

COTER Axes Normands

Synthèse

COTER Axes Normands	
Date et lieu	Lundi 09 octobre 2017 Préfecture de Seine Maritime 14h00 – 17h00
Invités	Présidé par Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie Services de l'Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
Nombres de participants	61 participants (hors équipe projet LNPN)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Faire un point d'actualité succinct sur l'axe Paris-Mantes Pour les deux axes normands, présenter les résultats des études d'approfondissement et les réponses aux sollicitations de la concertation Pour les deux axes normands, présenter les résultats finaux de l'analyse multicritère
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> Composition du Comité de Pilotage Processus de décision en fin d'étape 1 et articulation avec les Assises Nationales de la mobilité Saturation et évolution des besoins de capacité au regard des enjeux de mobilité Financement du projet et évaluation socio-économique Optimisation des zones de passage et évolutions des impacts sur le territoire Implication et apports du projet pour Dieppe et le nord du département de la Seine Maritime
Support de présentation	Diaporama LNPN_2017-10-09_COTER Axes Normands.pptx

Compte-rendu

Ouverture du COTER par Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie

M. HESSE ouvre ce cinquième Comité Territorial en saluant les participants et en les accueillant au nom de Madame la préfète BUCCIO. Il est accompagné de Mme CHARVET, garante pour le compte de la CNDP et de M. MABIRE, directeur de projet SNCF Réseau, Maîtrise d’Ouvrage.

Il prend un instant pour resituer le projet et les échanges qui auront lieu. Il rappelle que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie c’est des objectifs clairs, deux axes qui en font un projet véritablement normand et deux horizons de temps. Sur la partie relative aux objectifs, il revient sur l’objectif de capacité ferroviaire et de reconstitution de celle-ci pour le moment présent et pour les années à venir. Il s’agit de reconstituer la capacité, à l’horizon 2045, à la fois pour les voyageurs (création de sillons nouveaux pour absorber le flux actuel et prospectif de voyageurs) et pour le fret, nécessaire pour alimenter les grands ports maritimes de Seine-Maritime et de Normandie. L’objectif suivant est de reconstituer ce qu’attendent les usagers du train : la ponctualité et la régularité. Pour finir, le troisième objectif porte sur les temps de parcours, notamment pour les territoires les plus éloignés géographiquement de Paris : Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg.

En plus de ces éléments qu’il souhaitait donner en introduction, il indique la présence du Conseil Régional de Normandie et insiste sur le fait que, dès aujourd’hui, certains tronçons périurbains de Rouen sont en situation d’embolie et que si rien n’est fait, à l’horizon 2045, il est sûr que l’on sera dans une situation de paralysie.

Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie porte sur deux axes : Paris-Evreux-Caen-Cherbourg et Paris-~~Yvetot~~Rouen-Le Havre. Il souligne ainsi le fait que la LNPN n’est pas un projet pour l’Eure et la Seine-Maritime en particulier, mais qu’il s’agit d’un projet normand. Il informe les participants que Mme BUCCIO, la préfète de région, a identifié deux axes stratégiques qui consolident la réunification des deux régions faite au 01/01/2017. Le premier axe est le littoral et le second est cet axe qui a pour ambition d’irriguer l’ensemble de la Région Normandie. Le projet LNPN présente donc un certain nombre d’objectifs clairs et vitaux pour la région, via deux axes et deux horizons de temps.

Le premier horizon, l’horizon prioritaire de 2030 peut paraître lointain mais en matière d’infrastructures, 2030 est très proche. Le souhait est de réaliser d’ici 2030 : le réaménagement de la gare Saint-Lazare pour mieux irriguer la Normandie, le doublement de la capacité ferroviaire sur trois sections (Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot), la création de la gare nouvelle de Rouen Rive Gauche (section Rouen-Yvetot) et les mesures conservatoires pour une gare nouvelle d’Evreux (section Mantes-Evreux). A l’horizon cible, le projet LNPN doit voir la création d’un contournement de Mantes afin de traiter complètement le nœud de capacité ferroviaire majeur associé, la création cette fois-ci de la gare nouvelle d’Evreux en elle-même et la création des deux barreaux manquants



de l'Y de l'Eure, qui permettra d'irriguer les deux axes ferroviaires vers Rouen-Le Havre et Caen-Cherbourg.

Ce Comité Territorial a pour objectif de préparer à l'échelle normande le Comité de Pilotage du 26/10/2017, qui se tiendra en préfecture d'Île-de-France. Il est présidé par le Monsieur le préfet PHILIZOT, Délégué Interministériel de la Vallée de la Seine, et aura pour tâche de proposer au gouvernement une zone de passage préférentielle par section. A ce jour, il y a encore trois ou quatre scénarios par section. Cette présentation doit permettre d'apporter tous les éléments de choix et d'évaluations nécessaires pour choisir la zone de passage préférentielle et proposer ce qui apparaît comme le meilleur scénario.

SNCF Réseau va présenter les études complémentaires sur lesquelles le préfet F. PHILIZOT s'était engagé, relativement à l'étude 1998 réalisée par RFF. Il avait été demandé de mener de plus amples investigations pour voir si cette étude pourrait compléter ou se substituer tout ou partiellement au projet LNPN. Dans un troisième point d'éclairage mis particulièrement en avant, les services du Conseil Régional de Normandie, autorité qui va organiser les transports et alimenter la LNPN tant par ses trains TER que par ses trains TET / Intercités en 2020, présentera son analyse de ses besoins en termes de capacité ferroviaire à court, moyen et long termes.

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

Mme CHARVET revient sur les engagements pris par le préfet F. PHILIZOT, notamment sur l'étude 1998. Elle cite également la réalisation d'une étude complémentaire sur la section Mantes-Evreux, de modernisation de la ligne actuelle en lieu et place du faisceau de ligne nouvelle.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, précise qu'un temps d'échange sera tenu en fin de chaque partie.

La présentation de ce Comité Territorial s'articule autour de trois points. La première partie porte sur un rapide rappel de l'état d'avancement de l'axe Paris-Mantes, même si cela n'intéresse pas aujourd'hui directement ce Comité. Cette séance portera principalement sur les deux axes suivants : Mantes-Evreux et la gare nouvelle associée, Rouen-Yvetot (gare de Rouen, approfondissement de l'étude 1998 et prise de parole du Conseil Régional).

* * *
*

1. INTRODUCTION

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN indique aux participants que le dernier Comité Territorial normand a eu lieu le 16/02/2017 et précise que le prochain Comité Territorial Île-de-France se tiendra le 16/10/2017.

Pour débiter l'introduction, il informe les participants de la tenue d'Assises Nationales de la mobilité, lancées le 19/09/2017 et qui se tiendront jusqu'à fin 2017, avec pour vocation d'aboutir à une Loi de Programmation relative aux infrastructures. Il revient sur le constat de gel des projets de grandes infrastructures, ferroviaires en particulier, et précise que le gouvernement a autorisé le projet LNPN à finir cette étape en cours, car déjà complètement financée. Suite à cela, le projet LNPN entrera dans la moulinette avec tous les autres grands projets.

L'étape 1 a commencée en 2014 et a vocation à s'achever en fin 2017 avec la proposition de zones de passage préférentielles sur les sections prioritaires, en vue d'une décision ministérielle confirmant ce choix. SNCF Réseau rappelle les éléments de calendrier et les différentes strates de réunions. Avec l'accélération de la comitologie depuis mi-2016, la période de réserve a permis de prendre un temps afin d'approfondir certains points du projet. Le Comité Technique donne des mandats intermédiaires entre les différents Comité de Pilotage.

En dernier point d'introduction, SNCF Réseau revient sur la démarche « Projet de Territoire » menée courant 2016-2017. En effet, un projet d'infrastructure n'a de sens que s'il répond à des projets d'aménagement du territoire. Cette démarche a permis de voir comment tous ces projets et ambitions d'aménagement pouvaient s'articuler avec la LNPN et s'enrichir respectivement. Un document de synthèse est en cours d'impression, il est réservé en primauté au Comité de Pilotage. Ce document d'une soixantaine de pages, préfacé par Monsieur le préfet PHILIZOT, retrace cette démarche en un témoignage des travaux menés lors de cette étape 1.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

2. AXE PARIS-MANTES

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

Le projet LNPN présente des points d'accroche et de partage entre franciliens et normands, à commencer par Paris-Saint-Lazare. Quelques points d'actualités sont à partager sur le complexe Paris-Saint-Lazare, situé dans un environnement urbain très dense du 9^e arrondissement, avec notamment le pont de l'Europe. Lorsqu'il est étudié une amélioration de ce complexe, il faut prendre en compte le réseau ferroviaire jusqu'à 6 km en amont. En effet, cette problématique inclut la gare, l'avant-gare, les sujets de cisaillements entre groupes et les garages pour les aspects de production (garages, arrivées et départs des trains, ...). En 2024, le projet EOLE permettra de libérer de la place pour un usage partagée entre Île-de-France et Normandie.

Un Comité de Pilotage spécifique est piloté par le préfet F. PHILIZOT. Lors de la séance de juillet 2017, un programme d'études a été défini, son périmètre allant de Paris-Saint-Lazare à Bois-Colombes. Il traite de l'avant-gare, la gare et des relations avec les sites techniques. Il est à noter la réalisation d'ici la fin de l'année, sur financement propre SNCF Réseau, d'un état des lieux qui a pour vocation d'analyser l'exploitation, d'évaluer la robustesse du système de départs de trains, de réaliser le diagnostic de l'état de l'infrastructure et d'évaluer la régularité.

D'un point de vue du gestionnaire de l'infrastructure qui cherche à rationaliser ces gares, il y a nécessité d'optimiser le plan de voie ancien de Paris-Saint-Lazare, qui n'est pas agile et plus du tout adapté à une exploitation en zone dense.

Il faut noter également le sujet de décroisement des groupes V et VI par la création d'un saut-de-mouton, porté historiquement par la mission LNPN. Les groupes franciliens (II, III et IV en partie) présentent un fonctionnement par tube, gage d'efficacité. A contrario, les lignes J5 et J6 viennent, elles, se croiser et entraînent ainsi des phénomènes de cisaillement.

Une étude de l'ordre de 500 k€ est prévue, sur une période de l'ordre de l'année, avec un appel d'offre imminent, géré par la Direction Générale d'Île-de-France SNCF Réseau. Un accord préalable du Comité de Pilotage a été donné afin que le financement de cette étude soit pris sur le budget de la LNPN.

Pour expliciter la complexité des enjeux, il est présenté sur photo les groupes V et VI actuels et la possibilité de décroisement. La faisabilité de mise en place d'un saut-de-mouton dans ce complexe technique sera un enjeu de cette étude de niveau préliminaire.

Le prochain Comité de Pilotage Paris-Saint-Lazare se tiendra le 12/10/2017, à Rouen, sur demande du préfet F. PHILIZOT souhaitant ainsi souligner que cet enjeu est un enjeu partagé par la Normandie et par l'Île-de-France.

Sur les trois zones de passage retenues sur la section Paris-Mantes : PM-Centre-A est compatible avec deux sites de gares nouvelles, PM-Centre-B avec un site et la zone PM-Sud est non compatible avec cette option de gare nouvelle dans la zone de Confluence.

SNCF Réseau présente ensuite les enjeux de la LNPN en Île-de-France, en lien avec EOLE. En partant de Paris-Saint-Lazare, il s'agit d'un réseau complexe comme le montre le schéma. Il est à noter notamment le RER A (en rouge) qui va jusqu'à Poissy. Ont également été symbolisés les enjeux au niveau du nœud de Mantes avec une régularité qui n'est pas bonne à ce jour. Aujourd'hui, il n'est pas possible de faire un Paris-Mantes en moins de ~~30~~35 minutes. EOLE, en séparant les flux entre Nanterre et le tunnel d'Hausmann-Saint-Lazare, va apporter une bouffée d'oxygène avec une première séparation des flux, des trains supplémentaires mais avec des temps de parcours identiques. Il faut attendre la LNPN pour avoir un vrai saut qualitatif et un passage sous la demi-heure pour les directs Paris-Mantes. Il ne s'agit pas de matériels roulants franciliens mais plutôt de matériels permettant une vitesse de 200 km/h. En termes d'impacts socio-économiques, le chef de mission LNPN précise que la minute gagnée sur Paris-Mantes pèse 250 M€, un point de régularité sur le RER E 0,5 M€ et que dès que l'on aborde le RER A et la branche de Cergy, l'impact sur la socio-économie est proche du milliard d'euros. Il y a de vrais enjeux à travailler sur l'Île-de-France : des possibilités, en sortant les trains normands du RER E, de travailler sur des augmentations d'effets de maillages (projets de tram express), voire sur des créations d'arrêts et d'augmentation de l'offre (passage de 6 à une douzaine de trains avec la LNPN).

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, intervient en rappelant qu'EOLE sera livré en 2024, et qu'en tant que ligne qui s'arrête dans toutes les gares existantes, ne peut apporter une solution sur les enjeux de diminution des temps de parcours pour toutes les grandes villes de Normandie.

Questions / Réponses :

Daniel GREBOUVAL, président de la FNAUT Normandie, revient sur ce qui vient d'être présenté, les perspectives d'augmentation de sillons en 2024 (3 sillons RER E + un sillon direct Paris-Mantes). Pour lui, si l'on reste sur les infrastructures actuelles, la ligne va être encore plus saturée et il y va y avoir encore plus de problèmes sur les trains normands.

SNCF Réseau confirme que le projet EOLE permet une augmentation des nombres de trains mais arrive aux limites de capacité du système, notamment du nœud de Mantes.

Daniel GREBOUVAL, président de la FNAUT Normandie, se demande si cette augmentation des sillons franciliens est vue en parallèle de ce qui est travaillé en Normandie pour redéfinir les dessertes en 2020 (demandes d'augmentation de trains Paris-Caen,...).



**Ligne nouvelle
Paris - Normandie**
GRAND PROJET FERROVIAIRE

SNCF Réseau indique qu'EOLE n'augmente pas le nombre de sillons, mais retravaille sur la composition entre semi-directs et directs et reste à 6 trains en heures de pointe. Le projet LNPN travaille bien avec une grille de dessertes validées à l'horizon EOLE. Il y a bien cet enchaînement (horizon d'arrivée des OMNEO en 2020, EOLE puis LNPN), de façon à avoir une cohérence globale dans la construction des grilles horaires.

* * *
*

3. AXE : MANTES-EVREUX-CAEN-CHERBOURG

➤ Points d'approfondissement : Analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux (CITEC)

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

Cette section avait fait l'objet au cours des trois années écoulées de discussions relativement tendues quant à l'opportunité de création d'une ligne nouvelle par rapport à une amélioration du réseau existant. Le dernier cas présentait selon ses soutiens des impacts réduits, notamment par rapport aux espaces agricoles de valeur mais également sur certains points d'urbanisation. Au regard de la tension sur ce sujet, Mme CHARVET a proposé qu'une étude sous forme de dire d'experts (donc moins approfondie que les études menées par SNCF Réseau) soit lancée, avec la nécessité de sélectionner un bureau d'études compétent et indépendant de SNCF Réseau ~~et compétent~~. Cette création d'une commission ad hoc et d'une étude menée par le bureau d'études de Lausanne, connu pour sa compétence, a reçu l'approbation de Monsieur le préfet F. PHILIZOT et un accord sans résistance aucune, elle doit le souligner, de SNCF Réseau. Quatre réunions du groupe de travail ad hoc ont été menées, à l'issue desquelles ont été produits une présentation et un rapport par le responsable de l'étude M. BURY. Cette dernière réunion s'est d'ailleurs tenue à Rouen.

Le dire d'expert ne pouvait pas porter sur la totalité de la ligne mais simplement sur l'un des tronçons. L'expertise avait notamment pour objectif de voir s'il était possible de réutiliser tout ou partie de la ligne existante. Elle devait aussi voir si un aménagement complet du réseau existant avec quelques aménagements spécifiques permettait de rester compatible avec les objectifs prioritaires et cibles.

A la présentation, la commission s'est rendue compte qu'un scénario était à éliminer, car non compatible avec l'horizon cible et présentant des temps de parcours et des impacts travaux hors des limites compatibles. Le scénario 1 correspondait au relèvement de vitesse. Les deux autres scénarios envisagés sont le scénario 2 (shunt et relèvement de vitesse) et le doublement de la ligne existante. Ce dernier a été écarté par le groupe de travail.

En conclusion de ce dire d'expert, deux solutions envisageables ont émergés. La première correspond au scénario 2 (shunt et relèvement de vitesse), cohérente avec le cahier des charges, avec un coût estimé tout de même à 812 M€ par le dire d'experts. La deuxième option est un phasage de ces aménagements : le relèvement de vitesse seul est compatible avec l'horizon prioritaire mais pas avec l'horizon cible. Cette solution présentait un surcoût dû au phasage.

Un certain nombre de discussions ont découlées de cette présentation, sur les estimations données par ce dire d'experts et également les estimations de l'étude LNPN sur cette section.



Ces éléments ont été présentés à la Maîtrise d’Ouvrage, et les mois d’été ont permis un rapprochement entre la Maîtrise d’Ouvrage, le cabinet d’expertise (CITEC et Artelia en appui pour les études environnementales). Il a été demandé un avis technique sur l’évaluation de ces coûts, car il y avait une assez grande différence sur ces aspects-là. Finalement, ces échanges et ce complément d’études ont permis à SNCF Réseau de se recaler sur un certain nombre de points, sur lesquels ils sont tombés d’accord. En tant que garante, elle se réjouit que ce dire d’experts ait permis de lever toute une série de suspicions, patentes et permanentes au sein des divers groupes de travail, et de lever les doutes qui pouvaient rester dans les esprits de tel ou tel partenaire du projet. Dans certains cas, tous les doutes n’ont pas été levés mais cette démarche a eu le mérite d’être menée.

Le deuxième point, lié à cet aspect de modernisation du réseau existant, est la demande faite à SNCF Réseau de rebalayer l’étude de 1998. L’objectif était de voir s’il y avait une grosse évolution, s’il y avait des omissions et si les conclusions de cette étude pouvaient être reprises à l’identique. Il est clair qu’entre 1998 et maintenant un certain nombre de contraintes réglementaires ont été votées et s’imposent au Maître d’Ouvrage. Il était donc normal et obligatoire à ses yeux que SNCF Réseau en tienne compte. En tant que garante, elle se déclare satisfaite des éléments fournis, répondant à la commande passée à SNCF Réseau. Ces éléments, bien entendu, n’empêchent pas que certains aient conservé leur avis sur la question.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, rebondit sur l’intervention de Mme CHARVET en rappelant qu’en plus des zones de passage initialement proposées par la Maîtrise d’Ouvrage, il était apparu lors des débats et sous l’autorité de Mme CHARVET, une demande de creuser la question de pouvoir longer l’historique avec un shunt au milieu pour aller plus vite et de voir s’il s’agissait d’une solution viable. Ce dire d’experts en est l’illustration.

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle les scénarios proposés par CITEC. Le scénario 2’ correspond au relèvement de la vitesse à 200 km/h (à comparer avec la ligne nouvelle à 250 km/h) et à la réalisation à l’horizon cible du shunt. Il a été demandé à SNCF Réseau par le Comité de Pilotage d’analyser cette solution au même niveau de dire d’experts, afin de ne pas fausser [l’analyse la comparaison](#).

La question était de voir si la solution proposée permettait de s’affranchir de la ligne nouvelle. Il a été regardé les sujets de relèvement de courbes. Augmenter la vitesse, c’est augmenter les rayons de courbures et par conséquent ripper les courbes. SNCF Réseau souhaitait donc vérifier si ce qui était préconisé (en orange et rouge) permettait de rester dans l’emprise ferroviaire ou si les normes de tracés ferroviaires ne le permettaient pas. Le sujet des tunnels a également été regardé. Le chef de mission LNPN précise que lorsque SNCF Réseau a reçu les résultats complémentaires, globalement, la mission a été d’accord avec Artelia : toucher la vitesse d’un tunnel équivaut à le refaire (construction antérieure réalisée au gabarit minimal [lié à la vitesse](#) pour optimiser les coûts).



Il a également été remarqué par SNCF Réseau, qu'à part pour le volet agriculture mené sur l'ensemble du tracé, les études environnementales n'étaient pas raccord avec les études techniques et ce que CITEC avait étudié.

Deux exemples sont présentés. La première illustration concerne une zone de corrections de courbes. La zone se situe dans un secteur encaissé, à 20 m de profondeur dans le coteau, dans la forêt de Rosny qui est un site classé. Décaler la ligne pour tenir les objectifs de vitesse nécessite de réaliser un tunnel, ce qui n'est pas le même coût que si l'on déplace la ligne en surface.

La deuxième illustration porte sur le tunnel de Bréval datant du XIXe siècle (1856) et encadré par des tranchées renforcées. SNCF Réseau précise que lorsqu'il s'agit de travailler dans un tunnel de cette époque-là, c'est peu apprécié car il y a de nombreuses inconnues et il peut y avoir besoin de refaire un nouveau tunnel. Si le tunnel doit être refait à neuf, il y a un surcoût.

SNCF Réseau rappelle qu'il y avait également des sujets d'environnement étudiés dans les études LNPN : biodiversité, ZNIEFF de type 2, remontées de nappes et impact sur l'aire d'alimentation du captage de Rosny-Buchelay.

Pour poursuivre sur le shunt, SNCF Réseau indique s'être rendu compte qu'il y avait un manque entre la zone de raccordement et la zone étudiée par les études environnementales (entourée en rouge sur la carte présentée en séance). Un zoom est proposé sur un point de la vallée de l'Eure, sujet délicat qui a par ailleurs fait l'objet d'approfondissements par SNCF Réseau. Il est à noter la présence d'habitats prioritaires Natura 2000 dont l'impact nécessiterait des dossiers réglementaires au niveau européen. Ces sujets-là apparaissent également sur les zones de passages de la Maîtrise d'Ouvrage, la difficulté supplémentaire ici est la marge de manœuvre moindre, imposée par le réseau existant (ligne noire sur la carte) où on doit se raccorder après le shunt.

Le dernier sujet est celui de l'analyse des coûts. La recommandation faite par CITEC au dernier Comité de Pilotage était de phaser le scénario et c'est donc sur cette option que la demande du COPIL a porté. Il est rappelé les différents coûts des zones de passage, déjà restitués en Comité de Pilotage. Au vu des remarques précédentes (par exemple si un simple déplacement de courbe devient un tunnel) et des ratios utilisés, SNCF Réseau en conclut que la différence de coût entre le scénario de CITEC et celui de ligne nouvelle diminue sensiblement.

Il y a une chose certaine et que la mission LNPN confirme, une fois ces ratios appliqués et les tunnels ajoutés là où c'est nécessaire, c'est que le scénario de CITEC reste sur une consommation de moitié moindre de terres agricoles qu'une ligne nouvelle. SNCF Réseau est totalement d'accord avec cette conclusion du dire d'experts.

Il est ensuite rappelé les différents échanges ayant eu lieu sur le sujet lors du Comité de Pilotage du 12/07/2017.

Fort de ces différentes analyses (CITEC / Artelia / Bureaux d'études de SNCF Réseau) et des prises de positions lors du Comité de Pilotage, SNCF Réseau arrive aux conclusions que l'écart de coûts n'est pas assez significatif pour des performances moindres à l'horizon cible. A cela s'ajoute l'intégration des enjeux environnementaux identifiés préalablement par SNCF Réseau, les difficultés techniques objectives du raccordement ouest du shunt retenu (pour l'instant aucune solution technique



confirmée), les impacts sur les courbes et les tunnels sur ligne exploitée (non développé ici, mais plus impactant pour les usagers et l'exploitation). Il est rappelé les avantages indéniables en termes de consommations de terres agricoles. En conclusion, SNCF Réseau continue de porter le principe d'une ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Evreux.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, rappelle qu'il s'agit d'une question très sensible aujourd'hui et qu'il est important d'échanger sur ce point.

Questions / Réponses :

Guy JACOB, Chambre régionale d'agriculture Normandie (CRAN) et Chambre d'agriculture de l'Eure, interpelle M. MABIRE, comme la semaine passée en atelier à Evreux, en indiquant l'omission d'une partie du document, avec la proposition de faire le shunt dès l'horizon prioritaire. Le coût n'était alors plus de 916 M€ mais de 812 M€. Il ne remet pas en cause les erreurs ou corrections à apporter à l'étude mais pour lui, elles existent également dans les études de SNCF Réseau. Au-delà de cela, si la moitié des terres agricoles ne représente pas un coût suffisant pour SNCF Réseau, cela est dû pour lui au fait que la terre agricole n'est pas prise en compte à sa vraie valeur et qu'au moment de payer peut-être que certains réfléchiront à une solution différente. Par ailleurs, il voit un intérêt à rester dans l'axe actuel afin de permettre une gare au plus proche d'Evreux (et là il abonde dans le sens de SNCF Réseau), mais dans l'alignement du fuseau actuel, ce qui pour lui serait bien mieux que de faire des détours par la gauche ou la droite.

SNCF Réseau remet à l'écran la slide de la présentation qui a été amendée suite à la remarque de M. JACOB en atelier et qui indique maintenant les coûts du scénario 2 phasé et non phasé.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la Chambre d'agriculture de l'Eure, souhaiterait aller au-delà des chiffres, rappelle que la terre est irremplaçable et insiste sur le fait qu'il y a déjà eu trop de terres gaspillées pour des projets plus ou moins valables et que c'est très grave ce qui est fait pour les générations à venir. Il précise que s'ils se battent pour la terre qu'ils ont récupérée de leurs parents, c'est afin de la céder à leurs enfants et petits-enfants. Il trouve cela très grave ce qui est fait par SNCF Réseau, marquant la responsabilité de la société par rapport à l'avenir. Il sent un vrai gâchis et prévoit une hostilité au projet.

Emmanuel HYEST, Président de la SAFER de Normandie, commencera par dire que les réunions se suivent et ne se ressemblent pas. Il a assisté une quinzaine de jours auparavant aux Assises régionales de la biodiversité où il a été dit que la priorité de la priorité était de protéger les terres agricoles, l'environnement. Bien au-delà de la problématique agricole, il pense que lorsque l'on protège les terres agricoles il ne s'agit pas d'un enjeu corporatiste, mais d'un enjeu de société. Il rappelle que l'Etat s'est donné depuis une dizaine d'année l'objectif de diviser la consommation de terres agricoles par deux et il souhaiterait également revenir sur l'incurie de la SNCF depuis 150 ans. Il réagit aux propos de M. MABIRE sur les tunnels qui datent de 1850. Il se demande s'il est logique que les habitants de l'Eure, agriculteurs ou non, doivent aujourd'hui subir une ligne nouvelle car pendant des décennies il a été fait au plus simple, des TGV. Pour lui, on a là une solution médiane. Il



demande, revenant sur les apports socio-économiques à long terme présentés, à ce que soient regardées et valorisées ces terres agricoles, et cela au-delà de quelques années car les terres détruites ne redeviennent jamais des terres agricoles. Il insiste sur le fait qu'il est important de garantir l'autonomie alimentaire française. Il rappelle la tenue actuellement des Etats Généraux de l'alimentation. Il finit en déclarant qu'avant de se déplacer il faut vivre et que les terres agricoles sont évidemment nécessaires aux agriculteurs mais également à la société toute entière.

Frédéric DUCHE, Vice-président du Conseil départemental de l'Eure, en charge de l'aménagement du territoire et président de SNA, s'inscrit totalement avec ce qui a été dit précédemment, et informe l'assemblée que le département regrette la position de SNCF Réseau. Au vu des chiffres présentés, ils maintiennent leur position en faveur de l'alternative présentée par CITEC.

Lasdislas PONIATOWSKI, Sénateur de l'Eure, souhaiterait dire deux choses. Il demande à SNCF Réseau de remettre à l'écran les interventions du Comité de Pilotage, pour lui, il s'agit de mettre des paroles dans la bouche de personnes qui ne sont pas présentes. Lors du Comité de Pilotage du 26 octobre ils seront présents, il pense que c'est trop facile d'arriver à un scénario en montrant des oppositions entre des personnes importantes. Il croit que le 26/10/2017, ils risquent d'atténuer beaucoup ce qu'il considère être un « court-circuit » de SNCF Réseau. Le deuxième point concerne les Assises Nationales de la mobilité. Il revient sur les propos de M. HESSE et indique qu'il a bien compris que l'objectif était de figer les grands projets d'infrastructures. Cependant, au vu des événements des jours précédents sur le projet Canal Seine Nord, ayant un impact direct sur le projet LNPN, il trouve que cela a déjà été remis en cause. Il précise que c'est un projet qu'il ne soutenait pas du tout, car c'est un projet qui favorise le nord, mais surtout les deux grands ports d'Anvers et de Rotterdam au détriment du Havre. C'est pour cela que le projet LNPN lui tient à cœur, pour favoriser les liaisons entre Paris, Rouen, Caen, Cherbourg et bien sûr Le Havre. Il y a quatre jours, il note que le Premier **A**ministre a remis en cause ce qui avait été soi-disant figé au moment des Assises, il est question que la région apporte plus d'argent et que l'Etat mette 1 milliard de moins dans ce gros projet. Cela veut donc dire que les choses peuvent changer. Il ne voit donc pas pourquoi, sur ce tronçon de Mantes-Evreux, les choses devraient déjà être figées et pourquoi cette solution qui agréait les élus et la profession agricole serait déjà enterrée. Pour lui, il ne faut pas condamner trop vite cette solution.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, le rejoint sur le verbatim, c'est le 26 octobre que les personnes concernées s'exprimeront. Il rappelle que l'objet de la réunion est de présenter l'ensemble des études et des informations qui ont été collationnées par SNCF Réseau et qu'il ne s'agit pas d'une instance décisionnelle. L'intérêt de cette réunion est précisément de porter à connaissance ces informations avant la tenue du Comité de Pilotage. Ce Comité de Pilotage portera une proposition au **A**ministère, qui sera ensuite suivi d'une enquête publique. Ce n'est pas ce Comité Territorial qui décide. Il lui semble important, et c'est ce qu'a permis la concertation, sous le contrôle de Mme CHARVET, que toutes les études demandées par les participants et dont ils ont besoin aient été menées. Tout ce qui est dit est bien pris en note et toutes ces informations seront portées soigneusement à connaissance des membres du Comité de Pilotage.

Sébastien JUMEL, Député de la 6e circonscription de Seine-Maritime, aura l'occasion de développer le point de vue de son territoire sur l'axe 3, mais il souhaite poser deux questions. Premièrement, il souhaiterait savoir à quelle heure se tient la réunion importante, décisionnelle, du Comité de Pilotage et demande à être rassuré sur sa composition plurielle. Il pense que ces Comités Territoriaux n'ont de sens que si les réflexions du territoire nourrissent les options et décisions prises. Les élus dont il fait partie doivent faire une analyse fine du coût du projet, de l'impact du projet et de la valeur économique et sociale du projet. Selon lui, les préoccupations des agriculteurs sont parfaitement légitimes, et si elles ne sont pas entendues, le projet perd de sa pertinence, surtout dans un contexte où l'austérité semble être au rendez-vous des grands choix d'investissements et d'aménagement du territoire. Sa grille de lecture, au nord du département de la Seine-Maritime, qui ne doit pas être oublié, sera celle-là aussi.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, précise qu'il a été présenté en début de séance le système de concertation, qui lui semble bien abouti. Qu'il y ait des débats lui semble logique, c'est même l'objet de cette réunion.

Sur la composition du Comité de Pilotage, il est composé statutairement des présidents de régions et des présidents des agglomérations. SNCF Réseau va compléter ce point.

SNCF Réseau confirme qu'il y a les présidents de régions, les 7 conseils départementaux, les présidents de métropoles et ceux des agglomérations ayant un projet de gare sur leur territoire, l'Etat dans sa diversité et Île-de-France Mobilités (AOT en Île-de-France).

➤ **Points d'approfondissement : Franchissement de l'Eure**

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle les zones de passage retenues sur la section C1 : une famille (en rouge) passant au nord de la forêt de Rosny et une famille au sud (en vert). La Maîtrise d'Ouvrage a souhaité approfondir la zone de franchissement de l'Eure, où l'on retrouve des problématiques similaires à celles abordées précédemment sur l'étude de CITEC. Les zones de passage se traduisent par trois franchissements distincts : nord, centre (commune à deux zones) et sud. Ces trois franchissements ont fait l'objet d'une analyse des différents enjeux présents et d'une analyse multicritère spécifique. Au niveau de l'analyse environnementale, plus le franchissement est au nord, meilleur il est. Il est ensuite abordé le sujet technique. De par la configuration encaissée de la vallée de l'Eure, il y a des combinaisons de viaducs et de tunnels. Il en résulte qu'au niveau technique, le franchissement nord est le plus simple.

Jean-Paul LECOQ, Député de la 8e circonscription de Seine-Maritime, interrompt la présentation et indique avoir un problème à maintenir sa présence en réunion. Il revient sur la Loi de Programmation

des investissements abordée en début de séance, qui devrait arriver au Parlement en 2018. Il rappelle que, qui dit loi dit rôle des parlementaires. Il propose donc que les parlementaires normands, sénateurs et députés, soient invités au Comité de Pilotage, puisqu'au bout du bout c'est eux qui prendront la décision. Il ajoute que sinon c'est faire fi de ce rôle et considérer que ce n'est pas eux qui prendront la décision. Il est intéressé d'être là car pour lui il est essentiel d'être à la mesure des intérêts du territoire. Pour lui, le rôle de parlementaire est d'entendre tout le monde et de se faire une opinion. Il est donc important d'être à ce Comité, mais également d'être à l'arbitrage, sinon il ne voit pas comment il pourrait être à l'arbitrage de la loi. Il trouve donc étonnant de ne pas être invité au COPIL.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, indique avoir parfaitement compris la demande de Monsieur le député. Il rappelle que la gouvernance est en place depuis deux ans, qu'il s'agit du 5^e Comité Territorial et qu'il n'y a donc pas de surprise quant à la composition de la gouvernance. Il convient qu'il appartient aux parlementaires de débattre de la Loi de Programmation présentée en début 2018, mais précise que l'on se situe là dans un stade plus amont, plus technique et non dans l'antichambre du débat parlementaire. La séance se contente de ramasser les différentes informations sur les différents scénarios pour le COPIL, qui lui-même n'adoptera pas le projet mais proposera une décision au gouvernement, qui pourra lui-même l'introduire dans la Loi de Programmation.

Lucien LECANU, maire de Dieppe, indique qu'en tant que maire de Dieppe, il a fallu qu'il marque le territoire pour que leur voix soit entendue lors du débat préalable. Il se souvient d'être intervenu au premier Comité de Pilotage car son territoire n'était pas présent dans les réunions publiques. Son adjoint a ensuite participé à l'ensemble des réunions, y compris celles auxquelles il n'était pas invité. En effet, il a considéré que le nord du département (qui n'est pas seulement une plage où il est agréable de venir) devait avoir sa partition à faire valoir dans ce projet car, selon les tracés, son territoire peut être plus proche ou plus loin de Paris. Il confirme qu'il a bien compris que l'on n'est pas là dans l'antichambre de l'Assemblée, où les commissions sont constituées et où ils essaient d'exercer leurs responsabilités. Si arbitrage il y a, il sera formulé le souhait, y compris dans la diversité politique, que la voix des parlementaires puisse être entendue lors du Comité de Pilotage, pour que cela ne soit pas seulement un concert des métropoles, mais un projet normand, qui intéresse l'ensemble de la Normandie et des cinq départements. Il ajoute que s'il est là pour voir passer des trains, cela n'est pas intéressant pour lui, au sens propre comme au sens figuré.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, rappelle que la séance doit permettre d'entendre les questions posées et d'approfondir au maximum les sujets, voir modifier le projet. A la suite de la réunion, il pense qu'ils verront tout l'intérêt de ces débats en comité et commissions, notamment sur la section Rouen-Yvetot.

➤ **Analyse multicritère Section C1**

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle le CAPcap, concerté en 2015, qui montre que SNCF Réseau s'attache à préserver les différents sujets : environnement, service ferroviaire, Sur cette base-là, ont été identifiés les indicateurs de l'analyse multicritère. Suite au mois de février et aux différentes remarques issues de la concertation, un travail de mise en robustesse a été fait sur l'analyse, en coordination avec un département du CNRS. Il faut retenir que les quatre axes ne sont pas en compétition les uns avec les autres, que chaque acteur doit regarder l'analyse selon son prisme, sans faire de sommes. De plus, plus la synthèse d'un axe est en vert, meilleure elle est sur cet axe. Suite aux demandes de pouvoir différencier les zones ayant les mêmes synthèses, des « + » ont été ajoutés pour la meilleure zone. Il est important de noter que c'est d'abord la couleur qui prévaut.

La section prioritaire Mantes-Evreux est découpée en deux parties : de Mantes à Orgeville (C1) et au-delà jusqu'à Evreux et sa gare nouvelle (C2). Ces éléments de synthèse ne sont que des éléments d'éclairage proposés au Comité de Pilotage. Les franchissements au nord sont plutôt meilleurs qu'au sud.

Sur l'axe « Ressources & Patrimoine », la zone de passage C1-Nord-B (en rouge) est pénalisée par les sujets de biodiversité protégée et biodiversité d'intérêt. Sur l'indicateur « écoconception », d'émission de gaz à effet de serre, le linéaire de tunnel est plus long pour la zone C1-Nord-B. La zone C1-Nord-C est meilleure pour les captages en eau potable car il s'agit de la zone traversant le moins de surface de périmètre de protection de captage.

Sur l'axe « Service ferroviaire équitable », il y a deux familles qui se distinguent : Nord et Sud. La différence se fait sur l'écart de temps de parcours vis-à-vis des zones de passage les plus rapides, en l'occurrence les zones sud.

Concernant l'axe « Dynamiques territoriales », il est à noter que la zone C1-Nord-C est la seule défavorable pour l'expression Carticipe. En termes de rapprochement avec les infrastructures, la C1-Nord-B est celle qui recherche le plus de jumelage, d'abord avec l'A13 puis la RN13. La C1-Nord-C présente un potentiel rapprochement avec le réseau ferré existant, voire avec l'A13 jusqu'à Chauffour-lès-Bonnières. La zone de passage s'éloigne ensuite des couloirs d'infrastructures. Les zones de passage sud ne permettent pas de se rapprocher d'infrastructures existantes, en dehors de la zone de raccordement à la ligne existante à l'ouest de Mantes-la-Jolie.

Enfin, en termes d'« Investissement soutenable », les familles nord sont plus coûteuses et elles présentent une insertion plus longue et difficile d'un éventuel contournement de Mantes, côté ouest. La famille sud est plus favorable pour l'indicateur socio-économique, notamment sur le nombre d'heures de transport supplémentaires par rapport à la meilleure zone de passage. Les impacts travaux de la famille nord sont plus importants car les zones croisent plus de réseaux RTE et GRT Gaz, elles ont plus d'impact sur l'exploitation ferroviaire (traversée de Rosny) et la densité de bâti à proximité se révèle beaucoup plus importante, notamment à Rosny.

Il n'est ainsi pas possible de différencier sur les différents axes la famille sud, mais il faut ajouter à cela que le franchissement de l'Eure centre de la C1-Sud-B est meilleur.



Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, précise que cette analyse complète et cette carte seront restituées au Comité de Pilotage, ainsi que l'étude menée par Mme la préfète et les remarques émises aujourd'hui en Comité Territorial. Ces éléments ont été affinés depuis le dernier Comité Territorial.

SNCF Réseau précise que ces scénarios ont été affinés et retravaillés avec l'intégration notamment d'un indicateur concernant les emplois agricoles. Les différents axes ont ainsi été équilibrés, complétés par de nouveaux indicateurs, présentés en ateliers et en commissions consultatives. Il est indiqué que la Maîtrise d'Ouvrage ne peut pas aller plus loin à ce stade des études et qu'il s'agit de l'analyse définitive et finale.

Questions / Réponses :

Guy JACOB, Chambre régionale d'agriculture Normandie (CRAN) et Chambre d'agriculture de l'Eure, interpelle SNCF Réseau sur le fait que les remarques ne sont pas prises en compte dans cette analyse et que le tracé est celui qui était déjà prévu au départ. Il pense avoir entendu lors de la présentation une phrase qui l'a choqué et qui est que la Maîtrise d'Œuvre a déjà acté l'emplacement de la ligne. Pour lui, les participants perdent donc leur temps, et il demande à ce que soient présentés l'ensemble des propositions et pas seulement ce que SNCF Réseau a envie de mettre.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, confirme que l'étude mandatée par Mme CHARVET sera bien présentée en Comité de Pilotage et se retourne vers SNCF Réseau pour avoir confirmation de la prise en compte de la problématique agricole.

SNCF Réseau confirme qu'il y a deux indicateurs associés à cette problématique : un sur les terres agricoles (axe « Ressources et Patrimoine ») et un sur les emplois (axe « Dynamiques territoriales»). Il est précisé que SNCF Réseau est Maître d'Ouvrage et non Maître d'Œuvre. M. MABIRE rappelle ce qui a été dit précédemment, c'est-à-dire que la ligne nouvelle est clairement moins bonne en termes de consommations de terres agricoles, avec deux fois plus de terres impactées. Cependant, SNCF Réseau, en tant que Maîtrise d'Ouvrage ferroviaire, se doit de répondre aux objectifs qui lui ont été assignés par lettre ministérielle et une solution sans ligne nouvelle ne permet pas de répondre complètement à ces objectifs, avec notamment un impact sur les temps de parcours. Le chef de mission rappelle qu'il s'agit d'une position étayée, avec des études qui sont partagées. La position de la Maîtrise d'Ouvrage n'a pas plus de poids qu'un autre mais est **à mettre** en regard des objectifs qui lui ont été assignés : de capacité, de temps de parcours et d'augmentation de desserte.

Guy JACOB, Chambre régionale d'agriculture Normandie (CRAN) et Chambre d'agriculture de l'Eure, pense qu'il s'agit d'un des nœuds du dossier. Il insiste sur le fait que s'ils acceptent tout et n'importe quoi aujourd'hui, ce n'est pas les 15 ou 20 kilomètres de terres agricoles qui sont dangereuses. Pour lui, ce qui est dangereux, c'est ce qui n'est pas inscrit, c'est-à-dire la suite du barreau : s'ils ne sont pas vigilants sur cette première partie, ils craignent une catastrophe sur la suite.

➤ Analyse multicritère Section C2 et gare nouvelle d'Evreux

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

Sur la zone qui va d'Orgeville à Evreux, est présentée dans un premier temps l'analyse multicritère, hors analyse de gare nouvelle. En approche rapide, il pourrait être pensé que la C2-Nord-Ouest Base a plutôt plus d'avantages sur le service ferroviaire et l'investissement que la C2-Sud. Cependant cette analyse n'est qu'un élément, hors analyse de la gare nouvelle. Cela a été fait ainsi afin de ne pas introduire un biais dans l'analyse multicritère.

Sur la gare nouvelle, il est rappelé que le travail a été approfondi sur trois zones de gares : Sud-BA-105 (zone Nord), Nétreville (intégrée à la demande des acteurs eurois) et Le Coudray (zone sud). Un travail a été mené au printemps et à l'été avec un groupe de travail composé de 11 institutions (BA 105, ministère de la Culture, ...), représentant tous les acteurs et parties prenantes du territoire. Ceci a permis de réaliser une analyse multicritère spécifique sur ces différentes localisations de gare. Une proposition au Comité de Pilotage a émergé et semble faire le consensus des acteurs eurois. Il a été noté l'intérêt territorial d'avoir, à l'horizon cible, une gare nouvelle dans le secteur d'Evreux et notamment dans le secteur de Nétreville, jugé plus efficace en termes de dynamique territoriale. Cela emporterait donc le choix de la zone de passage associée, C2-Sud. Il a été cependant jugé nécessaire de garder également à ce stade le site du Coudray, car il a été vu que la réalisation d'une gare proche de l'agglomération, des réseaux routiers et ferroviaires existants, nécessitait une clause de prudence. Un certain nombre de points ont été identifiés pour une potentielle étape 2 : l'élaboration de la desserte associée à l'ambition d'une gare d'agglomération (travail avec la région Normandie comme Autorité Organisatrice des Transports), la définition des besoins en infrastructures qui en découleraient, les potentialités d'économie sur le barreau ferroviaire au nord d'Evreux et la valorisation socio-économique.

On retrouve ici le sujet du barreau évoqué précédemment par M. JACOB, avec la liaison à terme, en 2045, car on ne peut s'affranchir d'une réflexion sur l'horizon cible. Il est donc proposé de maintenir Nétreville, localisation jugée la plus efficace en termes de dynamique territoriale, et Le Coudray. Cette proposition permet des souplesses pour le débouché au nord d'Evreux, complexe techniquement.

Le dernier sujet, demandé par le Comité de Pilotage, est un premier éclairage des enjeux socio-économiques de la gare. Il peut à ce jour être dit que la gare d'Evreux centre présente actuellement un trafic de l'ordre du million de voyageurs par an. Sans projet, il y a quand même une potentialité d'augmentation à 1,5 million de voyageurs, liée aux éléments de démographie et d'hypothèses de coûts de transports. Avec la LNPN, cela ajoute 300 000 voyageurs, uniquement pour les effets potentiels via la gare actuelle. Les différents apports d'une gare nouvelle devront être évalués, notamment vis-à-vis de cette ambition de gare d'agglomération, ambition également portée par la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever. Sont présentés la comparaison des gares les unes par rapport aux autres en termes de socio-économie : des gains sont à trouver pour équilibrer le bilan, via une



valorisation des effets coûts / temps de parcours avec la valeur actualisée. Sans entrer dans le détail, il s'agit d'évaluations menées selon les recommandations de l'instruction cadre « Royal ». Des études complémentaires devront être menées lors de l'étape 2, cet élément n'est pas à ce stade suffisamment discriminatoire. Sur la gare de Confluence, les montants sont largement supérieurs. Ainsi sur la gare d'Evreux, même si l'équilibre n'est pas atteint, il est considéré que c'est suffisant pour mener un travail avec les territoires lors de l'étape 2.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, précise que c'est une illustration de la concertation et rappelle que le scénario de gare à Nétreville, qui est aujourd'hui le mieux armé, n'était pas sur les écrans radar 6 mois auparavant. Il a été ajouté suite aux interventions d'élus et le projet a ainsi considérablement évolué.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, appuie cette dernière remarque.

Questions / Réponses :

Frédéric DUCHE, Vice-président du Conseil départemental de l'Eure, en charge de l'aménagement du territoire et président de SNA, rappelle que le site de Nétreville est le seul qui rassemble l'approbation du département et des trois agglomérations et l'importance de ce projet dans un contexte assez compliqué.

Lasdislas PONIATOWSKI, Sénateur de l'Eure, rebondit sur cette intervention en indiquant que M. DUCHE est modeste, car il est le président de la 2nde agglomération, et que SNCF Réseau a besoin de cette agglomération de Vernon pour les tracés qui arrivent à Evreux. Pour lui, cela va donc dans le sens de SNCF Réseau.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, précise qu'il y a effectivement besoin de tout le monde pour mener à bien ce projet et dans l'intérêt de tous.

* * *
*

4. AXE : ROUEN-YVETOT-LE HAVRE

➤ Points d'approfondissement : Diagnostic de capacité vu du gestionnaire d'infrastructure

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, rappelle que pour cette section, il sera abordé la problématique de la concertation, avec une intervention du Conseil Régional. Il remercie M. GASTINNE, Vice-Président des Transports pour sa présence et qui, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports, va expliquer concrètement ses enjeux de capacité actuellement et dans les années à venir ainsi que la nécessité d'agir sur cette section.

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN précise que sur ce sujet également, il a été mis à profit la période de réserve électorale pour apporter un certain nombre de réponses aux questions sur le besoin capacitaire, sur la saturation ferroviaire du nœud de l'étoile de Rouen. Une version plus détaillée a été présentée dans le cadre des commissions consultatives.

Le nœud de l'étoile ferroviaire de Rouen se compose de la gare de Rouen Rive Droite (en noir sur le schéma), et des secteurs sud et nord présentant des embranchements (appelés « bifurcation » ou « bif » dans le jargon ferroviaire). Au sud, on relève ainsi les bifurcations de Darnétal, d'Eauplet, et vers Serquigny de Tourville. Au nord, sont identifiées les bifurcations de Malaunay, d'Auzouville vers Montérolier, et enfin la direction vers Le Havre. Les points de contraintes sont représentés par des étoiles. Il est à noter la particularité d'avoir une ligne nouvelle à voie unique entre Clères et Dieppe. Il a été présenté en commission un zoom sur la gare de Rouen actuelle, très complexe, encaissée (pas d'élargissements possibles), dissymétrique (plus de voies dans le sens pair, Province vers Paris, qu'impair), et avec beaucoup de mouvements techniques. Il y a donc une morphologie complexe propre à la gare. Les contraintes en ligne, hors zone de gare, représentent 60% des contraintes de circulation, contre 40% pour la gare. Ces 60% sont répartis dans les secteurs nord et sud du nœud, et sont notamment, dans le sens pair, particulièrement présents sur la partie nord.

Le deuxième aspect concerne l'interaction entre LNPN et le fret. Il est rappelé les hypothèses de travail avec lesquelles sont menées les études LNPN (1 sillon fret par heure et par sens entre la zone du Havre et l'Île-de-France, idem entre Rouen et l'Île de France). Serqueux-Gisors représente à terme 25 sillons par jour et dans les deux sens confondus. Les deux participent au développement de la part ferroviaire des ports de l'axe Seine, HAROPA.

Le transit fret du Havre vers l'Île-de-France se fait principalement via Serqueux-Gisors, mais SNCF Réseau doit néanmoins intégrer une clause de sauvegarde d'un sillon fret / heure / sens en heure de pointe sur l'axe historique. Il s'agit d'une demande de l'Etat sur tous les projets de lignes nouvelles.



Hors heure de pointe, le fret peut bien entendu être amené à circuler sur l'axe historique, comme actuellement.

SNCF Réseau précise que l'une des difficultés dans un nœud saturé, c'est qu'une augmentation de l'offre nécessite de faire des compromis : par exemple des suppressions d'arrêts ou le ralentissement de certains trains.

➤ **Points d'approfondissement : Evolution des besoins de capacité au regard des enjeux de mobilité**

Didier PASTANT, Adjoint au DGA Transport et Aménagement – Région Normandie, va s'exprimer sous le contrôle du Vice-Président des Transports, Jean-Baptiste GASTINNE. La présentation faite répond à une question importante posée sur cette section, qui est l'état de cet axe en termes de mobilité ferroviaire.

Le premier chiffre à retenir est les 2% d'augmentation de transport sur l'étoile rouennaise depuis 2009. Cela représente 23 000 voyageurs en gare de Rouen Rive Droite chaque jour, dont 40% utilisent le TER. L'intérêt de cette diapositive, en dehors du rappel de quelques chiffres de base, est de montrer que l'on se situe déjà actuellement dans un système qui a dû être adapté suite à l'évolution des besoins de transports (cadencement, renouvellement du matériel roulant, amélioration de l'infrastructure). Malgré toutes ces améliorations permises par les investissements du CPER, la situation reste très contraignante et des phénomènes de saturations apparaissent. Ils ont été chiffrés et il est estimé, sur l'heure de pointe de 7h à 9h, qu'il y a déjà des trains en sur-occupation, à plus de 100%, ce qui veut dire qu'il y a des gens qui voyagent debout.

Ont été représentés graphiquement quelques trajets, et il apparaît la fréquentation (en abscisse les gares et en ordonnée la fréquentation à bord). La situation varie selon les heures, il y a une pointe particulièrement marquée sur le 07h40, avec une quasi-saturation des ~~matériaux~~ matériels en circulation (la capacité maximum est formalisée par les traits en pointillés sur la présentation). La partie véritablement saturée correspond à la partie dense de l'agglomération, entre Barentin et Rouen. D'autres éléments de comptage sur les Intercités sont proposés et illustrent quasiment la même chose, à savoir le fait que les trains sont très occupés. La différence réside dans le matériel puisque les Paris – Le Havre sont réalisés avec des matériels beaucoup plus capacitaires que les TER.

Concernant l'évolution du périurbain, le Conseil Régional propose deux méthodes. La première méthode repose sur les comptages réalisés depuis 2009, sur une semaine d'automne. Les deux graphiques portent sur le nombre de trains régionaux par tranche horaire et le nombre de voyageurs associés. Entre 7h et 9h, il apparaît la pointe de desserte et de fréquentation. Il est possible de faire le rapprochement entre les deux graphiques via le rapport entre les deux histogrammes, ceci permettant d'évaluer le taux de fréquentation des trains. Il en ressort deux chiffres : environ 270 voyageurs par train le matin et 220 le soir. Cela n'est pas la charge exacte, mais cela lui semble une bonne approximation. Il précise que les données concernent le périurbain rouennais. Il faut rajouter

à ces chiffres les voyageurs un peu plus lointains, qui vont par exemple de Dieppe à Rouen. Les chiffres de fréquentation sont ainsi loin d'être négligeables.

A l'aide de ces éléments, a été réalisée une projection jusqu'à 2030, qui consiste à analyser de 2009 à 2015, les pourcentages d'évolution moyens par tranche horaire. Cette analyse n'a pas été faite par axe mais globalement sur le périurbain rouennais car il s'agit d'une base chronologique qui n'est pas très longue. Le graphique projeté correspond aux trains en circulation en avril 2015 (année de références de comptage). Les taux d'augmentation observés par tranche horaire ont été appliqués et les périodes de saturation, au fur et à mesure des années, mises en avant (en rouge). Le code couleur est le suivant : vert, pas de saturation ; orange, plus de 80% d'occupation, à la limite de la saturation ; rouge, plus de 100%, train en surcharge. La situation passe de quelques trains saturés actuellement à une situation qui devient éminemment plus saturée en 2030. La projection a été arrêtée à 2030. Il indique qu'avec un peu de recul et de sens critique, il ne faut pas abuser des augmentations des périodes passées. L'augmentation ainsi calculée est de globalement 1,7% par an sur la globalité de ce qui est présenté. Les évolutions classiques du secteur sont plutôt basées sur l'évolution du PIB ou de la population. Pour mémoire, l'évolution du PIB sur l'agglomération rouennaise est de 1,5%, l'évolution du PIB et de la mobilité étant associées.

Une seconde méthode a donc été proposée, non plus basée sur l'extrapolation des fréquentations mais sur une démarche en cours avec SNCF Réseau pour définir le plan de transport à horizon 2020. Le système est principalement basé sur une modélisation qui ne sera pas abordée en détail dans cette séance, mais qui permet de définir le potentiel captable. Celui-ci est ainsi évalué à 9,3 millions sur 42 millions de voyages / an. M. PASTANT indique que le périmètre reste celui du bassin périurbain, hors flux internes à l'agglomération et externes au périurbain de l'agglomération. En rapprochant ce potentiel captable et la capacité actuelle des trains, il serait possible de monter de 1,8 à 2,2 - 2,7 millions de voyages. Cela représente 25 à 30% du potentiel captable et correspond à 5% de part modale. Au vu des chiffres nationaux, ce dernier point paraît faible, à savoir que le fer au niveau national représente 10,2% des trajets. Les déplacements du périurbain ne sont pas forcément bien connus à l'échelle française, mais ces chiffres peuvent être rapprochés d'autres pays (environ 10%). Il conclut en disant que le système actuel ne permet donc pas une grande ambition en la matière.

Pour le Conseil Régional, tous ces résultats doivent, outre leur interprétation directe, être placés dans le paysage de la mobilité, afin de voir comment va évoluer ce système de transport, non pas indépendamment, mais en lien avec l'évolution de l'urbanisation, de la périurbanisation, et les choix politiques sur les types d'agglomérations souhaités. Le premier sujet porte sur la périurbanisation : le grand déterminant des mobilités à cette échelle-là est le fait que cette périurbanisation se poursuit. Par ailleurs, en termes de mobilité, les grands axes routiers, en concurrence, seront encore durablement saturés, le ferroviaire a donc sa place. Le deuxième élément correspond à la transformation de l'agglomération en elle-même. M. PASTANT a repris la notion de « ville respirable », partagée entre la Métropole Rouen Normandie et la Région : les agglomérations doivent devenir des espaces de qualité pour leur propre développement.

Concernant l'éclairage sur l'accroissement de la capacité des trains, il note qu'il serait toujours possible de faire circuler des trains plus gréslongs, seulement ce n'est très clairement pas la demande des gens. Il indique que si les gens ne prennent pas le train c'est que les horaires ne sont



pas adaptés, pas que les trains sont trop petits. Les enjeux de fréquence et de capacité sont des points importants pour l'ambition de développement envisagée. La solution d'augmentation de la capacité des trains n'a pas la même nature que celle de développement des infrastructures, dans la mesure où une fois les capacités des trains augmentés, la situation se retrouve dans un cul-de-sac et il faut alors réaliser des évolutions de l'infrastructure. Enfin, il rappelle que tout cela a un prix en termes d'accroissement de la capacité.

Sont présentés les hypothèses d'offre formulées dans le cadre de la démarche LNPN. Il y a globalement un passage d'une situation de 11 trains régionaux et 2 intervalles, à 20 trains régionaux et 3 intervalles en 2030. Il précise que dans ces 20 trains régionaux, l'accroissement ne porte que sur 5 trains. En effet, avec l'introduction d'une gare nouvelle, cela fait que les trains Yvetot-Elbeuf sont coupés en deux (Yvetot – Rouen et Rouen – Elbeuf). Cela correspond à une évolution globale d'un train / heure à 2 trains / heure sur chaque type de mission des 5 branches de l'étoile de Rouen, ce qui ne lui semble pas être un développement colossal de l'offre mais qui répond à l'évolution des besoins tels que présentés.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, rappelle que ces éléments correspondent aux éclairages de la problématique centrale de la capacité ferroviaire et des sillons sur cette section en particulier.

➤ **Points d'approfondissement : Etude 1998**

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, indique que le prochain sujet touche au retour demandé sur l'étude 1998, réalisée par SNCF Réseau, suite à une demande très forte du collectif « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » qui avait reçu l'assentiment du Comité de Pilotage de février. Il passe donc la parole à M. MABIRE pour qu'il apporte des éléments sur les résultats et apports potentiels de cette étude et les possibilités de l'intégrer au projet LNPN.

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN précise, sous contrôle de Mme la garante de la concertation, que le document « L'alternative » proposé par le collectif « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » a été remis *in extenso* sur table lors du Comité de Pilotage du 28/02/2017. Suite à cela, le Comité de Pilotage avait demandé le rebalayage de cette étude sur le relèvement de vitesse entre Rouen et Le Havre.

SNCF Réseau rappelle les résultats de l'étude avec les évolutions possibles de vitesses et les ouvrages d'arts jusqu'à Barentin. L'étude avait montré la possibilité de relever la vitesse sur deux zones de 6 kilomètres entre Rouen et Motteville et sur 46 km entre Motteville et Harfleur. Dans les hypothèses,

Mis en forme : Police :Italique

il y a des variantes avec des ripages (déplacements des voies) au-delà de 10 cm. Comme cela avait été mentionné, l'étude ne tenait pas compte des contraintes d'exploitation et des mixités des circulations. C'était une approche plutôt infrastructures.

Il a été rebalayé par SNCF Réseau les obligations réglementaires qui sont de deux natures. M. MABIRE répète ce qui a été dit sur l'étude CITEC, c'est-à-dire que ces problématiques sont également présentes sur les lignes nouvelles, l'idée étant d'identifier dans quelle mesure ces propositions permettaient de s'en affranchir. La loi sur l'eau et les milieux aquatiques date de 2006 et est donc postérieure à l'étude. Elle impose lors de la création de voies nouvelles de protéger la ressource en eau, que ce soit avec des géotextiles ou des bassins de rétention. Autre sujet, en 20 ans les normes ferroviaires ont été drastiquement renforcées. A chaque incident ou accident, la SNCF vérifie ses enjeux de sécurité. Il y a à ce jour 18 items techniques garantissant les conditions de sécurité, de confort et de maintenabilité. La notion de maintenabilité est regardée avec beaucoup plus d'acuité actuellement. Il peut être notamment cité le sujet des aiguillages, de la signalisation, les gabarits, les ouvrages d'art,... SNCF Réseau en conclut qu'il y a aujourd'hui une nécessité probable de réaliser des aménagements supplémentaires de type renforcement de plateforme / talus. En dernier exemple, il est cité la création de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire en 2006, qui a lui aussi contraint le cadre législatif lié à la sécurité ferroviaire et à l'interopérabilité du réseau.

En termes de temps de parcours, SNCF Réseau confirme les résultats de l'étude 1998 et les gains de 5 à 6 minutes entre Rouen et Le Havre, moitié en raison de l'infrastructure elle-même et moitié en raison du matériel roulant.

SNCF Réseau confirme également les hypothèses d'actualisation de coûts prises par le collectif. Pour comparer les coûts définitifs, il faudrait cependant ajouter les évolutions réglementaires : les mesures compensatoires liées à la loi sur l'eau et environnementales, les protections acoustiques, la création de plateforme neuves en cas de ripage supérieur à 40 cm et le renforcement potentiel des plateformes et ouvrages d'art. M. MABIRE précise que pour vraiment faire le comparatif entre le relèvement de vitesse et une ligne nouvelle il faudrait ajouter ces éléments-là, même si au global il peut être dit que ce n'est pas les mêmes enjeux de coûts.

En synthèse, il a été restitué au Comité de Pilotage du 12/07/2017, la conclusion suivante. Il est rappelé que le besoin de capacité est avéré en sortie de Rouen et qu'un relèvement de vitesse ne constitue pas une réponse adaptée, notamment au vu de l'ambition de développement de l'offre présentée par la [Région Normandie](#). Il est également rappelé que le gain de temps de parcours du relèvement de vitesse entre Rouen et Motteville est inférieur à une minute et par contre de l'ordre de 4 à 5 minutes entre Motteville et Harfleur. Le chef de mission LNPN précise que relever la vitesse revient à dégrader la capacité, en effet relever la vitesse nécessite de faire des compromis : [ralentir certains trains ou supprimer des arrêts](#).

SNCF Réseau confirme que c'est effectivement une bonne solution entre Motteville et Harfleur et considère donc que ce n'est pas en compétition avec la ligne nouvelle, mais un vrai complément pour les gens allant au-delà d'Yvetot. Il est précisé l'existence d'un Schéma Directeur Paris-Le Havre travaillant sur la rénovation de la ligne existante, notamment via la signalisation (système ERTMS). Pour SNCF Réseau, ce relèvement entre Motteville et Le Havre ne résout donc pas la problématique



de capacité mais peut apporter un complément au projet en termes de gain de temps de parcours au-delà de Motteville.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, synthétise en précisant que s'il comprend bien, le scénario de relèvement de la vitesse au-delà de Motteville est intéressant et pourrait être intégré en complément de la LNPN mais ne résout pas le problème de capacité précisé précédemment, tant au niveau du gestionnaire d'infrastructures que de l'AOT. Il comprend donc que le sujet de la capacité sur ce territoire repose sur une section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot et sur une gare nouvelle Rive Gauche à Rouen.

Questions / Réponses :

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, indique qu'il va prendre le temps de parler un peu, étant donné qu'il n'a pas voix au chapitre au Comité de Pilotage, comme vu précédemment, et qu'il s'agit du seul lieu où il peut s'exprimer. Il rappelle que cela fait longtemps que le Comité s'est réuni et qu'il avait alors abordé plusieurs points sur lesquels il souhaite revenir. Il insiste sur le fait que, pour lui, le calendrier n'était pas remis en cause et indique que dans d'autres sénats il a été dit que le fait de porter au débat certaines questions, par des élus légitimes, pourrait ralentir le projet. Il imagine que ce temps d'arrêt dû aux élections au printemps et à l'été était prévu dès le départ et n'avait rien à voir avec les interpellations légitimes des élus et leur souhait de faire évoluer le projet de façon complètement constructive.

Depuis le dernier Comité, il note un changement de doctrine au gouvernement. Elisabeth Borne, la ministre des Transports, a choisi de prioriser le transport du quotidien et l'existant par rapport aux grands projets d'infrastructures et de faire ainsi moderniser les réseaux existants ferroviaires ou routiers. Il rappelle que cette doctrine n'est pas nouvelle et qu'en 2011, lors des Assises du Transport ferroviaire, le ministre de l'époque avait dit exactement la même chose. Il y avait eu le schéma national des infrastructures terrestres. Au vu de l'addition très élevée des projets, s'est tenu ensuite la Commission Mobilité 21, menée par son ancien collègue Philippe DURON qui a permis de faire un peu le tri dans ces projets. Plusieurs scénarios avaient été proposés, dont le scénario 2 qui lui tient particulièrement à cœur, celui de faire sauter le bouchon de Mantes et en même temps de traiter la gare de Rouen. Dans ce scénario, la question du fret était réglée via le projet Serqueux-Gisors. Il revient sur la carte des corridors ferroviaires présente sur le site de SNCF Réseau qui indique bien selon lui que Serqueux-Gisors est essentiel là-dessus.

Il a plusieurs questions pour être constructif. Il revient sur les Assises de la mobilité ouvertes par le Premier ministre, qui a relevé plusieurs défis dont celui de la sincérité : dans les promesses, dans la démarche, dans les intentions, dans les études et dans les financements. Il souhaiterait s'inscrire dans ce défi de sincérité proposé par le Premier ministre au moment de l'ouverture des Assises de la mobilité, au travers de plusieurs questions. Il trouve intéressant que d'un côté, au niveau des Assises de la mobilité, ~~c'est~~ ce sont des cours magistraux du type : « comment bâtir une politique des transports durable ». D'un autre côté il y a des travaux pratiques et il lui semble que le tronçon

Yvetot – Rouen est un cas d'école, au point qu'il le surnomme « Edouard Philippe » car pouvant illustrer la démarche poursuivie au niveau national. Sa première question concerne la terminologie. Il insiste sur le fait qu'elle a son importance, il revient sur le projet LNPN présenté non pas comme une ligne grande vitesse, mais comme une ligne nouvelle. Il rappelle que c'est la région qui est aujourd'hui l'Autorité Organisatrice des Transports sur les TER, qui fixe le prix des billets depuis la loi NOTRe, et que les Trains Equilibres du Territoire / Intercités sont également basculés à la Région. Il revient sur l'achat de matériels roulant auprès de Bombardier par la Région, et il en félicite la Région, mais note qu'ils sont limités à 220 km/h pour un objectif cible dans le projet LNPN de 250 km/h. Il se demande, dans ce contexte de mise en concurrence de la SNCF à partir de 2019, si la ligne nouvelle sera gérée par la Région ou par l'Etat et quelle sera donc l'Autorité Organisatrice.

Son deuxième point porte sur la confirmation du gain de temps de 5 minutes sur Rouen-Yvetot, qui prouve bien que cette question n'est pas primordiale. Sur la question de la capacité, il remercie la Région pour l'étude présentée et rappelle qu'il s'agissait d'un engagement pris par M. GASTINNE lors du dernier Comité, il le remercie donc d'avoir tenu cet engagement. La capacité s'observe de plusieurs façons. Sur le fret, il rappelle qu'il a été dit que Serqueux-Gisors prend la part principale et que d'ailleurs 60% des marchandises arrivant au Havre vont vers la région parisienne. Il imagine que la question du contournement de Rouen, pas nouvelle, est une question importante. Il cite ensuite un document d'une filiale SNCF, TFMM (Transport Ferroviaire Multimodale et Marchandises), qui indique une diminution du fret de plus de 40% sur les quinze dernières années. Il rappelle ensuite que le plus grand concurrent du fret reste le transport routier, dont l'un des principaux acteurs est une autre filiale de SNCF, GEODIS. Pour lui, il sera difficile de rentrer en concurrence sur de courtes distances avec ce « routier plus digital ».

Il revient sur l'intervention de M. PASTANT, en indiquant qu'il a beaucoup été évoqué les TER mais pas les Intercités. Les chiffres présentés prennent des passagers dans l'aire de la métropole, mais il souhaiterait savoir combien de voyageurs partent du Havre et sur ces voyageurs combien vont à Rouen et combien à Paris, ainsi que le taux de remplissage et la composition des trains. C'est une question importante pour les navetteurs. La capacité des trains étant une question de sillons mais aussi de trains, il imagine que le matériel roulant de demain sera d'une capacité beaucoup plus importante, ne serait-ce que par ce que l'un des arguments en faveur de la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever était d'avoir des quais plus longs. Pour lui, le taux de remplissage est important, il rappelle qu'il s'agit d'un des objectifs poursuivis par SNCF, de « Lean management », afin d'avoir des taux équivalents à ceux connus un moment sur les TGV.

A contrario des chiffres de progressions présentés, il observe depuis 2012 une diminution chaque année de 4,4% de fréquentation des TER, y compris cette année. Il indique qu'à un moment donné il faudra mettre en perspective les données présentées avec ce qui est selon lui la réalité objective du terrain. Il demande le nombre de passagers du Havre vers Rouen, le taux de remplissage des rames (et également ces éléments en sens contraire). Il pense que cela permettra d'éclairer cette démarche.

Toujours sur le sujet de la capacité, il cite le document de référence de capacité, qui permet à chaque opérateur de savoir quels sillons peuvent être proposés. Il observe que la notion de saturation n'est pas exactement celle indiquée précédemment et demande à SNCF Réseau de saisir le conseil

scientifique des observatoires de la saturation. Ce conseil a produit en 2015 et 2016 des rapports permettant d'identifier avec précision et de façon objective la notion de saturation. Cela permettra pour lui de compléter l'excellent travail de la région car, dans la matière, il est nécessaire d'être d'une objectivité exemplaire. Il en fait la demande formelle à Mme la garante. Il est important à ses yeux d'avoir les données les plus objectives possibles, car c'est là que repose l'essentiel de ce qui concerne Rouen-Yvetot. Il utilisera tous les moyens en sa possession pour que l'ensemble des organismes et que l'ensemble des études possibles soient mis en œuvre.

Il a une dernière question sur le financement, jamais évoqué dans les présentations réalisées ces dernières années. Il revient sur la règle d'or, votée en août 2014 par le législateur, basé sur le principe « celui qui décide est celui qui paie ». L'objectif est que les décisions prises ne viennent pas peser encore plus sur la dette, notamment celle de SNCF Réseau qui devrait s'élever d'ici à 2020, à 60 milliards d'euros. Il voudrait donc avoir des indications sur cette convention. Il sait que l'ARAFER sera saisie, comme sur Serqueux-Gisors. Sur Serqueux-Gisors, il a justement été dit que la question de la capacité est intéressante car ce qui intéresse l'ARAFER c'est d'avoir, dans la définition des péages et des évaluations socio-économiques, des données complètement objectives. Il indique faire confiance à SNCF Réseau pour répondre, pas forcément lors de cette séance mais très vite, sur la question du financement.

De plus il souhaiterait de plus avoir la garantie de la Région que ce projet n'aura pas pour conséquence l'augmentation du prix des billets de trains pour les voyageurs. Cette question du prix est déterminante dans la concurrence route/digitale par rapport au fer. Il peut mettre à disposition un certain nombre de documents en la matière. Il rappelle qu'aujourd'hui le prix du billet est supporté à un quart par les voyageurs et le reste par les contribuables. La Région a la compétence sur les trains et également sur les bus et fait parfois un arbitrage entre bus et trains. En ce qui concerne la desserte de la vallée du Cailly, la desserte de la vallée de l'Austreberthe et du territoire en général entre Rouen et Yvetot, il ne veut pas, à moment ou à un autre, que l'on n'en vienne à voir des trains remplacés par des bus pour des raisons économiques.

Il remercie par avance les acteurs pour leurs réponses à ces questions qu'il juge constructives. Il conclut, de façon calme et posé, en indiquant qu'il n'est pas convaincu par ce qui est présenté et sur le besoin de créer une section de ligne nouvelle sur Rouen-Yvetot.

Sur l'étude 1998, il remercie Mme CHARVET d'avoir justement été la garante de la dernière réunion et d'avoir proposé au Comité de Pilotage qu'il soit avancé sur cette étude. Par ailleurs, sur la question des IPCS, il note que, même si on lui a dit que ce n'était plus à la mode, en septembre 2017, cette option été utilisée entre Paris et Toulouse. Une autre solution citée serait des voies banalisées, cela permettrait également de régler cette question des dépassements. Il serait donc bon pour lui de regarder ce point avec attention.

Il en profite pour remercier les équipes de la mission LNPN pour les études apportées, qui sont toujours très complètes, très intéressantes. Il imagine qu'il y a un gros travail derrière.

M. BOUILLON aborde ensuite la technologie NExTEO qui permet non plus d'avoir des cantons fixes mais des cantons mobiles, développée par Siemens. Il sait que c'est un système qui intéresse le groupe ferroviaire SNCF. Il se demande si cela ne pourrait pas être utilisé entre Rouen et Le Havre



pour gagner du temps et optimiser le système. Pour lui, la grande leçon de ces dernières années, relevée à la fois par la Cour des comptes et par l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, est qu'il faudrait être doté d'excellents ingénieurs projets (il note que c'est le cas) et également d'excellent ingénieurs exploitation, parce que le nœud du problème de la SNCF reste la capacité à optimiser le réseau existant. Il indique que les acteurs prendront la parole sur ce sujet dans les prochains mois, lorsqu'il y aura le débat à l'Assemblée Nationale en début d'année prochaine.

Il remercie les participants pour leur écoute et les acteurs concernés pour leurs réponses à ses questions.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie M. le député pour son intervention. Sur les nombreux sujets soulevés, il note, comme cela a été volontiers indiqué par M. BOUILLON, que les acteurs se sont efforcés d'apporter les réponses les plus complètes possibles aux questions soulevées au mois de février, sur l'étude de 1998, sur la question de la capacité (même si des besoins complémentaires ont été demandés et il le comprend tout à fait) et sur la question des zones de passage. Sur ce dernier sujet, il y aura des solutions nouvelles, qui sont pour lui un résultat direct de l'intervention de M. BOUILLON, efficace et déterminée depuis le début.

Il rappelle, comme dit précédemment au député LECOQ, qu'il est important de distinguer les éléments apportés ce jour et les travaux des parlementaires liés à la Loi de Programmation. Ces travaux seront précédés d'une commission ad hoc menée probablement à nouveau par M. DURON. C'est dans ce cadre-là que seront abordées les questions de financement et de l'opportunité d'engagement de ces financements. Le travail ici est de définir le projet le plus opportun qui pourra alors être très justement chiffré.

Concernant 2019, il est prévu que pour les TER (loi SRU de 2000) et les TET (accord passé entre le Conseil Régional et le gouvernement en 2016), la Région restera l'Autorité Organisatrice des Transports. Par contre, elle aura la capacité si elle le souhaite de changer d'opérateur à ce moment-là. Il précise que les acteurs vont se mettre en état de marche pour apporter des réponses aux questions posées par M. BOUILLON.

Sur le fret, il a été rappelé, et tout le monde peut le regretter, la part faible du fret et son faible dynamisme. C'est précisément pour lui l'objectif de la LNPN de coller à l'ambition économique que veut se donner la Normandie sur l'Axe Seine et sur l'alimentation des ports du Havre et de Rouen. Si rien n'est fait et anticipé maintenant, il indique qu'en 2030 / 2045, il sera trop tard pour se mettre au niveau des grands ports belges et néerlandais. M. HESSE rappelle que le report modal représente 4% des conteneurs pour Le Havre et près de 20% pour les ports belges et hollandais. Cette capacité doit être préparée maintenant, l'objectif des acteurs normands étant d'accompagner la progression du fret.

Il confirme que les acteurs vont s'efforcer d'affiner l'étude capacitaire, sur les voyageurs et sur le fret. Il laisse à M. BOUILLON le soin de saisir l'observatoire de la saturation.

Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour le compte de la CNDP, confirme avoir noté cette demande.



SNCF Réseau remercie M. BOUILLON pour avoir abordé ce sujet du conseil scientifique des observatoires de la saturation, M. MABIRE ayant regardé ce point en interne et trouvant qu'il s'agit d'une très bonne solution. Il s'agit de références dans ce domaine. Le chef de mission indique avoir sollicité une quinzaine de jours auparavant un collègue qui avait eu l'occasion d'échanger avec cet observatoire pour le traitement du nœud de Lyon. Il précise cependant que pour produire des résultats il faut compter un délai de deux ans, à partir du moment où tout est mis en place. Cette commission est particulièrement à l'aise sur la saturation en ligne, mais n'a quand même pas encore toutes les réponses méthodologiques sur les nœuds ferroviaires.

Pour les gains de temps, il confirme les 5 à 6 minutes et le fait que l'enjeu n'est pas actuellement sur les gains de temps, même si cela reste un point important pour les personnes au-delà d'Yvetot.

Sur le sujet du financement, en prenant en compte les zones de passage avec un coût moindre, le projet LNPN tangente aujourd'hui les 6 milliards d'euros pour les sections prioritaires. M. MABIRE abonde dans le sens de M. BOUILLON concernant la nécessité de préparer l'Enquête d'Utilité Publique. En effet, pour préparer cela, il sera nécessaire de travailler sur la socio-économie, à la fois via le financement et la création de valeur pour la collectivité. Suite à la jurisprudence « Poitiers-Limoges » où le Conseil d'Etat a cassé la DUP au motif de l'absence de création de valeur mais plutôt de désutilité, SNCF Réseau est particulièrement vigilant sur ce sujet. Ce point est habituellement traité en étape 2, mais sur les sujets majeurs des gares et des enjeux franciliens il a été traité en avance de phase. Si ce point n'est pas équilibré, le projet ne passera pas la Commission Générale aux Investissements (CGI) qui valide les dépenses de l'EPIC. Avec les interventions possibles de l'ARAFER, du CGI, des recours en conseil d'Etat pour casser le DUP, ce sujet est un point sensible et critique du projet. Sur l'aspect de financement lui-même, est mise en place, dès l'étape 2, une mission de financement, sous l'égide du ministère, chargée de faire la tournée des différents acteurs pour identifier les possibilités de financements (probablement l'Etat et les régions ou via des solutions de PPP). Cette mission a mandat pour bâtir un plan de financement et donner une visibilité en vue de l'Enquête d'Utilité Publique. Si le projet se poursuit en Etape 2, cela sera l'un des premiers éléments à mettre en place.

Concernant les IPCS, des éléments détaillés sont disponibles. SNCF Réseau indique qu'ils peuvent être présentés en séance ou qu'une rencontre peut être organisée pour échanger sur ce point. La mission LNPN a notamment regardé s'il était possible de faire doubler un train omnibus entre Malaunay et Motteville : 37 minutes sont nécessaires entre 2 trains de même sens ce qui ne permet pas d'assurer une offre cadencée à la demi-heure. Concrètement, il est indiqué que si des trains sont passés dans le sens de la pointe, il faudrait sacrifier la contre-pointe de moitié. Dans le domaine ferroviaire, les IPCS sont plutôt utilisées sur des grandes distances (10 ou 20 km), dans des zones peu denses, souvent pour faire des travaux ou dans le cas de grosses situations perturbées. SNCF Réseau indique que c'est en général hors des heures de pointe.

Pour le dernier sujet NExTEO, le chef de mission précise que le sujet de la capacité n'est pas qu'une question de nombre de trains, mais également de type de trains. Le système NExTEO est un système de RER en zone dense, permettant des espacements de 2 minutes, SNCF Réseau précise qu'il est très bien adapté lorsque c'est le même matériel, ce qui n'est pas le cas ici avec des trains fret, des TER et des trains rapides TGT. Par ailleurs, pour ce faire, il faut que tous les trains puissent communiquer



entre eux avec l'infrastructure et donc que tous les trains soient équipés du système. SNCF Réseau pense que le système ERTMS est mieux adapté à la situation, au contraire de NExTEO.

Sébastien JUMEL, Député de la 6e circonscription de Seine-Maritime, partage l'esprit et la lettre des questions posées par Monsieur le député BOUILLON, car les réponses apportées permettront d'évaluer les avantages et les inconvénients du projet, ainsi que les alternatives possibles au projet. De plus, il confirme, et Monsieur le **député préfet** PHILIZOT et Madame la préfète de région pourront en être informés, que les députés, dans leur diversité politique, vont formuler la demande d'être associés au Comité de Pilotage. Il précise que cette demande va être formulée car le projet LNPN est un projet d'aménagement du territoire normand, qui concerne les cinq départements et pas seulement l'Axe Seine et les trois métropoles. Pour lui, il est important d'être présent au moment où les décisions vont se prendre et d'évaluer les meilleures solutions. Il revient sur l'intervention du Maire de Dieppe et sur le fait que la demande de participation de Dieppe a dû être réitérée à plusieurs reprises, à partir de la première réunion d'avril 2016 où ce territoire n'était pas identifié. Cela a abouti à une participation du territoire dieppois à la réunion de novembre 2016 à laquelle il avait personnellement assisté, et une présentation des enjeux de la LNPN pour le nord du département. Il rappelle qu'au-delà d'être un territoire avec des plages agréables, un hippodrome, un golf, il s'agit d'un territoire avec un PIB industriel de 24%. Il plaide pour son clocher, au vu des investissements colossaux prévus, des inconvénients identifiés et d'un gain de temps de parcours de 5 minutes. Il indique craindre parfois que le projet se résume à une gare nouvelle à Rouen. Il revient sur la question de la rupture de gare et sur l'augmentation des temps de parcours que cela entraîne pour ses usagers, et indique qu'il n'a toujours pas eu de réponses à cette question. Il s'interroge sur la prise en compte des revendications portées par le territoire dieppois (par le SCOT, la chambre de Commerce, l'agglomération,...) relatives à son raccordement au projet LNPN et rappelle qu'une colonne vertébrale comme celle-ci n'a de sens que si elle irrigue l'ensemble du territoire, dans l'Eure comme en Seine-Maritime. Il attend des réponses là-dessus car en fonction du tracé, les habitants du nord du département verront leur situation améliorée ou dégradée.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie Monsieur le député pour son intervention. Il lui semble que beaucoup de réponses ont été apportées lors de cette séance sur la capacité, les besoins en offre et l'étude 1998. Il indique donc que des réponses complémentaires peuvent, bien sûr, être apportées marginalement mais que les éléments présentés aujourd'hui permettent déjà selon lui d'éclairer précisément le Comité de Pilotage et les parlementaires dans les décisions qu'ils auront à prendre. Il passe la parole sur la question importante de l'allongement ou non du temps de parcours pour les Dieppois.

SNCF Réseau précise que les Dieppois accéderont directement à la gare nouvelle de Rouen, avec un arrêt intermédiaire à Rouen Rive Droite et un différentiel de temps de l'ordre de 7 minutes. Il n'est pas encore défini s'il s'agit du même train qui rebrousse sur Paris ou si une correspondance sera nécessaire. De manière assez simplifiée, pour les Dieppois faisant déjà la correspondance à Rouen Rive Droite, il y aura le même temps de parcours qu'actuellement sur les Dieppe-Rouen-Paris. Pour les voyageurs s'arrêtant à Rouen, avec les hypothèses rappelées par M. PASTANT, ils bénéficieront d'un doublement de l'offre.

Emmanuel HYEST, Président de la SAFER de Normandie, intervient ici, non pas en tant que président de la SAFER, mais en tant que maire adjoint de Gisors avec les mêmes préoccupations que M. JUMEL. Il rappelle tout l'enjeu du développement de Serqueux-Gisors et de Paris. Ce point a déjà été abordé avec M. MABIRE lors d'une rencontre précédente. Il précise qu'à ce jour cette voie de desserte est une voie importante pour l'est du département de l'Eure. Comme pour Dieppe, étant loin des axes principaux, ce territoire a aujourd'hui le sentiment d'être oublié. Il est inquiet et s'interroge sur l'avenir de cette ligne et les contraintes supplémentaires qui vont peser sur cette ligne. Il rappelle que ce territoire ne s'est pas opposé à cette ligne nouvelle et a, au contraire, considéré que c'était quelque chose d'intérêt général. Il demande donc quelles améliorations seront faites et s'il n'y a pas un risque que les dépenses considérables réalisées sur la ligne nouvelle reportent aux calendes grecques les investissements sur ce réseau, le maillage, le cadencement et les trains. Il trouve assez inadmissible de transporter des gens qui vont au travail tous les jours dans ces conditions.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, prend bonne note de cette observation qui ne pourra pas être traitée directement dans le Comité Territorial.

➤ **Optimisation des zones de passage et analyse multicritère Rouen-Yvetot**

Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNPN :

Voir diaporama associé

L'avantage de la période de réserve était de ne pas avoir de Comité de Pilotage et de pouvoir approfondir les études. SNCF Réseau a notamment entendu les remarques formulées sur le débouché de tunnel en sortie de Rouen. Les zones de passage sont rappelées, avec à l'est la zone RY_-Maromme et à l'ouest le tronçon commun des zones montant sur le plateau de Caux RY_-Est-_C et RY_-Ouest-_B. Il est rappelé le principe pris de jumelage avec l'A150, même si les pentes admissibles pour le ferroviaire sont plus faibles que celles des infrastructures routières. Il avait été présenté initialement une solution en viaduc, de 30 m de haut, avec un impact assez important, souligné par les acteurs, sur la zone de Canteleu – Maromme. Pour passer de sous la Seine (-30 m) au plateau de Caux (+135 m), il faut de l'ordre de 5 km pour faire la jonction. Pour la zone de passage RY_-Maromme, l'hypothèse prise était une mise à 4 voies, pour des questions de capacité, jusqu'à Maromme avec ensuite une dénivellation de la bifurcation de Malaunay et une mise à 3 voies entre Barentin et Motteville. Ces travaux doivent être réalisés tout en maintenant les circulations actuelles. Cette zone présente un relief important et est densément urbanisé, comme l'avait rappelé Mme la maire de Canteleu et M. le maire de Maromme. Cela impliquait donc de nombreux déblais / remblais, avec une zone très contrainte au niveau du cimetière de Notre-Dame-de-Bondeville et du PN45 qui aurait dû être supprimé. A l'écoute de la concertation, SNCF Réseau a donc étudié un prolongement du tunnel entre Maromme et Malaunay, les autres aménagements restant nécessaires à ce stade. La solution initiale avait été retenue dans l'objectif de minimiser les coûts, donc de ressortir au plus-prêsvite après de la Seine, sauf qu'avec un secteur extrêmement urbanisé, cela s'est

révélé complexe et coûteux. Concernant la montée vers le plateau de Caux (ZP Ouest B et Est C), une solution combinant deux sections en tunnel a été trouvée. Le débouché du premier tunnel se fait plus loin de la Seine qu'imaginé initialement, cela permet ensuite d'être à peu près au niveau de l'A150 (en fond de vallée) et de ne plus avoir de viaduc. La ligne replonge ensuite sous le coteau pour émerger sur le plateau. Conformément aux engagements pris en commission consultative, SNCF Réseau a précisé sur la présentation que la zone de débouché du tunnel reste ra à définir en étape 2. La problématique d'impact sur les 15 000 à 20 000 habitants de Canteleu / Maromme a été déplacée dans le secteur de La Vaupalière, Pissy-Pôville, Saint-Jean-du-Cardonay (environ 4 000 personnes). Les élus de ces territoires ont pris position et ont demandé à SNCF Réseau de continuer le travail et de voir s'il était possible d'allonger le tunnel plus loin. M. MABIRE précise que ce travail pourra être réalisé en étape 2, en collaboration avec les territoires.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, intervient en revenant sur la zone de Maromme et la nouvelle option représentée par les pointillés rouge. Il insiste sur le fait que cette évolution est le fruit de la concertation et qu'elle est très importante, avec cet allongement conséquent du tunnel jusqu'au Houllme. Sur le deuxième scénario, commun aux zones de passage Est -C et Ouest -B, là encore, il est proposé un souterrain qui n'était pas prévu initialement par le projet.

Pascal MABIRE, chef de mission LNPN SNCF Réseau, précise que ce matériau a été restitué au Comité Technique qui, après avoir vérifié que cela n'impactait pas le coût et l'équilibre économique du projet, a validé cette optimisation. L'analyse multicritère a donc été menée sur ces bases-là.

Le chef de mission rappelle les précautions de lecture, à savoir que la couleur prime sur les « + », que chaque axe doit être pris séparément et qu'il ne faut pas sommer les couleurs ou les « + ».

Sur l'axe « Ressources et Patrimoine », l'optimisation a permis d'améliorer considérablement les résultats en sortie de plateau de Caux, avec initialement un impact sur la forêt protégée de Roumare. Les zones de passage RY_-Ouest_-B et RY_-Est_-C deviennent donc largement meilleures en termes de biodiversité protégée règlementairement. La zone RY_-Maromme reste quant à elle toujours meilleure en termes de limitation de consommation de terres agricoles, d'émission de gaz à effet de serre, de paysage et de patrimoine. Elle est aussi meilleure sur les risques inondations et ruissellement.

Sur l'offre ferroviaire équitable, SNCF Réseau confirme ce qui avait déjà été restitué, c'est-à-dire un écart de l'ordre de 6 minutes entre RY_-Maromme et les deux autres zones. Cette zone est moins favorable à la régularité car elle implique des interactions plus fortes entre les trains rapides et les trains périurbains de Rouen : elle présente des sections de 2 à 3 voies, alors que la ligne nouvelle présente 2+24 voies (2 nouvelles + 2 existantes). Par ailleurs, elle dégage moins de capacité sur le réseau existant.

L'axe « Dynamiques territoriales » est la grande force de Maromme, avec notamment l'expression citoyenne Carticpe, la zone ayant été ~~plébiscitée~~ fortement plébiscitée.

Concernant l'axe « Investissement soutenable », SNCF Réseau confirme que les coûts des zones de passage restent équivalents. La zone RY_-Maromme est cependant désavantagée sur les indicateurs

socio-économiques qui agrègent les temps de transports avec le nombre de voyageurs. La RY_Est_C l'emporte d'une courte tête en raison d'impacts travaux plus limités que la RY_Ouest_B.

Questions / Réponses :

Guy JACOB, Chambre régionale d'agriculture de Normandie (CRAN) et Chambre d'agriculture de l'Eure, a juste une remarque. Il note que sous la forêt de Roumare il est possible de faire un tunnel, alors que cela n'est pas possible sous la forêt de Rosny.

Jérôme METEL, Chargé de mission – Chambre d'agriculture de Seine-Maritime, souhaite réexprimer la position de la Chambre d'agriculture de Seine-Maritime qui est dans la même ligne que celle de la Chambre d'agriculture de l'Eure et de la SAFER. Compte-tenu des impacts du projet sur les terres agricoles et des gains engendrés par le projet, ils sont très sceptiques par rapport à une ligne nouvelle. Ils trouvent que l'impact est très conséquent, particulièrement dans un secteur qui a déjà subi un aménagement foncier il y a peu de temps.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie M. METEL pour cette remarque. Il lui semble important de souligner que, par rapport à la dernière réunion, la copie a été substantiellement modifiée.

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, intervient à nouveau. Il souligne qu'une arrivée non plus sur Maromme mais sur Malaunay engendre d'autres impacts et d'autres conséquences qu'il faut tout de même travailler. Par contre, il tient du maire de La Vaupalière que lorsque celui-ci avait rencontré pour la première fois par les équipes de SNCF Réseau en 2014, il lui a été dit que le projet arriverait sur La Vaupalière. Il en déduit que c'était déjà une option privilégiée par SNCF Réseau, avec ensuite deux options, l'une le long de l'autoroute et l'autre avec un passage à l'est avec des contraintes qui restent fortes. Il indique à Mme CHARVET qu'il regrette la façon dont est menée la concertation, qui avance sans des données qui lui semblent essentielles mais qui arriveront plus tard. Il revient sur la question du financement abordée précédemment ainsi que sur les contraintes de franchissement, dans une vallée où il y a plus de 20 000 habitants qui vivent, et non 4000. Il rappelle aussi l'existence d'une entreprise importante, Ferrero, proche de laquelle un viaduc a été réalisé dans le cadre d'un projet routier. Il y a des conséquences importantes et il a l'impression qu'elles ne sont pas évoquées.

Il a bien compris que tout ce qui relève des études socio-économiques interviendra en étape 2 et il trouve cela dommage, car c'est ce qui peut justifier ce type de projet. Il reste persuadé que concernant ce tronçon Rouen-Yvetot ou « Edouard PHILIPPE », ce sont des données qui manquent. A ce jour, il indique avoir bien compris quels tracés ont la faveur de ceux qui ont réalisé cette étude. Pour lui, ce sont des tracés qui impacteront un secteur déjà saturé d'infrastructures, qui a déjà subi une trouée autoroutière en 2015 et cela aura pour impact d'à nouveau prélever des terres agricoles et couper des villages en deux. Il revient sur le propos de M. MABIRE, en indiquant qu'il pense que ce n'est pas ce qu'il a voulu faire, mais que l'on ne peut pas procéder en mettant en balance 15 000 habitants d'une côté et 4 000 de l'autre. Pour lui, ce n'est pas le nombre d'habitants de Canteleu et

de Maromme qu'il faut additionner, puisque ce qui est proposé en face c'est quand même l'existant. Par ailleurs, il considère que les impacts sur le plateau de Caux seront beaucoup plus conséquents que ce qui est indiqué car cela aura pour résultat concret de fracturer à nouveau le territoire et d'avoir une nouvelle trouée sur un territoire déjà traversé par des lignes hautes tensions, une ligne ferroviaire existante, des axes routiers importants. Il précise qu'il s'agit d'une remarque pour mémoire, dite de façon calme et apaisée, et rappelle qu'il n'est pas le seul à avoir cette position. Il indique que le territoire dans son ensemble reste opposé à cette proposition de tracé.

Il revient également sur la demande à laquelle il n'a pas été répondu, de la communauté de communes de Caux-Austreberthe, de fusionner les gares Pavilly et de Barentin, étudiée en 2010. Pour lui, on demande donc à un territoire de se sacrifier, sans en retour s'intéresser, ni à sa desserte, ni à cette question de fusion de gare, qui serait une optimisation et un effort consenti par le territoire et il a donc un sentiment de double peine.

Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la région Normandie en charge des Transports voudrait remercier les uns et les autres, les services de la région, M. PASTANT, SNCF Réseau, pour avoir apporté des réponses progressivement. Il a bien conscience qu'une réponse à toutes les questions n'a pas été apportée, sachant également qu'au fur et à mesure que le projet avance, de nouvelles questions émergent et sont légitimes. Il a néanmoins le sentiment que le projet avance. Il insiste que le fait qu'il y aura des avis formulés lors du Comité de Pilotage sur les zones de passage préférentielles. Cet avis sera ensuite étudié dans le cadre de la Commission DURON 2 et arbitré par le gouvernement. Ce processus n'empêchera pas de travailler par ailleurs car il reste encore des sujets, et il pense qu'il y aura encore beaucoup de sujets sur lesquels il faudra travailler.

Pour répondre aux parlementaires, il indique que leur absence est justement due à une question de sincérité financière abordée précédemment. Au Comité de Pilotage figure, autour de l'Etat, les collectivités qui financent les études qui permettent d'avancer progressivement sur le projet. Pour lui, cela ne veut pas dire qu'ils ne seront pas entendus et il rappelle que les remarques qui avaient été formulées par l'association « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » ont été partagées en COPIE. La logique veut que ce soit les financeurs des études qui prennent les décisions, qui commandent des études complémentaires quand nécessaire. En effet, au moment de la réalisation, c'est ce sont les collectivités amenées à financer ce projet qui sont réunies dans ce Comité de Pilotage.

Il a entendu les remarques émises sur les impacts potentiels du projet. Il insiste sur le fait qu'un projet d'infrastructures comme celui-là a des impacts, sur des intercommunalités et des territoires traversés, sur les agriculteurs et sur les terres agricoles. Il indique que la région Normandie en a bien conscience mais qu'en même temps elle est obligée de penser à son avenir et à son développement. Il rappelle que la région Normandie est à ce jour la seule région dont le réseau ferroviaire est resté tel qu'au milieu du XIXe siècle et qui n'a pas bénéficié d'une modernisation de son réseau de transports. En termes d'avantages comparatifs, il est possible de continuer comme cela, avec des lignes qui datent du XIXe siècle, mais par contre il ne faudra pas demander à la Région de faire du développement territorial, du développement économique, du développement touristique et de la création d'emplois. Il rappelle que depuis le mois de juillet Rennes est à 1h25 de Paris, à peine plus



**Ligne nouvelle
Paris - Normandie**
GRAND PROJET FERROVIAIRE

que Rouen alors que c'est trois fois plus loin, que Bordeaux est à 2h05 de Paris, soit plus près que Le Havre.

Il n'a pas la réponse sur la question du prix du billet ou sur l'identité de l'Autorité Organisatrice pour ces trains. Il sait pour 2020 car cela a été discuté avec l'Etat : ce sera peut-être l'Etat qui gardera la main, comme sur les lignes à grandes vitesses, ou peut-être les régions. Il rappelle que ce qui est imaginé ici, avec des trains entre 200 et 250 km/h, est innovant et que cela ne s'est jamais fait en France. Il n'est même pas sûr d'avoir la réponse à ces questions rapidement. Il revient sur le renoncement légitime à la grande vitesse, qui n'était sans doute pas raisonnable mais qui était pourtant la spécialité française. Il a également été abandonné la réalisation complète de Paris-Cherbourg et de Paris-Le Havre et des tronçons ont ainsi été sélectionnés. Il insiste sur le fait qu'il ne sera pas fait que des gares, sans lignes nouvelles qui arrivent dans ces gares. Ces tronçons sont liés à la gare nouvelle de Rouen, à celle d'Evreux ou aux aménagements présentés en début de séance sur Paris-Saint-Lazare. Il a entendu des élus dire que la gare nouvelle leur allait bien, a contrario de la ligne nouvelle qui traverse les territoires et les impacte. Ce discours ne lui paraît pas raisonnable.

Il conclut sur le fait que la région Normandie s'exprimera lors du Comité de Pilotage par la voix de son président.

* * *
*

5. CONCLUSION

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, souhaite remercier Mme CHARVET, garante du débat sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, qui a permis par sa qualité d'écoute, d'arriver vraiment à la qualité des échanges et des études aujourd'hui. Il remercie M. MABIRE de tous les efforts fournis pour répondre aux questions et pour les compléments d'études apportés. Il remercie le Conseil Régional pour son intervention très documentée qui a permis d'y voir plus clair, de manière très factuelle, sur la question de la capacité.

La prochaine étape est le Comité de Pilotage du 26/10/2017, qui se tiendra au sein de la préfecture d'Île-de-France et sera piloté par le préfet François PHILIZOT, Délégué Interministériel à la Vallée de la Seine. Ce Comité émettra des propositions qui seront soumises au gouvernement.

Le processus d'élaboration de ce type de projet se poursuit avec une enquête publique, qui permet de prolonger le débat de manière officielle et sera le lieu, là encore, de pour poser des questions, de débattre et de amender le projet.

M. HESSE conclut en remerciant l'ensemble des participants à ce Comité Territorial.

* * *
*

Liste des participants au COTER Axes Normands

09 octobre 2017

Services de l'Etat

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
AUMAITRE	Agnès	Préfecture de l'Eure – chef du SCAED
BARTHET	Martine	Cheffe du bureau des opérations contractualisées et des grandes opérations ferroviaires au MTES Représentée par J. JUGUET
BERG	Patrick	Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Normandie
DAVID	Gilles	Chargé de mission à la DIDVS
HESSE	Nicolas	Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie
JOUVET	Jean – Louis	DREAL Normandie – Chef de service adjoint mobilités et infrastructures
KULINICZ	Karl	Directeur départemental adjoint des territoires et de la mer
QUEMENEUR	Geneviève	Chargée de mission vallée de la Seine au SGAR Normandie

Régions et départements

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
BELLANGER	Bertrand	Vice-président en charge de l'arrondissement de Rouen Département de Seine Maritime
CHOLET	Guillaume	Chargé de mission au Département du Calvados (14)
DUCHE	Frédéric	Vice-président du Conseil départemental de l'Eure Président de Seine Normandie Agglomération
GASTINNE	Jean-Baptiste	Vice-Président de la région Normandie en charge des Transports
PASTANT	Didier	Adjoint au DGA Transport et Aménagement – Région Normandie
PREVOT	Xavier	Département de Seine-Maritime (76) – Direction des routes
SARRAIL	Bastien	Directeur adjoint du pôle aménagement et déplacements
TAUDIERE	Guillaume	Chef de projet – service Infrastructures et études Région Normandie

Parlementaires

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
ADAM	Damien	Député de la 1ère circonscription de Seine-Maritime
BATUT	Xavier	Député de la 10e circonscription de Seine-Maritime
BLANCHET	Christophe	Député de la 4e circonscription du Calvados
BOUILLON	Christophe	Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime
BROUT	Cédric	Collaborateur parlementaire de M. Fabien GOUTTEFARDE, Député de la 2e circonscription de l'Eure
FIRMIN-LE BODO	Agnès	Député de la 7e circonscription de Seine-Maritime
JUMEL	Sébastien	Député de la 6e circonscription de Seine-Maritime
LECOQ	Jean-Paul	Député de la 8e circonscription de Seine-Maritime
LE NAOUR	Fabrice	Collaborateur parlementaire de Mme Claire O'PETIT, Députée de la 5e circonscription de l'Eure
MASSON	Philippe	Collaborateur parlementaire de Mme Annie VIDAL, Députée de la 2e circonscription de Seine-Maritime
POLIN	Didier	Collaborateur parlementaire de M. Xavier BATUT, Député de la 10e circonscription de Seine-Maritime
PONIATOWSKI	Ladislas	Sénateur de l'Eure
RENAULT	Emilien	Collaborateur parlementaire de M. Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime
REVET	Charles	Sénateur de la Seine-Maritime
SYLLA	Sira	Député de la 4e circonscription de Seine-Maritime
THOMAS	Thierry	Collaborateur parlementaire de Mme Stéphanie KERBARH, Députée de la 9e circonscription de Seine-Maritime
TOCQUEVILLE	Nelly	Sénatrice de la Seine-Maritime
VIDAL	Arnaud	Collaborateur parlementaire de Mme Marie TAMARELLE-VERHAEGHE, Députée de la 3e circonscription de l'Eure

Intercommunalités

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
BAYLE-ARGUEYROLLES	Marie	Directrice aménagement territoriale – Seine Normandie Agglomération
BONNECARRERE	André	Délégué de la communauté de communes Eure Madrie Seine
CHARASSIER	Gérard	Président de la Communauté de communes de la région d'Yvetot (CCRY)
FOSSARD	Annie-France	Elus de la Communauté de communes de la Baie du Cotentin
HONDIER	Hubert	Vice-président de la communauté de communes Caux-Austreberthe / Maire d'Emanville
LECANU	Lucien	Maire de Dieppe
LEGOUVERNEUR	Frédéric	Communauté d'agglomération de Lisieux-Normandie
LESELLIER	Paul	Vice-Président de Communauté de Communes Inter Caux Vexin (CCICV) / Maire de Pissy-Pôville
MASSON	Bertrand	Directeur Aménagement et Grands Projets - Métropole Rouen Normandie
MILCENT	Julien	Chargé de transports à la CU de Caen-la-Mer
PEYRALBES	Aude	Cheffe de projet – Métropole Rouen Normandie
SANCHEZ	Frédéric	Président de la Métropole Rouen Normandie
SEYER	Pascal	Directeur du pôle mobilités de Caux Vallée de Seine
THOMAS	Rodolphe	Vice-président de la CU de Caen-la-Mer

Acteurs des différents modes de transports

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
COSSON	Jean	SNCF Mobilités
GREBOUVAL	Daniel	Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Normandie
NATIVELLE	Laurent	Directeur du développement de la promotion de PNA
ROBERT	Pierric	GPMH

Acteurs socio-économiques et Agences d'urbanisme

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
DELAPORTE	Jean-Pierre	Président de la Chambre d'agriculture de l'Eure
HYEST	Emmanuel	Président de la SAFER de Normandie
JACOB	Guy	Secrétaire adjoint de la Chambre régionale d'agriculture Normandie (CRAN)
LEGER	Jean-Luc	Président du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional de Normandie
LOCHARD	Thierry	Agence d'urbanisme de la région du Havre (AURH) - Chef de projets - Mobilités et projets urbains
METEL	Jérôme	Chargé de mission – Chambre d'agriculture de Seine-Maritime
MORENO	Laurent	Directeur général de l'Agence d'urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)
RIGAUDIERE	Jérôme	Chargé d'études au pôle études et aménagement territorial de la CCIR

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
BOCHATON	Géraldine	Responsable Adjoint Infrastructures	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 Infrastructures	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO Général & Technique	I.M. Projet

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Pascal MABIRE à l'adresse mail suivante : pascal.mabire@reseau.sncf.fr.