

COMMISSION CONSULTATIVE Rouen - Yvetot

Synthèse

Commission consultative Rouen – Yvetot	
Date et lieu	Mardi 03 octobre 2017 Rouen, Préfecture de Seine Maritime 18h00 – 20h00
Invités	Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires Présidence : M. CORDIER, Secrétaire général de la Préfecture de Seine-Maritime
Nombres de Participants	27 participants (hors équipe projet LNPN)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter les résultats des études d'approfondissement sur la section Rouen-Yvetot et les réponses aux questionnements issus de la concertation • Présenter les résultats finaux de l'analyse multicritère sur la section Rouen-Yvetot • Présenter les actualités sur le complexe Paris-Saint-Lazare
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • La demande d'éclairage sur les trafics et l'état de saturation actuel • La localisation des débouchés des tunnels allongés pour les trois zones de passage • L'articulation avec le captage d'eau à Maromme • Les résultats finaux de l'analyse multicritère
Support de présentation	LNPN_2017-10-03_Comm Cons RY Présentation – VF

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Monsieur CORDIER :

Monsieur le Secrétaire général remercie les participants pour leur présence. Il précise qu'il s'agit d'un moment important, cette commission consultative précédant le Comité de Pilotage, auquel Mme BUCCIO sera présente, qui doit notamment examiner les zones de passage préférentielles.

Il indique qu'à ce stade l'ordre du jour de la commission portera plus simplement sur un certain nombre de points d'approfondissements de la section Rouen-Yvetot ainsi que sur la présentation des différentes zones de passage proposées sur cette section. Un point d'actualité sur le complexe Paris-Saint-Lazare sera également réalisé.

Il s'excuse auprès des participants car, ayant un impératif, il devra quitter la commission un peu avant 19h00, Monsieur COUSIN prendra alors sa suite.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Les coordonnées de Mme CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, sont rappelées.

M. MABIRE indique que les participants se retrouvent suite à la dernière commission consultative Rouen-Yvetot du 15 février 2017, en préparation d'un Comité de Pilotage intermédiaire. Il s'agit ici de préparer le Comité de Pilotage ayant vocation à choisir les zones de passage préférentielles.

Il présente les membres de l'équipe SNCF Réseau présents : Julien LOISELAY (études environnementales), Pierre-Antoine MATHIEU (études d'infrastructures Rouen-Yvetot), Christophe HURISSE (études générales, trafics et socio-économie), Céline CUCHET (concertation, communication et relations institutionnelles).

Comme l'a précisé précédemment Monsieur le Secrétaire Général, dans un premier temps, un certain nombre de points d'actualités seront soulevés. En effet, la période de réserve électorale a été mise à profit afin d'approfondir des points techniques qui seront présentés ainsi que les résultats finaux de l'analyse multicritère des zones de passage Rouen-Yvetot.

S'il reste un peu de temps, la réunion devant se terminer aux alentours de 20 heures, l'amélioration du secteur de Paris-Saint-Lazare sera également abordé, étant un point d'intérêt partagé entre franciliens et normands.

* * *
*

1. Introduction

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Dans les points d'actualités devant être abordés, les Assises Nationale de la mobilité ont fait l'objet d'annonces par le Premier ministre et la Ministre des Transports. Ces assises ont débuté le 19 septembre et doivent se dérouler jusqu'à la fin de l'année 2017. Elles ont pour vocation de déboucher sur une loi de programmation, notamment de programmation budgétaire relative aux grands projets d'infrastructures, au premier semestre 2018. Dans ce contexte particulier de gel pour les grands projets, le projet LNPN bénéficie d'un traitement particulier car l'étape en cours est déjà financée, validé par le gouvernement, et peut ainsi se poursuivre jusqu'à la fin de son étape 1. Au-delà, comme les autres grands projets, il entrera dans la moulinette de la loi de programmation.

Le chef de mission rappelle les instances de concertation : en particulier, la tenue d'un atelier le 21 septembre, le comité territorial normand à venir du 09 octobre, en préparation du Comité de Pilotage d'octobre. Un Comité de Pilotage intermédiaire s'est tenu en juillet, pour lequel le dispositif habituel n'avait pas été mis en place, pour cause de réserves électorales des présidentielles et législatives. Ce calendrier du projet est également à mettre en lien avec les démarches propres à la Normandie, de type SRADDET.

D'autre part, en 2016-2017, a été animée par le projet LNPN une démarche dite de « Projet de Territoire », qui avait vocation à ce que les territoires présentent leur projet et envisagent les articulations possibles avec la LNPN, afin que la ligne nouvelle ait un sens en termes d'aménagement. Une synthèse est en train d'être finalisée, sous forme d'un dossier d'une soixantaine de pages et d'une version simplifiée via une plaquette de quatre pages. La primauté de ce dossier, dont le président F. PHILIZOT a fait l'honneur de rédiger l'édito, est réservée au Comité de Pilotage d'octobre.

Questions / Réponses :

Néant

* * *
*

2. Points d'approfondissement Rouen-Yvetot : le Nœud de Rouen

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Le chef de mission rappelle les trois zones de passage retenues suite au Comité de Pilotage du 20 octobre 2017 : RY-Maromme, RY-Est-C et RY-Ouest-B. SNCF Réseau a profité de la période de réserve pour travailler sur un certain nombre de points techniques : analyses environnementales complémentaires, prise en compte de documents d'urbanisme supplémentaires, réalisation de visites terrain,... Certains de ces éléments ont ensuite été intégrés dans l'optimisation et l'évaluation des zones de passage.

Lors des dernières réunions de février 2017, les élus ont demandé à ce que soit expliqué et démontré le besoin en capacité sur cette section. Dans ce cadre, seront présentés le diagnostic vu du gestionnaire d'infrastructure ainsi que des éléments issus de la région Normandie, Autorité Organisatrice des Transports, dont le chef de mission LNPN se fera le porte-parole.

Il est présenté l'organisation de la gare actuelle de Rouen Rive Droite. De par sa topologie, elle est composée de voies plutôt utilisées de manière traversante (voies 1 et 2 pour notamment les trains Paris-Rouen-Le Havre) et de voies plutôt utilisées en origine / terminus (voies 3, 4, 6, 8). Symbolisés par les étoiles (sur la diapositive projetée en séance), on retrouve des cisaillements. Par exemple, un train arrivant de la voie 1 et voulant se diriger sur la voie 4, va cisailer les trains en provenance de Dieppe en voie 2.

Via le tableau des taux d'occupation des voies par heure de la journée, il est mis en évidence que les voies origine / terminus sont très chargées lors des heures de pointes et même au-delà (06h00-10h00 pour les voies 4/6/8 et 16h00-21h00 pour les voies 3/4/8).

La gare de Rouen Rive Droite présente une gestion très compliquée, avec notamment beaucoup de mouvements techniques. De plus, lorsque l'on veut raisonner en termes de nœud de saturation, il faut réfléchir bien au-delà de la gare en elle-même (en noir sur le schéma) et aller jusqu'aux différentes bifurcations (Darnétal, Eauplet, Tourville pour la partie sud et bifurcations vers Dieppe et Montérolier au Nord). Finalement, la gare en elle-même ne représente que 40% des contraintes de circulation, plus de la moitié se situant en-dehors de cette zone, sur les secteurs sud et nord. La palme est détenue par la partie nord avec la voie unique de Dieppe et la bifurcation de Malaunay.

Concernant les questionnements sur le besoin fret et notamment l'articulation avec Serqueux-Gisors, il peut déjà être dit que Serqueux-Gisors n'a, par définition, pas vocation à accueillir tous les besoins de fret entre Le Havre et Paris, notamment pour des sujets de travaux. L'axe historique, tout comme l'axe Serqueux-Gisors, participe au développement de la part modale du fret pour les ports de l'Axe Seine.

Le projet LNPN dimensionne les infrastructures nécessaires sur l'heure de pointe et prend pour hypothèse une logique d'un sillon fret par heure et par sens. Il s'agit d'une demande de clause

prudentielle faite par l'Etat, sans préjuger si le sillon sera activé ou non ultérieurement. Cette clause est mise en œuvre pour tous les projets français. Hors heure de pointe, le fret pourra évidemment continuer à circuler sur l'axe historique.

Le sujet suivant a été creusé par un groupe de travail piloté par le projet LNPN y associant la région Normandie et dont les travaux ont commencé à être partagé avec la Métropole de Rouen. Il s'agit de traiter l'évolution des besoins en regard des enjeux de mobilité, avec notamment des réponses aux questions posées sur la charge actuelle des trains.

Sur les 23 000 voyageurs transitant sur un jour moyen de semaine dans la gare de Rouen Rive Droite, plus de la moitié (60%) utilisent le TER. Près de 40% des voyageurs qui arrivent en gare à Rouen font un trajet de moins de 50 km, domaine privilégié du TER. Ensuite, sur les axes Nord-Ouest de Rouen, les comptages menés par SNCF et la Région à la pointe du matin montrent que les TER sont chargés entre 150 et 320 voyageurs. Dans la journée, il y a en moyenne 375 voyageurs dans le sens Le Havre-Rouen dans les trains Intercités. Il s'agit donc d'une fourchette située entre 150 et moins de 400 voyageurs.

Sur les vingt trains qui arrivent le matin, les unités simples (qui ont une capacité de 150 places) sont suffisantes, sauf pour trois trains qui arrivent à 07h40, 08h24 et 08h35. Pour ces trois trains, cela nécessite de passer en unités doubles avec une capacité de 300 places.

A la suite de ces éléments sur la situation actuelle, des précisions sont apportées sur les interrogations liées au besoin d'augmentation de l'offre périurbaine. Un travail mené entre le printemps et l'été 2017 avec la Région a permis de confirmer les hypothèses de dessertes aux différents horizons, ainsi que l'ambition de développement de l'offre apportée par une gare d'agglomération qui aurait 20 trains régionaux par heure et par sens. Est présenté ensuite la chronologie associée. Aujourd'hui le service annuel a deux Paris-Le Havre, intervalles ou intercitys, 11 trains régionaux (Val-de-Reuil, Dieppe, Serqueux, ...). Sans LNPN, les deux intercitys peuvent être maintenus et, moyennant des compromis sur la robustesse et les temps de parcours, il est envisageable de monter à 15 trains régionaux. Ces études avaient été menées par la Direction Territoriale de Normandie de SNCF Réseau. Avec LNPN, à l'horizon prioritaire, il est possible de réaliser une ambition de développement de l'offre : ajouter 1 intervalle et réaliser un saut à 20 trains régionaux. L'horizon cible, pour mémoire, permet d'augmenter les liaisons vers Paris et Le Havre.

Le constat des acteurs locaux est qu'il y a une saturation durable des axes routiers d'accès à Rouen, une volonté de développer un cadre de vie attractif avec une mobilité durable, et des attentes vers plus de fréquences. Si ce besoin de fréquence ne peut être résolu, et en attendant des investissements d'infrastructures, une solution à court terme serait de mettre en place des trains plus longs. Cependant, comme on le voit dans les zones denses de type francilien, il n'est pas possible de démultiplier indéfiniment la longueur des rames.

En conclusion, à moyen/long terme, le besoin de sillons supplémentaires aux heures de pointes (lié aux augmentations de trafics et aux ambitions de développer le ferroviaire comme mode d'accès à l'agglomération rouennaise) et l'incapacité des infrastructures actuelles à absorber cette croissance du trafic dans des conditions idéales (impacts sur les temps de parcours, suppressions d'arrêts,...)

rendent nécessaires la séparation des différents types de trafics (via soit des voies supplémentaires le long des plateformes existantes, soit une ligne nouvelle).

Questions / Réponses :

Françoise GUILLOTIN, vice-présidente de la Métropole, représente le Président SANCHEZ qui n'a pu être présent ce soir. Elle souhaite, au nom de la Métropole, exprimer ses remerciements pour la clarification des différents éléments suite aux demandes exprimées, notamment concernant les données de fréquentation et les différentes hypothèses capacitaires. Ces éléments chiffrés étaient une base attendue pour poursuivre les discussions.

SNCF Réseau indique, que dans ce cadre, la période de réserve a été une aubaine afin de sortir du cycle d'accélération, depuis mi-2016, des Comités de Pilotage et de mener les études comme souhaité. Ce temps a permis d'engranger les questions qui avaient été posées début 2017 et d'y apporter des réponses.

* * *
*

3. Points d'approfondissement Rouen-Yvetot : Etude de 1998

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Suite à la présentation en dernier comité territorial normand par le collectif « La LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix » et à la remise sur table en Comité de Pilotage de la proposition « L'alternative », basée sur une étude menée en 1998, le Comité de Pilotage LNPN a acté la réalisation d'une analyse de dire d'experts sur cette étude.

SNCF Réseau propose dans un premier temps de repartager les éléments de résultats de cette étude initiale. Avec le schéma des vitesses, il ressort qu'il y a beaucoup d'ouvrages et d'infrastructures jusqu'à Barentin, une zone assez dense, et ensuite qu'un relèvement de vitesse est permis sur 46 km entre Motteville et Harfleur. Avaient également été identifiées des variantes avec des ripages (décalage de la voie par rapport à sa position actuelle). Il avait été précisé que l'étude ne prenait pas en compte les besoins de capacité et les mixités de circulation. Il s'agissait plutôt d'une étude d'infrastructures.

SNCF Réseau conclut que le relèvement de vitesse ne répond pas au besoin de capacité supplémentaire autour du nœud de Rouen. Le risque mentionné dans l'étude de 1998 est une dégradation de la capacité par renforcement de l'écart de vitesse entre trains rapides et trains omnibus. Les graphiques présentés en séance illustrent ce point. Le graphique de droite (diapositive 25), présentant uniquement des trains rapides, permet de faire passer beaucoup plus de trains. A

contrario, on voit que l'ajout d'un train omnibus (moins rapide et avec plus de dessertes) allié à un relèvement de la vitesse peut augmenter les points de contraintes entre trains rapides et omnibus. Les éventuels aménagements d'infrastructures nécessaires avaient été identifiés comme un point à creuser. Il est rappelé que la capacité n'est pas qu'une question de nombre de trains mais aussi de type de trains.

En vingt ans, il y a également eu des évolutions réglementaires, notamment de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006. Cette évolution peut imposer des aménagements hydrauliques conséquents (type bassin de rétention) pour assurer la ressource en eau et la mise en œuvre de dispositifs pour éviter la pollution de la ressource en eau souterraine (géotextile sous les voies). Lorsque le relèvement de vitesse nécessite une sortie des emprises actuelles, il est à soumis à ces obligations.

Le deuxième volet concerne les évolutions des normes ferroviaires. Aujourd'hui, pour juger de l'acceptabilité de l'augmentation de vitesse, 18 items techniques sont analysés : le matériel roulant, la maintenabilité de la voie, la structure d'assise et les ouvrages en terre (talus et plateformes), les profils en long, les aiguillages, ... C'est uniquement à l'issue de ces vérifications qu'il est possible d'assurer l'exploitation en sécurité, en confort et aussi en maintenabilité ultérieure de la voie. Des thèmes jugés indispensables aujourd'hui n'étaient pas traités ou trop peu documentés. Il est à noter également la création de l'EPSF en 2006 qui a été amené à modifier le cadre législatif lié à la sécurité ferroviaire et à l'interopérabilité du réseau.

Concernant l'estimation des travaux, le projet LNPN est d'accord avec les hypothèses de coûts de l'époque et l'actualisation des coûts proposée par le collectif. Par contre, vu ce qui a été présenté précédemment, si l'on veut comparer, il faudrait rajouter le coût de toutes les évolutions réglementaires qui sont aussi nécessaires pour une ligne nouvelle : les mesures compensatoires liées à la loi sur l'eau, les protections acoustiques, les mesures compensatoires environnementales, la création de plateformes neuves, le renforcement potentiel de la stabilité des plateformes ferroviaires et des ouvrages en terre.

En synthèse :

- au vu du besoin de capacité en sortie de Rouen, avéré en première partie de séance et rappelé par Mme la vice-présidente de la Métropole, pour lequel un relèvement de vitesse ne constitue pas une réponse adaptée,
- au vu des faibles gains de temps entre Rouen et Yvetot, inférieurs à une minute : en effet il y a un gain de l'ordre de moins d'une minute entre Rouen et Yvetot et 4 à 5 minutes entre Yvetot et le Havre,

La mission LNPN considère que ce n'est pas une compétition mais plutôt un complément au projet LNPN et partage les vraies vertus qu'un relèvement aurait sur la partie Motteville – Le Havre. Ces études, indépendantes de la LNPN, seront poursuivies dans le cadre du schéma directeur Paris-Le Havre, et repris par la Direction Territoriale de Normandie.

Questions / Réponses :

Intervention par Monsieur Yvan CORDIER, Secrétaire général de la Préfecture de Seine-Maritime,

Cette étude avait notamment été mise en avant par l'association « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » afin qu'elle soit ressortie et réétudiée. C'est bien le travail qui a été mené, et cette analyse démontre que cette étude ne conduit finalement pas à écarter le projet de ligne nouvelle LNPN, au regard des besoins de capacité.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, confirme qu'il était effectivement très important que SNCF Réseau fasse véritablement cette étude comparative pour cette étude remontée à la surface. Cela a été fait et en sa qualité de garante, elle considère que SNCF Réseau a rempli sa mission et que la « commande » qui avait été faite a bien été respectée. Elle rappelle que cela n'empêche pas de poser des questions complémentaires si d'autres interrogations sont soulevées.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, souhaiterait revenir sur le besoin de capacité, récurrent dans les discussions. Il s'interroge sur la pertinence de parler de besoin de capacité, et notamment pour le fret, si, comme dit aux informations de ce jour, le Canal Seine Nord est bien lancé et financé.

SNCF Réseau rappelle qu'au vu de ce qui a été dit précédemment la LNPN n'est pas principalement réalisée pour le fret, et qu'il s'agit plutôt d'une opportunité supplémentaire liée à la libération de capacité sur la ligne actuelle par la LNPN. Il a été démontré que l'ambition de développer le nœud de Rouen n'est pas portée en tant que tel par la LNPN mais bien par la Région, ces éléments ayant commencé à être partagés avec la Métropole Rouen Normandie. Le fret est une opportunité supplémentaire permise en complément du projet Serqueux-Gisors.

Nicolas OCTAU, maire de Fresquiennes, voudrait comprendre le lien entre le besoin de trains supplémentaires entre Yvetot et Rouen et les trains de la LNPN qui ne s'arrêteront pas. Dans ce cas-là, pour lui, il faudrait rajouter le prix de la rénovation de l'ancienne ligne pour que les trains puissent rouler convenablement.

SNCF Réseau précise que l'ambition de développement du périurbain concerne également le sud de Rouen. La question de la rénovation de la ligne actuelle est, pour SNCF Réseau un autre sujet, traitée dans le cadre du programme de rénovation des lignes existantes. Ce sujet est une priorité de SNCF Réseau pour les dix à quinze ans à venir. Comme vu avec la Région, via l'allongement des trains, il peut être réglé le besoin de capacité mais pas le besoin de fréquence. Dans quinze ans, il ne pourra pas être ajouté de trains supplémentaires sur le réseau existant. Le Chef de mission rappelle les objectifs de fréquence de la LNPN présentés précédemment.

Nicolas OCTAU, maire de Fresquiennes, ne comprend pas pourquoi on veut envoyer des gens du Havre aller travailler à Paris, pour lui l'important c'est plutôt pour les gens d'Yvetot d'aller à Rouen.

* * *
*

4. Points d'approfondissement Rouen-Yvetot : Gare de Rouen

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Pour illustrer le propos précédent, est présentée la situation actuelle de la desserte de Rouen, avec le nombre de trains par axe et sens ainsi que l'ambition maximale cible haute (développement de l'offre autour de Rouen et amélioration des liaisons radiales). C'est parce que la ligne nouvelle intervient dans ces offres radiales qu'il est possible d'augmenter l'offre autour de Rouen.

Lors du Comité de Pilotage de février dernier, à la suite d'un Comité de Pilotage de la gare de Rouen St Sever, il a été acté la morphologie de la gare de Rouen Rive Gauche, un bâtiment voyageur au plus près du pôle d'échange multimodal et du centre-ville. Le chef de mission LNPN souligne qu'il s'agit d'une chance d'avoir un site de gare possible à 1 km à peu près de la cathédrale, qui se situe au milieu des deux gares. L'accès naturel en voiture se fait du côté est, proche du pont de l'Europe, et via la place Carnot, côté ouest, pour les modes doux et les transports urbains.

Questions / Réponses :

Néant

* * *
*

5. Analyse des zones de passage de la section Rouen-Yvetot : optimisation des zones de passage

Intervention par Monsieur Yvan CORDIER, Secrétaire général de la Préfecture de Seine-Maritime,

On entre à présent dans la deuxième grande étape de l'ordre du jour avec l'analyse des zones de passage sur la section Rouen-Yvetot. M CORDIER interroge l'assemblée pour savoir s'il y a des questions complémentaires sur cette première partie concernant les divers points d'approfondissement, dont l'objectif était de répondre aux questions soulevées par les élus et les associations. Comme le disait M. MABIRE, la pause électorale a permis d'approfondir ces sujets. En l'absence de questions, il propose de passer à l'analyse des zones de passage, grand sujet des semaines à venir.

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Le chef de mission indique que suite aux différents points soulevés en commissions consultatives et ateliers, il a été travaillé sur l'optimisation des zones présentées initialement en mai 2016. Il est rappelé que lors de la construction de ces zones, en tant que Maître d'Ouvrage, SNCF Réseau avait cherché à en diminuer les coûts.

Pour la zone de passage RY-Maromme, cela se traduit par un passage de la Seine sous-fluvial et un raccordement au plus près possible de Rouen (coût dimensionnant du tunnel), c'est-à-dire en gare de Maromme, suivi d'un passage à 4 voies sur Maromme-Malaunay et d'une mise à 3 voies sur Barentin-Motteville (problématique de capacité). A cela s'ajoute une dénivellation de la bifurcation de Malaunay.

Il est ensuite fait un focus sur la bifurcation de Malaunay, sujet complexe. Sans dénivellation, Les trains en provenance de Rouen se dirigeant vers Dieppe et ceux en provenance d'Yvetot se croisent à hauteur de 12 trains / heure. Avec cet objectif d'offre, il n'est pas possible pour le Maître d'Ouvrage de monter des grilles dans de bonnes conditions : en théorie cela pourrait peut-être être réalisable, mais la grille ne passerait pas le test de la robustesse. En pratique, avec la solution de la dénivellation (faire passer une voie au-dessus de l'autre), le point de conflit est déporté sur la branche et le nombre de trains qui se croisent est diminué à 8 trains / heure.

Le sujet suivant abordé par les élus locaux était la mise à 4 voies entre Maromme et Malaunay. Ceci nécessite un maintien de la circulation ferroviaire pendant les travaux, le tout dans un secteur présentant un relief important et des zones densément urbanisées de la vallée du Cailly (nombreux remblais et déblais à élargir, notamment dans la zone très contrainte du cimetière de Notre Dame de Bondeville et du PN 45). Suite aux recommandations, il a été mis à l'étude une variante prolongée du

tunnel jusqu'à Malaunay pour limiter ces impacts entre Rouen et la gare et éviter cette mise à 4 voies. Les autres aménagements restent nécessaires. Les coûts sont équivalents, entre un tunnel que l'on peut imaginer plus cher, permettant de diminuer les impacts, et une mise à 4 voies aérienne, atteignant 20 m de hauteur à certains endroits. Le tunnel permet également de limiter le linéaire de travaux le long de la ligne existante en exploitation. Les impacts sur le voisinage et les circulations ferroviaires sont donc diminués, les coûts et fonctionnalités restent équivalents.

Le même travail d'optimisation a été mené pour les zones de passage RY-Ouest-B et RY-Est-C, où l'enjeu était la sortie de Rouen, commune aux deux zones de passage. Les principes d'infrastructures présentés en mai 2016 correspondent à un passage en tunnel sous-fluvial avec une sortie au plus près en rive droite pour limiter les coûts, suivi d'un passage en viaduc et d'une recherche de montée du plateau de Caux en aérien, le long de l'A150, en bordure de la forêt de Roumare.

Il est ensuite présenté le profil en long de cette solution initiale, suite aux demandes faites lors des séances précédentes. Débutant à 30 m sous la Seine, la pente se situe aux limites du ferroviaire (35 ‰), plus faibles que celles du routier (60 ‰), sur une longueur d'environ 7 km de ligne nouvelle. La ligne passe sous les échangeurs de Maromme, de La Vaupalière et ressort le long de l'A150.

Pour la variante à double tunnel, les portions en aérien, notamment en viaduc, ont été limitées. La ligne ressort puis replonge pour ressortir comme précédemment. On a donc une partie en tunnel plus longue et une partie en aérien minimisée, ceci permettant notamment d'éviter la forêt de Roumare. La ligne ressort un peu avant La Vaupalière.

Questions / Réponses :

Monsieur Yvan CORDIER, Secrétaire général de la Préfecture de Seine-Maritime, s'excuse auprès des participants et quitte la réunion comme annoncé.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, trouve singulier que le tunnel soit prolongé et préserve Canteleu – et tant mieux – ainsi que les biches et les cerfs de la forêt de Roumare, mais que les habitants de La Vaupalière ne comptent pour rien. Il se demande s'il n'aurait pas été possible de prolonger le tunnel encore un peu, sachant qu'il s'agit d'un secteur contraint, et de préserver La Vaupalière et les habitants de St-Jean-du-Cardonnay. Il indique que le projet LNPN connaît les contraintes de ce secteur, étant venu à la salle des fêtes qui pourrait être démolie avec cette hypothèse.

SNCF Réseau rappelle qu'à ce stade des études, il s'agit uniquement de principes d'infrastructures et que la zone d'émergence du tunnel n'est pas précisément définie dans une zone de passage de 1 à 3 km de large. Après, si le projet se poursuit, un travail sur le tracé sera affiné avec les territoires, avec pour résultat une bande plus fine d'une largeur de plusieurs dizaines de mètres. Ces éléments seront vus précisément en étape 2, mais les hypothèses privilégiées à ce stade sont celles-ci. Il est précisé qu'a priori la salle des fêtes n'est pas touchée même si les études ne sont pas à ce niveau-là.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, voudrait savoir combien de maisons seront détruites.

SNCF Réseau confirme qu'il s'agit d'éléments étudiés en étape 2, dans les études de tracés et travaillés avec le territoire.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, interpelle SNCF Réseau sur la balance à faire entre le coût du tunnel et, dans le cas d'une ligne en aérien, sur la destruction d'équipements publics pour un montant de 3 M€. Pour lui, au moment où l'on veut être économe de l'argent public, toutes les vannes sont ouvertes.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, ne voit pas, sur ce tracé en pointillé, où la ligne passe sur la version RY-Maromme.

SNCF Réseau précise que la ligne nouvelle sortait initialement au plus près, sur la ligne existante en gare de Maromme (au début du pointillé rouge), avec ensuite une mise à 4 voies (trait jaune) jusqu'à Malaunay.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, souhaiterait savoir où passent les tunnels.

SNCF Réseau indique que cela sera précisé dans les étapes suivantes. Comme vu en atelier, il a été travaillé avec le port et la Métropole de Rouen Normandie sur différentes variantes de franchissement de la Seine, afin de prendre en compte l'ensemble des contraintes connues (contraintes urbaines, liées aux berges de la Seine, bâtiments existants ou envisagés). Le point le plus contraignant est le passage sous la Seine et de part et d'autre en rives gauche et droite. Il est ensuite possible de passer de manière plus profonde sous les habitations, il y a moins de contraintes.

Cette variante ne résout pas tous les sujets à ce stade des réflexions, elle permet quand même d'éviter la forêt de Roumare (zone de biodiversité protégée), les interfaces en surface, sans viaduc en sortie de Rouen et modifications des fonctionnalités. Il n'y a pas de modifications au-delà.

Concernant la réduction des impacts sur la forêt de Roumare, il est rappelé que cela est lié à des contraintes réglementaires, en dehors de tout jugement de valeur et de différences de sensibilités.

* * *
*

6. Analyse des zones de passage de la section Rouen-Yvetot : rappels méthodologiques et résultats

Intervention par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Voir diaporama associé

Suite à ce travail d'optimisation restitué en Comité Technique, les analyses des zones de passage ont été réalisées sur ces hypothèses. Un certain nombre de remarques ont été intégrées, notamment le fait de rééquilibrer le nombre d'indicateurs par axe, d'avoir des synthèses plus discriminantes, de ne pas utiliser les termes favorables / défavorables (par exemple pour les indicateurs agricoles).

Le chef de mission rappelle les quatre objectifs identifiés pour une ligne durable, ainsi que le cap concerté et construit en concertation en 2015 et servant de fil conducteur à SNCF Réseau. Sont ensuite présentés les indicateurs par axe. Il est à noter l'indicateur écoconception, assez nouveau, sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre liées à la conception de la ligne. L'adaptabilité avec le projet cible est un critère un peu moins pertinent sur ce secteur, c'est par exemple particulièrement impactant pour Evreux et l'éventuelle gare nouvelle associée.

Ces indicateurs ont été évalués sur chacune des zones de passage. Il est important de noter que, pour chaque indicateur, des frontières délimitant quatre classes ont été définies. Ces classes sont identifiées par un code couleur : la moins bonne en rouge et la meilleure en vert. Avec des règles d'association, cela permet in fine de donner une synthèse sur chacune des zones de passage.

Le choix de la méthode a été labellisé par le laboratoire de Paris-Dauphine spécialisé en analyse multicritère. Il est important de noter que chaque axe doit être regardé séparément, sans être mis en compétition, selon le prisme qui intéresse la personne (financeur, ...). Pour nuancer ces résultats, en cas d'égalité, si possible un « + » a été ajouté pour départager les zones de passage.

Les détails des résultats de l'analyse multicritère Rouen-Yvetot sont distribués aux participants.

Le chef de mission présente ensuite les résultats finaux de l'analyse multicritère sur la section Rouen-Yvetot. Il rappelle qu'il s'agit d'un élément parmi d'autres pour éclairer le choix des grands élus du Comité de Pilotage d'octobre 2017.

Sur l'axe « Préserver l'environnement et les ressources naturelles », avec l'optimisation des zones de passage, les zones RY-Ouest-B et RY-Est-C deviennent meilleures en termes de biodiversité protégée règlementairement. La zone RY-Maromme est, quant à elle, toujours meilleure en termes de limitation de consommation de terres agricoles, d'émission de gaz à effet de serre (indicateur Ecoconception), d'impact sur le paysage et le patrimoine, de risques d'inondation et d'impact sur le ruissellement.

Sur l'axe « Offrir un service ferroviaire équitable », comme partagé précédemment, la ZP RY-Maromme est moins bonne en termes de temps de parcours par rapport à la meilleure zone de passage. Elle est moins favorable à la régularité car elle implique des interactions plus fortes entre les trains rapides et les trains périurbains de Rouen, comme vu en première partie d'exposé. Par ailleurs, elle dégage moins de capacité sur le réseau existant pour l'offre régionale et fret.

L'axe « Favoriser les dynamiques territoriales » est la grande force de la zone RY-Maromme. Les deux autres zones sont pénalisées par la concertation, l'expression Carticipe et leur impact clairement défavorable sur les emplois agricoles.

Sur le dernier axe « Investir dans un projet soutenable et adaptable », les coûts des zones de passage restent équivalents. Par contre, sur les indicateurs économiques, RY-Maromme est désavantagée par son nombre d'heures de transport supplémentaire par rapport aux deux autres zones de passage. La zone RY-Est-C l'emporte d'une courte tête avec un impact travaux plus limité, d'où le « + » associé.

Questions / Réponses :

Sylvain BULARD, maire de Blacqueville, indique que pour lui il s'agit quasiment de la même analyse remise au mois d'avril mais sous une autre forme et donc difficilement comparable, avec une analyse précédente par zone de passage – plus claire et explicite pour lui – et maintenant par thème. Pour lui, il y a un risque important de confusion, il interpelle SNCF Réseau en demandant si ce n'est pas pour les mettre dans le brouillard le plus complet. Par ailleurs, il souhaiterait avoir la carte de synthèse.

SNCF Réseau indique que le changement de forme a justement été réalisé pour prendre en compte les remarques formulées sur la méthodologie et la terminologie (suppression notamment de l'utilisation systématique de « favorable / défavorable » comme relevé par M. Bulard pour les terres agricoles).

La carte est une synthèse des tableaux. SNCF Réseau souhaitait commenter les résultats avant de les transmettre. Le chef de mission ne voit pas d'objection à ce que la carte soit transmise post-réunion aux participants. L'idée était de ne pas déflorer complètement les informations qui seront données au COPIL, sachant que les synthèses peuvent être reconstituées via les détails distribués en séance.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, souhaiterait poser une question sur le résultat « Captage d'eau » très faible pour Maromme, alors que l'enquête publique associée vient de se dérouler. Il ne voit pas où pourrait passer le tunnel pour éviter le captage d'eau.

SNCF Réseau précise qu'au niveau du captage évoqué la ligne est en tunnel. Avec un tunnel, il n'y a pas de mouvement d'eau entre le tunnel et la nappe, il en résulte donc qu'il n'y a pas d'impact sur le captage. Au contraire d'une tranchée couverte où il y aurait des mouvements d'eau extérieurs vers la

nappe, le tunnel est complètement imperméable. L'enjeu de l'étape 2 est justement de ne pas passer dans la nappe, la construction d'un tunnel dans une nappe étant plus difficile.

Jacques NIEL, maire de St-Jean-du-Cardonnay, remarque que pour la zone de passage RY-Est-C, toute la surface de la commune est impactée, ce qui gèle tout ce secteur.

SNCF Réseau rappelle qu'il s'agit d'une zone de passage de 1 à 3 km et que le tracé ne prendra pas toute cette largeur. L'idée est d'aller au plus vite sur les études de tracé, mais effectivement le chef de mission LNPN entend tout à fait la réserve de M. NIEL.

Sylvain BULARD, maire de Blacqueville, s'interroge sur les gains de temps de parcours et les coûts.

SNCF Réseau précise que les résultats n'ont pas évolué. Il n'y a pas de gains de temps de parcours sur Maromme, 6 minutes sur la zone de passage RY-Ouest-B et 5 minutes sur la RY-Est-C. En termes de coûts, les zones de passage restent équivalentes.

Les coûts ont été vérifiés avant de présenter au Comité Technique la possibilité de faire évoluer les zones de passage, suite aux remarques issues de la concertation. Globalement, les grandes masses s'équilibrent.

En sortie de Rouen, les coûts portaient principalement sur les objets de tunnels et franchissement de la Seine. Initialement il a été recherché le moins de tunnels possible : il y avait ainsi besoin d'un viaduc pour monter sur le plateau, ouvrage relativement cher bien que d'un coût moindre qu'un tunnel. Avec l'infaisabilité technique de passer au-dessus des échangeurs, il avait été nécessaire d'abaisser le profil en long et d'avoir déjà des passages en souterrains. La version optimisée rallonge le premier tunnel, avec un ouvrage plus important sous le coteau mais évite le viaduc et ces deux aspects s'équilibrent pour donner un coût équivalent pour les deux variantes.

Jean-François CHEMIN, maire de Limesy, regarde la présentation et se rappelle qu'à l'école, 2 plus 4 faisait 6, divisé par 2, faisait 3. Il s'aperçoit que trois jaunes et trois vert foncés cela ne donne pas du vert clair, cela donne encore du jaune. Il indique qu'il y a beaucoup de choses qu'il n'arrive pas à comprendre et, c'est presque du « procès d'intention », mais pour lui, quand on est juge et partie, cela va être difficile de lui prouver que ça fait toujours du jaune.

SNCF Réseau indique que les règles d'association et la méthode sont celles préconisées par Paris-Dauphine.

Il a été validé par le LAMSADE le fait d'avoir des frontières qui déterminent des classes dans lesquels est mis chaque résultat. La règle d'association est là pour faire la synthèse, SNCF Réseau essaie d'avoir quatre ou cinq indicateurs (suivant le nombre total d'indicateurs par axe) pour passer à la couleur suivante. Concernant l'exemple cité sur Maromme, trois verts foncés et trois oranges, l'orange va être assez péjorant pour sa synthèse. C'est pour cela qu'il y a également le deuxième niveau de synthèse, via les « + », rappelant que même si la synthèse est la même, il y a un petit

avantage pour Maromme. Ce niveau n'apparaissait pas auparavant et il pouvait donc y avoir un flou puisque la synthèse était la même pour toutes, ce qui avait été précédemment souligné en concertation. Ce niveau a donc été ajouté pour différencier les zones de passage.

Chantal VERHALLE, maire de Bouville, voudrait appuyer l'intervention du maire de Fresquiennes concernant le besoin d'améliorer la ligne existante. Elle note que SNCF Réseau a prouvé, et que c'est sans doute possible, qu'il faut augmenter la capacité sur la ligne Yvetot-Rouen. Elle pense donc qu'il faut donc absolument améliorer cette ligne existante, même s'il est fait une ligne nouvelle. Les coûts sont donc doublés. S'il y a vraiment un besoin supplémentaire de capacité pour servir la vallée de l'Austreberthe, la vallée du Cailly, Dieppe, il va falloir améliorer la ligne actuelle et construire une ligne nouvelle pour quelques trains. Pour elle, on perd complètement son bon sens avec une ligne nouvelle à 1,2 milliard d'euros pour gagner 4 à 5 minutes et avoir un projet qui n'est pas financé et ne sera pas rentable.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, voudrait connaître les gains de temps de parcours par zone de passage.

SNCF Réseau rappelle que le projet LNPN ne porte pas des ambitions de dessertes locales, mais liés à la commande issue du débat public. Pour répondre aux objectifs repartagés et reconfirmés ce printemps et cet été, en termes de capacité, une ligne nouvelle est nécessaire. C'est bien la capacité qui nécessite une ligne nouvelle, avant tout gain de temps de parcours. S'il est pris la zone de passage de Maromme, c'est le même temps qu'aujourd'hui, si c'est une des deux autres, c'est entre 5 et 6 minutes de gain sur Rouen-Yvetot.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, note que ce n'est pas la même réponse qui lui avait été faite en atelier, pour la même question, il lui avait été répondu 4 minutes.

Nicolas OCTAU, maire de Fresquiennes, note qu'il est dit que le gain de temps est inexistant entre Rouen et Yvetot mais qu'il n'est pas abordé la possibilité de gains de temps entre Yvetot et Le Havre, qui lui semble être une ligne droite.

SNCF Réseau rappelle qu'un potentiel de 4 à 5 minutes a été identifié entre Motteville et Harfleur, via la confirmation des résultats de l'étude 1998. Cette étude a contrario n'identifiait qu'un gain de temps inférieur à la minute entre Yvetot et Rouen. C'est pour cela que le Comité de Pilotage a décidé de poursuivre les études sur cette section Motteville – Harfleur, indépendamment de ce qui se passera sur le projet LNPN.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, concernant le détail des résultats de l'analyse sur les risques résiduels sur les riverains, note qu'il n'y a pas de différences entre les tronçons. Dans les zones urbanisées, notamment de La Vaupalière, les nuisances de la voie ferrée s'ajouteront à celles de l'A150, pour laquelle l'Etat a fait peu de choses depuis 40 ans, contre le bruit et la pollution.

SNCF Réseau fait la même réponse qu'en atelier la semaine passée : le résultat est calculé en fonction du nombre d'habitants dans la zone de passage, ce qui détermine un potentiel de gêne, notamment sonore, en exploitation. Concernant les nuisances de l'A150, il y a eu des changements réglementaires importants sur les évaluations acoustiques depuis l'A150 ancien barreau. Il pourrait même y avoir une opportunité, si lors de l'étude acoustique le seuil de global était franchi avec l'A150, de résorber à la fois les nuisances sonores de la ligne nouvelle et de l'A150.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, a quatre questions à poser à SNCF Réseau. Il indique qu'il a bien noté qu'il ne faut pas déflorer toutes les informations pour les grands élus du Comité de Pilotage, eux, n'étant que des élus de terrain, au quotidien auprès des riverains.

Il souhaiterait d'abord revenir sur la carte indiquant la sortie de sortie du tunnel à La Vaupalière ou St-Jean-du-Cardonnay, à gauche ou à droite de l'autoroute. Deuxièmement, il se demande où va la ligne après La Vaupalière et si un plan est disponible.

SNCF Réseau précise qu'après on se situe dans la zone de passage et qu'il n'y a pas de plans disponibles. La suite dépend de la zone de passage. Pour la zone RY-Ouest-B, il va être recherché un rapprochement avec l'autoroute A150 et, pour la RY-Est-C, c'est l'objectif de l'étape 2 de définir la suite.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, précise qu'au-delà de La Vaupalière et St-Jean, il y a quand même Pissy-Pôville et d'autres communes selon si l'on prend ouest ou est.

Il rappelle qu'il a posé une question sur les trafics actuels, à plusieurs reprises et depuis plusieurs séances, et même s'il a compris qu'il y avait un distinguo entre SNCF Réseau et Mobilités. Il note que quelques informations ont été données globalement sur le nombre de voyageurs. Il a retenu 23 000, mais pour lui c'est encore un peu large. Il attend toujours le nombre de personnes qui montent au Havre et Yvetot pour savoir combien de voyageurs sont dans ce train entre Le Havre et Yvetot. Dans les Intercités, il avait en tête 800 voyageurs entre Le Havre et Rouen et voudrait savoir s'il y a des informations mises à jour.

SNCF Réseau indique que les données TER ont été récupérées. Pour les données Intercités, elles ont été demandées par le préfet F. Philizot au directeur Intercités SNCF et récupérées.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, indique, pour sa dernière question, et si c'est bien pour 800 ou 900 voyageurs et quelques minutes de gagné, qu'il invite simplement SNCF Réseau à faire le ratio. Pour les communes de Pissy-Pôville, St-Jean-du-Cardonnay et La Vaupalière ont est à 4000 habitants. Il se demande si cela vaut la peine de couper ces deux villages en deux ou même en quatre, pour que 800 personnes par jour gagnent quelques minutes sur ce tronçon-là, sans additionner les habitants derrière (Pissy-Pôville et autres). En termes de niveau d'acceptabilité d'un tel aménagement, il s'interroge sur le nombre d'habitants qui seront impactés au quotidien, indépendamment des projets portés par les élus des communes, comme les ateliers municipaux à La Vaupalière qui seraient pile sur un tracé de ligne si cela sort de ce côté-là de l'autoroute ou de St-Jean-du-Cardonnay dans l'autre cas. Il se

demande où est le critère d'acceptabilité de ce projet, via le rapport entre le nombre d'habitants et le nombre potentiel de voyageurs, même s'il y a des visées d'augmentation des trafics. Pour lui, le détail des critères n'a jamais été distribué. Il voudrait voir apparaître le niveau d'acceptabilité du territoire avec le sacrifice de la vie au quotidien de plusieurs milliers d'habitants, uniquement sur ces trois communes-là. Il note et salue l'effort qui a été fait pour les communes de Canteleu, Maromme, et la forêt de Roumare. Il informe que si l'on peut éviter de sortir en plein milieu d'un des trois villages et plutôt après, il s'agit de terrains bien moins habités, avec donc une meilleure acceptabilité du projet. Cela permettrait selon lui aux élus qui ne siègent pas dans le Comité de Pilotage, de rentrer plus sereins dans leur commune, car comme dit par monsieur le maire de La Vaupalière, cela va geler les communes pendant des dizaines d'années. Quitte à les geler, il voudrait savoir à peu près où. Il lui semble extrêmement important que ce rapport soit fait, entre l'impact sur l'environnement de trois villages (St-Jean-du-Cardonnay, La Vaupalière, Pissy-Pôville) de 4000 habitants, et à peine un millier de voyageurs plus quelques minutes gagnées, entre Le Havre et Rouen. Il précise que tout le monde partage les enjeux de dessertes locales. Il réitère sa demande, non remplie, d'avoir le nombre de montées par jour dans les trains express régionaux sur le territoire métropolitain. Il sait qu'à Malaunay, il y a quelques années, cela se situait à peine autour de 200 montées par jour. Pour lui, le train ne déborde pas, même sur les heures de pointe du matin. Il entend les objectifs de trafics et d'augmentation du nombre de voyageurs.

Il note avec satisfaction qu'il est maintenant dit que la LNPN n'est pas fait essentiellement pour le fret. Il a bien compris que pour les standards d'études il est demandé par les pouvoirs publics nationaux que le sillon fret soit systématiquement étudié. Il entend bien qu'il faut des postulats de base pour les études, quand bien même ils ne seront jamais utilisés. On est bien là sur un service apporté pour augmenter demain la capacité « voyageurs ».

Il se demande quel est le critère, dans les résultats présentés, incluant ce ratio du nombre d'habitants directement impactés, voire sacrifiés, sur le nombre de voyageurs. Il espère que ce point fera partie des grands éléments de choix qui seront à disposition afin que les « grands élus » se positionnent.

SNCF Réseau précise que des éléments ont été récupérés par le préfet F. Philizot et présentés plus tôt. Il y a donc en moyenne 375 voyageurs en journée par train à l'arrivée à Rouen.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, note que cela fait donc pour treize trains, près de 5000 voyageurs. Il pense que c'est une information importante à faire remonter aux grands élus. Il indique que c'est difficile de récupérer toutes les informations sur 47 slides présentées en live.

Il serait également intéressé par le nombre d'habitants impactés par les différents tracés.

Pour **SNCF Réseau** cet indicateur n'aura de sens qu'une fois les tracés réalisés et qu'il aura été vu comment il est possible d'optimiser les impacts. Le chef de mission entend tout à fait cette interrogation, il s'agit d'une problématique qui revient lors de la création d'infrastructures, ferroviaires ou autres. Pour l'enquête publique, en étape 2, SNCF Réseau se doit de présenter des éléments socio-économiques et l'enjeu est de vérifier l'équilibre global du projet. Les tunnels coûtent

en effet plus cher, sauf par exemple dans des cas de zones urbanisées très denses. Le sujet de la sortie du tunnel est un sujet d'étape 2.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, se doute bien que SNCF Réseau est confronté systématiquement à ce type de discours et de difficultés sur le territoire. Ils sont très conscients qu'il faut développer ce type de transport collectif, plus propre que d'autres et qu'il y a un vrai enjeu de développement du territoire. Il rappelle qu'ils sont eux-mêmes responsables sur leur territoire du développement d'autres moyens de transports. La création, par exemple, sur le territoire de la Métropole de Rouen de la ligne T4 a également un impact, sans parler de la phase travaux. Ces choix d'avenir pour le développement du territoire sont pour lui une mission qu'ils endossent au quotidien, pour développer tant la vie économique que la vie quotidienne des territoires. Il insiste sur le fait qu'en tant qu'élus du territoire, leur rôle est aussi d'accompagner les décisions de transformation du territoire quand ils ne sont pas directement décisionnaires et que pour les accompagner, il faut que ces aménagements aient un niveau d'acceptabilité correct sur le territoire. Il entend bien que c'est la phase 2 qui va permettre de définir la localisation de l'émergence de ce tunnel, mais pour lui cela change beaucoup la donne entre un débouché sur le parking de la salle des fêtes et un débouché au-delà de La Vaupalière et St-Jean. Les niveaux d'acceptabilité seront complètement différents. Les grands élus et financeurs vont se positionner sur un tracé pour lequel l'un des enjeux se situe sur la zone de débouché de ce tunnel. Par rapport à tous les documents de la communauté de communes de l'interco du Vexin, il y a des projets de développement, une zone d'activité qui peut potentiellement se développer dans ce secteur. Ces projets peuvent être remis en cause par ce tunnel. Si, sans attendre la phase 2, il était possible d'avoir des éléments sur ce tracé-là, cela serait mieux selon. Il pense qu'il est parfois aussi intéressant de prendre plus de temps pour approfondir, en termes d'outils d'aide à la décision, afin d'éclairer au mieux les financeurs. Il insiste sur le fait que demain, les élus seront aussi les ambassadeurs sur le terrain du tracé de la ligne, quel qu'il soit, positif ou négatif pour le territoire.

Nicolas OCTAU, maire de Fresquiennes, appuie le discours de M. COUTEY et demande à ce que le tunnel figurant dans les avancées montrées précédemment soit prolongé au-delà des dernières habitations de St-Jean-du-Cardonnay. Il le demande officiellement et prend Mme la garante à témoin.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, indique que les différents points relevés seront intégrés dans son rapport. Comme l'a dit M. MABIRE, à l'issue du COPIL du mois d'octobre, il sera décidé par le ministère de la poursuite ou non en phase 2. Sa mission à elle va s'arrêter, non pas comme il était prévu à la DUP, pour des raisons de temps et de décisions ministérielles prises ou pas concernant la LNPN. Elle entend parfaitement les observations venant d'être faites. Elle se souvient également de l'engagement pris par devant les participants de saisir le président du Conseil Régional de la grande région de Normandie et du président de la SNCF. Elle en a rendu compte au préfet F. PHILIZOT qui, pour des raisons de réserve électorale, lui a fait savoir qu'il préférerait qu'elle ne fasse pas de démarches directes auprès des présidents des Conseils Régionaux mais qui a réussi, lui, à obtenir les données actuelles et qui ont été transmis dans cette réunion.

Ce qui est demandé à la date d'aujourd'hui, et ce qui sera donc inscrit dans son rapport et dont elle fera part au COPIL, est le souhait que soit inclus dans la phase 1, avec des études complémentaires,

un allongement du tunnel. Elle ne peut garantir le fait que cela soit retenu ou pas par le COPIL. Elle garantit que cette observation sera relevée et rapportée, mais pas qu'elle soit suivie d'effet, ceci étant de la compétence du COPIL.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, comprend bien ce point. Pour lui, cela ne devrait pas être un problème car cela ne présente que des avantages et pas d'inconvénients, puisque M. MABIRE a dit que l'option souterraine n'était pas plus coûteuse que l'option en aérien.

Le Chef de mission SNCF Réseau précise que cela était le cas dans la zone dense de la sortie de Rouen et que cela ne le sera pas forcément à cet endroit-là. Si le projet se poursuit, à l'issue des Assises de la mobilité, il y a un travail à faire avec le territoire. Pour lui, et il rejoint Monsieur le conseiller départemental, c'est la seule façon d'approfondir et d'avancer sur les tracés. Il insiste sur le fait que la localisation du débouché du tunnel est un sujet d'étape 2. En effet, cette évolution des hypothèses pourrait impacter l'équilibre économique, la comparaison avec la zone RY-Maromme et nécessite des études complémentaires. Si demain le Comité Technique le demande et le COPIL ne décide pas, il ne s'y oppose pas. Il a le sentiment qu'à ce stade, cela suffit pour l'étape 1, en expliquant qu'il y a un travail à mener en étape 2.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, indique ressentir tout de même une préférence pour certaines zones de passage, depuis le temps qu'il participe aux ateliers et commissions.

Le Chef de mission SNCF Réseau précise que s'il y a des indicateurs sur lesquels les participants ne sont pas d'accord et des résultats devant donc être rebalayés avec des experts, SNCF Réseau est prêt à le faire. Aujourd'hui, il s'agit de la restitution de l'analyse définitive après trois ans d'études.

Bernard BRUNET, maire de La Vaupalière, répond en précisant qu'il n'avait pas dit que SNCF Réseau avait interprété les résultats de l'analyse multicritère. Cependant, pour lui, il y a bien un tracé qui se dégage.

Le Chef de mission SNCF Réseau note qu'il s'agit de son analyse. Effectivement en ferroviaire, sont plutôt regardés les axes coûts et services ferroviaires, mais les sensibilités changent suivant les personnes.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, intervient en invitant ardemment, si des participants estiment que la présentation n'est pas assez neutre, à faire une contre-proposition en vue du COPIL.

Par ailleurs, elle a entendu le propos de M. MABIRE et si, à ce niveau de la phase 1, les participants souhaitent que tel ou tel point soit approfondi, il conviendra de soulever cette question lors du Comité de Pilotage. Une décision devra alors être prise car cela implique financièrement un certain nombre d'acteurs et cela ne dépend pas de l'équipe projet LNPN. En effet, un certain montant a été

dégagé pour la phase 1 et si certains éléments d'études semblent imparfaits et doivent être revus cela rentre bien dans ce cadre. Par contre, la décision de lancer des études complémentaires relevant davantage de la phase 2 ne dépend pas de la Maîtrise d'Ouvrage et de l'équipe projet mais du Comité de Pilotage. Elle souhaitait préciser la réalité des choses, en toute neutralité.

Elle conçoit tout à fait que le sujet d'allongement des tunnels, de comparaison des coûts et autres interpelle. Pour elle, cela pourrait provenir de la présentation de l'analyse multicritère. Elle formule donc la proposition qu'il n'y ait pas de « + » qui apparaissent. Elle croit que toutes les observations formulées doivent bien être prises en compte. Le complément d'études demandé, en testant les impacts de tel ou tel type d'ouvrage, relève d'un niveau plus fin d'études.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, intervient en rappelant que le Maître d'Ouvrage doit aussi avoir le souci de l'environnement, porté dans ce cas par M. LOISELAY. Il est désolé mais pour lui, en termes de traversée, ce n'est pas satisfaisant.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, interpelle le chef de mission en se demandant s'il ne conviendrait pas de faire disparaître le « + » apparu. Elle insiste sur le besoin d'éclairage, d'objectivité et d'honnêteté.

SNCF Réseau rappelle que ce résultat est issu de 1,5 an de validation et de discussions de méthodes. Il a été demandé par le territoire, lorsque les zones de passage sont à égalité, d'avoir un distinguo. Aujourd'hui, le chef de mission entend les observations et peut prendre ici l'engagement en étape 2 de travailler sur ce sujet-là. L'enjeu porte sur l'évolution de coût potentielle de l'allongement du tunnel et sur l'impact sur l'équilibre économique global du projet. En tant que Maître d'Ouvrage, le mandat qu'il a eu est de restituer ces résultats tels quels au Comité de Pilotage. Cette carte est validée par de nombreuses instances, y compris des expertises de méthodes, que ce soit au niveau des résultats ou de l'évolution de la méthode suite aux remarques faites en concertation (évolution des termes « défavorable / favorable », rajout de plusieurs indicateurs comme les impacts sur les emplois agricoles,...). SNCF Réseau est allé au bout des indicateurs possibles à ce niveau d'études.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, maintient son observation sur le captage d'eau de Maromme et que l'évaluation en « faible » ne lui paraît ni réaliste, ni conforme à l'enquête publique qui vient de se dérouler. Il y a des forages envisagés à 20 m de profondeur à proximité de la gare et donc il n'envisage pas que la nappe phréatique soit déplacée avec le tunnel.

Deuxième remarque, pour revenir sur l'expression Carticipe, c'est en vert car il n'y a pas eu d'expressions à ce moment-là sur le sujet puisqu'il ne se posait pas.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, semble se souvenir qu'il avait été identifié dans une instance précédente que la pondération de l'indicateur sur Carticipe était outrancière et donc, il lui semble que la mission SNCF Réseau a tenu compte de cette observation en ne mettant pas de pondération supplémentaire, bien au contraire. Pour elle, il a été répondu à l'attente issue de la concertation, au même titre que la réanalyse de l'étude 1998.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, précise que ce n'est pas ce qu'il a souhaité dire. Il indique être intervenu dans un comité territorial précédent en notant bien les 250 votes positifs pour Maromme. Sur le captage, il souhaite que cela soit réexaminé car il pense avoir des éléments montrant que cela n'est pas pris en compte. Le secteur de la DUP du captage intègre la gare.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, demande si SNCF Réseau a pris en compte les éléments issus de l'enquête publique sur ce captage.

SNCF Réseau confirme que les éléments de l'enquête publique du captage de Maromme ont été pris en compte, en intégrant le périmètre rapproché (avec la gare de Maromme) et éloigné. Le tunnel pourrait éviter cette zone.

Dominique GAMBIER, maire de Déville-lès-Rouen, ne peut pas acter que le tunnel évitera le captage lorsque l'on ne connaît pas le tracé du tunnel.

SNCF Réseau rappelle qu'il est sûr qu'il n'y a pas d'échanges entre l'intérieur du tunnel et l'extérieur. Pour un captage, ce qui est impactant, c'est soit des arrivées d'eau depuis la surface qui serait chamboulée et permettrait à des pollutions de s'infiltrer directement dans la nappe, soit du traitement phytosanitaire sur les voies. Il n'y a pas ce genre de problématiques avec un tunnel. De plus, normalement, les études techniques évitent de passer dans la nappe. Le risque de dégradation de la nappe est faible.

Le Chef de mission propose de restituer en comité territorial ces interventions et de préciser que le sujet du débouché du tunnel sera à regarder en étape 2, en regard des enjeux à travailler.

Chantal VERHALLE, maire de Bouville, voudrait revenir sur Carticpe et les temps de parcours. Il a été présenté en atelier l'estimation du temps gagné par les usagers entre Le Havre et Rouen, sans estimer le temps perdu pour une partie importante de la population qui devront transiter à Rouen.

SNCF Réseau précise que les voyageurs de Dieppe allant à Rouen auront une meilleure offre, avec l'ambition de doublement de l'offre périurbaine de Dieppe - Rouen. Pour ceux allant à Paris, ils ne perdront pas de temps mais n'en gagneront pas non plus : le temps perdu en changement à Rouen étant compensé par les gains de temps sur Paris-Mantes.

Chantal VERHALLE, maire de Bouville, souligne qu'il y aura donc des personnes qui gagneront moins que les autres.

SNCF Réseau rappelle que les indicateurs produits servent à discriminer les zones de passage entre elles et non à évaluer tous les bénéfices et pertes du projet. La question de Dieppe et de la correspondance à Rouen étant la même pour les trois zones de passage, ce n'est donc pas un élément regardé à ce stade.

Vu le temps passé sur les sujets précédents, le sujet de Paris-Saint-Lazare, resté en option ne sera pas développé en séance. Il est précisé que le sujet de Paris-Saint-Lazare avance bien, étant un sujet partagé et consensuel entre franciliens et normands.

* * *
*

7. Conclusion

Conclusion de Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP :

Les questions posées demandaient une prise de position, si ce n'est pas le cas, au moins d'acter ces points et elle croit que cela a été fait. Les sujets seront donc abordés en comité territorial.

Si, entre-temps, que ce soit sur Carticipe ou tout autre sujet, des personnes souhaitent poser des questions, elle demande à ce que celles-ci soient posées à Mme CUCHET en la mettant en copie. Elle pourra ainsi vérifier que SNCF Réseau a répondu aux attentes, même si les réponses ne donnent pas complète satisfaction.

Conclusion de SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN

Il est rappelé qu'il s'agit de la dernière commission consultative de l'étape 1. Le chef de mission LNPN remercie les élus pour leurs contributions. SNCF Réseau continuera d'adapter le projet au mieux si le projet se poursuit.

M. COUSIN, remercie les participants et conclut la séance.

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative de Rouen-Yvetot

03 octobre 2017

VILLE	NOM	Prénom	Institution
AUZOUVILLE-L'ESNEVAL	LACHEVRE	Julien	Maire
AUZOUVILLE-L'ESNEVAL	CAILLON	Robert	Adjoint au maire
BLACQUEVILLE	BULARD	Sylvain	Maire
BOUVILLE	VERHALLE	Chantal	Maire
DEVILLE LES ROUEN	GAMBIER	Dominique	Maire
EMANVILLE	HONDIER	Hubert	Maire
FRESQUIENNES	OCTAU	Nicolas	Maire
LA VAUPALIERE	BRUNET	Bernard	Maire
LIMESY	MALHOUITRE	Jean – Jacques	3 ^{ème} adjoint au maire
LIMESY	CHEMIN	Jean-François	Maire
MALAUNAY	COUTEY	Guillaume	Maire / Conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE	DURIEUX	Lucien	1 ^{er} adjoint au maire
NOTRE-DAME-DE-BONDEVILLE	MERLE	Jean-Yves	Maire
PISSY-POVILLE	LESELLIER	Paul	Maire 1er vice-président en charge de la voirie et du transport du CCPNOR - Communauté de Communes des Portes Nord-Ouest de Rouen
SAINTE-AUSTREBERTHE	GRESSENT	Daniel	Maire
SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY	NIEL	Jacques	Maire
SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY	CORNET	Isabelle	Conseiller municipal

ORGANISME	NOM	Prénom	Fonction
Métropole Rouen Normandie	MASSON	Bertrand	Directeur Aménagement et Grands Projets
Métropole Rouen Normandie	GUILLOTIN	Françoise	Vice-Présidente
Région Normandie	ROCHELLE	Vincent	Direction Mobilités et Infrastructures Responsable Service Infrastructures et études
Préfecture de Seine Maritime	CORDIER	Yvan	Secrétaire général de la Préfecture de Seine-Maritime
Préfecture de Seine Maritime	COUSIN	Bernard	Secrétariat général / Direction de la coordination et des politiques de l'Etat
Département Seine Maritime (76)	BAZILLE	Alain	Vice-président du Département de la Seine-Maritime
DREAL Normandie	JOUVET	Jean-Louis	Chef de Service Adjoint Ligne Nouvelle Paris - Normandie
Préfecture de la région Normandie	QUEMENEUR	Geneviève	Chargée de mission à la préfecture de Normandie ; Aménagement du territoire – Vallée de la Seine
DDTM Seine Maritime (76)	BELLOUARD	François	Directeur adjoint

Garante de la concertation

CHARVET	Anne-Marie	Commission nationale du débat public (CNDP)
---------	------------	---

Madame Charvet est joignable à l'adresse suivante anne-marie-charvet@orange.fr

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable Etudes Générales	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre - Antoine	Responsable études techniques Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO Général & Technique	I.M. Projet

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Marion SIVY à l'adresse mail suivante : msivy@cconseils.fr