

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de
l'article L 121-17

Saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare

Concertation préalable entre le
21 mai et le 22 septembre 2024

Isabelle JARRY
Jacques ROUDIER
Garants désignés par la CNDP

Date de remise du rapport, le 22 octobre 2024



Sommaire

Avant-propos	4
Synthèse	5
Les enseignements clef de la concertation	5
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants	6
I. Introduction	8
I.1. Le projet objet de la concertation	8
I.2. La saisine de la CNDP	14
I.3. La finalité de la concertation : garantir le droit à l'information et à la participation	15
II. Le travail préparatoire des garants	16
II.1. Les résultats de l'étude de contexte	16
II.2. Le dialogue territorial	16
II.3. L'élaboration du dispositif de concertation	17
II.4. Les instances particulières au projet	18
III. Le dispositif de concertation	19
III.1. Le titre du projet	19
III.2. Le calendrier de la concertation préalable	19
III.3. Le périmètre géographique de la concertation	19
III.4. Les documents mis à la disposition du public	19
III.5. Les actions de communication	21
III.6. Le coupon préaffranchi	23
III.7. Le site internet	24
III.8. Les réseaux sociaux	25
III.9. Les rencontres de terrain	26
III.10. Les réunions publiques	28
III.11. L'atelier thématique sur site	28
III.12. Une concertation simultanée : celle sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie	29
III.13. Avis sur le déroulement de la concertation	30
IV. Synthèse des arguments exprimés	31
IV.1. L'opportunité du projet et ses alternatives	31
IV.1.1. Les points de vue des usagers des lignes normandes	31
IV.1.2. Les points de vue des usagers et des riverains des lignes franciliennes	32
IV.1.3. Les points de vue des collectivités territoriales	34
IV.1.4. Les alternatives	36
IV.2. Les éléments du projet débattus	38
IV.2.1. Le choix entre les deux options	38
IV.2.2. L'environnement de l'ouvrage projeté	39
IV.2.3. Le financement du projet	39
IV.2.4. La nécessité d'une approche globale de l'amélioration des dessertes ferroviaires	40

IV.3.	L'impact de la période de construction sur les usagers	41
IV.4.	Le chantier et son environnement	45
IV.4.1.	Le bruit lié au chantier	45
IV.4.2.	Les circulations routières	46
IV.5.	Les interférences entre le projet de saut-de-mouton et le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie	46
V.	Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	48
V.1.	Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	48
V.2.	Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	49
VI.	Liste des annexes	50
Annexe 1.	Lettre de mission des garants	51
Annexe 2.	Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants	54
Annexe 3.	Glossaire	56

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par Isabelle JARRY et Jacques ROUDIER garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 22 octobre 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet¹ (art. R121-23 du Code de l'environnement).

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan, réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (art. R121-24 CE).

¹ Voir <https://www.sncf-reseau.com/fr/travaux/ile-france/optimisation-avant-gare-paris-saint-lazare>

Synthèse

Les enseignements clef de la concertation

La gare de Paris Saint-Lazare, la deuxième gare la plus fréquentée de France, connaît des problèmes d'exploitation, se traduisant par des retards des trains tant normands que franciliens. SNCF Réseau fait le diagnostic que cette situation résulte de l'existence de croisements fréquents de ces trains à l'entrée en gare. Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare consiste à réaliser un ouvrage de franchissement, appelé saut-de-mouton, à la limite des communes de Clichy, Levallois-Perret et Paris 17^{ème}, pour supprimer ces cisaillements.

La concertation préalable sur le projet a eu lieu entre le 17 mai et le 22 septembre 2024.

Quelques chiffres clefs de la concertation

- * 15 affiches A3, 18 affiches 40x60
- * 1 045 dossiers de concertation
- * 28 450 brochures de synthèse avec coupon T
- * 3 registres de concertation en mairies
- * 17 insertions presse
- * 5 réunions publiques : 94 personnes présentes en salle et 44 en lignes
- * 1 atelier thématique avec 46 participants en 4 sessions
- * 2 débats mobiles : 500 à 600 personnes rencontrées
- * 1 site Internet
- * 44 505 connexions uniques au site internet
- * 1 193 téléchargements de documents
- * 148 réponses carte T recueillies
- * 267 contributions sur le site internet

Cette concertation a été marquée par une double approche, locale (sur le site même de l'ouvrage) et régionale, puisqu'elle a été élargie aux deux régions, Ile-de-France et Normandie, concernées toutes deux par le projet, aussi bien dans ses objectifs que dans ses impacts.

Sur le plan local, autour du technicentre de Clichy, elle a réuni un petit nombre de participants, mais ceux-ci ont identifié les principaux sujets de vigilance et questionnements auxquels le maître d'ouvrage devra être attentif. En termes d'options proposées, la version « boîte en béton » a été largement plébiscitée par le public.

Les échanges sur l'opportunité du projet peuvent être résumés autour de plusieurs questions :

- les gains de régularité apportés par le projet sont-ils substantiels et à quels usagers bénéficient-ils ? compensent-ils les perturbations apportées par la longue période de travaux ?
- la même amélioration pourrait-elle être obtenue par d'autres moyens, plus économiques ou moins perturbateurs durant la période de réalisation ?
- le projet de saut-de-mouton n'est-il pas la première étape de construction de la LNPN ?

Sur le plan étendu, et en particulier le long du linéaire de la ligne J, malgré une participation assez réduite aux réunions, de nombreuses inquiétudes ont été exprimées par les usagers de la ligne, en particulier durant la phase de travaux, nécessitant entre autres une coupure des voies du groupe 6 d'une durée de 18 mois, qui péjorerait les transports du quotidien. Les Normands, de leur côté, s'ils ont plutôt légitimé le projet dans l'espoir d'une amélioration des dessertes entre Paris et leur région, ont également exprimé leur impatience face au calendrier assez lointain présenté pour la réalisation du projet.

En Ile-de-France, la confusion du projet de saut-de-mouton avec celui de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), dont la deuxième étape de la concertation continue se déroulait concomitamment, a nourri de nombreuses expressions hostiles au projet, l'un étant considéré comme partie de l'autre, très décrié sur le territoire francilien.

Les avis exprimés en dehors des réunions, soit sur internet soit via la carte préaffranchie, sont globalement plus positifs en faveur du projet.

La concertation a ainsi fait apparaître des positions très antinomiques entre les entités publiques qui se sont exprimées, avec des entités de Normandie favorables au projet, sous certaines conditions notamment de répartition du financement, et des entités d'Ile-de-France opposées au projet, pas tant en soi que comme prémices de la LNPN. Cette situation augure mal de la possibilité de faire émerger rapidement une décision sur la poursuite ou non du projet, alors que SNCF Réseau, pourtant maître d'ouvrage du projet, est dépendant de la constitution d'un tour de table financier.

Au-delà du questionnement sur l'opportunité du projet, s'est exprimé un certain scepticisme quant à sa capacité à améliorer la régularité comme la robustesse des lignes. Ses incidences et son coût ont souvent été jugées trop lourdes par les usagers franciliens, pour un bénéfice considéré comme assez mince.

Enfin, des alternatives ont été soumises par les participants à la concertation, et la nécessité d'adopter une approche globale et plus systémique de l'ensemble du transport ferroviaire entre Paris et la Normandie a été soulignée par plusieurs acteurs.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe 2 de ce bilan.

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. approfondir et clarifier la consistance des outils de mesure de la régularité ou de la ponctualité des circulations ferroviaires normandes et franciliennes avec l'ensemble des parties prenantes afin d'aboutir à des appréciations plus partagées entre les acteurs

2. actualiser les études stochastiques sur l'impact du projet sur la régularité du trafic (les pertes durant la période de travaux et les gains durant la période d'exploitation) ainsi que les bilans socio-économiques pour pouvoir prendre en compte la grille de service réelle d'Eole

3. présenter avec clarté, au fil des études qui les définiront, les dispositions qui permettront de reporter durant 18 mois, soit toute la durée de la coupure, les trains circulant sur les voies du groupe 6 sur les voies des groupes 4 et 5 et ce qui préservera, et avec quel degré de ponctualité, les circulations actuelles, ou équivalentes

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participantes et participants

1. informer le public des décisions que prendront l'État et les régions Ile-de-France et Normandie sur la suite du projet et son financement, mais aussi des motivations qui y ont conduit, dans le cas où ces entités seraient parvenues à un accord comme dans celui où elles n'y seraient pas parvenues

2. tenir le public informé des implications des évolutions du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie sur le projet de saut-de-mouton

3. si les études du projet sont poursuivies, maintenir en activité les outils d'information et de participation mis en place pour la concertation préalable, notamment le site numérique, en conservant la possibilité, pour les internautes, de déposer avis et questions et en publiant, à intervalles réguliers, une lettre d'information

4. tenir, à l'initiative de SNCF Réseau, un atelier thématique au technicentre de Clichy, au moment où les études seront suffisamment avancées pour que leurs résultats puissent alimenter les échanges

I. Introduction

I.1. Le projet objet de la concertation

La gare Saint-Lazare, la gare la plus ancienne de Paris et deuxième gare de France en nombre de passagers (103 millions de voyageurs en 2022), permet de desservir à la fois l'Île-de-France et la Normandie.

Figure 1



Source SNCF Réseau

Le projet présenté est un projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare par la création d'un saut-de-mouton pour améliorer la régularité et développer le trafic sur l'axe Paris-Normandie. Il consiste en la construction d'un pont ferroviaire, dit saut-de-mouton, dans l'avant-gare de la gare Saint-Lazare qui permette à un groupe de deux voies² de passer au-dessus d'un autre groupe.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

SNCF Réseau est le maître d'ouvrage opérationnel du projet, sans en être le financeur. Les études qui servent de base à la concertation, d'un montant de 3,6 M€, ont été financées par l'État (38%), la Région de Normandie (38%) et par des fonds de l'Union européenne pour le solde.

- **Localisation du projet**

Le projet serait construit à la limite entre les communes de Paris XVIIème, Clichy et Levallois-Perret, en face du technicentre de Clichy où sont entretenus et réparés les trains circulant sur les lignes Paris-Normandie. La figure qui suit montre cette localisation.

² Le réseau ferroviaire issu de la gare de Paris Saint-Lazare est organisé en cinq groupes parallèles (numérotés de 2 à 6) de deux voies, une par sens de circulation, chaque groupe desservant une destination géographique différente.

Figure 2



Source SNCF Réseau

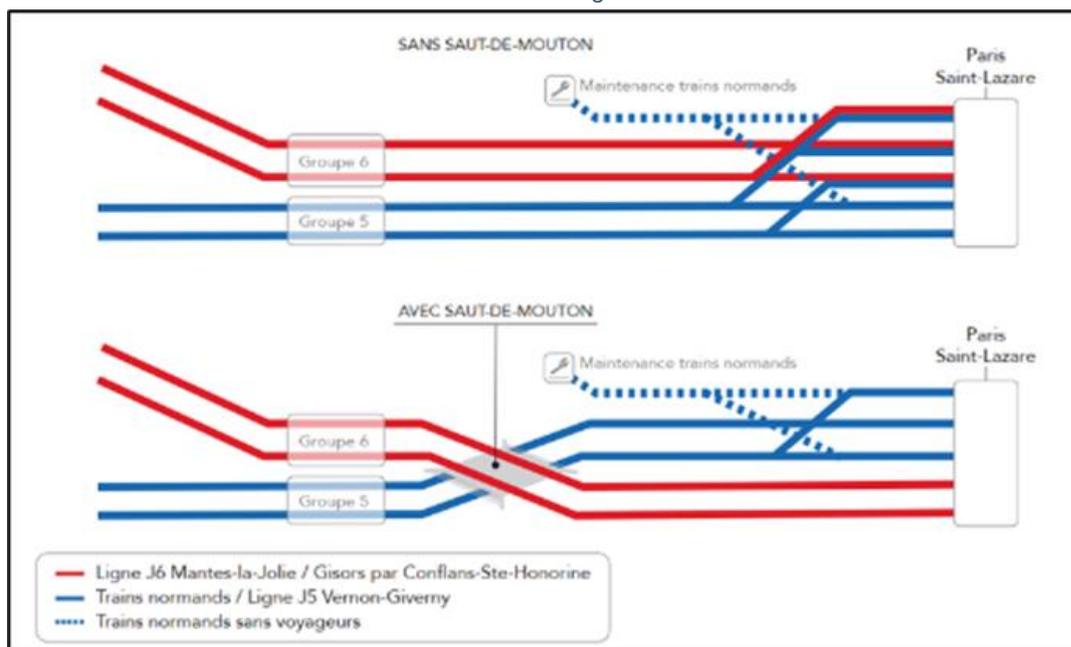
• Objectifs du projet

Le projet conduit à supprimer le cisaillement existant aujourd'hui entre :

- les voies du groupe 5, sur lesquelles circulent des trains normands du réseau Nomad et des trains Transilien de la ligne J en direction de Mantes-la-Jolie et Vernon via Poissy (ligne J5), qui passeraient en-dessous ;
- les voies du groupe 6, utilisées par les trains de la ligne transilien J en direction de Mantes-la-Jolie et de Gisors via Conflans-Sainte-Honorine (ligne J6), qui passeraient au-dessus.

Le projet est illustré par le schéma suivant :

Figure 3



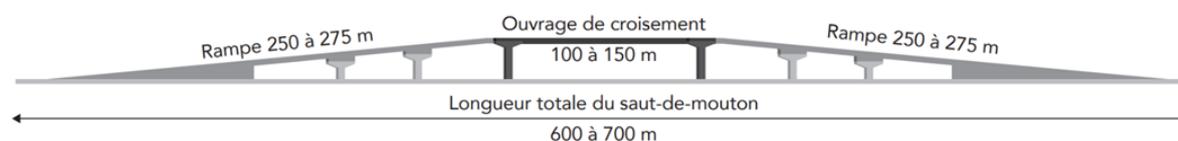
Source SNCF Réseau

Selon le maître d'ouvrage, le projet simplifierait la circulation des trains à l'entrée de la gare, en séparant les trains normands et les trains Transilien et en évitant leur croisement à niveau ; il améliorerait ainsi la régularité des dessertes et permettrait le développement du trafic sur l'axe Paris-Normandie.

• Caractéristiques du projet et alternatives mises en concertation

L'ouvrage à construire mesure entre 600 et 700 mètres avec ses rampes d'accès.

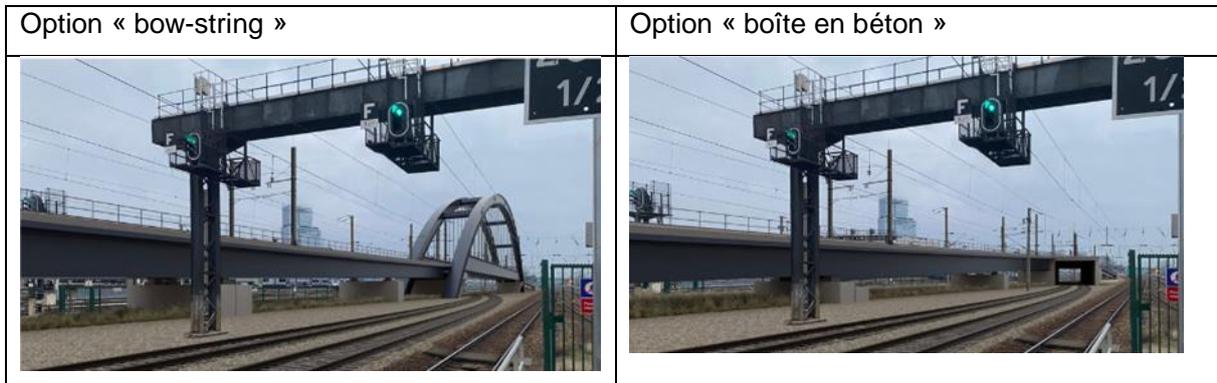
Figure 4



Source SNCF Réseau

Deux solutions techniques sont soumises à la concertation : une structure métallique en hauteur dite « bow-string » ou une « boîte en béton » :

Figure 5



Source SNCF Réseau

Le dossier du maître d'ouvrage (DMO) mentionne une alternative à la construction du saut-de-mouton qui serait l'allongement d'un certain nombre de quais pour pouvoir y recevoir des trains à deux rames et explique pourquoi cette solution est impraticable.

Le DMO explique également le choix proposé de positionnement de l'ouvrage entre les trois localisations (voir Figure 6) et, sur cette localisation, les quatre scénarios étudiés.

Figure 6



Source SNCF Réseau - La zone retenue est la zone en bleu.

- **Coût**

Aux conditions économiques de juin 2021, le coût du projet est compris entre 220 et 250 millions d'euros, en fonction de l'option d'ouvrage technique qui sera retenue.

- **Contexte du projet**

Le projet de saut-de-mouton concerne un ensemble de dessertes ferroviaires sur lesquelles un ensemble très important de travaux d'amélioration ou de régénération est envisagé ou en cours, en particulier le projet EOLE de prolongation de la ligne de RER E jusqu'à Marnes-la-Jolie, qui devrait s'achever en 2026. Tous ces travaux sont générateurs de perturbations des dessertes suscitant l'irritation des voyageurs.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

Le calendrier du projet est illustré par le schéma qui suit, aboutissant à une mise en service de l'ouvrage fin 2032 :

Figure 7



Source SNCF Réseau

- **Décision sur la suite du projet**

La décision sur la suite donnée au projet relève de la compétence de SNCF Réseau mais elle est conditionnée par un accord sur le financement du projet.

1.2. La saisine de la CNDP

Par courrier du 31 août 2022, SNCF Réseau a sollicité de la Commission nationale du débat public (CNDP) la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet de saut-de-mouton de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare, en application de l'article L.121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1.

Dans sa décision du 7 septembre 20223, la CNDP a désigné Isabelle JARRY et Jean-Claude RUYSSCHAERT comme garants de cette concertation.

La CNDP a acté la démission de Jean-Claude RUYSSCHAERT le 7 décembre 20224 et a nommé Jacques ROUDIER pour le remplacer le 21 décembre 20225.

³ Voir https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-09/DECISION_2022_103_SAINTE_LAZARE_1.pdf

⁴ Voir https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-12/DECISION_2022_146_SAINTE_LAZARE_2.pdf

⁵ Voir https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2022-12/DECISION_2022_149_SAINTE_LAZARE_3.pdf

La concertation intervient au moment où une première phase d'études, aboutissant à une étude préliminaire approfondie s'achève, qui a conclu sur le lieu d'implantation de l'ouvrage et présente deux options sur le type d'ouvrage à construire.

1.3. La finalité de la concertation : garantir le droit à l'information et à la participation

Il est ici rappelé que « toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit constitutionnel conféré à chacune et à chacun, à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garants neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet.

Le garant est une personne inscrite sur la liste nationale des garants, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation comme garant. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un ou plusieurs garants pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés.

Chaque tiers garant est lié à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. Les attentes pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe 1 de ce bilan.

Dans ce cas, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à :

- l'explicitation des alternatives au projet ;
- le traitement des perturbations aux trafics pendant la période des travaux, au regard de sa longue durée ;
- le périmètre géographique de la concertation le projet ayant un périmètre géographique très circonscrit mais pouvant avoir un impact sur des voyageurs sur l'ensemble du territoire desservi par la gare Saint-Lazare.

A l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan qui est transmis au porteur de projet et à la CNDP, et qui est rendu public par leurs soins.

II. Le travail préparatoire des garants

La phase préparatoire avant l'engagement de la concertation a duré près de dix-huit mois. Cette période a été nécessaire pour l'élaboration du dossier du maître d'ouvrage et, en particulier, pour la mise au point des études de simulation des perturbations qui seraient apportées par le chantier de construction du projet sur les circulations ferroviaires.

II.1. Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte a comporté des rencontres avec les représentants des collectivités locales (Régions et Établissements territoriaux) les plus concernés et avec les représentants des associations d'usagers des lignes de la gare Saint-Lazare. Plusieurs éléments marquants s'en dégagent.

Il apparaît, en premier lieu, que **l'existence du projet est relativement connue**, mais que ses caractéristiques et ses implications appellent un travail d'information important.

Il apparaît également que beaucoup des personnes rencontrées ont du mal à considérer le projet en soi et ont **une approche globale des actions** qui leur paraissent nécessaires pour améliorer les dessertes qui les concernent.

Les représentants des associations d'usagers mais aussi beaucoup d'élus locaux sont marqués par **les perturbations du trafic** que les travaux sur l'infrastructure ferroviaire, notamment le projet EOLE, leur **font subir** ; ils ont donc une particulière vigilance sur les impacts que pourrait avoir le chantier du saut-de-mouton sur les dessertes.

À ce titre les interlocuteurs de **l'Ile-de-France** ont de **fortes réticences sur l'intérêt du projet** qui, selon eux, n'apporterait, après sa mise en service, aucune amélioration aux dessertes concernant la Région, mais aurait un fort impact durant la période de travaux.

À l'inverse, les interlocuteurs de la Région **Normandie** sont **en attente de la réalisation la plus rapide possible** de ce projet dont ils attendent beaucoup à terme et dont ils acceptent, en contrepartie, les inconvénients durant la construction.

II.2. Le dialogue territorial

C'est sur le constat de ce désaccord entre les collectivités régionales, illustré par le fait que la Région Normandie cofinance les études en cours et pas la Région Ile-de-France, que s'est engagée la préparation de la concertation, avec en premier lieu l'élaboration du dossier de présentation du projet.

Conscient que les perturbations dans l'exploitation des lignes de Saint-Lazare durant les travaux de construction du saut-de-mouton était un élément important et qu'il importait de quantifier, SNCF Réseau a engagé des **études de simulation, dites « études stochastiques »**, permettant d'évaluer **l'impact des travaux sur la régularité** des trains selon les différentes lignes. La finalisation de ces études a pris plusieurs mois, le calage du modèle ayant donné lieu à d'après discussions, finalement couronnées de succès, entre Ile-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau. Des études de même nature ont ensuite été conduites par SNCF Réseau pour estimer **l'apport du projet, une fois réalisé, sur la régularité des trains normands et franciliens**.

Le temps ayant passé entre l'annonce de la concertation avec garants de la CNDP et sa mise en œuvre effective, SNCF Réseau a décidé, avec l'accord des garants, de faire précéder la concertation d'une période de dialogue territorial, c'est-à-dire de rencontres avec les représentants des collectivités territoriales concernées et avec les représentants des associations d'usagers.

Ces rencontres, qui ont eu lieu de janvier à avril 2024 et auxquelles les garants ont participé en rappelant leur rôle dans la concertation, avaient plusieurs objectifs :

- informer et recueillir les avis des entités participantes sur les thèmes que devrait aborder la concertation, sans pour autant engager le débat sur le contenu de ces thèmes ;
- informer et recueillir leur avis sur les formes qui devraient être données à la concertation ;
- inciter élus et associations d'usagers à être des relais vers le public d'une information sur la tenue de cette concertation.

Le tableau qui suit donne la liste des réunions tenues dans le cadre du dialogue territorial :

Tableau 1

Date	Entité	Forme
18/01/2024	Première réunion des associations d'usagers	Visio
23/02/2024	Première réunion d'élus normands	Rouen - Présentiel et visio
07/03/2024	Région Ile-de-France et Hauts-de-Seine	Visio
11/03/2024	Deuxième réunion des associations d'usagers	Visio
12/03/2024	Élus de la ligne J	Cergy-Pontoise – Présentiel et visio
18/03/2024	Élus des communes de réalisation du projet (Paris XVIIème ; Clichy ; Levallois-Perret)	Visio
29/03/2024	Deuxième réunion d'élus normands	Caen - Présentiel et visio
23/04/2024	Élus des Yvelines	Aubergenville - Présentiel et visio

Même si le nombre des participants a été souvent assez réduit, les échanges ont été riches, que ce soit sur les thèmes prioritaires, sur la forme des réunions et sur leur localisation. Ils ont conduit SNCF Réseau à enrichir, sur plusieurs points, le contenu du dossier préparé par le maître d'ouvrage pour la concertation et à adapter le dispositif de concertation pour répondre aux attentes exprimées.

II.3. L'élaboration du dispositif de concertation

Les garants ont été étroitement associés à l'élaboration du dispositif de concertation comme du dossier du maître d'ouvrage. Ils ont tenu des réunions régulières, tous les quinze jours voire davantage quand cela était nécessaire, avec les représentants de SNCF Réseau en charge du projet et, parfois, leur conseil.

Face à un dossier techniquement complexe, à l'image de ce qu'est l'exploitation ferroviaire, et à un périmètre géographique étendu, les garants avaient plusieurs préoccupations principales :

- faire en sorte que le dossier du maître d'ouvrage puis la concertation abordent les nombreux aspects du projet, y compris son opportunité, et que les débats ne se cantonnent pas au choix entre les deux solutions techniques proposées pour réaliser le saut-de-mouton ;
- éviter que la concertation se réduise à un débat de spécialistes, qui sont nombreux y compris dans les associations d'usagers : d'où la demande d'un effort de pédagogie dans la rédaction du DMO ;
- faire participer tous les publics concernés, même ceux résidant loin de l'ouvrage.

Leurs suggestions qui se voulaient d'abord constructives et en anticipation des questions ou des réactions du public ont, en règle générale, été retenues par SNCF Réseau.

II.4. Les instances particulières au projet

SNCF Réseau mène le projet sous l'égide du comité de pilotage « Devenir du complexe ferroviaire de la gare de Paris Saint-Lazare », mis en place dès 2017 et présidé par le préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine (DIDVS).

Le comité de pilotage (COPIL) est composé de représentants de :

- l'Etat ;
- le Conseil régional d'Ile-de-France ;
- le Conseil régional de Normandie ;
- les communes directement concernées par l'implantation du projet ou à proximité immédiate : Clichy, Levallois-Perret, Bois-Colombes et Paris (17^e arrondissement) ;
- Ile-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France ;
- SNCF Voyageurs - Transilien ;
- SNCF Voyageurs – TER Normandie.

Le comité de pilotage est l'organe de validation des propositions de SNCF Réseau et se réunit plusieurs fois par an. Ses séances sont précédées par la réunion d'un comité technique (COTECH), chargé d'une instruction technique partagée des sujets inscrits à l'ordre du jour du COPIL.

COPIL et COTECH se sont réunis trois fois durant la période de concertation préalable et les garants ont participé à toutes ces réunions (novembre 2023, mars et avril 2024).

III. Le dispositif de concertation

III.1. Le titre du projet

L'expression « saut-de-mouton » étant parlante pour certains et obscure pour d'autres, SNCF Réseau a été conduit à engager une réflexion sur le nom à donner au projet et s'est finalement arrêté sur le titre suivant : « **Optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare – Création d'un saut-de-mouton pour améliorer la régularité et développer le trafic sur l'axe Paris-Normandie** ».

III.2. Le calendrier de la concertation préalable

La durée de la concertation a été initialement fixée à sept semaines, du **21 mai au 8 juillet 2024**, en évitant de programmer des réunions publiques entre le 28 mai et le 9 juin au titre de la période de réserve avant les élections européennes.

Les élections législatives des 30 juin et 7 juillet 2024 ont amené à suspendre la concertation du 19 juin au 7 juillet. En conséquence, la période de concertation a été prolongée jusqu'au **22 septembre 2024**, l'ensemble du dispositif de concertation étant maintenu jusqu'à cette date.

III.3. Le périmètre géographique de la concertation

Le périmètre considéré est constitué de **l'ensemble des zones desservies par la ligne J et les lignes normandes⁶ ainsi que les trois communes riveraines concernées par l'implantation du projet.**

Sont donc concernés l'intégralité de la Région Normandie, une partie des départements des Hauts-de-Seine, du Val-d'Oise et des Yvelines, ainsi que le 17^{ème} arrondissement de Paris.

III.4. Les documents mis à la disposition du public

Deux documents sur le projet ont été produits par SNCF Réseau pour la concertation et mis à la disposition du public à la fois dans une forme imprimée et dans une forme numérique :

- un dossier assez complet, d'une centaine de pages, tiré à un peu plus de 1 000 exemplaires et mis en ligne⁷ sur le site mentionné plus loin (voir III.7) ;
- un livret synthétique de 14 pages, avec son coupon préaffranchi⁸, très largement distribué, puisqu'il a été édité à plus de 28 000 exemplaires et que près de 22 000 d'entre eux ont été mis à disposition dans des opérations de tractage ou de boîtage décrites juste après.

⁶ il est illustré par la carte incluse plus haut (Figure 1 au I.1).

⁷ Voir https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-05/sncf_sdm_dossierconcertation_version_web_1_.pdf?VersionId=ACNdTQf4QZg0LVVb.8Zr4WnLlswbP8Bf

⁸ Voir https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-05/240429_sncf_sdm_a5_livret_simple_exe_-bd.pdf?VersionId=M4fTu85f_8V5ufdH138blpN9VBVhetiq

La figure ci-dessous illustre la charte graphique de l'ensemble des productions faites pour la concertation, en conformité avec celle de SNCF Réseau.

Figure 8



Les garants ont été étroitement associés à l'élaboration de ces documents et leurs suggestions pour les rendre plus clairs et mieux structurés ont été largement retenues.

Le dossier du maître d'ouvrage sur le projet ainsi que sa synthèse ont fait l'objet d'échanges préalables avec les équipes de la Région Normandie, de la Région Ile-de-France ainsi que celles de Ile-de-France Mobilités, qui ont demandé, particulièrement ces dernières, des adaptations, lesquelles ont été prises en compte ; ils ont également été transmis au Copil et au Cotech mentionnés précédemment (voir II.4) avant diffusion.

SNCF Réseau a également mis à la disposition du public, sur le site de la concertation deux études détaillées qui ont été menées à bien durant la période de préparation de la concertation et dont les résultats sont synthétisés dans le dossier et dans le livret :

- la première est le bilan socio-économique du projet⁹, qui intègre les résultats des études de simulation stochastique faites pour évaluer les impacts du projet sur la fiabilité des lignes tant en période d'exploitation après sa construction que durant la période de travaux : elle a été chargée 100 fois ;
- la deuxième est l'étude d'impact acoustique et vibratoire du projet¹⁰, qui a été chargée 101 fois.

Les questions posées en réunion ou par voie numérique montrent que cette dernière étude a été regardée, particulièrement par les intervenants habitants à proximité de l'ouvrage.

⁹ Voir https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-05/optimisation_st-lazare_-_bilan_socio-economique_-_mai_2024_v3.pdf?VersionId=fQCIWJDSYQvHxCyVGsK5ovvQZfkqn7WE

¹⁰ Voir https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-05/etude_acoustique_-_sdm_sncf_r_0.pdf?VersionId=CjdH83eMBa5WqWUvIwXLjw1DWZDRiQ6b

Par ailleurs, une vidéo de présentation du projet, d'une durée de trois minutes, a été produite. Mise en ligne sur le site¹¹, où elle a été vue 2 936 fois par 2 600 spectateurs uniques, elle a été systématiquement projetée au début de chaque événement.

III.5. Les actions de communication

Le lancement de la concertation a donné lieu à la publication d'un communiqué de presse auprès des quotidiens régionaux normands et franciliens le 10 mai 2024¹² et à une parution, par achat d'espace, dans le *Parisien* et *Paris-Normandie*. Il y a également eu une parution dans des quotidiens régionaux en amont de chaque réunion publique dans les communes concernées (parution entre J-7 et J-5 avant la date de réunion).

Chaque réunion publique a donné lieu, en préalable (entre J-7 et J-5), à une campagne de tractage dans les gares réalisées entre 6h30 et 10h30, avec distribution du livret comprenant le coupon préaffranchi (voir III.6) :

- Évreux, le 23/05, distribution de 600 exemplaires environ ;
- Caen, le 24/05, distribution de 1.000 exemplaires environ ;
- Cherbourg, le 24/05, distribution de 500 exemplaires environ ;
- Argenteuil, le 06/06, distribution de 2.500 exemplaires environ ;
- Vernon, le 13/06, distribution de 950 exemplaires environ ;
- Rouen, le 13/06, distribution de 1.600 exemplaires environ ;
- Le Havre, le 13/06, distribution de 750 exemplaires environ ;
- Conflans, le 18/06, distribution de 1.200 exemplaires environ.

Trois campagnes de boîtage ont également été commandées par SNCF Réseau :

- Clichy et Levallois, pour la première réunion publique, le 17/05 : 5.800 distribués exemplaires dans le périmètre englobant la gare sur environ 300 mètres ;
- Clichy, pour la réunion locale au technicentre, le 11/06 : 5.800 exemplaires distribués dans le périmètre englobant la gare sur environ 300 mètres ;
- Herblay, pour la réunion publique, le 06/06 : 300 exemplaires dans le périmètre entourant la gare.

Un effort spécifique a été fait, à l'ouverture de la concertation en direction d'une centaine d'entités (Régions, départements et communes concernées par le projet ; associations d'usagers normandes et franciliennes) qui ont reçu :

- un courrier annonçant la concertation et son dispositif, accompagné de 5 dossiers et de 50 livrets ;
- un kit de communication par voie électronique comportant le dossier de concertation, le livret de synthèse, l'affiche d'annonce de la concertation, un visuel adapté pour les réseaux sociaux et le programme du dispositif de concertation avec l'ensemble des dates.

Ces éléments ont été inégalement utilisés par leurs destinataires.

Une attention particulière a été portée aux mairies des communes riveraines (Clichy, Levallois et Paris 17ème), au sein desquelles a été créé un d'un espace dédié comportant kakémonos et affiches ainsi que des registres d'expressions qui n'ont recueilli aucune contribution.

Pour remobiliser la participation à la concertation pour les manifestations reportées à la période complémentaire, une campagne de communication a été menée début septembre par SNCF Réseau, autour des deux réunions publiques de Meulan et de Pontoise.

¹¹ Voir <https://youtu.be/U2z2Qhc6FIM?t=5>

¹² Voir <https://www.sncf-reseau.com/medias-publics/2024-05/cp-lancement-de-la-concertation-optimisation-paris-saint-lazare.pdf?VersionId=NYaxnSxrTcqlDqJNbZLKIDHINlvizw7>

Ont ainsi été mis en œuvre, dans les premiers jours de septembre 2024 :

- des opérations de tractage, le 5 septembre, dans les deux gares de Pontoise et Meulan-Hardricourt, avec distribution de l'ordre de 1 700 documents de synthèse dans la première et 1 400 dans la seconde ;
- des relances sur les réseaux sociaux ;
- un encart dans la Gazette des Yvelines (voir Figure 9) ;
- un communiqué de presse.

Figure 9

ACTUALITÉS 09

EN BREF

YVEUILLE-BOIS-BOIS
La forêt régionale livre ses secrets
 L'ONF et Île-de-France organisent une balade commentée au sein de la forêt régionale de Vernueil en compagnie de forestiers, le mercredi 25 septembre de 14h à 16h.

YVELINES
Cure de jouvence pour une trentaine de collèges
 Le Département des Yvelines a engagé des travaux de rénovation dans de nombreux collèges du territoire, avec une attention particulière portée sur la sécurité.

LES BUREAUX
Les bâtiments du Cercle de la voile sélectionnés pour le Loto du patrimoine
 La Fondation du Patrimoine a annoncé soutenir le projet de restauration des installations du club meulanais, qui devrait prendre fin à l'été 2025.

Optimisation de l'axe Paris - Normandie
 Création d'un saut-de-mouton pour améliorer la régularité et développer le trafic sur l'axe Paris - Normandie

RÉUNION PUBLIQUE À MEULAN
 Mardi 10 septembre 2024
 19h00 - 21h00

CONCERTATION PRÉALABLE
 Du 21 mai au 15 septembre 2024

La Ferme du Paradis
 Salle Bergerie
 Chemin vert
 78250 Meulan-en-Yvelines

En raison des élections législatives qui se sont tenues les 30 juin et 7 juillet 2024, SNCF Réseau a prolongé la période de concertation préalable sur le projet d'Optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare jusqu'au 15 septembre 2024.

III.6. Le coupon préaffranchi

Le livret de synthèse de la concertation comporte un **coupon préaffranchi** (carte T) **avec un questionnaire assez léger**, demandant à ceux qui le remplissent, de donner un avis sur le projet et de faire un choix entre les deux options techniques envisagées pour l'ouvrage. Les renseignements personnels demandés portent sur la commune de résidence, les lignes normandes ou transiliennes utilisées et les gares habituelles de départ.

148 réponses avec le coupon T ont été recueillies et exploitées ; 118 d'entre elles étaient arrivées avant la date de clôture initiale de la concertation début juillet. Sur ces 148 coupons parvenus, 71 proviennent de personnes habitant l'Ile-de-France, 61 habitant la Normandie et 4 d'autres régions.

Les réponses reçues font apparaître les positions suivantes sur l'opportunité du projet :

Tableau 2

Région	Très favorable	Favorable	Sans avis	Défavorable	Très défavorable	Total
Ile-de-France	35	24	3	1	8	71
Normandie	30	30	3	6	4	73
Autre	1	3	0	0	0	4
Total	66	57	6	7	12	148

Les avis recueillis sont donc à plus de 80% favorables au projet, avec une proportion quasi identique entre les deux régions.

Les commentaires ajoutés, au nombre de 15, portent sur :

- les impacts sur les circulations ferroviaires : 3
- les alternatives au saut-de-mouton : 3
- les temps de parcours : 2
- l'amélioration de la desserte : 2
- l'environnement du projet : 2
- le financement : 2
- les autres projets ferroviaires (hors LNPN) : 1.

La deuxième question posée portait sur le choix de la solution technique à retenir, pour lequel 145 avis ont été exprimés :

Tableau 3

Région	Préférence « bow string »	Préférence « boîte en béton »	Pas de préférence	Total
Ile-de-France	6	52	11	69
Normandie	13	45	15	73
Autre	0	2	1	3
Total	19	99	27	145

La boîte en béton est donc retenue à 84% parmi celles et ceux qui ont exprimé une préférence.

III.7. Le site internet

Un **site internet de SNCF Réseau** comporte une partie consacrée à l'opération d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare : <http://www.avant-gare-paris-saint-lazare.fr> .

Elle constitue donc la plateforme numérique sur le projet. Ouverte le 6 mai 2024, elle est structurée avec les rubriques suivantes :

- le projet ;
- les modalités de réalisation ;
- la documentation ;
- la concertation ;
- « exprimez-vous ».

Cette dernière rubrique, dans laquelle il a été possible de s'exprimer jusqu'au 22 septembre, recueille les questions et les avis des participants à la concertation par voie numérique, sans que la distinction soit faite entre ces deux formes d'expression. Ont été aussi reversées dans cette rubrique les questions qui ont été posées sur le canal numérique par les participants aux réunions hybrides et qui n'auraient pas reçu de réponse en séance.

Le site internet a connu une fréquentation significative. A la date du 22 septembre, on compte :

- 44 505 visiteurs uniques (une personne qui voit la page une fois) ;
- 55 192 vues (y compris si un visiteur consulte le site plusieurs fois) ;
- 1 193 téléchargements de documents sur la page.

A la date de clôture de la concertation, **267 contributions** avaient été déposées sur le site, dont 163 provenant d'intervenantes et d'intervenants résidant en Ile-de-France, 93 provenant d'intervenantes et d'intervenants résidant en Normandie et 8 d'autres régions. En juillet, le nombre de contributions reçues était de 254.

Dans ce total, 3 contributions sont la transcription de questions posées par voie électronique au cours de réunions publiques et auxquelles il n'avait pas été répondu en séance. Par ailleurs 4 contributions ont été modérées, une sans rapport avec le projet, une contenant des propos injurieux et deux parce qu'elles étaient en doublon.

Deux intervenants sur la plateforme ont demandé que leur intervention ne soit pas publiée, ce qui a été respecté ; ces interventions sont néanmoins prises en compte dans les données chiffrées du bilan.

33 de ces interventions concernent la ligne nouvelle Paris-Normandie et pas le projet de saut-de-mouton : elles proviennent pour l'essentiel d'habitants des Yvelines (32) et une seule de Seine-Maritime.

162 contributions sur la plateforme donnent un avis sur le projet, avec la répartition suivante :

Tableau 4

Région	Favorable	Défavorable
Ile de France	62	32
Normandie	54	8
Autre	3	3
Total	119	43

La proportion d'avis favorables est de 73% ; elle n'est que de 66% parmi les contributeurs habitant l'Ile-de-France. Sur les 32 avis défavorables formulés par des personnes résidant en Ile-de-France, 20 le sont dans les Yvelines et 7 dans le Val-d'Oise.

Ces avis sont inégalement argumentés.

132 personnes ont, dans leur intervention sur le site, abordé les différents thèmes suivants :

Tableau 5

Thème	Ile de France	Normandie	Autres régions	Total
Impacts des travaux sur les circulations ferroviaires	21	7	4	32
Temps de parcours	4	15	0	19
Sujet général	6	6	0	12
Alternatives au saut-de-mouton	12	3	1	16
Desserte ferroviaire	9	2	2	13
Choix du type d'ouvrage	7	1	0	8
Financement	4	1	1	6
Nuisances sonores	8	0	0	8
Environnement du projet	4	1	1	6
Bilan socio-économique	1	1	0	2
	76	37	9	122 ¹³

Sur les 8 intervenants s'étant exprimé sur les deux options techniques envisagées, seulement 5 ont exprimé un choix : 2 en faveur du « bow string » et 3 pour la boîte en béton.

III.8. Les réseaux sociaux

Le maître d'ouvrage a assuré une certaine **présence sur les réseaux sociaux**, à la fois en mai 2024, au début de la concertation puis dans les premiers jours de septembre, à la reprise de la concertation après la suspension de la période de réserve électorale et la période estivale.

Il a utilisé les réseaux **LinkedIn, X (ex-Twitter) et Facebook**.

Du contenu sponsorisé a été déployé sur Instagram et Facebook, en étant scindé en deux avec des cibles différentes :

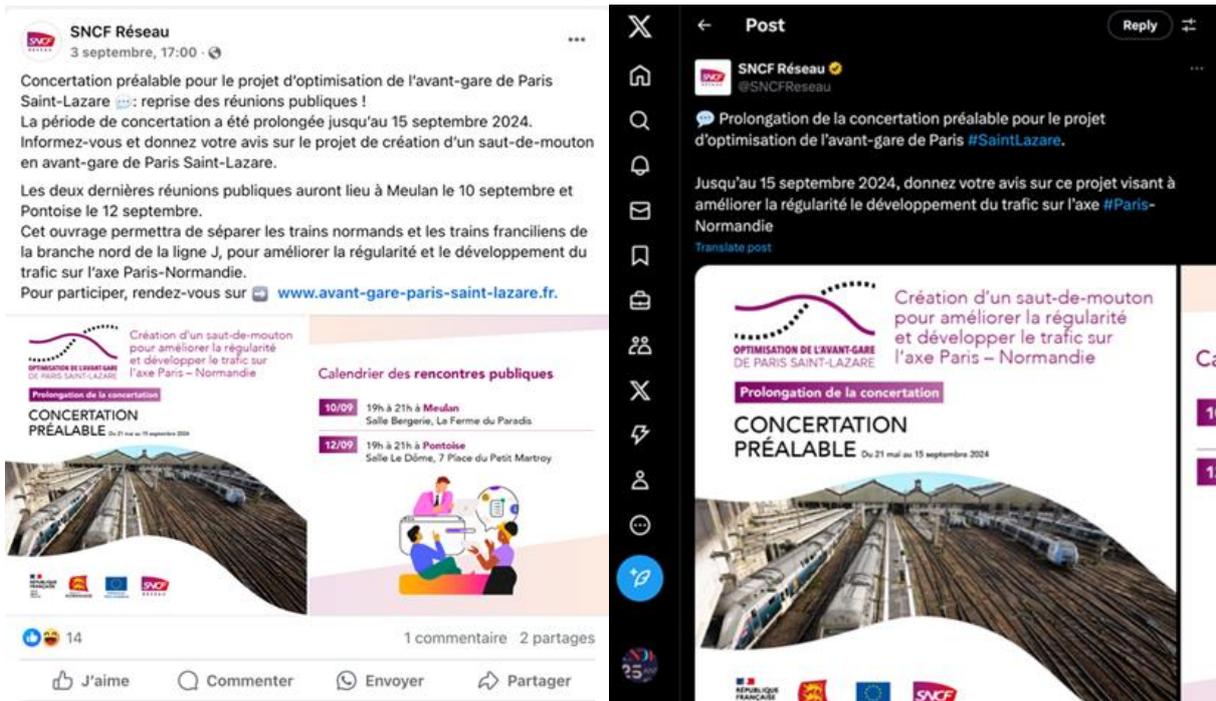
- un contenu sponsorisé en IDF (75, 78, 92, 95) fortement déployé autour de la ligne J, des gares de la ligne J et de Paris Saint-Lazare : il a engendré environ 30 000 clics sur l'image renvoyant vers le site, 451 commentaires générant près de 1 600 réactions, 141 partages (republication du post sur le mur de l'internaute) et 1 180 réactions (like) ;

¹³ Le nombre de thèmes abordés est supérieur au nombre d'intervenants, certains d'entre eux ayant abordé plusieurs thèmes dans leur avis ou question.

- un contenu sponsorisé en Normandie (14, 27, 50, 76) fortement déployé autour des lignes normandes, des gares normandes et de Paris Saint-Lazare avec environ 25 000 clics sur l'image renvoyant vers le site, 286 commentaires générant près de 550 réactions , 83 partages et 906 réactions (like).

Par ailleurs, après le report des deux réunions de juin en Ile-de-France, quelques actions de relance de la communication ont été faites sur les réseaux sociaux au début du mois de septembre 2024 (X, Facebook, LinkedIn).

Figure 10



III.9. Les rencontres de terrain

Deux rencontres de terrain ont été tenues par des représentants de SNCF Réseau, au niveau supérieur de la gare Saint-Lazare, avant la zone d'accès aux quais, les 30 mai et 11 juin, de 16 heures à 20 heures.

250 à 300 personnes ont été rencontrées à ces occasions.

Figure 11



Source : Stratéact

Il faut également signaler que des registres papier ont été mis à disposition du public dans les mairies des communes de Clichy, Levallois-Perret et Paris XVIIème et qu'aucune contribution n'y a été déposée.

III.10. Les réunions publiques

Six réunions publiques ont été tenues, selon le tableau qui suit.

Tableau 6

Date	Lieu	Durée	Participants	Visions en différé
22 mai à 19h	Clichy (92) - Lycée René Auffray	3 h	23 en salle et une trentaine à distance	339 vues
28 mai à 18h30	Caen (14) - Communauté urbaine de Caen la mer	2 h	12 en salle et 9 à distance	166 vues
12 juin à 19h	Herblay (95) - Accueil de loisirs le Bois des fontaines	2 h	13 en salle	Pas d'enregistrement
19 juin à 18h ¹⁴	Rouen (76) - Hôtel de ville	1h30	3 en salle et 5 à distance	70 vues
10 septembre à 19h ¹⁵	Meulan-en-Yvelines (78) - La Ferme du Paradis	2 h	40 en salle	Pas d'enregistrement
12 septembre à 19h ¹⁶	Pontoise (95) - Salle Le Dôme	2 h	3 en salle	Pas d'enregistrement

La première réunion qui constituait la réunion d'ouverture du débat avait vocation à être une réunion à caractère général. Beaucoup des questions posées ont cependant été liées au contexte local d'insertion du chantier dans la zone partagée entre les communes de Clichy et de Levallois-Perret, ainsi qu'à l'évolution des nuisances dues au trafic ferroviaire.

Les cinq réunions suivantes, deux en Normandie et trois en Ile-de-France, ont été des réunions thématiques avec une présentation générale du projet, mais aussi un temps consacré aux effets du projet et du chantier sur les circulations ferroviaires dans chaque secteur géographique.

Toutes les réunions ont donné lieu à l'établissement d'un compte-rendu qui a été mis en ligne sur le site et la plupart d'entre elles à un enregistrement audio visible sur le site mais aussi sur la chaîne YouTube.

III.11. L'atelier thématique sur site

Une réunion, sous la forme d'un **atelier avec inscription préalable**, a été organisée le 15 juin 2024 sur le site du Technicentre SNCF de Clichy. Elle comportait deux sessions de deux groupes de dix personnes : ce sont donc au total **40 participants** qui en ont bénéficié.

Chaque session, d'une durée de deux à trois heures, débutait par une assez brève présentation du projet par SNCF Réseau ; elle était suivie d'un déplacement dans la zone des voies ferroviaires pour permettre aux participants de visualiser plus précisément l'emplacement de l'ouvrage projeté ; une séance de discussion et de questions/réponses concluait la session.

Les échanges que les participantes et les participants ont eu le maître d'ouvrage ont été prolongés et riches et **cet atelier a été apprécié**, tant dans sa forme que son contenu.

¹⁴ Elle était initialement prévue le 6 juin et elle a été reportée pour cause de réserve liée aux élections européennes

¹⁵ Elle était initialement prévue le 02 juillet et elle a été reportée pour cause de réserve liée aux élections législatives

¹⁶ Elle était initialement prévue le 25 juin et elle a été reportée pour cause de réserve liée aux élections législatives

III.12. Une concertation simultanée : celle sur la Ligne nouvelle Paris-Normandie

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), également porté par SNCF Réseau est un projet distinct de celui de l'amélioration de l'avant-gare de Saint-Lazare.

Ce projet, compte tenu de son importance et de ses impacts sur l'environnement, donne bien évidemment lieu à des procédures d'information et de participation du public sous l'égide de la CNDP. Il a fait l'objet d'un débat public entre octobre 2011 et février 2012, puis d'une première phase de concertation de 2015 à 2017 portant sur les zones prioritaires de passage de la nouvelle infrastructure : la CNDP a, en janvier 2018, donné acte à la garante de l'époque de son rapport sur la phase 1 de la concertation continue et à SNCF Réseau de son compte-rendu.

Une seconde phase de concertation sur la LNPN s'est ouverte en janvier 2020 avec la nomination d'une nouvelle garante, Isabelle Jarry, rejointe en mars 2024 par Dominique Viel.

Il se trouve que les phases actives de la deuxième phase de la concertation sur le projet LNPN, qui portent sur les tracés de la nouvelle ligne, ont commencé le 15 avril 2024 ; elles étaient initialement structurées en deux temps, l'un jusqu'au début de juillet 2024 et l'autre de septembre à décembre 2024. Les périodes de réserve liées successivement aux élections européennes puis aux élections législatives ont amené à prolonger la première phase à l'automne 2024.

La simultanéité, que rien n'a permis d'éviter, de deux concertations sur le même territoire pour des projets ferroviaires portés par le même maître d'ouvrage et qui sont à la fois distincts et liés, n'est à l'évidence pas source de clarté et de lisibilité pour les citoyens.

Un certain nombre d'interventions sur le site internet ou en réunions de la présente concertation concernaient plus le projet LNPN que le projet de saut-de-mouton et sont l'illustration de cette confusion¹⁷.

¹⁷ Ces interventions sont rapportées au paragraphe IV.5IV.5.

III.13. Avis sur le déroulement de la concertation

Le tableau qui suit donne une bonne indication de ce qu'a été la concertation :

Tableau 7

Quelques chiffres clefs de la concertation	
*	15 affiches A3, 18 affiches 40x60
*	1 045 dossiers de concertation
*	28 450 brochures de synthèse avec coupon T
*	3 registres de concertation en mairies
*	17 insertions presse
*	5 réunions publiques : 94 personnes présentes en salle et 44 en lignes
*	1 atelier thématique avec 46 participants en 4 sessions
*	2 débats mobiles : 500 à 600 personnes rencontrées
*	1 site Internet
*	44 505 connexions uniques au site internet
*	1 193 téléchargements de documents
*	148 réponses carte T recueillies
*	267 contributions sur le site internet

SNCF Réseau a fait d'incontestables efforts pour faire connaître la concertation mise en place, y compris les changements survenus dans son calendrier, et informer le public sur le projet. Le dossier du maître d'ouvrage était très complet, éclairant à la fois les raisons ayant conduit à la conception et la localisation du projet soumis à la concertation, la complexité de l'exploitation des lignes ferroviaires ayant la gare Saint-Lazare comme extrémité, les avantages apportés par le saut-de-mouton après sa mise en exploitation et les perturbations apportées durant sa construction. La synthèse était plus accessible sans perdre en exactitude.

Pour autant la participation du public en réunion a été faible : même si le projet pourrait avoir des répercussions sur beaucoup d'habitantes et d'habitants de Normandie et d'Île-de-France, sa localisation lointaine des lieux de vie de la plupart d'entre eux et sa réalisation dans de longs délais font qu'il suscite peu de mobilisation, au moins pour des réunions présentiels.

Les exceptions les plus notables sont les réunions tenues à proximité du site du projet, à savoir la réunion d'ouverture, et l'atelier thématique à Clichy, qui ont constitué autant de temps forts de la concertation.

Le site internet était bien identifié par les moteurs de recherche et son organisation rendait son contenu facilement accessible. Il a été significativement fréquenté et a recueilli un nombre notable d'avis et de questions auxquelles il a été répondu.

Les garants considèrent donc que le droit à l'information et à la participation a été satisfait.

IV. Synthèse des arguments exprimés

IV.1. L'opportunité du projet et ses alternatives

L'appréciation des apports du projet, mais aussi leurs limites, et de leur adéquation par rapport aux attentes des usagers des lignes ferroviaires normandes et transiliennes desservant la gare Saint-Lazare ont été les éléments essentiels fondant l'opinion des participantes et des participants à la concertation sur l'opportunité de ce projet.

IV.1.1. Les points de vue des usagers des lignes normandes

Actuellement, pour les usagers des lignes normandes, le croisement à niveau des groupes J5 et J6 est souvent la cause des retards des trains à l'arrivée en gare de Saint-Lazare. Ces derniers ralentissent pour céder la place aux trains franciliens arrivant sur le même groupe. Le projet de saut-de-mouton permettant de décroiser les flux et de permettre à deux trains de circuler à la même vitesse sans se gêner – l'un passant au-dessus de l'autre – est donc accueilli très favorablement de la part des voyageurs normands, et c'est ce que confirment les expressions des internautes (54 avis favorables contre 8 défavorables).

Un intervenant qui a bien compris l'objectif du projet, déclare que cette réalisation est une « *très bonne chose si ça peut permettre d'éviter les cisaillements en gare de Saint Lazare entre les groupes 5 et 6* ». (Contribution d'un habitant de Conflans Sainte-Honorine)

Des dizaines d'internautes ont posté sur le site de la concertation des avis mentionnant les difficultés qu'ils rencontrent dans leurs voyages, parfois très fréquents, entre Paris et la Normandie. La **dégradation du service au fil des années** est très souvent pointée et regrettée. Aussi sont-ils nombreux à accueillir favorablement le projet, s'il permet de débloquer une situation souvent jugée pénalisante.

« *Faites vite, la situation est pire qu'il y a 50 ans Les retards et la lenteur du trajet vers Paris est un scandale !* » (Un habitant du Calvados sur le site internet)

On relève par ailleurs dans les questions des internautes de **nombreuses préoccupations sur la ponctualité des trains et leur temps de parcours**. Ces derniers ont augmenté et rendent les trajets entre Paris et la Normandie assez longs au regard des distances parcourues. Les voyageurs normands se sentent souvent défavorisés, autant en comparaison des Franciliens qu'au regard des voyageurs des autres régions de France, mieux dotées en lignes à grande vitesse.

« *Je souhaitais simplement savoir si la durée du trajet Caen Paris et Paris Caen sera améliorée car depuis des années la Normandie est dans les tiroirs pour le système ferroviaire tant dans sa durée, que par le nombre de trains et la qualité de service. (...) Quel dommage. L'ex-basse Normandie est en déclin pour le système ferroviaire. Pourtant nous avons beaucoup d'atouts et tout s'arrête sur Le Havre. Pensez à nous. Nous avons besoin de vos services car Paris est incontournable pour voyager. Il était prévu 1h30 Caen-Paris (...). Ne nous laissez pas les miettes. La Normandie existe.* » (Un habitant de Caen sur le site internet)

« *La Normandie doit être désenclavée pour permettre aux normands, aux parisiens et aux touristes de circuler rapidement entre la Normandie et Paris. Il n'est pas normal que les Rennais mettent 1h30 pour 350km, les Lyonnais 2h pour 460km alors que les Caennais doivent mettre 2h pour 234km ! C'est un scandale dans le pays de l'égalité... Le gain de temps commencera avec le désengorgement de Saint-Lazare puis viendra la LNPN.* »

« *Je soutiens pleinement ce projet de saut-de-mouton qui permettrait d'améliorer la ponctualité des trains normands notamment. (...) J'ai souvenir de week-ends où je mettais deux fois plus de temps pour un Paris/Bernay (3h au lieu de 1h30, avec correspondance à Rouen) à cause des travaux Éole, qui ne concernent pas les usagers normands.* »

« Je suis Havrais et j'utilise de façon hebdomadaire la ligne Le Havre Paris. Le saut de mouton permettait d'éviter de perdre des minutes sur une ligne qui n'a jamais cessé de se détériorer en termes de temps depuis près de 30 ans. L'une des explications est peut-être la croissance du trafic transilien qui à l'origine était inexistant. Dans ma jeunesse le temps de trajet était de 2h, il est maintenant de 2h30 sans compter les retards réguliers. » (Un habitant du Havre sur le site internet)

« De nombreuses personnes vivent en Normandie et travaillent à Paris. Mais le trajet en train est aussi long qu'en voiture. Nous avons besoin d'un trajet plus rapide et de meilleures amplitudes horaires. Le dernier train de 20h est trop tôt et un train qui arriverait à 8h30 ce serait bien. » (Une habitante de Bayeux sur le site internet)

« Une amélioration est plus que nécessaire ! Les trains grandes lignes de la Normandie étant devenus des trains Intercités. Quand il fallait 2h en 2000 pour faire Paris Le Havre, c'est désormais 2h20 voire 2h40. Les trains directs sont plus rares, les retards fréquents, et le trajet se rallonge... » (Un habitant du Havre sur le site internet)

Cette **réduction des temps passés** est même déterminante dans l'opinion exprimée par certains sur l'opportunité du projet : « ce projet permet-il de gagner en temps de trajet ? Si oui alors je suis pour ; si non, j'ai du mal à comprendre le bénéfice. » (Contribution d'un autre habitant de Vernon)

Pour prévenir tout malentendu, le maître d'ouvrage du projet a rappelé systématiquement, les objectifs et les effets de son projet, à savoir d'améliorer la régularité des trains et, subsidiairement, la lisibilité de l'organisation pour les usagers de la Gare Saint-Lazare. Il a, en conséquence, indiqué que la réalisation du saut-de-monde n'apporterait ni accroissement des vitesses de circulation des trains, ni réduction des temps de parcours affichés.

Par ailleurs, le sentiment que **l'une des deux régions est favorisée par rapport à l'autre** s'exprime de part et d'autre. Certains Normands considèrent que leur région est nettement défavorisée en comparaison de l'Île-de-France où les transports sont nombreux et régulièrement améliorés (en particulier grâce au projet Éole qui les impacte beaucoup).

« Les Normands voient leurs conditions de circulation se dégrader d'année en année. Nous subissons également de plein fouet les travaux EOLE. Temps de trajets 50% plus long pour les Vernonnais, par ex., plus de train le soir pour rentrer après 21h, sans parler des incroyablement nombreux week-ends SANS train. Pas le choix, on nous explique que c'est pour le bien commun (une notion qui semble inconnue à de nombreuses personnes). Je serais donc reconnaissante aux franciliens d'accepter à leur tour des nuisances pour le bien de tous. Ce projet va améliorer la situation pour TOUT LE MONDE. » (Une habitante de Vernon sur le site internet)

Un intervenant habitant à Caen exprime le même sentiment dans sa contribution sur internet : « ... depuis des années la Normandie est dans les tiroirs pour le système ferroviaire tant dans sa durée, nombre de trains et qualité services. La raison est que Cherbourg est la fin du parcours et pas d'autres destinations. Quel dommage. L'ex-basse Normandie est en déclin pour le système ferroviaire. Pourtant nous avons beaucoup d'atouts et tout s'arrête sur Le Havre. Pensez à nous. Nous avons besoin de vos services car Paris est incontournable pour voyager. »

IV.1.2. Les points de vue des usagers et des riverains des lignes franciliennes

Les **attentes d'améliorations de la qualité des dessertes** des lignes franciliennes sont au moins aussi fortes que celles concernant les lignes normandes.

Cette **appréciation négative** de la qualité de service des lignes J est à la fois exprimée par les usagers eux-mêmes, mais aussi relayées par les élus locaux qui se font les porte-parole de leurs administrés.

Ile de France Mobilités (IDFM), l'autorité organisatrice des mobilités pour la région Ile-de-France, qui établit des taux de régularité pour les différentes lignes de son réseau, a, pour sa part, indiqué que « **la ligne J avait déjà un très bon taux de régularité** » (réunion publique Clichy). L'écart entre le résultat d'une mesure établie sur l'ensemble des circulations et le ressenti des usagers ne manque pas de poser question et mériterait, du point de vue des garants, d'être analysé et clarifié par des études complémentaires.

En tout cas, nombreux sont donc ceux qui sont **favorables au projet** au motif que toute disposition conduisant à une amélioration est bonne à prendre : comme le dit sur le site internet un habitant de Jouy-le-Moutier, « *si la création de ce saut de mouton a pour objectif la possibilité d'augmenter le nombre d'arrivées et de départs simultanés en gare, c'est un projet utile.* » ; pour un autre intervenant de Paris, « *il faut absolument tout faire pour développer le transport ferroviaire, le rendre fluide, fiable, rapide et simple* » (Contribution sur internet).

Les garants notent cependant que les **gains estimés à la mise en service de l'ouvrage** n'ont pas paru impressionner le public, et les pourcentages annoncés, relativement faibles et donc difficiles à appréhender, ont semblé insuffisants pour compenser les impacts dus aux travaux.

À l'inverse, un certain nombre d'intervenants considèrent que la **mise en service d'Eole** et l'allègement qu'elle apporte des dessertes de Mantes au départ de la gare Saint-Lazare **rend cet investissement injustifié**. Ainsi la Fédération nationale des usagers des transports d'Ile-de-France (FNAUT Ile-de-France), qui s'est exprimée par courrier en juillet 2024¹⁸, a une appréciation du projet proche de celle de IdFM rapportée plus loin (voir IV.1.3) : elle considère que « *les avantages sont surestimés et ne tiennent pas compte des progrès réalisés* » et que « *les inconvénients sont sous-estimés* » ; elle souligne aussi que « *la mise en service de Eole puis du maillage des lignes J et 15 à Bois-Colombes diminueront l'intérêt du saut-de-mouton.* »

Parmi les éléments d'acceptabilité du projet, figure aussi la question de son **impact sur le bruit pour les riverains une fois que l'ouvrage serait mis en exploitation**, indépendamment de la question des bruits de chantier rapportée plus loin (voir IV.4.1). Ainsi un habitant de Clichy pose la question : « *Le pont est sensé passer devant nos fenêtres. Quel sera l'impact sonore supplémentaire ?* ». Un participant à la réunion de Clichy, habitant d'un immeuble jouxtant le technicentre, demande « *si une diminution de l'impact acoustique est envisagée dans le cadre de ce projet, entre autres concernant les trains normands qui semblent être les plus bruyants* ». Un habitant de Levallois-Perret va jusqu'à écrire : « *Les nuisances seront également énormes pour les habitants autour du projet sans grand retour sur investissement si ce n'est plus de nuisances sonores avec le passage des trains sur ce saute moutons, et une pollution visuelle. Projet clairement à bannir pour investir ailleurs* ». Cette même préoccupation a été également fortement exprimée par les participants à l'atelier de Clichy.

En réponse à ces questions, SNCF Réseau a fait valoir **l'étude acoustique réalisée** et dont la synthèse est en ligne sur le site de la concertation¹⁹. Le maître d'ouvrage a expliqué la méthodologie suivie, qui part effectivement de mesures de terrain pour en extraire le seul bruit lié à la circulation des trains, dans un environnement où existent beaucoup d'autres sources de bruits notamment routiers. Ce point a eu du mal à être compris par le public. C'est ainsi que, lors de l'atelier de Clichy, il a été regretté que les études acoustiques prennent en compte des moyennes et non les pics de bruit qui s'avèrent être davantage facteurs de nuisances.

SNCF Réseau a aussi souligné que la **solution de la « boîte en béton » était plus favorable**, que très peu d'immeubles étaient affectés et que, dans tous les cas, le bruit ferroviaire recalculé restait en-dessous des seuils réglementaires.

¹⁸ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/saut-de-mouton-de-clichy-levallois-avis-de-l-aut.pdf?VersionId=a16pLVIPXL_E4kdP.MaDZIJTzQclGhzr et la réponse de SNCF Réseau <https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-10/reponse-idfm.pdf?VersionId=p7eoRYdd0itPHnUFVQRHR7N0hAHxni26>

¹⁹ Voir note 10

Mais les observations sur les nuisances sonores n'ont pas porté que sur la zone de l'ouvrage mais ont aussi eu un caractère général. Pour un habitant de Maisons-Laffitte, « *de nombreuses villes de banlieue sont traversées par les voies ferrées et il est nécessaire de développer les dispositifs anti bruit pour protéger les riverains* » (contribution en ligne).

L'augmentation des fréquences des trains est pour certains une amélioration de la situation ; pour d'autres elle se traduit par l'accroissement des nuisances notamment sonores. A la réunion d'Herblay, un délégué aux transports de la mairie de Conflans-Ste-Honorine se demande si une étude de l'augmentation des nuisances sonores a été réalisée pour la zone de Conflans-Sainte Honorine, dans le cas où plus de trains circuleraient sur cet axe ferroviaire.

Une habitante de Meulan a demandé, dans sa contribution sur internet : « *si vous augmentez le trafic qu'avez-vous prévu contre l'augmentation des nuisances sonores aux passages des trains ?* ». Cette même intervenante a aussi, à l'occasion de la concertation, fait remarquer que « *augmenter le trafic, c'est augmenter le nombre de klaxon des trains* ». SNCF Réseau a répondu que la réalisation du saut-de mouton a un objectif d'amélioration de la régularité et n'entraînera pas, en soi, une augmentation du trafic ; la société a également précisé que l'obligation pour les trains de klaxonner à certains endroits était réglementaire et correspondait à des nécessités pour la sécurité.

Si la **réduction des temps de parcours** est moins mise en avant pour les liaisons plus courtes à l'intérieur de la région, ce sont les **questions de ponctualité** et, dans un certain nombre de cas, d'organisation ou de fréquence des dessertes, qui sont le plus mises en avant. La concertation sur le saut-de-mouton est donc aussi l'occasion de formuler publiquement **un certain nombre de revendications** : « *des trains directs Paris-Dieppe, sans changement à Rouen* » (contribution d'un habitant de Paris) ; « *plus de trains s'arrêtant à la gare de La Frette-Montigny* » (la présidente de l'association « Cadre de vie Frettois » à la réunion d'Herblay-sur-Seine) ou, plus généralement, « *davantage de trains hors période d'été* » (contribution d'un habitant de Corneilles-en-Parisis).

L'association « Plus de trains » a déposé, par l'intermédiaire des garants, une contribution²⁰ dans laquelle, tout en exprimant « un a priori positif sur ce projet permettant d'isoler les circulations franciliennes, très nombreuses et très fréquentées, des circulations normandes » elle attire l'attention sur la situation particulière des habitants d'Argenteuil « qui se retrouvent enclavés dès qu'une perturbation conduit à perturber voire à interrompre la ligne J. »

Il convient enfin de noter que **l'existence de deux projets - LNPN et saut-de-mouton** - concernant les mêmes liaisons ferroviaires a influencé les positions prises sur l'opportunité de ce dernier projet, en particulier chez les participants habitants dans des zones potentiellement affectées par le tracé de la ligne nouvelle, à cheval sur les Yvelines et le Val-d'Oise. Leurs positions sont rapportées plus loin dans le document (voir IV.5).

IV.1.3. Les points de vue des collectivités territoriales

En plus de la présence de leurs représentants aux réunions publiques, un certain nombre de collectivités territoriales et autres entités publiques ont adressé à SNCF Réseau des **contributions contenant leurs prises de position sur le projet**, qui ont systématiquement été mises en ligne sur la plateforme numérique.

Se sont ainsi exprimées :

- la région Normandie ;
- le conseil départemental du Calvados ;
- la communauté urbaine de Caen la Mer ;
- les chambres de commerce et d'industrie de Normandie ;
- le conseil départemental des Yvelines ;

²⁰ Voir https://bo-rezo-site.sncfresseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/avis_plus_de_trains_saut_de_mouton_clichy_septembre_2024.pdf?VersionId=t.L2DtT8MC.ktpmNU4cwUhXP Ugsvq.h8

- la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) ;
- Ile-de-France Mobilités ;
- Maire de Bouafle.

La Région Normandie, dans une contribution écrite signée de son président et datée du 12 août 2024²¹, « juge que la séparation des flux en avant-gare est indispensable pour le devenir de l'axe ferroviaire et l'optimisation de l'exploitation du système ferroviaire de Saint-Lazare. » Un de ses représentants a précisé, lors de la réunion publique de Clichy, que « la Région Normandie soutient le projet en raison des bénéfices apportés par le projet en termes de régularité, de fiabilité et d'augmentation de la capacité des trains, et à plus long terme, de volume d'offre. Elle est engagée depuis le début du projet et finance les études. Elle souhaite s'inscrire durablement dans le financement de ces infrastructures. »

Le conseil départemental du Calvados a également pris, lors de sa séance du 17 juin dernier, un avis sur le projet²² qui a été déposé sur le site de la concertation : il y affirme « le caractère urgent et prioritaire de la réalisation rapide du saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare. » La communauté urbaine de Caen la mer, qui a pris une délibération dans sa séance du 2 juin²³, s'exprime en des termes identiques. Son président, qui a participé à la réunion publique tenue à Caen, y a précisé que, pour les collectivités normandes, « ces travaux valaient la peine d'être menés, car sans permettre des gains de temps, ils permettaient en revanche d'assurer une meilleure régularité et ponctualité des trains, et de limiter la concurrence entre trains grandes-lignes et trains de banlieue. »

Les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) normandes, dans une contribution adressée le 12 septembre²⁴, « apportent leur soutien au projet d'optimisation de l'avant-gare Paris-Saint-Lazare, appelé plus communément « saut-de-mouton ». ». Elles notent que « la réalisation de ce projet constitue en effet une première étape indispensable pour améliorer globalement et de façon durable le fonctionnement de la gare Saint-Lazare » et que « ce « saut de mouton » n'est que l'un des maillons d'une démarche de plus grande envergure, qui doit intervenir à plus long terme et qui vise à améliorer les flux ferroviaires au niveau de la gare Saint-Lazare. »

Le conseil départemental des Yvelines, dans sa séance du 21 juin 2024, a adopté une motion défavorable au projet qui a été transmise au maître d'ouvrage et mise en ligne, par les soins de ce dernier, sur le site de la concertation²⁵. La collectivité départementale justifie sa position sur le saut-de-mouton par le lien de ce projet avec celui de la liaison LNPN : « Le Département étant opposé à ce projet de LNPN, il s'oppose de la même manière au projet de saut-de-mouton. ». Le conseil communautaire de GPS&O fait la même analyse, dans le document transmis à SNCF Réseau accompagné de sa délibération du 27 juin 2024²⁶ : il exprime « une ferme opposition au projet de saut-de-mouton en avant-gare de Paris Saint-Lazare et, plus largement, au projet de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). »

²¹ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/contribution_region_normandie.pdf?VersionId=TWsDe9y5fa3nkK92idf7biuJ9Z6wSMT6

²² Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-07/sncf_avis_favorable_saut_de_mouton_st_lazare_02072024.pdf?VersionId=I7GvIwOTFlsKHelZyVJDu74RiG7I52fd

²³ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-07/deliberation_caen_la_mer_1.pdf?VersionId=4jDRDvTWV77K1AT3cMGtDWHVgFzDnkE2

²⁴ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/cci_normandie_saut_de_mouton_avant-gare_saint_lazare_120924.pdf?VersionId=1lxTBkZ2wYs7YIac7JoahQS2bKyHDSI4

²⁵ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-07/motion_opposition_yvelines_1.pdf?VersionId=hNYjaqA8czdfprmy1ycA3uPZ_5dj53La

²⁶ Voir https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/contribution_qpseo_avec_pi_1.pdf?VersionId=IDAz0havqJAcVy3HFFJK7JnzlrHiT5ve et la réponse de SNCF Réseau https://bo-rezo-site.sncfreseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/reponse_a_la_contribution_qpseo_v24-09-2024.pdf?VersionId=2XB87VkJQS2YSkCEy2mzKhpYCoY1VWRQV

Le maire de Bouafle (Yvelines), tout en réaffirmant son opposition à la LNPN dans la contribution qu'il a déposé sur le site, a une opinion plus nuancée à l'égard du projet de saut-de-mouton : « *Cette infrastructure saut-de-mouton dissociée totalement de la possibilité d'exploiter une nouvelle ligne normande paraît pertinente ... Tel que le projet nous est présenté - c'est à dire associé - nous ne pouvons qu'exprimer notre refus.* »

Ile-de-France Mobilités, dans un avis daté de juillet 2024 mais parvenu seulement en septembre 2024²⁷, fait part de ses interrogations « *sur les besoins fonctionnels avancés par SNCF Réseau pour justifier la réalisation du projet (gains de régularité, verrou à la croissance des flux, meilleure lisibilité des trafics en gare, accueil de davantage de trains longs normands...)* ». Les garants signalent, sur ce point, que les collaborateurs de l'établissement public ont activement participé aux groupes de travail pour la mise au point des études stochastiques permettant une estimation des impacts du projet sur la régularité des circulations ferroviaires et qu'ils ont souscrit à la calibration des modèles utilisés.

Pour autant, IdFM exprime des réserves sur le résultat de ces études, considérant que les gains de régularité apportés par le projet sont surestimés, pour des lignes J dont il considère le taux de régularité déjà comme très satisfaisant, et que les pertes de régularité durant la période de travaux sont, à l'inverse, sous-estimées : « *des doutes importants subsistent sur la crédibilité des gains du projet tels qu'annoncés par SNCF Réseau, au regard à la fois de son coût très conséquent et des très lourds impacts sur l'exploitation des lignes franciliennes pendant les quatre années de travaux.* »

S'agissant des expressions en séance, un adjoint du maire d'Herblay a déclaré que « *le projet est utile, notamment en raison de l'éloignement de la voie 27 en gare de Paris Saint-Lazare, où arrivent une partie des trains J6, par rapport aux trains de la ligne L situés voie 1 ou 2 ; pour le confort des voyageurs et la cohérence d'ensemble, le saut-de-mouton est, selon lui, un projet attendu, mais il regrette que ce projet ne se soit pas fait plus tôt.* »

IV.1.4. Les alternatives

Bien évidemment, la question a été posée à plusieurs reprises au cours de la concertation de savoir si la construction d'un saut-de-mouton était la seule façon d'atteindre l'objectif poursuivi d'optimisation du trafic dans l'avant-gare de Paris Saint-Lazare. **Plusieurs alternatives** ont été mises en avant par des participants.

La première solution mentionnée est celle de **l'allongements des quais existants**, les difficultés rencontrées étant liées au nombre trop faible de quais longs dans la configuration actuelle. Comme l'a demandé une adjointe au maire à la réunion d'Herblay, « *toutes les autres possibilités ont-elles bien été étudiées, notamment l'agrandissement au niveau de la gare de Paris Saint-Lazare ?* »

SNCF Réseau a indiqué qu'un tel allongement était théoriquement possible mais **pratiquement irréalisable** car le chantier serait très difficile du fait de l'exiguïté du site (urbanisation très proche et présence des culées du pont de l'Europe) et impliquerait de fermer durant de longs mois la moitié des quais de la gare, ce qui est inenvisageable. De même, en réponse à une autre question, SNCF Réseau a donné les raisons rendant impossible un passage en dessous ou « terrier », plutôt qu'un saut-de-mouton.

D'autres participants ont rappelé le projet du RER F « qui consiste à **faire arriver les voies du groupe 6 en souterrain à Saint-Lazare pour ensuite rejoindre Paris-Montparnasse** et la ligne N » (un habitant de Levallois à la réunion de Clichy). SNCF Réseau a répondu que ce projet, un moment évoqué, n'était plus envisagé.

²⁷ Voir https://bo-rezo-site.sncfresseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/20240702_avis_idfm_concertation_sdm_psl_0.pdf?VersionId=XV2uUUst2DULrJmX7sjR7qE4_BJ4IIVZ et la réponse SNCF Réseau https://bo-rezo-site.sncfresseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-10/reponse_idfm.pdf?VersionId=p7eoRYdd0itPHnUFVQrHR7N0hAHxni26

Un habitant d'Évreux a indiqué sur la plateforme numérique que « *la distance n'est que de 170 km [entre Évreux et Paris] et nous mettons au mieux 2h10 en nous trainant lamentablement. Pourquoi ne pas juste rénover la ligne afin de rouler au minimum à 160 km/heure, réduire le temps d'arrêt à Evreux qui peut durer jusqu'à 10 mn et on gagnerait une demi-heure ?* ».

La question générale de **l'affectation des moyens disponibles entre le projet de saut-de-mouton et d'autres investissements** a évidemment surgi au cours de la concertation. Un participant à la réunion de Caen s'est demandé « *si les financements prévus pour le projet de saut-de-mouton ne devraient pas plutôt être destinés à l'amélioration des voies existantes entre Paris et Caen.* » Un autre habitant de Caen, s'exprimant sur la plateforme, se pose la même question, tout en ne remettant pas en cause l'utilité du projet : « *Ce projet va nécessiter de gros moyens, tant financiers que matériels. N'y a-t-il pas d'autres projets qui s'avèreraient plus prioritaires pour améliorer la régularité des lignes ? Je sais que des gros travaux sont prévus sur l'ensemble des lignes Normandes, plus ou moins prioritaires (remblais d'Apremont, tranchée de Lisieux, tunnels...) et LNP, mais ne risque-t-il pas d'y avoir une concurrence ? Que dire du renouvellement de la signalisation par exemple ? Les fonds des collectivités ne sont pas illimités et la région Île-de-France freine beaucoup pour participer.* »

Un autre intervenant, habitant de Cherbourg, est partisan « *d'arrêter les frais du "saut-de-mouton" : un arrêt à Mantes-la-Jolie et les RER qui suivent seront plus rapides et à l'heure.* »

Enfin **l'alternative la plus détaillée et la plus argumentée a été proposée par deux représentants de la FNAUT Normandie** (Fédération nationale des associations des usagers des transports) lors de la réunion publique de Rouen et confirmée par courrier²⁸. Cette proposition conduit, en profitant de la mise en service d'Eole qui supprimera un certain nombre de circulations en gare Saint-Lazare, à **faire basculer tous les trains du groupe J6 sur les voies de ce groupe 4 en utilisant le saut de mouton existant entre Asnières et Bois-Colombes**. La FNAUT Normandie note également dans sa contribution que le projet de saut de mouton présenté par SNCF Réseau ne résout pas « *les difficultés imputables à la saturation des voies en aval de Poissy (point noir de Villennes-sur-Seine ...) qui perdureraient* » et que « *en occultant cette dimension du problème, il prend le risque de générer des espérances qui seraient très vite déçues.* »

SNCF Réseau a publié une réponse détaillée à cette contribution²⁹, dans laquelle le maître d'ouvrage explique que cette alternative conduirait à un nombre de circulations sur le groupe IV (18 trains/heure) qui n'est pas compatible avec les règles d'exploitation actuellement en vigueur et qu'elle comporterait un risque de dégradation sensible de la régularité des trains J4 et J6 reportés sur ce groupe : SNCF Réseau en conclut que cette variante ne peut être retenue.

La contribution d'un habitant du Calvados propose une alternative un peu différente mais utilisant aussi le saut-de-mouton existant entre Asnières et Bois-Colombes : « *Pourquoi les seules voies qui restent collés à l'Avenue Henri Barbusse ne seraient-elles pas déportées vers le centre du faisceau ? Il suffit de décaler la circulation IC³⁰ de deux voies vers le Nord et plus aucun cisaillement ne se produira.* »

Dans sa contribution, Ile-de-France Mobilités, considérant que **les avantages apportés par le saut-de-mouton ne contrebalancent pas ses impacts négatifs pendant sa construction**, introduit d'autres travaux susceptibles d'apporter des améliorations à la circulation des trains entre Mantes et Paris Saint-Lazare, tout en étant moins onéreux :

- travail sur l'optimisation de l'occupation à quai en Gare Paris Saint-Lazare en particulier lors des plages horaires sur lesquelles la région Normandie souhaite recevoir/envoyer davantage de trains longs depuis Saint Lazare ;
- aménagements des voies du groupe 5 entre Paris et Mantes ;
- signalétique en gare ;

²⁸ Voir https://bo-rezo-site.sncfresseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-07/proposition_fnaut-normandie_1.pdf?VersionId=Ja71jvqwT7fA.NdG7JU_ziyUxUnatWNy

²⁹ Voir https://bo-rezo-site.sncfresseau-prod.aws.vscf.fr/medias-publics/2024-09/note_de_reponse_alternative_fnaut_normandie_au_sdm_v05-09-2024.pdf?VersionId=qgqBsPoYfqD_J9bG_KITTPWpj0AWYABO

³⁰ Circulation IC : circulation des trains intercités

- régénération du poste de Sartrouville, ce qui permettra au CCU de Pantin (Centre de Commandement Unique) de commander l'ensemble des installations entre Paris et Mantes, facilitant ainsi la gestion de l'exploitation et des situations perturbées.

L'autorité organisatrice pour l'Île-de-France ajoute que « *d'autres idées pourraient émerger sur la base du premier retour d'expérience après la mise en service du prolongement d'EOLE à Mantes* » et propose que ces pistes soient instruites avec toutes les parties prenantes « *dans le cadre d'une nouvelle démarche d'axe Paris-Mantes.* »

IV.2. Les éléments du projet débattus

IV.2.1. Le choix entre les deux options

Deux solutions techniques étaient présentées à la concertation. Une **option 1 « bow string »** (avec une structure métallique en forme d'arc, plus visible et plus aérienne) et une **option 2 « boîte en béton »** (plus compacte et plus discrète).

Les deux options ont été étudiées par la maîtrise d'ouvrage : initialement, était privilégiée l'option « bow string » plus rapide à construire et donc permettant de limiter les nuisances liées au chantier. Par ailleurs, le scénario « boîte en béton » présentait davantage de contraintes pour les circulations durant les travaux. Des études plus poussées ont montré que le temps de coupure du Groupe 6 pouvait être réduit d'autant pour l'option « boîte en béton », mais l'option « bow string » ayant été étudiée, elle a été conservée et présentée en concertation.

Dans le dossier de présentation, la maîtrise d'ouvrage affiche sa préférence pour l'option « boîte en béton » (moins chère, plus discrète...); elle a également convenu que le « bow string » envisagé présenterait des dimensions assez exceptionnelles (37 m de hauteur) par rapport à celles données à des ouvrages de ce type existants dans le domaine ferroviaire.

Les participants à la concertation ont également **plébiscité cette seconde option**, essentiellement en raison de son coût moindre pour une même efficacité et un même service, mais également pour des raisons d'insertion dans le site.

Les participants à l'atelier du 15 juin 2024, pour la plupart riverains et habitants à proximité du technicentre et de la gare de Clichy-Levallois ont **unaniment privilégié l'option « boîte en béton »**. Les préférences exprimées sur les cartes T, où la question était précisément posée, sont plus nuancées, près de 17% des choix exprimés allant à l'option « bow string » (19 sur 118), tandis que sur le site de la concertation, ils étaient 60% à préférer cette option, pour 40% choisissant le « bow string », mais sur un très petit effectif de 5 opinions exprimées.

Parmi les raisons du choix exprimés, figurent les éléments suivants :

- « *l'option 1 semble légèrement moins impacter la circulation du Groupe 6. Cependant, son impact visuel et auditif est plus conséquent. Je privilégie donc l'option 2* » (contribution d'un habitant de Verneuil-sur-Seine) ;
- « *je suis pour la structure en béton qui demandera dans l'avenir moins d'entretien qu'une structure métallique* » (contribution d'un habitant de Maisons-Alfort).

Certains, comme un habitant de Seine-Maritime (contribution sur internet) font valoir comme élément essentiel la **durée des travaux** : « *concernant le choix du type de pont, je suis favorable à la solution qui pourra être réalisée dans les délais les plus courts.* », tandis que d'autres, parmi les tenants de l'option 1, tel cet habitant de Paris avancent un argument plus visuel : « *je préfère la solution « bow string » d'un point de vue esthétique.* »

Pour d'autres, y compris l'association Plus de trains, précédemment citée, il convient de choisir la solution la moins onéreuse, c'est-à-dire la solution 2.

On peut dire néanmoins que choix de l'option a été un sujet peu discuté et aisément tranché, les questions liées aux circulations ferroviaires et à l'impact des travaux ayant retenu bien davantage l'attention des participants à la concertation.

IV.2.2. L'environnement de l'ouvrage projeté

Pour éclairer leur appréciation de l'opportunité du projet, un certain nombre de participants ont demandé si la réalisation du saut-de-mouton pourrait inclure un certain nombre de **travaux complémentaires** susceptibles d'améliorer l'environnement de cet ensemble de voies et autres installations ferroviaires dans lequel le saut-de-mouton devrait se situer.

Un habitant de Paris pose, sur internet, la question en termes assez généraux : « *les ouvrages seront-ils soigneusement dessinés pour la création d'un paysage ferroviaire/industriel de qualité ?... Avez-vous prévu des travaux annexes pour limiter les nuisances de vibrations et de bruits ?* »

Un habitant de Clichy décrit, dans la contribution sur internet, le constat qu'il fait : « *Nous sommes riverains et notre logement donne directement sur les deux hangars abandonnés du technicentre SNCF côté rue de Neuilly. Nous avons pu constater en faisant la visite le 15 juin l'état de dégradation de ces hangars, avec une toiture défailante, des tôles abimées. Tout ceci provoque des îlots de chaleur inutiles et peut constituer un risque de sécurité pour les riverains. Pourriez-vous ... prévoir un cadre paysager, architectural et conforme à la sécurité des riverains ?* »

Cette question **d'îlot de chaleur** est sensible et plusieurs participants à l'atelier de Clichy proposent et proposent la mise en place d'aménagements, par exemple **un talus et des zones végétalisées**, pour le résorber. SNCF Réseau a indiqué, en réponse, que aucune option de végétalisation n'a été retenue, à ce stade, pour plusieurs raisons : ce type de considération s'inscrit dans un cadre de réflexion d'aménagement plus large qui implique d'autres acteurs ; par ailleurs la difficulté d'accès à l'ouvrage rend complexe la question de l'entretien de zones végétalisées.

Au plan financier, un participant a suggéré que l'écart de 30 M€ entre les options 1 et 2 soit utilisé pour des aménagements de ce type et, plus généralement, pour un **effort environnemental**. Le maître d'ouvrage a rappelé que le projet n'était pas financé et qu'il restait pensé à l'économie.

Par ailleurs, la concertation a aussi été l'occasion de demander des informations sur la **fonction du technicentre de Clichy et son évolution**. L'utilité durable de ce centre y compris pour le matériel roulant des lignes normandes a été confirmée, malgré la création de technicentres en Normandie, dans la mesure où il est toujours nécessaire de pouvoir réaliser des opérations de maintenance ou de réparation aux deux bouts d'une ligne.

Un participant à la réunion de Clichy et habitant à Levallois, s'est préoccupé des conséquences que la suppression de cinq voies de service prévue dans le projet aurait sur le technicentre ; SNCF Réseau s'est montré rassurant et a indiqué que le projet avait été conçu, y compris cette disposition, pour ne pas perturber son fonctionnement.

IV.2.3. Le financement du projet

Les intervenants ne se sont pas seulement préoccupés de l'opportunité du projet ou de ses caractéristiques ; ils se sont aussi préoccupés de son **financement**.

Ils n'ont pas été sans observer que la Région Ile de France ne participe pas au financement de la phase d'études en cours. Ainsi, un participant à la réunion de Clichy s'est demandé « *pourquoi la Région Île-de-France ne finance-t-elle pas ce projet alors qu'il est prévu un gain de régularité sur les transiliens et qu'il y a un impact sur leurs usagers.* » Pour ce participant, l'opportunité du projet ne peut pas être appréciée indépendamment de ses modalités de financement : « *il considère qu'en tant que normand, on peut être favorable au projet dans la mesure où le projet serait co-financé par les deux régions, mais défavorable si seule la région Normandie devait le financer.* »

Un internaute normand est encore plus explicite dans son intervention : « *En tant que contribuable normand, je trouve tout à fait malhonnête de devoir payer presque la moitié du coût de ce projet, nécessaire peut-être pour le réseau ferré francilien, mais qui n'apportera quasiment rien aux usagers normands ! Que fait donc l'État pour arbitrer correctement ce cofinancement, en mettant majoritairement à la charge de la riche Région Ile-de-France ces travaux, qui vont principalement dans l'intérêt de ses nombreux habitants ?* »

Un autre intervenant à la réunion de Caen et usager régulier de la ligne Caen-Paris a demandé « *pourquoi le projet serait financé par la région Normandie, dans la mesure où il bénéficie aussi aux usagers franciliens.* »

De même, le maire de Caen, Président de la communauté urbaine de Caen la mer a indiqué : « *la collectivité de Caen la mer, en plus de contribuer au financement, exprime son avis, et qu'elle considère qu'il est légitime que les franciliens contribuent aussi au financement du projet, étant eux-mêmes des bénéficiaires du projet.* » (Réunion publique de Caen).

Le Conseil départemental du Calvados a également souligné, dans sa délibération « *l'intérêt de la réalisation du projet pour la régularité des trains franciliens et donc le caractère légitime de la participation de l'ensemble des collectivités bénéficiaires à son financement.* »

SNCF Réseau a confirmé les **éléments résultant du bilan socioéconomique du projet** qu'il a établi sur la base des standards préconisés par le ministère en charge des transports et par le groupe ferroviaire. Dans la monétarisation des avantages et des pertes, c'est le montant allant aux usagers d'Ile-de-France qui est le plus élevé, car ce sont les **passagers de la ligne J qui ont le gain de régularité le plus fort**, même s'il est partiellement annulé par les pertes de régularité durant la période de travaux, mais aussi parce que les usagers d'Ile-de-France sont les plus nombreux.

IV.2.4. La nécessité d'une approche globale de l'amélioration des dessertes ferroviaires

Si le saut-de-mouton est localisé en un site précis, son impact va bien au-delà et touche à l'amélioration de la desserte ferroviaire et de sa robustesse, ce qui constitue sa finalité principale. C'est d'ailleurs pour cette raison que la concertation a **débordé largement du seul site d'implantation de Clichy-Levallois**.

Tout le territoire de Paris jusqu'à la côté normande est concerné. Il est d'ailleurs notable de constater que de très nombreuses interventions des internautes portent sur la question des circulations (régularité, robustesse, fréquence, vitesse, etc.), l'ouvrage étant présenté par la maîtrise d'ouvrage comme indispensable à la résolution de certains obstacles qui freinent ou interdisent aujourd'hui une potentielle amélioration du trafic.

L'adhésion au projet n'est, du reste, par exemple d'**interrogations sur l'efficacité du projet pour atteindre l'amélioration globale des services ferroviaires attendue**. Comme l'a rappelé fréquemment SNCF Réseau, en réponse à des questions exprimées en réunion ou par voie numérique, la réalisation du saut-de-mouton améliorerait la régularité des trains de la gare Saint-Lazare et la lisibilité de l'affectation des quais aux différentes lignes ; elle permettrait également d'augmenter, lorsque la région Normandie, autorité organisatrice des transports, le décidera, d'augmenter la proportion de trains longs sur les lignes normandes, et donc la capacité de transport. Par contre, elle ne lève pas, à elle seule, tous les « goulots d'étranglements » qui font obstacle à l'augmentation des fréquences ou la réduction des temps de trajets souvent demandées.

La FNAUT d'Ile-de-France note d'ailleurs, dans le préambule à sa contribution que « *étant donné l'imbrication forte des différentes composantes du système ferroviaire, infrastructure, matériel roulant, exploitation, etc..., en particulier en Ile-de-France, on peut s'étonner que ce projet ne soit pas l'aboutissement d'une analyse globale des difficultés rencontrées sur ce secteur du réseau francilien et national et qu'un panel de solutions n'ait pas préalablement été élaboré.* » En conclusion, elle exprime le souhait « *que la ligne Paris-Mantes et ses différentes branches, fassent l'objet d'une étude globale, un Schéma Directeur destiné à déterminer les solutions les plus efficaces à mettre en œuvre pour résoudre les difficultés actuelles et pour leur permettre à la fois d'irriguer tout l'Ouest francilien et de jouer au mieux son rôle de lien indispensable entre l'Ile-de-France et la Normandie.* »

Un adjoint au maire d'Herblay, lors de la réunion tenue dans cette ville, regrette « *un manque de cohérence avec un tronçonnage des projets qui mène à ignorer ce qui a déjà été fait et dit dans le cadre d'autres projets* » et « *reproche un cloisonnement des entités SNCF.* »

IV.3. L'impact de la période de construction sur les usagers

Face aux bénéfices attendus du projet (décroisement des flux permettant une meilleure fluidité des circulations et donc une régularité accrue des trains) le **principal impact négatif de l'ouvrage est la perturbation que sa construction va induire** sur les voies du groupe 6, mais aussi sur les lignes normandes et, dans une moindre mesure, sur les lignes J4 et J5.

Les perturbations, liées à la coupure du groupe 6 devraient avoir une durée de dix-huit mois. Pour autant, SNCF Réseau insiste sur le fait qu'il serait néanmoins possible de **maintenir intégralement le service**, sauf certains week-ends et durant les deux semaines précédant la mise en service. En effet, à l'horizon de réalisation du projet, la ligne du RER E (Eole) sera mise en service, libérant les voies du groupe 5 (les trains circulant actuellement sur ce groupe desservent la gare de Mantes) : les trains circulant aujourd'hui sur le groupe 6 seraient reportés sur les groupes 4 et 5, mais avec une régularité moindre. SNCF Réseau précise également que pour limiter l'impact sur la régularité, un **allègement de l'offre de 10%** pourrait être envisagé pendant la **période de pointe de soirée**, durant laquelle les trains sont un peu moins chargés.

SNCF Réseau fait valoir les simulations faites pour apprécier l'impact de cette situation sur la régularité des lignes, soulignant au passage que la réalisation de telles études pour la période des travaux constituait une première, alors qu'elles sont habituelles pour la période d'exploitation des projets ferroviaires. Ces **études de régularité**, faites sur la **pointe du matin**, la plus chargée et donc la plus contraignante, montrent que la dégradation de la régularité est au maximum de 3,5%, du même ordre de grandeur que l'amélioration apportée par le saut-de-mouton après sa mise en service.

Ce sont notamment les **voyageurs de la ligne J** (voir Figure 12) qui vont pâtir des dix-huit mois de travaux. La question a beaucoup préoccupé les usagers de cette ligne et les a fait réagir durant la concertation. De nombreux travaux ont affecté cette ligne depuis des années, et les usagers expriment une **grande lassitude** face aux retards fréquents, aux fermetures en soirée ou en week-end, et de manière générale **face au manque de fiabilité de leur ligne**.

Figure 12



L'annonce de 18 mois de travaux supplémentaires nécessitant des aménagements de la circulation des trains, même situés dans un horizon plutôt éloigné, a bien évidemment un impact négatif sur les usagers, même s'ils acceptent de reconnaître l'éventuelle utilité du projet. **L'enjeu leur paraît assez négligeable**, au vu des contraintes à subir pour obtenir un **résultat aléatoire**, qui se traduit dans les études par de faibles pourcentages en termes de gains de ponctualité et de régularité.

L'impact des travaux du RER E (Eole) et la prolongation de ces impacts, avec les retards pris par la future ligne, renforce le **sentiment d'une succession de travaux sans fin**, affectant les usagers de manière prolongée. C'est sans doute un des éléments qui étaye le plus la difficulté des usagers de la ligne J à accepter le projet, dont ils redoutent les impacts négatifs, vécus comme une couche supplémentaire au millefeuille de travaux (et de contraintes) qu'ils connaissent depuis des années.

« Un an et demi de travaux... dans quelles conditions les gens qui travaillent et prennent le train tous les jours vont-ils devoir voyager ? Un an et demi c'est long... sans parler des retards de travaux. Nous sommes la génération des sacrifiés et devons subir les travaux de toute part. 10 ans de travaux pour la gare Saint-Lazare. Les travaux de ma gare de Mantes, le RER. Franchement si c'est pour se retrouver avec moins de trains ensuite ou des horaires de trains supprimés... non merci. » (Une habitante de Mantes la Jolie sur le site internet)

« Je suis favorable à une meilleure régularité mais quels désagréments supplémentaires subissons-nous encore pendant un an et demi ? Cela pèse vraiment ! Nous subissons actuellement déjà de nombreux désagrément avec les travaux Éole sur l'axe Évreux-Paris. De nombreux week-end sans trains (ni de bus de remplacement pour les gares jugées non prioritaires), des retards conséquents... » (Un habitant de Neuilly sur le site internet)

« Je ne vois pas comment ces travaux ne vont pas impacter pendant toutes ces années nos trains, tous les quais de Saint-Lazare étant blindés en heure de pointe. Nous allons avoir un service dégradé avec des trains forcément supprimés qui allongera considérablement nos temps de trajet avec des trains remplis d'autant plus. » (Une habitante de la Frette-sur-Seine sur le site internet)

« Les travaux envisagés compliqueront grandement la vie de milliers de personnes pendant une durée de travaux in/mal définie (comme toujours) pour un gain à l'arrivée quasi-nul et qui ne sera même pas perçu pour les utilisateurs bénéficiaires. (...) Si pendant les travaux, il est possible de reporter J6 à 100% sur J4, soi-disant sans impact sur la régularité, alors pourquoi n'est-ce pas fait aujourd'hui pour limiter les cisaillements entre J6 et J5 ? » (Intervention sur internet)

« Ce projet est demandé par la Normandie pour la Normandie sans intégrer les projets d'Île de France ni la qualité de vie des riverains. Il n'améliore pas les temps de parcours et ne va pas non plus améliorer significativement la régularité (les cisaillements sont une cause parmi tant d'autres !) tout en occasionnant de fortes perturbations pendant les travaux pour les usagers Transilien et surtout les riverains de Clichy et Levallois.

Avec un tel budget, il y a sûrement beaucoup mieux à faire pour améliorer la régularité et la qualité des trains normands, du réseau St Lazare, et réduire les nuisances ferroviaires des riverains. » (Un habitant de Levallois-Perret sur le site internet)

« Le coût (prévisionnel) de l'ouvrage, environ 300 millions d'euros, paraît très important une fois mis en face des bénéfices attendus. Sans parler de l'impact des longs travaux sur les usagers franciliens (difficile de croire en la promesse d'une non-interruption des circulations plus importante que celle annoncée), au bénéfice presque exclusif et assez dérisoire, d'une petite fraction des usagers de Saint Lazare... Sans compter que comme la ligne J5 va quitter en grande partie Saint Lazare, au final c'est du trafic en moins. Il y a peut-être de meilleures solutions à explorer, moins coûteuses... » (Un habitant de Mantes-la-Jolie sur le site internet)

« L'amélioration de l'offre ferroviaire à la gare Saint Lazare telle qu'exposée dans le dossier ne semble guère douteuse. Espérons juste que l'impact des travaux sur les lignes de banlieue sera absolument minimisé, car la L est en travaux depuis 10 ans avec une offre très dégradée le soir. » (Un habitant de L'Étang-la-Ville)

« Un projet très cher et qui engendrera pendant des mois de gros problèmes de circulation pour les usagers de la ligne J. » (Une habitante de Saint-Leu la Forêt sur le site internet)

« Super ces travaux, même s'ils sont ruineux et auraient dû être réalisés depuis des années. J'espère que la RATP et la SNCF feront des réductions sur les billets de train et cartes de transport pendant que ce sera le grand bazar à Saint-Lazare. J'espère aussi que l'impact sur les riverains de la gare de Clichy a été étudié, car 18 mois de travaux et des trains plus rapides ensuite, cela n'est pas neutre sur des conditions de vie. » (Une internaute de Vannes)

Dans sa contribution, IdFM insiste également sur **l'ampleur et la durée des perturbations apportées par les travaux de construction du saut-de-mouton** : « Le projet génère de lourds travaux, notamment la coupure des voies du groupe VI de l'axe Paris Saint-Lazare pendant 18 mois minimum, dont l'acceptabilité par les usagers franciliens n'est pas acquise. Il s'agit d'un impact capacitaire jamais vu par le passé sur le réseau Paris Saint-Lazare ». Il « rappelle la trajectoire déjà très dense des travaux prévus sur l'infrastructure du groupe VI et s'inquiète de l'articulation entre des projets incontournables³¹ et celui de l'avant Gare Paris Saint-Lazare. » ; en conclusion, il « alerte sur le volume de travaux à venir et la capacité des usagers à tolérer durablement des impacts sur le plan de transport. »

Pour ce qui est des **usagers normands**, s'ils se sentent moins directement concernés par les impacts du chantier à venir sur les lignes franciliennes, ils **s'inquiètent des impacts de la construction de l'ouvrage sur leurs lignes**, et des perturbations que cela pourrait engendrer sur un trafic jugé plutôt dégradé.

« Je suis un usager Normand et je suis pour ce type d'infrastructure si cela permet une amélioration du service rendu. Toutefois, je suis curieux de connaître les impacts que cela aura sur les lignes concernées pendant les travaux ». (Un habitant de Belbeuf)

Pour un intervenant sur internet habitant Louviers : « Avis défavorable : encore des suppressions de trains sur la ligne Paris-Rouen pendant les années de travaux alors que nous avons besoin de trains plus fréquents plutôt que de doubles rames. Peu importe le quai (N°1 ou 27) où arrive/part le train, juste l'afficher ! »

³¹ Ces projets sont rappelés dans le tableau ci-dessous issu de la contribution d'IdFM

Projet	Période travaux	Besoin fonctionnel	Impact capacitaire prévisionnel
Programme SDA (Accessibilité)	2027 – 2029	Mise en accessibilité des gares du groupe VI (y compris Conflans)	- 39 WE travaux - 107 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées - Limitations temporaires de vitesse ponctuelles
Suite Rapide	2027 – 2028	Régénération de la voie entre Asnières et Mantes	48 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées
Régénération signalisation	2029	Régénération des postes de Sartrouville et de Conflans	à préciser
Régénération ouvrages d'art	2025 - 2027	Remplacement d'ouvrages majeurs (Viaduc des souverains, Viaduc de Colombes)	Plusieurs WE de coupure par an
Interconnexion Bois-Colombes	2027 – 2029	Travaux génie civil et ferroviaires d'interconnexion avec la Ligne 15 du GPE	- 3 semaines de coupure à l'été 2028 - 56 semaines d'interruption temporaire de circulation (ITC) déformées - Limitations temporaires de vitesse ponctuelles
Rénovation Grande Halle voyageurs PSL	2027- 2038	Réhabilitation structure et couverture des halles, remise aux normes de l'éclairage et de la sonorisation	Travaux de week-end et en période estivale, dimensionnement des ITC à préciser.

Sans aller nécessairement jusqu'au refus de tous travaux entraînant des perturbations de longue durée sur les circulations ferroviaires, qui valent avis négatif sur l'opportunité du projet, beaucoup d'intervenants ont interrogé le maître d'ouvrage sur **l'ampleur, la durée et la localisation de ces perturbations**.

Comme l'écrit un intervenant habitant dans l'Eure, « *Nous subissons actuellement déjà de nombreux désagrément avec les travaux Eole sur l'axe Évreux-Paris. De nombreux week-end sans trains (ni de bus de remplacement pour les gares jugées non prioritaires), des retards conséquents... Je suis favorable à une meilleure régularité mais de quels désagréments supplémentaires subissons nous encore pendant un an et demi ? Cela pèse vraiment !* »

Là encore, des **antagonismes entre les deux régions** s'expriment, certains considérant que ce qu'on ajoute aux uns enlève aux autres, ou que les habitants d'une région sont privilégiés par rapport à ceux de l'autre région.

« *Je suis très favorable au projet. Le trajet Évreux-Paris est long, souvent pénalisé par des retards. De nombreux usages délaissent le train pour la voiture pour cette raison. C'est une bonne chose que tout soit fait pour réduire ce temps de trajet et ne pas penser qu'aux franciliens.* » (Un habitant d'Évreux sur le site internet)

« *Les Normands voient leurs conditions de circulation se dégrader d'année en année. Nous subissons également de plein fouet les travaux EOLE. Temps de trajets 50% plus long pour les Vernonnais, par ex., plus de train le soir pour rentrer après 21h, sans parler des incroyablement nombreux week-end s SANS train. Pas le choix, on nous explique que c'est pour le bien commun (une notion qui semble inconnue à de nombreuses personnes). Je serais donc reconnaissante aux franciliens d'accepter à leur tour des nuisances pour le bien de tous. Ce projet va améliorer la situation pour TOUT LE MONDE.* » (Une habitante de Vernon sur le site internet)

« *Domage de sacrifier une des rares lignes transiliennes qui fonctionne relativement bien (usager plutôt ligne H cauchemardesque) au profit de rares usagers grandes lignes vers la Normandie ?* » (Un habitant de Saint-Leu la Forêt sur le site internet)

IV.4. Le chantier et son environnement

L'organisation et les nuisances provoquées par le chantier sont également des sources d'**inquiétudes de la part des habitants proches**, qui sont sur les communes de Paris 17^{ème}, Clichy et Levallois-Perret. Ces inquiétudes sont d'autant plus fortes que la durée du chantier est longue, plus de trois années avec les travaux préparatoires. Les questions ont été principalement posées lors des manifestations tenues à Clichy, réunion publique et ateliers thématiques ;

Plusieurs riverains ont dès maintenant demandé, compte tenu de l'expérience sur des chantiers précédents, dans quelle mesure le chantier pourrait être prolongé au-delà des échéances initialement prévues. (Participants à l'atelier Clichy)

IV.4.1. Le bruit lié au chantier

Le **bruit est le premier sujet de préoccupation** des riverains durant la phase de chantier. Plusieurs d'entre eux, participants à l'atelier de Clichy, ont souhaité connaître le niveau du volume sonore attendu lors des phases de travaux. Certains participants, évoquant les nuisances sonores subies lors de la construction du passage souterrain de la gare de Clichy-Levallois, estiment nécessaire la mise en place d'un mur antibruit.

Une riveraine de Levallois a expliqué, au cours de la première réunion à Clichy, que, pour certains projets d'urbanisme et selon certains critères, les HLM ont l'obligation de proposer un relogement aux locataires en raison des nuisances futures. Elle a demandé donc si un relogement est prévu pour les habitants qui seront au cœur des travaux et si une étude acoustique a été réalisée pour le chantier.

En réponse, SNCF Réseau a précisé que les travaux auraient lieu essentiellement de jour, ce qui limite les nuisances nocturnes qui sont les plus gênantes. Les études acoustiques du chantier ne pourront être faites que plus tard, lorsque seront connus les engins utilisés, les caractéristiques précises de l'ouvrage à réaliser et les plages horaires. En tout état de cause, le bruit étant réglementé, SNCF Réseau se conformera aux arrêtés municipaux et préfectoraux en vigueur.

Un intervenant à la réunion de Clichy a élargi le propos en déplorant que SNCF Réseau ne s'intéresse pas davantage aux riverains, évoquant les nuisances du chantier, des nuisances sonores, visuelles et architecturales, et en suggérant qu'un projet d'urbanisme plus global soit mené, sur lequel il se dit d'ailleurs prêt à travailler avec la SNCF.

IV.4.2. Les circulations routières

Les riverains ont exprimé, notamment au cours de l'atelier de Clichy, des **préoccupations sur les moyens envisagés pour l'acheminement du matériel et des matériaux sur la zone chantier** et, donc, sur les effets à en attendre sur la circulation routière dans la zone. Ils ont souligné que les accès aux portes de Clichy et d'Asnières et au boulevard de Douaumont étaient embouteillés à toute heure du jour, week-end compris, en raison de l'état général du trafic, mais également en raison de la présence d'une station-service très fréquentée boulevard de Douaumont.

Une habitante de Clichy, en commentaire d'un coupon T, écrit : « *Mes réserves : les nuisances (probables) dues au chantier. Principalement nuisances sonores, occasionnées par l'installation de la base de vie sur le terrain des boulevards de Douaumont / Fort de Vaux, en bordure du périphérique, entre les portes d'Asnières et de Clichy. Merci de bien étudier toutes les solutions d'accès pour les engins car le trafic routier est "compliqué" à ce niveau. Transport ferroviaire serait plus adapté...* »

SNCF Réseau prévoit bien que le trafic routier soit dominant, sans que le volume de camions correspondant n'ait été déterminé. A ce stade des réflexions, le **passage par les portes de Clichy et d'Asnières devrait être privilégié** afin d'éviter les petites rues mais des mesures, peut-être le ciblage des horaires, pourraient être mises en œuvre afin d'éviter les mauvaises conditions de trafic. Par ailleurs, une **passerelle en hauteur** sera certainement aménagée pour permettre le passage du personnel du chantier, tout en assurant la continuité du trafic ferroviaire.

La possibilité d'utiliser un téléphérique allant jusqu'aux rives de la Seine, comme cela a été fait sur un autre chantier dans la zone, a été mentionnée par un participant à l'atelier de Clichy mais n'est pas envisagée par le maître d'ouvrage.

IV.5. Les interférences entre le projet de saut-de-mouton et le projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie

Initialement, le « saut-de-mouton de Saint-Lazare » était inclus dans le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, initié il y a une quinzaine d'années. Après le débat public de 2011-2012 et la première phase de concertation de 2015-2017, le projet LNPN a fait l'objet en 2020 d'une décision ministérielle déterminant d'une part des tronçons prioritaires et d'autre part des tronçons réalisés à un horizon plus lointain. L'ouvrage du saut-de-mouton a quant à lui été retiré du projet LNPN : son utilité excédant le seul projet LNPN, il est apparu qu'il pouvait être réalisé indépendamment.

Cependant, **l'existence de deux projets** – LNPN et saut-de-mouton – concernant les mêmes liaisons ferroviaires **a influencé les positions prises sur l'opportunité** de ce dernier projet, en particulier chez les participants habitants dans des zones potentiellement affectées par le tracé de la ligne nouvelle, à cheval sur les Yvelines et le Val-d'Oise. Les représentants de SNCF Réseau ont insisté sur le fait que, pour l'État comme pour leur entité, il s'agissait bien de deux projets distincts suivis par deux équipes différentes et que l'évaluation socio-économique, telle qu'elle est présentée dans le dossier du maître d'ouvrage pour la présente concertation est établie sans la réalisation de la LNPN : ce sont bien les gains de régularité apportés par le seul saut-de-mouton qui sont estimés et valorisés. Ces éléments n'ont à l'évidence pas été complètement entendus.

Ainsi que l'ont formulé très clairement les élus rassemblés et mobilisés lors de la réunion publique de Meulan, ils **considèrent le saut-de-mouton de Paris Saint-Lazare comme la première marche, brique indispensable à la réalisation de la LNPN**. Et c'est parce qu'ils s'opposent à la création de cette ligne qu'ils mettent leur **véto au projet de saut-de-mouton**, bien qu'ils n'aient pas d'arguments spécifiques à opposer aux objectifs de ce dernier projet. Toutefois la perspective qu'il puisse être une étape décisive dans la réalisation de la LNPN, qu'ils désapprouvent, suffit à susciter leur opposition au projet. Ils ne souhaitent prendre aucun risque et ne laisser aucune chance à la LNPN de se réaliser un jour, à leurs dépens, affirment-ils. Comme l'a dit la sénatrice des Yvelines présente à la réunion, *« les habitants de cette zone préfèrent renoncer aux avantages qu'apporterait, en elle-même, la réalisation du saut-de-mouton plutôt que de voir se réaliser la première étape de la ligne nouvelle. »*

Les prises de position de certains grands élus, présidente de Région en tête, contre la LNPN, la pétition lancée par GPSEO pendant l'été, les diverses actions lancées par les uns et les autres à partir du printemps 2024 ont contribué à créer un **climat de durcissement des oppositions et de radicalisation des opinions**. D'une certaine manière, la concertation sur le projet de saut-de-mouton en a pâti, car le sujet de l'ouvrage en soi et de ses bénéfices potentiels a été systématiquement dévié et les enjeux de l'ouvrage lui-même très peu discutés.

La maîtrise d'ouvrage a même été soupçonnée de présenter le projet « en morceaux » afin de limiter les critiques : *« Un lien avec le projet de la nouvelle ligne Paris-Normandie qui va provoquer de grosses nuisances sonores le long de l'A13 ? Pas très honnête de votre part de présenter ce projet par petit bout pour obtenir des avis favorables par partie sans avoir une vue d'ensemble ! »* selon une habitante de Villennes-sur-Seine intervenant sur le site internet.

La LNPN débute désormais à Nanterre, pour son premier tronçon prioritaire en Ile-de-France, Nanterre-Mantes (le second est situé en Normandie, de Rouen à Barentin). Néanmoins, le déverrouillage de certains points de blocage pour les lignes normandes est une condition à l'amélioration de leur desserte. La gare de Paris-Saint-Lazare et son étroitesse est l'un de ces verrous et le saut-de-mouton est destiné à améliorer la circulation des trains au niveau de l'avant-gare.

Il n'en demeure pas moins que la déconnexion des deux projets (saut-de-mouton et LNPN) a été perçue par beaucoup comme artificielle. La **simultanéité des deux concertations** dans un calendrier presque superposé n'a pas aidé à dissiper ce sentiment.

Il faut noter aussi la proportion non négligeable de personnes qui ont souhaité aborder les questions liées au projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) à l'occasion de cette concertation. Ce n'était pas l'objet de la concertation sur le saut-de-mouton de Saint-Lazare, mais la LNPN s'est invitée de manière tout à fait majeure, en particulier en Ile-de-France, à la réunion de Meulan principalement, mais également à Pontoise.

De la même façon, les internautes ont déposé de **nombreuses questions et avis qui avaient trait aux impacts et au coût de la LNPN**, sans lien direct avec le projet.

V. Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE)

Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants, le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

V.1. Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Les usagers des lignes J et ceux des lignes normandes ont exprimé de nombreuses insatisfactions, fortement relayées par les élus locaux, sur la régularité de leurs dessertes. Dans le temps, les indicateurs établis par Ile-de-France Mobilités, au moins pour les lignes J, font apparaître des résultats considérés comme satisfaisants, voire très satisfaisants. **L'écart entre le ressenti des usagers et une quantification, calculée en moyenne** sur toutes les dessertes quelles que soient l'heure de la journée ou la journée, suscite la perplexité des garants. La consistance des outils de mesure de la régularité ou de la ponctualité **mériterait d'être approfondie** avec l'ensemble des parties prenantes afin d'aboutir à des appréciations plus partagées entre les acteurs.

Par ailleurs, les garants notent que les études faites par SNCF Réseau partent de schémas d'exploitation après mise en service d'Eole, qui ne sont pas nécessairement définitifs. Les garants recommandent donc que **les études stochastiques ainsi que les études socio-économiques soient actualisées pour pouvoir prendre en compte la grille de service réelle d'Eole.**

Enfin les garants recommandent, au vu des nombreuses inquiétudes soulevées par les usagers de la J quant au maintien des trains et de leur régularité, que soit **présentées avec clarté**, au fil des études qui les définiront, **les dispositions qui permettront de reporter durant 18 mois, soit toute la durée de la coupure, les trains circulant sur les voies du groupe 6 sur les voies des groupes 4 et 5** et ce qui préservera, et avec quel degré de ponctualité, les circulations actuelles, ou équivalentes. Un effort de pédagogie doit être fait, d'autant que les affirmations de SNCF Réseau font souvent l'objet d'une méfiance de la part des voyageurs, qui mettent en doute la sincérité du gestionnaire de réseau et ne distinguent pas toujours gestion de l'infrastructure et organisation des transports par les Autorités organisatrices des transports (IdFM en Ile-de-France, la Région en Normandie).

V.2. Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Comme l'a indiqué SNCF Réseau tout au long de la concertation, la décision de poursuivre le projet ne lui appartient pas seule, dans la mesure où elle est conditionnée par la nécessité pour SNCF Réseau de trouver un accord avec des partenaires qui en assurent le financement. Sont en premier lieu concernés l'État, la Région Ile-de-France et la Région Normandie, auxquels peuvent s'adjoindre différentes collectivités, notamment départementales, de ces deux régions. Il apparaît donc nécessaire aux garants que le public soit aussi **informé des décisions que prendront ces entités, mais aussi des motivations qui y ont conduit**, dans le cas où elles seraient parvenues à un accord comme dans celui où elles n'y seraient pas parvenues.

A ce titre, il paraît également important que le public soit tenu informé des **implications des évolutions du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie sur le projet de saut-de-mouton**.

Si les études du projet sont poursuivies, les garants recommandent à SNCF Réseau de :

- **maintenir en activité les outils d'information et de participation** mis en place pour la concertation préalable, notamment le site numérique, en conservant la possibilité, pour les internautes, de déposer avis et questions et/ou en publiant, à intervalles réguliers, une lettre d'information ;
- **refaire un atelier thématique** au technicentre de Clichy au moment où les études seront suffisamment avancées pour que leurs résultats puissent alimenter les échanges

VI. Liste des annexes

Annexe 1. Lettre de mission des garants

Annexe 2. Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Annexe 3. Glossaire

Annexe 1. Lettre de mission des garants



LA PRESIDENTE

Paris, le 15 septembre 2022

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 7 septembre 2022, la Commission nationale du débat public vous a désigné.e.s garante et garant du processus de concertation préalable pour le projet de création d'un saut de mouton avant l'arrivée en gare de Paris Saint-Lazare (92).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable sur ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en rappelant à vos interlocuteurs ces exigences légales.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins vous devez rendre publiques vos préconisations et leur prise en compte par le maître d'ouvrage.

Votre rôle n'est cependant pas réduit à celui d'observateur du dispositif de concertation. **Vous êtes le prescripteur des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable des choix du maître d'ouvrage mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation.** La qualité de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention sur l'absence d'alternative autre que la présentation de deux scénarios techniques différents, or l'article L121-15-1 du code de l'environnement exige que la concertation préalable permette de débattre de l'opportunité du projet. Le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet au-delà de se prononcer sur les deux alternatives techniques présentées par le maître d'ouvrage. S'agissant des enjeux, j'attire également votre attention sur la durée de trois ans des travaux et l'ampleur des perturbations qui en résulteront pour les usagers de la gare de Paris Saint-Lazare. Enfin, la question du périmètre géographique adéquat de la concertation doit être un point d'attention particulier puisque c'est l'ensemble du réseau d'accès à la gare de Paris Saint-Lazare qui connaîtra des

perturbations pendant les travaux, que les lignes spécifiquement concernées par les travaux de décroisement accueillent respectivement les trains normands en direction de Rouen/ Le Havre et Caen/Cherbourg et les transiliens de la ligne J6 Conflans-Mantes/Gisors, tandis que les communes qui seront concernées par l'aménagement ferroviaire sont celles de Clichy et de Levallois-Perret.

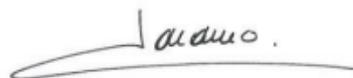
Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions formulées par les participants à la concertation. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte - ou non - vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art.R.121-23 CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivants la publication de ce dernier (art.R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution.** La défense de ces droits est placée sous votre garantie, au nom de la CNDP.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO

Annexe 2. Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 21/10/2024	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. <i>approfondir et clarifier la consistance des outils de mesure de la régularité ou de la ponctualité des circulations ferroviaires normandes et franciliennes avec l'ensemble des parties prenantes afin d'aboutir à des appréciations plus partagées entre les acteurs</i>			
2. <i>actualiser les études stochastiques sur l'impact du projet sur la régularité du trafic (les pertes durant la période de travaux et les gains durant la période d'exploitation) ainsi que les bilans socio-économiques pour pouvoir prendre en compte la grille de service réelle d'Eole</i>			
3. <i>présenter avec clarté, au fil des études qui les définiront, les dispositions qui permettront de reporter durant 18 mois, soit toute la durée de la coupure, les trains circulant sur les voies du groupe 6 sur les voies des groupes 4 et 5 et ce qui préservera, et avec quel degré de ponctualité, les circulations actuelles, ou équivalentes</i>			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participantes et des participants			
<i>1. informer le public des décisions que prendront l'État et les régions Ile-de-France et Normandie sur la suite du projet et son financement, mais aussi des motivations qui y ont conduit, dans le cas où ces entités seraient parvenues à un accord comme dans celui où elles n'y seraient pas parvenues</i>			
<i>2. tenir le public informé des implications des évolutions du projet de Ligne nouvelle Paris-Normandie sur le projet de saut-de-mouton</i>			
<i>3. si les études du projet sont poursuivies, maintenir en activité les outils d'information et de participation mis en place pour la concertation préalable, notamment le site numérique, en conservant la possibilité, pour les internautes, de déposer avis et questions et en publiant, à intervalles réguliers, une lettre d'information</i>			
<i>4. tenir, à l'initiative de SNCF Réseau, un atelier thématique au technicentre de Clichy, au moment où les études seront suffisamment avancées pour que leurs résultats puissent alimenter les échanges</i>			

Annexe 3. Glossaire

Sigle	Signification
CNDP	Commission nationale du débat public
DIDVS	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
FNAUT	Fédération nationale des associations d'usagers des transports
IdFM	Ile-de-France Mobilités
LNPN	Ligne nouvelle Paris-Normandie

