

COMPTE RENDU REUNION PUBLIQUE D'INFORMATION *JEUDI 30 MAI 2024 A BARENTIN*

Contexte et participants

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

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

Dans le cadre de la recherche de scénarios de tracés pour la section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin, une réunion publique d'information s'est tenue à Barentin, dans la salle Léo Lagrange, 1 rue Madeleine Vernet, de 18h à 20h45. Les participants ont pu s'exprimer à l'oral lors des temps d'échanges.

Environ 170 personnes étaient présentes.

Représentantes de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

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

Représentants de la maîtrise d'ouvrage LNPN, SNCF Réseau

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

Equipe en charge de l'animation de la réunion publique

- M. Maxime Lemaire, animateur

Informations utiles

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

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

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

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h05.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, introduit la réunion en présentant les objectifs et le déroulé de la réunion, ainsi que les modalités de participation.

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

2. Présentation générale de la LNPN

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

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

La section Rouen <> Barentin est l'objet de la réunion. La création de la gare de Rouen Saint-Sever en rive gauche sera couplée à cette ligne nouvelle vers Barentin. Cette nouvelle infrastructure permet également le développement des trains de proximité autour de Rouen.

3. Présentation des modalités de la concertation

Mme. Marie Heitz, Responsable concertation LNPN, présente les étapes de la concertation de la LNPN et ses objectifs ainsi que les prochaines rencontres pour la ligne nouvelle et la future gare de Rouen Saint-Sever. Elle présente les ateliers thématiques qui se tiendront après l'été et décrit plus particulièrement le déroulé des ateliers de travail prévus les 4 et 25 juin prochains. Elle précise enfin que des contributions (avis, questions, cahiers d'acteurs) peuvent être déposées sur le site internet.

4. Premier temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNPN

Une participante, habitante d'Auzouville-l'Esneval s'interroge sur la nécessité du projet : le gain de temps offert par la ligne nouvelle sera faible et l'augmentation du trafic ferroviaire restera limitée car la ligne nouvelle se raccordera à la voie existante à Barentin.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que la LNPN est justifiée par un besoin de désaturation du réseau pour répondre au souhait de l'autorité organisatrice de la mobilité d'augmenter les fréquences des dessertes régionales. En Normandie, l'autorité organisatrice de la mobilité, le Conseil régional de Normandie, souhaite développer l'offre ferroviaire et doubler la fréquence des trains. Or la gare de Rouen Rive Droite est en limite de saturation et aucun aménagement pour augmenter sa capacité n'est envisageable en raison de sa configuration. Parallèlement, en Île-de-France, la voie ferrée entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent les trains normands et franciliens est en voie de saturation.

Mme. Julie Hervieux, journaliste du Courrier cauchois, demande le budget total du projet.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, répond que le budget est estimé à 3,4 milliards d'euros pour la section Nanterre <> Mantes-la-Jolie, 1,3 milliard d'euros pour Rouen <> Barentin et 600 millions d'euros pour la gare de Rouen-Saint-Sever. Ces montants issus de l'étape d'études précédente s'entendent en euros aux conditions économiques de 2022. La réalisation des sections prioritaires et de la future gare est ainsi évaluée à 5,3 milliards d'euros actualisés aux conditions économiques de 2022.

Un participant demande si une ligne à grande vitesse (LGV) est envisagée et si oui, sur quel tracé ?

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, répond que la LNPN n'est pas un projet de LGV depuis le débat public organisé en 2012. Les distances régionales et interrégionales étant trop courtes, elles ne conviennent pas à la grande vitesse, qui est généralement réservée aux liaisons entre grandes métropoles.

Un participant partage son souhait de voir la LNPN se concrétiser car elle favorisera le développement économique de Rouen. Toutefois, il se préoccupe des délais de réalisation, jugés très longs, et demande des précisions sur le calendrier.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, indique que la déclaration d'utilité publique pour les sections prioritaires et la future gare de Rouen est attendue en 2027/2028. Cette obtention permettra de lancer les études détaillées, incluant l'autorisation environnementale. Les travaux, qui devraient durer cinq ans, pourraient débuter en 2031. La mise en service est donc envisagée à horizon 2035/2036.

Un habitant de Pissy-Pôville demande le nombre de voyageurs empruntant la ligne entre Rouen et Le Havre.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que les autorités organisatrices de la mobilité (Ile-de-France mobilités et Normandie) déterminent les dessertes, les fréquences et les politiques d'arrêt. Les régions ont également la compétence pour acheter le matériel roulant. En fonction de ces besoins, SNCF Réseau réalise des études pour concevoir une infrastructure pour répondre aux besoins actuels et futurs. Il précise ensuite que les études de trafic voyageurs, cofinancées par les régions, sont en cours. Les résultats de ces études, prenant en compte l'évolution des pratiques de déplacements et de tous les facteurs les influençant comme le développement du télétravail, seront présentés fin juin aux financeurs. Il invite à participer à l'atelier thématique sur les fonctionnalités pour obtenir plus d'informations.

Les sections de lignes nouvelles

Mme. Julie Hervieux, journaliste du Courrier cauchois, demande pourquoi la nouvelle gare n'est pas construite à Sotteville-lès-Rouen de façon à utiliser les voies existantes.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que plusieurs sites ont été étudiés pour accueillir la future gare, dont celui de Sotteville-lès-Rouen. Le site de Saint-Sever a été identifié dès le débat public en 2012 et confirmé en comité de pilotage (COPIL) en 2014. La gare est dimensionnée avec 15 voies à quai, ce qui permettra d'accueillir beaucoup plus de trains que la gare de Rouen Rive Droite.

Un participant demande pourquoi le tracé se raccorde à Barentin alors qu'il était initialement envisagé qu'il rejoigne Yvetot. Il s'inquiète des impacts d'une augmentation de trafic pour les habitants de la vallée.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, confirme que lors de la précédente étape du projet, les études portaient sur une section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot. La voie nouvelle entre Barentin et Yvetot permettait surtout un gain de cinq minutes entre Rouen et Le Havre. En 2019, le législateur a souhaité privilégier des investissements de désaturation du réseau plutôt que des investissements dédiés au gain de temps, afin de privilégier le développement des trains du quotidien. En février 2020, la section Rouen <> Barentin, permettant davantage de désaturation, a été déclarée prioritaire ; la section Barentin <> Yvetot sera réalisée dans un horizon ultérieur.

Avant la réalisation de la section de ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot, les voies existantes accueilleront plus de trains. Les impacts liés à l'augmentation du trafic sur cette section seront bien mesurés dans l'étude d'impacts.

Un participant demande pourquoi le raccordement à la ligne existante est prévu avant le viaduc, alors qu'il s'agit d'un ouvrage ancien.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que le raccordement sera effectué avant le viaduc de Barentin, permettant à plus de trains de circuler sur la voie existante passant par Malaunay. Le viaduc fait l'objet d'inspections détaillées tous les cinq ans, et est apte à recevoir davantage de trains avec les mêmes conditions de sécurité, y compris à l'horizon de la LNPN.

Mme Julie Hervieux, journaliste du Courrier cauchois, questionne l'avenir de la Friche Lucien après la mise en service de la LNPN.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, répond que la friche Lucien et les autres aménagements temporaires présents sur le site de Saint-Sever bénéficient d'une convention d'occupation jusqu'au début des travaux. Il précise que la Métropole de Rouen Normandie a indiqué lors d'une précédente réunion de concertation qu'une réflexion est en cours pour conserver ce qu'apporte la friche dans l'aménagement du futur quartier Saint-Sever.

Un habitant de Pissy-Pôville exprime ses inquiétudes car les trains passeront à proximité des habitants, sans qu'ils puissent bénéficier des avantages de la ligne nouvelle. Pour un trajet de Pissy-Pôville jusqu'à Paris, il s'agirait de se rendre en gare de Barentin afin de rejoindre la gare de Rouen Rive Droite, puis de prendre un bus jusqu'à la gare de Rouen Saint-Sever pour enfin prendre un train jusqu'à Paris.

M. Nicolas Octau, Maire de Fresquiennes, évoque le fait que le temps de trajet depuis le plateau de Caux jusqu'à Paris serait allongé avec l'arrivée de la LNPN. En effet, il serait nécessaire de rejoindre la gare de Rouen Rive Droite depuis la gare de Pavilly-Barentin, puis d'effectuer une correspondance pour Rouen Saint-Sever.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique qu'il n'y aura pas de correspondance à effectuer entre les gares rouennaises car l'ensemble des circulations régionales seront en terminus à la gare de Rouen Saint-Sever. Depuis Barentin, deux trajets seraient ainsi envisageables afin de rejoindre Paris :

- Prendre un omnibus à Barentin qui passera en gare de Rouen Rive Droite, puis sera en terminus en gare de Rouen Saint-Sever.
- Sous réserve d'une décision du conseil régional, il est possible que certains trains s'arrêtent à Barentin puis empruntent la nouvelle ligne pour se rendre directement en gare de Rouen Saint-Sever.

M. Nicolas Octau, Maire de Fresquiennes, rappelle sa position pour un tunnel plus long sur le plateau de Caux. La LNPN est un projet encouragé par la Métropole dans un contexte où Le Havre perd des habitants. De plus, la ligne ne sera pas empruntée par les trains de fret. Pour le transport de voyageur, il relève que les navetteurs ne sont pas nombreux entre Le Havre et Paris, et que leur nombre a dû diminuer avec le développement du télétravail.

Un habitant de Pissy-Pôville demande pourquoi le tunnel n'est pas prolongé sur le plateau. Il propose que soient réalisés des inventaires naturalistes afin d'éviter la destruction de l'environnement.

Un participant souhaite connaître le tracé du tunnel entre Rouen et le plateau de Caux.

M. Maxime Lemaire, animateur de la réunion, propose que les réponses concernant le tunnel soient apportées en seconde partie de la réunion (voir page 8).

5. Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, revient sur la méthodologie employée pour déterminer des scénarios de tracé, puis pour retenir celui qui sera soumis à l'enquête publique. Les enjeux du territoire sont recensés puis hiérarchisés afin d'éviter les enjeux les plus forts (ex. forêt classée, centre bourgs...). Les scénarios de tracé sont élaborés en tenant compte des enjeux du territoire et du résultat des études des différents bureaux d'études (techniques, d'exploitation et environnementales). Les scénarios sont ensuite comparés grâce à une analyse multicritères (AMC) comprenant cinq grands thèmes. Les critères de l'AMC ne sont

pas figés et peuvent être enrichis et modifiés lors des ateliers de travail. La séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC) est appliquée pour les scénarios étudiés et des précisions à ce sujet seront disponibles dans le dossier d'enquête publique.

Elle précise enfin qu'une convention a été lancée avec les Chambres d'Agriculture d'Île-de-France et de Normandie afin de mettre à jour les premières études qui avaient été réalisées en étape 1 avec des données relatives aux enjeux du territoire, aux exploitations, aux emplois, etc.

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, rappelle les lignes directrices pour les études entre Rouen et Barentin. Il présente l'itinéraire de la ligne nouvelle de la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au plateau de Caux et Barentin et justifie le choix d'une montée en tunnel continue sur le plateau. Deux débouchés de tunnel sont étudiés sur le plateau de Caux. Il explique la différence entre les scénarios de tracé et les tracés. Pour obtenir un scénario de tracé, SNCF Réseau a décrit un certain nombre de tracés, qui permettent aujourd'hui de dire qu'à l'endroit du scénario, il est possible d'inscrire physiquement un tracé. Il décrit les principaux enjeux de la traversée du plateau de Caux et les quatre scénarios étudiés. Il rappelle enfin que la concertation en cours permettra à SNCF Réseau de retravailler et d'ajuster ces scénarios de tracé.

6. Deuxième temps d'échanges

L'opportunité et les bénéfices de la LNP

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin estime que le nombre de passagers entre Paris et Le Havre (question posée plus tôt) devrait déjà être connu car les trains sont en majorité avec réservation. Il demande donc ce nombre ainsi que celui du nombre de passagers entre Le Havre et Rouen.

Il rappelle le caractère économique initial du projet avec le transport de marchandises depuis et vers Le Havre. Il demande combien de trains de marchandises effectue le trajet Le Havre – Rouen – Paris et combien passent par Serqueux-Gisors.

La section de ligne nouvelle Rouen <> Barentin

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin rappelle que les habitants ne sont pas par nature opposés au projet et à l'amélioration de l'offre ferroviaire mais souligne qu'un projet d'intérêt général doit bénéficier à une majorité. Il souhaite connaître avec précision les vitesses sur chacun des segments (dans le tunnel, sur le plateau).

M. Bruno Laurent, Directeur technique LNP, détaille les vitesses dans les différents segments : les trains circuleront à 60 km/h depuis la gare de Rouen Saint-Sever et sous la Seine, puis à 200 km/h dans le tunnel de la montée du plateau de Caux. Ils poursuivront à 200 km/h sur les nouvelles voies en surface pour descendre à 130 km/h au niveau du raccordement avant le viaduc. L'infrastructure qui sera construite permettra également une circulation à 250 km/h.

Au sujet des temps de parcours, il précise qu'un atelier spécifique sera dédié à l'exploitation. Il estime qu'à une vitesse moyenne de 120 km/h, le temps de parcours entre Barentin et la gare de Rouen Saint-Sever sera de moins de 10 minutes. Il rappelle que la contrainte principale au débit de trains est le temps d'arrêt à chaque station. L'avantage de la ligne nouvelle est de gagner du débit avec des voies employées par des trains omnibus, s'arrêtant régulièrement et des voies dédiées aux trains plus rapides. La politique d'arrêts prime sur la vitesse.

Maxime Lemaire, animateur de la réunion, rappelle les questions relatives au tunnel posées dans le précédent temps de questions/réponses :

- **Un habitant de Pissy-Pôville** demande pourquoi le tunnel n'est pas prolongé sur le plateau. Il propose que soit réalisé des inventaires naturalistes afin d'éviter la destruction de l'environnement.
- **Un participant** souhaite connaître le tracé du tunnel entre Rouen et le plateau de Caux.

M. Didier Robles, directeur du projet LNP, rappelle qu'aujourd'hui l'étude porte sur un tunnel depuis la gare de Rouen Saint-Sever jusqu'au débouché sur le plateau de Caux puisque la topographie ne permet pas d'autres options. La réalisation d'un tunnel a également été retenue en région francilienne afin de sortir de Paris, de franchir deux fois la Seine et de traverser la forêt de Saint-Germain-en-Laye classée forêt de protection. SNCF

Réseau n'est pour l'instant pas mandaté pour étudier le prolongement d'un tunnel sur le plateau de Caux mais entend les préoccupations et les craintes de voir les impacts d'une ligne ferroviaire sur un territoire.

M. Calteau, habitant de Roumare, était présent à la réunion du 8 avril 2024 de présentation du projet en présence des élus et s'étonne que le projet ait évolué en Île-de-France avec l'étude de prolongement du tunnel alors que ce n'est pas le cas pour le plateau de Caux. Il note qu'un tracé en surface détruira des terres agricoles et des forêts.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, indique que le COPIL du 26 octobre 2017 a défini la feuille de route de SNCF Réseau en désignant deux sections prioritaires :

- Nanterre <> Mantes-la-Jolie, comprenant un tunnel entre Nanterre et Orgeval pour le franchissement à deux reprises de la Seine et la traversée de la forêt de protection de Saint-Germain.
- Rouen <> Barentin, intégrant un tunnel pour traverser la Seine et monter sur le plateau de Caux.

Concernant la première section, la Présidente de la Région Île-de-France a demandé au COPIL que soit étudié un enfouissement partiel de la ligne. Le 21 mars 2024, l'Etat a officiellement demandé au maître d'ouvrage d'examiner cette possibilité tout en rappelant que le projet ne doit pas être déstabilisé par des options nouvelles qui entraîneraient un coût significatif. SNCF Réseau a fait remonter au président du COPIL la demande de prolongement du tunnel sur le plateau de Caux le 29 mai 2024.

M. Gérard Leseul, Député de Seine-Maritime, regrette que SNCF Réseau ait attendu mercredi 29 mai pour solliciter l'AOM sur l'éventualité d'une prolongation du tunnel alors que le sujet est soulevé depuis des mois. Lors de la commission développement durable et à l'occasion d'une audition sur les infrastructures ferroviaires, il a alerté le Président de l'Autorité de régulation des transports, Monsieur Guimbaud, sur la question du tunnel de Rouen à Barentin. Il demande de mettre en première conclusion des réunions de concertation la nécessité de mettre le sujet à l'étude.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que la concertation a fait apparaître cette demande forte pour un prolongement du tunnel sur le plateau de Caux.

Mme Agnès Largillet, Conseillère départementale du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, demande à connaître le coût d'un kilomètre de tunnel, et le coût du tunnel sur la section Nanterre <> Mantes-la-Jolie. Elle rappelle la richesse agricole du territoire et exprime son souhait de voir un tunnel réalisé sur le plateau de Caux.

Avec le conseiller départemental Guillaume Coutey, elle précise qu'ils vont écrire à l'AOM pour demander officiellement que la prolongation de tunnel soit mise au débat, comme un cinquième scénario.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, précise que le coût d'un kilomètre de tunnel varie en fonction des contraintes techniques. Les coûts estimés présentés intègrent les coûts des tunnels.

M. Druel, habitant de Roumare, estime que la question du coût d'un kilomètre de tunnel n'a pas reçu de réponse.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, précise qu'il n'est pas possible de donner de ratio coût/kilomètre en raison des éléments techniques : type de tunnel, déclivité...

Mme Mansion, habitante de Pissy-Pôville, demande si une 2^{ème} vague de travaux est prévue pour la section rejoignant Yvetot. Elle souligne également que la carte projetée montre précisément les parcelles qui sont traversées par les scénarios de tracés, précisant que sur celles-ci se trouvent des entreprises recevant du public et des travailleurs en situation de handicap.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que SNCF Réseau n'a pas de mandat d'études de tracé au-delà de Barentin mais doit s'assurer que les scénarios de tracés présentés aujourd'hui sur le plateau de Caux sont compatibles avec un prolongement ultérieur de la ligne vers Yvetot.

M. Jean-Paul Couiller, maire de Roumare, rappelle que les Normands sont favorables au développement économique et au tourisme. Il rappelle que les communes du plateau de Caux défendent la même position sur le

projet. Il s'inquiète du franchissement au niveau du pont Flaubert alors qu'il risque de s'affaisser. Le tunnel pourrait franchir la Seine à proximité du pont métallique.

Il partage son sentiment que les espaces ruraux sont moins considérés que la Métropole et estime que les agriculteurs, les vergers, les habitations, les campings, les monuments historiques, les écoles, les résidences pour personnes en situation de handicap et la biodiversité ne sont pas justement considérés par le maître d'ouvrage.

Impacts sur le foncier

M. Jean-Paul Couiller, maire de Roumare, demande le montant des indemnités accordées aux communes pour la construction des infrastructures ferroviaires.

M. Paul Lesellier, Maire de Pissy-Pôville demande comment minimiser les emprises foncières alors que les quatre scénarios sont connus et que les déblais et remblais sont déterminés par des contraintes techniques.

M. Bruno Laurent, directeur technique de la LNPN, explique qu'en fonction de la topographie, du cas par cas sera réalisé pour le choix du remblai ou du déblai. Il rappelle qu'une tranchée une fois recouverte s'apparente à un tunnel pour l'usager. Le gel du foncier est nécessaire pour éviter aux habitants d'entreprendre des constructions sur un tracé potentiellement retenu. L'étude des scénarios et la sélection permettra de réduire l'emprise foncière.

M. Douiller, agriculteur, souhaite connaître les mesures de compensation agricole envisagées. Il indique avoir été concerné par la construction de l'autoroute A150 et être préoccupé par le manque de compensation effective pour les espaces agricoles : alors que la destruction d'espaces naturels bénéficie de ratios de 2 ou 3 hectares compensés pour 1 hectare détruit, les espaces agricoles ont des difficultés à atteindre un ratio de 1 pour 1. Plus de 40 ans sont nécessaires pour sécuriser un foncier agricole en compensation.

Il regrette que la réponse à sa question n'ait pas mentionné la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (Safer).

Mme Delphine Boutaud, Responsable environnement, rappelle qu'un travail est mené avec la Chambre d'agriculture pour mieux appréhender les enjeux du territoire. En tant que maître d'ouvrage, une fois le scénario retenu le but sera de minimiser au mieux les emprises et de trouver des solutions pour rétablir les accès qui auront été perturbés. Elle rappelle que SNCF Réseau met en place des protocoles indemnitaires pour couvrir les dommages, les travaux et les acquisitions. Il est également possible de proposer des aménagements fonciers si la profession agricole le souhaite tandis que la compensation agricole sera à définir avec la profession.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que SNCF Réseau travaille avec la Chambre d'Agriculture sur un diagnostic de l'économie agricole et sur les impacts des scénarios de tracé. Ce travail sera présenté lors de l'atelier thématique dédié à l'agriculture et à l'environnement.

M. Jean-Paul Couiller, Maire de Roumare rappelle que lors de la réunion du 8 avril à la préfecture, il était précisé que les scénarios trop impactant pour les habitants seraient éliminés rapidement. Il évoque un agriculteur également présent à la réunion qui voit son permis de construire pour un bâtiment agricole bloqué. Il demande donc à quelle date des scénarios seront écartés, rappelant que le mois de juin était annoncé comme date limite.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, répond que le COPIL demande à SNCF Réseau de terminer la concertation et de produire un bilan pour la fin d'année 2024, afin qu'il soit en mesure de prendre une décision éclairée sur un tracé. Le périmètre de prise en considération des études du projet sera réduit par un arrêté modificatif quand les conditions pour éliminer un tracé seront réunies.

Les temps de trajet et fréquences des trains

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin, précise que des réunions se tiennent depuis 2014 et que la motivation initiale pour la réalisation de la LNPN était le gain du temps entre Rouen et Yvetot. Il souligne que ce n'est plus le cas aujourd'hui. Il demande le temps de parcours des futurs trains circulant sur la nouvelle infrastructure entre Rouen et Barentin.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que dès la mise en service des premières sections, le temps de parcours sera réduit à 1h50, contre 2h10 actuellement, entre Paris et Le Havre. Il indique que les liaisons Paris-Caen-Cherbourg bénéficieront d'un gain de temps de 10 minutes.

Mme Lelièvre, habitante de Roumare, demande le temps de trajet pour rejoindre Saint-Aubin-lès-Elbeuf depuis Barentin et si ce train devra passer par la gare de Rouen Saint-Sever.

M. Olivier, conseiller municipal de Villers-Écalles et conducteur de train SNCF, explique que le temps de trajet de Barentin à Rouen est actuellement de 11 minutes et note que le gain de temps avec les nouvelles voies ne sera pas significatif. Il rappelle que les bifurcations de Darnétal, d'Eauplet et de Grammont obligent une circulation à 30 km/h et ralentiront considérablement les trains allant à la future gare de Rouen Saint-Sever.

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin, interroge la possibilité de doubler le nombre de trains entre Rouen et Barentin si c'est ensuite la ligne existante qui est empruntée jusqu'au Havre. Il rappelle l'importance à l'échelle du territoire de bénéficier d'une meilleure offre ferroviaire et estime qu'aucun habitant du territoire n'utilisera l'itinéraire de voie nouvelle puisque l'arrêt ne sera pas marqué à Barentin.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique qu'un travail est mené avec la région Normandie sur les fréquences et les différents types de service pour s'assurer que l'infrastructure répond bien à la demande. Il sera possible d'augmenter les fréquences à Barentin grâce au doublement des voies et la désaturation de la gare de Rouen Rive Droite. Il rappelle que les études sur les temps de parcours sont en cours.

Les dessertes ferroviaires

M. Olivier, conseiller municipal de Villers-Écalles et conducteur de train SNCF, demande si la circulation des trains jusqu'à la gare de Rouen Saint-Sever entraînera la suppression du cadencement Yvetot – Elbeuf.

Mme. Agnès Largillet, Conseillère départementale du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, demande si tous les trains depuis Barentin iront à la gare de Rouen-Saint-Sever.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, précise que tous les trains s'arrêtant à Barentin desserviront la gare de Rouen Saint-Sever, avec un premier arrêt en gare de Rouen Rive Droite.

Mme Calteau, habitante de Roumare, demande si les trains qui emprunteront la ligne nouvelle s'arrêteront à Yvetot et Barentin afin de bénéficier d'une véritable désaturation.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que le choix des dessertes appartient au Conseil régional, en sa qualité d'AOM. Il distingue les deux itinéraires possibles grâce à l'infrastructure nouvelle de la LNPN qui viennent compléter les infrastructures existantes. D'une part les trains actuels Paris – Rouen – Le Havre qui iront directement d'Yvetot à la gare de Rouen Saint-Sever, et d'autre part l'ajout possible de trains semi-directs qui circuleront entre Yvetot et la gare de Rouen Saint-Sever en s'arrêtant à Barentin. La création de cette infrastructure nouvelle prend en compte l'ambition d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) portée par la Région Normandie et la Métropole pour développer l'offre de trains du quotidien autour de Rouen.

Impact sur le prix du billet

Mme Julie Hervieux, journaliste du Courrier cauchois, s'adresse à SNCF Voyageurs et demande si la création de ces nouvelles infrastructures entraînera une répercussion sur le prix du billet de train entre Rouen et Barentin.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que le service public des transports et la tarification sont organisés par le Conseil régional. Il n'y a pas de lien entre une nouvelle infrastructure et une sur-tarifcation liée à l'investissement.

Accessibilité des infrastructures pour les personnes à mobilité réduite

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin explique que 300 000 voyageurs partent chaque année de Pavilly et de Barentin et que les personnes en situation de handicap ne peuvent pas prendre le train dans ces deux gares

qui ne sont pas accessibles. Il rappelle que le coût engagé pour l'analyse et la création d'ouvrages doit être mis en regard avec les bénéfices associés pour un territoire afin d'assurer le report modal vers le ferroviaire. Il regrette que ces deux gares ne figurent pas dans le Schéma national d'accessibilité. Il demande de justifier un investissement d'1,3 milliard pour un projet qui ne permettra pas un réel gain de temps, et qui ne prévoit pas la mise en accessibilité de ces deux gares.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, explique que la mise en accessibilité des gares est un projet qui dispose d'une gouvernance propre. Il indique que la Région Normandie a demandé des études sur l'accessibilité des gares.

Entretien des voies existantes

Un participant souligne le fait que ses deux enfants qui prennent le train quotidiennement ont manqué plus de 30 heures de cours cette année en raison des nombreux incidents. Il demande quel budget sera alloué à l'entretien des voies, notamment avant Barentin, où les incidents sont particulièrement fréquents.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, répond que SNCF Réseau s'assure que les voies existantes auxquelles la ligne nouvelle va se raccorder soient capables d'absorber l'augmentation du trafic dans des conditions de fiabilité satisfaisantes.

Les modalités de la concertation

Un participant souligne que les ateliers de travail sur les scénarios de tracés seraient une perte de temps étant donné qu'ils sont majoritairement rejetés par les habitants et qu'il serait plus souhaitable d'attendre d'avoir une réponse sur le prolongement du tunnel avant de travailler.

Bruno Laurent, directeur technique de la LNPN, précise que si un scénario d'enfouissement est envisagé, il devra être comparé à une solution aérienne. La balance des coûts et avantages permettra d'orienter le choix du tracé final. Il est donc intéressant d'étudier les solutions de tracés en surface.

M. Christophe Bouillon, Maire de Barentin regrette l'absence de conseiller régional et demande si la Région Normandie qui finance en partie, est également décideur sur le projet. Il insiste également sur la qualité des réponses à apporter aux questions afin de garantir le bon fonctionnement de la concertation.

M. Gérard Leseul, Député de Seine-Maritime, regrette le manque de précisions des réponses. Il estime que toutes les informations doivent être transmises au public avant l'organisation des ateliers de travail. Il note que les personnes qui se sont exprimées ce soir n'étaient pas présentes mardi soir mais posent les mêmes questions. Il rappelle que le territoire va être impacté et a donc besoin d'assurances sur l'accès des mobilités, la fréquence et sur les impacts socio-environnementaux du territoire.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que les réunions de proximité permettent de transmettre des informations, de présenter les tracés et d'expliquer leur élaboration, alors que très peu d'informations ont été partagées dans les territoires depuis des années. Les ateliers offrent l'opportunité de travailler plus finement les impacts des tracés, en plus d'aller au plus près des habitants. Il invite les habitants à s'inscrire et s'engage à organiser de nouveaux ateliers s'ils sont complets.

M. Guillaume Coutey, Conseiller départemental et Maire de Malaunay, demande s'il faut saisir Hervé Morin, président de la Région Normandie, pour obtenir la prolongation des études du tunnel sur le plateau. Il propose à Didier Robles de prendre l'engagement d'écrire en qualité de directeur de projet au COPIL pour faire remonter la demande du terrain et demander l'autorisation officielle pour les études de prolongement du tunnel.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, rappelle que les décideurs sont le comité de pilotage présidé par le Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. La composition du COPIL est disponible dans le [dossier de concertation](#). Il s'engage à partager les comptes-rendus des réunions afin de porter à la connaissance du COPIL la demande de prolongement. Si cette demande est accordée par la gouvernance, l'étude de prolongement sera intégrée comme un élément nouveau et permettra de comparer cette solution avec les scénarios déjà identifiés et travaillés en atelier. Il est donc important que le processus de concertation se poursuive.

7. CONCLUSION

Madame Isabelle Jarry, garante de la concertation, propose que les questions complexes, impliquant l'intervention d'autres acteurs (SNCF Voyageurs, Gares & Connexions), bénéficient d'une réponse intégrée à la Foire aux questions du site internet lnpn.fr. Elle souligne que cela permettra de répondre de façon plus complète et détaillée.

M. Didier Robles, directeur du projet LNPN, conclut la réunion. Il retient la demande d'un prolongement du tunnel. SNCF Réseau se rapproche de la gouvernance du projet pour faire remonter cette demande. D'ici là, la concertation continue sur les tracés en surface.

Si la gouvernance et les financeurs sont d'accord pour que SNCF Réseau apporte ces éclairages techniques sur une solution de prolongement, cela sera ajouté à la concertation pour que celle-ci se fasse sur des solutions aériennes et souterraines.

Les prochaines réunions sont importantes pour travailler sur la comparaison des impacts et enjeux des tracés : les habitants ont leur mot à dire pour enrichir l'analyse comparative des scénarios de tracés, tout en étant conscient que les principes de tracés sont à départager pour chercher le tracé de meilleur compromis. Il précise que le travail ne peut se faire à l'échelle de la parcelle.

La réunion se termine à 20h45.