



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du lundi 15 juillet 2024

<u>Date de la convocation :</u> 11 juillet 2024	L'an deux mille vingt-quatre, le lundi quinze juillet à dix-neuf heures trente,
<u>Date d'affichage :</u> 11 juillet 2024	les membres du Conseil Municipal proclamés par le bureau électoral à la suite des opérations du 15 mars 2020, se sont réunis, en séance publique, sur la convocation qui leur a été adressée par le Maire, conformément aux articles L 2122-7 et L 2122-8 du Code Général des Collectivités Territoriales.
En exercice : 15	<u>Etaient présents :</u>
Présents : 9	Karine KAUFFMANN, Maire
Votants : 13	Apolline SCHRECK, Angéline MOYET, Manuel LEON, Cécile CURIEL, Eric CHANTOT, Sylvain IGUNA, Philippe MARTINET, Laurence LELARGE, conseillers municipaux
	<u>Etaient absents :</u>
	Bernard JUERY (pouvoir donné à Sylvain IGUNA) Carla FICUCIELLO (pouvoir donné à Eric CHANTOT), Eric LAURENT (pouvoir donné à Apolline SCHRECK) Geneviève PINÇON (pouvoir donné à Angelina MOYET), Patrick FOURNIER, Cécile BITOUN
	<u>Secrétaire de Séance :</u> Sylvain Iguna

Délibération N° 2024- 30

VI - MOTION D'OPPOSITION AU PROJET DE LA L.N.P.N.

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.

Mairie de Médan



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

Concernant le fond, la Communauté urbaine GPS&O s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

1. Une hérésie économique à l'échelle nationale mais 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 (chiffage 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 ».

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

La LNPN ne permettra pas la circulation des 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 aura pour effet d'augmenter la capacité du 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. Le risque serait que ce surcroît de capacité bénéficie seulement au trafic fret et aux dépends des 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

Mairie de Médan



LNPN tant pour les habitants que pour le dynamisme des entreprises, en augmentant leurs difficultés de recrutement.

3. 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 2 200 emplois, générant plus d'1,5 millions d'€ 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).

4. 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

Mairie de Médan



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.

5. 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), mais aussi le potentiel de décarbonation du territoire.

- 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.

6. 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) occasionnées 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.

Mairie de Médan



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.

7. 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.).

8. 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 Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise 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 (Communauté de Communes Les Portes de l'Ile-de-France, Communauté d'Agglomération Saint-Germain Boucles de Seine, ...) 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

Mairie de Médan



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 Communauté urbaine au regard des inconvénients et des nuisances engendrées.

Il est donc proposé au conseil municipal de s'associer aux demandes du conseil communautaire :

- 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 le soutien que la Communauté urbaine entend apporter aux communes contre le projet de LNPN,
- interpellier 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,

En conséquence et face à cette situation, le conseil municipal de Médan s'associant aux demandes du conseil communautaire, après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- **S'OPPOSE** au projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie tel qu'il est exposé en annexe : « cartographie de la LNPN et impacts sur le territoire de GPS&O »
- **RAPPELLE** que l'opposition de GPS&O à ce projet a déjà été exprimé 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, come par les élus du territoire lors des réunions de concertation préalable

Mairie de Médan



- REAFFIRME le soutien qu'il entend apporter aux autres communes du territoire contre le projet de LNPN
- INTERPELLE 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
- SOLLICITE le soutien de la Présidente de la Région Ile de France contre le projet de LNPN
- COMMUNIQUE au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition au projet LNPN
- DEMANDE 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.

Pour extrait conforme au registre des délibérations.

Médan, le 16/07/2024

Le Maire
Karine KAUFFMANN

Rendu exécutoire par :
Dépôt en Sous-Préfecture le 16/07/2024
Et par publication le 16/07/2024



Mairie de Médan

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE - Département des Yvelines • Arrondissement de Saint-Germain-en-Laye • Canton de Poissy Nord •
18, rue de Verdun - 78670 MÉDAN - (ouvert du lundi au samedi de 9h à 12h) - Tél. : 01 39 08 10 00 - Fax : 01 39 75 23 61
Email : communedemedan.accueil@orange.fr - N° SIRET 217 803 840 000 16

REÇU EN PREFECTURE

le 16/07/2024

Application agréée E.legitimer.com



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

1

Les étapes du projet de la LNPN



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

2

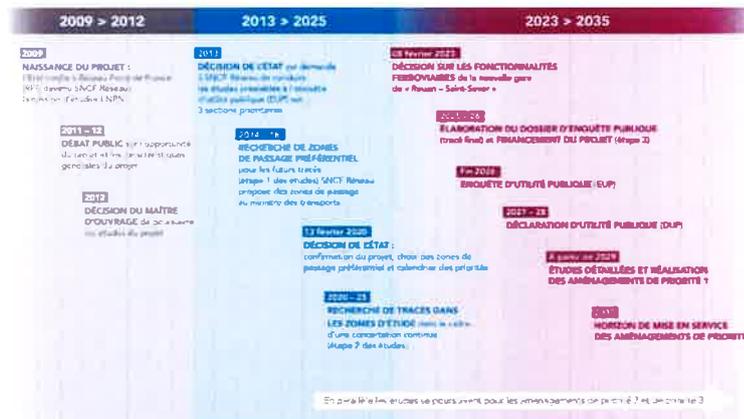
REÇU EN PREFECTURE
Le 16/07/2024
Application agréée E-legalise.com

1

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)

Le calendrier du projet



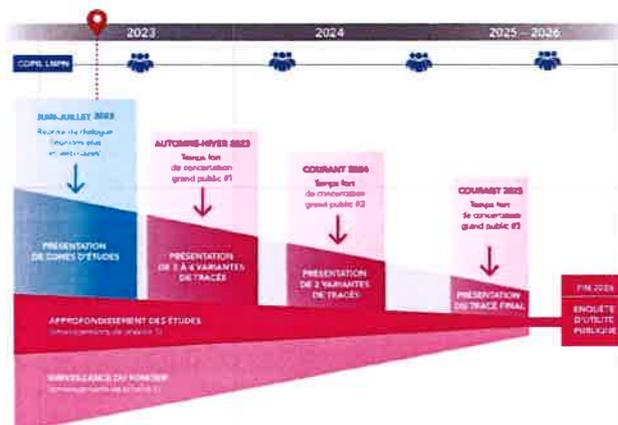
Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

3

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.

Le calendrier des études jusqu'à l'enquête publique (pour les aménagements de priorité 1)



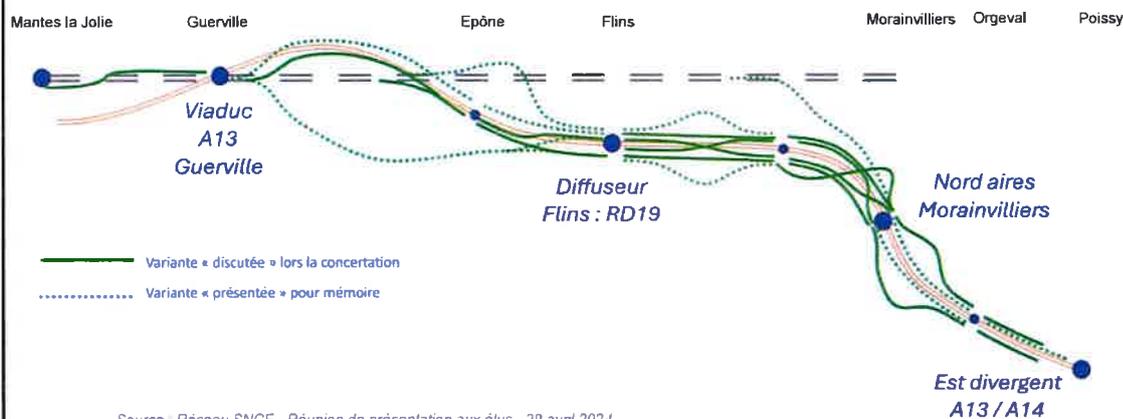
Source : Réseau SNCF - Réunion de présentation aux élus - 29 avril 2024

4

REÇU EN PREFECTURE
Le 16/07/2024
Application agréée E-legalite.com

Synoptique des variantes de tracés

- ▶ Le tracé sur le territoire



5

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

6

REÇU EN PREFECTURE

Le 16/07/2024

Application agréée E-legalite.com

21_AP-076-2176/0034/1-2024-0715-V115/072/24-

3

Section Ecquevilly - Aubergenville

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

▶ Impacts :

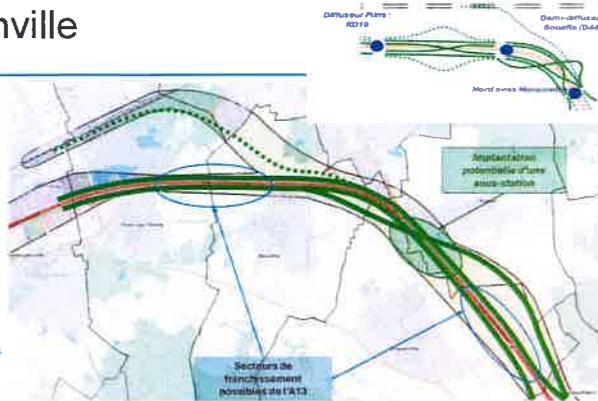
▶ Trace nord

- 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 acquiescer 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 - Autozoois - parking arrière point P
- Passage le long de la Giavrière n°9
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19)

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

▶ Trace 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 acquiescer 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 Bouaife
- Impact sur les parcelles des entreprises de la future OAP les Erables et la ZA les petits Ormes le long de l'A13.
- Dévoisement de la ligne Haute Tension
- Projet d'école élémentaire aux Bleuets rendu impossible
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19) en bordure du Centre Cocal Carrefour



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

7

7

Section Aubergenville-Guerville

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

▶ Impacts :

▶ Trace 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 (Fobi France, le monde de la mer, APOK, Manteleg, MPR maçonnerie)
- Passage à proximité de quelques habitations à Clos Reine
- Contrainte sur l'échangeur d'Épône et la configuration du raccordement du futur bureau 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

▶ Trace sud

- Dévoisement de la ligne Haute tension
- Reprise du diffuseur de Flins (RD19) en bordure du Centre Cocal Carrefour
- Impact sur le cimetière (Colombarium)
- Incompatibilité avec le site d'origine pour l'implantation de la briquerie Vivalto
- Relocalisation probablement nécessaires des forages Suez
- Contrainte sur l'échangeur d'Épône et la configuration du raccordement du futur bureau
- 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

8

8

REÇU EN PREFECTURE

le 16/07/2024

Application agréée E-legalite.com

21_RP-078-217640847-2024-07-15-VI15-072-024-

4

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 LNPB (triqueraie, voie, caténaires, signalisation...)

Document

Trains normands

Eole

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

9

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).

La LNPB sur le territoire GPS&O

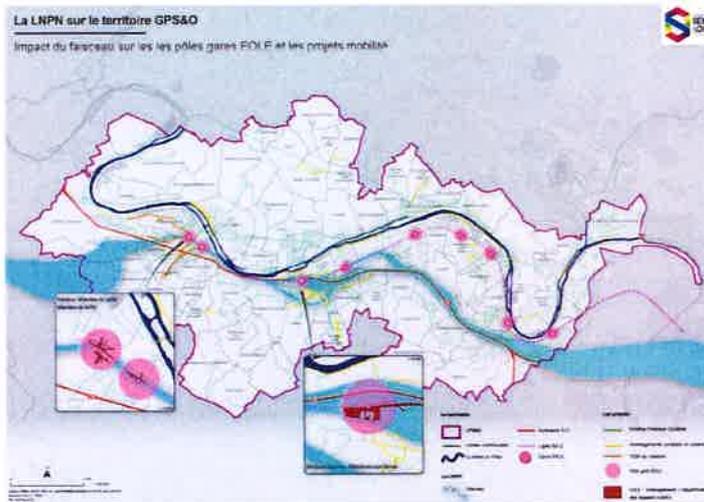
Impact du faisceau sur les projets et les sites économiques majeurs du territoire

10

REÇU EN PREFECTURE
 le 16/07/2024
 Application agréée F. legalite.com

Impacts sur les projets d'aménagements du territoire

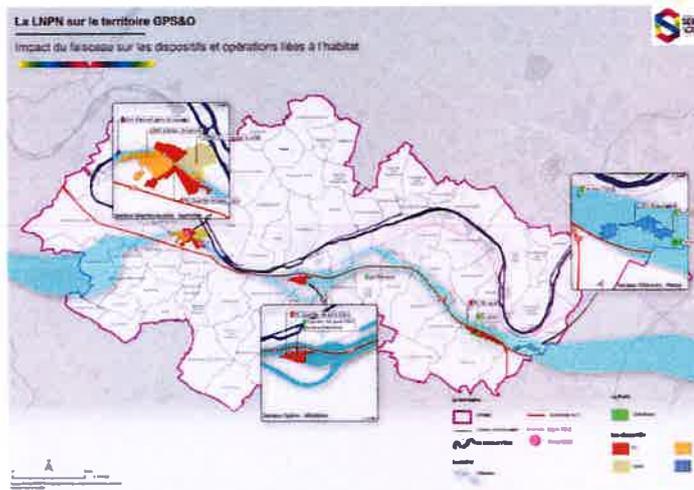
- ▶ La mise en suspens de l'aménagement d'un quartier de gare EOLE et de grands projets d'équipements et d'activités économiques indispensables à l'attractivité de GPS&O ;
- ▶ Le quartier de gare d'Épône-Mézières : nouveau morceau de ville de 700 logements engagé dans le cadre de l'arrivée du RER E, 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 Aubergerville : 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 territoire les pôles d'excellence en cardiologie et chirurgie de la main, ce projet est désormais remis en cause.



11

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)



12

REÇU EN PREFECTURE

le 16/07/2024

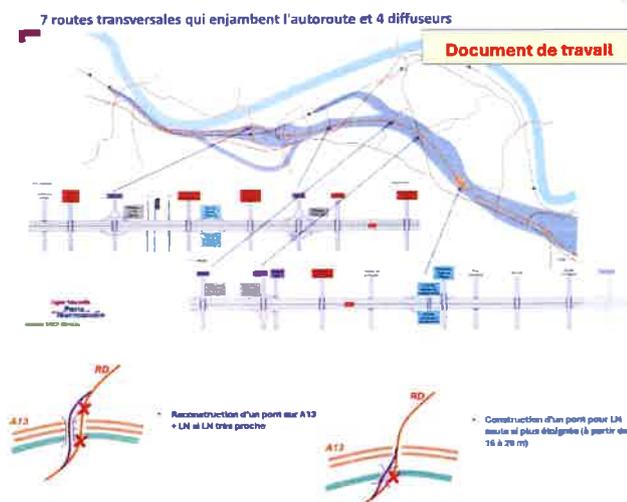
Application agréée E. lexalite.com

21_RP-078-217803840-20240715-VI15072024-

6

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 LNPV 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

13

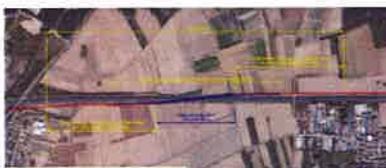
13

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 LNPV pourrait franchir A13 ?

De l'axe de l'A13 vers le fleuve Seine (à la ligne inférieure de l'A13, voir 2024 à 40217 pour l'axe de l'A13 vers le fleuve Seine)
→ En conséquence, les contraintes de passage et de modification de l'A13 nous pousseront à privilégier les solutions vers ou avec un seul franchissement, en défilant celles avec deux franchissements.



Document de travail

Impacts sur les paysages du territoire

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



14

14

REÇU EN PREFECTURE

le 16/07/2024

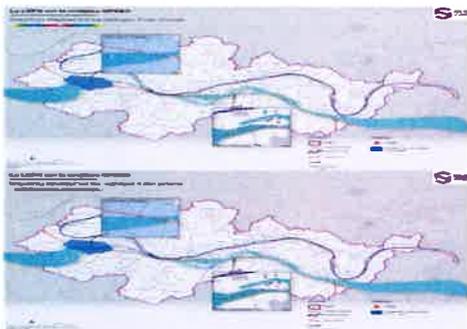
Application agréée E.legalite.com

21_RP-078-21780349-20240715-W15072024-

7

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.



15

15

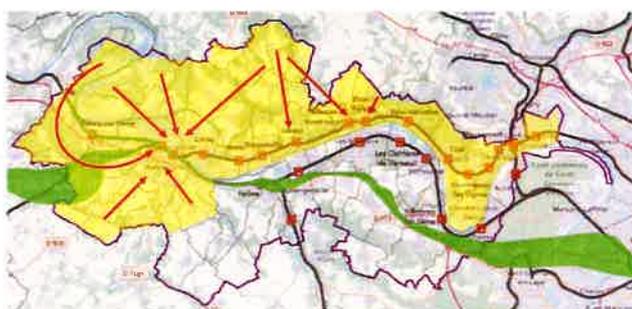
Impacts sur le trafic ferré du territoire

- ▶ 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

CARTOGRAPHIE DES IMPACTS TRAVAUX DU SAUT DE MOUTON DE PARIS SAINT LAZARE



Legende :
 - Zones d'impact LNPN
 - Zones d'impact IDM PSE

16

16