

Réunion d'information sur le projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) :

Section Rouen/Barentin : présentation des scénarios de tracé étudiés & du temps de concertation à venir

Lundi 8 avril 2024 à 18h00

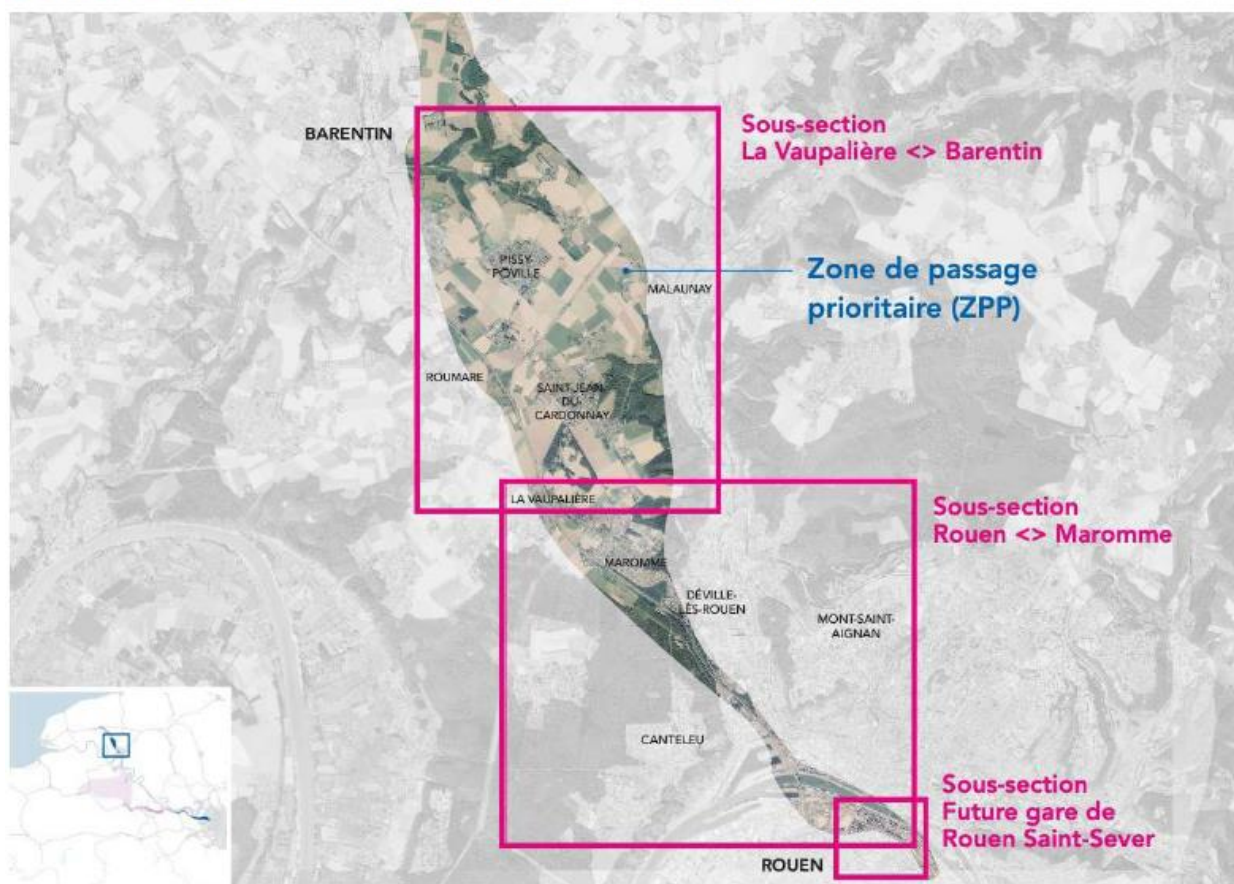
Préfecture de ROUEN (76)

Il a été procédé à un examen des variantes de tracé à partir des enjeux recensés lors des réunions entre les équipes SNCF Réseaux et les sous-sections à la fin de l'année 2023. Le projet se développe en concomitance du Contrat de plan interrégional (CPIER) et avec les contributions des Métropoles Le Havre Seine et Rouen Normandie, dans le respect du calendrier gouvernemental. Un tracé sera défini en 2025 pour autoriser SNCF réseau à poursuivre les études et monter un dossier d'enquête publique qui devra intervenir fin 2026.

Cette réunion a pour but d'informer les élus préalablement à la concertation grand public concernant la section prioritaire Paris/Mantes-la-Jolie et Rouen/Barentin. Elle marque le début de la phase de concertation qui ira jusqu'à la déclaration d'enquête publique.

Monsieur Didier Robles, Directeur du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie depuis 1 an, a la charge de trouver le tracé qui aura le moins d'impact sur l'environnement, dans la zone de passage préférentiel.

La section Rouen <> Barentin



I / La future gare de Rouen Saint-Sever

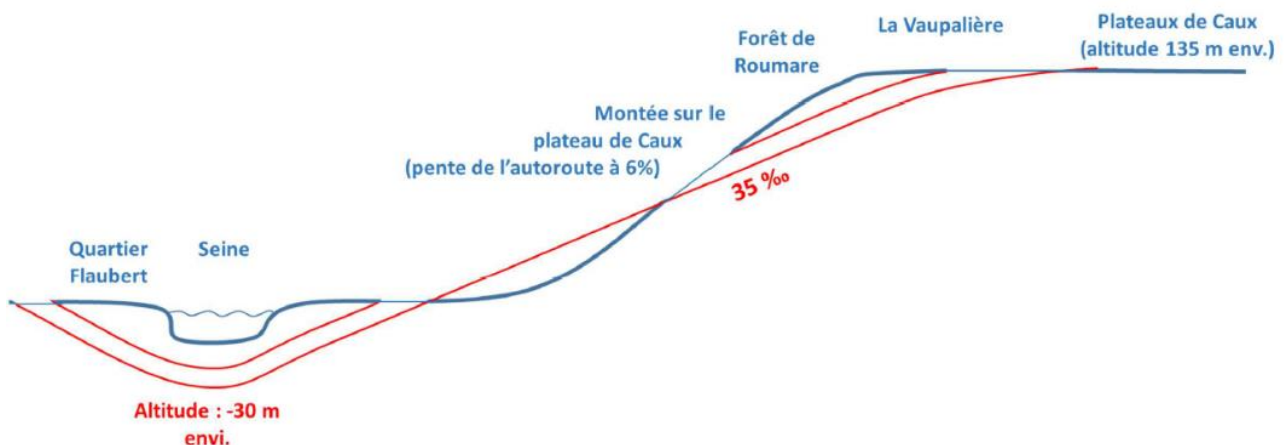
La nouvelle Gare de Rouen prévoit des lignes LNP (en rouge) et des lignes régionales (en vert et bleu). Les voies seront parallèles à la Seine.

Le projet gare est un projet d'aménagement du territoire incluant la révision des PPRI pour maintenir une cohérence entre les projets.

II / De Rouen au Plateau de Caux

Le Faisceau Clamageran matérialise le site d'entrée du tunnel LNP qui plongera sous la Seine à partir du quartier Flaubert, à 30 mètres de profondeur, pour remonter sur le plateau de Caux (pente estimée à 35‰). En raison des contraintes topographiques et techniques, le tunnel sera intégral depuis son point d'insertion à Rouen, jusqu'à sa sortie sur le plateau de Caux, contrairement aux orientations antérieures. Le creusement se fera depuis le plateau, le déblai devra être acheminé.

Transition du quartier Flaubert jusqu'au plateau de Caux



Le type de tunnel privilégié est le « bitube » constitué de deux tunnels raccordés par des « rameaux » tous les 500 mètres permettant l'accès d'un tunnel à l'autre. Cette solution nécessite la réalisation de puits de secours tous les 5 km.

III / De la sortie du tunnel jusqu'à Barentin

Sur les quatre potentiels débouchés du tunnel, présentés par Monsieur Mabire en décembre 2022, les deux versions les plus courtes sont abandonnées (n°3 et n°4). Les deux sorties retenues se trouvent après La Vaupalière, mais imposent la construction de puits de secours en amont.

La solution n°1 située aux abords de la station essence de l'A150, sur la commune de La Vaupalière, offre trois propositions de tracé (Scénarios n°1 dit « Est Roumare », n°2 dit « Ouest Pissy-Poville » et n°3 dit « Est Pissy-Poville »). La solution n°2, au niveau de la zone d'activité "les portes de l'ouest" sur la commune de Saint-Jean-du-Cardonnay ouvre une voie unique (scénario n°4 dit « de contournement »).

Focus sur les débouchés du tunnel

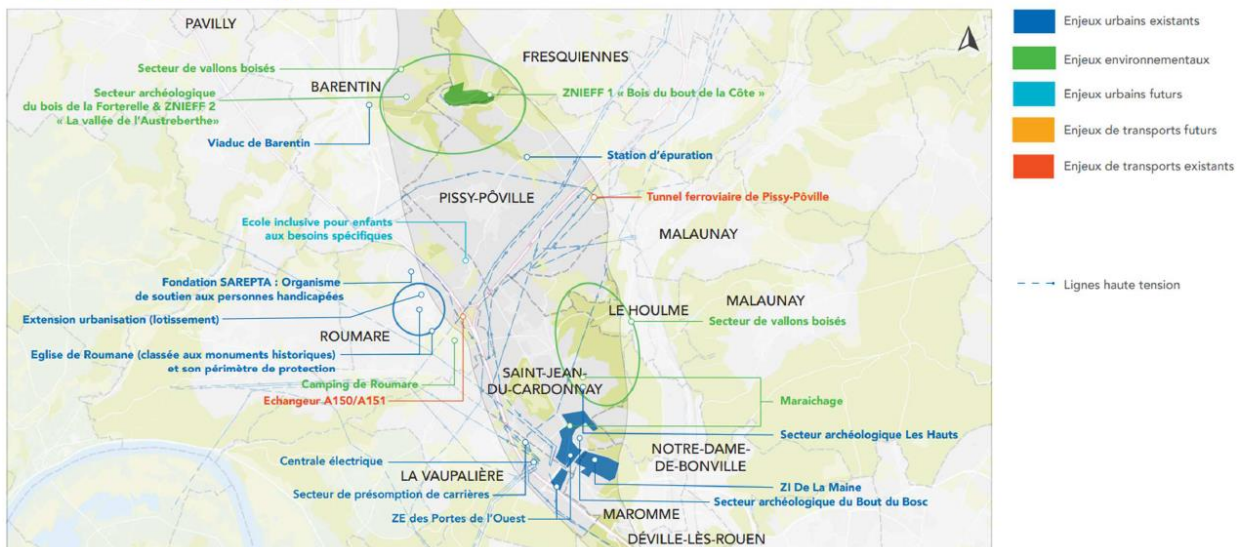


4 scénarios étudiés

- 2 solutions tunnels courts non retenues (derrière le concessionnaire Porsche et avant la Vaupalière)
- 2 solutions tunnels longs proposées à la concertation
- Nécessité d'avoir un puits de secours

Chaque tracé a ses propres contraintes, qu'elles soient environnementales, agricoles, écologiques, topographiques, urbaines, financières, techniques... Les études visent à privilégier ce qui est possible de réaliser avec ces contraintes et d'éviter autant d'enjeux que possible.

Principaux enjeux



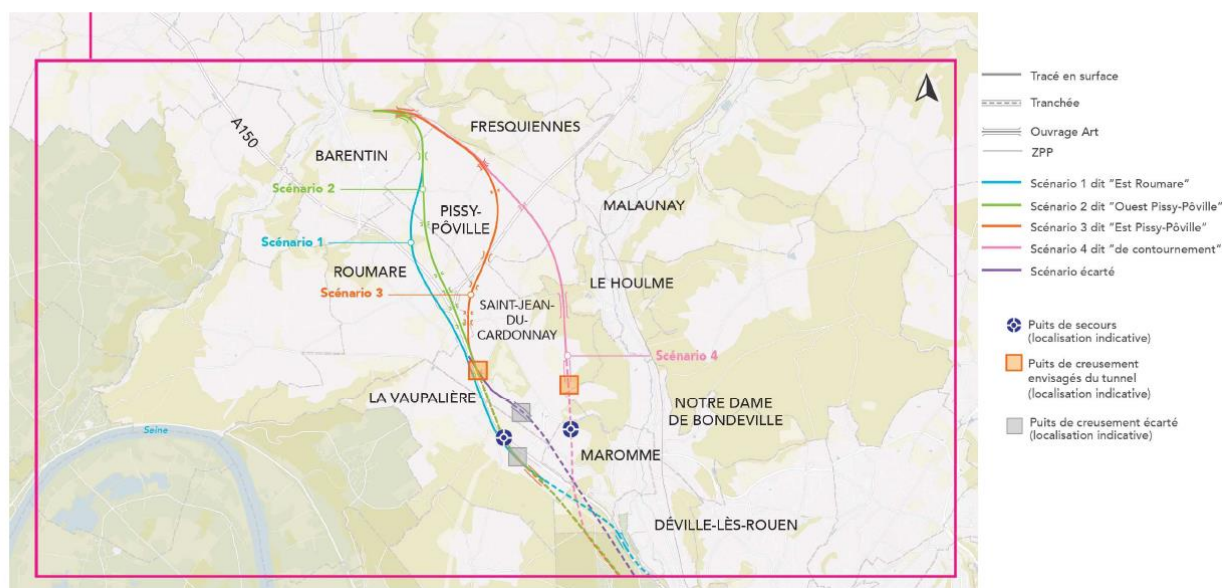
Le scénario n°1, à l'Est de Roumare avec une sortie côté Ouest de l'A150, comprend le franchissement du giratoire et un fort maillage RTE. La ligne se raccorderait au niveau du Viaduc de Barentin

Le scénario n°2, à l'Ouest de Pissy-Pôville, avec une sortie de l'autre côté de l'autoroute, inclus l'échangeur A150/A151 et se raccorderait également au niveau du Viaduc de Barentin.

Le scénario n°3, à l'Est de Pissy-Pôville, en jumelage avec l'A151, prévoit un raccord à la ligne existante entre la sortie du tunnel de Pissy-Pôville et le Viaduc de Barentin, avec de grandes contraintes topographiques.

Le scénario n°4, possible en estacade (pont) et avec un traitement acoustique, est le plus indiqué techniquement et financièrement, mais traverse la zone boisée de 30 Ha. Il s'agit de la solution la plus impactante d'un point de vue environnemental. Son débouché sera variable en plan et en altimétrie.

Scénarios étudiés, retenus et écartés



Au terme de la concertation publique, un ou deux scénarios se distingueront. Tous les scénarios sont compatibles avec la phase 2 (Barentin-Yvetot). La phase 2 prévoit le maintien des trains Barentin Saint-Sever, même si la voie vers Yvetot ne passera plus par Barentin. Elle sera éligible au V250.

Les structures prévues dans les scénarios 1, 2 et 4 sont aptes à une vitesse de 250 km/h, contre 200 km/h pour le scénario 3.

La vitesse diminue à 120-130 km/h à l'approche de Barentin afin de permettre le raccordement à la voie existante. Le matériel roulant, utilisé en attendant la phase 2, sera apte à rouler à 200 km/h. La différence de gain de temps entre V250 et V200 est minime (quelques dizaines de secondes), c'est pour cette raison qu'un tracé plus sinueux qu'habituellement, peut être proposé.

Des ouvrages sont plus ou moins compliqués à réaliser. Le déplacement de ligne RTE engendrerait un coût supplémentaire, mais celui-ci ne sera pas un critère discriminant. Les ouvrages de franchissement routiers, pourront passer au-dessus ou au-dessous des infrastructures.

Les inventaires des enjeux ont été cartographiés afin de permettre une analyse multicritère. La Chambre d'agriculture de la Seine-Maritime mesurera l'impact agricole et les résultats seront reportés sur l'analyse des tracés.

Bien qu'encore hypothétique, le scénario n°1 crée d'ores et déjà des désordres en termes d'urbanisme : alors que les permis de construire de deux maisons comprises dans le projet de lotissement de Roumare, ont été accordés, des avis de sursis à statuer ont été prononcés pour les parcelles suivantes qui se situent portant dans le même alignement mais entrent dans la zone préférentielle de passage. Si le scénario n°1 n'était pas retenu, le périmètre d'étude serait réduit, les parcelles seraient exclues du projet de ligne nouvelle.

L'alternative du tunnel complet de Rouen jusqu'à Barentin est hors mandat d'étude donc, non étudié. L'étude concernant la nouvelle gare Pavilly/Barentin, demandée par la Métropole Rouen Normandie est en cours mais en déconnexion du projet LNP. En effet, de moins en moins d'utilisateurs prennent le train, ce qui provoque un encombrement de l'autoroute et une augmentation de la pollution. Sans oublier le défaut d'accès PMR. Il en est de même pour la question du RER Métropolitain desservant le Pays Dieppois. Pour les habitants, il s'agit pourtant du même projet parce qu'il concerne un même bassin de vie. Les élus attendent donc légitimement des réponses concernant ces projets dits « déconnectés ».

IV / Concertation Publique

Les concertations qui se dérouleront d'avril à septembre 2024, permettront de travailler sur l'insertion des lignes nouvelles dans le territoire.

Déroulement de la concertation sur les sections prioritaires

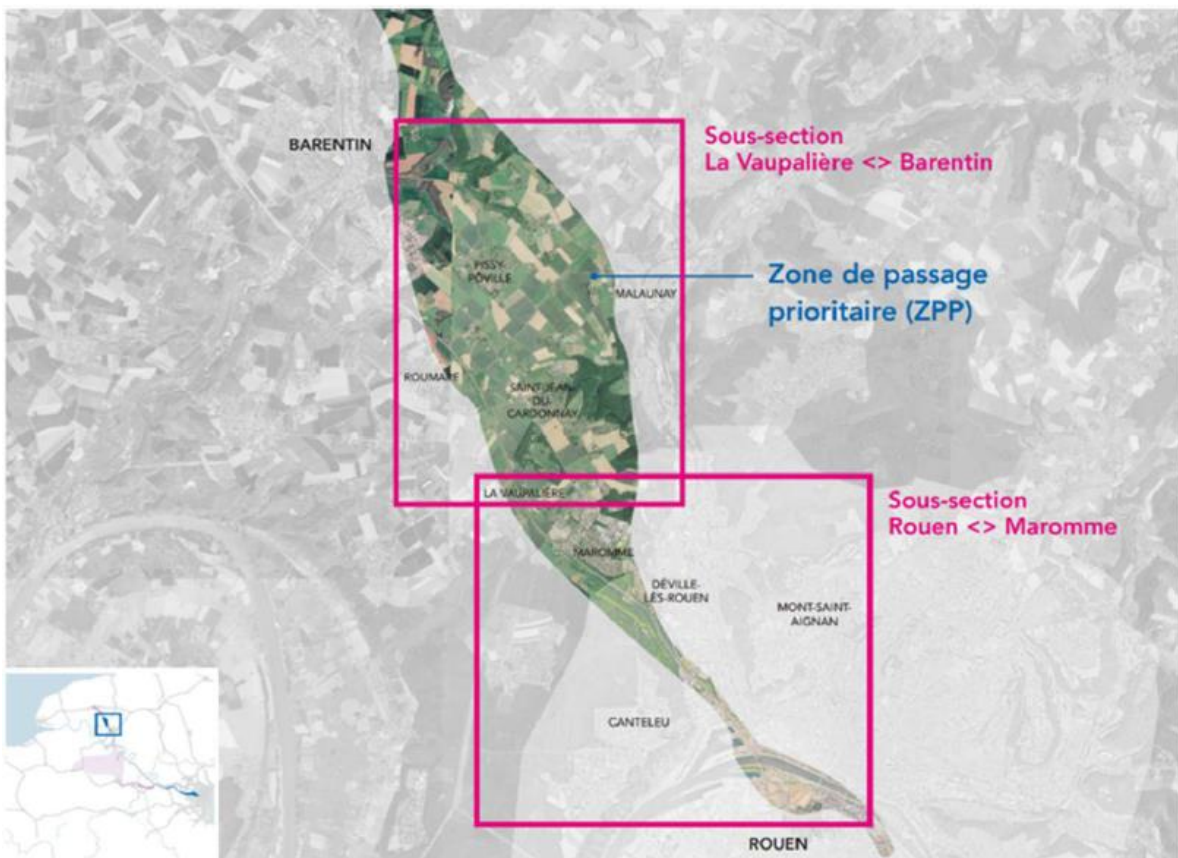
Un temps de travail s'ouvre avec le grand public en avril 2024. Il doit permettre d'approfondir les scénarios de tracés envisagés sur les sections de lignes nouvelles :

- « Nanterre <> Mantes-la-Jolie »,
- « Rouen <> Barentin », dont la future gare de Rouen Saint-Sever.

Un second temps de travail permettra d'affiner la sélection d'un tracé à présenter en enquête publique.



Le temps de travail n°1 (de mai à septembre) prévoit des réunions de proximité par sous-section (2 pour la section Rouen-Barentin), des Ateliers thématiques et des rencontres centrées sur la future gare de Rouen Saint-Sever.



Un temps de médiatisation, correspondant au lancement du débat public, est prévu le 15 avril pour expliquer le déroulement de la concertation et. Le planning de rencontres avec les riverains est accéléré afin de déterminer un tracé final dans le respect du calendrier global

V / Les prochaines étapes

Dates à venir :

Sous-section Rouen/Maromme

- Le 21 mai 2024, réunion publique d'information
- Le 28 mai 2024, atelier de travail « tracés et puits de secours »

Sous-section Le Vaupalière/Barentin

- Le 30 mai 2024, réunion publique d'information
- Le 4 juin 2024, atelier de travail « tracés »

Rouen

- Le 6 mai 2024, réunion publique d'information LNPN
- Le 14 mai 2024, réunion publique d'information sur la future gare
- Le 22 mai 2024, rencontre voyageurs
- Le 1er juin 2024, balade atelier sur la future gare de Rouen Saint-Sever

Un dossier de concertation sera mis à disposition en ligne, ainsi que des livrets territoriaux à destination de chaque sous-section.

Une concertation digitale sera également disponible sur le site SNCF Réseau : <https://www.sncf-reseau.com/fr/projets/normandie/lnpn-grand-projet-ferroviaire-ligne-nouvelle-paris-normandie>

Questions diverses

- Le planning de rencontres avec les riverains est accéléré afin de déterminer un tracé final dans le respect du calendrier global. Mais le retard accumulé depuis la fin de l'année 2023, par les équipes de SNCF Réseau ne doit pas peser sur le temps de réflexion des habitants. Les dates proposées sont trop proches et dans le mois de mai quasi inexistant. Les communes ne disposent pas des moyens matériels de diffuser les informations en temps et en heure. En particulier pour les communes rurales qui ne publient qu'un ou deux bulletins municipaux par an.
- Par ailleurs les résultats des études d'impact seront-elles disponibles dès le début de la concertation ? Même question pour les mesures d'impact agricole menées par la Chambre de l'agriculture. Les élus seront-ils informés de ces résultats en amont de la concertation ?
- Et enfin, aucune rencontre n'a encore été organisée avec la garante de la concertation.

La Commission nationale du débat public (CNDP) contrôle le projet et s'assurera que les éléments incontournables à la concertation soient accessibles.

Les deux garantes Mme Isabelle JARRY (isabelle.jarry@garant-cndp.fr) et Mme Dominique VIEL (dominique.viel@garant-cndp.fr), ne sont pas présentes dans le cadre des réunions d'information mais assisteront aux rendez-vous de la concertation. Une rencontre avec les élus du territoire sera toutefois fixée en amont.