proximité, et engendreraient du trafic routier supplémentaire alors que « *la circulation est déjà difficile* ». Des nuisances sonores sont craintes en raison de la hausse du trafic ferroviaire à Carrières-sur-Seine et Houilles. Enfin, quelques personnes déplorent l'impact potentiel sur le golf de Villennes-sur-Seine.
- Sur les terres agricoles de Bouafle, Chapet, Ecquevilly, et Montesson.
- Sur les enjeux environnementaux, notamment à Montesson avec le parc départemental de la boucle de Montesson « *abritant de nombreuses espèces d'oiseaux* », la zone humide et « *la pollution de la Seine* » en raison l'excavation des terres au niveau du puits de creusement.
- Sur les biens immobiliers avec la crainte d'une dévaluation (notamment à Epône).
- Sur le trafic ferroviaire alors que les travaux sur la ligne J devait bientôt arriver à leur terme et permettre une exploitation optimale.

Quelques demandes sont émises pour la mise en place d'écrans acoustiques à Carrières-sur-Seine, Houilles, Garenne-Colombes et Nanterre.

Quelques avis à la marge relativisent ces impacts en indiquant que l'A14 a nécessité des travaux et n'est pas enterrée.

L'évolution des dessertes ferroviaires en Île-de-France

L'évolution des dessertes ferroviaires est largement abordée par les contributeurs qui s'interrogent sur les gares ou haltes qui seront desservies par la LNPN et les répercussions potentielles sur les lignes régionales.

Ainsi, certains s'inquiètent que la LNPN réduise la fréquence de desserte de certaines villes comme Poissy, Rosny-sur-Seine ou Bonnières-sur-Seine, voire n'entraîne l'interruption de certaines liaisons telle que Mantes-la-Jolie <> Rouen. À l'inverse, d'autres se réjouissent des opportunités qu'offre la LNPN, notamment en matière de report du trafic en faveur du RER E, ce qui permettrait « *d'améliorer la desserte des banlieues* ».

Par ailleurs, dans le souci de limiter les impacts sur les yvelinois, certains envisagent de faire de Mantes-la-Jolie le terminus des trains normands, offrant ainsi une correspondance avec le RER E. D'autres préfèrent un terminus ou un arrêt à Nanterre ou à La Défense, afin de prévenir la saturation de l'avant-gare de Saint-Lazare. En outre, la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express dans ce secteur permettrait « *à de nombreux habitants d'Île-de-France d'éviter de transiter par Paris intra-muros dans le cadre de leurs déplacements vers la Normandie* ».

9. Les avis exprimés sur les modalités d'information et de concertation du projet

56 expressions concernent les modalités d'information et de concertation du projet.

Cohérence de la concertation

Quelques personnes questionnent la cohérence de la concertation. L'une d'entre elle regrette une « *division des villes en sections incohérentes pour éviter la mobilisation* ». Les lieux des réunions ne correspondent pas toujours aux attentes et aux enjeux du projet identifiés par les élus ou le grand public. Par exemple, certains habitants de Montesson ont exprimé leur mécontentement quant à l'absence de réunion organisée par SNCF Réseau dans leur commune⁹. Sur le plateau de Caux, certains insistent pour qu'une réunion publique d'information ait lieu dans chaque commune du plateau.

Par ailleurs, quelques contributeurs demandent quel est le dispositif de concertation sur les sections non prioritaires.

Pour d'autres, la distinction des concertations de la LNPN et de l'optimisation de l'avant gare de Paris-Saint-Lazare est « *incompréhensible* », et rend difficile la compréhension globale du projet.

Les dates retenues pour les rencontres sont également questionnées, certains regrettant que les réunions publiques aient été « *fortement condensées sur le mois de juin* » ou « *trop proches des vacances d'été* ». À la suite du report de rencontres en raison des élections législatives anticipées, quelques contributeurs souhaitent que « *la concertation ne soit pas raccourcie* » et demandent de reprogrammer les réunions « *au-delà des vacances d'été* ».

⁹ Une réunion publique d'information « *Montesson dit NON à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans la Plaine* » a été organisée le mardi 11 juin à l'initiative de la ville de Montesson et en l'absence du maître d'ouvrage.

Formats des réunions et des ateliers

Les formats des réunions et des ateliers sont remis en question par quelques personnes déplorant par exemple « *que la concertation corresponde davantage à des réunions d'information* » ou que les présentations du projet soient similaires entre les différentes réunions. Quelques personnes auraient souhaité des temps de présentation plus courts, afin de permettre aux participants de poser davantage de questions.

Enfin, plusieurs avis regrettent l'absence en réunion publique d'information d'un conseiller régional ou de décideurs présents au comité de pilotage. La présence des garantes est saluée par un élu, qui aurait également souhaité qu'elles assistent aux réunions techniques avec les élus.

Prise en compte des contributions

Certains contributeurs expriment des inquiétudes quant à la prise en compte de leurs avis dans le processus décisionnel. Quelques expressions proposent alors la tenue d'un vote ou d'un référendum, dont le résultat conditionnerait la poursuite du projet.

Plusieurs souhaitent également l'organisation de réunions spécifiques avec les professionnels du secteur agricole, afin de mieux intégrer les enjeux qui leur sont propres.

Information au grand public

De nombreuses contributions soulignent la nécessité d'améliorer l'information du grand public. Lors des réunions publiques, l'absence de réponses précises ou le manque de clarté sont fréquemment déplorés, notamment sur des points tels que la justification socio-économique du projet, l'absence de tunnel entre Rouen et Barentin, ou encore les objectifs de trafic. Sur internet, plusieurs personnes demandent à consulter les livrets territoriaux qui ne sont pas parus.

Par ailleurs, de nombreuses personnes demandent à pouvoir consulter les scénarios de tracé. A ce sujet, quelques demandes de nature technique se distinguent comme l'accès aux « *profils en long pour les parties "difficiles" du projet* » ou les « *dessins d'insertion à l'entrée et à la sortie du tunnel entre Colombes et Orgeval* ».

10. Les avis divers

14 avis sont classés comme « *hors sujet* ».

Ils concernent tout d'abord **les sections non prioritaires de la LNPN**. L'évolution des dessertes en Normandie est une préoccupation importante et plusieurs propositions sont évoquées comme un arrêt en gare d'Yvetot, de nouvelles lignes comme une liaison directe intra-Normandie avec Caen – Le Havre ou la reprise de la « *ligne Rouen-Orléans aujourd'hui abandonnée* » et une augmentation des amplitudes horaires, notamment le soir.

Quelques remarques ou questions concernent également des **projets distincts à celui de la LNPN** :

- Le SERM de Rouen.
- L'optimisation de l'avant gare de Paris-Saint-Lazare, qui faisait l'objet d'une concertation préalable du 21 mai au 22 septembre 2024. Des interrogations sont formulées concernant les gains de régularité jugés limités, les impacts des travaux sur le trafic ferroviaire existant, l'évolution des dessertes, et sur le coût de l'ouvrage. A l'inverse, quelques avis sont favorables à sa réalisation, voire la préfère à celle de la LNPN.

11. Synthèse des contributions d'acteur

Deux contributions d'acteur ont été transmises et publiées sur le site LNPN à l'adresse : <https://www.lnnp.fr/participer-a-la-concertation>

Contribution de la ville de Mantes-La-Jolie (78)

La ville de Mantes-La-Jolie soutient la position de la région Île-de-France et regrette notamment les déclarations relatives à la suppression des arrêts des trains normands dans le Mantois. Elle reconnaît la nécessité du transport ferroviaire, son rôle dans la décarbonation des transports et souhaite l'amélioration de la qualité du service, l'augmentation des fréquences de train avec des arrêts réguliers à la gare de Mantes-la-Jolie, la réduction des temps de parcours et le développement économique de la vallée de la Seine. La ville questionne par ailleurs le coût global du projet par rapport aux gains, notamment de temps, annoncés.

Contribution de la communauté urbaine Caen la mer

La communauté urbaine Caen la mer précise soutenir le projet LNPN sans se prononcer sur ses différentes composantes. Elle fait part de son inquiétude sur l'allongement du planning lié à la demande de la Région Île-de-France de mener une étude sur l'enfouissement partiel de la ligne dans les Yvelines et sur l'augmentation inévitable du coût du projet lié à cette demande.