

COTER Axes Normands

Synthèse

COTER Axes Normands	
Date et lieu	Judi 16 février 2017 Préfecture de Seine Maritime, 15h00 – 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
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Présenter l'avancement des évaluations de zones de passage et scénarios de projet • Informer sur les résultats de la vague 3 de la concertation • Informer sur l'avancement du projet : GN Confluence, GN Evreux, Complexe de Paris-Saint-Lazare • Informer sur l'avancement du dire d'experts sur l'analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Opportunité de la section Rouent-Yvetot • Questionnements sur la saturation de la ligne et les trafics de voyageurs et fret actuels, sur la méthodologie d'analyse multicritère • Proposition de l'alternative du collectif « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » • Proposition de sélection de sites éventuels pour la gare nouvelle d'Evreux
Support de présentation	Diaporama LNPN_2017-02-16_COTER Axes Normands.pptx

Compte-rendu

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

M. HESSE ouvre la séance en saluant les participants et les accueille au nom de la préfète Nicole KLEIN. Il précise que ce comité territorial dédié à la LNPN concerne les axes Rouen-Yvetot-Le Havre et Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg, les deux axes concernant la région Normandie.

Avant d'ouvrir le débat, il rappelle que la LNPN est d'abord une ambition pour la Normandie, une ambition qui est partagée par les acteurs du territoire : état, élus locaux, acteurs du secteur socio-économique. C'est une ambition qui a été rappelée lors de la revoyure du Contrat-Plan-Interrégional par le 1^{er} ministre le 03 février dernier à Bayeux. L'objet de la LNPN est d'augmenter la part du trafic ferroviaire en Normandie, de baisser les temps de parcours, d'augmenter la capacité, la sécurité et le confort des voyageurs. Le projet de LNPN impulsé au milieu des années 2000, prend un sens tout particulier en début 2016 avec la réforme des Régions, la naissance ou le retour de la grande région Normandie. En effet, la LNPN donne une ambition de transports à l'échelle de la grande région, en partant de la vallée de la Seine, avec des sections dites prioritaires qui concernent Rouen-Yvetot, Mantes-Evreux et Paris-Mantes. A cela s'ajoute à l'horizon dit cible, l'ambition d'améliorer les liaisons entre Le Havre, Rouen et Caen notamment. Enfin, le projet LNPN est à mettre en perspectives des décisions prises récemment par le gouvernement, en accord avec le conseil régional de Normandie de transfert de compétences et de gestion des lignes TET de transports de voyageurs Intercités à l'horizon 2020. Cela se traduit par l'engagement financier de l'état de renouvellement de la flotte de trains sur ces lignes à hauteur de 720 millions d'euros et l'engagement du conseil régional, dont il salue le vice-président ici présent, de prendre cette autorité de gestion.

L'objet du comité territorial de ce jour est de réaliser un point d'avancement technique du projet. M. HESSE rappelle la tenue d'un important comité de pilotage le 20/10/16, présidé par le préfet F. PHILIZOT, qui a acté, sur chaque section prioritaire énumérée, l'identification de trois zones de passage par section. Il ne s'agit pas des seules décisions prises à cette époque, mais en tout cas des plus marquantes. L'objet du cycle de concertation qui va s'achever le 28/02/17 par un nouveau comité de pilotage, n'est pas d'aller plus loin dans la sélection des zones de passage préférentielles, ni de prendre des décisions, c'est de faire un point technique le plus complet possible pour porter à la connaissance des élus, des acteurs, du public, des associations, le maximum d'informations collectées depuis le dernier comité de pilotage. Plus précisément, les trois axes approfondis depuis le 20 octobre 2016, est l'identification de compléments techniques sur chacune des zones de passage préférentielles. C'est le cœur de la présentation d'aujourd'hui : montrer comment les études ont été affinées sur les zones de passage actées lors du comité de pilotage d'octobre et ouvrir le débat avec les participants sur ce sujet. Le deuxième élément avancé techniquement c'est les solutions de positionnement pour la nouvelle



gare d'Evreux. SNCF Réseau a également travaillé avec le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, avec le préfet PHILIZOT, sur l'amélioration de l'exploitation de la gare Saint-Lazare. Enfin, Mme la préfète, Mme CHARVET, garante de la concertation, dira quelques mots sur l'expertise qu'elle a lancée à la demande des représentants des organisations professionnelles agricoles dans l'Eure.

Avant de passer la parole à Mme la préfète et à M. MABIRE, chef de mission LNPN, pour la présentation, M. HESSE souhaitait rappeler que s'ils se réunissent en comité territorial c'est pour débattre, pour recueillir les réactions et commentaires. La réunion de ce jour a donc été conçue avec des séquences courtes pour donner la parole aux participants, interagir et apporter des réponses.

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

Mme CHARVET salue les participants à la réunion. En tant que garante de la concertation depuis maintenant deux ans, elle a pour mission de veiller à ce que l'information et la transparence des débats lors des différentes réunions de travail, comme lors du débat, puissent se perpétuer. Dans la phase beaucoup plus opérationnelle, voir pré-opérationnelle, de préparation de l'Enquête d'Utilité Publique, elle s'assure qu'il y a ait une information la plus complète et transparente possible, et surtout qu'il y ait un aller-retour entre les études et les propositions et observations pour que chacun puisse s'exprimer. Elle rappelle qu'en la matière, la parole de chacun a le même poids, en tout cas aux yeux du garant. Après le COPIL, avant l'été, il sera d'ailleurs dressé de sa part auprès de la Commission Nationale de Débat Public, mais également auprès du maître d'ouvrage et des préfets de régions concernées – à savoir Ile-de-France et Normandie – un bilan des points d'accords, désaccords et observations qui ont pu surgir au cours de ce temps passé.

Comme l'a dit très justement dit Monsieur le représentant de Mme la préfet KLEIN, à la demande du monde agricole et sur sa proposition, il a été lancé un dire d'experts. Il ne s'agit pas d'une étude qui remette en cause un nouveau tracé arrêté par des décisions ministériel, mais d'avantage un complément d'enquête pour savoir si le propos et les études données par le maître d'ouvrage ne sont pas contestables et contestés. Elle a donc souhaité que cette étude soit faite par un bureau d'études indépendant, qui n'avait pas eu de contact avec le maître d'ouvrage. Cela n'a pas forcément été facile étant donné que SNCF Réseau sous ses différentes appellations a maillé tout le territoire. Cette étude a été confiée à un bureau d'études suisse. La première réunion a eu lieu en décembre. La deuxième réunion aura lieu le 09/03/17, après que soit présenté en COPIL l'analyse du dire d'experts sur la phase 2 (partie fréquence et environnement), la partie coût faisant partie de la troisième phase.

Dernier point, lors de la réunion de la veille, il a été évoqué et demandé que ce dire d'experts portant sur la section Mantes-Evreux puisse éventuellement être étendu au Plateau de Caux. C'est un point qui sera débattu, elle le proposera en tout cas au moment du COPIL pour voir si cela est retenu ou pas par les instances décisionnaires de la LNPN.

* * *
*

1. AVANCEMENT DES ETUDES ET DE LA CONCERTATION

➤ Concertation

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN, M. MABIRE salue les participants et rappelle que les derniers comités territoriaux sur ces axes s'étaient tenus séparément, l'un sur Rouen-Yvetot le 30 septembre 2016 et l'autre, sur Mantes-Evreux, le 11 octobre 2016.

Pour bien repartager l'avancement du projet, SNCF Réseau indique que la prochaine étape structurante c'est demain, l'enquête publique à l'horizon 2020. Pour arriver à cette échéance, ont été lancé en 2014 les Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique avec l'étape 1. Cette étape 1 doit permettre de définir des fuseaux de 1 à 3 km de large, l'ambition est en 2017 de choisir une zone de passage préférentielle sur chacune des sections prioritaires rappelées par M. HESSE. Suite à cela, se tiendra l'étape 2 qui portera sur la définition d'un tracé proprement dit qui est un fuseau d'une centaine de mètres de largeur **au maximum**. Ensuite, se feront les études et travaux pour une mise en service à l'horizon 2030.

Les différents temps de rencontre et de concertation sont rappelés. La commission consultative Rouen-Yvetot s'est tenue la veille. Un retour sera fait sur la deuxième phase de Carticpe. Toute cette comitologie permet de préparer le comité de pilotage qui se tiendra le 28/02/17 et au maître d'ouvrage d'affiner et mettre au point les zones de passage.

Il est proposé par le chef de mission de commencer par restituer l'état d'avancement des études. Monsieur JEANTET, président de SNCF Réseau, a transmis à la mission LNPN le courrier adressé par le collectif « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix » portant sur une proposition d'alternative. Suite à ce sujet, SNCF Réseau abordera le sujet du complexe Paris-Saint-Lazare. La réunion se poursuivra sur le retour de Mme CHAVERT sur le dire d'experts abordé précédemment.

Pour préparer les commissions consultatives avec les élus, des ateliers se tiennent avec les élus des EPCI. Un point de restitution sera fait sur les ateliers « Projet de territoire » auxquels ont participé plusieurs personnes présentes. Sur ce thème, s'est tenu un cycle de quatre ateliers qui s'est terminé le 03 février 2017 au Havre. Ces quatre ateliers se sont tenus en Normandie (Rouen, Caen, Deauville, Le Havre) avec au total 40 à 80 participants par atelier. Il y a eu douze présentations par des élus ou techniciens de leurs projets de territoire, en lien avec la LNPN. Il y a des interventions franciliennes, normandes, des interventions de grandes structures tels que la région Normandie ou le conseil départemental de l'Eure mais aussi par des villes plus moyennes (Lisieux, Dieppe, ...). Cette richesse amène un apport précieux sur les dynamiques de populations et d'emplois, les potentiels de développement économique, les dynamiques touristiques avec notamment un atelier dédié le



08/11/16, les mobilités et les enjeux de fret et de logistique (atelier du 03 février au Havre). Un document de synthèse est en cours d'élaboration pour pouvoir figer dans le marbre ces contributions du territoire. Il est à noter l'affirmation d'un territoire de projet commun entre les collectivités et la ligne nouvelle. Pour illustrer ce sujet, il est présenté des types de productions utilisées lors de ces ateliers. Ainsi, un expert sur le tourisme a élaboré une carte sur les potentialités et enjeux de l'intermodalité liée avec la ligne nouvelle incluant notamment le tourisme balnéaire, le tourisme de mémoire en Normandie, le pôle de Deauville – Trouville. La deuxième carte présentée en séance a été restituée par un sociologue, en lien avec les agences d'urbanisme, et porte sur ce que pourrait être le « territoire » LNPN : la Normandie tripolaire (Rouen, Caen, Le Havre), la liaison avec le hub francilien, le Mantois comme lien entre la Normandie et l'Île-de-France, le carrefour de l'Eure et la façade maritime (terme volontairement provocateur de « riviéra normande »). L'objectif est de partager ces éléments, de faire réagir et de compiler l'ensemble dans le document de synthèse, finalisé sans doute à l'été. Les enseignements tirés de ces ateliers sont que la territorialisation du projet est en route, qu'il y eu une prise de parole et une demande générale de poursuivre ce carrefour de projets tout au long du processus. On s'aperçoit aussi que la LNPN c'est la colonne vertébrale, en lien avec l'axe Seine, mais qu'elle doit être réfléchié dans un système de diffusion de mobilités sur le réseau actuel et futur, dans un objectif de relance du développement de la Normandie et une meilleure insertion Seine Aval à la fois en France et en Europe. De plus, il a été montré, notamment par beaucoup de villes intermédiaires, que les gares sont au cœur des projets locaux en en faveur des centralités et de l'irrigation du territoire. Il s'agit maintenant de voir comment faire un événement de restitution de ces documents de synthèse une fois qu'ils seront réalisés. Il a été proposé par SNCF Réseau de poursuivre à animer cette démarche avec ceux qui le voudraient. L'idée est cependant que les territoires se l'approprient et que finalement SNCF Réseau ne devienne plus qu'un fournisseur comme un autre dans cette territorialisation de la LNPN. L'enjeu est d'identifier comment nourrir les nouveaux projets et d'amplifier les effets de la LNPN.

Concernant les résultats de la deuxième phase de Carticpe, il est présenté les scores de chaque zone de passage sur les trois sections prioritaires. Sur Paris-Mantes, il est à noter la PM-Sud a un solde positif. En général, lorsque les participants ont voté pour une zone de passage, ils ont voté contre les autres, on retrouve donc des scores similaires : lorsqu'une zone est en positif, les autres ont un score négatif semblable. Sur la section Mantes-Evreux, toutes les zones de passage ont un solde négatif avec la ZP C1-Nord-B qui s'en tire un petit peu mieux que les autres. Sur l'arrivée d'Evreux, les scores sont négatifs mais un peu plus serrés. Sur Rouen-Yvetot, la zone de passage RY-Maromme a été plébiscitée avec un nombre favorable de 1150 (+ 1227 et - 77). A noter, en lien avec les scénarios de projet qui seront présentés par la suite, que la combinaison des meilleures zones de passage est le scénario intitulé « Limitation des coupures ».

* * *
*

Commenté [KC(1): Non retenu : « d'offrir le clos et le couvert »

➤ Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage : Paris-Mantes et Mantes-Evreux

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

Voir diaporama associé

Par rapport à octobre 2016, il a été approfondi l'analyse multicritère. Cette analyse n'est pas encore complètement définitive car il manque notamment les coûts consolidés qui seront achevés au printemps. SNCF Réseau rappelle les quatre axes de l'analyse, ceux-ci ayant fait l'objet d'une concertation en 2015. Sur ce sujet, SNCF Réseau se fait aidé par le Laboratoire de l'Université Paris-Dauphine (LAMSADE) qui est une référence dans le domaine de l'aide à la décision, qui aide à classer les indicateurs en classe allant de défavorable à favorable.

Par rapport au premier jeu présenté et qui avait permis d'éliminer les moins bonnes zones par famille, les indicateurs précédents ont été précisés (étoiles bleues ciels) et d'autres ont été ajoutés, notamment l'écoconception, le rapprochement avec les infrastructures existantes, la régularité et les potentialités avec le projet cible. Il est présenté un exemple de classement, réalisé avec l'aide du LAMSADE et des experts et bureaux d'études. Le rapprochement avec l'infrastructure consiste à définir le taux de rapprochement avec des grands axes existants, qu'ils soient ferroviaires ou routiers, à moins de 100m. Si le pourcentage est plus élevé que 55%, cet indicateur est considéré comme favorable, si c'est moins de 15%, il est défavorable.

Il est montré un exemple des résultats détaillés par zone de passage qui ont été présentés en commissions consultatives. Ce matériel a été partagé avec le support de cartes d'identité par zone de passage qui ont été distribuées et qui présentaient le détail des résultats de chaque indicateur pour chaque zone de passage. Lors de ce comité, il ne sera pas présenté ce détail et SNCF Réseau a essayé de faire une synthèse de ce qui caractérisait une zone de passage par rapport à une autre.

Sur **Paris-Mantes**, il y a trois zones de passage retenues à l'issue du comité de pilotage : la PM-Sud et deux Centre (A et B). Quand on regarde la zone de passage **PM-Sud**, il s'agit de la zone de passage qui est potentiellement la moins impactante sur le sujet des captages d'eau. C'est la plus favorable sur l'écoconception. C'est indicateur est peu utilisé par les maîtres d'ouvrage autant en amont des projets, SNCF Réseau essaie de le développer dans une logique de développement durable et s'est donc risqué à faire une évaluation de cet indicateur qui présente l'émission de CO2 produit par les différentes variantes. La ZP PM-Sud est la plus performante en termes de temps de parcours avec un trajet plus direct. Le linéaire de tunnel est donc moindre : le coût des tunnels sur un projet de ce type étant un poids important, cette ZP présente également un coût moindre. Concernant les potentialités cibles, c'est la seule zone ne permettant pas un passage dans une gare dans le secteur de la Confluence. Le solde Carticipe associé est positif. La zone de passage **PM-Centre-A** présente un impact potentiel sur la zone d'agriculture protégée de Vernouillet. En termes de nuisances, elle est un peu moins bonne car il y a plus de riverains impactés. Le rapprochement aux infrastructures est moins bon et le linéaire est supérieur de 3 kilomètres à la PM-Sud. Elle est donc plus péjorative au niveau des coûts. D'un autre côté, elle permet de sites de gares potentiels à Confluence à l'horizon cible. La zone **PM-Centre-B** est

la moins performante avec un allongement supplémentaire de l'ordre d'un kilomètre Elle est compatible avec un site de gare nouvelle Confluence.

La section **Mantes-Evreux** est découpée en deux sections : C1 de Mantès-la-Jolie à Orgeville et C2 jusqu'à Evreux. Contrairement aux autres sections, sur **C1**, quatre zones avaient été maintenues, il n'avait pas été possible de discriminer entre la famille nord qui passe au nord de la forêt de Rosny et la famille sud. Il y a des caractéristiques qui sont communes au sein de chaque famille, vu les similitudes géographiques. Les **C1-Sud** sont les plus performantes en termes de temps de parcours. Par contre, elles ne permettent pas de se rapprocher de l'infrastructure en dehors de la sortie de Mantès. Il s'agit des zones de passage les moins coûteuses et l'insertion d'un éventuel contournement de Mantès à terme est plus courte. Elles se distinguent par l'indicateur « Ecoconception » : la **ZP C1-Sud-C** est plus mauvaise car elle présente un linéaire de tunnel plus important. La famille **C1-Nord** est plus coûteuse car il y a plus de linéaire et elle présente une insertion plus longue de l'éventuel contournement de Mantès à terme. Si l'on regarde ensuite entre les deux zones de la famille Nord, la **ZP C1-Nord-C** est plus favorable sur le sujet des captages en eau potable car elle traverse moins de surface de périmètre de protection de captage. Le temps de parcours est moins bon que la famille sud mais elle présente par contre un meilleur rapprochement avec les infrastructures existantes avec des potentialités de rapprochement avec l'autoroute A13 et le réseau ferré existant. C'est la seule zone de passage qui présente un solde Cartipice classé en défavorable. Pour la **ZP C1-Nord-B**, la biodiversité d'intérêt est défavorable et celle-ci est encore moins bonne en temps de parcours. Elle est cependant la meilleure en termes de rapprochement avec l'infrastructure (Autoroute 13 et route nationale 13).

En arrivant sur le **secteur C2 vers Evreux**, les zones de passage sont à mettre en perspective de l'horizon cible représenté ici par les traits en pointillés. C'est un élément important d'analyse, notamment dans la perspective d'une gare nouvelle à Evreux à l'horizon cible. Pour les **ZP C2-Nord**, il y a un impact potentiel sur le site de Gisacum et une recherche de rapprochement avec la route nationale pour réduire cet impact. La **ZP C2-Nord-Ouest-Base** est la plus performante à l'horizon prioritaire, et un peu moins à l'horizon cible. C'est la zone la moins chère avec une topographie du secteur plutôt favorable. Pour le projet cible, le positionnement de la gare est a priori moins complexe mais il y a moins de latitudes pour s'articuler avec l'Y de l'Eure. La **ZP C2-Nord-Est-Base** est la plus performante à l'horizon cible. Par contre, cette zone de passage est compatible avec des sites de gares qui sont considérés par le territoire eurois comme trop éloignés de l'agglomération. Il y a un enjeu d'insertion du triangle ferroviaire que l'on devine ici. Pour terminer, la **ZP C2-Sud** est la moins bonne en ce qui concerne la biodiversité d'intérêt, notamment avec le site de la vallée sèche au sud-ouest d'Orgeville. Elle est moins favorable en termes de temps de parcours tant à l'horizon prioritaire que cible, cela se devine à sa forme. A propos du rapprochement avec l'infrastructure, il y a une recherche de jumelage avec le réseau ferroviaire existant à partir de Cracouville. C'est la meilleure ZP en termes de potentialités, notamment avec les gares nouvelles et le site de Nétreville qui est assez porté par le département de l'Eure.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, intervient en rappelant que le sujet de la section Paris-Mantès sera traité lors du comité territorial associé sous l'autorité du préfet de la région Ile-de-France. Il s'agit ce jour de s'intéresser à la section Mantès-Evreux. SNCF Réseau a beaucoup avancé depuis le dernier comité de pilotage et a affiné les scénarios qui avaient été retenus à ce moment-là.

Questions / Réponses :

Guy JACOB, Chambre Régionale d'Agriculture, est surpris par le fait que soit sorti aujourd'hui un certain nombre de zones de passage alors que sur ce secteur-là il y a une étude alternative qui est en cours et que tant que cette étude-là n'est pas terminée, il leur a été garanti que cette étude serait prise en compte dans les priorités.

SNCF Réseau précise qu'il s'agit d'une des raisons pour laquelle le comité de pilotage du 28 février 2017 ne sera pas décisionnel. En tant que maître d'ouvrage avec une commande ministérielle de novembre 2013, SNCF Réseau poursuit l'étude. Comme ce comité de pilotage ne sera pas décisionnel, SNCF Réseau aura le temps de faire ce travail au printemps. Aujourd'hui SNCF Réseau poursuit les études pour ne pas perdre de temps, indépendamment de cette étude.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, précise qu'à l'occasion de la réunion du 09 mars 2017, à laquelle M. JACOB assistera, il y a aura une présentation faite pour permettre de donner des éléments complémentaires. Cela n'est pas contradictoire. Lors du COPIL décisionnaire tous les éléments seront connus et il appartiendra au COPIL de prendre les décisions.

* * *
*

➤ Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage – Rouen-Yvetot

Sur la section Rouen-Yvetot, trois zones de passage ont été retenues suite à comité de pilotage du 20 octobre 2017 : une zone Ouest-B à l'ouest de Barentin, une zone Est-C à l'est et une zone Maromme.

Concernant les résultats de l'analyse multicritère **RY-Maromme**, c'est la meilleure zone de passage en termes de biodiversité protégée, il reste un impact potentiel sur la zone humide d'intérêt environnemental particulier dans la zone du Cailly. Concernant les captages en eau potable, le risque d'impact est un peu plus important. C'est la meilleure pour les terres agricoles et également pour l'écoconception car la réutilisation de la ligne existante permet de limiter les terrassements. Pour les nuisances, il y a un peu plus d'habitations avec un tracé contraint. En termes de risques naturels et technologiques, la zone de passage est un peu moins impactante car les axes de ruissellement sont déjà interceptés par la ligne existante. La zone de passage est défavorable pour les temps de parcours présentant un écart de 6 minutes avec la zone la plus performante. Du fait de mixité de circulation, la régularité est moins bonne. Le rapprochement avec l'infrastructure existante est maximum avec 100% de cohérence. A l'horizon cible, il s'agit de la zone présentant le moins de capacité à long terme. Elle est plébiscitée sur l'outil Carticpe avec un solde largement positif.

La ZP **RY-Ouest-B** présente un risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection sur la biodiversité d'intérêt. Il y a beaucoup de terres agricoles à fort potentiel qui sont impactées, ceci étant à ajouter à un aménagement foncier récent dû au projet d'autoroute A150. Elle présente le meilleur temps de parcours et est intermédiaire dans le rapprochement avec

l'infrastructure existant (70% avec l'A150). La ZP RY-Est-C présente le même risque sur la biodiversité d'intérêt. En termes de temps de parcours, elle est un peu moins bonne que la RY-Ouest-B. C'est la moins performante pour les rapprochements avec l'infrastructure existante, avec un taux inférieur à 50%. Concernant le développement territorial, cette ZP est la meilleure avec un évitement possible de la zone d'activité de Roumare.

Questions / Réponses :

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, salue les participants et note qu'il est invité en réunion pour la troisième fois en 3 ans car il y a des réunions à géométrie variable. Il insiste sur le fait que la LNPN est indispensable mais que, concernant Rouen-Yvetot, il existe une alternative bien meilleure, pour une meilleure allocation de l'argent public et qui apporte un gain de temps. Il indique faire l'objet d'une terrible accusation en permanence, **celle de défendre l'intérêt particulier**. Ils défendent particulièrement un territoire. Pour lui, ceux qui portent cette accusation défendent des intérêts particuliers car lorsqu'on souhaite réaliser à tout prix un nouveau tronçon entre Rouen et Yvetot on défend un intérêt particulier, cela étant également vrai pour les élus havrais. Ils défendent à ses yeux également l'intérêt général, étant conscient de la rareté de l'argent public aujourd'hui et de la situation financière de SNCF Réseau il souhaite, lui, leurs éviter de s'engager dans une infrastructure entre Rouen et Yvetot qui est déjà annoncée comme étant très coûteuse.

Il fait le point sur les différents arguments avancés pour les sections Rouen-Yvetot :

Le premier argument qui était un élément moteur, qui justifiait à lui seul la réalisation d'un nouveau tronçon entre Rouen et Yvetot c'est le gain de temps. Il précise qu'aujourd'hui entre Rouen-Yvetot en Intercités le temps de trajet est de 28min et de 35 min en TER. Lors du débat public en 2011-2012, il note que partout était marqué « Gain de temps », la réduction du temps de parcours étant l'objectif principal. Dans le CA de RFF du 5 avril 2012, présidé par Hubert Du Mesnil, il est dit que l'objectif est de réduire le temps entre Rouen-Paris et Le Havre-Paris, il y a même un objectif cible qui est de 35 min entre Rouen et Le Havre. Il lui a été annoncé que c'est ce qui déterminait un certain nombre de travaux ou d'infrastructure entre Rouen et Yvetot notamment. Il déclare que la première fois qu'il lui a été annoncé un temps c'était 17 min et que depuis la SNCF s'est ravisée car elle a bien compris que ce n'était pas possible. Le 17 mai 2016, il note qu'il a été présenté un gain cette fois-ci estimé à 10 min. Il mentionne qu'aujourd'hui il est évoqué 5 à 10 min et interpelle le chef de projet quant à sa réponse à la presse où il est indiqué non seulement que c'est 5 à 10 min mais par ailleurs que c'est impossible de garantir ce temps, c'est même délicat de pouvoir le faire. Concrètement aujourd'hui sur un gain estimé entre Rouen et Yvetot de 5 min, il rappelle que le gain de temps espéré entre Rouen et le Havre était de 35 min en 2011-2012. Il remarque qu'on lui a dit qu'il fallait absolument qu'on fasse des travaux entre Rouen et Yvetot parce que c'est prioritaire car c'est là que se concentre le maximum de difficultés et félicite SNCF Réseau pour un maximum de gain de temps potentiel de 5 min.

Il aborde ensuite le sujet du fret. Il précise que dans le rapport de la commission mobilité 21 de son collègue Philippe DURON, il est indiqué p 44-49 dans le tableau de classement des différents projets ferroviaires, que l'électrification et l'aménagement de Serqueux-Gisors est le projet qui arrive en tête, pour le grand port Normand c'est une augmentation significative de sa part de transport ferroviaire de marchandises, de développement et d'activité. Un peu plus tard, il fait référence cette-fois-ci, en 2015, à un avis détaillé sur Serqueux-Gisors et note qu'il est écrit p6, que le projet s'inscrit dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire et vise à offrir une alternative, non pas une

complémentarité, une alternative au trafic sur l'axe historique Le Havre-Rouen-Mantes-Paris empruntant la vallée de la Seine au bénéfice de la desserte du port du Havre mais également du port de Rouen en dégageant une capacité de développement du trafic de cet axe en voie de saturation. Il insiste sur le fait qu'il s'agit d'une alternative et non pas d'une complémentarité contrairement à ce qui a été dit dans l'atelier qui concernait le fret au Havre. Il indique que dans le rapport mobilité 21, ce projet est placé comme étant une priorité, que dans les délibérations de la région datant du 4 avril 2016, il est rappelé l'importance de Serqueux-Gisors vis-à-vis notamment du développement économique, de l'emploi du territoire insistant bien évidemment par rapport à la desserte portuaire. Il mentionne que le CESER, dont l'avis est toujours écouté et utile, rappelle à la fois les objectifs de massification du transport de marchandises de même qu'une meilleure connexion entre les ports de Rouen, du Havre et leurs Hinterlands naturels notamment le bassin Parisien et plaide bien évidemment en faveur de ce projet. Il précise que les résultats d'HAROPA d'ailleurs signalent que seul 16% du trafic conteneurs d'HAROPA transite par le fer et par le fleuve. Il trouve ce point intéressant car, p6 toujours dans le même document du CESER, il est indiqué que la modernisation de Serqueux-Gisors permettrait de faire passer le nombre de services ferroviaires disponibles toute l'année entre les ports du Havre, de Rouen et de l'Ile-de-France de 16 trains fret par jour à 42 trains fret par jour dans les 2 sens confondus. Si on prend ensuite le rapport de la commission d'enquête publique sur la modernisation de Serqueux-Gisors, il soulève le point que le dossier présenté par SNCF Réseau est totalement et étroitement lié au développement du port du Havre en termes d'écoulement du fret. Pour lui, tout ce qui est écrit dans l'ensemble des documents dit de façon claire et précise que la solution fret c'est Serqueux-Gisors. Il retrouve la même chose dans les documents du projet stratégique du grand port du Havre, qui dit exactement la même chose, qui donnent des chiffres intéressants, d'ailleurs provenant d'HAROPA sur l'intermodalité et sur ce que représente le fer aujourd'hui. Il représente 4,6% et en 2020, un objectif de 11%, il pense qu'ils sont tous très sensibles à ce genre de document, et y accordent une énorme importance. Dans le projet territorial départemental 2016-2018 qui a été commandé à madame la Préfète par le ministère de l'intérieur dans une circulaire du 16 février 2016 P4, la modernisation de la ligne fret Serqueux-Gisors est essentielle pour la compétitivité des ports du Havre et de Rouen. Ce projet prévoit de créer un nouvel itinéraire fret alternatif à l'itinéraire historique via la vallée de la Seine, qui est proche de la saturation, en vue de renforcer la desserte ferroviaire des deux ports par les trains à destination de l'Ile-de-France. Il en conclut que tous ces documents, tout ce travail fort qui a été fait à la fois par la Région, par le CESER, par les services de l'Etat, par HAROPA disent bien que la question du fret ne se trouve pas entre Rouen et Yvetot et que Serqueux-Gisors doit se réaliser dans les meilleurs délais. Il n'a pas cité mais aurait pu le faire l'enquête publique qui dit exactement la même chose et puis les décisions qui ont motivé la signature de la DUP. Il écarte donc l'argument du gain de temps et de la question du fret. Il aborde ensuite l'argument restant de la saturation.

Il rappelle que, selon SNCF Réseau, on serait entre Rouen et Yvetot dans un nœud ferroviaire, un lieu de saturation. Il met de côté le fret puisque selon lui les trains qui utilisent aujourd'hui l'axe historique seront dégagés pour utiliser Serqueux-Gisors. Il précise qu'aujourd'hui entre Le Havre, Malaunay et Rouen, il y a 50 trains. Il a fait la comparaison avec d'autres nœuds ferroviaire ou endroits saturés. Ils ont regardé entre Mantes-la-Jolie et PSL : c'est 90 trains (date de référence 14 février 2017, les horaires entre 5h20 et 21h20 soit 16h), soit une moyenne d'un train toutes les 10 min. Pour lui, on est très loin de cette situation entre Yvetot et Rouen, avec une moyenne de 13 trains soit 1 train toutes les 74 min en ce qui concerne les Intercités. S'il prend les TER, il relève 22 trains soit une moyenne de 1 train toutes les 43 min. S'il compare avec le nœud ferroviaire de Mantes-la-Jolie à PSL, il note sur les Intercités 38 trains, soit une moyenne de 1 train toutes les 25 min et sur les Transiliens, 52 trains soit une moyenne de 1 train toutes les 18 min. Il indique qu'il y a la vérité en ce qui concerne la saturation. Il poursuit sur l'argument de la nécessité de pouvoir absolument séparer les trains lents des trains rapides. Il revient sur la question de l'alternative évoquée tout à l'heure par M. MABIRE, chef de

mission LNP, avec notamment des éléments développés à l'époque par la SNCF direction régionale. Pour lui, on a affaire à des professionnels qui connaissent bien leur métier et qui ont fait un travail formidable en 1998, pour regarder quels travaux étaient envisagés entre Le Havre et Rouen pour obtenir un gain de temps. Il revient sur la commission consultative de la veille, en indiquant au passage qu'il n'y était pas convié, et sur les propos du chef de mission qui lui ont été rapportés : que les standards, les solutions techniques évoqués dans cette étude qui date d'il y a 20 ans, ne sont plus au goût du jour, ou ne seraient plus opérationnels, donc ce serait le cas pour les fameux IPCS (Installations permanentes de contre-sens). Ces IPCS permettent de passer d'une ligne à l'autre, ce qui est le cas quand il y a des travaux, et il indique que cela permet également de faire passer des trains un peu plus rapides quand il y a des trains lents. Il a alors regardé cela aussi avec beaucoup d'intérêt. Il mentionne le fait qu'en 2013 dans le cadre de la modernisation de la ligne Paris-Orléans-Vierzon-Limoges-Toulouse, il y a eu l'installation d'IPCS et la suppression de passages à niveau et il précise qu'il y a pleins d'autres exemples, qu'il pourrait fournir, qui lui montre que ce système, cette solution technique, évoqué non par lui-même ou par le collectif qu'il représente mais par les services mêmes de la SNCF, est encore tout à fait opérant. Il donne un autre exemple qui montre que ce système technique n'est pas complètement désuet, dépassé, au travers des lignes LGV Paris-Marseille, Lille-Strasbourg ou Saint-pierre des Corps qui utilisent ce moyen technique ou cette disposition pour permettre le doublement des trains rapides par rapport aux trains lents.

Commenté [KC(2)]: Non retenu : avec sans doute un sourire en coin

Il aborde ensuite le sujet de la méthodologie, et se déclare satisfait des propos de la Préfète qui porte une attention particulière à cette thématique. Il déclare que la méthode ELECTRE 4, ce qui est également pour lui le cas d'ELECTRE 3, permet la construction de plusieurs relations qui sont emboîtées, de surclassement net lorsqu'il n'est pas possible d'affecter un poids à chaque pseudo critère. Il lit : « le décideur doit toutefois admettre qu'aucun critère n'est négligeable ni prépondérant face à un regroupement quelconque d'une moitié de pseudo critères. On construit à partir des relations emboîtées une relation de surclassement floue ». Il interpelle SNCF Réseau sur le fait que dans le petit tableau présenté sur les trois tracés entre Rouen et Yvetot disparaît, pour les zones RY Est C et RY Ouest B, Carticpe.

Commenté [KC(3)]: Non retenu : c'est-à-dire concernant l'obsession et l'obstination pour séparer à tout prix les trains lents, des trains rapides.

Pour lui, SCNF Réseau sort ensuite un rouge pour Maromme, car il faut bien un rouge pour Maromme. Il mentionne un écart de +6 par rapport à la cible, et indique que c'est sûr que pour Rouen Est qui était la cible il y a un écart avec ce qu'ils proposent qui est la modernisation de la ligne actuelle et la cible, mais pour lui on est là dans la subjectivité.

Commenté [KC(4)]: Non retenu : comme par hasard

Commenté [KC(5)]: Non retenu : parce que vous l'avez décidé ainsi

Il interpelle madame la préfète qui est garante de la concertation sur sa sensibilité au fait que, pour lui, la fiche d'analyse synthèse de RY Maromme n'est pas explicite en ce qui concerne la synthèse : car 2 cases jaunes ça fait peu favorable, 2 cases vertes clair ça fait assez favorable, 2 cases vertes ça fait favorable. Il considère que SNCF Réseau a des niveaux d'appréciation différents en fonction de la pondération qui n'est pas assez explicite. On aboutit pour lui à un résultat assez étonnant sur RY Maromme.

Concernant Electre, il indique avoir regardé la jurisprudence, que ce soit au niveau de la Cour Européenne ou dans les juridictions administratives en France, il en a conclu que cette méthode n'était pas non plus sans critiques et en tout cas pas un objet suffisant pour emporter une décision. Il pense qu'il est important, comme cela a été dit pour RY-Ouest et RY-Est, de prendre en compte la question liée à la biodiversité. Il rappelle le principe utilisé aujourd'hui et qui a été introduit en 1976 qui est « Eviter, Réduire, Compenser ». Ce principe est une hiérarchie, ce n'est pas du tout linéaire : il faut d'abord tout faire pour éviter, puis lorsque l'on a démontré que l'on ne pouvait pas éviter, il faut s'intéresser à la notion de réduction (des nuisances, des conséquences apportées sur la question environnementale ou la question de la biodiversité). Puis, enfin, lorsque les éléments de réduction ne sont pas suffisants, que l'on est allé au bout de l'exercice, vient la question de la compensation. Pour lui, on remarque que SNCF Réseau est, via ses documents, ses présentations, d'entrée de jeu dans la compensation et jamais dans la notion d'évitement. Il indique qu'il y voit un élément qui pourra être utile et en tout cas entendu par différentes juridictions tant nationales qu'européennes et que c'est même un élément qui a été pris en compte, dans la dimension coût et bénéfices, dans le rejet de décisions qui ont été prises sur différentes infrastructures.

Il indique qu'il termine son intervention sur Carticipe. Il revient sur les réunions auxquels il a assisté et lors desquelles SNCF Réseau a vanté Carticipe, comme une plateforme interactive participative conçue par des sociologues, des géographes, des urbanistes, pour favoriser les débats citoyens et la concertation sur une ville ou un territoire. Il indique que SNCF Réseau a précisé que cet outil conçu a été retenu, et il en félicite SNCF Réseau, par un jury présidé par Corinne LEPAGE, auquel participait un certain nombre d'acteurs, comme étant vraiment le nec plus ultra de la participation aujourd'hui. Les résultats ont été donnés plus tôt dans la séance, il les trouve assez éloquentes s'agissant de Rouen-Yvetot : RY-Maromme, 1150 favorables et en ensuite 32 favorables pour RY-Est et 45 favorables pour RY-Ouest. Pour lui, après avoir vanté Carticipe comme un outil de démocratie essentiel, SNCF Réseau fait comme si cela ne comptait pas et ne fait pas apparaître cet élément pour RY-Est et RY-Ouest.

S'agissant de la solution de modernisation RY-Maromme, pour lui, on voit bien que la démonstration est faite qu'il n'y a pas de saturation, en tout cas, il attend que lui soit démontré qu'il y a une saturation. Il interpelle les participants en désaccord sur la saturation et leur demande de donner le nombre de train qu'il y a aujourd'hui qui arrivent par Dieppe, Le Havre, et Malaunay à la gare de Rouen, qui partent de la gare de Rouen pour desservir Dieppe ou Le Havre ou Yvetot, et de voir s'il y en a plus que ce que le collectif annonce. Sur le fret, il considère que la démonstration vient d'être faite que la solution c'est de toute façon Serqueux-Gisors et que l'on n'est dans l'alternative et pas dans la complémentarité.

Il attaque SNCF Réseau, en l'accusant de défendre ici un intérêt particulier au travers d'une définition de la modernisation de la ligne basée sur l'obligation de dédoublement de la ligne. Pour lui, SNCF Réseau veut dédoubler la ligne en considérant qu'il faut séparer les trains lents et les trains rapides car ne voulant pas prendre en compte les IPCS. Il fait ensuite référence à un courrier lui étant adressé, en réponse à un courrier du collectif qu'il trouve assez argumenté, assez long. Il trouve la réponse sur ce point-là assez amusante, et la qualifie de « pirouette intellectuelle assez remarquable ». Il accuse SNCF Réseau de donner les éléments suivants afin de monter le montant de la modernisation : il a relevé initialement le doublement entre Maromme et la bifurcation de Malaunay, maintenant vers Motteville. Il accuse SNCF Réseau d'ajouter maintenant un nouveau franchissement du Cailly, pour faire peur aux populations et augmenter le coût du projet. Pour lui, c'est sans aucune justification, car il n'y a pas de saturation. Il ajoute que cela est fait – en revenant sur la réponse circonstanciée de M. JEANTET - mais sans aucun gain de temps. Il interpelle SNCF Réseau en demandant, si c'est le cas et qu'il n'y a pas de gain de temps, de faire des économies sur le budget de la SNCF et d'arrêter d'embêter

le territoire. Il demande instamment d'aller jusqu'au bout de l'exercice menée par la SNCF à partir de 1998 jusqu'au Havre. Il insiste que le fait que ce scénario permet à la fois un gain de temps et une économie de terres agricoles, ce qu'il juge comme essentiel.

Il indique terminer son propos sur la question de la desserte, notamment en lien avec la question de l'intérêt général. Il rappelle que l'intérêt général c'est également l'intérêt de ce territoire et notamment de la profession agricole, mais il ajoute avoir regardé la question de la desserte pour les quelques 110 000 habitants de la zone qui devrait pouvoir prétendre gagner le Havre plus facilement. Il prend l'exemple de Dieppe, mais aussi de Barentin, Pavilly, Bouville, Roumare, et autres, ont le droit d'aller plus vite. Il accuse SNCF Réseau de cacher que dans son projet les habitants de la ligne existante mettront plus de temps plus allé à Paris et ne seront pas directement connecté à la LNPN. Il synthétise en considérant que le projet actuel, au nom de l'intérêt général, va rendre plus difficile pour 110 000 personnes de se rendre à Paris, au nom d'un objectif initial d'améliorer l'accès et la régularité pour tout le monde. Au vue des impacts, il redemande à madame la préfète, selon lui parce qu'elle en a fait la proposition, et au vue de l'intérêt des terres agricoles de très bon potentiels sur cette section, de mener le même travail que ce qui est en cours sur Mantes-Evreux. Il salue l'intervention de M. JACOB en ce qui concerne les terres agricoles de l'Eure parce qu'il pense que ce n'est pas un petit sujet sur un territoire qui est déjà saturé. Il rappelle qu'en février 2015, il a été inauguré une autoroute qui traverse le territoire, qui a eu pour conséquence une consommation de terres agricoles, d'un aménagement foncier qui n'est pas encore complètement terminé. Il souligne le fait qu'il est membre de la commission départemental d'aménagement foncier et qu'il a suivi cela avec beaucoup d'intérêt. Il interpelle les havrais qui pour lui accusent ce territoire d'inconsistance, d'incapacité de gérer l'intérêt générale. Il précise que l'ensemble des élus présents, lorsqu'il a fallu soutenir la réalisation de l'infrastructure autoroutière ont répondu présents et ont fait ce travail de conviction auprès de leur population et en essayant d'apporter la conviction par rapport à une infrastructure de cette nature. Il souhaite donc éviter les polémiques et les accusations, lorsqu'elles ne sont pas fondées.

Enfin, il souhaite terminer son propos sur le calendrier. Il revient sur le fait qu'il a été dit qu'il faut repousser un peu la décision. Il indique que depuis le début, il a été présenté le calendrier de la mission et il s'étonne que l'on s'aperçoive aujourd'hui qu'il y a deux élections ne 2017 qui repousseraient la décision. Il note avoir appris que tous les cinq ans il y a des présidentielles et des législatives. Il interpelle SNCF Réseau en indiquant que c'est le projet LNPN qui a fixé les étapes et les décisions. Il note que SNCF Réseau dit aujourd'hui, à la demande d'un certain nombre d'acteurs, qu'il faut enjamber les élections. Il indique bien voir ce qui se profile et soupçonne SNCF Réseau de décaler ce point à cause du coût de son projet. Il déclare que le coût du projet est passé allégrement de 900 millions d'euros à plus de 1,1 milliards d'euros. Il sait que cela n'est pas fini et soupçonne SNCF Réseau d'être peut-être aujourd'hui à 1,3 / 1,4 milliards d'euros. Il note que cela est difficile d'autant plus que pour lui SNCF Réseau n'a pas un centime d'euros pour financier le projet, nulle part. Il pense que c'est difficile dans les temps actuels d'afficher plusieurs centaines de millions d'euros. Il interpelle ensuite M. MABIRE, chef de mission LNPN, en indiquant qu'à chaque fois que la question précise du coût lui est posée, la réponse est de dire qu'il n'est pas possible d'émettre un coût détaillé car celui-ci dépend du coût des ouvrages détaillés, étape des études qui n'est pas encore atteinte. Cela ne permet pas ainsi selon lui de donner le coût du franchissement de la vallée de l'Austreberthe, de donner l'ensemble des coûts générés par les différents scénarios imaginés. Il indique comprendre le pourquoi de cette position et pourquoi la décision doit être décalée. Il note qu'il ne pense pas que cela soit pour des questions « bassement » politiques, pas possible, mais que c'est sans doute la difficulté de pouvoir affiner tout cela. Il redemande de mettre à l'étude l'alternative qui propose la modernisation du réseau existant entre Rouen et Le Havre. Pour lui, il y aura sans doute un peu moins d'argent à dépenser. Il précise que la modernisation ce n'est pas le scénario de doublement puisque pour lui, le doublement est lié à la saturation qui n'existe pas. Il demande sérieusement la mise à l'étude de l'alternative avec

la suppression de 17 passages à niveaux et de regarder sérieusement les IPCS, de vérifier auprès de la SNCF pour en voir les usages récents qui en sont faits. Il demande de faire tout cela au nom de l'intérêt général. Il indique que si le projet s'entête et reste dans l'obstination il va se retrouver devant un véritable « éléphant blanc », c'est-à-dire afficher un montant pharaonique pour réaliser un nouveau tronçon avec un gain de temps minimum et des conséquences terribles sur la vie des habitants, la vie de la profession agricole. Il pense que dans les temps actuels, dans ce moment de défiance vis-à-vis de l'action publique et des acteurs publics, il est de la responsabilité de tous de regarder les choses plus sérieusement et d'éviter que demain il soit porté une accusation terrible vis-à-vis de l'état et il indique ne pas être dans cette optique-là. Il renvoie les participants à la jurisprudence et aux documents qui existent sur le coût des infrastructures, notamment des dossiers de la Cours des Comptes mais également du dossier sénatorial de Charles REVET, qu'il salue, qui appelle à un moratoire au regard des coûts des infrastructures et qui conteste ce genre de modèle. Il demande à ce que soient regardées ces études sérieuses, dont il souligne qu'elles ne sont pas issues de lui-même ou du collectif. Il revient sur le fait qu'il faut être dans le sérieux et pas dans l'obstination qui amène dans un mur.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie monsieur le député pour son intervention. En termes de méthode, comme vu en introduction, l'objet de ce comité territorial est d'instruire le comité de pilotage du 28 février 2017. En ayant l'ordre du jour sous les yeux, M. HESSE précise que son premier point est « Les enseignements tirés par section prioritaire ». Il indique que bien évidemment l'ensemble des points mentionnés par monsieur le député seront versés au premier point de l'ordre du jour du comité de pilotage, présidé par le préfet PHILIZOT. Il note que ce qui ressort avant tout n'est pas tant une discussion sur le tracé de la ligne que sur l'opportunité même du doublement de la ligne. Il constate également une interrogation des critères qui sont mis en avant dans le cadre de la concertation, notamment ceux de la vitesse, du fret et de la capacité. Il lui semble que la première chose à faire est, comme abordé la veille avec Mme la garante, en plein accord avec SNCF Réseau et à la demande de M. BOUILLON, d'actualiser l'étude de 1998 de SNCF Réseau sur la question de l'amélioration de la vitesse dans les meilleurs délais afin d'objectiver les points soulevés, en tout cas le point sur la vitesse. Ce qu'il propose à monsieur le préfet est de verser toute sa contribution en premier point de l'ordre du jour du comité de pilotage pour faire avancer le débat et le projet.

Pascal MABIRE, chef de mission LNPN SNCF Réseau, va reprendre les points présentés par monsieur le député. Il note qu'il y a beaucoup de chiffres et de documents qui ont été versés et invite M. BOUILLON à faire parvenir tous ces éléments à SNCF Réseau pour qu'ils soient regardés, notamment avec le rebalage de l'étude 1998. Il précise que lorsqu'il parlait des standards, il ne s'agissait pas forcément des installations permanentes de contresens, mais cela peut être également les systèmes de signalisation ou autre. La question est qu'en 20 ans les standards évoluent, notamment suite à différents accidents. Il ne va pas en citer des récents, car ayant lui-même travaillé sur le RER C, il sait à quel point c'est prégnant. Il y a un certain nombre de standards qui peuvent avoir évolué en termes de **rigorisation** du système. Il faut vérifier et rebalayer avec les standards actuels, il note que c'est bien ce que SNCF Réseau avait en tête. Il précise que cette étude est disponible sur le site internet du débat public du projet. Il propose donc de la rebalayer dans des délais les meilleurs possibles, il ne veut pas minimiser l'intérêt de cette partie entre Yvetot et le Havre notamment, puisque l'étude qui a été confié à SNCF Réseau par le ministère concerne la section Rouen-Yvetot, notamment pour les sujets cités par M. BOUILLON. Ces points doivent être vérifiés en interne, avec le plus de sérieux possible. Pour la notion de saturation, il indique que M. BOUILLON a cité des chiffres qui ne sont pas forcément les siens

Commenté [KC(6)]: Anglicisme



et qu'un travail de recollement est nécessaire. Cet élément sera présenté avec l'accord de Mme la garante au comité de pilotage pour qu'il donne mandat à SNCF Réseau sur ce point, notamment pour des sujets de financements.

Patrice DUNY, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de Caen-Normandie-Métropole (AUCAME), a une question de précision lexicologique. Il note que SNCF Réseau a évoqué la contribution au projet cible comme un critère comme un autre, il en conclut qu'il pourrait y avoir un projet qui ne répondent pas au projet cible, auquel cas il s'interroge sur le maintien du terme « projet cible » et pense qu'il y a là une vraie question. Il rappelle que cela fait des années qu'on travaille sur ce projet, avec des choses passées en débat public, et il a le sentiment que l'on s'éloigne progressivement du projet cible. Il voudrait savoir si c'est le cas ou s'il s'agit d'une mauvaise interprétation de sa part.

SNCF Réseau confirme qu'il y a bien des écarts entre l'horizon prioritaire et cible, comme sur les temps de parcours. Le chef de mission précise qu'il n'a pas aujourd'hui, dans les commandes qui lui sont passées, d'information sur le fait que le projet cible serait décalé ou autre. A ce jour, SNCF Réseau a la lettre de cadrage ministérielle de novembre 2013 qui demande d'avancer sur les trois tronçons prioritaires. Il y a eu lors du comité de pilotage du 04 mai 2016, une volonté assez uniforme des acteurs normands de pouvoir avancer peut-être un peu plus vite dans un second temps, sans fragiliser le travail sur les sections prioritaires, l'horizon cible et notamment l'Y de l'Eure permettant potentiellement de mettre Rouen et Caen à moins d'une heure. A ce jour, SNCF Réseau intègre bien ces éléments à l'horizon cible dans la construction des sections prioritaires afin de ne pas faire de fausses manœuvres. Cela est le cas notamment pour les éléments d'infrastructures, lorsqu'il est nécessaire de mettre en place des mesures conservatoires, comme cela est le cas par exemple sur certaines gares nouvelles (Confluence, Evreux). Ces gares sont en effet à l'horizon cible, mais certaines mesures conservatoires doivent être réalisées à l'horizon prioritaire. Il n'y a pas d'information allant contre le projet cible, il y a plutôt un souhait d'avancer le coup d'après le plus vite possible sur cet horizon cible.

Guillaume COUTEY, maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, souhaite corriger le fait que la proposition en COPIL de rebalayage de l'étude de 1998 a été faite par madame CHARVET à la suite des questions posées en commission consultative de la veille. Suite aux échanges de la veille et en complément de ce qui a été dit par monsieur le député, il indique avoir interpellé la veille monsieur le chef de mission LNPN sur un élément dont ils n'ont pas connaissance depuis plusieurs mois. Il rappelle que lors de la commission consultative de juillet 2016 il avait demandé les chiffres de fréquentation de la ligne Intercités, chose qu'il n'a toujours pas obtenue. Lors de la discussion de la veille sur ce sujet, madame la garante a proposé d'écrire à monsieur le président de la région Normandie, il interpelle monsieur le vice-président des Transports présent à la réunion en lui demandant s'il a peut-être ces chiffres de fréquentation gare par gare. Il s'agit en effet de l'un des arguments présentés par SNCF Réseau pour voir l'opportunité de faire passer davantage de trains demain. Il s'agit déjà, entre Rouen et Le Havre, dans les deux sens, de prendre connaissance de leur niveau de fréquentations dans les trains aujourd'hui, de manière fine. Il insiste sur le fait que ce soit dans les deux sens car il indique que dans l'étude de 1998, entre Rouen et Le Havre le gain de temps serait de 6 minutes mais ne bénéficierait pas seulement aux havrais se rendant

Commenté [KC(7): Non retenu : « Ce n'est absolument pas à la base une proposition de SNCF Réseau »



à Rouen et aux rouennais se rendant au Havre, mais également à tous les usagers des TER. Il pense qu'au regard de la fréquentation là-aussi pas suffisamment importante du TER, ce serait un argument là-aussi pour favoriser le fait que les 120 000 habitants – dont parlait monsieur le député – qui sont dans le périmètre dont une grande partie dans le canton de Notre-Dame-de-Bondeville – Pavilly, puissent devenir davantage demain des usagers du train.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie M. COUTEY et confirme que sur l'étude de 1998, sa rectification est tout à fait correcte. Dans le processus de concertation prévu par la LNPN, il lui paraît tout à fait sain – comme l'a rappelé monsieur le député – que les élus puissent jouer ce rôle dynamique et eux-mêmes être force d'initiative. C'est le but de ce comité territorial et il lui donne tout crédit pour avoir sorti cette étude. Il doit dire que suite à la proposition de madame la préfète, SNCF Réseau a donné son accord immédiat et l'a perçu comme une démarche très positive.

SNCF Réseau répète ce qui a été dit la veille, des compléments pouvant être apportés par les participants de SNCF Mobilités : on est sur une logique d'ouverture de marché et ces données sont des données de marchés, concurrentielles et donc **non disponibles sauf demandes spécifiques**.

Valérie FOURNEYRON, Ancienne ministre, Députée de 1ère circonscription de Seine Maritime, voudrait revenir sur le sujet du fret ferroviaire, non pas revenir sur Serqueux-Gisors, dont on voit bien, aux travers des différentes interventions et à la façon dont ce dossier a pu être largement porté et mobilisé, toute l'importance qu'il y a à tenir le calendrier. En effet, si ce calendrier n'est pas tenu, aujourd'hui le report sur le fer à moins de 5% pour les deux grands ports maritimes, en 2019 ce sera 0% s'il n'y a que la ligne historique avec les travaux prévus à Creil et sur la ligne historique. Sur le fret, sur la partie rouenno-rouennaise, elle souhaiterait que puisse être étudié l'impact de la sortie gare St Sever – tunnel avant de partir vers Yvetot et les conséquences de ce tracé sur les lignes de fer qui sont aujourd'hui utilisées par le grand Port Maritime de Rouen et qui pourraient être impactées par le tracé qui serait choisi. Elle indique qu'il y a aujourd'hui un certain nombre de faisceau indispensables, tels que les faisceaux **Bétancourt ou Payenville**, pour que les céréaliers puissent utiliser le report modal sur le fer, ils l'ont largement utilisé. Elle souhaiterait qu'il puisse être étudié également cette partie, en amont du débat qui anime la réunion même si celui-ci est essentiel, elle insiste sur l'important d'étudier également cet impact-là.

SNCF Réseau confirme que, suite à une proposition faite au comité de pilotage **du 20 octobre**, SNCF Réseau a mis en place un groupe de travail avec les acteurs locaux et notamment HAROPA pour regarder ces points, la desserte du Port de Rouen étant cruciale. Ces éléments sont regardés dans le cadre des études de **sortie du débouché** du tunnel avec un travail multipartenarial.

Chambre régionale d'agriculture Normandie, Chambre d'agriculture de l'Eure (27), s'associe complètement aux propos du député monsieur BOUILLON et de son collectif « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix ». Par contre, il souhaite revenir sur les propos du chef de mission LNPN tenus sur l'Y de l'Eure. Il se demande si l'on arrive à faire de sérieuses économies sur la section Rouen-Yvetot

Commenté [KC(8): 01'22'42

Commenté [KC(9): 04/05/16 a priori



via Maromme, s'il ne faut pas se poser la question sur ce sujet. Il note qu'il existe aujourd'hui une ligne Rouen-Caen, qui passe par Bernay et n'est pas dans le projet mais juste en bordure, il se demande si on l'améliore un petit peu, s'il n'est pas possible d'atteindre l'objectif d'une heure de temps de parcours entre Rouen et Caen sans mettre 50 ou 60 km de nouvelle voie dans le milieu d'un plateau. Il confirme que ce n'est pas dans le projet mais pense que si l'on fait ça, il n'y aura pas à attendre 2050.

* * *
*

➤ **Scénarios de projet**

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission LNPN note qu'au vue des échanges sur les zones de passage, on sent que c'est important de rappeler la finalité de ce projet à l'ensemble du territoire, Normandie et Ile-de-France. Il est rappelé la carte présentant les sections prioritaires et cibles du projet avec notamment le triangle de l'Eure évoqué par monsieur JACOB qui apparaît en pointillé. Pour illustrer l'apport du projet, il a été créé des scénarios de projet, combinatoires de zones de passage en essayant de leur donner un sens dans l'aménagement du territoire, en lien avec des performances et des principes d'infrastructures. Il ne revient pas sur les objectifs du projet qui ont été abordés précédemment et rappelés lors du dernier comité de pilotage : régularité, fréquence et temps de parcours.

Il y a des indicateurs par zones de passage mais certains indicateurs n'ont de logiques qu'au niveau global et notamment les nouveaux voyageurs et les heures économisées, qui sont des indicateurs de socio-économie qui n'ont de sens que sur la totalité du projet.

Ces scénarios ne sont pas portés par le maître d'ouvrage, il ne s'agit que d'éclairage. Cependant, comme il a été noté précédemment, la combinatoire des meilleures zones de Carticipe aboutit sur le scénario « **Limitation des coupures territoriales** » avec une logique de rapprochement aux infrastructures existantes. Les possibles pour les zones de passage correspondent aux zones de passage pouvant répondre aux critères du scénario mais n'étant pas la zone la plus favorable aux critères du scénario. Ainsi, on voit que pour le scénario « Limitations des coupures territoriales », il a été considéré que la ry6Est-C ne répondait pas à cette vision et la RY-Ouest-B moins que la ZP RY-Maromme. Ce scénario de projet est le meilleur pour les terres agricoles. SNCF Réseau insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de cacher des indicateurs mais de mettre en avant ceux qui caractérisent le scénario et sont les plus spécifiques. Le scénario A est le meilleur en termes de rapprochement avec les infrastructures existantes puisque c'est celui qui par essence cherche à se rapprocher. Ainsi, il se rapproche de l'A13, puis du réseau ferré existant jusqu'au tunnel de Rolleboise, à nouveau de l'autoroute A13 puis de la route nationale 13. Sur Rouen-Yvetot, il s'inscrit au plus près de la ligne existante. Ce scénario est la moins favorable pour les heures économisées notamment pour les liaisons

avec Le Havre, entre Paris et Caen et entre Paris et Rouen. C'est un scénario qui permet une gare nouvelle à Evreux, car quitte à longer la route nationale 13, on arrive presque dans le secteur de l'agglomération. C'est la combinatoire des zones de passage sollicitées sur Carticipe.

Le scénario **B** se construit sur une hypothèse : SNCF Réseau a remarqué que dans les projets de territoires il y avait des réflexions sur le numérique, permettant de travailler de chez soi, cela est à mettre en lien avec un maillage nécessaire du territoire. La LNPN cela permet **d'irriguer et de mailler le territoire** et donc on a un scénario avec de nouvelles gares : Rouen (horizon prioritaire) ainsi que Confluence et Evreux (potentialités à l'horizon cible). Ce scénario **présente de forts impacts** sur le territoire, notamment avec une zone agricole protégée en Ile-de-France. M. MABIRE ne revient pas sur ce qui a été dit sur les terres à hauts potentiels aux abords de l'A150. Il n'est pas très bon en termes de rapprochements avec les infrastructures car on recherche des gares, celles-ci ne se situant pas toujours aux abords des couloirs d'infrastructures. Puis, les effets d'impact de linéaires, de mesures conservatoires pour la gare nouvelle de Confluence et d'articulation avec l'Y de l'Eure en font un scénario plus coûteux. Sur les heures économisées, c'est là-aussi moins favorable. Concernant les potentialités cible, c'est le scénario permettant le plus de gares nouvelles.

La réflexion qui porte le dernier scénario est de dire que finalement le rôle de la LNPN c'est de lier les différentes aires urbaines le plus vite possible : c'est Rouen, Caen, Paris entre-elles. Cela dans un cadre de limitation des coûts, de performance. Il y a là encore des impacts sur les terres agricoles. Il s'agit du meilleur scénario en termes d'écoconception avec moins de linéaire notamment sur Paris-Mantes. Il s'agit du scénario le moins coûteux, par construction. En termes d'heures économisées, il s'agit du scénario le plus favorable. Il n'y pas de gares nouvelles possibles. L'insertion éventuelle d'un contournement à terme sur Mantes-la-Jolie est plus favorable ainsi que l'articulation avec l'Y de l'Eure même s'il reste un enjeu d'insertion du triangle ferroviaire à l'est d'Evreux. C'est le scénario qui dégage le plus de capacité à long terme.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, remercie SNCF Réseau pour ces scénarios qui permettent de remettre le projet en perspective. Il enchaîne sur le travail qui a été mené sur le sujet des gares : Evreux, avec l'insertion d'un nouveau scénario à Nétreville fortement demandé par la concertation et les élus locaux, et le projet de gare nouvelle à Confluence. Seront abordés ensuite les travaux d'optimisation sur le complexe de Paris-Saint-Lazare.

➤ **Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux**

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

Voir diaporama associé

SNCF Réseau avait envisagé initialement cinq positions initiales de gares. Lorsque l'on réalise une première analyse multicritère, on remarque que le site de « Gravigny » présenté est le plus cher . En terme de surcoût routier, le deuxième critère identifié, les sites de la « Sud BA 105 » et de « Caillouet » sont plus favorables de par leur proximité avec la route nationale 13 et permettent des facilités d'accès.



Par ailleurs, on voit bien dans ce secteur là l'articulation nécessaire avec le projet cible, en lien avec les échanges précédents. Il y a deux sites qui sont plutôt moins bons : « Sud BA 105 » et « Gravigny ». En termes de proximité à l'agglomération les deux sites de « Sassez » et « Caillouet » sont particulièrement éloignés.

Le site de Nétreville est une proposition du conseil départemental de l'Eure et plus globalement de tout le secteur eurois, cette position **étant pratiquement une verrue** du site du « Coudray » qui n'avait pas été envisagé par la SNCF Réseau car elle semblait complexe de par l'échangeur routier avec la route nationale 154. Le travail mené cet automne avec la DREAL routière Normandie a permis de montrer que ce site présente des coûts d'aménagements routiers plus conséquents mais avec une proximité à l'agglomération souhaitée par les acteurs locaux.

La synthèse a été partagée avec les techniciens mais reste l'analyse de SNCF Réseau. Par rapport à ce qui a été présenté, SNCF Réseau ne souhaite pas garder le site de « Gravigny » pour lequel la faisabilité technique reste incertaine, ou à des coûts prohibitifs avec en plus des sujets de remontées dans une forêt classée. SNCF Réseau entend le souhait du territoire de ne pas conserver les sites de gares trop éloignés de l'agglomération. La proposition qui sera donc faite au comité de pilotage est de limiter le champ et de n'approfondir dans la suite et dans une logique plus équitable que trois sites de gares. A ce jour, ce sont principalement les aspects ferroviaires qui ont été regardés. Or, il a été vu avec le sujet de Nétreville, le besoin de regarder l'accessibilité routière. Il est donc proposé de regarder tous les sites avec la même granulométrie.

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, laisse la parole à la salle en notant que le prochain comité de pilotage n'est pas décisionnel pour les zones de passage, mais qu'en ce qui concerne la gare d'Evreux, il lui sera proposé de prendre la décision de supprimer trois sites potentiels. Cet aspect important car il fera l'objet d'une décision au comité de pilotage de février.

Questions / Réponses :

Stéphanie ROBINET, Conseil départemental de l'Eure – Directrice de l'aménagement, indique qu'effectivement les acteurs eurois se sont mobilisés pour proposer cette alternative de gare nouvelle à Nétreville, qu'aujourd'hui SNCF Réseau accepte d'étudier. Le fait d'écarter des gares nouvelles leurs semblent problématiques car a priori toutes les gares nouvelles conservées sont incompatibles avec la zone de passage C2-Nord-Est-Base. Or, si l'on se dit que le COPIL de fin février 2017, n'est pas décisionnel sur les études des zones de passage car lesdites études ne sont pas terminées, il leur semble incohérent d'écarter des gares qui de fait écartent des zones de passage préférentielles.

SNCF Réseau précise que si à terme la zone de passage C2-Nord-Est-base est retenue cela signifiera qu'il n'y aura pas de gare nouvelle à Evreux, d'autant plus que le territoire ne veut pas de gare aussi éloignée. C'est comme cela qu'il faut voir le sujet.

Guillaume CHOLET, Conseil départemental du Calvados (14), voudrait cerner l'intérêt d'exclure certaines hypothèses de gares alors que cela ne concerne que le projet cible. Il trouve cela étonnant



de déjà sélectionner des gares alors que sur le reste finalement on ne sélectionne pas. Il y trouve un problème de calendrier et se demande pourquoi prendre une décision maintenant alors que cela ne concerne que le projet cible. Il veut bien que l'on anticipe, mais là il est surpris que l'on anticipe si tôt.

SNCF Réseau explique que l'on regarde cet aspect dès maintenant pour identifier les mesures conservatoires à prendre dès l'horizon prioritaire pour permettre dans des coûts moindres de réaliser ces gares. C'est particulièrement le cas pour la gare de Confluence. Pour le site de « Gravigny », SNCF Réseau est quasiment sûr que c'est infaisable, donc pourquoi la conserver. Pour les sites de « Sassey » et « Caillouet », il a été confirmé par des élus du territoire qu'ils ne voulaient pas de gares aussi éloignés. Le chef de mission propose de prendre la question à l'envers et se demande pourquoi ne pas restreindre le champ pour faire des études plus poussées sur les sites restants.

* * *
*

➤ **Compte-rendu des travaux du groupe de réflexion sur la gare de la Confluence**

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

Voir diaporama associé

Le sujet sera abordé rapidement car l'on s'éloigne du périmètre du comité territorial, cependant il y a tout de même des impacts, notamment de temps de parcours. Deux positions de gares ont été retenues : Achères-Ville et Achères-Grand Cormier. Par rapport aux études de l'automne dernier, certains éléments du site d'**Achères-Ville** ont été retravaillés afin notamment d'améliorer la correspondance avec le RER A. Il y a également potentiellement une zone protégée avec l'étang du Corra. On est en limite de Seine, avec le projet sur la gauche de port. Pour les deux solutions sont proposées des coupes de principes. Pour le deuxième site à Achères-Grand-Cormier, en pleine forêt de Saint-Germain, on se situe dans un faisceau ferroviaire très utilisé qui sert de garage aux rames du RER A. Il est rare d'avoir un espace ferroviaire aussi important proche de Paris, il y a beaucoup de convoitises de ses collègues pour y mettre leurs trains. La slide suivante illustre la nécessité d'éclairer ce sujet dès l'horizon prioritaire pour bien se poser la question des mesures conservatoires. Un graphique montre l'hypothèse sans gare, avec un tunnel qui reste en bas. Avec une gare, le tunnel remonte en surface et il faut prévoir dès l'horizon prioritaire le génie civil. On voit ici que les quais qui sont dimensionnés pour des trains de 400 m ne sont que la partie émergée de l'iceberg, l'on voit que l'on est en cumul sur des tranchées couvertes de plusieurs kilomètres. C'est cela qui doit être conçu et intégré dès l'horizon prioritaire dans les coûts et qui représente des pondérations non négligeables pour les deux solutions. Si l'on passe des aspects infrastructures à la notion du service, SNCF Réseau a regardé les trois gares en Ile-de-France présentant des circulations en intersecteurs et s'est posée la question de savoir quelle gare se rapprocherait le plus de Confluence. Tant en termes de bassins de chalandises que de trafics, la gare de Confluence se rapproche le plus de la gare de Massy TGV. Cela permettra à SNCF Réseau de regarder quels services proposer. Aujourd'hui, il existe un TGV intersecteur Le Havre – Marseille avec un aller-retour par jour. Il y a eu des essais dans les années 2009/2010 de TGV intersecteurs Strasbourg – Dijon non poursuivie pour cause d'absence de marché.

Questions / Réponses :

NEANT

* * *
*

➤ Complexe de Paris-Saint-Lazare

Voir diaporama associé

Le complexe de Saint-Lazare a émergé dans le comité de pilotage de mai 2016 dans les suites de la non poursuite de la gare de Nanterre-La Défense. Il va être restitué au comité de pilotage quelques éléments d'éclairage. La morphologie de la gare de Paris-Saint-Lazare est la gare de surface la plus fréquentée de France avec la particularité d'avoir 9 circulations sur 10 qui sont des circulations franciliennes. Si l'on regarde le quatrième pavé, la gare de Lyon présente une situation inversée avec trois-quarts de circulation TGV et un quart de circulation francilienne. Cela donne une morphologie dans l'analyse de la gare.

Le deuxième sujet n'est pas spécifique à la gare de Saint-Lazare mais concerne toutes les gares de surface parisienne, avec notamment une situation équivalente à la gare de Paris-Montparnasse. L'héritage du chemin de fer fait qu'avec à l'époque beaucoup de mouvements à petites vitesses, il y a beaucoup d'appareils de voie enchevêtrés. Ce réseau n'est pas du tout adapté à une exploitation agile en zone dense avec notamment des sujets de traversées obliques et de jonctions dont on sait la difficulté de maintenance. Après diagnostic, il y a 3% des aiguillages qui ne sont jamais utilisés et 1 sur 6 qui sont très peu utilisés. Cela prouve que tous les itinéraires ne sont pas utiles. La Direction Générale d'Ile-de-France de SNCF Réseau, dans une logique de maîtrise des coûts et de performance réfléchit à une refonte du plan de voies qui permettrait d'avoir moins d'aiguillage avec une vitesse augmentée à 60 km/h voir 90 km/h pour certains endroits de façon à rentrer et sortir au mieux du complexe.

Lorsque l'on est dans le ferroviaire il faut toujours regarder les sujets de signalisation, d'exploitation du bloc. On s'aperçoit ici que lorsque l'on parle de Saint-Lazare tout se joue sur les cinq derniers kilomètres avec ce qui s'appelle des groupes. Certains sont enchevêtrés, c'est notamment le cas pour celui concernant les circulations en rive droite de la Seine (en rouge) et les trains normands (en bleu). On voit clairement apparaître sur le schéma le cisaillement. Le cisaillement correspond au fait qu'un train doivent attendre qu'un autre train sorte pour entrer à quai.

Il est précisé que le projet EOLE permettra de libérer des voies à quai à Saint-Lazare directement, ce qui est une bonne chose. Le chef de mission précise que certainement dans un premier temps cela sera utilisé pour faire un certain nombre de travaux qui ne peuvent être réalisés actuellement avec un mouvement à peu près toutes les **27 secondes**. La Grande Halle Voyageurs doit notamment être rénovée. A l'horizon LNPN, il faut voir comment peuvent être partagé de manière intelligente les voies entre les franciliennes et les normandes. Dans la réflexion, il y a également l'effet favorable de la rocade liée au Grand Paris qui devrait alléger les arrivées à quai de l'ordre de 15%. Des personnes qui

aujourd'hui descendent à Saint-Lazare pourront utiliser l'effet de rocade à Bécon-les-Bruyères notamment.

Le dernier sujet abordé est la localisation du saut-de-mouton permettant de faire passer une voie au-dessus de l'autre et de rendre les groupes étanches alors qu'ils sont aujourd'hui en plan. Lorsque l'on passe au-dessus c'est un saut-de-mouton, en dessous c'est un terrier. La photo fait apparaître les groupes présentés précédemment. La bonne nouvelle, soulignée par les villes de La Garenne-Colombes et de Clichy au dernier comité de pilotage de Paris-Saint-Lazare est que l'on est loin des façades haussmanniennes et d'un milieu urbain. La contrepartie est que l'on se situe dans une zone ferroviaire dense avec notamment des plateaux de voies, des sujets de caténaires et de portiques souples, sujets loin d'être aisés dans le domaine du ferroviaire. Le chef de mission LNPN reste donc prudent quant à la faisabilité technique. Par rapport à la photo, on retrouve le boulevard périphérique et il est probable pour certaines options que des piles d'appui de l'ouvrage se trouvent au plus proche du périphérique parisien. Il va être proposé au comité de pilotage de poursuivre et de lancer des études préliminaires sur ce saut-de-mouton. La Direction Générale de l'Ile-de-France de SNCF Réseau est à la manœuvre pour proposer un calendrier et un cahier des charges.

Questions / Réponses :

Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la région Normandie en charge des Transports se félicite que la réunion de ce jour se termine sur le sujet de la gare de Saint-Lazare, en effet il note qu'il n'est pas obligé que tout le monde soit d'accord mais que sur ce sujet-là peut-être que l'on peut considérer que c'est l'intérêt général à la fois des normands et des franciliens que d'améliorer à la fois la fluidité et la robustesse des accès à la gare de Saint-Lazare. Cela est d'autant plus le cas que le comité de pilotage a décidé de renoncer à une arrivée en région Ile-de-France qui serait du côté de La Défense et a donc fait le choix de la gare de Paris-Saint-Lazare comme de la Normandie. Il note qu'aujourd'hui la gare de Saint-Lazare ne fonctionne pas d'une manière optimale et il s'agit de la faire fonctionner de manière optimale. Il attire l'attention sur le fait que l'expression « saut-de-mouton » ne rend pas compte de la difficulté de l'ouvrage. Il insiste sur le fait que cela ne sera pas facile, même s'il s'agit d'un espace où les habitations sont éloignées. C'est un ouvrage d'art qui occupera une place et sera sans doute coûteux. Il relève que, là, il ne sera peut-être pas facile de faire converger les intérêts normands et franciliens car les normands accorderont peut-être plus d'importance à cette fluidification car considérant – peut-être à juste titre – que les trains normands ne sont jamais prioritaires par rapport aux trains franciliens. Il note que le chef de mission a parlé d'un train qui arrive toutes les 27 secondes mais sans indiquer que 90 à 95% de la circulation concerne des trains franciliens et pas des trains normands. Il insiste sur le fait que sans doute la Normandie va considérer plus ce projet-là comme prioritaire. Il appuie sur ce point en présence des élus normands car pour lui cela sera important pour tous de se battre pour faire avancer ce projet car il est dans un calendrier à moyen-long terme. Selon lui, ce projet est crucial pour la Normandie et pour toute la Normandie.

Si l'on revient sur la ligne nouvelle Paris-Normandie, il rappelle que la Normandie est la seule région de France qui est restée totalement à l'écart du réseau français de grande vitesse. Selon lui, on peut penser qu'elle le reste, que la Normandie n'a pas besoin d'infrastructures nouvelles, et il a d'ailleurs été pensé que la Normandie n'a pas besoin de grande vitesse puisqu'il est affiché des objectifs

Commenté [KC(10)]: A garder ?
Non retenu : « pas un jeu »

raisonnables de 200 à 250 km/h. Pour lui, il a bien été mesuré la particularité de la Normandie, de sa géographie entre Paris et la mer. Il répète que l'on peut considérer que le réseau du XIXe siècle peut être gardé au XXIe siècle mais il ajoute que l'on n'est pas obligé d'être d'accord non plus. Il considère que pour le développement économique et touristique de la région, pour l'attractivité de la région, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie est crucial.

Il détaille les objectifs qu'il identifie pour la région Normandie. Tout d'abord, il s'agit pour lui d'améliorer la liaison avec Paris, pas seulement avec des travaux aux accès de Paris-Saint-Lazare mais en Normandie aussi, avec des infrastructures nouvelles en Normandie aussi. Il indique un deuxième objectif prioritaire qui a été évoqué et sur lequel il insiste : mieux connecter les grandes aires urbaines de la région avec les trois grandes villes Rouen, Caen, Le Havre mais aussi, dans le cadre du scénario cible, Rouen-Evreux qui ne sont même pas à ce jour reliées par le chemin de fer mais uniquement par des liaisons autoroutières. Pour lui, le dernier objectif très important pour la Normandie est le fret, car la Normandie est la première région portuaire de France. Il rappelle qu'à ce jour les pré et post acheminements vers les ports de Rouen et du Havre ne sont pas satisfaisants. Les chiffres ont été rappelés au cours de l'après-midi. Il synthétise les objectifs qu'il vient d'énumérer : améliorer pour les voyageurs et les marchandises les liaisons normandes et les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France qui est le grand nœud ferroviaire français. Il confirme qu'effectivement il y a des objectifs en gain de temps, que oui il y a des objectifs en termes de capacité et qu'il y a des besoins en termes de capacité qui ne sont pas satisfaits aujourd'hui et qui réclament des infrastructures nouvelles à la fois pour les voyageurs et pour le fret.

Il se refuse à dire que Serqueux-Gisors et LNPN c'est la même chose. Pour lui, il ne faut pas les opposer et on a besoin de Serqueux-Gisors et de la LNPN. Il fait référence au rapport de la commission Mobilité 21 cité précédemment qui fixe au rang numéro 1 Serqueux-Gisors et qui fixe très tôt derrière les tronçons de la LNPN et n'oppose pas les deux. Il précise que le rapport DURON n'opposait pas les deux. Il indique qu'il y a eu un rapport de la cours des comptes qui est sortie la semaine passée sur la politique portuaire française et qui titrait clairement que les ports de Normandie ont besoin de Serqueux-Gisors dans les plus bref délais et qu'ils ont aussi besoin de capacité à prévoir plus tard et qui recommande même de travailler à la LNPN jusqu'au Havre. Serqueux-Gisors va permettre de rattraper un peu de retard qui a été pris, que la situation ne se dégrade pas complètement et que le fret, comme l'a dit précédemment madame la Ministre, ne soit pas à 0% dans 5 ou 10 ans. Il insiste sur le fait que selon lui on a besoin des deux, que Serqueux-Gisors n'est pas exclusif et que tous les trains de fret ne vont pas passer par là. Ces deux projets n'ont pas du tout le même horizon de temps : Serqueux-Gisors c'est 2020 et la LNPN dans le meilleur des cas 2030/2035. Il insiste sur le besoin du projet Serqueux-Gisors dans les plus brefs délais mais aussi sur le besoin d'imaginer des infrastructures nouvelles et des capacités nouvelles pour le fret à un horizon plus lointain.

Enfin, il y a une chose qui a ses yeux est sûre, c'est que la gare de Rouen est saturée et c'est ce qui a conduit à imaginer et travailler, même si ce projet n'a pas été présenté en séance il a été présenté dans d'autres instances, sur un projet de gare en rive gauche. Ce projet de nouvelle gare à Rouen double le nombre de quais par rapport à la gare de Rouen Rive Droite. Il insiste que le fait que l'on est en train d'imaginer une gare nouvelle avec un nombre de voies deux fois plus important. Le chiffre n'est pas encore figé, mais il s'agit d'un ordre de grandeur. Il souhaite insister sur le fait que Rouen est le principal nœud ferroviaire, l'étoile ferroviaire la plus importante de la région Normandie. Il précise

que cette gare est conçue comme une gare de rendez-vous donc avec beaucoup de trains qui arrivent en même temps, selon le principe même de la gare de rendez-vous. Cette gare étant imaginée avec deux fois plus de capacité, il imagine difficilement que l'on ne travaille pas aussi sur la capacité des trains arrivant dans cette gare. Qu'une gare avec deux fois plus de quais n'a pas besoin de plus de trains qui y arrivent. Il cite en particulier le périurbain rouennais dont les besoins sont importants et dont les besoins seront selon lui encore plus importants demain. Pour lui, cette nouvelle infrastructure entre Rouen et Yvetot particulièrement doit permettre aux rouennais d'être plus nombreux demain.

Concernant l'étude de 1998, il rappelle qu'elle a été prise en compte et était dans le fond de dossier lors du débat public de 2011/2012, elle peut cependant bien sûr être réexaminée. Il précise, car il y a assisté, qu'à la demande de certains élus du Groupe Ecologie Les Verts il y a eu une séance spécifique du débat public qui a été consacré à la modernisation de l'infrastructure existante. Cela n'est donc pas pour lui quelque chose de nouveau qui n'aurait pas été pris en compte dans le débat public. Il y a eu une réunion entière consacrée à l'étude de la modernisation du réseau existant. Il ajoute qu'il n'y avait pas en 1998, en tout état de cause, une gare nouvelle prévue à Rouen, qu'il n'y avait pas le système de cadencement mis en place en 2009 qui multiplie les trains arrivant dans une gare.

Il conclut en remerciant les participants de leur attention.

Le chef de mission SNCF Réseau ajoute un point sur Paris-Saint-Lazare. Dans le ferroviaire, on aime bien les images un peu animalières. L'encart indiqué en bas est bien le plus important : la faisabilité technique est bien à creuser, c'est loin d'être facile. Sur le deuxième sujet, il confirme le fait que la région Ile-de-France est très intéressée par le projet car elle y gagne en régularité sur le groupe VI. Le STIF est très intéressé par l'intérêt de cet ouvrage ainsi qu'une élue de GPS&O rencontrée par la mission. La difficulté technique reste devant SNCF Réseau, il y a au moins déjà l'acceptabilité locale qui est un premier pas pour avancer le projet. L'autre option vers La Garenne-Colombes était plus aisée mais plus proche d'habitations et rencontrant donc une opposition locale. Il est rappelé qu'il s'agit d'un ouvrage d'environ 7 mètres de hauteur par rapport à la voie. Cela a été dit et partagé par les deux régions lors du comité de pilotage ad hoc qu'il y a un intérêt à avancer sur ce sujet.

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, intervient à nouveau en réaction à l'intervention de monsieur GASTINNE. Il souhaiterait lui préciser qu'au moment du rapport DURON de la Commission Mobilité 21 il n'est pas fait état du segment Rouen-Yvetot. Il est d'accord avec lui sur le fait que la ligne Serqueux-Gisors est bien indiquée en priorité N°1 pour le fret et que la ligne LNPY y contribue aussi. Cependant, il n'est pas évoqué Rouen-Yvetot dans le rapport de la Commission Mobilité 21 puisqu'il ne s'agissait pas à ce moment-là d'une section prioritaire. Par ailleurs, et il insiste en disant qu'il s'agit d'un fait, il est en désaccord et déclare qu'il n'y a pas de saturation entre Rouen et Yvetot contrairement aux propos tenus par monsieur GASTINNE et qui n'ont pas fait selon lui l'objet d'une démonstration. Il l'interpelle et lui demande instamment quel est aujourd'hui le nombre de passagers qui partent de Rouen pour aller au Havre ou à Paris, quel est le nombre de passagers qui prennent les trains à Bréautet ou à Yvetot pour aller à Rouen ou au Havre. Il s'agit selon lui d'un moyen très objectif de parler de capacité et de besoins. S'agissant des

marchandises, il fait la même demande. En termes de fret, il indique qu'il y a des projections en termes d'évolution du trafic de conteneurs, ces données sont connues et précisées dans le document stratégique du Grand Port Maritime du Havre.

Il y a également, et c'est ce qui motive la réalisation rapide de la ligne Serqueux-Gisors, une possibilité de répondre à ces évolutions en termes de trafics ferroviaire pour le fret. Il note que les postulats ne sont pas les mêmes depuis le début. Ce qu'il demande, c'est de ramener ça de façon subjective et objective à la fois : subjective par rapport aux différents acteurs – et l'acteur portuaire est important, il pense que personne ne le contredira sur ce point – mais aussi objective, ce que vous être incapable de donner depuis le début. Il indique qu'un certain nombre d'élus, dont il fait partie, sont tout à fait favorable à cette nouvelle gare de Rouen. Il revient sur le doublement des quais évoqué, soit 12 voies. Il déclare qu'il y a aujourd'hui 50 trains passagers, si on a un train toutes les 12 minutes il calcule que l'on arrive à 75 trains. Pour lui, il y a une capacité qui peut correspondre au formatage qui est fait de la gare de Rouen et il y a de la marge sur la section Rouen-Yvetot. Il interpelle M. GASTINNE en lui demandant si ce n'est pas le cas d'en faire la démonstration chiffrée et précise, sérieuse. Il insiste sur le fait qu'à un moment ou un autre, au niveau de la juridiction nationale ou européenne, il s'agira d'un élément important notamment dans la dimension « Eviter ». Selon lui, si l'on cherche à réaliser une infrastructure nouvelle que l'on peut éviter, il faudra en faire la démonstration à la fois sur la capacité fret et la capacité passager. Pour lui, les acteurs sont incapables d'en faire la démonstration aujourd'hui.

* * *
*

➤ Conclusion

Nicolas HESSE, Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie, conclut en faisant référence au comité de pilotage du 28 février 2017 qui a déjà été évoqué à de différentes reprises. Il indique que le préfet PHILIZOT et la préfète de région Nicole KLEIN se sont interrogés, par rapport ce que M. BOUILLON faisait allusion, à l'opportunité d'un cycle de consultation, de concertation avant les grandes échéances électorales mentionnés. Il pense que l'on peut faire aujourd'hui le constat, avant même la fin de ce cycle avec le comité de pilotage, de tout l'intérêt de cette réunion qui a permis de préciser certains points, de réaffirmer en tout état de cause et quelle que soit la manière dont cela a été exprimé, l'important de la ligne Paris-Normandie pour la Normandie.

Ce comité territorial de ce jour aura permis de remonter, et cela sera fait dans la foulée de la réunion, au préfet PHILIZOT, des questionnements importants sur la section Rouen-Yvetot, portés par le député BOUILLON qui seront versés au premier point de l'ordre du jour du comité de pilotage come indiqué précédemment.

Ce comité territorial de ce jour a aussi permis d'acter la demande de Mme la préfète la demande de rebalayer l'étude de SNCF Réseau de 1998 et cela sera proposé au prochain Comité de Pilotage.



Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Il aura bien été noté, Mme la ministre, la décision sur la ligne Rouen-Yvetot doit être mesurée à l'aune de la gare nouvelle de Saint Sever et des implications pour la gare de Rouen.

Enfin, ce comité territorial a permis d'opérer des choix et d'écarter certains scénarios peu favorables pour la 2^e phase à l'horizon 2050 concernant la perspective d'une gare nouvelle à Evreux.

Enfin, M. HESSE souhaiterait indiquer qu'en Normandie et en Ile-de-France, on a de la chance d'être assisté de manière très dynamique par les deux CESER qui ont un rôle très positif dans l'avancée de ce projet, dans sa concertation, et qui permettent d'en garder un caractère vivant, constructif et surtout évolutif. Il remercie les participants de la part de la préfète Mme KLEIN.

* * *
*

Liste des participants au COTER Axes Normands

16 février 2017

NOM	Prénom	Fonction / Organisme
BARDEL	Brigitte	Adjoint au maire de BOUVILLE
BAYLE – ARGUEYROLLES	Marie	Seine Normandie Agglomération (SNA)
BODINEAU	Hervé	Communauté d'Agglomération de la Région Dieppoise - Service Transports
BRIAND	Jean - Philippe	Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) : Directeur adjoint
BULARD	Sylvain	Maire de BLACQUEVILLE
CHAUVET	Patrick	Vice-Président de INTER-CAUX-VEXIN / Suppléant de Françoise GUEGOT, Députée de la 2e circonscription de Seine-Maritime
CHOLET	Guillaume	Conseil départemental du Calvados (14)
CORNET	Isabelle	Conseiller municipal de SAINT JEAN DU CARDONNAY
COUTEY	Guillaume	Maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville
DELONG	Benjamin	Agent de Développement Local Pays Dieppois - Terroir de Caux
DUNY	Patrice	Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole (AUCAME) : Directeur
DURANTON	Nicole	Sénateur de l'Eure
EMERY	Renand	Préfecture de Seine Maritime (76) DCPE BPP
FOURNEYRON	Valérie	Ancienne ministre, Députée de 1ère circonscription de Seine Maritime
FRANGNE	Hélène	Chargée de mission urbanisme chez Pays Risle-Charentonne - Pays Risle-Charentonne / Intercommunité BERNAY Terres de Normandie
GASTINNE	Jean-Baptiste	Vice-Président de la région Normandie en charge des Transports
GATINET	Benoît	Président Communauté de communes Roumois-Seine
GREBOUVAL	Daniel	Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

GRESSENT	Daniel	Maire de SAINTE-AUSTREBERTHE
GUILLOPE	Gérard	Adjoint au maire de SOTTEVILLE – LES – ROUEN
GUILLOTIN	Françoise	Métropole Rouen Normandie - Vice-Présidente
HESSE	Nicolas	Secrétaire général pour les affaires régionales de Normandie
HIESSE	Jean - Luc	SAINT PIERRE DE VARENDEVILLE - Collectif "La LNPN, Oui mais pas à n'importe quel prix"
HIS	Valère	Maire de SAINT PAËR
HONDIER	Hubert	Communauté de communes de CAUX-AUSTREBERTHE, Maire de EMANVILLE
JACOB	Guy	Chambre régionale d'agriculture Normandie, Chambre d'agriculture de l'Eure (27)
JOUAN	Guillaume	SAFER Basse Normandie
JOUVET	Jean – Louis	DREAL Normandie
LACHEVRE	Julien	Maire de AUZOUVILLE - L'ESNEVAL
LAFFARGUE	Camille	DGITM - Chargée de projets grandes opérations d'infrastructures ferroviaires et opérations contractualisées
LAFONT	Camille	Préfecture de Seine Maritime (76) DCPE
LANFRY	Benoît	CCI Seine – Mer - Normandie
LELIEVRE	Francis	ROUMARE
LELIEVRE	Josiane	Maire de ROUMARE
LEROUX	Thierry	Directeur Général des Services (DGS) de BARENTIN
LESELLIER	Paul	Vice-Président de Communauté de Communes Inter Caux Vexin (CCICV)
LHONNEUR	Jean - Pierre	Président de la Communauté de communes de CARENTAN, Maire de CARENTAN-LES-MARAIS
LINDENMANN	Anne	Conseiller municipal de BOUVILLE
LOCHARD	Thierry	Agence d'urbanisme de la région du Havre (AURH) - Chef de projets - Mobilités et projets urbains
LUCAS	Jean - Pierre	Conseil départemental de Seine Maritime (76)
MABILLE	Gilbert	Communauté d'agglomération de FECAMP CAUX LITTORAL
MALHOUITRE	Jean - Jacques	Adjoint au maire de LIMESY
MASSON	Bertrand	Métropole ROUEN NORMANDIE - Directeur Aménagement et Grands Projets

MAUDUIT	Eric	SNCF - Paris Saint Lazare
MEULIEN	Catherine	Présidente de la Communauté de communes EURE – MADRIE – SEINE
MILCENT	Julien	Communauté d’agglomération de CAEN-LA-MER
MORENO	Laurent	Agence d’urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure (AURBSE)
MORIN	Patrick	GPMR / HAROPA
NIEL	Jacques	Maire de SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY
OCTAU	Nicolas	Maire de FRESQUIENNES
PATIN	Rémy	Maire de MESNIL - PANNEVILLE
PREVOT	Xavier	Département de Seine-Maritime (76) – Direction des routes
RENAULT	Emilien	Collaborateur de Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime
REVET	Charles	Sénateur de la Seine-Maritime (Normandie)
ROBERT	Yvon	Maire de ROUEN
ROBINET	Stéphanie	Conseil départemental de l’Eure – Directrice de l’aménagement
ROCHELLE	Vincent	Région Normandie
SCHREIBER	Françoise	Communauté de communes du Pays du NEUBOURG
SEYER	Pascal	Caux Seine Agglo CVS (Caux Vallée de Seine)
TALBOT	Christine	Adjointe au maire de ROUMARE
TALBOT	Jonas	ROUMARE
TIERCE	Francis	Maire de PAVILLY
VERHALLE	Chantal	Communauté de Communes CAUX-AUSTREBERTHE, Maire de BOUVILLE
VOLE	Marie - Claude	1 ^{er} adjoint au maire de MESNIL - PANNEVILLE
VUONG	Valéry	SNCF - Paris-Saint-Lazare
WETZLER	Jean - Claude	Représentant de M. Bruno LE MAIRE, Député de la première circonscription de l’Eure
	Catherine	
	Marie	Chambre régionale d’agriculture

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
LOISELAY	Julien	Responsable Environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable Concertation, communication et relations extérieures	SNCF Réseau
BOCXHATON	Géraldine	Responsable Infrastructures	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMO Général & Technique	I.M. Projet

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