

COMPTE-RENDU

DU WEBINAIRE DU 4 JUILLET 2023

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

CONTEXTE ET PARTICIPANTS

Dans le cadre de la reprise du dialogue pour le projet de la Ligne nouvelle Paris - Normandie (LNPN), un webinaire d'information et d'échange a été organisé le mardi 4 juillet en ligne via la plateforme Zoom, de 19h à 21h30.

Étaient présents :

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

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

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

POUR CONSULTER LE SUPPORT DE PRÉSENTATION

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

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

POUR VISIONNER LA PRÉSENTATION EN DIFFÉRÉ

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

INFOS UTILES

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

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

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

EN SYNTHÈSE : SOMMAIRE DES THÈMES ABORDÉS

I. Le choix des tracés (études de variantes).....	3
II. L'exploitation future de la ligne, la desserte et les temps de parcours.....	4
III. Les aménagements et les caractéristiques techniques du projet	6
IV. Les impacts du projet	8
V. L'opportunité du projet.....	9
VI. La concertation.....	11
VII. Les projets connexes	12
Conclusion	12

TEMPS D'ÉCHANGE : SYNTHÈSE DES DÉBATS

I. Le choix des tracés (études de variantes)

Un participant demande quels sont les villages concernés par le passage du tracé.

Didier ROBLES répond que SNCF Réseau travaille encore à la définition de tracés à l'intérieur de la zone de passage préférentiel.

Un participant demande quel est le tracé envisagé pour l'implantation de la future gare de Barentin.

Didier ROBLES explique que la future gare de Barentin-Pavilly ne fait pas partie du projet LNPN dont le tracé ne va pas au-delà de la section Rouen-Barentin. Il signale cependant qu'une étude d'accessibilité de ces gares, comprenant la fusion des arrêts de Pavilly et Barentin, avec suppression du passage à niveau. Cette étude est conduite par la Région Normandie.

Un participant demande pourquoi le projet ne prévoit pas l'aménagement de voies nouvelles jusqu'au Havre et quels sont les gains attendus en termes de temps de parcours.

Didier ROBLES explique que les études ont permis de conclure qu'une section de ligne nouvelle jusqu'à Yvetot été suffisante pour assurer la desserte performante du Havre. L'amélioration de la relation Paris-Le Havre grâce à la ligne nouvelle suit le même principe que celui des lignes LGV : les trains aptes à la grande vitesse sont amenés à circuler en partie sur des voies préexistantes, après avoir emprunté une ligne nouvelle.

Un participant interroge la pertinence du Y de l'Eure et fait remarquer que les études ont été réalisées il y a plus de dix ans, à une époque où les enjeux environnementaux n'étaient pas aussi prégnants.

Didier ROBLES répond que toutes les analyses environnementales devront nécessairement être actualisées et affinées pour définir le projet. De façon générale, et en particulier pour le « Y de l'Eure », les enjeux environnementaux seront aujourd'hui pris en compte dans les études avec un niveau d'exigence supérieur à ce qu'il était auparavant.

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

1. Les modalités d'exploitation

Un participant demande si ce projet permet de déplacer les TER normands roulant sur la section La Garenne-Colombes - Mantes-la-Jolie sur une nouvelle ligne apte à 200 km/h.

Didier ROBLES répond que les TER normands qui aujourd'hui partent de la gare Saint-Lazare et ne marquent pas d'arrêts entre Paris et Mantes, pourront utiliser leurs propres voies en roulant à 200 km/h entre Nanterre où se débranchera la ligne nouvelle et Mantes-la-Jolie.

Un participant demande si les trains de la LNPN emprunteront uniquement des voies nouvelles ou en partie des voies existantes.

Didier ROBLES précise que le projet LNPN vient compléter le réseau existant et permet une grande souplesse d'utilisation de ce réseau : sur leur parcours, les mêmes trains utiliseront les sections de lignes nouvelles et la ligne actuelle.

Un participant demande si la section Paris-Mantes fait partie du projet EOLE.

Didier ROBLES répond par la section « Paris-Mantes » fait partie du projet LNPN : lorsque les trains d'EOLE, dits « RER E » circuleront, les TER normands continueront à utiliser les mêmes voies que le RER E. Ce n'est qu'une fois LNPN réalisé, quelques années après la mise en service d'EOLE, ils pourront emprunter ces voies nouvelles apte à 200km/h.

Un participant demande si les trains de marchandises circuleront également sur les voies nouvelles pour décharger les voies actuelles.

Didier ROBLES répond que les sections de lignes nouvelles sont conçues uniquement pour les trains de voyageurs. Le report des trains voyageurs rapides sur les nouvelles voies libérera de la capacité sur les voies actuelles qui pourra être utilisée par les trains de fret.

Un participant demande ce qu'il va advenir des trains Transilien et TER Paris-Vernon et les TER Paris Évreux, après la finalisation du projet Eole à Mantes et de la LNPN.

Didier ROBLES répond que les voies nouvelles pourront être utilisées par les trains grands lignes mais aussi les TER Paris - Vernon et Paris - Évreux puisqu'il ne s'arrêtent pas entre Mantes-la-Jolie et Paris, mais à la condition d'être exploitées avec un matériel roulant apte à circuler à 200km/h.

Un participant demande si les voies existantes seront utilisées entre Mantes et Rouen.

Didier ROBLES confirme qu'entre Mantes et Rouen, les trains LNPN emprunteront les lignes existantes lorsque les premières sections de ligne nouvelle seront réalisées.

Un participant demande combien de trains circuleront par jour aux heures de pointe.

Didier ROBLES explique que SNCF Réseau réalise une infrastructure dont les capacités permettront de répondre aux besoins de trains voyageurs. Des hypothèses de desserte sont ainsi soumises aux autorités organisatrices des mobilités (la Région Normandie pour les trains grandes lignes et intra régionaux ; Ile-de-France mobilités pour les trains franciliens) qui décident du schéma à retenir pour progresser dans les études en veillant à ce que la capacité de l'infrastructure réponde bien aux besoins futurs des services.

2. Les gares

Wenceslas de LOBKOWICZ, Président de l'association Optifer-PN, demande ce qu'il va advenir des gares de Bréval et Bueil et si le temps de parcours vers ces gares sera amené à augmenter.

Didier ROBLES répond que tous les TER s'arrêtant en gare de Bréval ou Bueil pourront s'arrêter à Mantes-la-Jolie et emprunter la voie nouvelle rapide jusqu'à Nanterre et vers Paris puisqu'ils ne marquent pas d'arrêt entre Paris et Mantes.

3. Les temps de parcours

Gilles FRAUDIN, président de l'AUTES (Association des usagers des transports Eure Seine), indique que les Dieppois pourraient mettre un quart d'heure supplémentaire pour se rendre à Paris, dans le cas où leur correspondance à Rouen impliquerait un changement de gare.

Didier ROBLES explique que les études relatives au dimensionnement de la gare nouvelle ont justement cherché à optimiser le fonctionnement de la gare nouvelle et son articulation avec la gare de Rouen Rive droite. L'objectif d'améliorer la desserte intrarégionale est également pris en compte dans le cadre du service express régional métropolitain de la Métropole de Rouen. Il propose d'apporter ultérieurement une réponse précise concernant les usagers dieppois.

Adèle MAISTRE, Association pour un Développement Agricole Durable en Seine Aval (ADADSA) demande quel sera le temps de parcours gagné sur un trajet Nanterre - Mantes.

Didier ROBLES répond que la ligne nouvelle avec des trains circulant à 200 km/h permettrait (à confirmer par les études) de gagner cinq minutes sur le trajet Paris – Mantes le plus rapide assuré aujourd’hui par les TER normands.

Un participant, usager de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, estime qu’il y a un réel besoin de réduire les temps de parcours pour les anciens Bas-Normands et souhaiterait avoir davantage de visibilité sur le temps gagné avec LNPN, notamment au-delà de Caen.

Didier ROBLES répond que le temps gagné n’a pas encore été calculé pour les différents horizons. Les gains annoncés à ce jour, comme les 5 minutes entre Paris et Mantes, sont des estimations arrondies. Les futures études d’exploitation permettront de modéliser ces gains de temps à la seconde près et « en situation », c’est-à-dire dans les conditions d’exploitation futures du réseau.

Patrick MOREL, du CESER Normandie, précise que le temps de parcours entre Paris et Caen atteignait 1h46 en 1970, 1h44 après l’électrification de la ligne et s’élève aujourd’hui à 1h55 en moyenne. Après la mise en service de la priorité 1, ce temps de parcours serait abaissé à 1h45 puis 1h30 une fois la section Mantes-Évreux réalisée.

Didier ROBLES ajoute que les temps de parcours se sont effectivement allongés ces dernières décennies. Une explication de l’allongement des temps réside dans les marges qui sont prises dans les marches des trains pour absorber tous les aléas d’exploitation. En rendant l’infrastructure et le système d’exploitation plus résilients, le projet permettra par conséquent de gagner en régularité et en temps de parcours.

III. Les aménagements et les caractéristiques techniques du projet

1. Le coût et la mise en service

Un participant demande quelle sera la date de mise en service du projet, toutes priorités réalisées.

Didier ROBLES répond que le phasage du projet distingue une première phase de mise en service à l’horizon 2035 pour la priorité 1 et une autre phase après 2040 pour les priorités 2 et 3.

Un participant demande quel est le coût du projet, évalué selon les conditions économiques actuelles (inflation, hausse du coût des matériaux, etc.).

Didier ROBLES répond que le coût de la priorité 1 estimé à 4,3 milliards aux conditions économiques 2016. Ce montant est issu des études de l'étape précédente ; il est évalué selon les conditions économiques de 2016 pour pouvoir être comparé avec les précédentes évaluations, selon les mêmes référentiels. À mesure que les études progressent, davantage de données disponibles permettent d'affiner le chiffrage de ce coût. Lorsque les études de tracés seront présentées au grand public, le coût calculé aux conditions économiques de 2016 sera comparé avec la nouvelle estimation, aux conditions économiques actuelles.

2. L'infrastructure nouvelle

Stéphane MERCIER, conseil municipal de Pissy-Pôville, demande si le tunnel pourrait être rallongé jusqu'à dépasser La Vaupalière et Saint-Jean-du-Cardonnay et La Vaupalière, deux communes déjà fortement impactées par des nuisances diverses (autoroute A151 et A150, passage souterrain de la ligne Paris-Rouen-Le Havre, gazoduc, etc.).

Didier ROBLES confirme que tous ces points sensibles ont bien été cartographiés et que le maître d'ouvrage a bien connaissance des impacts que les infrastructures autoroutières ont créé sur ce secteur.

Il indique que le maître d'ouvrage peut proposer des variantes d'ouvrages plus longs, également plus coûteux. Sur le plateau de Caux, la complexité sera de concevoir un tracé dont la géométrie ferroviaire s'adapte aux contraintes de pente, sans perdre en performance fonctionnelles de la ligne.

La concertation de l'automne 2023-hiver 2024 sera l'occasion de débattre de ces choix au regard d'une multiplicité de critères et d'analyser comparativement des variantes de tunnels avec des mesures alternatives de réduction et de compensation des impacts.

Stéphane MERCIER, conseil municipal de Pissy-Pôville, demande si la localisation du débouché du tunnel est déjà connue. Il explique que des repérages ont été effectués sur une zone bien identifiée, ce qui donne aux élus le sentiment que les choses ont déjà été fixées sans que cela ne soit assumé.

Didier ROBLES assure que la localisation précise du débouché du tunnel n'est pas déterminée. Pour définir cette localisation, SNCF Réseau doit rassembler suffisamment de connaissances sur l'ensemble de la zone. Pour cela, il réalise des sondages géotechniques, des études de sols et des inventaires faunistiques et floristiques. Ces sondages sont plutôt menés sur des emprises appartenant au domaine public, ce qui facilite l'obtention des autorisations nécessaires.

3. Les aménagements par secteur

Patrick MOREL, du CESER Normandie, questionne la possibilité de faire sauter le goulet d'étranglement entre Poissy et Vernouillet avant la réalisation du tunnel.

Didier ROBLES explique que la création d'une double voie nouvelle sur 40 km entre Nanterre et Épône est bien la réponse pour supprimer ce goulet d'étranglement.

En séparant les trains directs normands des RER E cette double voie va améliorer la ponctualité de tous les trains, éviter la propagation des retards entre les circulations, dégager des capacités sur les voies actuelles et de rendre possible l'ajout de nouveaux trains RER E. Il ajoute que le projet est pris en compte dans les travaux d'EOLE qui préparent à Nanterre l'arrivée d'une quatrième voie entre la plateforme ferroviaire et le terminus du RER E. Les aménagements précis permettant le passage de la LNPN entre Nanterre et Mantes seront présentés à l'automne prochain.

Gilles FRAUDIN, président de l'AUTES (Association des usagers des transports Eure Seine), demande quelle sera la date de mise en service du tunnel entre Vernouillet et Poissy.

Didier ROBLES répond que la section entre Paris et Mantes, incluant une partie en tunnel, a justement été jugée prioritaire car elle contribue à désaturer le réseau et faire sauter les goulets d'étranglement.

SNCF Réseau vise, pour ces aménagements, une définition du tracé en 2025, une enquête publique fin 2026, un objectif d'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en 2027 suivie de la réalisation d'études détaillées avant de lancer les travaux et la mise en service à horizon 2035.

IV. Les impacts du projet

Wenceslas de LOBKOWICZ, Président de l'association Optifer-PN, demande quel serait le coût agricole et sylvicole du projet, en termes d'hectares consommés et d'impact sur les paysages de la vallée de l'Eure.

Didier ROBLES explique que ces enjeux sont bien connus depuis l'étape d'étude précédente. Plus précisément, la feuille de route ne demande pas aujourd'hui de rechercher un tracé entre Mantes et Évreux mais d'identifier le passage de la rivière Eure de moindre impact environnemental. Il s'agira d'étudier trois options de franchissement et leurs impacts respectifs sur les terres agricoles et sylvicoles, en concertation avec les élus et acteurs du territoire.

Un participant demande quels critères sont pris en compte pour évaluer les nuisances subies par les populations.

Didier ROBLES répond que chaque variante de tracé est étudiée à travers le filtre d'une analyse multicritères dans le but de choisir le tracé ayant le plus d'avantages et le minimum d'impacts, sur les zones agricoles et forestières, mais aussi les zones urbanisées (impact foncier, économique, sonore, environnemental...).

Adèle MAISTRE, Association pour un Développement Agricole Durable en Seine Aval (ADADSA), déclare que sanctionner de nouveau le monde agricole serait antinomique des objectifs actuels : Zéro Artificialisation Nette, approvisionnement local, etc. Elle demande comment seront évalués les impacts sur les terres agricoles : non seulement la perte d'hectares cultivables, mais aussi les difficultés d'exploitation causées par le découpage des parcelles.

Didier ROBLES assure que les impacts seront estimés finement, parcelle par parcelle et en concertation avec les acteurs du monde agricole. Les possibilités pour rétablir des franchissements entre les parcelles seront prises en compte dans la conception du tracé pour permettre aux agriculteurs de continuer d'exploiter.

SNCF Réseau cherche notamment à rapprocher la ligne de l'autoroute pour minimiser l'impact sur le territoire et sur ces terres agricoles.

Un participant demande si le maître d'ouvrage dispose déjà d'une réserve foncière pour compenser les pertes de terres.

Didier ROBLES notamment répond que les compensations seront à rechercher.

V. L'opportunité du projet

Un participant demande pourquoi la réhabilitation du tracé existant semble avoir été exclue du projet car son coût économique et environnemental aurait certainement été moindre.

Didier ROBLES explique que le projet LNPN a une longue histoire et que des études précédentes avaient déjà examiné des alternatives à la construction de ligne nouvelle, notamment la modernisation de l'existant. Cette option avait été écartée car ne répondant pas aux performances souhaitées.

Wenceslas de LOBKOWICZ, Président de l'association Optifer-PN demande quel serait le coût de la réalisation de la ligne nouvelle et le rapport entre ce coût et le nombre de minutes gagnées (afin de pouvoir dire au grand public : « la minute gagnée vaut tant. »). Il évoque à ce titre les études produites précédemment par un cabinet suisse indépendant et portant sur le coût d'une réhabilitation de l'infrastructure existante. Ces études auraient notamment montré qu'il serait plus judicieux de réutiliser la ligne existante entre Mantes et Évreux.

Didier ROBLES assure avoir lu avec beaucoup d'attention les comptes-rendus des réunions de concertation et comités territoriaux de 2017, ainsi que l'étude du cabinet suisse demandée par la garante à cette époque. Il rappelle que cette étude a été versée à la concertation et que l'option de réhabiliter l'existant a fait l'objet de débat avant d'être considérée comme inadaptée, parfois trop coûteuse et n'offrant pas une alternative crédible permettant d'atteindre les performances visées sur cet axe. Cette porte a donc été ouverte puis refermée lors de la phase d'étude précédente.

Didier ROBLES ajoute que le phasage décidé pour le projet consacre bien la priorité donnée à la capacité et robustesse du système ferroviaire en éloignant en seconde priorité les investissements permettant un gain de temps.

Un participant déclare que cette ligne ne sera pas directement utile à la majorité des habitants des communes qu'elle traverse mais ceux-ci en subiront les nuisances directes.

Patrick MOREL, du CESER Normandie, indique qu'il suit l'avancement du dossier LNPN depuis 1996, lorsqu'il travaillait à la Région. Aujourd'hui, il a hâte de voir ce projet mis en œuvre de ce projet, en particulier les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, pour plusieurs raisons :

- La Normandie est la seule région où les trains sont plus lents qu'en 1970 ;
- La désaturation du réseau normand est une nécessité et le sera d'autant plus après la mise en service d'EOLE, sans quoi le risque de surcharge pourrait impliquer des arbitrages entre les circulations de trains normands et franciliens ;
- L'objectif de décarbonation des transports via un report modal vers le train sera difficilement atteignable en l'absence de la LNPN.

Patrick Morel comprend les préoccupations des maires et compte également dans sa commune des projets d'infrastructures très impactantes pour l'environnement et les populations locales. Selon lui, le défi à relever est de continuer à préparer l'avenir de nos dessertes en optimisant la gestion des impacts.

Par ailleurs, il estime qu'évaluer la rentabilité du projet en termes de minutes gagnées est réducteur car il faut aussi considérer les futurs besoins en mobilité et les perspectives d'évolutions du trafic.

Un participant demande comment ce projet peut-il avancer alors que la Région Île-de-France, par sa présidente Valérie Pécresse, a montré une ferme opposition à sa réalisation.

Didier ROBLES répond que le projet n'a aujourd'hui pas vocation à s'arrêter dans sa phase d'étude. De plus, rien n'indique aujourd'hui une franche opposition de la Région Île-de-France qui contribue au financement des études et qui reste attachée à ce que le projet contribue à l'amélioration des transports pour les franciliens après la réalisation d'EOLE.

VI. La concertation

Adèle MAISTRE, Association pour un Développement Agricole Durable en Seine Aval (ADADSA), demande quel type de concertation sera mis en place entre Paris et Mantes.

Didier ROBLES explique qu'entre Paris et Mantes, le tracé sera recherché en privilégiant les solutions techniques minimisant la consommation d'espaces agricoles. Les impacts sur l'environnement naturel et humain, dont le secteur agricole, seront pris en compte. Un dialogue sera engagé avec les chambres de l'agriculture pour estimer la valeur économique des terres agricoles. Par la suite, les tracés présentés en concertation seront analysés comparativement, notamment sur ce volet des impacts agricoles.

Stéphane MERCIER, conseil municipal de Pissy-Pôville, demande quelles est la vocation des réunions de concertation si SNCF dispose déjà de perspectives à horizon 2030-2040. Selon lui, les habitants des villages du plateau de Caux seraient anxieux et auraient même déjà manifesté contre la consommation d'hectares de terres agricoles.

Isabelle JARRY comprend le besoin de visibilité des communes mais explique que ce webinaire d'information est un temps de travail préparatoire très riche permettant d'identifier les sujets qui seront les points durs de la concertation et seront mis à l'ordre du jour des échanges avec les élus et acteurs du territoire. Parmi ces sujets, des questions de fond, des sujets de société, mais aussi des points précis qui devront être discutés de manière plus approfondie (le débouché du tunnel) à l'occasion justement de la concertation.

Un participant demande comment se sont déroulées les réunions en Île-de-France et quels avis les maires des communes traversées ont-ils exprimés.

Isabelle JARRY précise que deux rencontres avec les élus franciliens se sont tenues aux Mureaux et à Nanterre. Les échanges se sont bien déroulés et ont permis de mettre en lumière les préoccupations des maires franciliens, qui craignent notamment un gel des projets sur leur commune. La poursuite du dialogue avec les élus sera l'occasion de regarder comment articuler les différentes injonctions auxquelles ils doivent faire face : développer leur territoire, atteindre l'objectif ZAN, et y faire passer une nouvelle ligne ferroviaire.

VII. Les projets connexes

Un participant souhaiterait connaître l'avancement du saut-de-mouton en avant gare de Paris Saint-Lazare.

Isabelle JARRY rappelle que le saut-de-mouton est un projet complexe dont l'avancement nécessite un accord entre tous les membres du COFIL. Ainsi, la contestation des études préalables par Île-de-France Mobilités a conduit au report de la concertation à l'hiver prochain. Elle invite tous les participants à utiliser les canaux à leur disposition pour participer, donner leur avis et poser leurs questions. Ces outils numériques ont été privilégiés notamment pour adapter la concertation au périmètre du projet. Toutes les remontées de terrain du public sont précieuses car elles permettent d'identifier les grands enjeux du débat et de bâtir un dispositif de concertation adapté en conséquence.

Conclusion

Didier ROBLES conclut la réunion en réaffirmant sa confiance envers la capacité d'écoute du maître d'ouvrage qu'il représente. Son ambition est de se rapprocher au plus près des territoires pour imaginer avec eux les solutions les moins impactantes et le projet le plus avantageux possible pour les utilisateurs du mode ferroviaire.