



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE BOUAFLE
SEANCE DU 26 MARS 2024**

N°13-2024

L'an deux mil vingt quatre, le 26 mars à vingt heures trente trois minutes, le Conseil municipal légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance publique, sous la présidence de Madame Sabine OLIVIER, Maire.

Nombre de conseillers

En exercice : 19

Présents : 13

Votants : 17

Etaient présents : *Mme Sabine OLIVIER, Maire*

Mme Léna JEGOU-GERGAUD, M. Yann HERVIEU Adjoints au Maire

M. Jean-Louis HAMEAU, M. Patrick PERROTET, M. Théo WESOLOWSKI, Mme Emmanuelle RAYSSAC, Mme Armelle LOUIS, M. Franck LALLAU, Mme Dominique DORE, M. Dominique TRANCHANT, M. Denis WIECZOREK, Mme MOUTON Sylvia Conseillers municipaux

Absentes excusées : *Mme Annelise EVEN, Mme Eloïse BOUTFESSI*

Absents excusés ayant donné procuration :

M. Pierre-Jacques MAISONNAVE par procuration à Madame OLIVIER Sabine

Madame FROMAGEOT Nadine par procuration à Mme Emmanuelle RAYSSAC

Mme Malaury GHIONE par procuration à Mme Léna JEGOU-GERGAUD

M. Alan BOUREL par procuration à Monsieur WESOLOWSKI Théo

Secrétaire de séance : *M. Franck LALLAU*

**DELIBERATION N°13-2024 : MOTION DE REJET DU PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE PARIS
- NORMANDIE (LNPN)**

Rapporteur : Sabine OLIVIER

EXPOSÉ

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

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

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

Le projet LNPN tel qu'il nous est présenté cause un lourd préjudice au territoire de la GPSEO et à la commune de Bouafle en termes d'aménagement et de développement économique, de mobilités et d'habitat, d'agriculture et d'écologie.



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

En conséquence, il est apparu indispensable de soumettre au plus vite au Conseil Communautaire et à chacun des conseils municipaux du territoire un projet de motion d'opposition portant tant sur le fond que sur la forme au projet de LNPN.

Concernant le fond, le Conseil Communautaire et la commune de Bouafle s'opposent à ce projet pour les raisons suivantes :

1. Une hérésie économique à l'échelle nationale mais et a fortiori locale

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

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

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

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

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

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



perspectives de l'Axe Seine tel qu'il a été porté et partagé par tous les élus entre Paris et Le Havre.

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

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

3. Un frein au développement du territoire

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

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

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

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



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

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

4. Une entrave à la mobilité des habitants

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

- **Des impacts sur le trafic routier :** l'impact du projet sur le trafic routier sera considérable ; en effet, la réalisation de cette infrastructure viendra bouleverser, par de lourds travaux, le trafic routier aux abords de l'A13 et notamment sur ses échangeurs (par exemple à l'entrée de Bouafle ou encore entre Orgeval, Poissy, la RD 19 à Flins, la RD 43 à Chapet). Le nombre d'utilisateurs concernés et le temps perdu n'est absolument pas documenté par l'Etat et la SNCF.
- **Des impacts sur les transports et les franchissements :** de nouvelles difficultés de franchissement seront générées par le projet, sur un territoire déjà fragmenté par les infrastructures existantes.

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

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



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

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

- **Des impacts sur le paysage** : le projet de LNPN va profondément marquer le paysage de la vallée de Seine, en laissant une cicatrice indélébile (défrichement, vues, etc.) sur toutes les communes traversées par le futur réseau ferré (25 communes) dont Bouafle fait partie.
- **Des impacts écologiques** : le tracé impacte lourdement le territoire intercommunal, qu'il s'agisse de la biodiversité (coupure de corridor écologique), de la ressource en eau (champs captant et périmètre de protection aussi fragile qu'essentiel à l'alimentation en eau de notre territoire), mais aussi le potentiel de décarbonation du territoire.
- **Des impacts sur la consommation d'espaces naturels et agricoles** : le tracé entraînera des répercussions importantes et immédiates, notamment sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et sur l'artificialisation des sols.

Le passage de la LNPN va induire une artificialisation des sols indirecte, notamment par la relocalisation d'activités économiques déplacées puisque se situant sur le tracé du projet. Ce sont des centaines d'hectares de zones agricoles et naturelles qui pourraient être artificialisées, alors qu'elles participent à l'autonomie alimentaire de la région et alimentent également des cantines scolaires en circuit court. **Pour Bouafle, pour la plus basse estimation, l'infrastructure détruirait 50 ha de terres arables.**

6. **Une source de pollution visuelle et sonore pour les riverains**

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

Les habitants de Bouafle ainsi que des communes d'Orgeval, de Morainvilliers, de Chapet, d'Ecquevilly, 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.

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

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

8. **Une application différenciée du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) entre ce projet d'envergure nationale et les projets locaux**

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

Concernant la forme, la commune de Bouafle et la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise s'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :

- Alors que les garantes de la concertation de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) ont mis en garde contre **les risques d'une « concertation au rabais »** et d'une superposition avec la concertation sur le projet de « saut-de-mouton » en avant-gare de Paris Saint-Lazare, l'Etat précipite les premiers échanges avec la population. Les différentes réunions liminaires avec les élus du territoire se sont révélées être un exercice de style où non seulement il n'a jamais été question de prendre en considération les remarques des élus mais, pire encore, où les Maires n'ont pas obtenu une information exhaustive pour relayer à leur population les tenants et aboutissants du projet.
- **La tenue d'une concertation, engagée en période de vacances scolaires et de ponts, jusqu'à la fin de l'été, ne met pas les acteurs dans la meilleure situation pour défendre leurs opinions ni leurs intérêts.**



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE BOUAFLE
SEANCE DU 26 MARS 2024**

N°13-2024

- **L'opacité entretenue de l'Etat et de SNCF Réseau** quant à la réalisation de ce projet. En effet, les élus de GPS&O et les maires des communes concernées n'ont pas été associés aux échanges sur l'opportunité de réaliser un tel projet ni sur l'analyse des bénéfices / risques pour le territoire.
- **Un traitement différencié entre Normands et Franciliens** car la Communauté urbaine est le seul EPCI francilien invité à participer aux comités de pilotage. Pourtant, d'autres sont également directement concernés (CCPIF, CASGBS, ...) mais ne sont pas conviés alors que les EPCI normands sont eux bien présents. Par ailleurs, l'exclusion de GPS&O des comités techniques ne s'explique pas alors que d'autres collectivités, notamment normandes, y participent (le motif mis en avant par l'Etat, selon lequel seuls les financeurs participent aux comités techniques est infondé puisque les métropoles de Rouen et du Havre sont associées mais ne sont pas financeuses).
- **L'absence de transmission d'informations claires du projet**, notamment sur les évolutions de tracé et les impacts liés a pour effet de mettre en suspens de nombreux projets du territoire (pour pallier cette absence, la Communauté urbaine doit financer une étude pour connaître les incidences des tracés du projet sur le territoire).

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

Il est donc proposé au Conseil municipal :

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



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE BOUAFLE
SEANCE DU 26 MARS 2024**

N°13-2024

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

Ceci exposé, il est proposé la motion suivante :



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE BOUAFLE
SEANCE DU 26 MARS 2024**

N°13-2024

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU les Statuts de la Communauté Urbaine,

CONSIDERANT le Projet Ligne Nouvelle Paris Normandie,

CONSIDERANT la perte potentielle d'au moins 50 hectares de terres cultivées, nécessaire à notre résilience alimentaire,

CONSIDERANT la volonté de la commune de préservation de espaces naturels et agricoles,

CONSIDERANT l'absolue nécessité de lutter contre le mitage périurbain,

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et à l'unanimité,

S'OPPOSE au projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie tel qu'exposé en Annexe : « cartographie de la LNPN et impacts sur le territoire GPS&O »,

RAPPELLE que l'opposition de la Communauté urbaine à ce projet a déjà été exprimée par la Présidente lors des différents COPIL et par courrier au délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine, en charge de ce dossier, comme par les élus du territoire lors des réunions de concertation préalable,

REAFFIRME la solidarité de Bouafle avec la Communauté urbaine et les autres communes concernées contre le projet de LNPN,

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

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

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

DEMANDE à SNCF Réseau que GPS&O et les communes traversées 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,

AUTORISE Mme le Maire à prendre tous les actes nécessaires à la conduite de cette motion d'opposition.

DIT que la présente délibération sera adressée :

- à Monsieur le préfet
- à Madame la Présidente de la GPSEO



**DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE BOUAFLE
SEANCE DU 26 MARS 2024**

N°13-2024

*Le Maire certifie que la présente délibération
a été déposée en Préfecture des Yvelines au
titre du contrôle de légalité le :*

Et publiée le :

**FAIT ET DELIBERE EN SEANCE LES
JOURS MOIS ET AN DESIGNES CI-
DESSUS**

**Pour Extrait Conforme au registre
des délibérations.**

**Le Maire
Sabine OLIVIER**