

cndp Commission nationale
du **débat public**

Projet ferroviaire de la
Ligne Nouvelle
Paris / Normandie
(L.N.P.N)

Décembre 2017

Établi par
Anne-Marie CHARVET

SOMMAIRE

PREAMBULE

<i>Fiche d'identité du projet</i>	P.3
<i>Fiche simplifiée de la présentation du projet</i>	P.5
<i>Documents de référence historique</i>	P.8

I. LES MODALITES ET LE DEROULEMENT

DE LA CONCERTATIONP.10

1. *LE DIALOGUE AVEC LES ACTEURS*P.11

2. *LES MODALITES DE LA CONCERTATION*.....P.13

a) Première vague de concertation septembre 2014 – Juillet 2015P.13

b) Deuxième vague de concertation septembre 2015 – septembre 2016P.17

c) Troisième vague de concertation novembre 2016 – octobre 2017P.21

Tableau récapitulatif des instances de concertation par vague 1, 2 et 3	P.23
---	------

II. ETUDES COMPLEMENTAIRES RESULTANTES

DES DEMANDES LORS DES DIFFERENTES CONSULTATIONSP.26

1. *Dire d'expert*.....P.26

2. *Réactualisation des études de 1998*P.28

III. CONCLUSIONS DE LA CONCERTATION A L'ISSUE DE LA PHASE 1P.29

IV. CARTE DES ZONES DE PASSAGE PREFERENTIELLE ET DES

GARES ARRETES A L'ISSUE DU COPIL DU 26 OCTOBRE 2016P.34

V. LES PRINCIPALES REACTIONSP.36

A. Dans les médiasP.36

B. Comité de Pilotage du 26 octobre 2017P.38

VI. BILAN DE LA CONCERTATION :

LES PRINCIPALES QUESTIONS SOULEVEESP.41

1. *Projet largement soutenu dans sa globalité*.....P.41

2. *Remarques sur l'opportunité de certaines sections*.....P.41

3. *Demande d'amélioration de service*.....P.42

4. *Demande de créer de nouvelles gares pour désaturer et améliorer les correspondances*P.42

5. *Demande d'assurer la desserte entre les villes normandes*P.44

6. *Constante de préoccupation : bonne insertion du projet dans son territoire*P.44

AVIS DE LA GARANTE SUR 3 ANNEES INTENSIVES DE CONCERTATION CONCERNANT LA LNPN P.45

QUELQUES PROPOSITIONS AU MAITRE D'OUVRAGE DANS LA PERSPECTIVE

DE LA PREPARATION DE LA PHASE 2 DU PROJET DE LA LNPN.....P.47

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- MAITRE D'OUVRAGE : SNCF-Réseau
- CONTEXTE : Il s'agit de la construction d'une ligne de transport rapide entre Paris et la Normandie visant à relier Paris au Havre par Nantes et Rouen. Le projet a pour but de contribuer à faire de la Vallée de la Seine un axe de développement du Grand Paris et du Havre le port de la capitale. Le coût est estimé à près de 10 Milliards d'Euros projet cible dont 6 Milliard pour le projet prioritaire.

Le projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie vise **3 objectifs principaux** :

- Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort par la séparation des voies de circulation des trains normands et franciliens
- Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, y compris pour le fret grâce à la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérer le réseau existant
- Réduire les temps de parcours par une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle.

Suite à la lettre de cadrage ministérielle du 12 novembre 2013, la LNPN sera conçue et réalisée en deux phases :

- **Le projet prioritaire, à mettre en œuvre avant 2030**, est composé de 3 sections de la ligne nouvelle, Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.

- **Le projet cible au-delà de 2030** comprend un ensemble d'aménagement à réaliser après 2030 : le traitement des sections Evreux-Rouen et Evreux-Bernay également appelé le « Y de l'Eure », le contournement de Mantes, les gares nouvelles de Confluence, Evreux et Louviers Val-de-Reuil.

Lors du COPIL du 12 juillet 2017, Hervé Morin président de la région Normandie a rappelé que le tronçon dit « Y de l'Eure » est un sujet important et qu'il est indispensable d'avancer sur ce projet.

Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle de la première phase dite **projet prioritaire** sont inscrits pour un montant de 98 M€, au contrat de plan interrégional État-régions (CPIER) de la Vallée de la Seine 2015-2020, signé le 25 juin 2015 dont :

- 60 millions dans le cadre des études de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ; dont 22 millions d'euros pour l'étape actuelle
- 38 millions d'euros pour les études et travaux liés au projet EOLE.

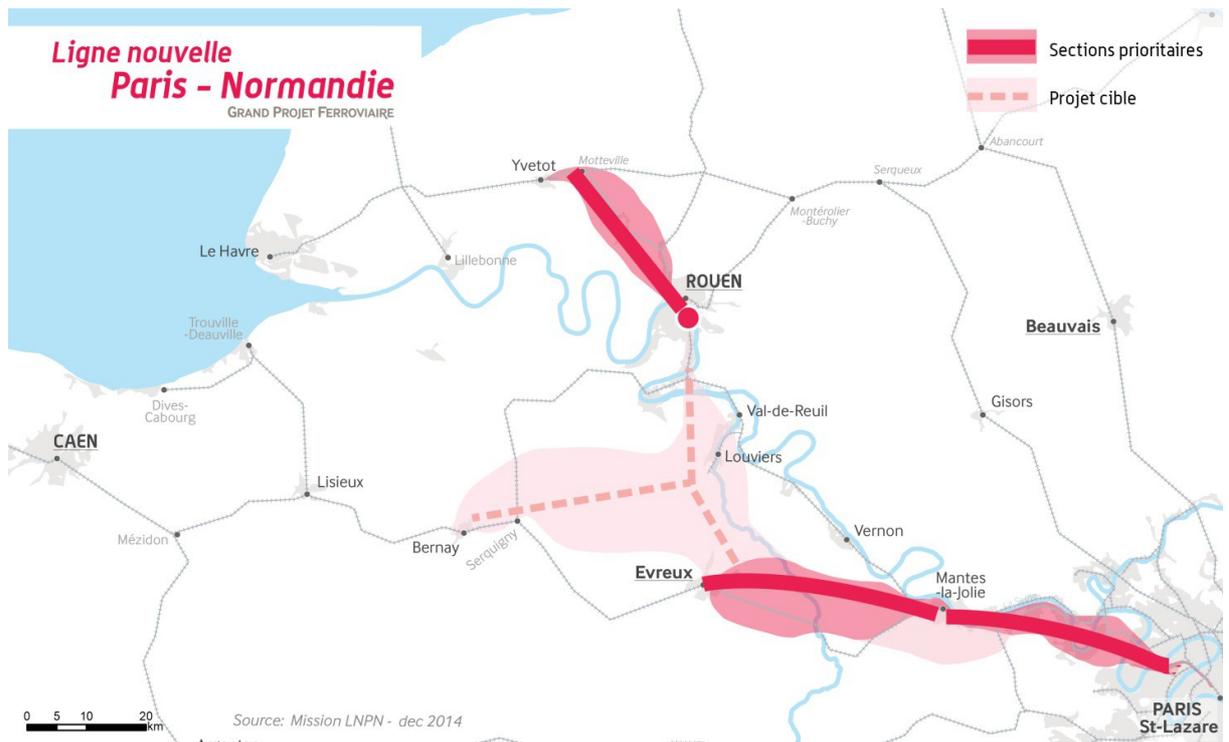
La LNPN s'inscrit dans une démarche « Projet de Territoire » à savoir construire un partenariat de projet autour de la future ligne nouvelle Paris-Normandie.

Conduite sous forme de 4 ateliers, organisés successivement à Rouen, Caen, Deauville et Le Havre entre Avril 2016 et Février 2017, la démarche « **Projet de territoire en lien avec le projet LNPN** » a rassemblé plus de 200 participants, a entendu les projets de 12 collectivités et s'est nourri d'un important programme d'études confié principalement au réseau des agences d'urbanisme du territoire.

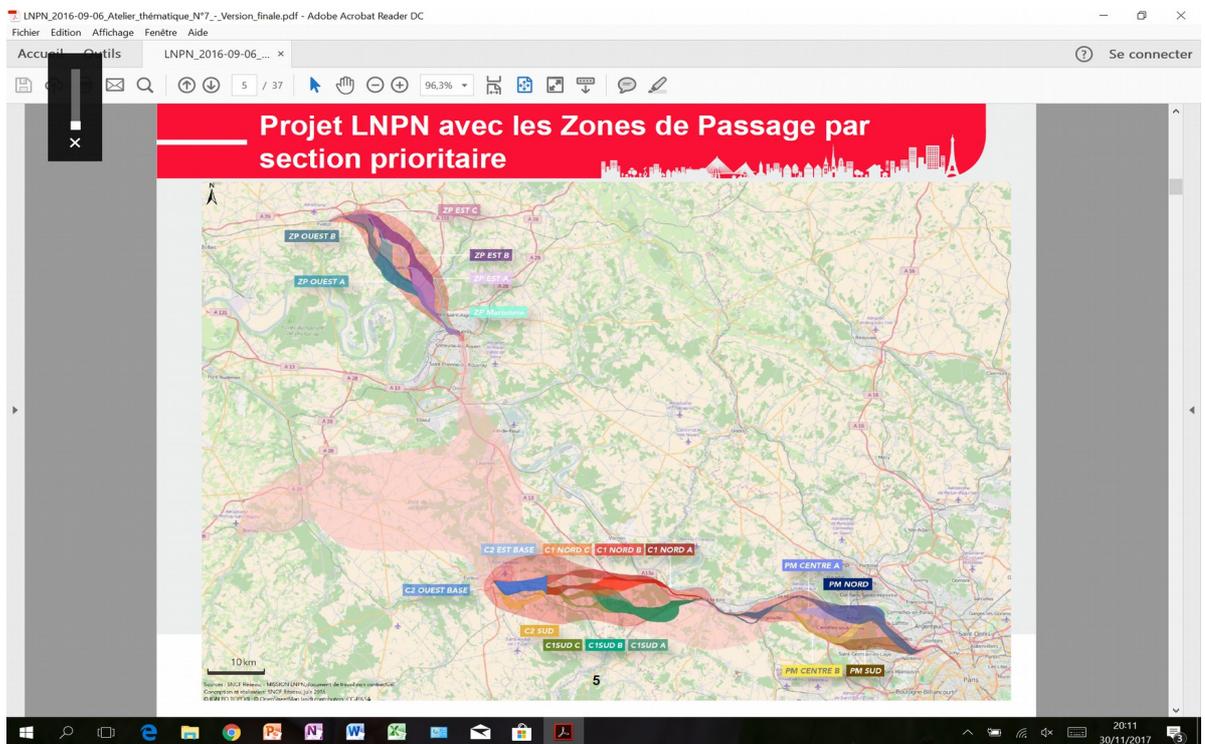
Le principal résultat de cette démarche a été la prise de conscience de l'émergence à terme d'un Grand territoire composé de multiples territoires aux fonctions redistribuées dans un vaste système structuré par l'infrastructure nouvelle.

FICHE SIMPLIFIEE DE LA PRESENTATION DU PROJET LNPN

Programme Longueur (km)	<p>Le projet LNPN est phasé entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un programme prioritaire : environ 120 km de ligne nouvelle répartis en 3 sections Paris-Mantes / Mantes-Evreux / Rouen-gare nouvelle Saint-Sever / Yvetot • Un programme cible : inclut une section de ligne nouvelle à plusieurs branches, entre Evreux-Rouen (vers le Havre) et Evreux-Bernay (vers Caen et Cherbourg), nommé « Y de l'Eure » et, le cas échéant, le contournement de Mantes + d'autres aménagements nécessaires sur le réseau existant.
Coût en M€ CE janv 2016	<ul style="list-style-type: none"> • 5 850 M€ (janvier 2016 – base étude étape 1) pour le projet prioritaire (montant variable selon les fuseaux qui seront arrêtés)
Principales fonctionnalités : Objectifs et principes	<p>La LNPN vise trois objectifs principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort • Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires • Réduire les temps de parcours <p>Elle repose sur les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une articulation étroite avec le réseau existant pour multiplier les services et permettre le développement des trains régionaux, du Transilien et des trains de Fret. • Une vitesse de conception adaptée (< 250 km/h) aux enjeux de distances faibles et à la structure des trafics (part importante de déplacements domicile-travail) répondant à la géographie et à l'occupation des territoires.
Projet de services pris en compte par SNCF-Réseau	Scénarios définis à partir de l'expression de besoins des acteurs locaux recueillie en 2015 et confrontés à la concertation de l'étape 1 qui s'est déroulée sur 3 ans.
Socio-économie	Des études ont été effectuées et intégrées pour éclairer le choix des zones de passage.
Etat d'avancement	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <u>Octobre 2011 – Avril 2012</u> : Débat public et décision du CA de RFF (devenu depuis SNCF-Réseau) de poursuivre le projet. ✓ <u>28 Février 2013</u> : Demande de l'Etat d'un travail d'optimisation / phasage, rendu en avril 2013 dans le cadre de la Commission Mobilité 21. ✓ <u>9 Juillet 2013</u> : Choix de l'Etat de retenir le scénario 2 suite aux travaux de la Commission Mobilité 21, qui préconise en première priorité (avant 2030) la réalisation des sections nouvelles Paris-Mantes et Rouen-Yvetot (comprenant la gare de Saint-Sever), le reste du projet étant programmé après 2030. ✓ <u>12 Novembre 2013</u> : Lettre de mission du ministre des Transports cadrant l'objectif de l'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) et distinguant trois sections prioritaires Paris-Mantes, le nœud de Rouen et la traversée nouvelle de la Seine, Mantes-Evreux. ✓ <u>Objectifs du projet « prioritaire »</u> : Désaturation des nœuds ferroviaires et séparation des flux qui permettront d'améliorer les transports du quotidien pour les premières sections Paris-Mantes et Rouen-Yvetot. Le couplage de ces sections à une section nouvelle entre Mantes et Evreux permet d'assurer une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort. ✓ <u>29 Janvier 2014</u> : Premier Comité de Pilotage de l'étape 1 des EPEUP sous la présidence du préfet François Philizot, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine. ✓ <u>Automne 2014</u> : Lancement de la concertation et début des études. ✓ <u>COPIL du 4 Mai 2016</u> : Présentation de 19 zones de passages envisagées. La Gare Nouvelle de La Défense-Nanterre a été retirée de la suite des études du projet en raison d'une analyse technico-financière défavorable. En conséquence, les conditions d'exploitation du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare sont à préciser. ✓ <u>COPIL du 20 Octobre 2016</u> : Suite à l'analyse multicritère 13 zones de passage sont maintenues à l'étude. La Gare Nouvelle Rouen Saint-Sever sera positionnée au plus proche du pôle d'échange multimodal et la méthodologie d'évolution du complexe Saint-Lazare a été approuvée. ✓ <u>COPIL du 28 Février 2017</u> : Décision de ne garder à l'étude que 3 emplacements de Gare Nouvelle (GN) sur l'agglomération d'Evreux ce qui conduit à l'abandon de l'une des zones de passages passant à l'Est de la base aérienne. Approfondissement des fonctionnalités et optimisation de la Gare Nouvelle Rouen Saint-Sever. Présentation du coût du projet prioritaire évalué en étape 1 (5,3M€ au débat public à 5,85M€ aujourd'hui). ✓ <u>COPIL du 12 Juillet 2017</u> : Point sur les enjeux techniques des zones de passages et du projet cible. ✓ <u>COPIL en Octobre 2017</u> : Proposition d'une zone de passage préférentielle pour chacune des trois sections en ligne nouvelle en vue du choix par le ministre des modalités de poursuite du projet, dans un contexte d'Assises de la Mobilité et de la loi de programmation à venir.



PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS/NORMANDIE (LNP)



DÉFINITION DES ZONES DE PASSAGES



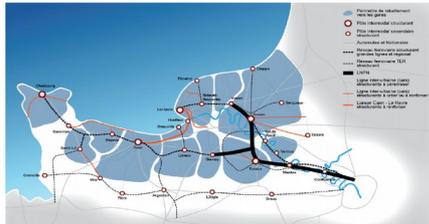
CINQ GRANDS ENJEUX EN PARTAGE

En parallèle des approches territoriales par les projets des collectivités, l'atelier « Projet de territoire » a partagé les résultats de sa commande d'étude, principalement réalisée par les agences d'urbanisme du territoire et consacrée à :

- » La dynamique démographique du grand territoire LNP et ses perspectives sous l'impact du projet.
- » Le développement autour des gares, en particulier le développement d'activités tertiaires et ses potentiels.

» Le système des mobilités dans tous ses modes et échelles et les besoins qui s'y expriment autour du projet ferroviaire.

- » L'économie touristique et plus précisément l'enjeu des accès, des déplacements et des « mises en destination ».
- » La question du fret, considéré dans sa double modalité fer et fluvie, sur l'axe Seine et autour de lui.



ET MAINTENANT

Territorialiser un projet d'infrastructure de l'envergure de la Ligne nouvelle Paris Normandie demande du temps. La démarche « Projet de territoire » n'est qu'une étape d'un long processus, qui doit se poursuivre tout au long du projet LNP.

La logique même de cette démarche veut que progressivement les collectivités s'en saisissent elles-mêmes.

L'amenage et laissent vivre en fonction de leurs propres projets et mise en dialogue – augmentant ainsi ses chances de réussite.

SNCF Réseau sera toujours à leurs côtés, pour réussir à la fois le grand projet ferroviaire qui est la Ligne nouvelle Paris Normandie, et la grande transformation territoriale à laquelle il contribuera.

Pour en savoir plus : www.lnpn.fr

Credit photos : 1. Sator Axel Estelle / Abnordphoto. 2. Atelier Presentation Atelier Projet de Territoire n°2. 3. Marnon. 4. La Vallée de la Seine et la ligne classique Paris-Breux. 5. Lure de l'ULM. 6. Château Galliard Estelle / Abnord. 7. Abnord. 8. Caen Pirella. 9. Presentation Atelier Projet de Territoire n°2. 10. Projea Bureau Urbanisme Atelier Projet de Territoire n°2. 11. Les Docks. 12. Marnon au Bassin. 13. Presentation Atelier Projet de Territoire n°1. 14. Gare de Lisieux. 15. SNCF Réseau. 16. Dieppe Sud. 17. Presentation Atelier Projet de Territoire n°3. 18. Port de Cherbourg. 19. Presentation Atelier Projet de Territoire n°4.



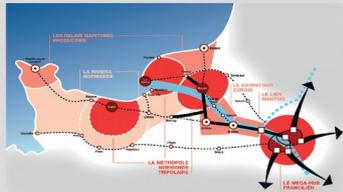
Ligne nouvelle Paris-Normandie GRAND PROJET FERROVIAIRE

LA DÉMARCHE PROJET DE TERRITOIRE

Faire des « projets de territoire » le cœur de l'échange entre SNCF Réseau et les collectivités territoriales, tel est le but de cette démarche qui vise à construire un partenariat de projets autour de la future Ligne nouvelle Paris Normandie (LNP).

Conduite sous forme de quatre ateliers, organisés successivement à Rouen, Caen, Deauville et Le Havre, entre avril 2016 et février 2017, la démarche « Projet de territoire en lien avec le projet LNP » a rassemblé plus de 200 participants, a entendu les projets de 12 collectivités, et s'est nourrie d'un important programme d'études confié principalement au réseau des agences d'urbanisme du territoire.

LA LNP AU SERVICE DU GRAND TERRITOIRE



Le principal résultat de la démarche « Projet de territoire » a été la prise de conscience de l'émergence à l'échelle d'un grand territoire, composé de multiples territoires aux fonctions redistribuées dans un vaste système d'infrastructure par l'infrastructure nouvelle.

Exporter un fichier PDF

Adobe Export PDF

Convertissez des fichiers PDF au format Word ou Excel en ligne.

Sélectionner un fichier PDF

Inpn_synthese_proj...oire_2015-2017.pdf

Convertir au format

Microsoft Word (*.docx)

Langue du document :

Français

Changer

Convertir

Créer un fichier PDF

Modifier le fichier PDF

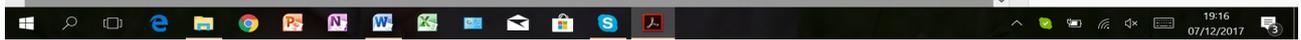
Commentaire

Combinaison de fichiers

Organiser les pages

Stocker et partager les fichiers dans Document Cloud

En savoir plus



DÉBUT DE LA CONCERTATION DECEMBRE 2014

DOCUMENTS DE REFERENCE : HISTORIQUE

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, devenu depuis SNCF-Réseau a, dans sa séance du 5 avril 2012, décidé de poursuivre le projet après le débat public et de lancer les études préalables à l'enquête publique en déployant un dispositif d'information et de concertation permettant, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP, d'associer les différents acteurs à la mise au point du projet.

- 2 mars 2011 : saisine de la CNDP par RFF maître d'ouvrage
- 6 avril 2011 : décision de la CNDP actant la tenue d'un débat public
- 3 octobre au 3 février 2012 : Débat Public
- 5 avril 2012 : décision du conseil d'administration de RFF de poursuivre le projet
- 28 février 2013 : demande de l'Etat d'un travail d'optimisation / phasage rendu dans le cadre de la Commission Mobilité 21
- 24 avril 2013 : nomination du préfet François Philizot délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine en conseil des ministres
- 9 juillet 2013 : décision de l'Etat de retenir le scénario 2 suite aux travaux de la Commission Mobilité 21, qui préconise en première priorité (avant 2030) la réalisation des sections nouvelles Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot (comprenant la gare de Saint-Sever) et en seconde priorité (après 2030) de poursuivre la réalisation du reste de projet.
- 12 novembre 2013 : lettre de mission du ministre des transports demandant la reprise des études et de distinguer 3 sections prioritaires :
 - Paris-Mantes
 - Le nœud de Rouen et sa traversée nouvelle de la Seine
 - Mantes-Evreux
- François Philizot est nommé président du Comité de Pilotage (COFIL) du projet (LNPN)

A la demande de SNCF-Réseau, un garant M. Watisse a été nommé par la CNDP en 2014.
Le 7 janvier 2015 Mme Anne-Marie Charvet lui succède.

La mission du « garant de la concertation » est une déclinaison des missions que les textes confèrent à la CNDP.

Ainsi, le garant, dont neutralité, impartialité et objectivité sont les mots clés qui sous-tendent sa mission se doit de :

- Veiller aux bonnes conditions d'information et de participation du public aux débats organisés. A ce titre, il s'assure, notamment, que le public a bien été éclairé sur les enjeux du projet, ses aspects techniques et ses impacts ;
- Contribuer à la détermination des modalités de mise à disposition de l'information auprès du public et de participation de ce dernier ;
- S'assurer du bon déroulement de la concertation, notamment de la faculté réelle donnée au public et aux différents acteurs de pouvoir questionner le maître d'ouvrage et d'obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques et suggestions, tant sur l'opportunité du projet que sur ses variantes et ses impacts environnementaux, urbains...
- Valider le compte rendu de la concertation que rédige le maître d'ouvrage.

Dans l'esprit de ce qui précède, le présent rapport évoque essentiellement deux aspects de la concertation qui vient de s'achever pour la phase 1 :

- L'appréciation de la qualité de celle-ci
- L'énumération des points du projet jugés particulièrement critiques par le public.

Il est à noter que la concertation pour l'étape 1 de la LNPN – définition des fuseaux de passage de la ligne nouvelle – a duré 3 ans, réuni plus de 2.000 acteurs et a donné lieu à plus de 60 réunions de concertation, 40 rencontres bilatérales, maîtrise d'ouvrage et différents acteurs et à plus de 60 groupes de travail.

La liaison Ligne Nouvelle Paris-Normandie renforce et élargit la vision stratégique du projet de l'Axe Seine, de l'Île-de-France à l'Atlantique avec Cherbourg et Dieppe en postes avancés et la métropole Normandie tripolaire de Caen-Rouen-Le Havre au cœur du poste.

L'objectif des 15 à 20 ans à venir est la réinsertion de la Normandie dans le faisceau Seine-Ouest et dans le fonctionnement plus global des autres faisceaux (Nord, Est, Sud/Est et Grand/Ouest) via le hub francilien.

I. LES MODALITES ET LE DEROULEMENT DE LA CONCERTATION

Le projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) a évolué depuis le débat public.

Actuellement, le projet est conçu en deux phases :

- **Le projet prioritaire** dont l'horizon de réalisation est prévu à l'horizon 2030 (sections entre Paris et Mantes, entre Mantes et Evreux et Rouen et Yvetot incluant la gare Rouen-Saint-Sever).
- **Le projet cible** dont l'horizon de réalisation se situe après 2030 (seront étudiés un éventuel contournement de Mantes, le Y de l'Eure et l'opportunité de gares nouvelles, exceptée celle de Rouen).

La concertation s'inscrit comme indicateur majeur dans la **démarche de développement durable**.

Cette démarche prend en compte, en plus des fonctionnalités et de l'insertion de la ligne, les intérêts des territoires et des populations.

L'intention est de créer une ligne durable dès sa conception et lors de sa mise en service.

Plus précisément, les objectifs de développement durable sont les suivants :

- Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous.
- Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial.
- Une infrastructure éco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les sites les plus exceptionnels, privilégier les activités humaines...
- Un investissement acceptable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance nationale.

Le dispositif d'information et de concertation engagé depuis 2014, est décomposé en trois vagues de concertation dont la dernière s'est terminée au 4^e trimestre 2017.

Suite au débat public, un nouveau cycle d'études préalables à l'enquête publique a été organisé, en 3 étapes successives, couplées à une concertation en continue qui a permis d'affiner les caractéristiques du projet de la ligne nouvelle.

L'étape 1 du projet est celle au cours de laquelle doit être arrêtée une zone de passage préférentielle de 1 à 3 km de large pour chacune des sections prioritaires :

- Paris-Mantes
- Mantes-Evreux
- Rouen-Yvetot

Il est expressément convenu que les décisions du dispositif de gouvernance seront éclairées, tout au long de cette étape, par un dispositif de concertation.

La gouvernance

La gouvernance du projet LNPN repose sur un Comité de Pilotage (COPIL) assisté d'un comité technique (COTECH).

- Le COPIL est l'instance de prise des décisions, des orientations stratégiques du projet, d'arrêt des choix, de validation des propositions et de préparation des décisions ministérielles. Présidé par M. le Préfet Philizot, il réunit les présidents de régions, des départements concernés, des maires et présidents d'EPCI concernés, des principales villes et agglomérations et ainsi que des représentants de l'Etat, du STIFF et de SNCF-Réseau
- Le COTECH examine les résultats des études et prépare les décisions du COPIL. Présidé par M. Hervé de Tréglodé, il regroupe les services techniques des co-financeurs du projet de l'étape 1 et de SNCF-Réseau.

La concertation

L'objectif est de tenir compte non seulement des avis formulés sur l'opportunité du projet lors du débat public mais au fur et à mesure de l'affinement des études, d'en faire retour au public et aux acteurs pour les informer et statuer sur l'opportunité de leurs remarques et propositions.

Il est à noter que SNCF-Réseau et la garante ont conçu un dispositif de concertation décliné pour chacune des zones prioritaire à l'occasion de la poursuite de la concertation et afin qu'elle soit au plus près des acteurs et des citoyens concernés contribuant à maximiser l'utilité du projet et l'intégrer au mieux dans les territoires.

Cette concertation a été :

- **De poursuivre** durant toute l'étape 1 la bonne information des acteurs du territoire et prolonger la dynamique du débat public,
- **D'articuler la concertation** avec l'avancement des études de façon à ce qu'elles s'enrichissent mutuellement,
- **D'adapter** aux différentes échelles et thématiques en prenant en compte les projets en interface avec la LNPN,
- **De rendre accessible les informations et études** à tous les publics, associations, grand public, Etat, élus, techniciens des collectivités, acteurs économiques et sociaux, grand public,
- **D'être justement dimensionnée** grâce à un dispositif structuré et lisible pour les participants, alternant vague de concertation / reprise et complément d'études.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION REPOSE SUR 2 DÉMARCHES COMPLÉMENTAIRES :

1. UN DIALOGUE AVEC LES ACTEURS

Il s'organise autour de 3 instances à destination des acteurs institutionnels du territoire qui sont présents et se réunissent dans chacune des 3 zones prioritaires :

- **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
- Insertion territoriale du projet (volet technique et environnemental)
- 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 3 sections prioritaires.

Elles 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 de leur connaissance fine du territoire, le maître d'ouvrage.

Elles sont présidées par un représentant de l'Etat (Préfet ou Secrétaire Général).

- **Les Comités Territoriaux**

Instances d'informations et d'expressions, 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, services...).

Sous l'égide du préfet de région concerné 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 Mante-Evreux, présidé jusqu'ici 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.

A ces réunions se sont ajoutées des rencontres bilatérales tant avec le maître d'ouvrage mais aussi avec la garante, auprès des élus, des associations, des acteurs sociaux / économiques...

En parallèle de ses instances destinés aux acteurs institutionnels, le **grand public** a été informé et consulté via :

- Le site internet LNPN

- L'outil carticpe.lnnpn.fr du 15 septembre au 15 janvier 2016 et du 18 novembre 2016 au 1^{er} janvier 2017.

Cet outil a été consulté par plus de **16.000 personnes**.

Parallèlement, des **rencontres publiques** en format atelier ont été organisées.

Au total, plus de **1.200 personnes** ont contribué au débat en ligne ou en salles et plus de **1.400 avis écrits** ont été recueillis au moyen de ses différentes démarches.

Il faut ajouter à cela plus de **7.000 votes** exprimés sur le site internet.

En termes de communication, à l'occasion de ces débats et ateliers, plus de **25 articles de presses, reportages et publications sur facebook et twitter** ont été recensés.

- **15 avis** ont été reçus **par courriels**.

- **58.400 pages vues** sur **CARTICPE**.

- **16.000 visiteurs uniques** recensés.

L'outil Carticpe.LNPN a proposé dans un premier temps au grand public de s'informer et de s'exprimer en même temps que les acteurs institutionnels, sur les mêmes thématiques.

Dans un deuxième temps, l'outil Carticpe.Inpn a été utilisé pour aider à la prise de décisions concernant les zones de passage préférentielles.

Le présent bilan de la concertation analyse aussi bien la consultation du grand public que la concertation avec les acteurs institutionnels.

2. LES MODALITES DE LA CONCERTATION

La concertation a été organisée en trois vagues, au sein desquelles s'articulent différentes modalités. Chaque vague vise 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 dessertes associés**.

Le Comité de Pilotage du 2 juillet 2014 a validé le dispositif décrit dans le mode d'emploi de la concertation, lançant ainsi la concertation menée sous l'égide d'un garant.

A. LA PREMIÈRE VAGUE DE CONCERTATION (SEPTEMBRE 2014 – JUILLET 2015)

La première vague de concertation s'est tenue de septembre 2014 à juillet 2015, suite au **Comité de Pilotage (COFIL) du 2 juillet 2014**.

Les trois comités territoriaux ont eu lieu au début de la première vague pour ouvrir la concertation.

Les ateliers thématiques ont eu lieu, organisés pour recueillir les avis et demandes des participants sur deux thématiques : fonctionnalités et insertion territoriale.

Les trois derniers comités territoriaux se sont tenus en fin de vague pour présenter le bilan de la 1^{ère} vague et introduire la 2^e vague.

Au cours de cette première vague se sont donc tenus six comités territoriaux et sept ateliers thématiques (quatre sur les fonctionnalités, trois sur l'insertion territoriale).

La gouvernance

La première vague de concertation s'est ouverte avec la tenue du deuxième **Comité de Pilotage (COFIL)** de la Ligne nouvelle Paris-Normandie **du 2 juillet 2014**, qui a notamment validé le mode d'emploi de la concertation et les modalités de financement.

Le troisième **Comité de Pilotage (COFIL)** **du 27 février 2015** a approuvé le nouveau planning d'études et de concertation, permettant de lancer la première vague de concertation.

La première vague de concertation s'est achevée avec le quatrième Comité de Pilotage (COFIL), du 7 juillet 2015, à l'occasion duquel a été présenté le bilan de la première vague de concertation.

Il a permis de valider les grands objectifs « transports » identifiés lors de la 1^{ère} vague de concertation ainsi que la méthode reposant sur des scénarios de desserte d'études contrastées à partir d'un « scénario idéal » reprenant l'ensemble des attentes du territoire.

Les instances de concertation

Lors de la première vague se sont tenus uniquement des comités territoriaux (trois comités territoriaux en début de vague, trois autres en fin de vague), des ateliers thématiques « fonctionnalités » (quatre ateliers) et « insertion territoriale » (trois ateliers).

Les commissions consultatives ont débuté lors de la deuxième vague.

Les comités territoriaux (automne 2014 puis été 2015)

La première vague de comités territoriaux s'est tenue à l'automne 2014.

Ils ont permis de lancer la concertation et de rappeler les événements marquants depuis le débat public.

A chaque comité, un focus par section du projet a été effectué.

En moyenne, chaque comité territorial a réuni entre 50 à 60 participants.

Trois comités territoriaux se sont tenus au début de cette vague de concertation :

- **Le 29 septembre 2014 à Rouen** sur la section Rouen-Yvetot
- **Le 30 septembre 2014 à Evreux** sur la section Mantes-Evreux
- **Le 1^{er} octobre 2014 à Paris** sur la section Paris-Mantes

En fin de vague (juin-juillet 2015), trois autres comités territoriaux se sont tenus :

- Le 29 juin 2015 à Caen sur la section Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg
- Le 30 juin à Paris sur la section Paris-Mantes
- Le 1^{er} juillet 2015 à Rouen sur la section Rouen-Le Havre

Chacun a eu pour objectif d'informer sur l'avancement des études et les résultats de la vague 1 de la concertation.

A chaque comité, un focus par section du projet a été effectué.

Les Ateliers « Thématiques » (février à juin 2015)

La première vague d'ateliers « thématiques » s'est déroulée de février à juin 2015, sur les thématiques de l'insertion territoriale et des fonctionnalités.

Ils avaient pour objectif de recueillir les enjeux du territoire et définir des scénarios fonctionnels.

Les ateliers ont permis de recueillir les avis et demandes des participants qui ont ainsi pu exprimer leurs préférences concernant les schémas de desserte.

Ces expressions ont été prises en compte par SNCF-Réseau pour élaborer des propositions de zones de passage préférentielles qui ont été présentées au cours de la vague 2.

Les Ateliers « Fonctionnalités »

Quatre ateliers « fonctionnalités » ont réuni en moyenne 30 participants.

Les ateliers « fonctionnalités » ont comme objectif général de réfléchir aux objectifs du projet de transport et aux scénarios de desserte conduisant à la définition progressive de l'infrastructure.

L'objectif des ateliers en vague 1 a été d'exprimer les besoins des territoires en termes de services (temps de parcours, dessertes, fréquences...) afin de proposer des scénarios d'études mi 2015.

La réflexion a progressé d'un atelier à l'autre en suivant la logique suivante :

- **L'atelier du 9 mars 2015 à Paris** a été consacré à la présentation des ateliers



- **L'atelier du 9 avril 2015 à Rouen** a servi à recueillir les attentes des participants. Un questionnaire a été distribué lors de cet atelier





- **L'atelier du 12 mai 2015 à Caen** a examiné la mise en cohérence des attentes et leur hiérarchisation
- **L'atelier du 9 juin 2015 à Paris** a porté sur la consultation des scénarios.

Chaque atelier débutait par une phase de présentation de l'avancement du projet LNP et de la restitution des ateliers précédents par SNCF-Réseau.

Il s'en est suivi par une phase d'échanges en tables rondes.

Les cinq tables rondes avaient chacune un thème :

- desserte régionale Haute Normandie
- desserte régionale Basse Normandie
- desserte régionale Ile de France
- desserte Interrégionale
- desserte Intersecteur et sujets transversaux

Un questionnaire a été distribué lors du second atelier du 9 avril 2015 à Rouen.

Il a abordé :

- **Cinq thèmes régionaux** (Normandie / secteur Le Havre ; Normandie / secteur Caen – Evreux ; Normandie / relations entre capitales normandes ; Ile-de-France / desserte via les voies nouvelles, Ile-de-France / évolutions sur le réseau existant).
- **Quatre thèmes interrégionaux** (relations Normandie <> Ile-de-France ; échanges avec les régions limitrophes ; relations nationales (intersecteurs) ; fret).
- **Une thématique sur les gares nouvelles** (La Défense-Nanterre ; confluence ; Evreux ; Louviers). Cet atelier a fait l'objet d'une synthèse et a été présenté au cours de l'atelier suivant, le 12 mai.

Les Ateliers « Insertion Territoriale »

Trois ateliers « insertion territoriale » ont réuni en moyenne 36 participants.

L'objectif de la première vague d'ateliers sur cette thématique a été de réaliser un diagnostic environnemental de l'aire d'étude (recueil de données, évaluation des enjeux, hiérarchisation...).

Les études environnementales réalisées par SETEC ont été présentées dans le cadre de ces ateliers.

- **L'atelier du 3 février 2015 à Evreux** a servi à présenter le cadre des ateliers et la méthode de recueil des données.
- **L'atelier du 16 avril 2015 à Rouen** a évalué les enjeux du projet.
- **L'atelier du 16 juin 2015 à Paris** a porté sur la hiérarchisation des enjeux du projet.



Chaque atelier a débuté par une phase de présentation de l'avancement du projet LNPN et de restitution des ateliers précédents par SNCF-Réseau. Il se poursuivait par une phase d'échanges en tables rondes.

B. LA DEUXIÈME VAGUE DE CONCERTATION (SEPTEMBRE 2015 – SEPTEMBRE 2016)

La deuxième vague de concertation s'est tenue en 2015-2016, suite au Comité de Pilotage (COFIL) du 7 juillet 2015.

- Des ateliers thématiques (deux sur les fonctionnalités, un sur l'insertion territoriale, cinq mutualisés fonctionnalités et insertion territoriale).
- Deux sur les projets de territoires en lien avec la LNPN.
- Six commissions consultatives.

Des comités territoriaux ont eu lieu en septembre et octobre 2016.

En parallèle de cette concertation s'est tenue la concertation avec le public, via le dispositif carticipe.LNPN (du 15 septembre au 15 janvier 2016) et la tenue de six rencontres publiques autour des ateliers CARTICIPE sur le territoire concerné du projet.

La deuxième vague de concertation a été clôturée lors du Comité de Pilotage du 20 octobre 2016, qui a notamment validé les zones de passages retenues pour la suite des études et de la troisième vague de concertation.

La gouvernance

Le cinquième Comité de Pilotage (COFIL) du 4 mai 2016 a permis de présenter les zones de passages.

Un consensus s'est dégagé lors de ce COFIL pour **ne pas poursuivre les études sur le projet d'une gare nouvelle à La Défense.**

Le sixième Comité de Pilotage du 20 octobre 2016 a clôturé la deuxième vague de concertation en donnant acte de ses résultats, et a validé la liste des zones de passage retenues pour la suite des études de la troisième vague de concertation.

Les membres du COPIL ont été favorables à la proposition de trois scénarios contrastés répondant à des logiques différentes d'aménagement du territoire (scénarios de projet A, B, et C), afin de proposer différentes visions possibles du projet prioritaire.

Il a également validé les modalités de concertations proposées pour la vague 3.

Les instances de concertation

Aux instances mises en place lors de la première vague, viennent s'ajouter les commissions consultatives en deuxième vague, à l'échelle des communes.

Les Ateliers « Thématiques » (automne 2015 – printemps 2016)

Les ateliers « thématiques » de la deuxième vague ont eu pour but de préciser les zones de passage et les scénarios de desserte associés.

En tout, 10 ateliers thématiques ont eu lieu.

Les Ateliers « Fonctionnalités » (dits « T1 »)

Les ateliers « fonctionnalités » ont eu pour objectif de préciser l'aspect transport du projet et d'associer les scénarios de desserte conduisant à la définition progressive de l'infrastructure.

En vague 2, ils ont eu pour but d'évaluer et approfondir les scénarios fonctionnels et les schémas de dessertes issus de la première vague de la concertation.

Ils ont réunis 22 participants en moyenne.

- **L'atelier du 24 novembre 2015 à Evreux** a analysé la capacité des scénarios « Hauts ».
- **L'atelier du 4 février 2016 à Rouen** a permis de présenter les premières analyses de capacité et des besoins en aménagement du réseau à l'horizon cible, et de partager les hypothèses de desserte pour les scénarios hauts à l'horizon prioritaire.

Chaque atelier a débuté par une phase de présentation de l'avancement du projet LNPN et de restitution des ateliers précédents par SNCF Réseau et c'est poursuivi par une phase d'échanges en tables rondes.

L'Atelier « Insertion Territoriale » (dits « T2 »)

Deux ateliers « insertion territoriale » ont eu lieu et ont réunis en moyenne 37 participants.

Ils ont eu pour objectifs d'identifier les zones de passage.

- **Le 3 décembre 2015 à Evreux**, l'atelier a porté sur les possibilités d'insertion de zones de passage (ZP) susceptibles d'accueillir une future infrastructure dans le territoire du projet LNPN.
- **Le 6 septembre 2016 à Paris**, l'atelier a identifié les zones de passage à conserver à l'échelle du projet prioritaire, pour engager la troisième vague du processus d'études et de concertation.

Là encore chaque atelier a débuté par une phase de présentation de l'avancement du projet LNPN. Il s'est poursuivi par une phase d'échanges et/ou de travail en ateliers.

Les Ateliers « Mutualisés » (dits « T1/T2 »)



Cinq ateliers mutualisés ont réuni 33 participants en moyenne.

- **L'atelier du 8 octobre 2015 à Paris :**
Présenter l'analyse environnementale, hiérarchiser les enjeux du territoire et les scénarios de desserte.
- **L'atelier du 4 février 2016 à Rouen :**
Présenter les analyses de capacité des hypothèses de desserte des scénarios « hauts » et réfléchir sur le positionnement et le rôle de la gare d'Evreux.
- **L'atelier du 24 mars 2016 à Evreux :**
Présenter les zones de passage entre Mantes – Evreux et faire un retour sur la démarche Développement Durable.
- **L'atelier du 12 mai 2016 à Mantes :**
Présenter les zones de passage entre Paris et Mantes.
- **L'atelier du 19 mai à Yvetot :**
Présenter les zones de passage entre Rouen et Yvetot.

Les Ateliers « Projets de Territoire en lien avec la LNPN » (dits « T3 »)

Les ateliers projets de territoire en lien avec la LNPN se sont intéressés à l'aménagement du territoire en relation avec l'arrivée d'une nouvelle infrastructure, et s'inscrivent dans la démarche de développement de la Vallée de la Seine, sujet relevant des attributions des collectivités.

L'objectif a été de s'inscrire dans une dynamique d'anticipation et de proposer aux collectivités de mener des études et une concertation sur cette problématique particulière.

Les études « projet de territoire » ont été conduites en étroite liaison avec les autres études du projet (trafic, socio-économie, environnement...).

Il est à noter que la composition du groupe a été laissée à l'appréciation des collectivités en fonction de l'échelle du territoire et des sujets abordés.

Le Comité de Pilotage (COFIL) du 27 février 2015 avait approuvé le financement d'études en la matière en lien avec le projet ferroviaire.

Celles-ci ont été conduites sur les sujets relevant des déplacements à différentes échelles et leurs conséquences en matière d'aménagement du territoire.

L'atelier projet de territoire a été scindé en deux séquences, chacune ayant réuni une cinquantaine de participants :

- **L'atelier « projet de territoire » n°1 du 18 avril 2016 à Rouen**, a visé à examiner et à partager les différentes visions prospectives en fonction de la connaissance et des prises de positionnement et de développement pour chacun territoires, en impact avec la LNPN. C'est à l'occasion de cet atelier qu'ont été présentées les contributions des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine qui ont travaillé de janvier à avril 2016.
- **L'atelier « projet de territoire » n°2 du 22 juin 2016 à Caen a permis la restitution des travaux prospectifs des agences d'urbanisme ainsi que la présentation des projets de territoire de quatre collectivités :**
 - la communauté d'agglomération de Caen la Mer,
 - le conseil départemental du Val d'Oise,
 - la communauté d'agglomération des Portes de l'Eure
 - la communauté urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

Les comités territoriaux (septembre – octobre 2016)

La deuxième vague de comités territoriaux s'est tenue à l'automne 2016.

Ils ont eu pour objectif de sélectionner des zones de passage pour chaque section prioritaire, d'informer sur les résultats de la vague 2 de la concertation et sur les modalités de la vague 3.

Dans un souci d'information ont été présenté l'avancement de différents projets :

- Gare nouvelle de Nanterre,
- Réaménagement Paris-Saint-Lazare,
- Y de l'Eure,
- Gare nouvelle de Rouen Saint-Sever.

En moyenne, chaque comité territorial a réuni une trentaine de participants.

Trois comités territoriaux se sont tenus à la fin de la deuxième vague de concertation :

- Le 19 septembre 2016 à Paris sur la section Paris-Mantes
- Le 30 septembre 2016 à Rouen sur la section Rouen-Yvetot-Le Havre
- Le 11 octobre 2016 à Paris sur la section Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg

Les commissions consultatives (automne 2015 – printemps 2016)

Les commissions consultatives ont débuté en septembre 2015.

Elles ont permis à SNCF-Réseau d'informer les participants sur :

- les évolutions du projet depuis le débat public,

- d'expliquer le processus de concertation,
- de présenter l'avancement des études et les résultats de la vague 1 de la concertation.

Par ailleurs, un focus a été présenté sur les sections concernées par chacune des commissions, permettant à SNCF-Réseau de recueillir les réactions et les expressions du territoire sur chacune d'entre elles.

Deux commissions consultatives ont eu lieu :une pour les sections Rouen-Yvetot et Mantes-Evreux, l'autre pour la section Paris-Mantes.

Elles ont réuni en moyenne une quarantaine de participants.

Commissions consultatives

- **28 septembre 2015 (Rouen-Yvetot) à Rouen** a visé à informer sur les évolutions du projet depuis le débat public, ainsi que sur le processus de concertation et sur l'avancement des études et les résultats de la vague 1 et faire un focus sur la section Rouen-Yvetot ; Il a ainsi été recueilli les informations et expressions du territoire de cette section.
- **29 septembre 2015 (Mantes-Evreux) à Evreux** a visé à informer sur les évolutions du projet depuis le débat public, ainsi que sur le processus de concertation et sur l'avancement des études et les résultats de la vague 1 ; à section Mantes-Evreux ; De même, ont été recueilli, les informations et expressions du territoire de cette section.
- **30 septembre 2015 (Paris-Mantes) à Paris** a visé à informer les participants sur les évolutions du projet depuis le débat public, tout comme sur le processus de concertation et sur l'avancement des études et des résultats de la vague 1 ; et faire un focus sur la section Paris-Mantes, Afin de recueillir les informations et expressions du territoire de cette section.

Ces 3 commissions ont ainsi permis d'informer de l'avancement du projet et éclairer les étapes à venir.

En outre, **les 2 commissions du 5 juillet 2016 concernant la section (Rouen-Yvetot) qui s'est tenu à Evreux et celle du 11 juillet 2016 sur la section (Paris-Mantes) qui s'est tenu à Mantes** ont visé à informer sur l'avancement du projet et à présenter les premiers résultats de l'analyse multicritère pour les zones de passages de la section Paris-Mantes et ainsi à recueillir les avis des participants sur les propositions des différentes zones de passage.

C. LA TROISIÈME VAGUE DE CONCERTATION (NOVEMBRE 2016 – OCTOBRE 2017)

Le Comité de Pilotage (COFIL) du 20 octobre 2016 a validé les zones de passage retenues pour la suite des études, a clôturé la deuxième vague de concertation et a validé les modalités de concertation de la vague 3.

Au cours de cette troisième vague se sont déroulés **huit ateliers thématiques**, et **six commissions consultatives**.

Deux comités territoriaux ont eu lieu en février 2017 et deux autres en octobre 2017.

En parallèle de cette concertation s'est tenue la concertation avec le public, via le dispositif carticpe.LNPN du 18 novembre 2016 au 1^{er} février 2017.

La troisième vague de concertation a été clôturé par le Comité de Pilotage (COFIL) du 26 octobre 2017, qui a décidé du choix d'une zone de passage préférentielle pour chacune des trois sections prioritaires.

Le Comité de Pilotage (COFIL) qui c'était tenu le 28 février 2017 avait permis de présenter l'avancement des études et de la concertation sur les zones de passages et les scénarios de projet, les travaux conduits par le groupe de travail « Avenir du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare » et l'étude pilotée par la garante de la concertation, Anne-Marie Charvet, relative à la possible réutilisation de la ligne existante sur le tronçon Mantes-Evreux en lieu et place d'une ligne nouvelle.

Le Comité de Pilotage du 26 octobre 2017 a permis de valider une zone de passage préférentielle pour chacune des sections prioritaires et les gares définitivement arrêtées.

Le président du conseil départemental du Calvados a insisté sur « l'importance de l'Y de l'Eure et de la liaison entre Rouen et Caen notamment pour assurer un équilibre régional entre les 2 capitales régionales ».

De même, Joël Bruneau, président de la communauté urbaine de Caen la mer, indique que « la perte d'une minute sur le trajet Paris-Caen en optant sur la zone de passage préférentielle C2 Sud n'est pas déterminante pour l'agglomération Caennaise » mais souhaite « avoir la confirmation que ce choix est bien compatible avec le futur tronçon « Y de l'Eure ».

Les instances de concertation

Les Ateliers « Thématiques » (novembre 2016 – septembre 2017)

Les ateliers thématiques ont permis d'analyser les zones de passage retenues lors du Comité de Pilotage (COFIL) du 20 octobre 2016, à l'aide d'une analyse multicritère présentant des indicateurs répartis selon quatre axes :

- ressources et patrimoine,
- service ferroviaire de qualité,
- dynamiques territoriales,
- investissement soutenable.

En tout, huit ateliers thématiques ont eu lieu.

Les Ateliers « Mutualisés Fonctionnalités et Insertion Territoriale »

Trois ateliers mutualisés ont réuni 40 participants en moyenne.

- L'atelier du 13 décembre 2016 à Rouen : retour sur le Comité de Pilotage du 20 octobre 2016, présentation d'un jeu d'indicateurs, focus sur le secteur ouest de Mantes, présentation du déroulement de la vague 3 de la concertation.
- L'atelier du 2 février 2017 à Paris : présentation du jeu d'indicateurs pris en compte dans l'analyse multicritère, travail en groupes sur les indicateurs, présentation de la méthode d'analyse multicritère puis de ses résultats.
- L'atelier du 6 février 2017 à Rouen : présentation du jeu d'indicateurs pris en compte dans l'analyse multicritère, travail en groupes sur les indicateurs, présentation de la méthode d'analyse multicritère puis de ses résultats.
-

Les Ateliers « Projets de Territoire en lien avec la LNPN »

Deux ateliers se sont tenus, à Deauville et Le Havre, entre novembre 2016 et février 2017.

Les ateliers « projet de territoire en lien avec le projet LNPN » se sont intéressés à l'aménagement du territoire en relation avec l'arrivée d'une nouvelle infrastructure. Elles s'inscrivent dans la démarche de développement de la Vallée de la Seine, sujets relevant des attributions des collectivités, l'objectif étant d'appuyer une dynamique d'anticipation et de proposer aux collectivités de mener des études et de la concertation sur ce sujet.

Les études « projet de territoire » ont été conduites en intégrant les autres études du projet (trafic, socio-économie, environnement...).

Les deux ateliers de territoire ont réuni en moyenne 60 à 80 participants.

- L'atelier « projet de territoire » n°3 du 8 novembre 2016 à Deauville, a porté sur :
 - La diffusion territoriale des effets de la LNPN dans le domaine du tourisme et de la mobilité, présenté par l'Atelier Bleu et par les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine ;
 - Les projets locaux en interaction avec la LNPN, présentés par trois collectivités : ville de Dieppe, métropole de Rouen et Lisieux Pays d'Auge Normandie
- L'atelier « projet de territoire » n°4 du 3 février 2017 au Havre a porté sur :
 - La diffusion territoriale des effets de la LNPN dans le domaine du fret et de la logistique : table ronde avec HAROPA, l'Association des utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), l'Association Transport, Développement, Intermodalité, Environnement (TDIE) et SNCF Réseau ;
 - Les projets locaux en interaction avec la LNPN, présenté par quatre collectivités : la communauté d'Agglomération du Cotentin, le Conseil Départemental de l'Eure avec Evreux Portes de Normandie, la ville du Havre, la région Normandie.

Les comités territoriaux (février et octobre 2017)

La troisième vague de comités territoriaux s'est tenue en février et en octobre 2017.

Ils ont eu pour objectif :

- De proposer une sélection des zones de passage dans chaque section prioritaire.
- D'informer sur les résultats de la vague 2 de la concertation et sur les modalités de la vague 3.
- D'informer sur l'avancement du projet (gare nouvelle de Nanterre, Paris-Saint-Lazare, Y de l'Eure, gare nouvelle de Rouen Saint-Sever).

En moyenne, chaque comité territorial a réuni 47 participants.

Deux comités territoriaux se sont tenus :

- **Le 16 février 2017 à Rouen** sur les axes normands (Rouen-Yvetot-Le Havre et Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg).
- **Le 22 février 2017 à Paris** sur l'axe Paris-Mantes

Lors de ces comités territoriaux ont été présentés :

- L'avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarios de projet.

- L'avancement du projet : « Gare de Confluence » pour le comité territorial des axes normands, la Gare nouvelle d'Evreux et l'avenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare.
- L'avancement de l'étude relative à la faisabilité d'une utilisation de la ligne existante en lieu et place de la ligne nouvelle entre Mantes et Evreux, pilotée par Anne-Marie Charvet, garante de la concertation dans le cadre d'une commission « ad hoc ».

Les commissions consultatives (février et octobre 2017)

Trois commissions consultatives se sont tenues en février 2017 et trois autres en octobre 2017, une pour chaque section (Mantes-Evreux, Paris-Mantes et Rouen-Yvetot). Elles ont réuni en moyenne 32 participants.

- **La commission du 13 février 2017 (Mantes-Evreux)** à Evreux
- **La commission du 14 février 2017 (Paris-Mantes)** à Mantes-la-Jolie
- **La commission du 15 février 2017 (Rouen-Yvetot)** à Rouen

Elles avaient pour objet de :

- Présenter l'avancement des évaluations de zones de passage et scénarios de projet ;
- Informer sur les premiers résultats de la vague 3 de la concertation ;
- Informer sur l'avancement du projet (gare nouvelle Confluence, gare nouvelle Evreux, complexe de Paris-Saint-Lazare) ;
- Informer sur l'avancement du dire d'experts sur l'analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux.

Le tableau ci-après est le récapitulatif des différentes instances de concertation par vague 1, 2 et 3 qui précise leur date, lieu et nombre de participants.

RECAPITULATIF DES INSTANCES DE CONCERTATION PAR VAGUE 1, 2 ET 3

VAGUE 1			
Instances de concertation	Date	Lieu	Nombre de participants
Comités territoriaux	29 septembre 2014	Rouen	57
	30 septembre 2014	Evreux	47
	1 ^{er} octobre 2014	Paris	50
	29 juin 2015	Caen	33
	30 juin 2015	Paris	37
	1 ^{er} juillet 2015	Rouen	31
Ateliers thématiques	3 février 2015	Evreux	48
	9 mars 2015	Paris	28
	9 avril 2015	Rouen	35
	16 avril 2015	Rouen	32
	12 mai 2015	Caen	26
	9 juin 2015	Paris	31
	16 juin 2015	Paris	29
VAGUE 2			
Instances de concertation	Date	Lieu	Nombre de participants
Comités territoriaux	19 septembre 2016	Paris	42
	30 septembre 2016	Rouen	38
	11 octobre 2016	Paris	14
Ateliers thématiques	8 octobre 2015	Paris	42
	24 novembre 2015	Evreux	20
	3 décembre 2015	Evreux	30
	4 février 2016	Rouen	23
	24 mars 2016	Evreux	25
	18 avril 2016	Rouen	80
	12 mai 2016	Mantes	39
	19 mai 2016	Yvetot	42
	22 juin 2016	Caen	50
6 septembre 2016	Paris	44	
Commissions consultatives	28 septembre 2015	Paris	35
	29 septembre 2015	Evreux	35
	30 septembre 2015	Paris	17
	22 mars 2016	Evreux	48
	9 mai 2016	Achères	31
	17 mai 2016	Rouen	32
	5 juillet 2016	Evreux	77
	7 juillet 2016	Rouen	42
11 juillet 2016	Mantes	43	
VAGUE 3			
Instances de concertation	Date	Lieu	Nombre de participants
Comités territoriaux	16 février 2017	Rouen	68
	22 février 2017	Paris	26
	9 octobre 2017	Rouen	61
	16 octobre 2017	Paris	34
Ateliers thématiques	8 novembre 2016	Deauville	50
	13 décembre 2016	Rouen	55
	2 février 2017	Paris	16
	3 février 2017	Le Havre	60
	6 février 2017	Rouen	48
	18 septembre 2017	Paris	22
	21 septembre 2017	Rouen	34
26 septembre 2017	Evreux	31	
Commissions consultatives	13 février 2017	Evreux	52

	14 février 2017	Mantes-la-Jolie	16
	15 février 2017	Rouen	27
	3 octobre 2017	Rouen	27
	4 octobre 2017	Mantes-la-Jolie	24
	11 octobre 2017	Evreux	50

EN PARALLELE :

Carticpe	18 novembre 2016		75 000 consultations
	1 ^{er} février 2017		
Réunion	18 novembre 2016		2 000 Personnes
	1 ^{er} février 2017		

II. LES ETUDES COMPLEMENTAIRES RESULTANTES DES DEMANDES LORS DES DIFFERENTES CONSULTATIONS :

- Dire d'experts sur la section Mantes-Evreux
- Actualisation de l'étude réalisée par SNCF en 1998

1) « UN DIRE D'EXPERTS »

Ce « dire d'experts » a été lancé en novembre 2016 sur la section Mantes-Evreux.

- Lors des réunions publiques, des commissions consultatives, des comités territoriaux, des ateliers, de la consultation CARTICIPE, des associations, des élus, tout au long de l'année 2016, ont fait connaître leur insatisfaction vis-à-vis des trois scénarii alternatifs présentés et étudiés par le maître d'ouvrage.
- Il a été clairement et systématiquement demandé que soit réexaminée l'utilisation de tout ou partie de cette section avec des aménagements, voire un doublement, de la ligne existante afin d'éviter une consommation d'espaces agricoles de valeur et un impact environnemental trop important.
- Le maître d'ouvrage a fait valoir qu'une décision avait été prise à l'issue du Débat Public, la remise du rapport et qu'en outre celle-ci avait été confortée par une décision ministérielle du 12 novembre 2013.
- Face à l'opposition systématique et à la « suspicion » d'une décision prise a priori de l'abandon de l'étude d'un des faisceaux, la garante, a demandé que soit confié un « Dire d'Experts » à un bureau d'études « indépendant » de tous liens avec le maître d'ouvrage.
- **Cette proposition a été validée lors du COPIL du 20 octobre 2016 à Rouen.**
- **Une commission « ad hoc »** a été constituée, composée de représentants du monde agricole, du représentant du Président du COPIL, d'un représentant du ministère de l'environnement et des transports, **présidée par la garante.** L'étude a été confiée à un bureau d'études suisse, n'ayant jamais été prestataire de SNCF assortie d'un cahier des charges.
- L'expertise a eu pour objet d'examiner des variantes techniques dont le principe réside dans une réutilisation maximale de la ligne ferroviaire existante ou à son doublement ou encore au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de cette ligne.
- **La première phase de l'étude a été présentée le 30 novembre 2016 dans les locaux de la CNDP à Paris.** Il a été rappelé les caractères de la ligne existante Mantes-Evreux et les objectifs à atteindre grâce à la réalisation du projet LNPN (améliorer la qualité de service, augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaire, y compris le fret, réduire les temps de parcours avec une vitesse de 200 à 250 km/h), afin que soit compatible la réalisation de la section prioritaire avec le projet cible.
- Un compte-rendu a été adressé à chacun des participants et à la maîtrise d'ouvrage pour s'assurer de la cohérence dans l'utilisation des données prises en compte.

- Le 21 février 2017 le bureau d'études a transmis les résultats de ses analyses par rapport aux 3 scénarii présentés par SNCF-Réseau.
- Cette deuxième synthèse porte sur l'éventuelle pertinence de proposer le scénario 1 comme première étape (horizon prioritaire) avant la réalisation du scénario 2 à l'horizon cible.

Ainsi, il serait possible d'après l'étude d'envisager le phasage suivant dans un scénario alternatif :

- **Horizon Prioritaire** : scénario 1 – aménagement pour relèvement de la vitesse à 200 km/h sur toute la ligne.
- **Horizon cible** : construction du shunt entre Breval – Merey/Breuilpont

Les avantages :

- Reporter après 2030 la nécessité de construire une nouvelle infrastructure entre Mantes et Evreux (hormis 2 tunnels qui devraient être reconstruits).
- Adapter la capacité avec l'évolution du besoin, en capacité supplémentaire entre Mantes et Evreux et déclenchée par la construction du Y de l'Eure et au basculement des trains de Rouen via Evreux.

L'inconvénient :

- Les TER ne pourront pas atteindre cette vitesse en raison de l'inter-distance trop courte entre les gares de Bréval et Brueil.

En résumé :

Du point de vue environnemental, le scénario 1 présente le moins d'impacts car il ne nécessiterait pas de nouvelles emprises ni occasionnerait de nouvelles coupures dans le territoire.

Par contre, du point de vue technique, les scénarii 1 et 3 présentent chacun un point ne répondant pas aux objectifs :

- De qualité de service
- D'amélioration du temps de parcours

En outre le scénario 3 peut être écarté car :

- Il n'offre aucun gain de temps de parcours.
- La capacité offerte est importante mais paraît surdimensionnée par rapport aux autres scénarios alternatifs qui peuvent écouler l'ensemble du trafic prévu à l'horizon cible avec des infrastructures plus réduites.
- L'élargissement de la plateforme nécessite des emprises quasiment aussi importantes que celles prévues pour la construction d'une ligne nouvelle.
En effet, la longueur de la ligne actuelle est plus importante et la largeur requise pour la pose de deux voies supplémentaires et quasiment aussi importante que celle de la plateforme de la ligne nouvelle.
- La faisabilité de l'élargissement de la plateforme sur l'ensemble de la ligne n'est pas démontrée, notamment dans les zones urbanisées.

Seul le scénario 2 est le meilleur du point de vue de l'exploitation.

En effet, il offre de sérieux avantages en réserves de capacité, en robustesse de l'exploitation, les batteries de trains rapides ne sont pas liées entre elles par l'intermédiaire d'un sillon TER. Il entraîne peu de remaniement de la grille horaire et surtout une correspondance à Evreux entre les trains pour Lisieux/Caen et les TER pour Mantes.

Par contre il impacte de manière plus profonde le territoire.

Enfin, il faut souligner que l'aspect comparaison des coûts n'avait pas été pris en compte dans cette deuxième phase.

Une deuxième réunion de la Commission « ad hoc » a été programmée le 9 mars 2017 à la CNDP pour une présentation complète par le bureau d'études.

Les participants ont considéré que ce dire d'experts a répondu à leur attente et se sont réjouis que ce dire d'expert ait été réalisé même s'il ne répond pas à toutes les questions posées.

Lors du COFIL du 17 juillet à Rouen le dire d'expert a été présenté.

Les conclusions ont été les suivantes :

Il a été décidé de poursuivre l'étude du relèvement de vitesse dans le cadre du Schéma Directeur Paris – Le Havre demandé par l'Etat à SNCF-Réseau, en lien notamment avec les renouvellements prévus (voie, signalisation...).

En conséquence : la maîtrise d'ouvrage privilégie et poursuit les études d'une ligne nouvelle par rapport à un réaménagement du réseau existant.

2) RÉACTUALISATION DES ÉTUDES DE 1998

Il avait été également demandé que soient réactualisés et examinés le document « l'Alternative » rédigé par le collectif « LNPN – oui mais pas à n'importe quel prix » ainsi que l'étude faite par la SNCF en 1998 sur le relèvement de la vitesse entre Rouen et Le Havre

Au regard de l'évolution du contexte réglementaire, il est clairement apparu que le gain de temps sur le parcours, les coûts et les contraintes environnementales ne sont pas compatibles avec une faisabilité remplissant les conditions émises quant aux objectifs dévolus à la LNPN.

Il a été rendu compte de ces conclusions :

Là encore les acteurs ont pris acte et constaté que grâce à la concertation leur demandes avaient été étudiées et non éludées.

III. LES CONCLUSIONS DE LA CONCERTATION À L'ISSUE DE LA PHASE I

Le 26 octobre 2017 le COFIL lors de sa neuvième réunion a rendu les conclusions tant sur les zones de passage des 3 sections prioritaires que sur les gares.

Considérant l'évaluation des trois fuseaux étudiés et les enseignements issus de la concertation, le Comité de Pilotage (COFIL) a proposé de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle Paris-Mantes Sud, passant au sud de Poissy. Il a souligné l'importance des travaux engagés sur le complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare et a souhaité la

poursuite des études sur les impacts positifs de cette section sur le réseau ferroviaire de l'Ouest francilien.

POUR LA SECTION MANTES-EVREUX

Le maître d'ouvrage a restitué en présence de la garante de concertation, pilote de l'expertise, son analyse détaillée et ses conclusions portant sur la modernisation du réseau existant entre Mantes et Evreux.

Par ailleurs, le groupe de travail concernant d'implantation d'une gare nouvelle sur l'agglomération d'Evreux s'est prononcé en faveur d'une localisation dans les secteurs de Nétreville ou du Coudray.

Considérant les conclusions de l'analyse multicritère, les enjeux environnementaux de la Vallée de l'Eure et celui du positionnement d'une gare soit sur le site de Nétreville, soit sur celui du Coudray, le Comité de Pilotage (COFIL) a proposé de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle regroupant les fuseaux C1 Sud, les conditions du franchissement de l'Eure devant être précisées ultérieurement.

Enfin pour la section Rouen-Yvetot, ont été présentés les enjeux de la saturation du nœud ferroviaire de Rouen, les besoins de capacité à long terme pour l'offre TER et des solutions techniques nouvelles, intégrant des tunnels allongés en sortie de Rouen, recherchées par la maîtrise d'ouvrage suite à des sollicitations issues de la concertation.

Le COFIL a ainsi pris connaissance de la nouvelle analyse multicritère de cette section tenant compte de ces éléments.

Considérant le résultat de cette analyse favorable aux zones de passage Ouest B et Est C sur les axes « service ferroviaire équitable » et « investissement soutenable » et prenant en considération l'opposition apparue lors de la concertation contre la ZP RY Ouest B, au motif notamment que ce territoire reste encore affecté par le réaménagement foncier lié à la construction de la récente A 150, le COFIL s'est prononcé en faveur de la zone de passage préférentielle RY Est C optimisée.

Le Comité de Pilotage, enfin, a rappelé l'importance de garder en perspective le projet dans sa globalité, incluant l'amélioration de la liaison entre Caen et Rouen.

Par ailleurs, la concertation au cours des 3 années écoulées a permis d'arrêter des décisions suivantes sur les gares.

Tronçon Paris / Mantes

- **Abandon d'une gare à La Défense.**
- **La rénovation complète du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare**

La gare Saint-Lazare, très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, est appelée à demeurer la principale porte d'entrée de la Normandie en Ile-de-France. L'objectif de ces travaux en cours est d'améliorer le système, en commençant par des mesures d'exploitation n'appelant pas d'investissement significatif.

1. Trois chantiers ont été engagés depuis l'automne 2016. Un diagnostic du système du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare est en cours de réalisation et sa finalisation devrait intervenir en juin 2018.
2. Par ailleurs, la réflexion sur la permutation des groupes 5 et 6 à l'aide d'un saut de mouton a conduit à la rédaction d'un cahier des charges en vue du lancement d'un appel d'offre. L'achèvement de l'étude préliminaire est ainsi prévu fin 2018.

3. Enfin, le cahier des charges de la rationalisation du plan des voies de Paris-Saint-Lazare fait l'objet d'une concertation avec les autorités organisatrices de transport (AOT), et le lancement de l'étude de rationalisation du plan de voies est programmé au deuxième trimestre 2018.

En conclusion :

Les deux premières réunions du groupe de travail « Impacts de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien », ont permis de bien partager les enjeux entre les partenaires internes au groupe public ferroviaire SNCF, la Région Ile-de-France Mobilités, la DGITM et la préfecture de Région Ile-de-France. D'autres partenaires, comme la RATP, Transilien et les départements des Yvelines et du Val-d'Oise y seront associés, notamment dans le cadre d'une étude globale de desserte de l'Ouest francilien en 2018, dont le pilotage serait confié à la direction générale Ile-de-France de SNCF Réseau, avec l'appui de la mission LNPN. Un cahier des charges devra être présenté à la prochaine rencontre de ce groupe.

Les premiers travaux de ce dernier ont montré que la réalisation d'un tronçon de la LNPN entre Paris et Mantes rendra possible, grâce aux sillons libérés sur le groupe V, la densification des dessertes, l'amélioration du maillage et le renforcement de l'offre des lignes du RER E et RER A.

Pour le RER E, le potentiel porte sur le renforcement de l'offre (potentiellement jusqu'à 12 trains, dont 8 terminus à Mantes et 4 aux Mureaux) et la densification de la desserte (connexion avec la tangentielle Ouest Tram 13 Express à Achères, connexion avec la tangentielle Nord Tram 11 Express et le RER A et à la ligne L à Sartrouville, et enfin amélioration du maillage avec le RER A et la ligne L à Houilles).

Pour le RER A, il existe un potentiel de reconfiguration des dessertes, en lien avec le RER E, pour les branches de Cergy et Poissy. Indépendamment du projet LNPN, il est prévu de lancer une étude sur le décroisement, à offre constante, de la ligne L3 et du RER A à l'horizon d'EOLE.

Il a également été relevé l'importance d'avoir un premier bilan de la nouvelle grille du RER A (Cergy) et de la L3. Des premiers éléments seront présentés au 1^{er} trimestre 2018.

o La gare de la Confluence

L'estimation des coûts du génie civil de la gare s'élève à 560 M€ pour le site d'Achères-Ville et à 535 M€ pour celui d'Achères Grand-Cormier. Pour la sous-section en cause, le coût de la ligne nouvelle sans gare serait de 160 M€ (Achères-Ville) ou 135 M€ (Achères Grand-Cormier).

Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, le surcoût en phase prioritaire est de 400 M€, et d'investissement à l'horizon cible pour finalisation de la gare est de 100 M€.

Au total, le coût de la fonctionnalité intersecteurs est compris entre 850 M€ et de 1,050 Md€ (conditions économiques 01/2016).

Cette gare procurerait des gains de temps généralisés pour les voyageurs.

Pour ce qui est des coûts en valeurs actualisées, y compris raccordement et aménagements de l'itinéraire intersecteur, on estime celui de la gare entre 1,075 Md€ et 1,250 Md€. L'impact sur le coût de la ligne nouvelle à l'horizon prioritaire se situe entre -900 M€ et -990M€.

La maîtrise d'ouvrage considère que l'équilibre socio-économique d'une gare à la Confluence ne serait pas atteint.

o Pour les zones de passages du tronçon Paris-Mantes

Le président du COPIL propose les orientations suivantes :

- **Considérant que la zone de passage PM Sud est la plus favorable en termes d'impacts environnementaux et de fonctionnalités ferroviaires.**
- **Considérant qu'elle est au surplus nettement la moins couteuse.**
- **Considérant que les trafics potentiels d'une gare Intersecteurs dans le secteur de la Confluence sont objectivement faibles au regard de son coût direct et indirect.**
- **Considérant cependant l'intérêt d'améliorer la desserte du secteur de Cergy-Pontoise, et tant pour ses liens avec le cœur de l'agglomération parisienne qu'en direction de la Normandie.**
- **Considérant l'importance d'améliorer le fonctionnement du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare, dont la performance est cruciale pour l'Ile-de-France et la Normandie.**

Le COPIL propose de retenir la zone de passage préférentielle PM Sud, passant au sud de Poissy.

Il demande cependant que soient poursuivies les études permettant, à la faveur de la mise en service de la section Paris-Mantes de la ligne nouvelle Paris-Normandie, d'en tirer tous les bénéfices pour la desserte de l'ouest francilien et en particulier le secteur de Cergy, la gare de Mantes jouant un rôle majeur.

Enfin, il insiste sur l'importance du programme d'études et d'aménagement du complexe de Paris-Saint-Lazare, de façon à gagner progressivement en qualité de service et ceci sans attendre la mise en service des sections prioritaires de la LNPN.

Ces orientations sont adoptées par un parfait consensus par les membres du COPIL.

Enfin, le préfet Philizot rappelle que, même si le contournement ferroviaire de Mantes est prévu à l'horizon cible, tout a été anticipé au niveau de la gare de Mantes pour lui permettre d'être en mesure d'absorber les trafics EOLE et LNPN dès l'horizon prioritaire.

Tronçon Mantes / Evreux

Conformément à la demande formulée par le préfet Philizot lors du COPIL LNPN à Rouen en juillet dernier, la maîtrise d'ouvrage a analysé l'étude à « dire d'expert » réalisée à la demande de la garante CNDP, madame Anne-Marie Charvet et conduite par le cabinet CITEC. Cette analyse a porté notamment sur la faisabilité technique des solutions proposées, sur la prise en compte des périmètres sensibles concernés telles que les zones protégées, ou encore sur l'examen des raccordements du shunt avec la ligne existante et le franchissement de l'Eure.

La maîtrise d'ouvrage considère que l'écart des coûts n'est pas significatif au vue des performances à l'horizon cible. De plus, elle estime que l'impact sur la capacité, la robustesse et les temps de parcours sont moins favorables qu'une ligne nouvelle. En outre, cette solution a des impacts environnementaux négatifs notamment en ce qui concerne les zones d'habitats prioritaires Natura 2000. Des impacts sur les courbes et les tunnels de la ligne exploitée sont également à prendre en compte.

En conséquence, et bien que la solution proposée par CITEC entraîne une moindre consommation de terres agricoles, la maîtrise d'ouvrage continue de porter le principe d'une ligne nouvelle plutôt qu'un aménagement du réseau existant.

La maîtrise d'ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage C1 Sud tout en incluant un franchissement Ouest ou Nord de l'Eure.

Pour la section C2 le COPIL a proposé qu'au vu de la priorité accordée par les acteurs au site de Nétreville il convenait cependant de garder l'hypothèse Coudray, et de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle C2 Sud.

Cette proposition est validée par le COPIL.

Tronçon Rouen-Yvetot

Le projet LNPN a retenu en ce qui concerne les hypothèses de dimensionnement aux heures de pointes un sillon fret par heure et par demi-heure respectivement pour chaque itinéraire de fret entre Le Havre et l'Île-de-France *via* Serqueux – Gisors et entre Rouen et l'Île-de-France *via* l'axe historique.

En dehors des heures de période de pointe, le fret est susceptible de circuler sur l'axe historique.

La région Normandie indique que depuis 2009, la fréquentation des transports ferroviaires régionaux s'est accrue d'environ 2% par an sur l'étoile rouennaise. 23.000 voyageurs transitent par jour moyen de semaine en gare de Rouen-Rive Droite, dont 40% utilisent le TER. 375 voyageurs sont recensés, en moyenne, par train intercity en semaine, entre Le Havre et Rouen. A certaines heures de pointe, la limite de capacité est dépassée.

Les conclusions du travail conduit courant 2017 entre SNCF Réseau et la Région Normandie, et partagé avec la métropole Rouen Normandie, confirment l'ambition de développer l'offre en gare de Rouen, avec à terme 2 trains omnibus et 2 trains semi-directs sur chacune des 5 branches de l'étoile.

A l'horizon du projet prioritaire de la LNPN, il est prévu de faire circuler 20 trains régionaux et 3 intercity, par heure (contre respectivement 11 et 2 pour le service annuel 2017).

En conclusion de ces travaux, il apparaît que la réponse au besoin croissant de mobilité autour de Rouen en 2030 conduit nécessairement à densifier l'offre ferroviaire, d'autant plus que les collectivités locales souhaitent développer un cadre de vie attractif et une mobilité durable.

Dans ce contexte, les infrastructures actuelles ne sont pas en capacité d'absorber cette croissance du trafic dans de bonnes conditions, ce qui rend nécessaire des aménagements de capacité, visant par exemple à séparer les différents types de trafic, soit par la réalisation de voies supplémentaires le long des plateformes existantes, soit par la construction d'une ligne nouvelle.

Le président du COPIL considère que cette analyse conforte le besoin de construire une ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot ainsi que celui de réaliser une nouvelle gare à Rouen dont le calibrage dépendra des perspectives de trafic qui seront fixées par de futures études.

Afin d'optimiser les zones de passage préférentielles et pour tenir compte des différents points de vue émis lors des réunions organisées lors de la période de concertation, notamment pour limiter les impacts négatifs de la ligne sur les populations et le milieu naturel, SNCF-Réseau est mandaté pour étudier deux variantes, dites « optimisées », relatives aux tracés en sortie de Rouen (ZP Maromme) pour rejoindre le plateau de Caux (ZP Ouest B et Est C).

La maîtrise d'ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle RY Est C au regard de l'analyse multicritère et des séquelles laissées par l'aménagement de l'autoroute A150 et des nombreuses infrastructures qui sillonnent les territoires affectés par la ZPRY Ouest B.

A cela ce concernant la ZP RY Maromme (optimisé) le relèvement de vitesse étudié en 1998 ne répond pas au besoin de capacité au nœud ferroviaire Rouennais.

Il est décidé par le COPIL de retenir la zone RY Est C comportait une section essentiellement au tunnel pour la traversée de la Seine et de l'agglomération Rouennaise.

**IV. CARTE DES ZONES DE PASSAGE
PREFERENTIELLES ET LES GARES
ARRETEES LORS DU COPIL
DU 26 OCTOBRE 2016**

V. LES PRINCIPALES REACTIONS

A. DANS LES MÉDIAS

De nombreux articles ont été publiés dans les médias locaux, voire nationaux **entre Juillet 2014 et Octobre 2017** concernant le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

De juillet 2014 à février 2015, les articles ont traité principalement de la validation du **dispositif de concertation en Comité de Pilotage (COPIL)**, ont relaté les expressions de personnalités publiques sur le projet (G.Pepy, directeur de la SNCF, F.Aubrey, sénateur, C. Bouillon, député de Seine-Maritime). **L'installation des premiers comités territoriaux et la signature du contrat plan Etat-Région ont été également relayées.**

De février 2015 à juillet 2015, la signature du budget entre la SNCF, l'Etat et les trois régions (Basse-Normandie, Haute-Normandie, Ile-de-France) permettant de lancer des études pour affiner le tracé de ligne ont relancé le débat, et les arguments du collectif « Oui à la LNPN mais pas n'importe quel prix » mené par Christophe Bouillon.

Les thèmes de la préservation du foncier agricole, de l'utilisation des voies existantes entre Barentin et Yvetot, du financement et du calendrier en deux phases du projet ont été largement évoqués et commentés. La question de la participation de la Basse-Normandie au financement de ces études amont pour un projet dont elle bénéficiera à horizon 2050 est également posée.

L'avancée significative du projet, le plan d'urgence « Impact » visant à améliorer la régularité des trains normands sont évoqués.

- A PARTIR D'OCTOBRE 2015

La concertation et sa dimension participative via l'outil Carticpe.Inpn est mise en avant.

Les arguments contre le projet et les points de vigilances ci-après ont été relayés dans la presse :

- Des villes situées dans l'air d'études de la LNPN ont déjà souffert de la construction de l'A150. Les élus de ces communes regrettent que ces deux projets routier et ferroviaire n'aient pas été pensés simultanément pour limiter leurs impacts ;
- La dévaluation des biens immobiliers liée au projet ;
- Les impacts environnementaux, tels que le risque d'inondation ou de ruissellement lié à l'imperméabilisation des sols ;
- La destruction des terres agricoles et l'expropriation des agriculteurs sont vivement attaquées (Pays de Cau, Yvelines) ;
- Le contournement de Mantes est perçu négativement car il couperait le plateau de Mantes en deux et accélérerait l'urbanisation ;
- Le déplacement de la gare d'Evreux hors du centre-ville est critiqué, bien que certains estiment qu'il est devenu trop compliqué de se garer dans le centre-ville ;
- L'opportunité de la création du « Y de l'Eure » est quelquefois remise en cause par le milieu agricole notamment ;
- Un tracé qui défavorise le nord de la Seine-Maritime, car éloigné de l'axe du projet ;
- La hausse du risque d'accident liée à la création de passages à niveau ;
- Le financement incertain du projet ;
- La réalisation du projet en deux phases ;
- Le rapport coût/efficacité du projet

- Le dispositif de concertation et notamment les ateliers basés sur l'outil Carticipe a été critiqué par certains élus, ayant l'impression d'être infantilisés.

Quelques prises de positions et suggestions en faveur du projet ont été partagées :

- Certaines associations telles qu'OPTIFER suggèrent le doublement des voies entre Paris et Mantes sans créer de nouvelles lignes afin de limiter les atteintes à l'environnement et au paysage ;
- L'opportunité qu'offre le projet pour rapprocher Caen de Rouen, et donc de l'axe Seine a été soulignée ;
- Des prises de position en faveur de la LNPN vue comme la colonne du développement de la Normandie et contre le Canal Seine Nord Europe, dont la réalisation viendrait concurrencer le développement de l'axe Seine ont été partagées dans la presse ;
- Pour certains participants, la régularité, la ponctualité et la fréquence sont des critères jugés comme les plus pertinents pour évaluer la qualité du projet, plutôt que la rapidité du trajet.

La pétition lancée par Christophe Bouillon contre la création de nouvelles voies entre Yvetot et Rouen a été annoncée dans la presse.

La prise de position de Cécile Duflot préconisant le doublement des voies entre Paris et Mantes est relayée.

Les projets connexes tels que Eole ou Serqueux – Gisors ont parfois été évoqués, indépendamment du projet LNPN soumis à concertation.

- A PARTIR DE FÉVRIER 2016,

Les actualités suivantes ont été relayées dans la presse :

- **L'abandon de l'interconnexion de la LNPN à La Défense** décidé par le Comité de Pilotage (COPIL) du projet a donné lieu à quelques réactions négatives dans la presse ;
- Le lancement d'une pétition pour un **passage de la ligne en sous-fluvial entre Le Havre et Honfleur** a fait l'objet de quelques réactions ;
- L'annonce de la réalisation d'études pour évaluer la **faisabilité** d'utiliser les **voies existantes** entre **Yvetot et Rouen** a été commenté favorablement ;
- L'annonce des deux couloirs de tracés possibles pour la **portion Mantes-Evreux**, via le nord ou le sud a provoqué de nombreuses prises de position ;
- Des **interrogations sur la réalisation effective** du projet LNPN du fait d'un désengagement de l'Etat de plus en plus fréquent des grands projets ont suscité des craintes car pour tous les travaux sont considérés très favorablement pour améliorer les liaisons ;
- L'annonce de la prise en charge par la Région Normandie du financement de **l'étude du barreau Evreux-Rouen-Bernay** afin de sécuriser et d'accélérer la réalisation du projet a été aussi accueilli favorablement ;
- Le dépôt d'une pétition par Christophe Bouillon devant le Conseil régional a été peu relayé ;
- L'annonce par Jérôme Chartier, 1^{er} vice-président de la Région Ile-de-France **d'un éventuel nouveau tracé** depuis Roissy jusqu'à la Seine, empruntant la rive droite du fleuve a soulevé des interrogations

- A PARTIR DE DÉCEMBRE 2016

La 3^{ème} vague de concertation, n'a pas donné lieu à autant de commentaires dans les médias que lors des phases précédentes.

Quelques points cependant méritent d'être soulignés :

- La **proposition d'élus eurois d'implanter une gare nouvelle à Evreux-Nétreville** qui offre selon eux « une insertion immédiate dans le tissu urbain », et qui est « moins gourmande en foncier » donnerait « la possibilité d'irriguer les trois grands bassins d'emplois que sont les agglomérations de l'Eure sans un impact notable de temps de trajet par rapport aux précédentes propositions » a suscité un intérêt local.
- Le souhait d'Hervé Morin, président de la Région Normandie, que la gare d'Evreux soit un facteur essentielle d'aménagement pour la ville a suscité un réel intérêt.
- **L'achat de 40 trains** qui remplaceront au 1^{er} janvier 2020 les Corail existants sur les lignes Paris-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre, la participation par la Région au financement des travaux pour **fluidifier les accès à la gare Saint-Lazare, et la réalisation des travaux entre Paris et Mantes** « à plus ou moins brève échéance que la LNPN se fasse ou non ». Autant d'actions qui ont fait s'interroger Ouest-France sur l'apport supplémentaire que pourrait offrir le projet de la ligne Nouvelle Paris-Normandie.
- **Le rejet par certains élus de la Vallée de la Seine des tracés proposés par SNCF-Réseau**, tout en approuvant le projet de Ligne Nouvelle selon un autre tracé a fait débat. Pierre BEDIER vice-président aux grands projets de la communication urbaine Grand Paris Seine et Oise (et président du département des Yvelines) déclarant dans la Gazette des Yvelines : « on nous a demandé notre avis sur toutes les zones de passage sauf celle que nous avons privilégiée » a laissé perplexe « ... ».
- **Le vote d'une résolution d'opposition** par la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise, **aux tracés proposés par SNCF-Réseau** et la demande portée par le collectif d'élus « LNPN OUI, mais pas à n'importe quel prix », de **moderniser l'existant plutôt que de construire un nouveau tronçon ont relancé un débat sans provoquer pour autant une réelle opposition au projet de SNCF-Réseau.**
- La demande de **l'AUT Eure-Seine** d'une plus grande amplitude de service au départ de Val de Reuil, et d'une priorisation de la ligne nouvelle entre Paris et Mantes-la-Jolie, ainsi que de la desserte de Mantes-Evreux et Evreux-Caen.
- **La préférence donnée par les internautes participant à Carticipe, au scénario de modernisation des voies existantes**, et la mise de côté de la zone de passage Rouen-Yvetot Maromme dont l'impact « environnement est considéré comme moyen à fort » a été contesté par le président Morin qui a remis en cause que l'on mette sur un pied d'égalité une « consultation nationale » permise par l'outil Carticipe par rapport aux intérêts directs des usagers des territoires concernés.
- **La nomination de Tristant Rouzes à la direction du projet Normandie 2020-2030** incluant la ligne nouvelle Paris Normandie a été saluée.
- La déclaration d'**Yvon Robert, maire de Rouen, qui s'est félicité du travail** réalisé et en cours **sur le projet de ligne nouvelle Paris Normandie**, rappel qu'il s'agit d'un projet « complexe avec des éléments contradictoires », « mais (...) que les choses avancent.

B. COMITÉ DE PILOTAGE (COPIL) DU 27 OCTOBRE 2017

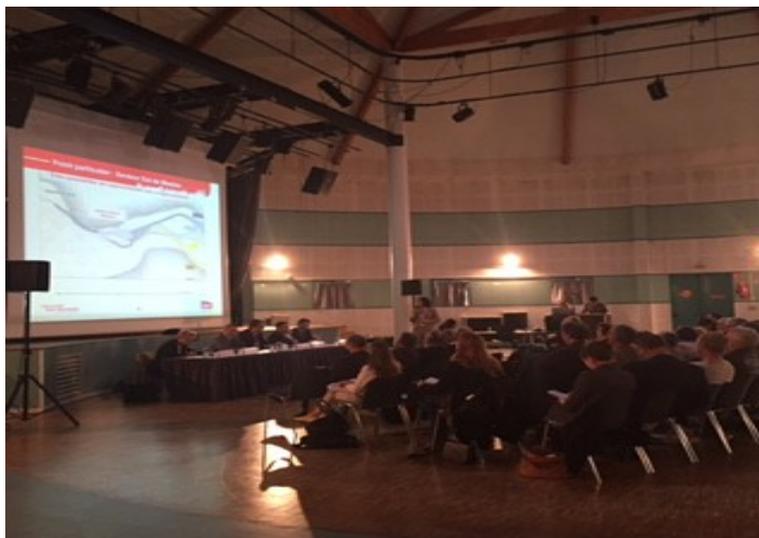
Le Comité de Pilotage (COPIL) du 26 octobre 2017 a fait l'objet d'une large couverture médiatique positive.

Paris-Normandie et Ouest-France ont salué les décisions prises et la « sagesse » de **permettre de « retenir des fuseaux de passages pour les trois premières sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot », mais que « le choix des faisceaux ne signifie pas que le tracé est arrêté de manière précise. Il s'agit d'une sorte de couloir pouvant aller de cent mètres à un kilomètre de largeur dans lequel viendra s'insérer la future voie avec des études complémentaires ».**

13 articles et vidéos ont paru entre le 27 octobre et le 12 novembre 2017, et ont abordé en particulier les thèmes suivants :

- **Le choix des trois zones de passages prioritaires** pour chaque tronçon Paris-Mantes :

- Zone de passage PM Sud
- Mantes-Evreux : zone de passage C Sud, avec la future gare au Coudray ou à Nettreville
- Rouen-Yvetot : zone de passage Rouen-Yvetot Est C avec gare nouvelle de Saint-Sever et tunnel sous la Seine entre Bapeaume et la Vaupalière, puis nouvelle ligne à l'est de Barentin, qui suivra le tracé de l'A150).
-
- **Le calendrier du projet et son financement.**
 Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de Ligne Nouvelle sont inscrites pour un montant de 98 M€ au contrat interrégional Etat/Région (CPIER) de la Vallée de la Seine 2015-2016 signé le 25 juin 2015 dont :
 - 60 M€ dans le cadre de Ligne Nouvelle Paris-Normandie dont 22 M€ pour l'étape actuelle.
 - 38 M€ pour les études et travaux liées au projet EOLE
- **Pour la zone passage Paris-Mantes sud de :**
 - **Marc Honoré**, maire d'Achères : « [elle] ne permet pas de mailler d'avantage le territoire en favorisant les liaisons de banlieue à banlieue ».
 - **Pierre Bédier**, président du Conseil départemental des Yvelines, et **Philippe Tautou**, président de la communauté urbaine Grand-Paris Seine & Oise : « [nous sommes] extrêmement préoccupés par les effets potentiellement déstructurant d'une solution de passage au Sud qui remettrait en cause l'intégrité des espaces agricoles ».
 - Luc Lemonnier, Maire du Havre, **qui estime le « projet extrêmement important pour la mobilité des voyageurs mais aussi des marchandises, et le développement de l'axe Seine en général et de la place havraise en particulier. Il y a un attendu sur les améliorations qui peuvent être amenées entre Maromme et Harfleur pour gagner les quelques minutes sur la ligne historique ».**



- **Pour la zone de passage Rouen-Yvetot Est C :**
 - Frédéric Sanchez, Président de la Métropole de Rouen se réjouit car « ce tracé va permettre plus de trains, plus de régularités ».

- Christophe Bouillon, déplore le choix du tronçon Est de Rouen-Yvetot, qu'il estime être un choix politique et non stratégique et indique que « la mobilisation ne faiblira pas » d'ici l'enquête publique.
- **Hervé Morin, président de la région Normandie**, rappelle l'engagement de la Région de **financer l'intégralité des études portant sur l'aménagement des barreaux Rouen-Evreux et Rouen-Bernay, à la jonction du « Y » de la LNPN, afin « d'accélérer l'aménagement de ces tronçons qui ne sont pas inclus dans la phase prioritaire du projet ».**

En conclusion

A l'issue des différentes prises de paroles le préfet François Philizot observe et se réjouit « qu'une étape essentielle ait été franchie pour cette ligne indispensable pour l'aménagement du territoire normand et son intégration à la Vallée de la Seine ».

VI. BILAN DE LA CONCERTATION : LES PRINCIPALES QUESTIONS SOULEVEES

Les commentaires qui suivent sont un résumé des principales positions exprimés lors des différentes instances de concertation qui ont eu lieu au cours des 3 années écoulées.

1. UN PROJET LARGEMENT SOUTENU DANS SA GLOBALITÉ

Valérie Fourneyron, députée de la 1^{ère} circonscription de Seine Maritime : se dit « très satisfaite que le projet redémarre ».

Gérard Charassier, Président de la communauté de communes de la région d'Yvetot, évoque les « problèmes d'irrégularité », « il ne peut donc que soutenir l'amélioration de la régularité sur cette ligne ».

2. DES REMARQUES SUR L'OPPORTUNITÉ DE CERTAINES SECTIONS

2.1 La section Rouen-Yvetot

La contestation de ce tronçon est portée essentiellement par les élus et les agriculteurs réunis au sein de l'association LNPN « oui, mais pas à n'importe quel prix » qui ont souffert selon eux du projet A150 avec des conséquences dramatiques sur des terres agricoles.

Le député Christophe Bouillon va jusqu'à s'interroger sur l'inscription de cette section au projet prioritaire.

De même, des maires dont les communes se situent sur la section Rouen-Yvetot émettent des doutes quant à **l'utilité de créer une ligne et d'augmenter la fréquence des trains** pour la section les concernant considérant que le territoire a été déjà largement entaché par l'autoroute **A150**

D'autres s'interrogent sur la balance intérêt/désagrément et l'opportunité d'une ligne nouvelle sur ce tronçon.

2.2 La section Paris-Mantes

Les acteurs qui s'expriment sur la section Paris-Mantes l'estiment pertinente.

Yves Rochette, vice-président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPRE) et président de l'association des maires du canton de Pacy-sur-Eure :

« [J']adhère à la réalisation de la section Paris-Mantes, notamment au vu de l'impact sur la régularité ».

2.3 Le contournement de Mantes-la-Jolie

Quelques élus évoquant le contournement de Mantes, contestent son utilité en soulignant qu'il consommerait des terrains pour un gain de « quelques minutes » et une « déstructuration des paysages ».

2.4 La section Mantes-Evreux

Certains acteurs se montrent dubitatifs sur l'intérêt de ce tronçon.

Yves Rochette, vice-président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) et président de l'association des maires du canton de Pacy-sur-Eure : « considère que la section Mantes-Evreux n'aura qu'un impact faible pour le territoire traversé et sera plus utile en termes de gain de temps pour les villes de Caen et Le Havre ».

Laurent Lesimple, Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Eure : « les flux longue distance passent au large d'Evreux. Pourquoi les arrêts potentiels ne sont que sur les flux venant de Caen et de Cherbourg ? »

Plusieurs acteurs proposent d'utiliser la ligne existante sur le tronçon Mantes-Evreux, notamment pour limiter les nuisances sur les bassins de vie traversés.

2.5 La rive droite de la Seine

Certains acteurs regrettent que le projet, mais aussi le projet EOLE, ne permettent pas d'améliorer les transports sur la rive droite de la Seine.

Simone Barbier, Conseillère municipale déléguée à la mobilité et au handicap à Meulan-en-Yvelines et membre du Comité Des Usagers – Rive Droite de la Seine : « [je] déclare le fait que les deux grands projets EOLE / LNPN ne profitent pas à ce territoire ».

3. LA DEMANDE D'AMÉLIORER LE SERVICE

3.1 Réduire les temps de parcours sur les liaisons grandes distances (Le Havre – Rouen, Le Havre – Fécamp, Paris – Caen)

Les participants estiment que les longues distances doivent prioritairement bénéficier de réduction des temps de parcours. Certains estiment par ailleurs que « les lignes fonctionnent déjà bien ».

3.2 Proposer des liaisons régulières et fréquentes sur les trajets plus courts (Rouen-Paris, Rouen-Yvetot)

Les acteurs estiment que la priorité doit être donnée à la régularité des temps de parcours pour les trajets les plus courts, tels que Rouen – Paris et Rouen – Yvetot.

Des acteurs du groupe de travail « Normandie, secteur Rouen-Le Havre » estiment que l'amélioration de la régularité sur cet axe, et donc du confort des voyageurs, pourrait favoriser le report modal.

Une grande importance est donnée à la régularité, qui avec un bon niveau de confort pourraient convaincre au report modal des usagers de la route sur le train. Le temps de parcours n'est pas jugé comme étant la première priorité.

4. LA DEMANDE DE CRÉER DE NOUVELLES GARES POUR DÉSATURER ET AMÉLIORER LES CORRESPONDANCES.

Les acteurs s'exprimant sur les gares nouvelles estiment qu'elles ne présentent pas toutes des intérêts équivalents, et donc pas toutes le même degré d'urgence.

Plusieurs considèrent que certaines gares nouvelles, autre que celle de Rouen, devraient être réalisées dès la phase des sections prioritaires.

Le fait que la gare de Nanterre – La Défense n'ait pas été confirmée pour des raisons technico-économiques ne posent plus de problème ni d'opposition.

4.1 La gare de Confluence (Yvelines) : Structurer le réseau ferré de l'ouest francilien.

Les acteurs estimant la gare nouvelle de Confluence pertinente, mettent en avant le nombre d'habitants et le bassin d'emplois, et donc l'intérêt d'une liaison avec la Normandie.

C'est la cas de Christophe Scavo, vice-président transport pour le CA de Cergy-Pontoise et d'Anne Pierquin représentant Dominique Lefevre, Président de la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise et député

du Val d'Oise : « une gare Confluence en interconnexion (...) pourra desservir un bassin d'emploi et un bassin de vie important (...) ».

Les acteurs estiment que la gare de Confluence permettrait de structurer le réseau ferré de l'ouest francilien, d'autant plus que ce dernier fait l'objet de plusieurs projets de transport en commun.

Comme le souligne Philippe Tautou, Conseil Général des Yvelines : « Lorsqu'on aura pris une décision sur la future gare de Confluence, pourquoi renvoyer sa réalisation au-delà de 2030 alors qu'elle apporte un complément intéressant, car plusieurs projets structurants sont en cours pour les Yvelines » / « La gare de Confluence est un élément important » et **Hugues Ribault, Maire** d'Andrézy « la gare nouvelle de Confluence et la possibilité qu'elle soit un vrai nœud de communication ».

Concernant la localisation de la gare, certains acteurs demandent des études complémentaires comme Christophe Scavo, vice-président transport pour la CA de Cergy-Pontoise.

4.2 La gare nouvelle de la Défense – Nanterre : Accéder à La Défense et aux aéroports

La proposition de gare nouvelle de la Défense Nanterre avait fait l'objet de soutiens de la part des acteurs, pour sa capacité à créer du lien économique entre la Normandie et l'Île-de-France la justifiant par des relations économiques entre la Normandie et le quartier d'affaires, et la possibilité de créer des correspondances intersecteurs.

Suite à l'abandon de la gare de La Défense, des acteurs ont fait part de leurs craintes et de l'impérieuse nécessité concernant la desserte de Paris – Saint-Lazare, notamment pour les trains normands.

Valérie Fourneyron, députée de la Seine Maritime et conseillère municipale de Rouen indique clairement qu'à partir du moment où est décidé l'abandon de la gare Nanterre – La Défense, Saint-Lazare revêt un intérêt majeur.

La gare Saint-Lazare devient un nœud stratégique tant pour l'Île-de-France que pour la Normandie. En outre, il est nécessaire, voire impératif d'obtenir une contrepartie réelle à la suppression de la gare de La Défense.

Jean-Luc Leger, Président du Ceser Normandie, « rappelle [que le] CESER était en faveur de cette gare à La Défense et regrette son abandon. Il souhaite la garantie que Paris-Saint-Lazare répondra à un accès facilité pour les voyageurs quotidien », « il rappelle [...] la nécessité de réaliser des aménagements à Paris-Saint-Lazare : réservation de quais dédiés, accès facilité aux aéroports, mise en place d'une signalétique spécifique. Il s'agit d'améliorer la nature des services pour les Normands ».

4.3 La gare nouvelle d'Evreux

Malgré leurs réticences initiales, les acteurs eurois semblent désormais favorables à une gare nouvelle, à condition qu'elle respecte un positionnement précis.

Le conseil départemental de l'Eure, dans une délibération du 21 Juin 2016 déclare : « Nous souhaitons que soient étudiées : la localisation d'une gare nouvelle [...] à Evreux (la gare centre restant une gare classique renforcée par l'extension d'Eole), et l'ouverture d'une desserte ferroviaire du centre de Louviers utilisant les anciennes voies ferrés ».

Xavier Hubert, vice-président de Grand Evreux Agglomération en charge de l'aménagement du territoire et conseiller départemental d'Evreux : « Tous les scénarios de gares éloignés d'Evreux ont de forts inconvénients.

4.4 La gare nouvelle de Louviers Val de Reuil

Bastien Sarrail, Département de l'Eure : « rappelle que la demande d'études des gares de Louviers Val de Reuil venait des territoires, et du travail réalisé pendant le débat public ».

D'autres considèrent que la localisation envisagée pour la gare nouvelle de Louviers Val de Reuil porte atteinte à des terres agricoles de qualité et craignent un impact négatif sur les temps de parcours.

4.5 La gare nouvelle de Rouen

La gare nouvelle de Rouen – Saint-Sever, qui est la seule à être envisagée à l'horizon du projet prioritaire (avant 2030), a suscité peu de réactions.

Certains demandent que soit prévu un accès pour le port de Rouen, et estiment qu'une voie dédiée au fret dans la gare serait une bonne chose.

Tous soulignent que la localisation de la gare nouvelle de Rouen doit être bien réfléchie pour permettre au port de Rouen de rejoindre l'itinéraire Serqueux-Gisors ou encore de prévoir un éventuel accès sud du port de Rouen. Une voie dédiée au fret dans la gare de Rouen est proposé à la réflexion du maître d'ouvrage en lien avec les acteurs du territoire.

5. LA DEMANDE D'ASSURER LA DESSERTE ENTRE LES VILLES NORMANDES

5.1 Offrir une liaison de qualité entre les deux capitales de la région Normandie

A plusieurs reprises, avant et après la fusion des régions de Haute et Basse Normandie, les acteurs ont souligné l'importance de garantir une liaison efficace entre Rouen et Caen, les deux capitales de la Normandie.

5.2 Offrir une liaison de qualité entre les villes normandes

Plus généralement, les acteurs appuient l'objectif du projet consistant à faciliter les déplacements entre les villes normandes.

5.3 Offrir des liaisons de qualité avec le réseau national

Des acteurs estiment nécessaire de favoriser des liaisons dites « intersecteurs », reliant le réseau normand au réseau français.

Des participants à l'atelier fonctionnalités de Paris du 9 mars 2015 déclarent que : « Les besoins de connexion du réseau normand au réseau national au moyen de liaisons intersecteurs », « la nécessité d'éclairages sur la faisabilité technique et les coûts des aménagements associés aux fonctionnalités intersecteurs, même si les aménagements ne font pas partie des priorités (Gare de Confluence, raccordement sur la Grande ceinture, voire la Petite ceinture) » sont indispensables.

6. UNE CONSTANTE PRÉOCCUPATION AU CŒUR DES DISCUSSIONS : LA BONNE INSERTION DU PROJET DANS SON TERRITOIRE

- L'insertion des gares dans leur aire urbaine
- La consommation foncière agricole du projet
- L'insertion dans le tissu économique du territoire

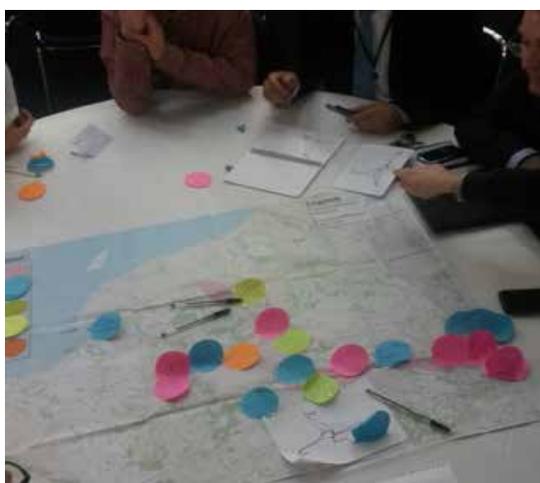
AVIS DE LA GARANTE SUR 3 ANNÉES INTENSIVES DE CONCERTATION CONCERNANT LA LNPN

Il ressort :

- 1) La maîtrise d'ouvrage « a joué le jeu » et répondu aux nombreuses demandes de la garante concernant des compléments d'études, des dialogues bilatéraux, des réponses approfondies et « intelligibles » aux observations et propositions formulées.
De même, elle a veillé à ce que non seulement soient étudiées les propositions faites mais qu'il soit rendu-compte du résultat des nouvelles approches à tous ceux qui en ont exprimé le souhait, tant par courriers, courriels, questions orales lors des différents rencontres, ateliers, commissions et débats...
- 2) Sur des sujets aussi sensibles que la gare de La Défense et grâce à la mise en place d'un groupe de travail « ad hoc » d'études techniques approfondies ont été réalisées en lien avec tous les acteurs concernés, en présence du représentant du Comité de Pilotage (COFIL) et du ministère en charge des Transports.
Il a été rendu compte de chacune de ses études lors des COTECH, des commissions, des ateliers, des résultats de ces études.
« Cette transparence » a participé largement à ce que l'abandon de la gare de La Défense soit accepté et validé en COFIL avec un très large consensus.
- 3) En contrepartie et sur suggestion de la garante et en plein accord avec le président du Comité de Pilotage (COFIL) qui s'est fortement impliqué, il a été mis en place un groupe de travail spécifique pour lancer une importante réflexion quant au réaménagement du complexe de la gare Saint-Lazare en associant non seulement la mission LNPN mais également des responsables du groupe SNCF concernés par ce complexe, véritable nœud ferroviaire d'une particulière complexité.
En outre, des groupes mixtes (SNCF/RATP/STIF/MINISTERE) se sont réunis pour examiner et effectuer une réelle et profonde réflexion en vue d'améliorer et mieux coordonner les raccordements entre les différentes structures, gestionnaires de l'ensemble des réseaux de transports franciliens dans la perspective de la restructuration du complexe Saint-Lazare « tête de pont » des lignes normandes.
- 4) Pour la section Mantes-Evreux une « crispation armée » élus, agriculteurs, associations s'est constituée pour refuser toute ligne nouvelle au profit de l'amélioration de la ligne existante.
Un groupe de travail « ad hoc » constitué par tous les représentants du monde agricole, de l'Etat, d'un représentant du président du COFIL et présidé par la garante a fait appel à un bureau d'études indépendant Suisse pour établir un « dire d'expert » et analyser la faisabilité de cette proposition.
Les différentes réunions se sont tenues à la CNDP.
A l'issue de chacune d'elles, au cours desquelles des échanges riches ont eu lieu et des comptes rendus présentés par les experts auprès des participants, ces derniers ont reconnu le sérieux de cette expertise et tous ont apprécié la démarche d'écoute et la réponse positive de la maîtrise d'ouvrage qui a financé ces études pour tester sous tous les aspects la faisabilité de cette proposition.
- 5) De façon identique, aux demandes des acteurs que soient réactualisées et réétudiées les études effectuées en 1998 tant par la SNCF que par le collectif et à la demande de la garante, la maîtrise d'ouvrage a engagé les études nécessaires qui ont été présentées et ont fait apparaître qu'au regard des évolutions législatives et règlementaires, il ne pouvait être pris en compte et mis en œuvre les projets présentés en 1998.

Cette démarche a conforté les participants, l'ensemble des acteurs et a montré la volonté de transparence du maître d'ouvrage et son souci de répondre au mieux aux observations et éventuels contre-propositions exprimées.

- 6) L'outil CARTICIPE associant le grand public par le site internet et des ateliers a été là encore un signe fort de la volonté de définir des « faisceaux » et l'emplacement des gares en restant à l'écoute et au plus proche des attentes des usagers, des acteurs économiques institutionnels, associations...



- 7) Enfin, lors du COPIL du 26 octobre 2017 la proposition du président, d'arrêter les zones de passages et d'approfondir certaines d'entre elles pour s'assurer de leur bien-fondé avant d'arrêter les faisceaux tout comme sa décision que des études complémentaires éclaire le choix définitif de certaines gares ont satisfait pleinement l'ensemble des membres de cette instance.



Quelques propositions au maitre d'ouvrage dans la perspective de la préparation de la phase 2 du projet de la LNPN

A ce jour, ce projet devra faire l'objet d'un arbitrage par le gouvernement sur proposition du ministre en charge des transports, en ce qui concerne son inscription au titre des grands projets prioritaires pour le quinquennat.

En tout état de cause, il a d'ores et déjà été mentionné par le président du COPIL qu'une réflexion et des propositions seraient formulées quant aux modalités d'organisation d'une concertation pour la 2^{ème} phase.

En outre, certaines études telles que celles concernant la gare Saint-Lazare, l'approfondissement des critères pour arrêter les faisceaux des sections prioritaires qui n'ont pas été arrêtés lors du dernier COPIL tout comme une réflexion sur l'emplacement des gares seraient poursuivis en utilisant les crédits de paiement non consommés d'études affectés par les différents co-financeurs pour la première phase.

Document établi par la garante
Décembre 2017
Anne-Marie CHARVET