

DÉPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME
CONSEIL DÉPARTEMENTAL

SÉANCE DU 10 octobre 2024

RAPPORT DE M. LE PRÉSIDENT

DIRECTION : Pôle aménagement et mobilités

N° 5.1

OBJET : Avis du Conseil départemental de la Seine-Maritime relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Dans le cadre de la phase de concertation publique portant sur l'insertion des deux premières sections de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), le Département de la Seine-Maritime a souhaité présenter un avis en assemblée plénière quant à sa perception du projet, tant dans sa dimension territoriale qu'à propos des enjeux liés à une concertation efficace menée en amont.

Il s'agit aussi de réaffirmer notre soutien à ce projet crucial pour l'avenir de nos territoires suite au vote de la motion défavorable de la région Ile-de-France.

Reliant Paris à la mer, le développement de l'Axe Seine est depuis plusieurs années un enjeu stratégique majeur pour notre territoire, mais aussi au-delà pour la France et l'Europe. Y réaliser une liaison à grande vitesse qui reliera Paris au Havre, en passant par Mantes et Rouen, en une heure trois quart fait pleinement partie d'un choix évident et ambitieux. Il doit permettre dans un premier temps de répondre à l'obligation pressante d'améliorer les durées et la fiabilité de parcours entre Paris et la façade maritime normande tant pour les mobilités du quotidien des voyageurs que pour les transports de fret, mais aussi de participer aux objectifs de développement portuaire, et enfin de positionner l'Axe Seine en tant qu'axe moteur de la transition écologique et industrielle du pays. Cela permettra aussi à la LNPN d'être un levier significatif de décarbonation du transport de voyageurs et de la chaîne logistique de l'axe Seine.

Pour le Département de la Seine-Maritime, le projet de réalisation de la LNPN demeure ainsi une nécessité réaffirmée, à la fois pour un développement économique harmonieux des territoires, pour la lutte contre les fractures territoriales et pour la transition écologique. Ces dernières années, malgré les efforts accomplis par les collectivités territoriales, tous les enjeux d'infrastructures et de mobilité, et avec eux tous les enjeux de développement durable n'ont cessé d'être de plus en plus prégnants. Disposer d'une connexion ferroviaire rapide, fiable, confortable et cohérente entre l'Ile-de-France, Paris, et Le Havre, complétée par une section vers Caen et Cherbourg, est ainsi devenu une exigence légitime et même une urgence pour tous les Normands, et pour les habitants de la Seine-Maritime en particulier.

De la même manière que le Département de la Seine-Maritime a une position constante vis-à-vis de ce projet essentiel dans sa dimension globale, la collectivité est également extrêmement attentive à ce que chaque élément qui devra composer la ligne nouvelle Paris-Normandie dans un horizon

proche ou plus lointain, soit conçu au service du territoire et de l'ensemble de ses habitants.

Depuis la reprise des études et de la concertation autour de la LNP, nous avons ainsi pu nous féliciter que le scénario relatif au dimensionnement de la future gare de Rouen Saint-Sever qui structurera tant les mobilités interrégionales et périurbaines de la métropole, mais aussi du département et de la région, prenne en compte une articulation incontournable avec les lignes secondaires de notre territoire, en particulier celles du bloc nord, permettant notamment aux dieppois de rejoindre directement Paris.

Si le Département de la Seine-Maritime se félicite de ce choix qui permet que la question des correspondances dans l'aire urbaine et périurbaine de Rouen soit favorablement réglée pour les habitants, plusieurs sujets méritent une attention particulière, notamment :

1/ Le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris-Saint-Lazare est un élément fondamental du projet global de ligne nouvelle Paris-Normandie. Il participe, en effet, à l'ambition affichée d'amélioration de la ponctualité des trains, de lisibilité, d'augmentation de la capacité et de développement des offres ferroviaires, et à plus long terme de circulation d'un plus grand nombre de trains.

Aujourd'hui, les constats largement partagés par les acteurs du projet LNP font état, entre autres, d'un accroissement régulier de la fréquentation depuis 2019 dans les trains normands, d'une imbrication des trafics Transilien, TER et Nomad, d'une suroccupation de l'avant-gare lors de l'orientation des trains vers les quais d'arrivée, ainsi que d'un nombre trop faible de quais longs pouvant accueillir les trains Nomad, à la gare Saint-Lazare. Les effets induits des cisaillements aux abords de Paris-Saint-Lazare pourraient être amoindris par la création d'un saut-de-mouton séparant les flux TER Nomad et Transilien et celle d'une zone identifiée pour les trains normands. Pourtant, la réalisation de cet élément majeur de la LNP est menacé par l'opposition de la région Ile-de-France à cet ouvrage et ce alors même que le bénéfice de la création de cette infrastructure irait également à la mobilité des Franciliens. Le retour de marges de manœuvre, devenues inexistantes pour les autorités organisatrices des mobilités, tant francilienne que normande, leur permettraient d'augmenter les capacités de desserte et d'adapter leur offre de services aux besoins des voyageurs.

2/ Depuis le mois de mai 2024, dans le cadre des études en cours pour la réalisation de la LNP, un temps de concertation a été consacré aux tracés des sections prioritaires. Concernant le tracé Rouen-Barentin, trois réunions publiques se sont déroulées à Rouen, Saint-Jean-du-Cardonnay et Barentin au cours desquelles, élus et population ont réaffirmé une position forte au sujet du tracé de cette section. En effet, alors que deux solutions de débouchés du tunnel ferroviaire sur le plateau de Caux aboutissent aujourd'hui à quatre propositions de tracés, ceux-ci ont souhaité que **la question d'un tunnel complet vers Barentin** soit étudiée. Jusqu'à présent, si l'étape 1 de la concertation avait défini la traversée sous-fluviale à Rouen et le débouché d'un tunnel sur le plateau de Caux, à hauteur de Pissy-Pôville/Roumare/Saint-Jean-du-Cardonnay, avec un jumelage au plus proche de l'autoroute, l'alternative d'un tunnel complet entre Rouen et Barentin était en dehors du mandat d'étude du maître d'ouvrage. Ainsi, s'il est désormais acté qu'un tunnel sera réalisé pour atteindre le plateau, la question de la localisation de son débouché reste à arbitrer sur la base d'analyses comparées objectivées. La demande forte, unanime et réaffirmée des habitants et des élus du plateau de Caux, de disposer d'une étude d'impacts d'un tunnel complet vers Barentin, doit être entendue et faire partie des propositions de tracés comparées et portées à la concertation et au débat, au même

titre que celles déjà envisagées.

3/ Dans le cadre de ce temps de concertation, élus et population ont également exprimé le souhait d'un bénéfice réel pour les habitants de la création de la LNPN. Les **gares de Pavilly et Barentin** doivent ainsi être intégrées aux analyses pour apporter des réponses à leurs difficultés d'accessibilité.

Ainsi, compte tenu des enjeux pour les territoires concernés, **une information continue des collectivités territoriales, de leurs élus et de leurs habitants**, notamment sur les évolutions de tracé et tous leurs impacts, est pour nous une exigence constante et incontournable. Les préoccupations locales doivent être prises en compte de manière transparente tout au long de la concertation.

La LNPN n'est pas simplement un projet normand. Il s'agit d'une infrastructure essentielle pour le développement de la Normandie, mais également de l'économie française et la transition écologique. Il est donc impératif que la LNPN avance selon le calendrier prévu.

La LNPN est plus qu'une simple ligne ferroviaire : c'est un projet structurant pour l'avenir de notre région et pour une France mieux connectée, plus durable et plus compétitive.

**CONSEIL DEPARTEMENTAL
DU DEPARTEMENT DE LA SEINE-MARITIME**

Convocation en date du 9 septembre 2024

SEANCE DU 10 octobre 2024

PRESIDENCE : , Président du Département

SECRETAIRE DE SEANCE :

DELIBERATION N° 5.1

Avis du Conseil départemental de la Seine-Maritime relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

VU :

- la loi du 2 mars 1982

- le code général des collectivités territoriales

- les propositions de M. le Président entendues

après avoir constaté la présence du quorum légal de ses membres

Alors que la ligne de chemin de fer reliant la gare Saint-Lazare au Havre est l'une des premières construites en France, avec une mise en service du tronçon Paris-Rouen en 1843, un prolongement vers Le Havre en 1847 et vers Dieppe en 1848 ; que la densification depuis les années 1970 du trafic de banlieue en Île-de-France a contribué à faire augmenter le temps de trajet entre la Normandie et Paris ; que le nombre de voyageurs et les besoins en trafic fret n'ont depuis cessé d'augmenter ; que d'autres grands territoires ont vu arriver depuis les années 1980 des lignes à grande vitesse ; elle n'a pourtant connu que des modernisations limitées.

Aujourd'hui, la liaison ferroviaire entre Paris et la Normandie dispose d'une infrastructure vieillissante. Entre Paris et Mantes, les trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises cohabitent sur les mêmes voies (densité de trafics, vitesses hétérogènes, etc.), ce qui entraîne, notamment, des problèmes de régularité, de fiabilité, de saturation, une vitesse de circulation contrainte et des temps de parcours allongés.

Envisagée dès les années 1990, sous la première forme d'une « *LGV Normandie* », la ligne nouvelle Paris-Normandie, ou LNPN, est un projet de ligne ferroviaire entre l'Île-de-France et la Normandie qui devra améliorer les déplacements des voyageurs et du fret dans les deux régions. Les objectifs et les bénéfices attendus à terme de la LNPN sont notamment de doter la vallée de la Seine d'une liaison ferroviaire performante sur l'axe Paris – Mantes – Rouen – Le Havre ; la compléter par une section vers Caen et Cherbourg ; améliorer la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine : de nouvelles capacités en termes de fréquence, vitesse, temps de trajet, ponctualité, confort, etc. pour les voyageurs et pour les marchandises.

Considérant que :

- le développement de l'Axe Seine, pour le département de la Seine-Maritime, les régions normande et francilienne, le pays et au-delà l'Europe, est un enjeu majeur et stratégique ;

- l'amélioration de la fiabilité, de la rapidité, du confort et des temps de trajet entre Paris et la façade maritime normande, autant pour faire progresser les transports de voyageurs et de fret, que pour répondre aux objectifs que la France s'est fixée dans le développement de ses ports, est une revendication plus qu'impérieuse ;

- la décarbonation du transport de voyageurs et des chaînes logistiques, qui doivent aussi participer à la transition écologique et industrielle de notre territoire, est devenue nécessaire.

Réaffirme le soutien du Département de la Seine-Maritime à la ligne nouvelle Paris-Normandie, projet déterminant pour l'avenir des territoires et levier fondamental de leur développement économique équilibré et durable, à travers cet avis.

Nombre de Conseillers départementaux en exercice : 70

Sont présents :

Sont absents :

Sont représentés :

Résultat du vote :

Pour :

-

Contre :

-

Abstentions :

-

Ne prennent pas part au vote :

-

<p>Le Président du Département de Seine-Maritime certifie le caractère exécutoire de cette délibération en application de l'article L.3131-1 du C.G.C.T. Délibération reçue en Préfecture le : Délibération publiée le :</p>	
--	--