

Atelier Thématique

Insertion territoriale N°2

Vague 3

Synthèse

Atelier thématique insertion territoriale N°2	
Date et lieu	Lundi 06 février 2017 Salle Vue Sur Seine - Hangar 10 - Quai Ferdinand de Lesseps - 76000 ROUEN 9h30 – 16h30
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (liste en fin de compte rendu)
Nombre de participants	48 participants
Objectifs	Cet atelier est l'occasion pour le Maître d'Ouvrage de détailler le 2 ^{ème} jeu d'indicateurs et l'analyse multicritère pour chaque zone de passage retenue lors du dernier comité de pilotage, de prendre le temps de répondre aux interrogations. Un éclairage sur les scénarios du projet prioritaire et sur des points plus techniques est également à l'ordre du jour.
Principaux sujets abordés	<ol style="list-style-type: none"> 1. 9h30-10h00 : Accueil café 2. 10h00-10h30 : 1 – Introduction – Objectifs 2^{ème} jeu d'indicateurs 3. 10h30-12h30 : 2 – Zones de Passage – résultats et analyse multicritère 4. 12h30-13h30 : Pause déjeuner 5. 13h30-16h15 : 3 – Scénarios de projet – résultats et analyse multicritère 6. 16h15-16h30 : 4 – Conclusion
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2017-02-02_Atelier T1 T2-6 fev-Rouen_VF.pptx

Compte-rendu

Pour rappel, deux ateliers ont lieu pour présenter les résultats :

- **jeudi 02 février 2017** de 09h30 à 17h00 à **Paris** à l'adresse : Salle Mas – 10 rue des terres au curé 75013 Paris
- **lundi 06 février 2017** de 09h30 à 17h00 à **Rouen** à l'adresse : Vue sur Seine – Hangar 10 – Quai Ferdinand de Lesseps 76000 Rouen

Ces ateliers sont des ateliers dupliqués qui auront le même contenu. Ces réunions concernent toutes les zones de passage retenues lors du dernier COPIL du 20 octobre 2016.

Ouverture de l'atelier par Pascal MABIRE, Chef de la Mission LNPN

Pascal MABIRE, SNCF Réseau remercie les entités représentées. Il précise ensuite l'ordre du jour :

- 10h00-10h30 : 1 – Introduction – Objectifs 2ème jeu d'indicateurs
- 10h30-12h30 : 2 – Zones de Passage – résultats et analyse multicritère
- 12h30-13h30 : Pause déjeuner
- 13h30-16h15 : 3 – Scénarios de projet – résultats et analyse multicritère
- 16h15-16h30 : 4 – Conclusion

* * *

*

1 – Introduction/Rappel du contexte – Objectifs 2ème jeu d'indicateurs

(Voir diaporama associé)

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

Rappel de la nécessité de poursuivre dans un cadre constructif cette concertation, et donc en cas d'avis discordant, il est préférable de faire une proposition concrète, et non d'énoncer des généralités.

Dans le cas de questions subsidiaires, elle demande à ce que les demandes et interrogations soient transmises à SNCF Réseau mais également à elle-même en copie de manière à assurer un suivi de la demande.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Présentation et rappel du calendrier de la gouvernance et de la concertation

Actuellement, nous sommes dans la vague 3 avec les premiers résultats du 2^{ème} jeu d'indicateurs permettant la comparaison des Zones de Passage et des scénarios de projet nuancés.

Présentation de l'équipe SNCF Réseau :

- **Céline CUCHET**, responsable de la concertation et des relations institutionnelles du projet LNPN
- **Pierre-Antoine MATHIEU**, responsable des études techniques d'infrastructures secteur Normandie (Rouen – Yvetot) ;
- **Caroline JANKOWSKI**, responsable des études environnementales (en remplacement de Julien LOISELAY) ;
- **Cédric PAPIN**, responsable des études techniques d'infrastructures secteur Paris – Mantes – Évreux ;
- **Géraldine BOCHATON**, adjointe au responsable études techniques d'infrastructures secteur Paris – Mantes – Évreux ;
- **Christophe HURISSE**, responsable des études générales.

Les listes des indicateurs sont présentées dans deux tableaux distincts:

- Les indicateurs pour les ZP ;
- Les indicateurs pour les Scénarios de Projet.

Certains indicateurs ont été ajoutés par rapport au 1^{er} jeu, à savoir :

- Écoconception
- Rapprochement entre infrastructures
- Régularité
- Potentialité sur le projet cible
- Expression de Carticipe

Présentation de ces indicateurs par les responsables concernés :

Caroline JANKOWSKI, SNCF Réseau :

- Risques biodiversité protégée ou d'intérêt ;
- Risques paysages / patrimoine ;
- Risques captage eau potable ;

- Risques terres agricoles ;
- **Écoconception** : nouvel indicateur avec notamment l'évaluation des quantités de CO2 émis (par la construction de l'infrastructure, etc.) ;
- Risques nuisances ;
- Risques naturels / technologiques ;

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Écart temps de parcours ;
- **Régularité** : nouvel indicateur évaluant le respect par les trains des horaires prévus pour leur circulation ;

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

- Coûts d'infrastructures ;
- **Rapprochement entre infrastructures** : nouvel indicateur évaluant le ratio du linéaire longeant à moins de 100 m une infrastructure existante sur le linéaire total de ligne nouvelle aérienne (hors tunnel) ;
- **Potentialité sur le projet cible** : nouvel indicateur permettant d'évaluer le niveau de facilité pour un phasage entre le projet prioritaire et cible ;

Dominique GRANDSIRE, Bouville : Le rapprochement des infrastructures ferroviaires des grands axes autoroutiers à une centaine de mètres crée de grands délaissés très néfastes à la préservation des terres agricoles à fort potentiel

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

Le passage d'une infrastructure linéaire au milieu de nulle part crée une nouvelle coupure, ce qui n'est pas le cas dans le cas d'une mutualisation d'infrastructures.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Développement territorial ;

Céline CUCHET, SNCF Réseau :

- **Expression Carticipe** : nouvel indicateur évaluant les derniers résultats de la consultation en ligne Carticipe ;

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Rappel sur le contenu des fiches méthodologiques :

- Logique de classement
- Analyse multicritère
- Mise en place de "bornes"

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Potentiel de gain de voyageur d'une année à l'autre, soit du report modal, soit des voyageurs induits ;

Francis BIA, FNE Normandie : Est-ce que les évolutions macro à l'horizon 2050 sont prises en compte, notamment la décroissance du nombre d'habitants.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau : Nous utilisons des hypothèses cadres définies par l'Etat et on les utilise pour les études de trafic. On projette également la situation sans le projet. Les effets du projet

sur les déplacements sont bien modélisés mais il est plus difficile de prévoir les changements dans la mobilité.

Philippe GAURY, Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix: Le mélange des indicateurs n'est pas séduisant car les critères fondamentaux tels que le coût ou l'expression Cartcipe devraient être mis à part.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau : Ce sont les hypothèses prises à ce stade des études.

Aude PEYRALBES (Rouen Métropole Normandie) : Les indicateurs sont-ils bien issus du CLOUDD ?

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement : Nous avons conservé ce qui était mesurable et le plus pertinent. Mais on retrouve bien les 4 axes du CLOUDD représentés par les indicateurs.

Josiane LELIEVRE, SMBVAS : Pour l'indicateur concernant les actifs supplémentaires, Dieppe est toujours oublié alors que c'est une ville en plein essor.

Agnès HUCHON, SNCF Réseau : On est parti du principe que le projet allait introduire des changements sur le territoire. On est parti de la notion d'actifs supplémentaires : nombre d'emplois accessibles en moins d'une heure. On a pris les grandes aires urbaines. À noter que cela ne changera pas pour Dieppe.

Isabelle CORNET, Saint-Jean du Cardonnet, La Vaupalière : Dans l'analyse multicritère prend-on bien en compte les tunnels ?

Cédric PAPIN, SNCF Réseau : Oui (coûts, écoconception....)

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation : Dans les coûts qu'est ce qui sera présenté ? Tunnel ou aérien ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau : Les coûts sont actuellement en cours de consolidation.

Pierre-Antoine MATHIEU, SNCF Réseau : Nous prenons les hypothèses des dispositions constructives en intégrant les différents éléments viaduc, tunnels,...

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation : Maintenant que nous entrons dans une phase plus active, plus précise, et compte-tenu de l'enjeu des coûts, il faut savoir les choix que l'on fait, quelle ambition on se donne en termes de solutions techniques. Il faudra au moins des fourchettes. Connaître la proportion sur les coûts du projet.

Isabelle CORNET, Saint-Jean du Cardonnet, La Vaupalière : Dans ce qui est présenté, le tunnel est pris en compte mais au-delà ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau : Les points durs ont bien été pris en compte par ex. viaduc de l'Austreberthe.

Bernard BRUNET, Maire de La Vaupalière : Dans l'indicateur « risques/nuisances » on voit bien en lisant que l'on est en aérien.

Cédric PAPIN, SNCF Réseau : La Méthode des risques résiduels est basée sur la solution la moins coûteuse.

Sébastien Levasseur, FNSEA 76 : ne comprend pas pourquoi certaines zones de passage ont été construites en se rapprochant d'une autoroute.

Pierre-Antoine MATHIEU, SNCF Réseau : L'intérêt est de ne pas entraîner de nouvelle coupure. Ceci permet de concentrer les nuisances dans un couloir donné. Des délaissés peuvent être engendrés, c'est un risque.

Philippe GAURY Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix : Sur l'A150 le remembrement vient de se terminer. C'est aberrant de faire des travaux à côté.

Josiane LELIEVRE, SMBVAS : La chambre d'agriculture avait interrogé la SNCF à l'époque dans le cadre du projet A150, elle n'avait alors « pas de projet ».

* * *
*

2 – Zones de Passage – résultats et analyse multicritère

Céline CUCHET, SNCF Réseau :

4 axes ont été identifiés pour grouper les indicateurs :

- Axe ressource et patrimoine ;
- Axe service ferroviaire de qualité ;
- Axe projet soutenable ;
- Axe dynamique territoriale.

Les équipes SNCF Réseau vont tourner entre les tables rondes pour échanger et répondre aux différentes questions des participants concernant la lecture de ces fiches méthodologiques ou la compréhension des indicateurs.

Philippe GAURY Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix: est étonné que la solution RY Maromme coûte aussi cher que les solutions de ligne nouvelle à travers le plateau de Caux. De plus il conteste le fait que cette solution ne permet pas de faire gagner du temps de parcours entre Rouen et Le Havre, pour appuyer ses dires, il se base sur l'étude de 1998 qui montrait que pour un investissement de 200 M€ il était possible de gagner 6 minutes de temps de parcours sur la ligne existante.

Lors des études sur la construction de l'A150, la SNCF avait été questionnée sur leurs possibles besoins à mutualiser avec l'infrastructure routière. À l'époque, la SNCF avait indiqué ne disposer d'aucun projet de cet ordre.

Pierre-Antoine MATHIEU, SNCF Réseau :

Les zones de passage (ZP) passant sur le plateau de Caux ont 90% de leurs investissements sur l'infrastructure nouvelle et 10% sur les aménagements existants, dans le cas de la ZP RY Maromme, la répartition se fait plutôt sur un ratio de 50/50. Il est nécessaire de poser 2 voies supplémentaires entre Maromme et Malaunay puis une voie supplémentaire entre Barentin (viaduc non compris) et Motteville.

Pour la question du temps de parcours, les 6 minutes gagnées dans l'étude de 1998 ne correspondaient qu'à des aménagements entre Motteville et Le Havre, ces aménagements sont également possibles dans le cadre des raccordements à Yvetot. Ce qui fait qu'entre Rouen et Yvetot, les minutes gagnées par l'infrastructure nouvelle ne le sont pas par le raccordement à Maromme.

Les besoins en termes de circulations et de dessertes ne sont pas les mêmes entre les études de 1998 et les hypothèses considérées dans les études actuelles, ce qui fait que les infrastructures préconisées précédemment pourraient ne pas être suffisantes pour répondre aux besoins identifiés par les études d'exploitation.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Présentation de la synthèse des 4 axes avec le classement des indicateurs. C'est une aide à la décision développée par l'Université de Paris – Dauphine (méthode ELECTRE).

Définition de valeurs frontières :

- en points en attribuant une valeur chiffrée au niveau d'impact résiduel (faible : 0 ; Moyen : 1 ; Fort : 2 ; très fort : 3) pour l'axe ressources et patrimoine notamment.
- en pourcentages (Défavorable : 0-15% ; Peu favorable : 15-35% ; assez favorable 35-55% ; favorable : > 55%) pour l'indicateur « rapprochement entre infrastructures ».

Le classement pour l'écoconception est un classement relatif d'une ZP à l'autre, cela prend en compte la phase travaux (linéaire de tunnel, déblais, remblais ...)

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement : Y-a-t-il des questions préalables ?

Philippe GAURY Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix: a du mal à comprendre pourquoi certains indicateurs sont agrégés. On obtient une synthèse discutable. On pourrait mettre certains indicateurs isolés, par ex. Cartiçe, coût,...

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement : Ces résultats résultent d'une réflexion préalable. La structuration a été conservée. La démarche a consisté à ne pas mettre un indicateur au-dessus de l'autre, ils ne sont pas pondérés.

Exemple 1 :

Sur 1 axe comportant 6 indicateurs, si :

- 1 défavorable
- 2 peu favorables
- 2 assez favorables
- 1 favorable

Alors l'axe est considéré comme "peu favorable" car on l'obtient à partir de 5/6 critères.

Exemple 2 :

Sur 1 axe comportant 2 indicateurs, si :

- 0 défavorable
- 1 peu favorable
- 0 assez favorable
- 1 favorable

Alors l'axe est considéré comme "assez favorable" car il est possible de faire une moyenne et d'obtenir le critère "central".

Nous proposons de regarder le détail de certaines ZP.

L'indicateur Écoconception est plus défavorable quand il y a des tunnels car la fabrication du béton dégage du CO2 mais la LNPN a un effet structurant en termes de mobilité.

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement :

On aurait aimé avoir un poids carbone mais on n'a pas réussi à le faire.

Caroline JANKOWSKI, SNCF Réseau : La zone de passage PM sud est favorable sur l'indicateur « Ecoconception » car elle a moins de linéaire de tunnel.

Sébastien Levasseur FNSEA 76 et chambre agriculture 76 est surpris par l'impact sur les terres agricoles, qui est favorable.

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement : Un risque résiduel d'impact est estimé sur les zones agricoles présentant des enjeux forts ou très forts (terres à très bons potentiels, typologie de cultures...) par un calcul de la surface relative par rapport à la ZP.

Sébastien Levasseur FNSEA 76 et chambre agriculture 76:

Oui mais toutes les terres sont utiles. Le projet aura un impact fort sur les surfaces agricoles. Ces territoires sont déjà fortement touchés par l'urbanisation.

Thomas BOUREAU, AUCAME agence d'urbanisme de Caen: Est-ce que le rapprochement d'infrastructures est favorable aux zones agricoles ?

Sébastien Levasseur FNSEA 76 et chambre agriculture 76 : Le rapprochement permet en effet de limiter le nombre de coupures, en revanche cela crée un risque de délaissé entre les deux infrastructures, néfaste aux terres agricoles. Et une terre agricole perdue ne peut pas être recréée là où elle disparaît.

Philippe GAURY Association LNP, oui mais pas à n'importe quel prix: l'étude de 1998 qui précisait que 6 min pouvaient être gagnées sur l'existant. Donc le résultat de l'indicateur pour la ZP Maromme est dur concernant la biodiversité, le paysage et le patrimoine.

Anne-Laure GALTIER (SETEC) : On va créer de la surface en plus, l'indicateur traduit bien le fait que pour la ZP Maromme on n'a aucun moyen d'éviter.

Pierre-Antoine MATHIEU, SNCF Réseau : L'étude de 1998 a été mise à disposition du public lors du débat public en 2011. Par ailleurs elle s'intéressait uniquement à l'objectif de temps de parcours. Et principalement entre Motteville et Le Havre. Que l'on se raccorde à Maromme ou à Yvetot on peut bénéficier des gains de temps de parcours.

François HUET, Bouville : Comment les différentes cases des indicateurs sont-elles remplies? Pourquoi la commission consultative n'a pas été questionnée sur les bornes de chaque case?

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement : Chaque indicateur a été mesuré indépendamment. Qualification à dire d'expert, avec le prestataire. Discussions internes, pour affiner.

Céline CUCHET, SNCF Réseau :

Les frontières ont été débattues en interne SNCF Réseau. Elles sont visibles dans les fiches. On ne fait pas les choix, on essaie de les éclairer. Expression possible en cas de difficulté. Nous avons besoin de continuer le travail. La concertation c'est l'ouverture et la transparence, on est à l'écoute.

Aurélié BONAFOS, SMBVAS rappelle que la vallée de l'Austreberthe est soumise aux risques inondations. De plus, des zones humides à protéger sont également présentes. Elle demande plus d'explications concernant les aménagements considérés sur RY Maromme.

Pierre-Antoine MATHIEU, SNCF Réseau :

Nous avons apporté des éléments de réponse en atelier en mai 2016 (cf diaporama et CR dans la rubrique s'informer du site www.lnnp.fr) : mise à 4 voies entre Maromme-Malaunay et jusqu'à Yvetot on ne double pas tout : 1 voie supplémentaire jusqu'à Barentin.

Chantal BAUDU, Association LNP, oui mais pas à n'importe quel prix: La couleur jaune pour les risques naturels : comme c'est une moyenne ce n'est pas facile à lire (or le risque inondation est très fort).

Anne-Laure GALTIER (SETEC) :

Effectivement l'analyse est faite à l'échelle de la zone de passage (ZP). On a d'abord cherché à éviter les enjeux les plus importants, avec une maille de 60 m. Et on mesure ce qui y réside.

Josiane LELIEVRE, SMBVAS : L'indicateur est aussi en jaune sur l'option Maromme or pour nous normalement ce devrait être vert.

Anne-Laure GALTIER (SETEC) : Il y a aussi toute la vallée du Cailly, en aérien qui est prise en compte dans l'indicateur.

Philippe GAURY Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix:: Comment le choix de la ZP sur Rouen-Yvetot va se faire sachant que chacune d'elle dispose du même nombre de "vert" et de "jaune"?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

On voit bien que cette analyse est encore insuffisante. Il faut un travail plus précis sur les indicateurs. La synthèse a été montrée aux élus lors des Commissions consultatives mais si le temps nous le permet après le COPIL de fin février 2017, nous retravaillerons sur les indicateurs de ce 2ème jeu.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation : dommage que n'apparaissent pas d'indicateurs sur le fret car ce sont les mêmes voies qui sont utilisées.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Il s'agit bien là d'une synthèse mais il n'est pas question d'oublier le détail / le cran d'en dessous avec le matériau correspondant.

3 – Scénarios de projet – résultats et analyse multicritère

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Les 3 scénarios de projet ont été présentés lors d'ateliers précédents, ils constituent des assemblages contrastés de ZP.

3.1 – Scénario de Projet A

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

C'est le scénario qui limite les coupures territoriales et qui favorise le rapprochement avec les réseaux d'infrastructure existants. Il est compatible avec les deux variantes de gares nouvelles à Évreux : localisation à Gravigny ou localisation au Sud de la BA 105.

Présentation par monsieur Bastien SARRAIL du Conseil Départemental de l'Eure (CD 27).

Bastien SARRAIL , CD 27:

Pour faire suite à une demande des acteurs Eurois, une étude a été menée par TTK pour une option de gare nouvelle dans le secteur de Nétreville. Cette étude a intégré les conditions de desserte construites par SNCF ainsi que le contexte local (BA 105, échangeur routier de Nétreville, etc.).

L'enjeu de l'approche urbaine est important et la vision portée est de proposer une gare nouvelle en interface avec le réseau existant pour éviter d'avoir à terme 2 gares déconnectées à Évreux. L'objectif est de ne pas diluer l'offre mais de conserver une desserte en gare d'Évreux centre même plus faible que celle d'Évreux gare nouvelle.

L'hypothèse de localisation est dans le secteur du Coudray – Nétreville avec des quais positionnés sur l'existant et sur la ligne nouvelle. Avec 2 hypothèses de configurations possibles :

- 1 gare en "parallèle" de la ligne existante
- ou 1 gare en "croix" / "en biais" par rapport au réseau existant

Cette localisation est cohérente avec un axe de transport routier direct vers Louviers et un axe de transport routier direct vers Vernon mais il y a de nombreux impacts sur l'échangeur (au niveau de la RN154).

Les conséquences identifiées sont :

- + 8 km de LN (soit < 2 min de temps de parcours pour V=230km/h, soit un gain total de 20-30 min) ;
- Gare plus accessible ;
- Investissement similaire aux autres scénarios de gare ;
- Faible écart de temps de parcours ;
- Impacts fonciers et environnements similaires voire plus maîtrisés que les autres scénarios de gare.

Des questions ?

Bruno CANIVET, association AUTES Louviers-Val de Reuil est surpris que l'on évoque un projet pour 2050. A noter qu'à Val-de-Reuil la gare actuelle est bien utilisée. Difficile de dire que le département soutient une seule gare. Or une gare située sur le tracé du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) serait meilleure qu'une gare desservie uniquement en voiture. Et la gare de Val de Reuil risque de voir

disparaître tous les trains rapides. Et satisfaire plus tôt les besoins entre Rouen-Louviers-Evreux, par exemple avec un tram-train.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

On est obligé de prévoir des mesures conservatoires dès l'horizon prioritaire.

Bastien SARRAIL, CD 27:

La CASE est partenaire, elle finance les études et est informée. Ce qui est mis en avant c'est une bonne localisation de gare. On a regardé concernant Louviers mais ce n'est pas simple. On vérifie le niveau de fonctionnalités obtenu, pour chacune des lignes.

Jean-Yves PEIGNE, DREAL Normandie : Nétreville se situe sur un nœud routier important, sur l'axe Rouen-Orléans. Il est important que la gare soit accessible par les infrastructures routières majeures. La solution la plus compacte (schéma de droite) est la préférée, mais faisabilité reste à étudier. Réfléchir aussi à la desserte en transports en commun. La DREAL participe aux réflexions.

Gilles FRAUDIN (Association Usagers Seine-Eure) :

Ce qui est positif dans le projet du Département c'est la remise en service de l'ancienne gare de Louviers.

Bastien SARRAIL , CD 27: On défend une gare efficace près d'Evreux. Si ce n'est pas possible on regardera la desserte de Louviers, par une nouvelle gare. Au cours des discussions a effectivement pu être évoquée l'ancienne gare.

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

La SNCF a continué les études techniques pour les 5 scénarios de gare nouvelle à Evreux en détaillant 4 principaux critères : coûts, surcoûts routiers, latitude pour l'horizon cible et proximité de l'agglomération.

6 gares existent donc :

- **Le Coudray (étudiée en phase d'approfondissement)**
- **Sud BA 105 (étudiée en phase d'approfondissement)**
- Gravigny
- Sassey
- Caillouet-Orgeville
- **Nétreville (6^{ème} possibilité présentée par CD27 et étudiée en phase d'approfondissement)**

Ces 3 gares retenues sont toutes compatibles avec les ZP C2 entre Mantes et Evreux retenues.

Pour la suite des études, de nombreux acteurs seront fortement intégrés à la conception (notamment GISACUM, DRAC, BA 105, DREAL, etc.).

À la suite du COPIL les trois gares seront étudiées plus dans le détail avec la création d'un groupe de travail (DRAC / DREAL / Gisacum / Ville d'Evreux / ...) de manière à aboutir à un scénario satisfaisant pour chaque partie.

3.2 – Scénario de Projet B

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Deuxième scénario de projet qui favorise un développement multipolaire du territoire.

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

Présentation de l'état d'avancement des études pour la gare nouvelle (GN) de Confluence avec 2 options de localisation :

- GN à Achères-Ville
- GN à Achères-Grand-Cormier

GN à Achères-Ville

Originellement, la gare était envisagée au nord de l'étang du Cora. Cette localisation impactait le projet Port-Seine-Métropole.

La nouvelle implantation permet d'envisager une gare légèrement plus au sud avec un axe sous l'étang du Cora par un tunnel.

GN à Achères-Grand-Cormier

Sur l'emprise ferroviaire en milieu de forêt, construction en tranchée couverte afin de préserver les services des faisceaux ferroviaires en surface.

Présentation des impacts de taille de boîtes lorsque les remontées en surface impliquent une mise en place de tranchées couvertes.

Rappel de la volonté de permettre un raccordement vers la Grande Ceinture et donc vers les voies du groupe 5 de la ligne existante. En sachant que les impacts ne sont pas les mêmes selon la localisation de la gare nouvelle :

- GN à Achères-Ville → raccordement vers grande ceinture implique un linéaire plus long en tunnel sous la forêt ;
- GN à Achères-Grand-Cormier → raccordement vers grande ceinture implique un linéaire plus réduit et en tranchée couverte.

Complément d'information sur les impacts côté ouest avec un scénario de gare à Achères-ville qui implique une section aérienne le long du réseau existant entre Vernouillet et Flins (par rapport au scénario de gare à Achères-Grand-Cormier).

Rappel sur le rôle et la pertinence d'une gare d'interconnexion TAGV avec un potentiel de trafic à définir.

Bruno CANIVET, association AUTES Louviers-Val de Reuil Est-ce que l'itinéraire permet de desservir Roissy ?

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

Oui par la Grande Ceinture et un rebroussement au Bourget.

Bruno CANIVET, asso AUTES Louviers-Val de Reuil Est-ce que ce l'on peut ajouter un raccordement à Stains ?

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

Oui, on va étudier, mais complexe.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation : Quelle interface par rapport au projet PSMO, et le développement prévu du transport de conteneurs ?

Cédric PAPIN, SNCF Réseau :

Site Achères-Ville en interface physique avec la plate-forme portuaire d'où recherche d'un scénario optimisé. Et site Grand Cormier en interface potentielle avec des voies fret.

3.3 – Scénario de Projet C

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Troisième et dernier scénario de projet qui favorise l'amélioration des relations entre les grandes aires urbaines (performance en termes de temps de parcours et de coûts).

Isabelle CORNET , la Vaupalière :

Pourquoi choisir Ouest B pour le scénario de projet C ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Car elle correspond à la zone la plus performante.

Sébastien Levasseur FNSEA 76 et chambre agriculture 76 Tous les scénarios impactent une large surface agricole !

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Nous en sommes bien conscients et mettons tout en œuvre pour nous assurer d'un impact limité, mais qui ne pourra être réduit à zéro.

3.4 – Résultats (focus sur certains indicateurs)

Caroline JANKOWSKI, SNCF Réseau :

Écoconception :

A et C semblent similaires

B semble avoir un impact CO² plus important

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Rapprochement des bassins d'emplois

A, B et C favorables

Avec C légèrement plus favorable

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

Nouveaux voyageurs (induits par LNPN)

Utilisation du modèle de trafic multimode pour l'horizon 2050.

Résultats pas discriminants à ce stade

Heures économisées (induit par LNPN)

Pour l'horizon 2050.

C semble légèrement plus favorable

Julien MILCENT (Caen la Mer) :

Quelle aire urbaine permet d'augmenter autant ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

C'est l'effet du projet cible qui rapproche Caen de l'aire urbaine de Rouen.

Bruno CANIVET, association AUTES Louviers-Val de Reuil Concernant les actifs, on peut avoir un effet d'accélération des mouvements vers l'IDF ; autre effet, la décentralisation qui entraînera des voyageurs dans l'autre sens. Enfin, on peut fixer les emplois ce qui permettrait de réduire les déplacements.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

On a juste regardé les actifs se rapprochant à moins d'une heure. Pour le reste on ne sait pas trop prévoir.

Isabelle CORNET , la Vaupalière :

La méthode est perturbante, difficile à comprendre.

Natacha BERLIN, ADAGE Environnement :

Elle permet de fournir des éclairages. C'est vrai que cela donne une prime au mauvais.

Isabelle CORNET , la Vaupalière :

C'est une règle du jeu méthodologique, qui a été décidée sans nous. La règle est totalement incompréhensible. C'est surtout la synthèse qui pose problème.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Les élus s'intéresseront surtout aux synthèses.

Josiane LELIEVRE, SMBVAS :

Le résultat sur Carticpe est clair, or cela est dilué dans le résultat par scénarios.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Notre rôle est de concevoir sur l'ensemble du territoire et du linéaire. On peut imaginer une combinatoire et trouver un quatrième scénario.

Josiane LELIEVRE, SMBVAS : Si on n'est pas d'accord sur un résultat, est ce que l'on peut demander des justifications ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Oui, expression possible. On interrogera les bureaux d'études, le LAMSADE si besoin.

Philippe GAURY Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix: Si on additionne, le C arrive en tête, puis le A, puis le B. Le décideur doit donc choisir le C?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

La méthode ne consiste pas à compter le nombre de verts. De toute manière le COPIL ne va pas prendre de décision. On a le temps de bien expliquer. On peut imaginer un COPIL à l'été.

Véronique SERVANT, OPTIFER :

Carticpe a été arrêté à une certaine date. Cela va-t-il changer ? La synthèse va-t-elle changer ?

Céline CUCHET, SNCF Réseau :

L'analyse a été faite sur les ZP et les scénarios de projet. Frontière fixée au 0. Négatif=défavorable, positif=favorable. Pas de basculement à attendre des derniers résultats.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation :

Ce qui gêne c'est la méthode. Envoyer aux participants les règles. Concernant Cartipec, c'est l'expression du grand public. Vu les chiffres de participation, ce n'est pas négligeable.

* * *

*

4 – Conclusion

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Remercie les entités représentées aujourd'hui.

Remercie Bastien SARRAIL et le Conseil Départemental de l'Eure pour leur présentation de Gare Nouvelle à Nétreville.

Liste des participants à l'atelier insertion territoriale N°2 – vague 3

Rouen - 06 février 2017

NOM	Prénom	Institution
CORNET	Isabelle	Saint Jean du Cardonnay – La Vaupalière
ROCHETTE	Yves	Communauté d'agglomération des Portes de l'Eure (CAPE)
SERVANT	Véronique	OPTIFER PN
ROCHELLE	Vincent	Région Normandie
BOUREAU	Thomas	AUCAME
MILCENT	Julien	Caen-la-mer -
VERHALLE	Chantal	Mairie de Bouville
SAULE	Antoinette	Mairie de Lommoye
CANIVET	Bruno	Association des usagers des transports Eure Seine AUTES – FNAUT
FRAUDIN	Gilles	NNE – Association Environnement
BAYLE	Marie	CA Seine Normandie Agglomération (SNA)
LELIEVRE	Josiane	SMBVAS – Mairie de Roumare
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie
BONAFOS	Aurélie	SMBVAS
BRUNET	Bernard	Maire de la Vaupalière
SAINT-ELLIER	Francis	CESER Normandie – Association pour la promotion de la LNPN
PLUSQUELLEC	Hervé	CD76
MORIN	Patrick	Port de Rouen
SARRAIL	Bastien	CD27
MODESERT	Grégoire	TTK (AMO CD27)
MALHOUITRE	Jean-Jacques	Limesy
MOREL	Denis	BA 105 – Chef de la section gestion patrimoine
LOCHARD	Thierry	AURH
BIA	Francis	Normandie Nature Environnement
LAFFARGUE	Camille	DGITM
COUDERC	Jean-Louis	Mairie de Neauphlette
BAUDU	Chantal	Association LNPN, oui mais
DUSSAUTOIR	Thierry	CD92
DAVID	Gilles	DIDVS
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
AUGUEUX	Cyril	DRIEA
PEIGNE	Jean-Yves	DREAL Normandie
BONAFOS	Aurélie	SMBVAS
CHARASSIER	Gérard	CC Région d'Yvetot
GERNIGON	Karim	DRAC Normandie
HEBERT	Luc	ADAPFR
LEVASSEUR	Sébastien	Chambre d'agriculture de Seine-Maritime CA 76
DEWULF	Mathieu	Chambre d'Agriculture de l'Eure
ROBERT	Vincent	DREAL Normandie
HUET		Mairie de Bouville
LESELLIER	Paul	Pissy-Poville

GAURY	Philippe	Association LNPN, Oui mais pas à n'importe quel prix
SENS	Pierre-Denis	CCI Rouen
SERVANT	Véronique	OPTIFER
PREVOT	Xavier	CD 76
GRANDSIRE	Dominique	Mairie de Bouville
PEIGNE	Jean-Yves	DREAL Normandie
SARRAIL	Bastien	CD 27

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
JANKOWSKI	Caroline	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adj Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau

Pour toutes questions relatives à la concertation vous pouvez joindre Céline CUCHET à l'adresse mail suivante : celine.cuchet@reseau.sncf.fr

Bureau d'étude setec international

GALTIER	Anne-Laure	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.
RAMOELINTSALAMA	Léa	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.

Bureau d'étude Adage Environnement

BERLIN	Natacha	ADAGE Environnement	Adage environnement
--------	---------	---------------------	---------------------

Bureau d'étude BG ingénieurs conseils

GUILLAUMAT	Pierre-Louis	Ingénieur d'études techniques	BG Ingénieurs conseils
------------	--------------	-------------------------------	------------------------

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