

N°54

Objet :

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

Rapporteur :

Mme Suzanne JAUNET

Date de la Séance :

2 OCTOBRE 2024

Date de la Convocation :

26 SEPTEMBRE 2024

**Date d'affichage de la
convocation :**

26 SEPTEMBRE 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le 2 octobre à vingt heures trente, le Conseil Municipal de la Ville d'Achères s'est réuni en séance sous la présidence de Monsieur Marc HONORÉ, Maire d'Achères, suite à la convocation faite plus de cinq jours à l'avance et affichée à la porte de la Mairie.

Etaient présents :

François DAZELLE, Annie DEBRAY-GYRARD, Martin DESSAIGNES, Daniel GIRAUD, Jean-François DEMAREZ, Suzanne JAUNET et Katell LANDIER.

Maire-Adjoint

Jacques TANGUY, Camille VAUR, Dominique DESMET et Evelyne BEAUDICHON.

Conseillers Municipaux Délégués

Sarah SABOURIN, Yves FUZET, Nicole MARTIN, Véronique LEBARBÉ, Jean-Paul DEMAREZ, Landry NKOUKA MILANDOU, Fatiha YAHIAOUI, Olivier LE GOFF, Lydie AUGUIN, Maeva CRUZ, Michèle FOUBERT, Grégory SANCHEZ, Annie-Nicole M'BOÉ et Louis-Armand VIREY.

Conseillers Municipaux

Etaient absents excusés ayant donné pouvoir :

Céline CHASSIN	pouvoir à	Marc HONORÉ
Alisson ZANI	pouvoir à	Jean-François DEMAREZ
Gharib NAJI	pouvoir à	Jean-Paul DEMAREZ
Jessica DORLENCOURT	pouvoir à	Grégory SANCHEZ

Etaient absents :

Abdelyamin DERRADJI
Jean-Marc JUSTINE
Valentin GUILLAUME
Salim LESAGE
Mourad MERGUI

Secrétaire de séance : Dominique DESMET

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice :	35
Membres présents :	26
Membres représentés :	04
Membres absents :	05

VOTE :

UNANIMITE

5 abstentions (Michèle FOUBERT, Grégory SANCHEZ, Annie-Nicole M'BOÉ Louis-Armand VIREY, Jessica DORLENCOURT)

1. Ville d'Achères
2024/

CONSEIL MUNICIPAL DU 02/10/2024

N°54

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

Rapporteur : Mme Suzanne JAUNET

VU le code général des collectivités territoriales

VU l'avis favorable de la Commission Municipale Urbanisme, travaux et environnement du 23/09/2024

Considérant que le projet ferroviaire Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est un projet national piloté par l'Etat, dont les études sont cofinancées par l'Etat ainsi que les Régions Ile-de-France et Normandie ; SNCF Réseaux conduisant, quant à lui, les études et la concertation.

Considérant que 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.

Considérant que 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.

Considérant que le projet LNPN, tel qu'il nous est présenté, cause un lourd préjudice au territoire en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie.

Considérant qu'en conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au Conseil municipal d'Achères un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme, au projet de LNPN ;

Considérant que sur le fond, la Ville d'Achères 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'€uros.

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'Orientations des Infrastructures dans son rapport de janvier 2023 : « Le projet a comme objectif un report modal élevé, qui devra être démontré par les études »

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 dépens 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 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.

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.

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. Le nombre d'utilisateurs concernés et le temps perdu n'est absolument pas documenté par l'Etat et le 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.

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), 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.

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).

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.).

Accusé de réception en préfecture 078-217800051-20241002-054DEL24-DE Date de télétransmission : 10/10/2024 Date de réception préfecture : 10/10/2024

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 Ville d'Achères 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 du territoire 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'Île-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 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 GPS&O au regard des inconvénients et des nuisances engendrées.

Considérant que le Conseil Municipal a été invité :

- A s'opposer au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie
- A rappeler que l'opposition de la Communauté Urbaine GPS&O a ce projet a déjà été exprimé par sa Présidente, comme par les élus du territoire, dont fait partie la Ville d'Achères, lors de réunions de concertation préalable,
- A réaffirmer la solidarité de la Ville d'Achères avec les communes de la Communauté Urbaine GPS&O contre le projet de LNPN,

Accusé de réception en préfecture
078-217800051-20241002-054DEL24-DE
Date de télétransmission : 10/10/2024
Date de réception préfecture : 10/10/2024

- A 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,

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré à l'unanimité des membres présents et représentés (5 abstentions : Michèle FOUBERT, Grégory SANCHEZ, Annie-Nicole M'BOÉ, Louis-Armand VIREY, Jessica DORLENCOURT)

ARTICLE 1 : S'OPPOSE au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

ARTICLE 2 : REAFFIRME la solidarité de la Ville d'Achères avec les communes de la Communauté urbaine GPS&O contre le projet de LNP.

Fait et délibéré à Achères, le 2 octobre 2024

Pour extrait conforme,

Le Maire

Marc HONORE



Délibération publiée le :

Accusé de réception en préfecture
078-217800051-20241002-054DEL24-DE
Date de télétransmission : 10/10/2024
Date de réception préfecture : 10/10/2024

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de 2 mois à compter de sa publication sur le site Internet de la Ville.