



DEPARTEMENT
DES YVELINES

EXTRAIT DU REGISTRE
DES

**DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE MANTES-LA-JOLIE**

Réunion du 10 juillet 2024

L'An deux mille vingt-quatre le 10 juillet à 19h02

Le Conseil municipal, dûment convoqué par le Maire, le 4 juillet 2024, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Raphaël COGNET, Maire.

Présents à l'ouverture de la séance : Monsieur Raphaël COGNET, Madame Edwige HERVIEUX, Monsieur Ibrahima DIOP, Madame Jamila EL BELLAJ, Monsieur Albert PERSIL, Madame Nathalie AUJAY, Monsieur Karim BOURSALI, Monsieur Fabien CORBINAUD, Madame Nadine WADOUX, Madame Emmanuela DORAZ, Monsieur Olivier BARBIER, Monsieur Bernard MERY, Madame Marie-Claude BERTHELOT, Monsieur Dominique EBIOU, Monsieur Moussa KEITA, Monsieur Marc DOLINSKI, Madame Lila AMRI, Monsieur Altaaf JIVRAJ, Madame Irène LEBLOND, Madame Graziella DEVIN, Madame Amélie DA COSTA ROSA (Absente lors des votes des délibérations n° 13 à 19), Madame Fatimata KAMARA, Monsieur Armando LOPES, Monsieur Reber KUBILAY, Madame Anita AMOAH, Madame Hajare MOUSTAKIL, Monsieur Denis RICADAT-CROSNIER, Monsieur Jean-Luc SANTINI, Madame Atika MORILLON (Absente lors du vote de la délibération n°32), Monsieur Amadou DAFF, Madame Christel DUBOIS, Madame Véronique TSHIMANGA, Madame Albane FORAY-JEAMMOT, Monsieur Guillaume QUEVAREC, Madame Audrey HALLIER

Absents excusés : Madame Nicole KONKI, Madame Madeleine GARNIER, Madame Nuriya OZADANIR, Monsieur Rachid HAÏF, Monsieur Mariano LAWSON, Madame Clara BERMANN, Madame Carole PHILIPPE

Absents : Madame Amélie DA COSTA ROSA (Absente lors des votes des délibérations n° 13 à 19), Madame Atika MORILLON (Absente lors du vote de la délibération n°32), Monsieur Michaël BORDG

Pouvoirs donnés à : Madame Nicole KONKI pouvoir à Albert PERSIL, Madame Madeleine GARNIER pouvoir à Marie-Claude BERTHELOT, Madame Nuriya OZADANIR pouvoir à Ibrahima DIOP, Monsieur Rachid HAÏF pouvoir à Hajare MOUSTAKIL, Monsieur Mariano LAWSON pouvoir à Edwige HERVIEUX, Madame Clara BERMANN pouvoir à Raphaël COGNET, Madame Carole PHILIPPE pouvoir à Christel DUBOIS.

Secrétaire : Madame Irène LEBLOND.

Les membres présents forment la majorité des membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 43.

MOTION D'OPPOSITION AU PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

NOTE DE SYNTHÈSE

(DELV-2024-07-10-1)

Le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est un projet national piloté par l'Etat, dont les études sont co-financées par l'Etat ainsi que les Régions Ile-de-France et Normandie. SNCF Réseau conduit les études et la concertation.

Selon l'Etat, la LNPN viserait à doter la vallée de la Seine d'une liaison performante sur l'axe Le Havre-Paris, complétée par une section vers Caen et Cherbourg. La mise en service de cette infrastructure promet d'améliorer la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que pour les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité.

Or, les usagers de Normandie seront les seuls bénéficiaires du projet (l'autorité organisatrice des mobilités de cette région ayant confirmé la suppression des arrêts des trains normands dans le Mantois) tandis que les habitants et les entreprises du Nord Yvelines en supporteront tous les inconvénients sans aucun avantage.

Le projet LNPN tel qu'il nous est présenté cause un lourd préjudice à toute la Communauté urbaine en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie.

Ce territoire, fragilisé par la désindustrialisation, le plus pauvre des Yvelines, déjà exposé à un projet de l'Etat destructeur pour son attractivité (centre pénitentiaire de Magnanville) subirait, avec le projet LNPN, une saignée inacceptable.

En conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au plus vite au Conseil municipal un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme au projet de LNPN.

Concernant le fond, la Ville de Mantes-la-Jolie s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

- Une hérésie économique à l'échelle nationale et a fortiori locale

Le projet de LNPN a été abandonné par 3 fois en 2004, en 2010 et plus récemment pour son absence de rentabilité. La LNPN est un investissement totalement incongru à l'heure où la dette publique de la France atteint les 3 000 milliards d'€.

Le projet complet de la mise en œuvre de la LNPN est estimé entre 10,5 et 11,5 milliards d'€ (valeur 2021). La section Paris-Mantes est évaluée à environ 3,1 milliards d'€ et la section Rouen-Barentin, comprenant une nouvelle gare de Rouen Saint-Sever, à 1,7 milliards d'€.

Les investissements envisagés au regard du temps gagné sont disproportionnés. Pour seulement 23 trains quotidiens, le gain de temps pour un voyageur normand à destination de Paris-Saint-Lazare ne sera que de 10 minutes par rapport à la situation actuelle soit plus d'1 milliard la minute gagnée (chiffrage estimatif).

De plus, à ce jour, à la différence des projets de même envergure, aucune étude de besoins n'a été communiquée pour justifier de la nécessité de la LNPN.

Ce projet n'étant, par ailleurs, pas jugé prioritaire par le Comité d'Orientation des Infrastructures dans son rapport de janvier 2023 : « *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* ».

- Une augmentation significative du fret sans vision stratégique ni prise en considération des impacts sur le territoire

La LNPN ne permettra pas la circulation de trains de marchandise car elle sera réservée aux trains circulant à vitesse élevée (200 km/h). L'objectif d'augmenter le fret sur l'axe Le Havre-Paris fait l'impasse sur l'opportunité du transport fluvial par la Seine, contrairement aux demandes d'étude formulées en Comité de Pilotage par les élus du territoire. Le fleuve peut pourtant prétendre à un triplement de sa capacité d'emport en matière de transport de marchandises. De plus, les infrastructures fluviales sont déjà existantes et le transport fluvial moins polluant que le ferroviaire. Le projet tel qu'il nous est présenté ne s'inscrit pas dans les perspectives de l'Axe Seine tel qu'il a été porté et partagé par tous les élus entre Paris et Le Havre.

Le basculement des trains TER sur les voies LNPN permettrait de libérer de la capacité pour le fret sur les lignes actuelles. Aujourd'hui, 33 sillons sont disponibles par jour, pour une moyenne de 23 trains par jour. A l'horizon 2030, 46 sillons seront disponibles, soit un doublement potentiel du trafic fret sur les voies par ailleurs déjà empruntées par les trains voyageurs du quotidien (RER E et Train J).

Cette augmentation du fret est préoccupante, car elle sera de nature à empêcher tout futur renfort d'offre ferroviaire à destination des voyageurs du territoire. Le territoire accueille toujours plus de population (prévision de 450 000 habitants en 2030) et reste très attractif d'un point de vue résidentiel pour sa qualité de vie. Cette attractivité ne doit pas être dégradée par le passage de la LNPN tant pour les habitants que pour le dynamisme des entreprises, en augmentant leurs difficultés de recrutement.

- Un frein au développement du territoire

Le passage de la LNPN aura des répercussions sur l'économie locale et les bassins d'emploi majeurs du territoire.

Le tracé impacte fortement les secteurs d'activités économiques et commerciaux existants : Chevries (Aubergenville et Flins-sur-Seine), Clos Reine (Aubergenville), Ardilles (Epône), Marques Avenue (Aubergenville), etc. Et en projet : SPIRIT (Flins-sur-Seine), site Data Center (Aubergenville), parc photovoltaïque de Suez (Flins-sur-Seine). Ces parcs d'activités économiques regroupent plus de 16 000 emplois et sont générateurs de services pour la population et de ressources pour la collectivité.

En outre, la zone d'activité des Quarante Sous (Orgeval et Villennes-sur-Seine) sera fortement impactée dans sa situation actuelle (430 établissements regroupant 2200 emplois, générant plus d'1,5 millions € de fiscalité annuelle pour GPS&O), et dans son développement futur car l'une des variantes de tracé prévoit une sortie du tunnel ferroviaire en plein cœur de la zone d'activités.

Des impacts sur les projets d'habitat en contradiction avec les injonctions de l'Etat de produire davantage de logements : le tracé de la LNPN aura des conséquences sur les projets et opérations d'habitat, qu'il s'agisse des opérations ciblées par le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) pour répondre aux enjeux de construction et aux obligations SRU du territoire, d'Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat (OPAH), ou encore de projets identifiés par les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Ces impacts sur les projets d'habitat sont par ailleurs difficilement conciliables avec les obligations imposées par l'Etat dans le Schéma Régional de l'Habitat et l'Hébergement (SRHH) qui oblige le territoire à produire 2 417 logements neufs par an.

Des impacts sur les grands projets d'aménagement : tels que la mise en suspens de l'aménagement d'un quartier de gare EOLE et de grands projets d'équipements et d'activités économiques indispensables à l'attractivité de GPS&O, comme la construction d'une clinique privée à Aubergenville, avec pour promesse d'améliorer l'offre de soins du territoire grâce à un équipement de qualité de nature à lutter contre les déserts médicaux, dont le territoire fait partie, et de maintenir sur le territoire les pôles d'excellence en cardiologie et chirurgie de la main (ce projet est désormais remis en cause).

- Une entrave à la mobilité des habitants

Un territoire déjà déclassé sur le plan des transports en commun, desservi par la ligne J, reconnue parmi les plus défaillantes d'Ile-de-France.

- Des impacts sur le trafic routier : l'impact du projet sur le trafic routier sera considérable ; en effet, la réalisation de cette infrastructure viendra bouleverser, par de lourds travaux, le trafic routier aux abords de l'A13 et notamment sur ses échangeurs (par exemple entre Orgeval, Poissy, la RD 19 à Flins, la RD 43 à Chapet). Le nombre d'usagers concernés et le temps perdu n'est absolument pas documenté par l'Etat et la SNCF.

- Des impacts sur les transports et les franchissements : de nouvelles difficultés de franchissement seront générées par le projet, sur un territoire déjà fragmenté par les infrastructures existantes.

Cette infrastructure lourde et impactante en termes paysagers découpera le territoire en deux. Se posera alors la question des franchissements entre la partie située au nord et celle située au sud du tracé. Cette question est cruciale et déjà très problématique sur le territoire de GPS&O avec la Seine, l'A13, et les deux faisceaux ferroviaires existants. Enfin, le tracé du projet de LNPN créera de nombreux espaces délaissés très difficilement valorisables, en bordure de l'infrastructure, entre la future infrastructure ferroviaire et le linéaire autoroutier existant.

En termes de mobilités, les habitants du territoire demandent avant tout à bénéficier d'une offre de transport collectif alliant fréquence et ponctualité. Un gain de temps dérisoire n'est donc pas la priorité au regard des coûts et des incidences négatives que le projet engendre. Le territoire souffre depuis plusieurs années d'une qualité de desserte vers Paris qui ne cesse de se détériorer.

Les travaux annexes engendrés par ce projet (notamment « saut de mouton » à Saint Lazare) vont d'autant plus accentuer la dégradation de la qualité du service. Les années nécessaires à la construction et la mise en service de ce pont ferroviaire en amont de la gare sont autant d'années de difficultés considérables particulièrement pour tous les usagers de la ligne J6.

- Un désastre écologique et un saccage paysager en termes de prédation des espaces naturels, de la biodiversité et des terres agricoles

- Des impacts sur le paysage : le projet de LNPN va profondément marquer le paysage de la vallée de Seine, en laissant une cicatrice indélébile (défrichement, vues, etc.) sur toutes les communes traversées par le futur réseau ferré (25 communes).

- Des impacts écologiques : le tracé impacte lourdement le territoire de GPS&O, qu'il s'agisse de la biodiversité (coupure de corridor écologique), de la ressource en eau (champs captant et périmètre de protection aussi fragile qu'essentiel à l'alimentation en eau de notre territoire), etc.
- Des impacts sur la consommation d'espaces naturels et agricoles : le tracé entraînera des répercussions importantes et immédiates, notamment sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sur l'artificialisation des sols.

Le passage de la LNPN va induire une artificialisation des sols indirecte, notamment par la relocalisation d'activités économiques déplacées puisque se situant sur le tracé du projet. Ce sont des centaines d'hectares de zones agricoles et naturelles qui pourraient être artificialisées, alors qu'elles participent à l'autonomie alimentaire de la région et alimentent également des cantines scolaires en circuit court.

- Une source de pollution visuelle et sonore pour les riverains

Le développement envisagé du fret ferroviaire au profit de l'agglomération parisienne, de la Normandie et du port du Havre occasionne un certain nombre de nuisances. La qualité de vie quant à elle va s'en trouver nettement détériorée, notamment par les pollutions (sonores principalement) occasionnée par le passage de trains à grande vitesse (jusqu'à 65 décibels par passage).

Les habitants des communes d'Orgeval, de Morainvilliers, de Chapet, d'Ecquevilly, de Bouafle, des Mureaux, d'Aubergenville, de Flins-sur-Seine et de Villennes-sur-Seine sont à proximité immédiate et en surplomb par rapport à la voie. Ils seront donc largement impactés par le bruit du passage des trains et la pollution engendrée par la voie ferrée avec des impacts directs ou indirects sur la santé pour les habitants. Il en est de même pour Epône-Mézières, dont le futur quartier de gare, doté de 700 logements, subira de fortes nuisances sonores.

Au regard des éléments transmis, les choix de tracés de la SNCF opèrent également un arbitrage défavorable à la qualité de vie des habitants du Hameau de Bures à Morainvilliers au bénéfice du maintien de quelques activités économiques comme les 2 stations-services de l'aire d'autoroute de Morainvilliers.

Le projet prévoit des infrastructures de franchissement de l'A13, comme la construction d'un viaduc ferroviaire d'une longueur de 1,5 km entre Chapet et Les Mureaux.

Des impacts sur le prix de l'immobilier : sur des projets similaires, il est observé une dévaluation du prix de l'immobilier pour les biens situés à proximité immédiate de 15 à 35 %. Dans certains cas, des biens ne trouvent plus preneurs, même fortement dévalués.

- Des aménagements « collatéraux » aux impacts majeurs (non chiffrés)

Le projet nécessite de nombreux aménagements tels que le rehaussement de certains ponts, le réaménagement des échangeurs autoroutiers, le dévoiement de points de captage d'eau, ... A cette pollution visuelle s'ajouteront de nouveaux désagréments liés à ces nombreux travaux (bruit, pollution, etc.).

- Une application différenciée du ZAN entre ce projet d'envergure nationale et les projets locaux

En effet, la LNPN est identifiée dans l'arrêté ministériel des projets d'envergure nationaux et européens, lui permettant ainsi de déroger aux obligations induites par la loi Climat et Résilience et la trajectoire ZAN.

Concernant la forme, la Ville de Mantes-la-Jolie s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

- Alors que les garantes de la concertation de la CNDP (Commission nationale du débat public) ont mis en garde contre les risques d'une « concertation au rabais » et d'une superposition avec la concertation sur le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris Saint-Lazare, l'Etat précipite les premiers échanges avec la population. Les différentes réunions liminaires avec les élus du territoire se sont révélées être un exercice de style où non seulement il n'a jamais été question de prendre en considération les remarques des élus mais, pire encore, où les Maires n'ont pas obtenu une information exhaustive pour relayer à leur population les tenants et aboutissants du projet.
- La tenue d'une concertation, engagée en période de vacances scolaires et de ponts, jusqu'à la fin de l'été, ne met pas les acteurs dans la meilleure situation pour défendre leurs opinions ni leurs intérêts.
- L'opacité entretenue de l'Etat et de SNCF Réseau quant à la réalisation de ce projet. En effet, les élus de GPS&O n'ont pas été associés aux échanges sur l'opportunité de réaliser un tel projet ni sur l'analyse des bénéfices / risques pour le territoire.
- Un traitement différencié entre Normands et Franciliens car la Communauté urbaine est le seul EPCI francilien invité à participer aux comités de pilotage. Pourtant, d'autres sont également directement concernés (CCPIF, CASGBS, ...) mais ne sont pas conviés alors que les EPCI normands sont eux bien présents. Par ailleurs, l'exclusion de GPS&O des comités techniques ne s'explique pas alors que d'autres collectivités, notamment normandes, y participent (le motif mis en avant par l'Etat, selon lequel seuls les financeurs participent aux comités techniques est infondé puisque les métropoles de Rouen et du Havre sont associées mais ne sont pas financeuses).
- L'absence de transmission d'informations claires du projet, notamment sur les évolutions de tracé et les impacts liés a pour effet de mettre en suspens de nombreux projets du territoire (pour pallier cette absence, la Communauté urbaine doit financer une étude pour connaître les incidences des tracés du projet sur le territoire).

A ce stade, le passage de la LNPN à travers le territoire communautaire, sans aucune contrepartie et cumulant durablement des incidences négatives, est inacceptable pour la Ville au regard des inconvénients et des nuisances engendrées.

Il est donc proposé aux membres du Conseil municipal :

- de s'opposer au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie ;
- de rappeler que l'opposition de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire lors des réunions de concertation préalable ;
- de réaffirmer la solidarité de la Ville avec la Communauté urbaine et les communes contre le projet de LNPN ;
- d'interpeller l'Etat afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire ;
- de solliciter le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN ;

- de communiquer au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN ;
- de demander à SNCF Réseau que la GPS&O soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité ;
- d'autoriser Monsieur le Maire à engager les études et à prendre tous les actes nécessaires à la conduite de cette motion d'opposition.

DELIBERATION

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment l'article L.2121-29,

Le Conseil municipal,

Après avoir entendu les explications qui précèdent et en avoir délibéré,

Par 40 voix POUR, 2 abstentions (Monsieur Guillaume QUEVAREC, Madame Audrey HALLIER)

DECIDE :

- **de s'opposer** au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie tel qu'exposé en Annexe : « cartographie de la LNPN et impacts sur le territoire GPS&O »
- **de rappeler** que l'opposition de la Communauté urbaine à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire lors des réunions de concertation préalable ;
- **de réaffirmer** la solidarité de la Ville avec la Communauté urbaine et les communes contre le projet de LNPN ;
- **d'interpeller** l'Etat afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire ;
- **de solliciter** le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN ;
- **de communiquer** au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN ;
- **de demander** à SNCF Réseau que GPS&O soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité ;
- **d'autoriser** Monsieur le Maire à engager les études et à prendre tous les actes nécessaires à la conduite de cette motion d'opposition.

Publié le
 Accusé de réception en préfecture
 078-217803618-20240710-DELV-2024071001-DE
 Date de télétransmission : 18/07/2024
 Date de réception préfecture : 18/07/2024

NOTIFIE, le
 Lois 82-213 du 2/03/1982
 et 82-623 du 22/07/1982

Le Maire

 Raphaël COGNET

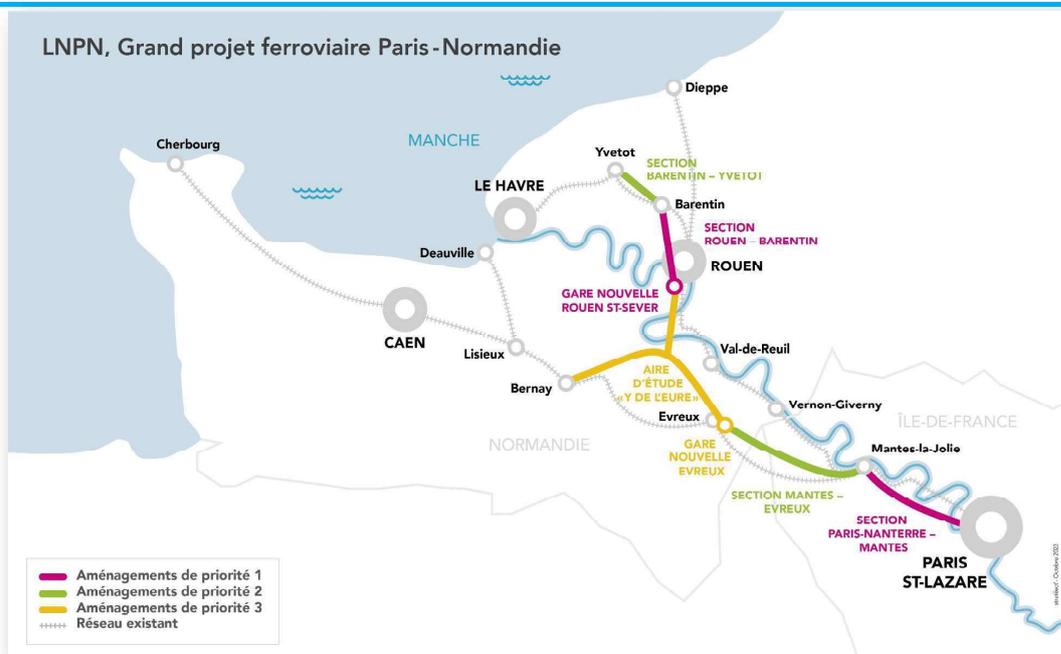


Annexe à la motion d'opposition au projet de la LNPN présentée en conseil communautaire du 27 juin 2024

Juin 2024

Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Les étapes du projet de la LNPN

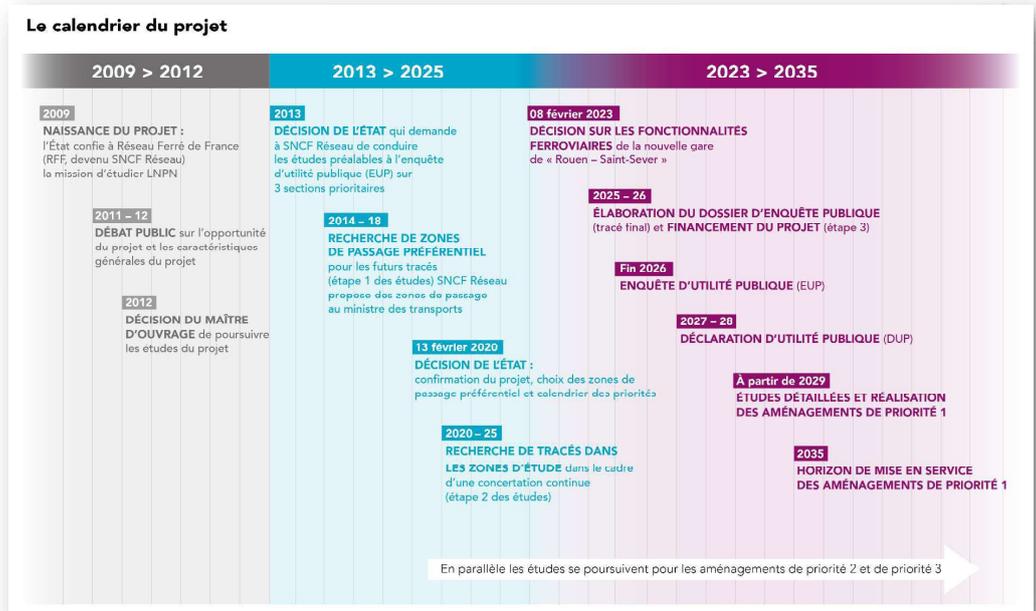


Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Le calendrier du projet

Concertation mai à septembre 2024

- ▶ 1. Dialogue préalable avec les élus : présentation des variantes (avril)
- ▶ 2. Lancement de la concertation (de mi-avril à fin avril)
- ▶ 3. Temps de travail (de fin avril à septembre)
- ▶ 4. Restitution du temps de travail 1 (septembre - octobre)

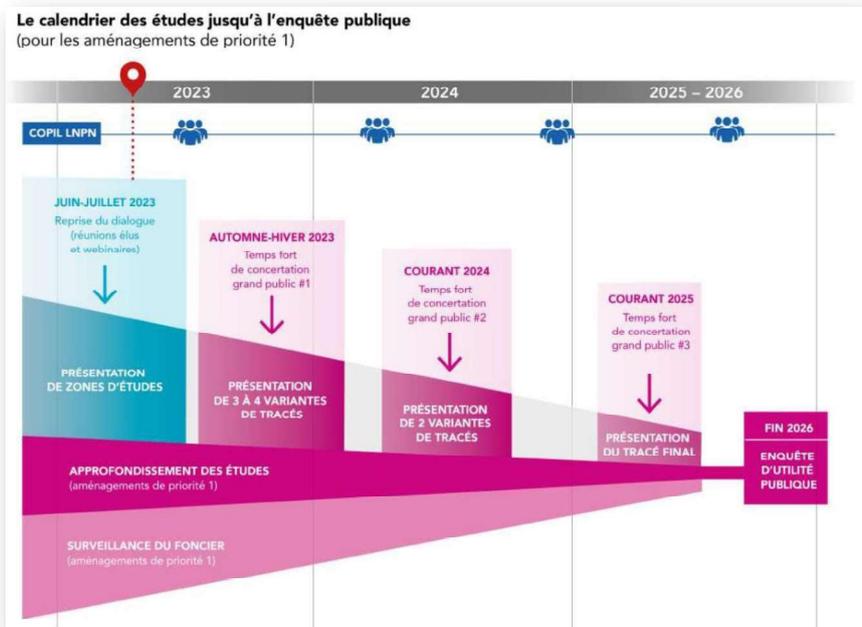


Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Le calendrier des études



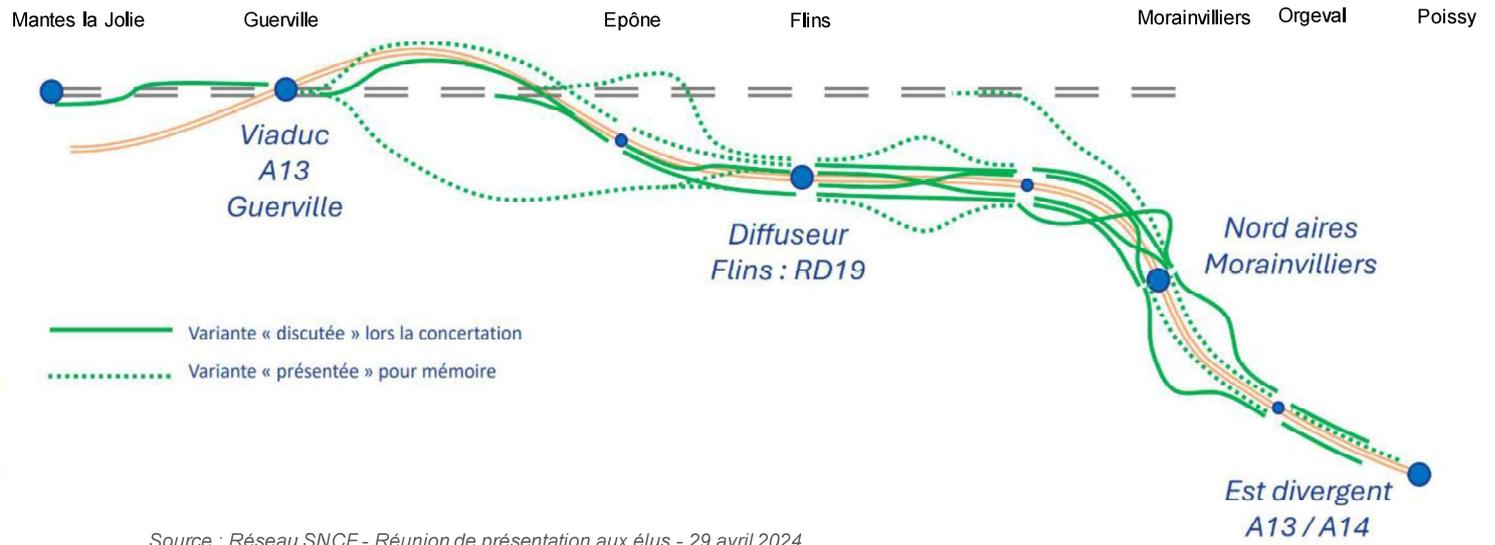
- ▶ 2024 / Semestre 1 : arrêté de prise en considération des projets d'urbanisme,
- ▶ 2024 : choix de la zone de passage préférentielle retenue pour faire l'objet d'approfondissement,
- ▶ Été 2025 : présentation du tracé finalisé et préparation des enquêtes publiques préalables,
- ▶ Hiver 2026 : enquêtes publiques et mise en œuvre des expropriations nécessaires au projet.



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Synoptique des variantes de tracés

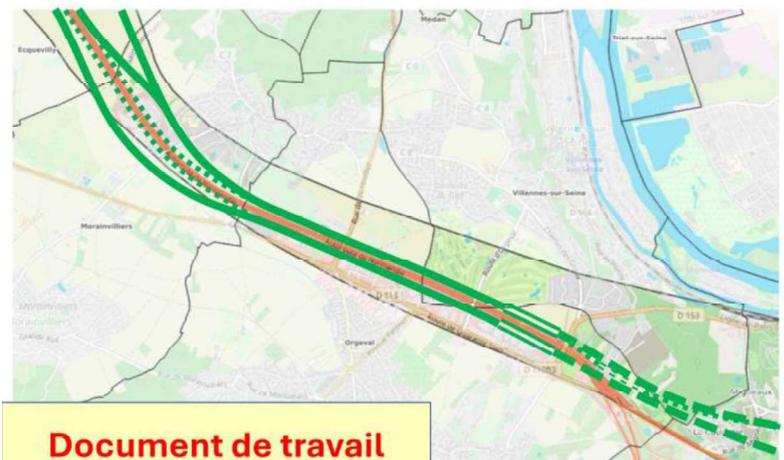
Le tracé sur le territoire



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Section Poissy/Orgeval (tunnel) jusqu'à Ecquevilly.

- ▶ 2 tracés possibles : nord ou sud de l'A13
- ▶ Impacts :
 - ▶ Tracé nord :
 - Acquisition d'une étroite bande du Golf le long de l'A13, d'une habitation à l'Ouest du Golf
 - Morainvilliers : optimisation du tracé et en particulier du profil en long (en tranchée)
 - Nécessité d'acquisition Depann'2000, Richard et Fils (terre végétale) : PAE de Morainvilliers en cours de développement
 - ▶ Tracé sud :
 - Synergie et cohérence de calendrier possibles entre les perspectives d'évolution / de recomposition de la ZAC des 40 sous et LNPN
 - Acquisition d'une bande le long de l'A13, de quelques habitations (2 ou 3)
 - Morainvilliers : optimisation du tracé pour insertion paysagère et protection phoniques



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Section Ecquevilly - Aubergenville

► 2 tracés possibles : nord ou sud de l'A13

► Impacts :

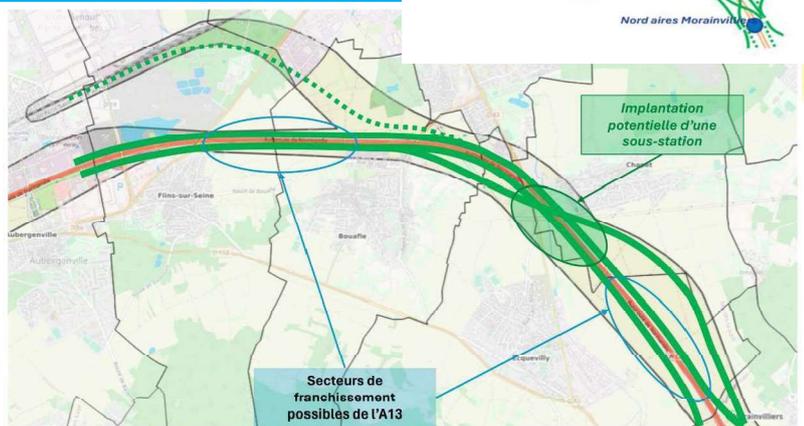
► Tracé nord :

- Impacts sur les surfaces agricoles uniquement le long de l'A13
- Reconfiguration du demi-diffuseur sur la RD43 au droit de Chapet
- Quelques habitations à acquérir en bas de talweg.
- Point d'attention à l'inondabilité du point bas et à la restitution de la transparence
- Impacts sur le dépôt de bus Transdev + Autovision + parking arrière point P
- Passage le long de la Gravière n°8
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19)

Impacts sur les parties Sud des parcelles Spirit et de certaines entreprises de la ZA des Chevies le long de l'A13

► Tracé sud :

- Impacts sur les surfaces agricoles uniquement le long de l'A13
- Reconfiguration du demi-diffuseur sur la RD43 au droit de Chapet – Quelques habitations à acquérir en bas de talweg
- Point d'attention = inondabilité au point bas et restitution de la transparence : Impact sur la ferme du rouloir – Grande proximité des premières maisons à Bouaffle
- Impact sur les parcelles des entreprises de la future OAP les Erables et la ZA les petits Ormes le long de l'A13.
- Dévoiement de la ligne Haute Tension
- Projet d'école élémentaire aux Bleuets rendu impossible
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19) en bordure du Centre Cial Carrefour



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Section Aubergenville-Guerville

► 2 tracés possibles : nord ou sud de l'A13

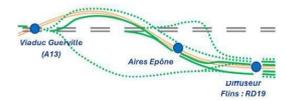
► Impacts :

► Tracé nord :

- Reprise du diffuseur de Flins – Impacts probable –à affiner- sur les parties Sud des parcelles Spirit et de certaines entreprises de la ZA des Chevries et Clos Reine le long de l'A13 (Febi France, le monde de la mer, APOK, Mantelec, MPR maçonnerie)
- Passage à proximité de quelques habitations à Clos Reine.
- Contrainte sur l'échangeur d'Epône et la configuration du raccordement du futur barreau A13-RD28.
- Point de vigilance sur la construction de la ligne dans le secteur inondable de la Mauldre et des berges de Seine
- Impact sur la ZA des Ardilles.

► Tracé sud :

- Dévoiement de la ligne Haute tension
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19) en bordure du Centre Ccial Carrefour
- Impact sur le cimetière (Colombarium)
- Incompatibilité avec le site d'origine pour l'implantation de la clinique Vivalto
- Relocalisation probablement nécessaire des forages Suez
- Contrainte sur l'échangeur d'Epône et la configuration du raccordement du futur barreau
- Point de vigilance sur la construction de la ligne dans le secteur inondable de la Mauldre
- Impact sur la ZA des Ardilles



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

Section Guerville – Mantes la Jolie

▶ Section Guerville – Mantes la Jolie

▶ Impacts :

- ▶ Point d'attention : conservation du profil en travers de la RD 113, au niveau de la route de Guerville comme de l'arrivée en gare de Mantes
- ▶ A affiner : limite des emprises au droit de la déchetterie et des entreprises jouxtant la voie ferrée au Sud
- ▶ Reprise du PRA de Limay
- ▶ Point d'attention sur les nuisances travaux (poussière / activités peinture) et la sensibilité à l'accessibilité au site (plan circulation)
- ▶ Acquisition probable de la station Total et du concessionnaire le long de la RD 113

Document de travail

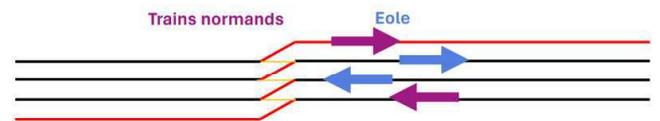
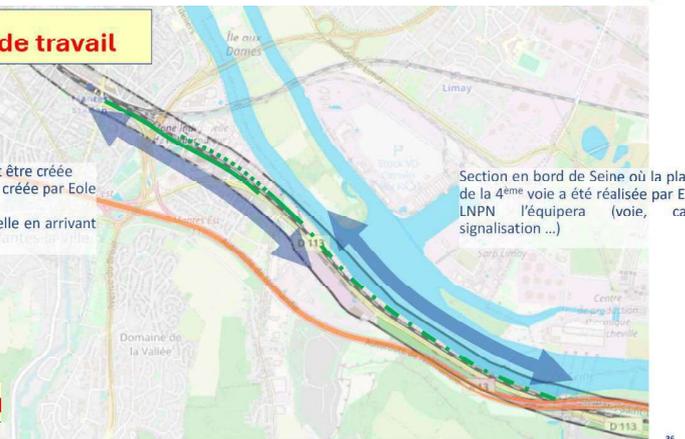
Section où une 4^{ème} voie doit être créée

- En prolongement de celle créée par Eole au Sud
- Côté Sud de la ligne actuelle en arrivant en gare de Mantes

Section en bord de Seine où la plate-forme de la 4^{ème} voie a été réalisée par Eole et où LNPN l'équipera (voie, caténaires, signalisation ...)



Document



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

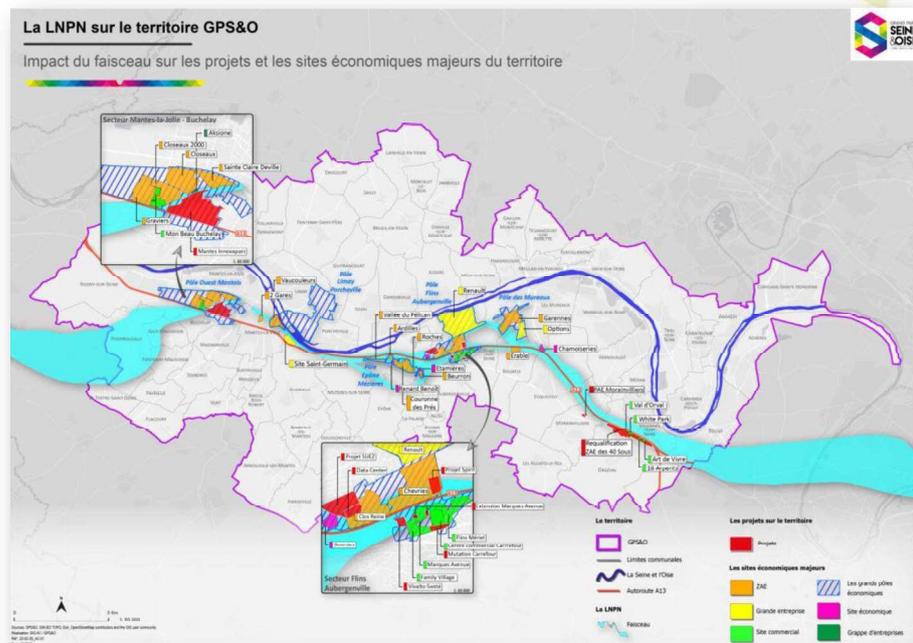
Impacts sur le développement économique du territoire

- ▶ Le tracé impacte fortement les secteurs d'activités économiques et commerciaux existants :

- ▶ Chevries (Aubergenville/Flins-sur-Seine),
- ▶ Clos Reine (Aubergenville),
- ▶ Ardilles (Epône),
- ▶ Innovaparc (Buchelay),
- ▶ Marques Avenue (Aubergenville),
- ▶ en projet : SPIRIT (Flins-sur-Seine),
- ▶ en projet : site Data Center (Aubergenville),
- ▶ en projet : parc photovoltaïque de Suez (Flins-sur-Seine),

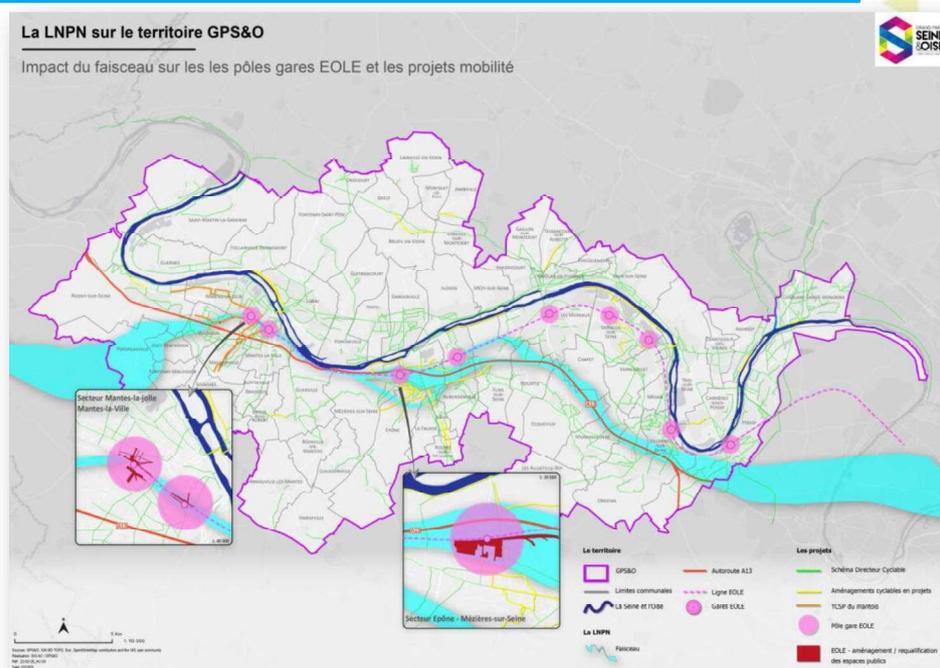
lesquels regroupent plus de 16 000 emplois et sont générateurs de services pour la population et de ressources pour la collectivité.

- ▶ La zone d'activité des 40 sous sera impactée fortement car le projet prévoit une sortie du tunnel ferroviaire à Orgeval (RN13/D153).



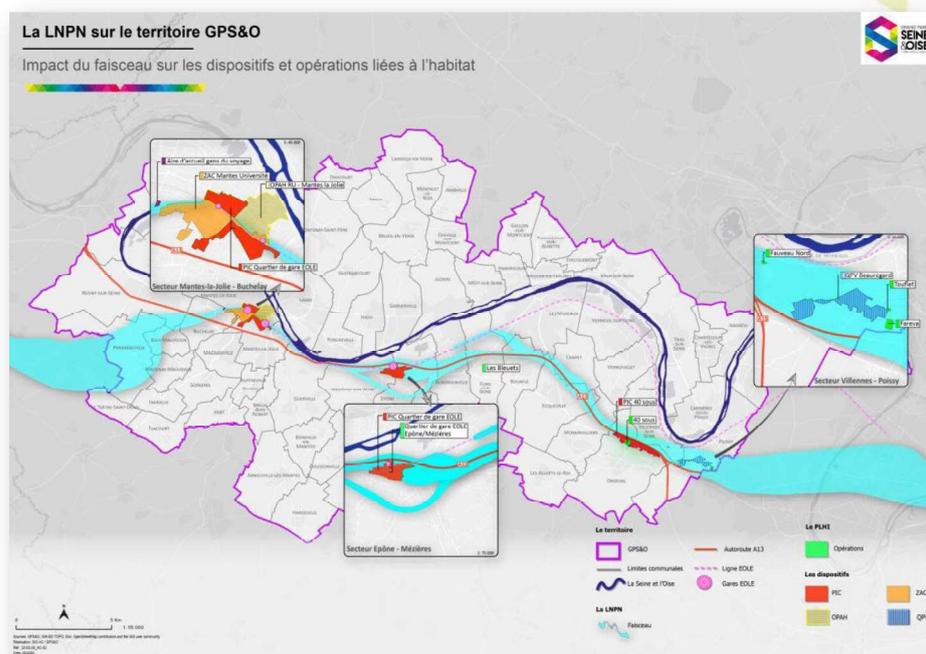
Impacts sur les projets d'aménagements du territoire

- ▶ La mise en suspens de l'aménagement d'un quartier de gare EOLE et de grands projets d'équipements et d'activités économiques indispensables à l'attractivité de GPS&O;
- ▶ Le quartier de gare d'Épône-Mézières : nouveau morceau de ville de 700 logements engagé dans le cadre de l'arrivée du RER E, sa mise en œuvre est compromise compte-tenu de problématiques foncières avec SNCF Réseau, empêchant en particulier la construction d'un groupe scolaire pourtant indispensable aux deux communes.
- ▶ La construction d'une clinique privée à Aubergenville : avec pour promesse d'améliorer l'offre de soins du territoire grâce à un équipement de qualité de nature à lutter contre les déserts médicaux et de maintenir sur le territoire les pôles d'excellence en cardiologie et chirurgie de la main, ce projet est désormais remis en cause.



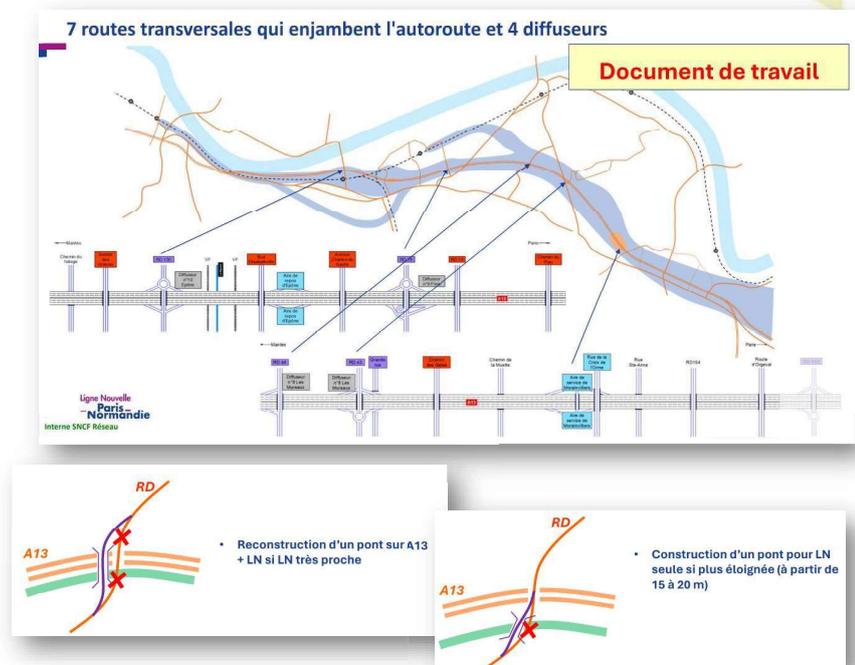
Impacts sur les projets d'habitat du territoire

- ▶ Sur les opérations ciblées par le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) pour répondre aux enjeux de construction et aux obligations SRU du territoire, d'Opération Programmée pour l'Amélioration de l'Habitat (OPAH),
- ▶ Sur les projets identifiés par les Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi)



Impacts sur les transports et les franchissements dans le territoire

- ▶ De nouvelles difficultés de franchissement seront générées par le projet, sur un territoire déjà fragmenté par les infrastructures existantes (autoroute A13, Fleuve Seine, 2 faisceaux ferroviaires, Ligne J et RER E) ;
- ▶ Cette infrastructure lourde et impactante en termes paysagers découpera le territoire en deux. Se posera alors la question des franchissements entre la partie située au Nord et celle située au sud du tracé. Cette question est cruciale et déjà très problématique sur le territoire de GPS&O avec la Seine, l'A13, et les deux faisceaux ferroviaires existants. Enfin, le tracé du projet de la LNPN créera de nombreux espaces délaissés très difficilement valorisables, en bordure de l'infrastructure, entre la future infrastructure ferroviaire et le linéaire autoroutier existant.



Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

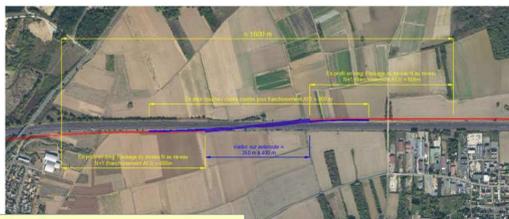
Impacts sur le trafic routier du territoire

- ▶ l'impact du projet sur le trafic routier sera considérable, en effet, la réalisation de cette infrastructure viendra perturber par de lourds travaux le trafic routier aux abords de l'A13 et notamment sur les échangeurs autoroutiers (par exemple la RD 19 de Flins, la RD 43 de Chapet).

Comment la LNPN pourrait franchir A13 ?

De l'ordre de 1,5 km entre les deux points où la ligne est au niveau du sol, dont 300 à 400 m pour l'ouvrage au-dessus de l'autoroute

→ En conséquence, les contraintes de phasage et de modification de l'exploitation de l'A13 nous poussent à privilégier les solutions sans ou avec un seul franchissement, en évitant celles avec plus de 2 franchissements.



Ligne Nouvelle
Paris
Normandie
SNCF Réseau

Document de travail

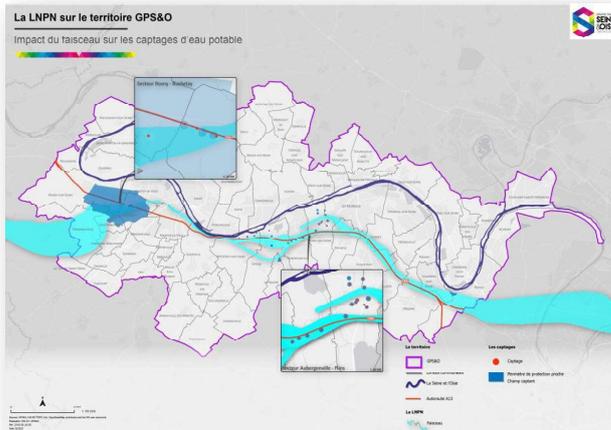
Impacts sur les paysages du territoire

- ▶ le projet de LNPN va profondément marquer le paysage de la vallée de Seine, en laissant une cicatrice indélébile (défrichement, vues, etc.) sur toutes les communes impactées par le tracé (25 communes).



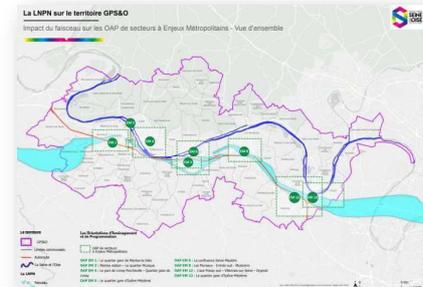
Impacts écologiques sur le territoire

- ▶ le tracé impacte lourdement le territoire de GPS&O qu'il s'agisse de la biodiversité (coupure de corridor écologique), de la ressource en eau (champs captant et périmètre de protection), etc.



Impacts sur la consommation d'espaces naturels et agricoles du territoire

- ▶ Le tracé aura des répercussions importantes et immédiates notamment sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sur l'artificialisation des sols.
- ▶ Le passage de la LNPN va induire une artificialisation des sols indirectes notamment par la relocalisation d'activités économiques déplacées puisque se situant sur le tracé du projet. Ce sont des centaines d'hectares de zones agricoles et naturelles qui pourraient être artificialisées, alors qu'elles participent à l'autonomie alimentaire de la région et alimentent également des cantines scolaires en circuit courts.

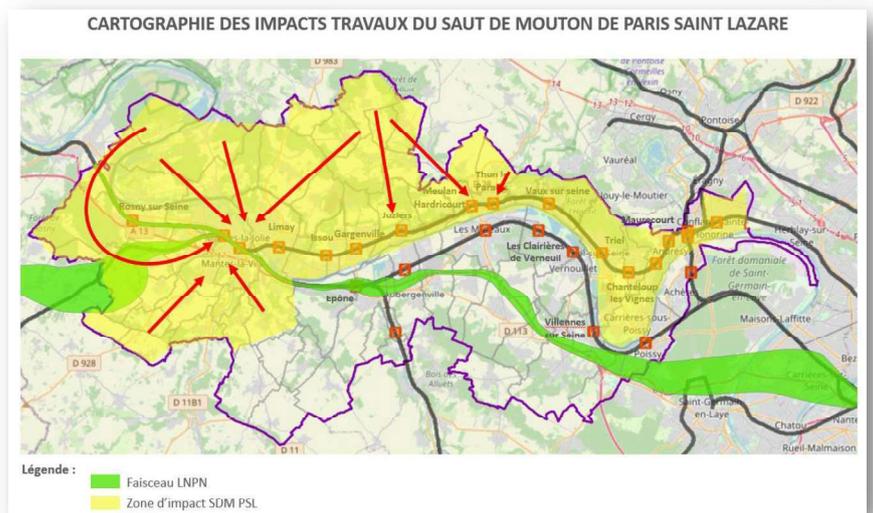


Impacts sur le trafic ferré du territoire

- Création d'un pont ferroviaire en amont de la gare pour les trains normands : les travaux du « Saut de Mouton » auront une répercussion sur une grande partie des utilisateurs des lignes existantes et donc sur une majorité de communes de GPS&O.



Source : Réseau SNCF - Site internet





NON À LA
NOUVELLE LIGNE
PARIS-NORMANDIE

**UN COÛT DE 11 MILLIARDS €
POUR UN GAIN DE 10 MINUTES**

Signez la pétition XXX sur change.org







NON À LA NOUVELLE LIGNE PARIS-NORMANDIE

**UN COÛT DE 11 MILLIARDS €
POUR UN GAIN DE 10 MINUTES**

Signez la pétition XXX sur change.org



Accusé de réception en préfecture
078-217803618-20240710-DELV-2024071001-DE
Date de télétransmission : 18/07/2024
Date de réception préfecture : 18/07/2024

NOTIFIÉ, le
Lois 82-213 du 2/03/1982
et 82-623 du 22/07/1982