



**DEL2024\_029**

**Portant sur la motion d'opposition au projet de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

L'an deux mille vingt-quatre, le quatorze octobre à vingt heures, le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, sous la présidence de M. Fabrice LEPINTE, Maire.

Date de convocation : 07 octobre 2024

Date d'affichage : 07 octobre 2024

Nombre de membres en exercice : 11

Nombre de membres votants : 7

Prénom/Nom/Fonction	Présent	Absent	Excusé	Pouvoir
Fabrice LEPINTE ( <i>Maire</i> )	X			
Xavier ANQUETIN ( <i>1<sup>er</sup> adjoint</i> )			X	
François-Régis TARDY ( <i>3<sup>ème</sup> adjoint</i> )	X			
Gaël GUADEBOIS ( <i>4<sup>ème</sup> adjoint</i> )	X			
Patrick DUEDAL ( <i>Conseiller</i> )	X			
Nina DHOOGHE ( <i>Conseiller</i> )	X			
Grégoire FLANDIN ( <i>Conseiller</i> )	X			
Magali LEMAIRE ( <i>Conseiller</i> )	X			
Philippe MANCINI-HEITZELER ( <i>Conseiller</i> )		X		
Véronique LEITERER ( <i>Conseiller</i> )			X	
Thierry GAUGUET ( <i>Conseiller</i> )		X		

A été nommé(e) secrétaire de séance : François-Régis TARDY

**EXPOSE :**

Le Conseil Municipal,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts de la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO),

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

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

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



**DEPARTEMENT DES YVELINES**

**COMMUNE DE GOUSSONVILLE**

Considérant que le projet LNPN tel qu'il nous est présenté cause un lourd préjudice à toute la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (CU GPSEO) en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie,

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

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

Considérant que sur le fond la Ville de Goussonville s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

Une hérésie économique à l'échelle nationale et locale

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

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

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

De plus, à ce jour, à la différence des projets de même envergure, aucune étude de besoins n'a été communiquée pour justifier de la nécessité de la LNPN. Ce projet n'étant, par ailleurs, pas jugé prioritaire par le Comité d'orientation dans son rapport de janvier 2023 : « *Le projet a comme qui devra être démontré par les études à venir. L'impact environnemental est potentiellement important compte tenu de l'artificialisation de terres agricoles, du risque de fragmentation d'écosystèmes dans des zones remarquables identifiées et de la gare nouvelle de Rouen St-Sever en zone inondable* ».

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

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

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

Cette augmentation du fret est préoccupante, car elle sera de nature à empêcher tout futur renfort d'offre ferroviaire à destination des voyageurs du territoire. Le territoire accueille toujours plus de population (prévision de 450 000 habitants en 2030) et reste très attractif d'un point de vue résidentiel pour sa qualité de vie.



**DEPARTEMENT DES YVELINES**

**COMMUNE DE GOUSSONVILLE**

Cette attractivité ne doit pas être dégradée par le passage de la LNPN tant pour les habitants que pour le dynamisme des entreprises, en augmentant leurs difficultés de recrutement.

Un frein au développement du territoire

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

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

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

Des impacts sur les projets d'habitat en contradiction avec les injonctions de l'Etat de produire davantage de logements : le tracé de la LNPN aura des conséquences sur les projets et opérations d'habitat, qu'il s'agisse des opérations ciblées par le Programme local de l'habitat intercommunal (PLHi) pour répondre aux enjeux de construction et d'obligations de la loi Solidarité et renouvellement urbain (SRU) du territoire, d'Opération programmée pour l'amélioration de l'habitat (OPAH), ou encore de projets identifiés par les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

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

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

Une entrave à la mobilité des habitants

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

Des impacts sur le trafic routier : l'impact du projet sur le trafic routier sera considérable ; en effet, la réalisation de cette infrastructure viendra bouleverser, par de lourds travaux, le trafic routier aux abords de l'A13 et notamment sur ses échangeurs (par exemple entre Orgeval, Poissy, la RD 19 à Flins, la RD 43 à



Chapet). Le nombre d'usagers concernés et le temps perdu n'est absolument pas documenté ni par l'État ni par la SNCF.

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

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

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

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

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

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

Des impacts écologiques : le tracé impacte lourdement le territoire de la CU GPSEO, qu'il s'agisse de la biodiversité (coupure de corridor écologique), de la ressource en eau (champs captant et périmètre de protection aussi fragile qu'essentiel à l'alimentation en eau de notre territoire), etc.

Des impacts sur la consommation d'espaces naturels et agricoles : le tracé entraînera des répercussions importantes et immédiates, notamment sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sur l'artificialisation des sols.

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



Une source de pollution visuelle et sonore pour les riverains

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

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

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

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

Des impacts sur le prix de l'immobilier : sur des projets similaires, il est observé une dévaluation du prix de l'immobilier pour les biens situés à proximité immédiate de 15 à

35 %. Dans certains cas, des biens ne trouvent plus preneurs, même fortement dévalués.

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

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

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

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

Considérant que sur la forme la Ville de Goussonville s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :



**DEPARTEMENT DES YVELINES**

**COMMUNE DE GOUSSONVILLE**

Alors que les garantes de la concertation de la Commission nationale du débat public (CNDP) ont mis en garde contre les risques d'une « concertation au rabais » et d'une superposition avec la concertation sur le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris-Saint-Lazare, l'État précipite les premiers échanges avec la population. Les différentes réunions liminaires avec les élus du territoire se sont révélées être un exercice de style où, non seulement il n'a jamais été question de prendre en considération les remarques des élus mais, pire encore, où les Maires n'ont pas obtenu une information exhaustive pour relayer à leur population les tenants et aboutissants du projet.

La tenue d'une concertation, engagée en période de vacances scolaires et de ponts, jusqu'à la fin de l'été, ne met pas les acteurs dans la meilleure situation pour défendre leurs opinions ni leurs intérêts.

L'opacité entretenue de l'État et de SNCF Réseau quant à la réalisation de ce projet. En effet, les élus de la CU GPSEO n'ont pas été associés aux échanges sur l'opportunité de réaliser un tel projet ni sur l'analyse des bénéfices / risques pour le territoire.

Un traitement différencié entre Normands et Franciliens car la CU GPSEO est le seul EPCI francilien invité à participer aux comités de pilotage. Pourtant, d'autres sont également directement concernés (CCPIF, CASGBS, ...) mais ne sont pas conviés alors que les EPCI normands sont eux bien présents. Par ailleurs, l'exclusion de la CU GPSEO des comités techniques ne s'explique pas alors que d'autres collectivités, notamment normandes, y participent (le motif mis en avant par l'État, selon lequel seuls les financeurs participent aux comités techniques, est infondé puisque les métropoles de Rouen et du Havre sont associées mais ne sont pas financeuses).

L'absence de transmission d'informations claires du projet, notamment sur les évolutions de tracé et les impacts liés a pour effet de mettre en suspens de nombreux projets du territoire (pour pallier cette absence, la CU GPSEO doit financer une étude pour connaître les incidences des tracés du projet sur le territoire).

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

Considérant que le Conseil municipal a été invité :

à s'opposer au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie,

à rappeler que l'opposition de la CU GPSEO à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIF et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire, dont fait partie la Ville de Goussonville, lors des réunions de concertation préalable,



**DEPARTEMENT DES YVELINES**

**COMMUNE DE GOUSSONVILLE**

à réaffirmer la solidarité de la Ville de Goussonville avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

à interpellier l'État afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire,

à solliciter le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN,

à communiquer au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN,

à demander à SNCF Réseau que la CU GPSEO soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité.

*Après avoir entendu l'exposé de Monsieur Fabrice LEPINTE, Maire de Goussonville,*

**Après en avoir délibéré, à l'unanimité des suffrages exprimés**

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

**ARTICLE 2 : RAPPELLE** que l'opposition de la CU GPSEO à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire, dont fait partie la Ville de Goussonville, lors des réunions de concertation préalable,

**ARTICLE 3 : RÉAFFIRME** la solidarité de la Ville de Goussonville avec les communes de la CU GPSEO contre le projet de LNPN,

**ARTICLE 4 : INTERPELLE** l'État afin qu'il privilégie le développement du transport fluvial et respecte ses engagements sur la régularité et l'offre de transport sur le territoire,

**ARTICLE 5 :** SOLLICITE le soutien de la Présidente de la Région Ile-de-France contre le projet de LNPN,

**ARTICLE 6 : DÉCIDE DE COMMUNIQUER** au Président de la Région Normandie cette motion d'opposition du projet LNPN,



DEPARTEMENT DES YVELINES

COMMUNE DE GOUSSONVILLE

**ARTICLE 7 : DEMANDE à SNCF Réseau que la CU GPSEO soit étroitement associée au projet, notamment aux instances techniques préparatoires et à l'ensemble des instances de décision, qu'elle puisse disposer de l'ensemble des études préalables, études d'impacts et données d'entrée, et que les délais de concertation soient prolongés pour une concertation de qualité.**

Vote

POUR : 7

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

Pour extrait, conforme au registre des délibérations

Le Maire,  
Fabrice LEPINTE



Le secrétaire de séance  
François-Régis TARDY

Acte rendu exécutoire après dépôt en Préfecture

Le : 17/10/2024

Publication ou notification du : 17/10/2024

*Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat ou de sa publication (article R. 421-5 du code de justice administrative).*