

2ème Rapport intermédiaire de la concertation continue

LNPN : Ligne nouvelle
Paris-Normandie

Phase 2 : année 2022

Isabelle Jarry

Garante désignée par la CNDP

Le 9 mai 2023



Sommaire

Préambule.....	3
Les dates clefs de la concertation sous l'égide de la CNDP	3
La mission du/de la garant.e	3
Fiche d'identité du projet	4
Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public ou de la concertation préalable	6
Engagement du responsable de projet	6
Actualités liées au projet et évolution(s)	7
De 2018 à 2021	7
En 2022	7
Que s'est-il passé durant cette année 2022 ?	8
Printemps 2022	8
Été 2022	11
Automne 2022	11
Hiver 2022 - 2023	16
La suite de la concertation continue.....	22
Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue et demande de précisions au responsable de projet	22
Liste des annexes.....	23

Préambule

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

Le présent document est le rapport intermédiaire n°2 de la garante, couvrant la période de février 2022 à mars 2023. Il rend compte en toute neutralité et transparence de la concertation et des arguments échangés durant l'année passée et il indique les préconisations de la garante pour la suite de la concertation continue.

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

- 2 mars 2011 : La CNDP est saisie par Réseau ferré de France (RFF)
- 3 octobre 2011 au 3 février 2012 : débat public menée par Olivier GUÉRIN CPDP et sa CPDP
- 3 avril 2012 : Publication du bilan de la CPDP
- 5 avril 2012 : Publication de la décision du porteur de projet
- 5 février 2014 : début de la concertation post débat public, sous l'égide de Henri WATISSÉE, puis à partir du 7 janvier 2015, de Anne-Marie CHARVET.
- 8 janvier 2020 : Isabelle Jarry est désignée garante de la concertation.
- 14 janvier 2022 : Publication du 1^{er} rapport intermédiaire
- **9 mai 2023 : Publication du 2^{ème} rapport intermédiaire**

La mission de la garante

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

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

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

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

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

Fiche d'identité du projet

Maitre d'ouvrage :

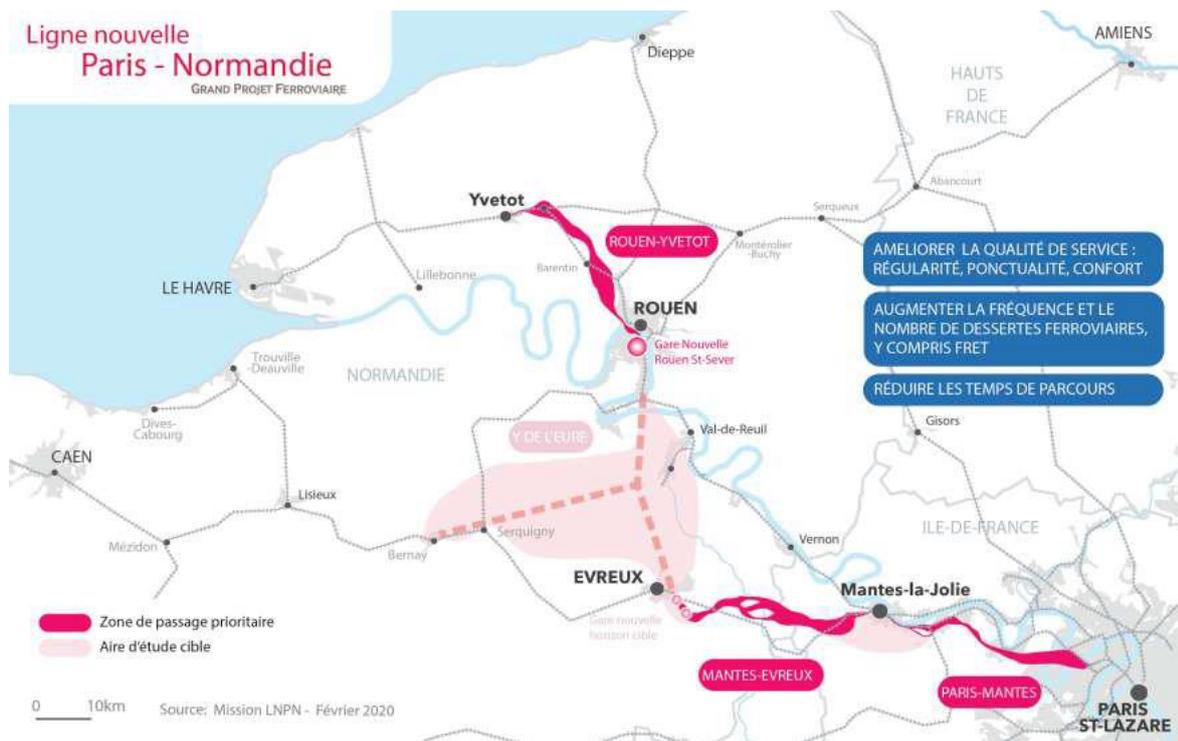
SNCF RÉSEAU, Direction générale de la Stratégie et Affaires corporate, Mission LNPN.

Contexte du projet :

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie est destinée à remédier aux problèmes récurrents de saturation et d'irrégularité sur le réseau ferré entre Paris-Saint-Lazare et la Normandie, dont la moitié des voyages en semaine s'effectuent pour le travail et les études. Elle doit apporter aux voyageurs une amélioration durable de la qualité du service ferroviaire.

Elle a vocation à rapprocher les grandes zones urbaines normandes : Rouen, Évreux, Le Havre, Cherbourg, Caen. Intermédiaire entre celle d'un train classique (150 à 200 km/h) et d'un TGV (300 à 320 km/h), sa vitesse (200 à 250 km/h) est adaptée aux besoins du territoire, pour accéder aux emplois et aux services essentiels.

Localisation du projet :



Objectifs du projet selon le MO :

Le projet affiche 4 grands enjeux :

1. Permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises ;
2. Consolider les atouts environnementaux du train en réduisant l'empreinte écologique des transports ;
3. S'inscrire dans une trajectoire économique durable en termes de coût du projet mais aussi de développement socio-économique de la région normande ;

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

Une série d'engagements accompagne chacun des enjeux.

Caractéristiques principales :

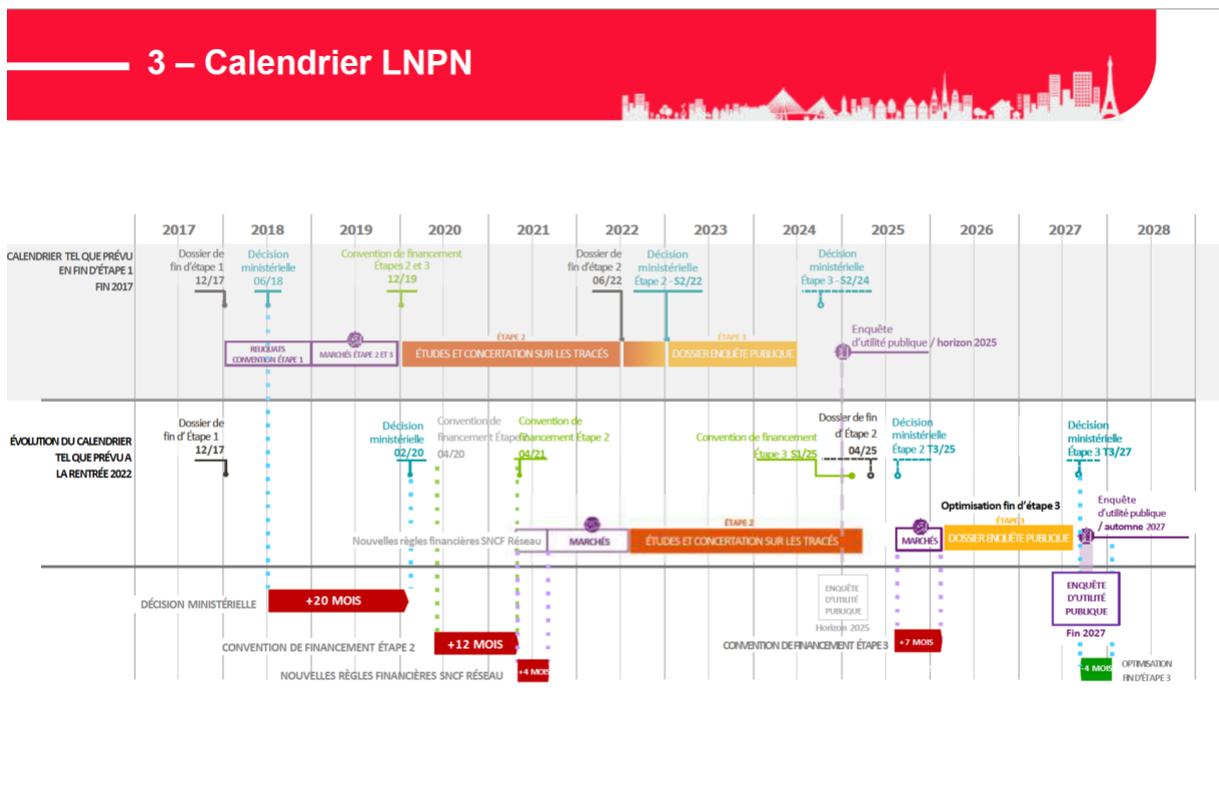
Le projet LNPN a pour objectif de desservir la Région Normandie par le biais d'une ligne rapide plus régulière, plus fiable et plus adaptée aux nouveaux enjeux de desserte de ce territoire, sur lequel ne circule aucune ligne à grande vitesse.

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

Coût :

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

Calendrier :



Rappel des engagements pris par le responsable de projet à la suite du débat public

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

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

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

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

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

La décision de Réseau Ferré de France*

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

Retenir pour le projet les objectifs suivants:

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

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

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

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

 > une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie connectée au futur réseau de métro automatique, au RER A et au futur RER E;

– dans le secteur de Mantes:

 > la mise à 4 voies de la section entre Mantes et Epône;

– entre Mantes, Le Havre et Caen:

 > un tracé de ligne nouvelle à rechercher dans l'enveloppe des options de passage des scénarios A, B et AB, qui se distinguent par le positionnement du point de bifurcation vers Caen d'une part, Rouen d'autre part (A proche de Rouen, B proche d'Évreux, AB intermédiaire);

 > une traversée nouvelle de la Seine entre Sotteville et Yvetot avec une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever.

Approfondir les points particuliers suivants:

– les conditions d'implantation d'une gare nouvelle dans le secteur de Nanterre/La Folie, en coordination avec les autres projets;

– les possibilités et les conséquences d'une implantation d'une gare nouvelle dans le secteur d'Achères/Confluence;

– les conditions de l'augmentation de la capacité du réseau au niveau du nœud de Mantes;

– les conditions de desserte des agglomérations d'Évreux et Louviers - Val-de-Reuil pour apprécier l'opportunité et la localisation de gares nouvelles;

– les conditions d'une desserte cadencée coordonnée faisant des gares principales des gares de « rendez-vous ferroviaire »;

– l'articulation entre le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie et les différents projets d'aménagement du réseau ferroviaire sur l'axe Seine, de manière à garantir la desserte ferroviaire des ports normands et des plateformes intermodales de la vallée de la Seine;

– les enjeux environnementaux et agricoles, en étudiant les mesures à prendre pour éviter ou compenser les impacts du projet;

– les évaluations socio-économiques et financières du projet, en intégrant notamment les enjeux liés aux dessertes franciliennes, aux dessertes intersecteurs, et au fret;

– les possibilités d'un phasage éventuel du projet et l'évaluation des enjeux associés.

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

* Texte intégral

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

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

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

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

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

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

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

Concertation étape 1

Pour les modalités et le calendrier de cette première étape, on peut se reporter au 1^{er} rapport intermédiaire de la garante, publié le 14 janvier 2022, disponible en ligne sur le site de la CNDP : <https://www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707>.

Actualités liées au projet et évolution(s)

De 2018 à 2021

Se reporter au 1^{er} rapport intermédiaire de la garante.

En 2022

Depuis le premier rapport intermédiaire publié en janvier 2022, reprenant les évolutions du projet en 2020 et 2021, de nouvelles avancées sont intervenues tout au long de l'année 2022.

Si la concertation publique proprement dite n'a pas encore commencé, des étapes ont été franchies et le maître d'ouvrage est sur le point d'entamer la reprise du dialogue, au terme de laquelle pourra s'engager la concertation publique.

Sont présentées ci-dessous les principales étapes qui ont rythmé l'année 2022 et le début de 2023.

Que s'est-il passé durant cette année 2022 ?

Printemps 2022 : Comité de pilotage du 8 mars

En mars 2022, s'est tenu le 12^{ème} Comité de pilotage (COFIL), présidé par le préfet Pascal SANJUAN, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS). Il réunissait les représentants des deux régions, des départements concernés (Calvados, Manche, Eure, Seine-Maritime, Yvelines, Val-d'Oise, Hauts-de-Seine), des métropoles du Havre et de Rouen, des communautés d'agglomération de Cherbourg, d'Évreux, de Seine-Eure, des communautés urbaines du Grand Paris Seine et Oise, de Caen la Mer, de la Ville de Paris, des préfetures de régions et de départements, des services de l'État (DGITM, DRIEAT, DREAL), ainsi que de l'équipe de la maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau). Ce COFIL intervenait après la signature de la convention de financement destinée à la poursuite des études sur le projet. Il s'agissait en particulier de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections prioritaires (Paris-Mantes et Rouen-Barentin) et des approfondissements à apporter sur les autres sections.

On a pu noter, lors de ce COFIL du début 2022, une volonté affichée de l'État de faire avancer ce projet de façon concrète et déterminée, notamment en engageant la concertation de la section Rouen-Barentin incluant la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever, dans le même temps que la section Paris-Mantes. Le DIDVS a soulevé l'importance de respecter, à ce stade des études, le calendrier annoncé et demandé à SNCF Réseau de produire, pour le prochain COFIL, une analyse des risques susceptibles d'affecter le planning.

Selon le calendrier établi par le porteur de projet, les études à mener (y compris les esquisses de tracés) et couvertes par la convention de financement de près de 24 M€ se dérouleraient sur la période 2021-2025.

Au cours de cette période, il a été prévu des séquences successives de concertation sur la base des résultats obtenus au fur et à mesure de l'avancement des études, notamment pour définir les tracés de référence des nouvelles infrastructures sur les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, l'objectif étant de produire le dossier ministériel à l'horizon fin 2024.

- *Une feuille de route générale*

Pour l'année 2022, il était proposé une feuille de route, partagée par les deux régions Normandie et Ile-de-France, incluant :

- la passation des autres marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de bureaux d'études nécessaires à la réalisation des études prévues par la décision ministérielle (études techniques pour le lancement de la campagne d'acquisitions de données ; études de conception technique et environnementales ; études fonctionnelles et d'exploitation ; préparation de la concertation),
- le lancement des études et des acquisitions de données,
- le lancement de la concertation en fin d'année ;
- l'organisation, prévue initialement à l'automne, d'un événement matérialisant la relance du projet.

La région Normandie a insisté sur l'importance d'informer le grand public des territoires concernés que le projet continuait d'avancer.

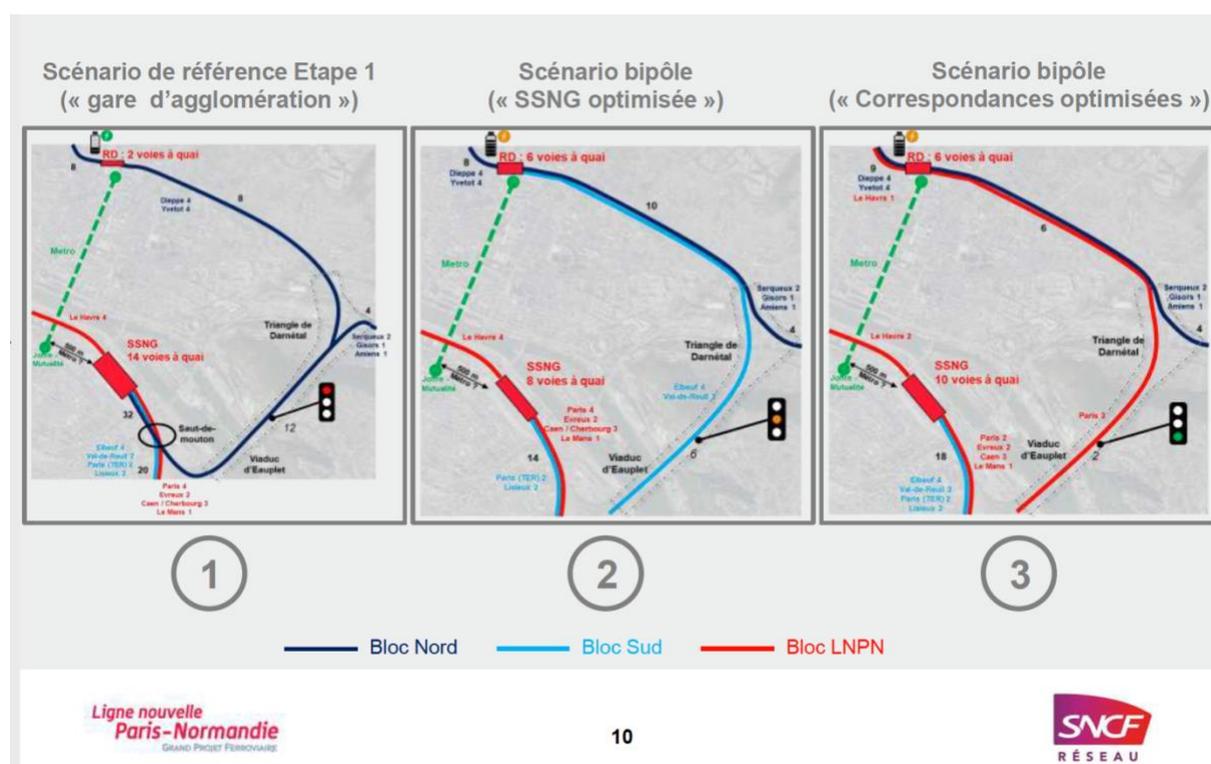
- La gare nouvelle de Rouen Saint-Sever (GNSS)

Pour mémoire, les études préalables à l'enquête publique, en étape 1, portaient sur le scénario de gare d'agglomération où convergeront toutes les dessertes de Rouen. La décision ministérielle de 2020 avait demandé de poursuivre les études de dimensionnement de la nouvelle gare en optimisant son fonctionnement avec l'actuelle gare de la rive droite, et d'engager l'élaboration du dossier d'enquête publique incluant la nouvelle gare dans le même calendrier que la section Paris-Mantes.

Pour s'inscrire dans ce calendrier, les réflexions du groupe de travail dédié à la nouvelle gare, piloté par la présidente du Cotech, ont prévu d'aboutir dans le courant du mois de juin 2022, avec des résultats présentés au Cotech fin juin, puis validés en septembre, en vue d'une décision au COPIL prévu à l'automne.

Trois scénarios sont proposés :

- le scénario 1 issu de l'étape 1 dit « de gare d'agglomération »,
- le scénario 2 bipôle dit « optimisé » qui répartit les dessertes intra-régionales entre les deux gares (Gare de Rouen Rive droite et Gare nouvelle de Saint-Sever),
- le scénario 3 bipôle dit « correspondances ferroviaires optimisées » qui permet des dessertes Paris-Rouen-Le Havre à partir des deux gares et offre davantage de correspondances à partir des deux gares.



Extrait de la présentation de SNCF Réseau

Ce qu'il faut retenir pour le choix de ces scénarios, d'après les présentations de SNCF Réseau :

l'agglomération de Rouen présente trois points durs pour la robustesse de l'exploitation ferroviaire : la gare de Rouen rive droite, la bifurcation de Darnétal et le viaduc d'Eauplet.

le scénario 1 concentre toutes les dessertes dans la nouvelle gare et allège très significativement l'activité de la gare Rive droite, mais il nécessite des emprises importantes pour construire la nouvelle gare, y compris pour la construction d'un ouvrage de franchissement des voies (« saut-de-mouton ») dans son périmètre, et il augmente les circulations ferroviaires empruntant le viaduc d'Eauplet, déjà sous tension.

le scénario 2 simplifie l'exploitation de la nouvelle gare en laissant, en rive droite, les dessertes vers le nord de l'agglomération, en supprimant la nécessité de construire l'ouvrage de franchissement en avant gare ; il réduit l'emprise au sol et allège les circulations sur le viaduc d'Eauplet, mais il impose des correspondances non ferroviaires entre les deux gares pour accéder aux dessertes Rouen-Le Havre (gare nouvelle) ou aux dessertes périurbaines du nord (gare Rive droite) ;

le scénario 3, qui est une optimisation du scénario 2, assure des correspondances ferroviaires entre les dessertes périurbaines et les dessertes Paris-Rouen-Le Havre offertes à partir des deux gares ; le maintien en rive droite d'une activité analogue à celle existante allège les circulations sur le viaduc d'Eauplet et apporte de la résilience dans l'exploitation en cas d'incident dans une gare ; il n'offre toutefois pas de gare dédiée aux dessertes Paris-Rouen-Le Havre.

La place qu'a pris dans les échanges les arbitrages autour la Gare nouvelle de Saint-Sever est dictée par l'importance, pour la métropole Rouen Normandie, de définir à la fois le projet de cette gare mais aussi le devenir de la gare actuelle (Rouen Rive droite). L'aménagement urbain, entre autres du quartier Saint-Sever, est intimement lié aux décisions qui seront prises et au choix du scénario. Au-delà de la métropole de Rouen, l'enjeu concerne toute la région Normandie et en particulier les liaisons vers Dieppe, Yvetot, Gisors, Amiens. Il y avait donc une véritable nécessité de conduire les analyses multicritères et de parvenir à une conclusion dans les échéances fixées par le calendrier.

Le groupe de travail, sous la houlette de la présidente du COTECH, s'y est employé avec succès, comme on le verra par la suite. À noter qu'outre SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions est impliqué sur le dossier de la gare nouvelle.

Est évoqué également lors du COPIL le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris Saint-Lazare, dont l'avancement des études est questionné par plusieurs élus normands. À ce stade, l'objet des études menées sur l'ouvrage de « saut-de-mouton » est d'identifier la solution capable de satisfaire les conditions de réalisation des travaux et d'exploitation pendant la durée des travaux tout en optimisant l'échéance de mise en service (qui ne pourra intervenir qu'une fois ouverte Éole, la ligne du RER E).

- *Les sections non prioritaires*

La région Normandie a souligné l'importance aux yeux du président de Région de resserrer les échéances des autres sections de celles des sections prioritaires. C'est la raison pour laquelle il avait souhaité financer des études approfondies relatives au « Y de l'Eure » : compte tenu du calendrier du projet, il est apparu nécessaire d'accélérer ces études la section « Mantes-Évreux », ce que prévoyait la décision ministérielle. La DGITM a formulé le souhait que le président de la Région Normandie écrive au ministre délégué chargé des transports pour solliciter une décision d'engager dès que possible l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur la section Mantes-Évreux, en avance de phase.

Été 2022 : Comité technique préparatoire du 23 juin

Les comités techniques, auxquels participent les équipes du maître d'ouvrage, les services de l'État (DGITM, DREAL, SGAR, DRIEAT...), les représentants des deux régions Normandie et Ile-de-France ainsi que les autorités organisatrices des transports (IDFM) ont pour vocation de préparer le COPIL. Ils abordent de nombreux points techniques, sur les questions qui seront traitées et arbitrées ultérieurement en COPIL. La présidente du COTECH fait en sorte que ces séances soient des moments de travail efficaces, au cours desquels les problèmes sont soulevés et réglés les uns après les autres, de manière à élaborer une proposition déjà élaborée de manière consistante qui puisse être présentée au COPIL, sans que l'on ait besoin de revenir dessus abondamment.

➤ COTECH du 23 juin 2022 (Paris La Défense)

Lors de ce COTECH, ont été abordés les points suivants : le choix entre différentes options pour une **action de communication** lançant la reprise du dialogue (la préférence va à une opération de sondage sur le site de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever) ; la **gare nouvelle de Rouen Saint-Sever** et les trois scénarios, avec une légère avance du scénario 3 sur les deux autres, ainsi que la nécessité du saut-de-mouton ; le **planning** avec les jalons essentiels, les points délicats et l'anticipation des risques de dérive du calendrier ; les **arrêtés de prise en considération** (APC) nécessaires pour sécuriser le foncier sur les parcelles stratégiques sur les tracés et dans les zones de chantier ; la **sous-station des Martrains** (Mantes-la Jolie) ; la **concertation** sur l'ensemble de la ligne (tronçons non-prioritaires inclus).

Automne 2022 : comité technique préparatoire et comité de pilotage

Début septembre 2022, le nouvel AMO concertation récemment désigné a commencé à travailler sur une version actualisée du « mode d'emploi de la concertation ». La garante a rencontré l'équipe de l'AMO le 13 septembre.

A ce stade, est affirmée de la part de l'État une volonté de faire avancer le projet à un rythme plus soutenu, et de cranter chaque étape de manière à respecter le calendrier annoncé (une enquête publique au plus tard en 2027 pour les sections prioritaires).

Une opération de communication est alors prévue en novembre, pour une reprise de la concertation début 2023. Il est convenu avec la maîtrise d'ouvrage d'installer les groupes de travail avec les associations (FNE, FNAUT, etc.), les CCI, les chambres d'agriculture, dès le mois de décembre 2022, avant de revenir sur le territoire et d'entamer un travail sur les tracés, puis d'organiser des réunions publiques à partir de l'automne 2023.

➤ COTECH du 26 septembre 2022 (à Rouen)

Ce comité technique est l'occasion de revenir sur un certain nombre de points, en particulier :

- **l'événement fédérateur** sur le site de la GNSS, qui constituerait le lancement de la concertation phase 2 et la reprise du dialogue avec le territoire ;
- la **gare nouvelle de Rouen Saint-Sever**, avec les scénarios étudiés, leurs atouts et contraintes respectifs, la justification du saut-de-mouton d'Eauplet, l'examen des différentes options de desserte envisagées : le Cotech a demandé au maître d'ouvrage de présenter, avant la fin de l'année, une proposition de plan de voies pour chacune des options étudiées en prenant en compte, notamment pour les options bipôle concernées, deux hypothèses (avec et sans saut-

de-mouton). Par ailleurs le Cotech a demandé à SNCF Réseau de lui fournir les résultats des premières études d'exploitation réalisées sur les différentes options selon les modalités prévues par la convention de financement de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Le COPIL suivant devait se prononcer sur les options de la future gare de Rouen Saint-Sever en prenant en considération le fait que : l'option initiale d'une gare d'agglomération soulève des difficultés en termes d'exploitation ; une option bipôle, prenant appui sur une nouvelle gare à Rouen St Sever et la gare existante de Rouen Rive droite, semble permettre plus aisément l'exploitation de l'« étoile rouennaise ».

Dans cette optique, le Cotech a recommandé de poursuivre les études sur la base d'une « option pivot » de bipôle, en vue d'affiner la répartition des missions entre les deux gares, aux différents horizons de développement du projet LNPN et d'évolution des plans de transport associés. Devaient être pris en compte : la compatibilité avec les objectifs des missions longue distance de la LNPN et les dessertes fret ; le projet d'aménagement de la métropole de Rouen Normandie ; les besoins de desserte confirmés par la Normandie qui devaient être exprimés dans le cadre des groupes de travail Mobilités.

- **La concertation continue post-débat public (2^{ème} phase)**

Lors du Cotech, les options pour la concertation ont été débattues. Le maître d'ouvrage du programme LNPN a annoncé la notification récente de l'AMO concertation et la préparation, en accord avec la garante, des éléments suivants :

- l'actualisation du site internet pour le prochain COPIL ;
- une refonte plus complète début 2023 ; le mode d'emploi de la concertation ;
- la reprise de la concertation continue avec l'opération « première tatière » (événement fédérateur) ;
- la mise en place de groupes de travail techniques ; des réunions d'information pour revenir vers le territoire expliquer les actions menées depuis quelques temps sans communication, avec une réunion numérique (sur l'ensemble de l'axe) et deux réunions publiques, une sur Paris-Mantes, l'autre sur Rouen-Barentin.

La garante de la concertation a demandé confirmation du délai technique de 8 semaines avancé par la maîtrise d'ouvrage pour l'organisation de l'évènement de lancement à partir de la fin septembre, ce qui permettait de tenir ce dernier aux alentours de la fin novembre, sous réserve qu'un calendrier de la concertation soit établi, et que le site internet du projet soit mis à jour à ce moment-là.

Pour mémoire, l'ouverture du site internet le premier jour de la concertation est impératif, autant pour donner au public accès à l'information que pour lui permettre de s'exprimer (questions/réponses, avis, contributions, etc.). La garante rappelle également qu'elle a toujours soutenu le principe d'une concertation portant sur l'ensemble de la ligne et pas uniquement sur les tronçons prioritaires, ceci dans l'objectif de ne laisser sur le côté aucun acteur concerné par le projet que pour assurer la cohérence du programme qui doit bien se concevoir comme une ligne intégrale (de Paris aux confins de la Normandie) plutôt que comme une succession ou une agrégation de tronçons à priorités différentes. Même si la première partie de la concertation concerne au premier chef les élus et les acteurs institutionnels sur tout le parcours de la ligne, il sera intéressant de partager avec les élus des tronçons non prioritaires les avancées intervenant sur les autres tronçons en avance de phase.

A ce stade, la forme sur le mode de concertation qu'il conviendrait de mener auprès des tronçons non prioritaires n'est pas encore arrêtée, un dispositif de type newsletter en ligne ou webinaire a été évoqués, éventuellement complété de réunions en présentiel. Des participants au Cotech ont fait valoir que diverses questions se posaient sur les tronçons plus éloignées (élus de la Manche, de l'Eure...), car certains doivent prendre des décisions dans le cadre de la révision du schéma stratégique de la

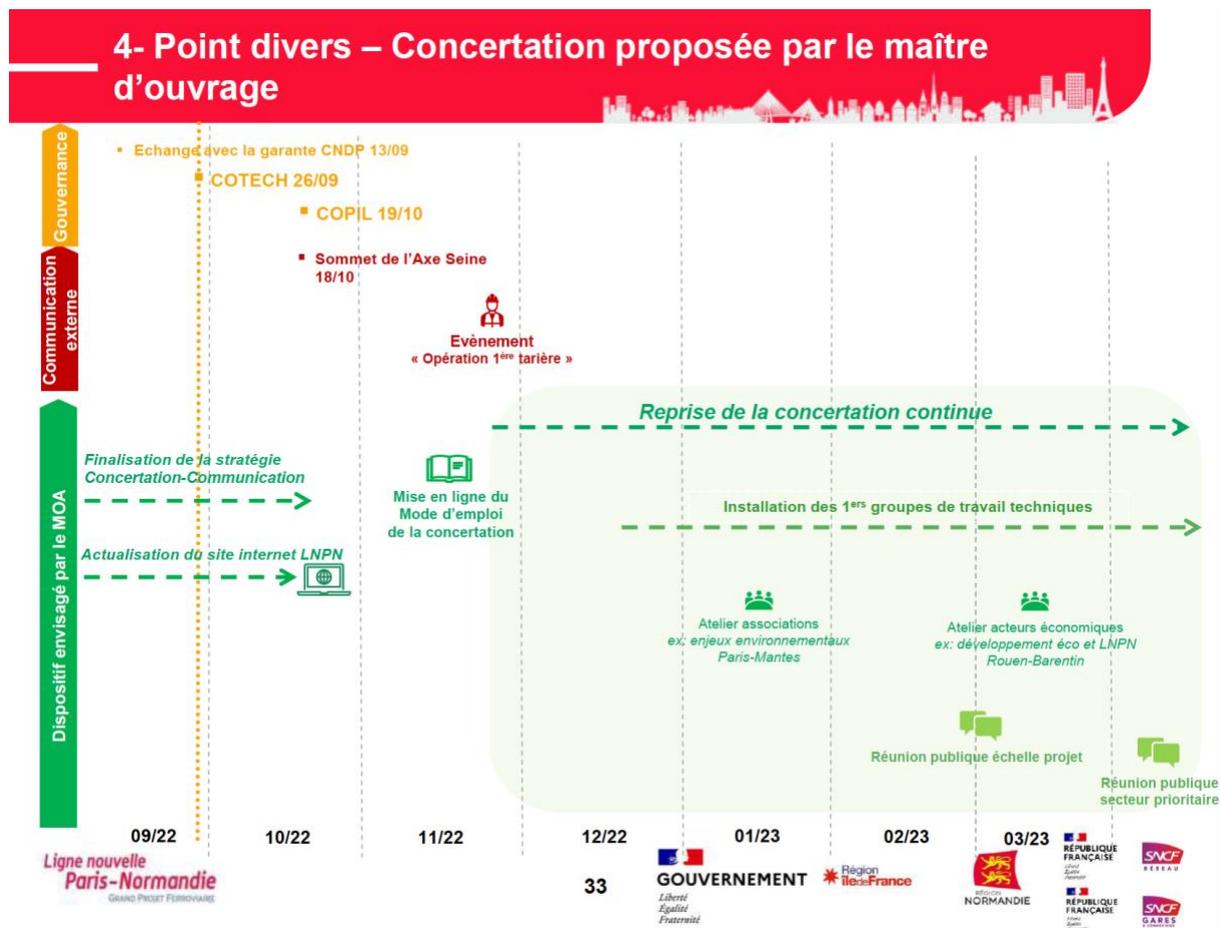
Seine. Le tronçon Mantes-Évreux et le Y de l'Eure vont rapidement s'installer dans la concertation. La garante convient que sur un long linéaire (de nombreuses communes, autant d'élus, des associations...), il est toujours compliqué d'être tout à fait équitable dans le traitement. Mais il est possible de mettre en place des dispositifs tels que des ateliers, éventuellement à distance, pour permettre à tous de participer et d'exprimer les différentes problématiques que va soulever le programme LNPN.

La garante a insisté enfin sur la nécessité d'une mise en ligne rapide du site actualisé, qui permette au moins, dans l'intervalle qui sépare de la reprise de la concertation, à tout un chacun d'accéder à une page qui propose une information lisible et donne une perspective de calendrier des rencontres à venir.

Il est prévu à l'issue du Cotech d'avancer sur le calendrier des réunions, leur nombre et leur localisation, ainsi que sur les thématiques traitées, et de finaliser un « mode d'emploi de la concertation » et un dossier d'information. Les outils d'information et de participation envisagés devront être opérationnels au moment de l'évènement de lancement prévu en novembre.

La région Normandie a souligné le soin à apporter à l'interface de la concertation avec celle du saut-de-mouton en avant-gare de Paris St-Lazare : ces deux concertations sont distinctes, mais elles comportent des résonances, qu'il faudra savoir expliquer. La garante de la concertation a indiqué qu'elle était également l'une des garantes de la concertation volontaire sur le saut-de-mouton de Paris Saint-Lazare, ce qui devrait faciliter les échanges entre les deux procédures de participation.

Le calendrier sur le saut-de-mouton prévoyait alors une concertation au printemps 2023, ce qui pouvait laisser prévoir une simultanéité partielle des deux exercices.



Extrait de la présentation de SNCF Réseau

- **Les étapes jusqu'à l'enquête publique**

Le responsable de la mission LNPN a expliqué les diverses raisons du retard pris sur le calendrier initial – décision ministérielle plus tardive que prévu, convention de financement qui a mis du temps à être signée, évolutions dans les procédures réglementaires internes de SNCF Réseau qui ont obligé à passer en commission la stratégie d'achat (couvrant le montant de 23,8 M€), nécessité de renouveler les contrats des prestataires pour le montage et l'instruction du dossier d'enquête d'utilité publique entre les étapes 2 et 3.

Une analyse des risques pouvant impacter le nouveau calendrier a été présentée : acceptabilité sociétale et territoriale, équilibre socio-économique du projet, contraintes juridiques liées au périmètre du projet, évolution de la réglementation comme les règles de type ZAN, disponibilité foncière, convention de financement...

En réponse à ces préoccupations, le Cotech a demandé au maître d'ouvrage de produire une première note technique détaillant l'analyse des risques, ainsi que les mesures de prévention associées qu'il a identifiés et présentés pour l'étape 2, et anticipant les points de vigilance de l'étape 3.

Le Cotech a également validé, sur le principe : la mise en place d'un groupe de travail technique (GT) dédié aux questions réglementaires, avec mandat d'anticiper les points de vigilance liés, d'une part, aux évolutions réglementaires récentes et envisagées et, d'autre part, aux sensibilités agricoles et environnementales du territoire ; la nécessité d'un groupe de travail technique (GT) dédié à la future gare de Rouen St Sever, chargé de veiller notamment à l'articulation des travaux des différents maîtres d'ouvrage.

- **La maîtrise du foncier**

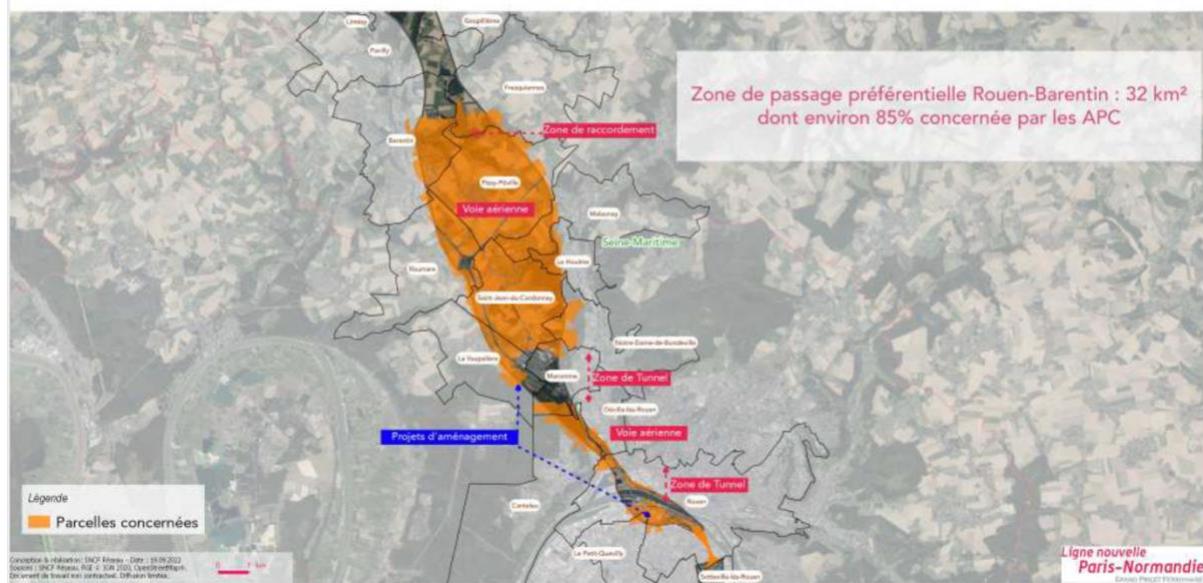
Le maître d'ouvrage a fait valoir qu'il y avait, en particulier dans le Mantois, de nombreux secteurs où ne subsistera plus aucune possibilité de passer, si rien n'est fait rapidement (d'autres projets ou constructions auront occupé les emprises, certains projets avançant beaucoup plus rapidement que la LNPN). Les arrêtés de prise en considération suspendent les projets pour une durée de 2 ans. A ce moment-là, on devrait avoir mieux défini le tracé, on connaîtra mieux les contraintes.

En conséquence, le Cotech a demandé au maître d'ouvrage de poursuivre le travail d'analyse et de lui proposer, d'ici à la fin de l'année 2022, un faisceau affiné et une stratégie foncière pour les tronçons prioritaires, prenant en compte les compensations éventuelles à prévoir du fait des réglementations agricoles et environnementales.

Le maître d'ouvrage a notamment pour mission d'évaluer les risques calendaires, juridiques, d'acceptation politique et sociale, et financiers liés aux arrêtés de prise en considération en lien avec l'enquête publique et la future DUP.

PROPOSITIONS DE PÉRIMÈTRE D'ARRÊTÉ DE PRISE EN CONSIDÉRATION

SECTION ROUEN / BARENTIN



Extrait de la présentation du maître d'ouvrage

➤ COPIL du 19 octobre 2022 (à Paris)

Les échanges nourris des participants au COPIL montrent à la fois la complexité d'un projet de cette ampleur, mais font apparaître également les divergences de vue des régions et des départements concernés par le projet. Néanmoins, des décisions ont pu se dégager à l'issue de la réunion.

• Gare Nouvelle de Saint-Sever

Sur la base de la proposition du COTECH et des amendements apportés en séance, le COPIL a décidé que la **gare nouvelle de Rouen Saint-Sever était confirmée comme gare de la LNP** ; que les études doivent être poursuivies en vue d'affiner la répartition des autres dessertes entre la nouvelle gare de Saint Sever et la gare de la rive droite ; que les études seront conduites aux différents horizons de développement du projet LNP (mise en service du programme complet et horizon intermédiaire de mise en service à 2035) et d'évolution des plans de transport associés, prenant en compte la compatibilité des différentes missions de SNCF Réseau, le projet d'aménagement de la métropole de Rouen Normandie, les besoins de desserte exprimés par la Région Normandie.

Il est prévu que le maître d'ouvrage présente au COTECH, dans la perspective du prochain COPIL du début 2023, une proposition de plan de voies selon plusieurs hypothèses de desserte. Dans chaque cas, la nécessité ou non d'un saut-de-mouton devra être précisée.

• Événement de communication sur le projet

Sur proposition du COTECH et au vu des échanges, notamment après l'intervention de plusieurs élus, le COPIL a convenu de l'importance de communiquer sur le projet, notamment pour faire savoir qu'il se poursuit. Il est donc décidé de retenir le site de la future gare de Rouen Saint Sever pour accueillir **l'évènement de communication** qui apportera de la visibilité au projet ; de confier au maître d'ouvrage la préparation technique et matérielle de son organisation ; d'articuler cet évènement avec la concertation, mais sans la retarder. Le choix de la date envisagée, autour du mois de novembre 2022,

est repoussé de quelques mois, à la demande de la Région Normandie pour qui il apparaît plus opportun de communiquer sur le projet d'ensemble sur le site de la gare nouvelle dès lors que les fonctionnalités de la future gare et son dimensionnement auront été éclairés.

- **Concertation : calendrier et modalités**

Tout en soulignant l'importance de mener la concertation sur l'ensemble du périmètre, comme il a toujours été préconisé par la garante, le COPIL a validé les principes généraux proposés par le maître d'ouvrage, en lien avec la garante, pour la préparation de la concertation. Les modalités de la concertation pourront être adaptées selon le caractère prioritaire ou non des sections.

Le maître d'ouvrage devra préciser, avant le lancement de la concertation, les modalités – nombre de réunions publiques prévues, localisations envisagées et thématiques traitées –, en soulignant que les outils d'information/participation envisagés devront être opérationnels au moment du lancement de la concertation.

La garante a insisté pour que la nouvelle étape de la concertation commence rapidement, sans attendre l'événement de communication, si ce dernier doit être différé. Elle a fait valoir que face au besoin d'information exprimé par de nombreux élus, tant franciliens que normands, il importait de revenir sans tarder sur le territoire, en adaptant les modalités de la concertation selon les différentes sections et leur caractère de priorité, mais en généralisant l'information sur tout le linéaire de la LNPN.

Le COPIL a enfin confirmé la nécessité de veiller à la cohérence entre les concertations de la LNPN et du saut de-mouton en avant-gare de Saint-Lazare.

Durant les mois de novembre et décembre 2022, l'AMO concertation a commencé à élaborer les modalités et le calendrier de la concertation.

Un communiqué de presse (en annexe) a été rédigé en prévision de l'événement de lancement, avec un édito de la garante, et il a été mis en ligne sur le site le 14 décembre 2022.

HIVER 2022 – 2023

- **La préparation de la concertation**

Le site internet du projet (www.lnnpn.fr) est alors en cours de refonte.

Il est prévu que l'information et la diffusion de contenus se feront principalement par le site internet du projet, tel qu'il est accessible actuellement (un léger toilettage a été effectué pour le COPIL du 19 octobre 2022).

Tant que la concertation n'a pas repris, le site ne peut évoluer vers un format plus interactif. Un nouveau site est en cours de développement par SNCF Réseau qui souhaite homogénéiser le traitement de tous les grands projets de lignes nouvelles. Le futur site aura une identité graphique nouvelle et devrait permettre une meilleure interactivité.

Ce nouveau site est alors prévu pour le printemps 2023. Il serait opérationnel en amont de la reprise de la concertation publique, dont la phase « intense » avec le public est prévue pour l'automne 2023, dès que les études de tracés seront prêtes et disponibles à la présentation.

Pour ce qui est des rencontres à venir et de la reprise du dialogue, il était envisagé des rencontres avec les élus entre janvier et mars 2023 ; entre mars et avril avec les acteurs (associations, représentants de chambres consulaires, clubs d'entrepreneurs, etc.) ; en avril mai avec le grand public sous la forme d'un webinaire, en attendant la phase de concertation proprement dite, en fin d'année 2023.

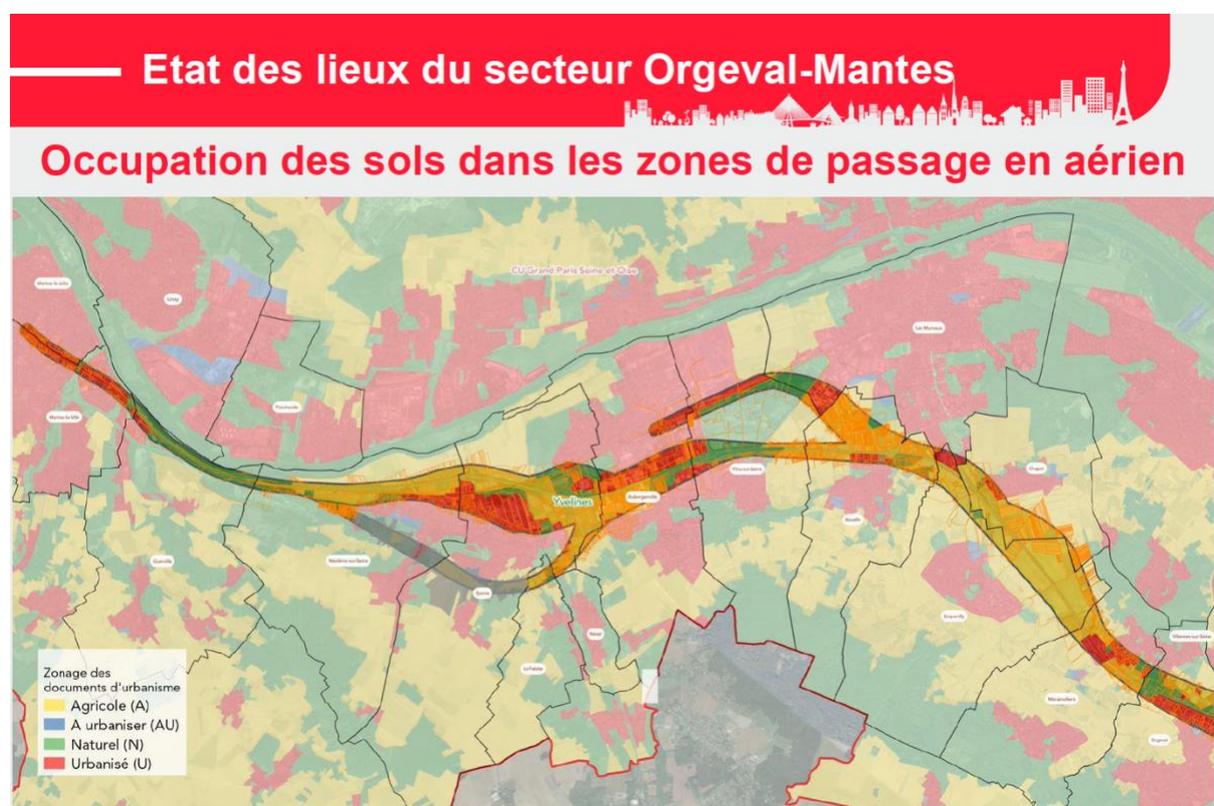
➤ **Le comité technique du 16 décembre 2022 (à Paris)**

Un point d'étape sur la gare nouvelle de Rouen a occupé une partie de la séance.

Une première analyse du foncier a également été présentée par la maîtrise d'ouvrage, sur les sections prioritaires. La finalité de cette analyse était de répertorier les usages actuels et futurs des parcelles nécessaires au projet et de dresser un inventaire d'éventuels projets connus sur ces sites, de manière à pouvoir prendre, si besoin, des arrêtés de prise en considération afin de réserver les sols, le temps que les études sur les fuseaux permettent de décider du tracé final. L'intérêt de ces APC est de permettre une préservation des terrains sans presque aucune atteinte au droit de propriété, moyennant un avis consultatif des collectivités. Pour les deux sections prioritaires (Paris-Mantes et Rouen-Barentin), c'est l'outil le plus approprié.

La section Paris-Mantes, beaucoup plus dense et en partie agricole, est concernée au premier chef, en particulier au-delà d'Orgeval (Yvelines).

Les procédures à mettre en place ont été discutées lors du Cotech, de sorte que les APC soient prêts pour le COPIL de février-mars 2023, entre autres un courrier du DIDVS aux préfets annonçant la mise en place du dispositif.



Carte extraite de la présentation du MO lors du Cotech

- **Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) — « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions. », décembre 2022**

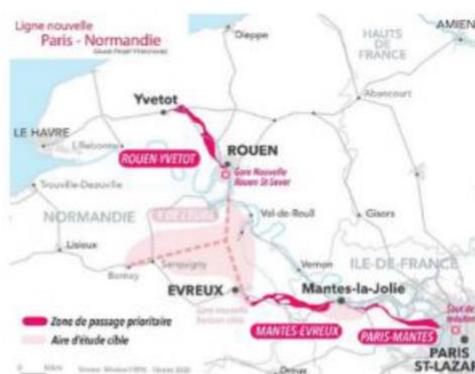
Rapport annexe : compléments sur les programmes et revue des projets, janvier 2023

Le conseil d'orientation des infrastructures a publié son rapport fin décembre. Un rapport annexe est paru début janvier, précisant les orientations projet par projet. Ci-dessous, le chapitre concernant la LNPN.

1.8.2 Ligne nouvelle Paris-Normandie

Le projet LNPN vise à améliorer les transports ferroviaires, principalement au service des déplacements du quotidien, pour l'ouest francilien et la Normandie et à permettre de désaturer le nœud ferroviaire de Rouen. Le projet est inscrit au RTE-T (réseau central pour les premières phases), et consiste à réaliser en plusieurs étapes de nouvelles sections ferroviaires entre Paris et les villes normandes, Rouen et Le Havre sur une branche, Caen sur l'autre :

- Paris - Mantes et Rouen - Barentin, comprenant une gare nouvelle à Rouen : sections prioritaires sur lesquelles la préparation de l'enquête publique a été demandé par décision ministérielle de 2020 ;
- Barentin - Yvetot ;
- Mantes - Évreux ;
- Le contournement de Mantes, le « Y » de l'Eure avec une nouvelle gare à Evreux.



La gare actuelle de Rouen Saint-Sever, enclavée entre deux tunnels, est très contrainte et ne peut être étendue. La création d'une nouvelle gare est nécessaire à LNPN, mais aussi à l'émergence d'un système express métropolitain sur l'Etoile de Rouen. Elle constitue potentiellement le cœur d'un projet urbain.

Le projet a relativement peu avancé en termes opérationnels depuis 2018. Il fait l'objet d'un consensus et du soutien actif des élus normands aux différents échelons territoriaux, sous l'impulsion forte de la région Normandie qui souhaite l'accélérer. L'État a également confirmé récemment son engagement, le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine assure le pilotage, conjointement avec celui du projet de saut-de-mouton de Saint-Lazare, ce qui permet d'assurer la cohérence d'ensemble. La concertation sur les tronçons Paris-Mantes et Rouen-Barentin est prévu dès 2023. L'enquête d'utilité publique des 2 sections prioritaires est envisagée avant fin 2027 pour une mise en service à l'horizon 2035.

Le projet complet est estimé entre 10,5 et 11,5 Md€₂₀₂₁. La section Paris Mantes est évaluée à environ 3,1 Md€₂₀₂₁ et la section Rouen Barentin, comprenant une nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, à 1,7 Md€₂₀₂₁. Le financement, à mettre en place, dans un premier temps pour les études, serait partagé à parité entre État et collectivités.

Le projet a comme objectif un report modal élevé, qui devra être démontré par les études à venir.

L'impact environnemental est potentiellement important compte tenu de l'artificialisation de terres agricoles, du risque de fragmentation d'écosystèmes dans des zones remarquables identifiées et de la gare nouvelle de Rouen St-Sever en zone inondable.

Le conseil a pris en compte :

- dans le scénario Planification écologique, un engagement après DUP des études détaillées des sections prioritaires Paris-Mantes et Rouen Barentin au début du quinquennat 2028-2032, pour mise en service avant 2040, puis des sections Barentin-

Yvetot et Mantes-Évreux pour mise en service après 2040, les travaux du Y de l'Eure et du contournement de Mantes étant reportés au-delà. Ce calendrier est proche de celui prévu par la LOM ;

- dans le scénario Priorités aux infrastructures, un engagement plus rapide de 1 à 2 ans sur chacune des phases successives, permettant d'avancer au quinquennat 2038-2042 l'engagement du Y de l'Eure et du contournement de Mantes ;
- dans le scénario cadrage budgétaire, un décalage significatif des phases successives, ne permettant que l'achèvement des sections prioritaires avant 2042.

Le COI recommande de combiner étroitement les études sur la nouvelle gare de Rouen avec les réflexions sur le potentiel d'un système express métropolitain rouennais. En attendant la réalisation des projets de ligne nouvelle, il suggère :

- de poursuivre les études et le cas échéant les travaux des projets de nature à améliorer la robustesse et la capacité de la ligne existante pour tous les trafics, francilien, TER normands, fret (plan de voies en gare de Vernon, 4ème voie entre Épône et Mantes, 3ème voie entre les Mureaux et Aubergenville), identifiés par la plateforme services et infrastructures de l'axe Seine ;
- d'étudier le développement possible des transports collectifs routiers en aménageant le cas échéant des voies réservées aux mobilités collectives et partagées.

➤ **Comité technique du 16 janvier 2023 — Comité de pilotage du 8 mars 2023**

Le travail préparatoire fait en COTECH a permis à la maîtrise d'ouvrage de présenter au COPIL des propositions étayées.

Elles portaient en particulier sur le choix de scénario pour la Gare nouvelle de Saint-Sever. Le scénario préférentiel retenu est le scénario 1 ; l'obstacle principal au scénario 3 étant la présence d'une voie de fret mixte avec des trains de voyageurs. Les membres du COPIL ont donc validé ce choix du scénario 1.

Pour ce qui est du foncier, sachant qu'en 2025 le tracé devrait être défini, le dialogue avec les élus devait s'engager sans tarder.

Les propositions d'arrêtés de prise en considération ont été plutôt bien acceptées par les élus d'Ile-de-France concernés (en particulier dans les Hauts de Seine et les Yvelines), même si certains considèrent que la durée de 2 ans est un peu longue.

La stratégie foncière et le dispositif de mise en place des APC ont été validés. Il a été demandé au maître d'ouvrage de rencontrer au plus vite les élus des 22 communes concernées, ainsi que d'examiner les possibilités de préserver le foncier, sur les autres sections non-prioritaires.

Les modalités de la concertation publique ont été reportées au COPIL suivant, en mars 2023.

A la suite du comité de pilotage, un communiqué de presse de la DIDVS a été mis en ligne sur le site du projet, afin de rendre compte des décisions prises au sujet de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, ainsi que des réactions de plusieurs élus normands :

<<https://www.lnnp.fr/actualites/communiquede-presse-de-la-didvs-vendredi-10-fevrier-2023>>

➤ **Avis déposés sur le site internet**

À la suite de la publication en ligne du communiqué de presse de décembre 2022, plusieurs dizaines d'avis ont été laissés sur le site internet du projet, où il est possible de déposer un avis ou une question (<https://www.lnnp.fr/pages/donnez-votre-avis-ou-posez-une-question>).



posez une question

Donnez votre avis ou posez une question

Ce formulaire est à votre disposition pour poser une question ou exprimer un avis concernant le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Les champs marqués (*) sont obligatoires.

Nom *

Prénom *

Adresse e-mail *

Confirmation de l'adresse e-mail *

Code Postal *

Avis / Question *

Envoyer le message

Capture d'écran du site internet du projet

Une synthèse a été faite par le maître d'ouvrage début février 2023 sur les **45 premiers avis**, qui regroupaient plus d'une **centaine d'expressions**, sur les thèmes suivants (dans l'ordre d'occurrence, les 4 premiers rassemblant près de 60% des expressions) : usage du réseau historique, périmètre global, calendrier, nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, concertation, environnement, économie, impact foncier/ immobilier, tracé sur les fuseaux prioritaires (Paris-Mantes, Rouen-Barentin), Y de l'Eure, tracé Mantes-Évreux, tracé Barentin-Yvetot.

Si l'on analyse le positionnement des internautes ayant déposé une question ou un avis, on remarque que 30% sont favorables au projet, **50% se disent modérés**, 11% sont opposés et 9% neutres. L'origine géographique des internautes montre une **prépondérance des Normands** et se répartit entre la Seine-Maritime (40%), le Calvados (16%), l'Eure (14%), suivis de Paris (8%) et des Yvelines (6%), etc.

➤ Comité technique du 15 mars 2023 — Comité de pilotage du 21 mars 2023

Le Cotech du 15 mars qui préparait le COPIL avait à l'ordre du jour la **révision du planning** : pour que l'enquête d'utilité publique se tienne en 2026, il faut **gagner un an** sur le planning présenté à l'automne 2022. Certaines étapes étant impossibles à compresser (en particulier la réalisation de certaines études et les procédures liées au code des marchés publics), il est nécessaire d'accélérer sur d'autres plans, comme la signature de la convention d'étape 3, les études conduisant au choix du tracé, la mise en place de la mission de financement. Un nouveau calendrier a été présenté, qui inclut ces resserrements de calendrier.

Pour ce qui est de la concertation, et de ce qu'il est convenu d'appeler « **reprise du dialogue** », la priorité est de reprendre contact avec les élus et les grands acteurs, avant de revenir, en fin d'année 2023, vers le grand public avec les résultats des études de tracés, pas encore finalisées à ce stade. Le dispositif proposé par le maître d'ouvrage, élaboré en lien avec la garante, comprenait 4 réunions avec les élus entre fin avril et mi-mai, par territoire pour les sections prioritaires ; 1 réunion globale en ligne pour les territoires de réalisation plus lointaine ; 1 réunion avec les acteurs, en ligne ; 2 réunions grand public (inscription en ligne) ; un dossier d'information synthétique mis à disposition sur le site internet avant le début de ces réunions.

A été présentée une esquisse de calendrier et de villes où tenir les réunions (Évreux, Aubergenville, Rouen, Barentin, Yvetot, Saint-Germain-en-Laye sont pressenties). Ce dispositif a été validé par le COPIL dans ses grandes lignes, avec quelques variations sur l'agencement et l'ordre des réunions, en fonction des villes choisies. Le dispositif **est en cours de finalisation**, de même que le dossier d'information, auquel le maître d'ouvrage met la dernière main. Ce dossier servira de base au futur dossier de la concertation, qui sera enrichi d'ici le démarrage de la concertation publique, en fin d'année 2023.

Avis du garant sur le déroulement de la concertation

Comme on peut le voir par l'exposé du travail fait lors des différentes instances de décision, le projet est loin d'être à l'arrêt et l'on peut considérer que l'année 2022 a donné un coup d'accélérateur, en avançant significativement sur un certain nombre de points cruciaux (scénario de gare pour la nouvelle gare de Saint-Sever, resserrement du calendrier, arrêtés de prise en considération...).

Néanmoins la reprise de la concertation publique n'a toujours pas démarré et l'on peut regretter que l'information soit encore si peu partagée avec les usagers, les riverains et même les communes, tout au long du linéaire. Nous devrions entrer prochainement dans une **nouvelle phase d'information et de dialogue** et voir avant la fin de l'année 2023 reprendre la concertation avec des réunions publiques et des échanges dans différentes villes du vaste territoire concerné par le projet.

La suite de la concertation continue

Les prochaines étapes du projet et de la concertation

Les rencontres prévues durant le printemps avec les élus des sections prioritaires vont permettre d'informer les personnes concernées, mais également de recueillir les positions des uns et des autres, ce qui enrichira le dossier de concertation à venir, et permettra au maître d'ouvrage de travailler certains sujets (emprises, terres agricoles, impacts divers) de manière plus fine, en prévision des rencontres publiques de l'automne 2023.

Préconisation du garant sur la suite de la concertation continue

Comme il était déjà recommandé lors du premier rapport intermédiaire de janvier 2022, la garante conseille au maître d'ouvrage, avec l'appui de son AMO concertation, de **redynamiser le site du projet** www.lnbn.fr et d'en enrichir les contenus, afin que tous puissent y trouver une information aussi complète et actualisée que possible. Des pages y ont été ajoutées depuis un an, mais l'onglet concertation renvoie à une information trop succincte (il n'est pas possible, par exemple, de télécharger le 1^{er} rapport intermédiaire de la garante). Quant à l'architecture du site, elle ne répond qu'imparfaitement aux exigences d'un projet de cette ampleur, qui mérite une présentation plus attractive et une navigation plus intuitive.

La garante préconise également que le **dossier d'information**, en cours de réalisation, reste accessible et clair, sans se perdre dans des développements trop techniques ; qu'il reprenne l'historique du projet sans pour autant alourdir le dossier, sachant que plusieurs documents, tel que le 1^{er} rapport intermédiaire de la garante, font déjà état des informations concernant les épisodes précédents et qu'il est possible de les consulter en ligne ; qu'il soit modulable afin de l'adapter en l'augmentant, en particulier de l'expérience des premiers rendez-vous, au moment de préparer ce qui deviendra le dossier de la concertation, à l'automne 2023.

Liste des annexes

- Annexe 1

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



Le 14 décembre 2022

LIGNE NOUVELLE PARIS NORMANDIE

LANCEMENT D'UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION

Afin d'améliorer les déplacements entre Paris et la Normandie et de doter la Vallée de la Seine d'un véritable corridor ferroviaire performant, le ministère des transports a confirmé sa volonté de poursuivre le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie en approfondissant les études techniques.

Une concertation visant à recueillir l'avis du public débute en décembre et se poursuivra tout au long de l'année 2023. L'objectif : informer sur l'avancement du projet, partager les apports et les enjeux de la ligne nouvelle pour les différents territoires et recueillir les avis et les attentes du public et des acteurs du territoire.

MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Dès le mois de décembre 2022, des groupes de travail territoriaux techniques se réuniront pour contribuer à l'analyse des enjeux et projets du territoire.

Des réunions publiques avec les élus et acteurs du territoire seront organisées de janvier à mai 2023 :

- ▶ Des réunions territorialisées avec les élus, afin de présenter les dernières avancées de l'ambition ferroviaire, le programme de travail et de concertation ainsi que de traiter spécifiquement chacun des enjeux propres au secteur concerné.
- ▶ Des ateliers avec les acteurs, pour aborder des problématiques spécifiques clés : le développement économique, l'environnement et le cadre de vie.
- ▶ Une réunion publique en ligne, pour informer largement le public concerné et intéressé par LNPN et favoriser l'expression de tous les citoyens.

Dès décembre et tout au long de la concertation, le public pourra déposer ses remarques et propositions via un formulaire d'expression, accessible sur le site internet du projet.

PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET

À partir de l'automne 2023 : une étape de concertation dédiée au choix des tracés se déclinera sur l'ensemble du territoire de projet et ciblera en priorité les sujets structurants des sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin. Cette étape aura pour objectifs de :

- Partager les ambitions de service que porte LNPN et les bénéfices attendus du projet, ainsi que sa complémentarité avec d'autres projets d'aménagement et de transport ;
- Soumettre aux acteurs du territoire l'ensemble des tracés envisagés par section et leur analyse comparative, afin de la consolider par les retours du territoire et de permettre au comité de pilotage de procéder à une première sélection ;
- Présenter les ambitions du projet d'aménagement de la Gare Nouvelle Rouen Saint-Sever au sein du projet d'aménagement urbain.

L'INTERVENTION D'UN GARANT POUR ASSURER LA BONNE INFORMATION ET LA PARTICIPATION DE TOUS LES ACTEURS

Ces prochaines phases d'échange seront organisées en collaboration avec la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)**, représentée par **Mme la garante Isabelle JARRY**.

Isabelle Jarry, Garante de la concertation déclare « *Un grand projet comme LNPN s'étend sur de nombreuses années. Un débat public s'est tenu entre octobre 2011 et février 2012 et une première phase de concertation de 2014 à 2017. Ces étapes ont permis au maître d'ouvrage d'affiner le projet et au comité de pilotage de proposer de nouvelles orientations qui ont été adoptées par ses membres.*

Désormais nous voici à l'aube de la deuxième phase de concertation qui va permettre au maître d'ouvrage à la fois d'informer le public sur les étapes qui se sont déroulées depuis cinq ans, mais aussi de le faire participer à l'élaboration de ce projet au long cours.

En tant que garante, je suis heureuse qu'une nouvelle phase de concertation débute très prochainement, ce sera l'occasion pour les élus, les acteurs institutionnels, les associations, les citoyens, les usagers, les riverains, de questionner le maître d'ouvrage et d'enrichir le projet par le partage de leurs expériences, de leurs usages, et enfin de leurs souhaits.

CONTACTS ET INFORMATIONS SUR LE PROJET

<p>S'informer sur LNPN : www.lnnp.fr S'exprimer sur LNPN : www.lnnp.fr/pages/donnez-votre-avis-ou-posez-une-question Contacteur la garante : isabelle.jarry@garant-cndp.fr</p>
--

Contact presse :

Soune SERRE : soune.serre@reseau.sncf.fr ; 06 35 22 05 51

À propos de SNCF Réseau

Pour répondre aux besoins croissants de mobilité et développer le mode ferroviaire au service de la transition écologique, SNCF Réseau développe l'offre de service pour le fret et le marché voyageurs sur les 28 000 kilomètres de ligne dont il assure l'entretien, la modernisation et la sécurité. Gestionnaire du réseau, il commercialise et garantit l'accès neutre et équitable à l'infrastructure. Partenaire des pouvoirs publics, des territoires et des entreprises ferroviaires, SNCF Réseau a pour priorité absolue la satisfaction de ses clients.

L'entreprise compte 53 000 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de près de 6,6 milliards d'euros en 2021.
www.sncf-reseau.com