

Commission Consultative Rouen – Yvetot

Synthèse

Commission consultative Rouen – Yvetot	
Date et lieu	Jeudi 07 juillet 2016 Préfecture de la Seine-Maritime, 7 place de la madeleine ROUEN 18h00 – 20h00
Invités	Présidence : Agnès BOUTY-TRIQUET, Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime Communautés d'agglomération et communautés de communes, Maires
Nombre de participants	<ul style="list-style-type: none"> • 42 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Informer sur l'avancement du projet • Présenter les zones de passage pour la section Rouen-Yvetot • Eclairer les étapes à venir
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Demande d'éléments complémentaires sur l'analyse multicritère • Questionnement sur les trafics voyageurs actuels • Questionnements sur les gains de temps de parcours • Questionnements sur la pertinence de la réalisation du tronçon Rouen-Yvetot
Support de présentation	LNPN_2016-07-07_Commission_consultative_Rouen-Yvetot_VF.pdf

Compte-rendu

Ouverture de la commission consultative par Madame Agnès BOUTY-TRIQUET, Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime :

Mme Agnès BOUTY-TRIQUET accueille les participants à la préfecture pour cette commission consultative concernant la section Rouen-Yvetot de la ligne Paris-Normandie. Elle précise que cette réunion fait partie d'un processus de concertation avec les acteurs du territoire devant permettre d'arrêter une zone de passage préférentielle pour chacune des sections prioritaires en début 2017. L'enquête publique est prévue à horizon 2020. Il est rappelé que la précédente commission consultative s'est tenue le 17 mai 2016 et avait permis de présenter six zones de passage au sein de la section Rouen-Yvetot et de recueillir les premières réactions. Depuis cette date les équipes de SNCF Réseau, maître d'ouvrage de ce projet, ont conduit courant juin un certain nombre de rencontres avec les EPCI concernées, la Métropole Rouen Normandie, ainsi qu'avec l'association « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix ». L'objectif de la réunion est d'approfondir les échanges qui ont déjà eu lieu sur la base d'une analyse multicritère des six zones qui avaient été présentées. Ces échanges doivent permettre d'aboutir fin septembre à l'identification de trois zones de passage pour cette section.

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

Voir diaporama associé

Le chef de mission commence par présenter l'équipe projet LNPN : Mme Céline Cuchet (responsable de la concertation et des relations institutionnelles et publiques), M. Pierre-Antoine Mathieu (responsable des études d'infrastructures sur la section Rouen-Yvetot) et M. Julien Loiselay, (responsable des études environnementales).

Mme Charvet est absente et prie les participants de l'en excuser. Il est rappelé que Mme Charvet est garante de la concertation et, dans ce cadre, doit s'assurer que le maître d'ouvrage donne bien tous les éléments nécessaires à la compréhension du grand public et des élus. Toutes questions ou recommandations peuvent lui être transmises via les coordonnées présentées en séance.

La présentation débute avec un point d'actualité sur le projet afin de repartager les enjeux du projet. Elle se poursuit avec les premiers résultats de l'analyse multicritère qui sera complétée lors du second semestre 2016.

Le projet LNPN est constitué de deux parties. Le cœur en est le projet cible, consistant à rallier les grands pôles normands que sont Evreux-Rouen-Le Havre d'une part et Caen-Cherbourg d'autre part,

entre eux mais aussi vers la capitale. L'objectif est de résoudre un certain nombre de problèmes posés par le réseau actuel. Ce jour, il y a eu encore de gros retards liés à la sortie à Batignolles. Il s'agit de résoudre durablement le manque de capacité des lignes, ce qui est crucial en zone dense, et de renforcer par le maillage les dessertes des territoires périurbains et des ports normands. Tout cela est fait avec pour ambition d'être au service du développement durable en favorisant le report modal et des meilleurs échanges entre pôles normands.

La décision ministérielle de fin novembre 2013 a phasé le projet en deux horizons : prioritaire et cible. Les sections prioritaires sont Paris-Mantes, Mantes-Evreux et la section Rouen-Yvetot qui fait l'objet de la réunion de ce jour. Des objectifs de gains ont été établis à la fois sur les radiales mais aussi entre les différents pôles précisés dans la présentation.

SNCF Réseau note que pour ceux qui attendent le projet, le processus est toujours très long. Ce processus est en entonnoir avec un débat public en 2011-2012, une concertation continue tout au long du projet avec l'objectif d'une enquête d'utilité publique à horizon 2020. Pour atteindre cette enquête, trois étapes sont prévues. La première étape consiste à définir des zones de passages préférentielles, sous forme de bandes de 1 à 3 km de largeur, sauf points particuliers pouvant être plus resserrés.

L'année 2015 et le début 2016 ont permis la mise au point du recueil des enjeux du territoire, l'élaboration des zones de passage et des scénarios de dessertes associés. L'objectif est de tenir un COFIL, instance de préparation des décisions ministérielles, fin septembre 2016. Il s'agira lors de cette réunion de garder trois zones de passage pour réduire ensuite en fin 2016 / début 2017 à une zone de passage préférentielle. En parallèle, se tiennent un certain nombre d'instances territoriales telles que les comités territoriaux, dont les prochains se réuniront en septembre. A l'issue du COFIL, une troisième vague de concertation sera lancée avec notamment des ateliers thématiques et la remise en ligne de CARTICEPE.

Il est rappelé succinctement la démarche mise en place pour l'élaboration des zones de passage. Ces zones de passage font l'objet d'une première évaluation présentée aujourd'hui en séance qui sera suivie d'une première sélection pour la rentrée 2016. Cette analyse reste partielle et c'est pourquoi il n'est pas proposé à ce stade de choisir la zone de passage préférentielle. Le plus dur du travail, si l'on arrive à définir par section prioritaire trois zones de passage, arrive lors du second semestre, pour ne garder qu'une zone en fin d'année.

Des rencontres en bilatérales ont été menées avec les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) entre mai et juin. Il est présenté aujourd'hui les premiers résultats précédents un atelier thématique début septembre, suivi des comités territoriaux et du comité de pilotage.

Les éléments d'infrastructure doivent s'intégrer dans le paysage en prenant en compte les éléments environnementaux et les performances. Cela débouche sur des schémas d'infrastructures.

Il est rappelé les six zones de passages présentées en mai.

Présentation par SNCF Réseau, Julien Loiselay, responsable Etudes Environnementales et Développement Durable de la démarche :

Voir présentation

La démarche est basée sur le développement durable et se concrétise par cette analyse multicritère. Cette analyse se base sur un référentiel appelé le CLOUDD et qui a été co-construit avec les prestataires du projet, des experts indépendants mais également des représentants du territoire. Il se décline sous forme de critères qui aideront à la décision en étape 1, pour choisir une zone de passage puis un scénario de projet constitué d'une zone de passage et d'un scénario de desserte associé. Ceci est éclairé par des indicateurs : pour pratiquement chaque critère, il y a un indicateur pour le suivre et l'évaluer.

Il est rappelé les quatre axes du projet. Le premier « **Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous** », concerne le côté performances recherchées avec les dessertes, les fréquences mais prend également en compte les aspects nuisances pour les futurs riverains et tout ce qui est risques technologiques ou naturels. Le second axe « **Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial** » touche la prise en compte des zones économiques actuelles et à venir et intègre également un critère de concertation. L'axe vert « **Une infrastructure eco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines** » est un axe environnement au sens large prenant en compte les milieux naturels mais également les activités humaines, l'agriculture. Enfin, l'axe « **Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale** » comprend la socio-économie et les coûts d'investissement du projet.

Deux jeux d'indicateurs ont été mis en place pour aider à deux phases de choix. Cette réunion permet de présenter la première phase consistant à éliminer les zones de passage les moins souhaitées et les plus défavorables du point de vue de l'analyse multicritère. A ce stade, l'objectif n'est pas de faire des choix structurants, tous les choix possibles seront conservés. Par exemple, à cette étape il ne sera pas choisi d'éliminer une zone comme Maromme, ou de ne pas conserver de zones de passage allant jusqu'à Yvetot. Cela est dû au fait que l'analyse multicritère n'est pas exhaustive et ne permet donc pas de faire des choix structurants. L'idéal pour le COPIL de fin septembre est de ne garder que trois zones de passage par section prioritaire. Si cela n'est pas possible, il est possible de garder plus que trois zones de passage par section. Le second semestre, avec une analyse multicritère complète aboutira là à un choix d'une seule zone de passage par section prioritaire.

Les quatre axes sont représentés par le premier jeu d'indicateur. Les couleurs sur la présentation correspondent aux quatre axes présentés préalablement. Il est à noter que les deux indicateurs de temps de parcours, qui sont des différentiels entre la zone de passage la plus performante et les autres, sont identiques sur le projet prioritaire et le projet cible, au contraire des autres sections. Cela est également le cas pour les deux indicateurs investissements.

Présentation des premiers résultats par SNCF Réseau : Julien Loiselay, Etudes Environnementales et Développement Durable, Pierre-Antoine Mathieu, Etudes Infrastructures Rouen-Yvetot et Céline Cuchet, Concertation, Communication et Relations extérieures :

Les résultats sont basés sur la hiérarchisation des enjeux, réalisée en partenariat avec les territoires l'année passée. Dans cette analyse ne sont repris que les enjeux les plus forts et prégnants du territoire rencontré afin de ne pas se noyer dans les enjeux.

Sur l'aspect **Biodiversité protégée**, cet item n'est pas très représenté sur ces zones de passage et n'est pas discriminant. Les surfaces concernées sont la forêt de Roumare au début des zones de passage et, sur la zone de passage Maromme, les zones humides remarquables et les cours d'eau classés longeant le réseau existant sur cette section.

Pour le thème **Paysages & Patrimoines**, les écarts ne sont pas énormes, avec des zones de passage sur le réseau existant un peu pénalisées par le passage de villages ayant des monuments historiques tels que Barentin-Pavilly.

La thématique **Captage et eau potable** est peu représentée et non discriminante car il n'y a ici que les enjeux très forts. Ne sont repris que les captages eux-mêmes, les périmètres immédiats et les périmètres rapprochés.

Concernant les **Terres Agricoles**, il y a là un vrai écart entre deux types de zones de passage. La zone de passage Maromme, reprenant le réseau existant, est beaucoup plus favorable et compte très peu de zones agricoles. Les autres zones de passage forment un paquet autour de 50%, ce qui signifie qu'il y a tout de même beaucoup de zones agricoles concernées.

Sur les **Dynamiques Territoriales**, cet indicateur peut être discriminant. Toutes les zones de passage qui se poursuivent vers Yvetot sont concernées par le schéma régional éolien avec un possible développement de l'éolien sur des surfaces assez grandes au nord de la section. La zone de passage Maromme est pénalisée par son départ le long de la vallée du Cailly avec de nombreuses zones d'activité ou industrielles le long du réseau existant.

Le critère appelé **Acceptabilité** concerne la concertation. Suite à la présentation des zones de passage lors de la dernière commission consultative, SNCF Réseau est venu à la rencontre de chacune des EPCI entre Rouen et Yvetot, chaque communauté de commune et la Métropole Rouen-Normandie. Cet indicateur reflète la compréhension du Maître d'Ouvrage vis-à-vis du positionnement des EPCI. Cette photo, à un instant « t », est amenée à évoluer avec l'ensemble des réunions de concertation. La zone de passage Maromme a recueilli le plus d'avis en sa faveur. Elle est suivie par la zone de passage Ouest B dont les avis positifs ne valent que si l'on parvient à se rapprocher de l'A150. Viennent ensuite les zones Est-C et Est-B qui ont reçu des avis mitigés, puis les deux zones Ouest-A et Est-A avec des avis plutôt défavorables

Sur l'axe suivant, pour le premier indicateur concernant les **Nuisances**, la zone de passage Maromme est un peu défavorisée du fait de la réutilisation du réseau existant et de l'urbanisation qui existe

autour de cette ligne et qui passe au milieu de village pratiquement tout le long. La thématique est toutefois également présente sur les autres zones mais de manière moins prononcée. Il s'agit ici d'une thématique majeure avec l'agriculture.

Concernant les **Risques**, la zone de passage Maromme paraît également un peu plus défavorable car elle cumule deux types de risques : des risques naturels liés aux axes de ruissellement et aux champs d'expansion des crues mais également des risques technologiques notamment le long du Cailly avec de nombreuses ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). Les autres zones de passage sont concernées plutôt par des risques naturels : axes de ruissellement et inondabilité.

En termes de service ferroviaire et de temps de parcours, il a été possible d'affiner l'écart entre les différentes zones de passage par rapport à la dernière commission consultative Rouen-Yvetot du 17 mai. L'ordre des zones de passage ne change pas. Les zones de passage les plus courtes et se raccordant au plus tôt au réseau existant, comme Maromme, RY-Ouest-A et RY-Est-A, sont moins performantes. Elles impliquent des itinéraires sur le réseau existant dont la vitesse de ligne est plus faible que sur la ligne nouvelle et en partage avec les trains omnibus.

Pour la comparaison des **Coûts**, les familles Ouest et Est, montant sur le plateau de Caux, sont basées sur un tunnel court sous la Seine puis une montée en viaduc vers le plateau. Pour les raccordements intermédiaires (Ouest-A, Est-A et Est-B), le coût des aménagements de capacité (ajout de voies sur la ligne existante) vient contrebalancer le linéaire de ligne nouvelle plus court. Au final, les scénarios qui paraissent comme les plus coûteux sont les zones Est-A (raccordement au sud de Barentin) et Est-B avec un raccordement au sud de Motteville. La zone de passage Maromme présente un tunnel jusqu'à la gare de Maromme étant donné l'extrême densité du bâti existant sur le parcours. Le coût des aménagements de capacité sur le réseau existant vient là également contrebalancer un linéaire de ligne nouvelle plus court et, de ce fait, cette zone ressort comme un scénario plutôt coûteux.

Tous les indicateurs ont ensuite été reliés par zone de passage afin de les comparer plus facilement. Il est rappelé qu'il s'agit d'un premier jet d'indicateurs partiels. La courbe enveloppe la plus grande est celle qui a le meilleur compromis.

Il est rappelé en séance que le diaporama présenté sera mis en ligne sur le site www.lnnp.fr.

* * *
*

Questions / Réponses

Claude BOUTEILLER, Maire d'Ectot-les-Baons, demande à SNCF Réseau si les différentes analyses peuvent être superposées pour faire apparaître la plus favorable.

SNCF Réseau confirme qu'il existe un outil qui permet de les superposer, il n'est cependant pas encore disponible et n'a donc pas pu être présenté lors de cette réunion. Pour la famille Ouest/Maromme, l'aire la plus grande est celle de la zone de passage RY-Ouest-B.

Josiane LELIEVRE, Maire de Roumare, a noté que lors de la présentation le risque le plus grave était sur le tracé Maromme, notamment pour les populations. Cependant, il a également été dit que, dans ce cas, il s'agirait d'un tunnel long jusqu'à la gare de Maromme. Elle ne voit donc pas pourquoi il y aurait plus de risques pour la population, si tout est en souterrain, en tunnel.

SNCF Réseau précise que la zone de passage va jusqu'à Yvetot et donc ce qui est étudié est toute la surface de la sortie de Rouen jusqu'à Yvetot.

Josiane LELIEVRE, Maire de Roumare, intervient en remarquant que si l'on se branche à Maromme, le risque n'est pas plus grave qu'il l'était hier ou qu'il ne l'est aujourd'hui.

SNCF Réseau indique qu'il y aura plus de passages et plus de trains entraînant des nuisances accrues. La mise en place des aménagements entraînera également des nuisances. Il s'agit de pourcentages établis par l'analyse.

Josiane LELIEVRE, Maire de Roumare, signifie qu'elle n'est pas convaincue par cette explication et cette analyse.

Mélanie BOULANGER, Maire de Canteleu, se demande si dans les chiffres et analyses présentées il a été tenu compte du coût des expropriations. En effet, les habitants concernés par ces faisceaux s'interrogent et leurs biens sont immédiatement dévalués à partir du moment où ils sont sur l'un de ces faisceaux. Elle souhaiterait savoir si dans les analyses menées entre lundi 04 juillet et aujourd'hui, il a été pris en compte sa remarque sur la société Novandie qui a d'ores et déjà annoncé son déménagement si le tracé passait dans Bapeaume de façon aérienne et sans tunnel. Le déménagement et la perte de 150 emplois directs et autant en indirects est-il mesuré dans les facteurs de coûts ? Elle souhaiterait également savoir qui paie, selon qu'il s'agisse d'un tracé nouveau ou selon qu'il s'agisse de la modernisation de la ligne existante. Quelle collectivité ? SNCF Réseau finance-t-il de la même manière dans les deux cas ?

Guillaume COUTEY, Maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, enchaîne sur quatre remarques. La première concerne la fonction de la garante évoquée en début de séance. Il regrette son absence à ce type de réunion et n'a pas souvenir de l'avoir vue lors des derniers échanges sur ces zones de passage.

La deuxième remarque concerne les rencontres évoquées par SNCF Réseau avec chacun des EPCI et des villes membres. Il n'a pas souvenir d'avoir été convié, en tant que ville membre de la Métropole, à une rencontre dédiée Métropole et les quelques villes concernées, contrairement aux autres EPCI qui ont été rencontrés ces dernières semaines avec les villes concernées par le tracé.

Sur l'aspect de la méthodologie, il voudrait savoir ce qu'il y a derrière les différents critères évoqués par SNCF Réseau. Par exemple, pour le critère « Captage d'eaux », des pourcentages plus ou moins variables sont présentés et il souhaiterait avoir accès aux différents captages d'eau retenus dans les études. Il note que pour les questions de biodiversités et autres, SNCF Réseau reste sur les aspects réglementaires. Il souhaiterait avoir accès au détail des éléments pris en compte pour établir les pourcentages présentés, qui ne lui semblent pas très lisibles sur une ligne avec des bulles.

Par ailleurs, il souligne qu'un travail a été fait sur les coûts, au contraire de la réunion publique à la Halle aux Toiles en octobre dernier. Là encore, il désire avoir accès aux détails, car il s'agissait de l'une des nombreuses questions qui avaient été posées : par exemple le coût envisagé d'un viaduc au-dessus de l'Austreberthe, le coût des différents tunnels, tous ces éléments qui permettent d'identifier le scénario le plus abordable financièrement pour ceux qui auront à financer le projet.

Pour finir, il demande des réponses précises aux questions posées lors de la dernière séance à savoir notamment le nombre d'utilisateurs sur la ligne. Il manque pour lui un critère sur le nombre de clients que la SNCF espère demain. Plusieurs personnes ont posé la question du nombre d'utilisateurs entre Le Havre et Yvetot et le nombre d'utilisateurs montants à Yvetot. Par expérience, il a l'impression qu'il y a plus de personnes montant à Rouen.

SNCF Réseau précise que Mme Charvet, garante de la concertation, n'a pas pu se rendre à la réunion pour cause de soucis personnels d'ordre médicaux. Sa présence se fait donc parfois au cas par cas. Elle a demandé à ce que les participants l'en excuse. Cette remarque sera remontée à sa connaissance.

Sur le détail, SNCF Réseau ne peut pas répondre précisément sur des coûts tant qu'il n'y a pas de tracés. Entre la zone de passage la moins chère et la plus chère, l'ordre d'écart est de 30 à 40 pourcent. Si des montants précis sont donnés alors qu'il n'y a pas de relevés topographiques, pas d'études géotechniques, ils risquent d'évoluer ensuite et les études considérées comme non sérieuses. A ce stade, il est regardé les grands éléments structurants. Il y a notamment des ratios sur les tunnels. Il n'est pas possible de répondre précisément à ce stade, mais il est possible de préciser que sur telle zone il y a 10 km de tunnels, 5 km sur une autre. Cela permet de classer les zones de passage entre elles. Ce positionnement sera affiné au deuxième semestre avec des fourchettes de coûts.

Guillaume COUTEY, Maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, note que pour lui le coût ne peut donc pas être un critère.

SNCF Réseau attire l'attention sur le fait que cela permet de classer les zones de passage entre elles. Ce qui est structurant c'est le linéaire et les ouvrages d'arts associés, les tunnels étant des ouvrages d'arts. Par zone de passage, il y a « x » kilomètres de voies nouvelles, associés à un ratio de ligne nouvelle, « y » kilomètres de tunnels, associés à un ratio tunnel. Ce calcul permet de classer les zones de passage entre elles. Même si des études très poussées sont menées, l'ordre des zones de passage ne changera pas.

Sur les voyageurs, SNCF Réseau abonde sur le fait qu'il s'agit d'un indicateur important, non disponible à ce jour. Il sera lié au critère socio-économique, mettant en balance d'un côté les coûts d'investissements, les coûts d'exploitation avec les voyageurs dans les trains. Sur la base des études de trafics menées au second semestre, il sera possible de donner des informations sur les trafics et nombres de voyageurs impactés. Il est cependant soulevé la difficulté liée à la prise en compte à la fois des voyageurs actuels mais également du report modal espéré.

Guillaume COUTEY, Maire de Malaunay et conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville, remarque qu'il serait intéressant, quitte à prendre en compte un certain niveau de report modal, de prendre en compte le prix du billet de train par rapport à la situation actuelle. Il insiste sur la fait que sa demande, au-delà du critère uniquement du coût, est d'avoir sur chaque critère la possibilité de savoir quels éléments techniques ont été pris en compte. Il note un certain nombre de partis pris dans la manière de présenter les choses, avec un critère « nuisances sonores » présenté comme le plus élevé pour Maromme. Les habitants sont déjà habitués à avoir le passage du train et des nuisances sonores potentielles. Sur un tracé où le train ne passe pas, il pense que la bulle « nuisances sonores » devrait être tout aussi importante, sinon plus, que pour un tracé où le train passe déjà.

SNCF Réseau a basé cette analyse sur la hiérarchisation travaillée avec les associations et les techniciens du territoire.

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, salue le travail présenté, qui donne des résultats en accord avec ce qui est dit depuis plusieurs mois. A travers cette analyse multicritères, il est rappelé, et de façon évidente, les impacts sur la biodiversité, sur les paysages, sur le patrimoine, sur le captage en eau et sur les terres agricoles, mais aussi les nuisances sonores et de vie au quotidien. Il prend l'exemple d'un village coupé en deux, ce qui peut perturber la vie des habitants. Il note les risques, évidents, tels que les risques naturels qui sont ici très prégnants sur ce territoire, notamment pour les inondations. Il rappelle que ce territoire est considéré à l'échelle nationale comme un territoire très sensible à ce risque-là. Ce risque ne peut être ignoré et uniquement considéré à partir de la Loi sur l'eau. Il insiste sur le fait que ce territoire, fortement saturé, a vécu ces dernières années des drames humains liées aux inondations, aux artificialisations des sols et qu'il n'y a pas de difficultés d'appréhension de ce risque sur ce territoire.

Il revient sur l'évocation de temps de parcours prioritaires, cibles, et remarque qu'à chaque indication de temps cible, il y a la mention « à titre indicatif ». Ces temps en effet, comme précisé lors de réunions précédentes, ne relèvent pas de la formule scolaire permettant de calculer un temps, une vitesse à partir d'une distance, mais de ratios. Il signifie que SNCF Réseau est incapable de garantir les 10 minutes annoncées car il s'agit d'un modèle.

Sur l'acceptabilité locale, il note que SNCF Réseau a pu confirmer localement les préférences, en rencontrant des élus qui vivent sur le territoire. Il insiste à nouveau sur le fait que, comme il l'entend dire par des territoires plus lointains, il n'est pas possible de dire qu'il s'agit d'élus incapables d'accepter des infrastructures d'intérêt national quand il a été construit sur le territoire une autoroute de 18 km de long, inaugurée en février 2015. Il souhaite attirer l'attention sur le fait que ce territoire

accueille une nouvelle infrastructure routière, des réseaux haute tension et un certain nombre d'autres ouvrages. Pour lui, le sens de l'intérêt général, aurait été de mener de concert l'infrastructure ferroviaire et autoroutière, ne serait-ce que pour la question des finances publiques.

Sur les coûts, il considère que c'est la même chose, avec l'utilisation d'un modèle – ce qui est bien normal –, qui certainement est le résultat savant de plusieurs experts. Il a besoin d'assurance et de réponses aux questions précises qui ont été posées. Il a l'impression que le système tourne en rond : pour définir un tracé, il faut des critères simplement on ne peut pas aller jusqu'au bout car on ne connaît pas le tracé. Cela fait ressortir selon lui la fragilité du système proposé par SNCF Réseau.

Il s'interroge sur le fait qu'un projet orienté développement durable commence par moins de terres agricoles, plus de risques d'inondation, plus de nuisances, plus d'artificialisation des sols. Il revient pour les aspects « terres agricoles » sur la signature en Seine Maritime d'une charte agricole, voté sous la précédente législature. Cette charte est assez claire concernant ce type de projet et sur beaucoup d'autres. Il précise que ce territoire a perdu beaucoup de terres agricoles et en perd 1400 hectares par an pour un territoire entre Rouen et Yvetot avec la meilleure terre agricole. Les exploitants agricoles viennent de vivre ce qui était appelé anciennement un remembrement, maintenant un aménagement foncier. Cet aménagement a été difficile et concomitant à des crises structurelles et conjoncturelles telles que la crise du lait. Ces personnes, qui contribuent à l'économie, viennent tout juste en avril 2016 de terminer le remembrement. Il lui paraît impossible de dire à ces gens « on recommence » alors que le projet de remembrement de l'autoroute a pris plus de 25 ans avec le concours de la SAFER et de la profession agricole. Il note qu'il est possible de faire ce choix et de dire qu'il ne s'agit plus d'un département agricole, que les terres agricoles ne comptent pas, mais que cela n'est pas le sien. Il invite les personnes qui parlent d'intérêt général et pensant que la consommation d'à nouveau 400 ha de terres agricoles n'est pas grave, à aller à la rencontre des exploitants.

Monsieur le Député souhaite ensuite attirer l'attention sur un autre point important, celui des risques et plus particulièrement du risque d'inondation. Il insiste sur le fait qu'il n'est pas possible de faire n'importe quoi sur ce territoire sensible. Il note l'utilisation de modèles sur cette problématique, qui ont été bousculés au vue des inondations sur Paris et des difficultés sur une partie du territoire. Il note que lors des ateliers, SNCF Réseau a sans doute rencontré des gens qui se disent experts des territoires mais également des techniciens, des syndicats de bassin versants, des syndicats d'eau qui alertent sur ce sujet des inondations et des voies de ruissellement.

Il termine son propos sur quelques questions précises pour lesquels des réponses sont attendues :

1. Combien de trains de marchandises empruntent le tronçon Yvetot-Rouen ? Combien de trains de marchandises emprunteront le tronçon Yvetot-Rouen ?
2. Combien de passagers partent d'Yvetot pour aller à Rouen ? Combien demain ? Et surtout, que va-t-il arriver pour les passagers de Barentin, Pavilly, Maromme, Malaunay, concrètement en termes de temps ?
3. Combien de maisons impactées directement ? En effet, il note que SNCF Réseau a identifié des nuisances et risques, les questions de patrimoine et en conclut qu'ont été identifiées les maisons susceptibles d'être détruites. Combien d'entreprises impactées, que ce soit dans la vallée du Cailly ou ailleurs sur le territoire ?

Il abonde dans le sens de la demande précédente et souhaite obtenir l'analyse complète et exhaustive des critères, de la construction des critères, des références. Il pense que les résultats donnés sont justes mais considère comme utile d'avoir le dossier complet à disposition.

De plus, il a également cru comprendre qu'il y avait des problèmes sur l'état des matériels roulants. Il n'est pas persuadé que tout se joue entre Yvetot et Rouen, sinon cela ferait longtemps que les difficultés de l'accès Normandie / Paris serait réglées. Il conclut sur le fait que la solution la moins impactante est celle de la ligne actuelle et souhaite que cette solution soit étudiée. Encore une fois, il revient sur le fait que si cette ligne permet de gagner 10 min, sans garantie, avec des coûts tellement importants, et pas uniquement financiers, il est important d'y regarder à deux fois.

Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie, souligne le fait qu'il s'agit de discussions plus que sérieuses, car elles engagent non seulement le quotidien et la proximité immédiate, mais également les générations futures, la capacité de développement du territoire. L'amélioration des liaisons ferroviaires voyageurs vers Paris et du fret pour réussir le développement des ports de l'axe Seine constitue un enjeu décisif de l'avenir de la vallée de Seine. Il note que les villages, villes et centre-ville, ont construit leur prospérité – malheureusement un peu ancienne - sur le commerce, l'ouverture maritime et la capacité à accueillir des millions de tonnes de marchandises qu'il convient de traiter ici et ensuite d'évacuer. C'est pour lui une chance pour ce territoire d'être à proximité du plus important bassin de vie de France, bassin d'emploi de France, l'Île-de-France qui pèse pour 30% du PIB National. Ce sujet est important pour demain, pour la capacité à attirer dans les territoires des entreprises qui pourraient se substituer à celles qui malheureusement ferment ici et là sur l'ensemble de l'axe Seine. Il indique qu'une partie de la population, vivant dans des zones dites « rurales », ne travaille pas forcément sur leur lieu de vie.

Il paraissait utile à monsieur le président de la Métropole de rappeler ce contexte afin de ne pas remettre ici en cause l'opportunité du projet. La situation est à ce point dégradée au niveau ferroviaire, que cela pénalise tout le monde. Cela étant dit, il précise que le projet doit être le plus adapté possible aux contraintes multiples du territoire.

Il confirme au passage n'avoir pas eu connaissance de la présentation avant la réunion et notamment du mécanisme de pourcentages et de couleurs. Il précise que les échanges récents qu'il a eu avec SNCF Réseau étaient plus généraux et ont d'ailleurs conduit la Métropole à ne pas se prononcer sur les options présentées et sur la position qui pourra être la sienne lors du COPIL de fin septembre 2016.

Il confirme ici qu'il organisera une réunion préalable afin d'être porteur d'un mandat représentant l'ensemble des élus de la Métropole. Il souhaite être le porteur d'un territoire, de son présent et de son avenir.

Il remercie les équipes techniques de SNCF Réseau de fournir cette première lecture qui doit être approfondie. Il partage la demande de monsieur le Député Bouillon d'une demande de totale transparence. Il insiste sur le fait qu'il faut que tous les éléments soient sur la table, qu'il n'y ait pas d'impressions concernant des informations non partagées ou encore de conciliabules par derrière, sinon cela ne pourra pas fonctionner.

Les décisions à prendre aujourd'hui auront beaucoup de conséquences dans l'avenir et donc la transparence doit être absolue car il y aura à rendre compte des décisions prises aujourd'hui aux habitants et à l'ensemble du périmètre de la vallée de la Seine.

Dans ce cadre-là, considérant que les élus sont encore sous le voile de l'ignorance, la Métropole ne se prononcera pas ce soir en termes de préférence. Il considère que les études ne sont pas abouties et doivent être approfondies. Il attendra de disposer d'éléments plus précis, même s'il sent bien que des options sont privilégiées, et réserve donc son jugement.

Il insiste à nouveau, comme lors de la réunion précédente sur le fait qu'il faudra faire un choix. Il revient sur les conséquences de l'absence de choix sur le contournement Est de Rouen (précise que cette situation a duré pendant 42 ans et vient juste de se finir) et de l'épée de Damoclès qui a pesé sur le territoire empêchant la réalisation de nombreux projets. Il est important de faire un choix, il n'y aura pas de choix avec zéro inconvénient et que des avantages.

Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie, précise que les échanges récents avec SNCF Réseau ont principalement porté sur la partie centrale rouennaise, avec d'énormes enjeux concernant les impacts sur le quartier de la nouvelle gare, sur la traversée de Rouen rive gauche et son passage en rive droite. Ce point non évoqué ici a fait l'objet d'un examen attentif car en milieu urbain dense.

SNCF Réseau souligne que le calendrier est à marche forcée. Sur la transparence, il remercie monsieur le député Bouillon d'avoir reconnu que sur un certain nombre d'éléments on retrouvait ce qui était pressenti par leur expertise locale. Il s'agit bien du résultat de l'analyse en neutralité. Un pourcentage, sous réserve d'erreur de calcul, est vérifiable par tous. Cet outil sera en ligne dans le cadre de la vague 3 de concertation et permettra à tous les élus, riverains de vérifier et pointer les valeurs données. Il est rappelé que, comme vu précédemment, il s'agira de fourchettes.

Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la région Normandie en charge des Transports souhaite saluer le travail qui a été fait par l'équipe de SNCF Réseau et qui a permis de présenter quelque chose de documenté, pas totalement satisfaisant en termes d'information mais il note que le travail doit se poursuivre pendant l'été.

Il voudrait souligner que l'exercice qui a été proposé par SNCF Réseau va au-delà de la commande initiale. La commande initiale était de travailler, réfléchir à la réalisation de trois tronçons jugés prioritaires et le travail réalisé sur le tronçon Rouen-Yvetot ne l'est pas sur les autres tronçons. Ces derniers sont travaillés dans leur intégralité alors que le travail envisage que le tronçon Rouen-Yvetot puisse ne pas être réalisé dans son intégralité. Il remercie SNCF Réseau pour ce travail. Il assure de sa compréhension des questions posées, des inquiétudes formulées, des insatisfactions voire des oppositions qui s'expriment. Il salue la manière dont elles sont formulées, avec calme, sérénité, fermeté parfois, ce qui est normal dans le cadre de projet à impact très fort sur les territoires traversés.

Il assure que la région Normandie, qu'il représente, suit ce dossier depuis très longtemps. Il rappelle qu'au moment du débat public il s'agissait d'un projet global, allant de Paris jusqu'au Havre d'une part

et de Paris à Caen d'autre part. A la suite des réflexions menées, il a été décidé de saucissonner le projet global initial et de retenir trois tronçons. Il ne souhaite pas, en tant que représentant de la région Normandie, qu'il soit renoncé à la réalisation globale de ce projet même si à ce stade il n'y a pas de calendrier précis sur cet objectif. Il ne souhaite pas y renoncer car la région Normandie est la seule à ne pas avoir bénéficié récemment d'une infrastructure nouvelle de transport, d'une modernisation ferroviaire par une infrastructure nouvelle.

Il ne s'agit pas d'ambitionner la grande vitesse, depuis le débat public, mais il y a quand même des gains de temps de parcours recherchés. Certes, lorsque le tronçon Rouen-Yvetot est pris à part, 5 à 10 minutes peuvent paraître peu. Mais si l'on prend les trois tronçons retenus comme prioritaires, c'est déjà dix plus dix plus dix ou cinq plus dix plus dix. Les gains commencent alors à être significatifs pour les voyageurs normands en termes d'amélioration des temps de parcours.

Par ailleurs, si l'on parle de ligne nouvelle, il souhaite revenir sur la problématique du fret. Les grands ports de Rouen, du Havre ont un problème d'acheminement des marchandises par la voie ferrée. La ligne nouvelle aura l'avantage de libérer de l'espace pour faire passer plus de trains de fret. Il ne cache pas que cette ligne nouvelle peut se traduire pas plus de trains de fret sur la ligne actuelle. Il pense que ce serait une erreur de la cacher si, comme souhaité, les grands ports se développent, il y aura besoin d'utiliser le ferroviaire pour évacuer les marchandises.

S'agissant de la région Normandie, elle a intérêt à ce que ses grandes métropoles soient reliées à Paris dans des conditions satisfaisantes et mieux reliées entre elles. Le tronçon Rouen-Yvetot va permettre de mieux relier Le Havre et Rouen et le tronçon en « Y » du scénario cible va permettre lui de mieux relier Rouen à Caen. Il ne veut pas perdre de vue le projet global et le projet cible et rappelle que le tronçon Rouen-Yvetot est une section sans laquelle il n'y a pas de projet cible ou de projet prioritaire. Il voudrait ajouter aussi qu'il craint que s'il était renoncé à la section Rouen-Yvetot, même de façon partielle, cela change tout l'équilibre du projet prioritaire. L'équilibre du projet prioritaire repose sur trois tronçons : Paris-Mantes – servant à tout le monde, aux franciliens et normands - ; Mantes-Evreux, - servant à Evreux, aux parisiens, et derrière, à Bernay, Lisieux, Caen et Cherbourg ; Rouen-Yvetot, servant à Paris, Rouen mais aussi à Yvetot, à Bréauté, à Fécamp et au Havre. Il précise que cet équilibre est géographique, politique et financier. Financier car cela permet d'envisager un jour le financement d'un projet évidemment très coûteux et qui ne pourrait pas être réalisé si l'une ou l'autre des collectivités concernées, - les régions, les départements, les EPCI, la Métropole – ne finançait pas parce qu'elle ne se sentirait concernée ou avantagée. Ce serait alors l'ensemble du projet qui serait remis en cause.

David Lamiray Maire de Maromme, Conseiller départemental de Seine Maritime, ne pense pas qu'il y ait d'ambiguïté autour de la table concernant l'opportunité du projet. Il est important pour le développement de la région, des départements et des agglomérations d'être correctement connecté à la capitale et à l'axe Seine. Il n'y a pas de débat sur l'intérêt global de ce projet.

Il précise que l'argent public est de plus en plus rare, ceci étant un point qui ne fait pas non plus débat autour de cette table. Les élus locaux ont une attention particulière sur les dépenses qui peuvent être

générées dans le cadre d'un projet d'intérêt global. Les élus s'interrogent, dans sa globalité et sur le tronçon Rouen-Yvetot, du coût que peut engager les différentes propositions : du coût d'un tunnel partant de la gare rive gauche jusqu'à la gare de Maromme, d'un tracé partant d'une la gare rive gauche, se connectant via les plateaux à Yvetot avec, comme précisé par les élus du territoire, des ouvrages d'art importants, d'une cohabitation avec une autoroute qui vient d'être réalisée. Il revient sur le travail important fourni concernant cette autoroute sans se demander à un moment donné s'il était possible de travailler sur la perspective de la ligne grande vitesse.

Des inquiétudes et quelques questions apparaissent. Il s'agit assez rapidement pour la fin de l'année de retenir un faisceau allant de 1 à 3 kilomètres. Sa commune sera concernée quel que soit le scénario retenu. Il ajoute que même avec une largeur d'un kilomètre, c'est la totalité de la vallée du Cailly, en passant par Canteleu, Bapeaume, Maromme, Deville, dont l'urbain va être figé. Il aimerait savoir une fois ce faisceau retenu, comment fonctionne l'aménagement urbain de la vallée du Cailly, pendant le temps de réalisation.

Il précise que le tracé de Maromme a cette particularité de ne pas passer à Maromme, car le tunnel sort à la gare de Maromme, situé à Notre-Dame-de-Bondeville.

L'enjeu de connecter un tissu économique fort de la région, le port du Havre est important et tous peuvent regretter que cela ne se soit pas fait avant. Il est surpris que personne n'évoque le tracé de Serqueux-Gisors, projet financé par l'argent public et devant participer au désenclavement ferroviaire du Havre. En tant que maire de Maromme, qui voit passer les trains à sa limite communale, il peut assurer, avec les maires de Malaunay et Canteleu, que la voie aujourd'hui Rouen-Le Havre sert le jour au transport de voyageurs et la nuit au transport de fret. Ces trains résonnent dans la vallée et les habitants entendent ces nuisances 24H/24H et au moins 6 jours sur 7. Il souligne qu'aujourd'hui cette ligne arrive à fonctionner avec des voyageurs le jour et en début de soirée et du fret la nuit avec la connexion entre les deux ports.

Sans être trop long, il rappelle sa position, favorable au tracé de Maromme car à travers un tunnel les nuisances sont maîtrisées, les trains sortent au niveau de la gare de Maromme, se connectent à la ligne actuelle. Les trains d'aujourd'hui feront le même bruit demain.

Il note qu'il est assez surpris et pensait qu'il y aurait beaucoup plus de différences entre les différents tracés, alors qu'il trouve que c'est à la marge sur beaucoup de points, a priori, sans la transmission du mode de calcul. Quand il y aura les précisions demandées par le Député, il reverra peut-être sa copie. Les tracés qui sortent sous la Seine et se connectent sur le plateau vont avoir un impact sonore, visuel, environnemental catastrophique. La vallée du Cailly va avoir la double peine, avec une ligne actuelle avec des trains et sur l'autre coteau d'autres trains et donc deux lignes de voies ferrées de chaque côté de la vallée.

Il revient sur l'inquiétude évoquée par monsieur le député sur les ruissellements et les coteaux. Ces coteaux forestiers, magnifiques, entourant une métropole, vont être impactés, saccagés. Pour passer de -30 mètres à un plateau de 130 mètres, il craint la nécessité de devoir éraser les coteaux. Les élus sont tous sensibilisés, lors de l'élaboration des PLU, sur la protection de ces coteaux, leur développement. Il croit donc comprendre que cela a changé. Cela va avoir des répercussions

environnementales et sur le cadre de vie des habitants de la vallée du Cailly qui avec les scénarios Ouest-A et Ouest-B vont subir une double peine et être encerclés par deux lignes ferroviaires.

SNCF Réseau remercie monsieur le Maire pour son intervention montrant avec l'expertise locale, ce que SNCF Réseau essaie de montrer avec quelques indicateurs. Il est précisé qu'il ne s'agit pas de tracés mais de zones de passage qui font 1 à 3 kilomètres de largeur. L'avantage d'avoir une zone de passage sélectionnée est de pouvoir assez rapidement commencer le travail sur le tracé, avec un certain nombre de levés de terrain, de relevés d'altimétrie. Ce travail permettra d'entrer dans une première précision, qui est attendue, et qui permet d'ancrer la ligne dans le territoire. Cela permet de travailler avec le territoire sur le meilleur passage avec les éléments de franchissements, de milieux naturels, les points durs techniques – comme la sortie de la Seine -. Après ces études, sur deux ans, un tracé sera proposé, à horizon 2020 en enquête publique, avec les mesures d'accompagnement nécessaires (de protection phoniques, de protections environnementales, d'insertion dans le paysage). Une fois la déclaration d'utilité publique obtenue, les acquisitions pourront débuter.

Sylvain BULARD, Maire de Blacqueville, est un peu étonné de la conclusion concernant les rencontres avec les EPCI. Il s'étonne fortement du fait que les EPCI aient été reçus d'une manière individuelle et non collective. Si c'était une volonté de SNCF Réseau pour favoriser les EPCI côté ouest à se prononcer pour des zones de passage est et inversement, cela n'a pas pour lui atteint son but étant donné que les deux rencontres auxquelles il a assisté n'ont pas débouchés sur des préférences sur les tracés. Il insiste sur le fait que les élus du territoire sont déterminés, mobilisés et favorables à la LNPN, mais pas à n'importe quel prix, comme l'indique le nom du collectif. Pas à n'importe quel prix, car ils sont des élus, pour la plupart depuis 2 ans, pour la plupart depuis 10 ans et pour d'autres voire plus. L'argent public se fait plus rare depuis un certain nombre d'années avec des dotations de l'état en baisse. Il note l'absence de réponse à la question posée plus tôt courant de la réunion sur qui va payer. Il répond que ce sera toutes les personnes autour de la table et leurs administrés.

Il voudrait insister fortement sur les aspects liés à l'agriculture, en tant que maire d'une commune rurale qui a la chance, sur 650 habitants, de compter 15 exploitations agricoles. Il précise que la volonté de SNCF Réseau de faire un nouveau tronçon va consommer 350 ha de terres agricoles, soit trois à quatre exploitations agricoles. Il appuie sur le fait qu'aujourd'hui l'agriculture est en grande souffrance et se demande comment il va pouvoir annoncer aux agriculteurs, ayant récupéré leurs parcelles depuis le mois d'avril, que dans dix, vingt, trente ans, la ligne LNPN va traverser leur terre.

Il revient sur le coût de 900 M€ pour un gain de 6 minutes et sur le fait que les élus sont là pour aider à faire gagner du temps sur Rouen-Yvetot, sans « mettre des bâtons dans les roues », pour que ce projet se réalise, mais pas à n'importe quel prix. Lundi, il a proposé à SNCF Réseau d'étudier des voies de dépassement, au lieu de créer une nouvelle voie gelant la vallée du Cailly, l'urbanisation du territoire : le train de marchandise se gare, laisse l'accès libre au train de grande vitesse LNPN. Il pense que cela va soustraire de la terre agricole, mais pas autant qu'une ligne nouvelle avec 350 ha, que cela va coûter de l'argent, mais pas 900 M€. Il voit dans cette option une performance peut être moindre, mais à la hauteur des attentes et des dépenses engagées.

Il note que depuis octobre / novembre, les personnes impactées se réunissent. Les élus sont conscients que ce projet va favoriser le temps de parcours pour le Havre, pour Rouen et pour Paris, mais que pour les administrés barentinois, pavillais, malaunaisien, marommais, cela va allonger le temps de parcours. Pour Barentin – Rouen, il faut rajouter 8 min pour atteindre la gare rive gauche.

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, remercie le maire adjoint du Havre, vice-président de la région pour sa brillante intervention qui confirme à ses yeux un chantage politique et financier lié au tronçon Rouen-Yvetot. S'il faut trouver 30 km pour gagner les 10 minutes nécessaires aux havrais, il vaut mieux considérer comme prioritaire le tronçon après Yvetot, avec moins d'habitants, moins de terres agricoles. Pour lui, le choix du tronçon Rouen-Yvetot ne répond à aucune considération technique, mais bien à un chantage politique. Il note que si l'on veut qu'un projet aboutisse, il faut choisir le territoire le moins contraignant, alors qu'ici il lui semble que c'est tout le contraire qui a été fait, avec un choix d'alourdir le territoire où il y a le plus de contraintes.

Il s'étonne des propos tenus sur le fret et se demande s'il y a des conteneurs volants jusqu'à Yvetot. En effet, si les conteneurs arrivent à Yvetot, ils utilisent bien la ligne actuelle entre Le Havre et Yvetot, mais cela ne pose pas de problèmes, tout se joue entre Rouen et Yvetot. Il s'interroge dans ce cas sur le projet Serqueux-Gisors qu'il a voté comme conseiller départemental avec comme base le fait que la réponse au fret c'est Serqueux-Gisors et pas Yvetot-Rouen.

Il réitère sa demande de connaître le nombre de trains fret actuels et futurs, d'éléments de compréhension sur l'articulation avec Serqueux-Gisors et la raison pour laquelle 10 minutes ne peuvent être gagnées après Yvetot.

Jean-François CHEMIN, Maire de Limesy, souhaite revenir sur l'audit mené en 2005 par l'Ecole Polytechnique de Lausanne, sur l'état du réseau ferroviaire français, qui avait souligné le vieillissement préoccupant du réseau national du à l'effondrement des investissements de renouvellement depuis le début des années 80, date où les moyens financiers se sont portés sur les lignes à grande vitesse. En juillet 2012, la Cour des Comptes, dans un rapport à destination de la commission des finances du Sénat, reprenait cette analyse en s'interrogeant sur l'ampleur des créations de nouvelles lignes à grande vitesse qui n'est pas budgétairement soutenable et dont, ni la rentabilité financière, ni la rentabilité socio-économique, ni l'intérêt environnemental n'est établi. En octobre 2014, cette même Cour des Comptes [émet] sur un rapport thématique intitulé « La grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence ». Son premier président faisait les constats suivants : « Le processus actuel de décision conduit inéluctablement à la réalisation de lignes nouvelles même quand cela n'est ni rentable, ni efficient, ni même pertinent », ajoutant, « lorsqu'un processus est engagé en vue du lancement d'une nouvelle ligne LGV, il se révèle dans les faits quasiment irréversible ». Pour être plus précis sur ce processus, il est expliqué de la façon suivante par la cour des comptes : « La multiplication des petits pas fini par ancrer un projet dans la réalité, certes débat préalable aux études, études techniques préliminaires, avant-projet sommaire, etc... sont des étapes qui engendrent des dépenses dont l'addition fini par justifier la réalisation du projet. Et comme les collectivités territoriales

intéressées participe à ces dépenses et marquent aussi leur implication, le projet devient progressivement irréversible ». Ce que constate aussi la Cour des Comptes dans ce même rapport d'octobre 2014, c'est que « le gain de temps a pris pour la SNCF une importance disproportionnée. Il compte pour 90% de leur préoccupation. Cette survalorisation même a conduit à négliger l'évolution du comportement des consommateurs qui aujourd'hui préfèrent des transports plus lents mais moins chers. Elle a surtout justifié la réalisation d'un nombre croissant de lignes au détriment de l'entretien ».

Il cite le premier président « le critère du financement, en dépit de son caractère essentiel, ne constitue pas un élément déterminant de la décision de lancer ou non une ligne nouvelle. Aujourd'hui, la collectivité ne peut plus supporter le coût du modèle français de grande vitesse ferroviaire. Trois raisons expliquent cela : les lignes existantes sont de moins en moins rentables, les nouveaux projets ne sont pas financés faute de ressources, les profits de la grande vitesse n'arrivent pas à compenser les pertes des autres activités de la SNCF ». Il note que l'histoire n'est qu'un long recommencement et s'il osais parafer un humoriste célèbre, « tant que je gagne, je joue ». Or pour lui, aujourd'hui, SNCF Réseau ne gagne plus et ce avec l'argent publique.

Il termine par trois questions :

- « 1. Combien de temps allez-vous ignorer tous ces rapports, ces analyses, ces recommandations ?
2. Ne pensez-vous pas que vous avez-là, sur le tronçon Yvetot-Rouen, la possibilité d'être vertueux et qu'en modernisant la ligne actuelle vous pourriez faire n'ont pas d'une pierre deux coups, mais plusieurs coups ?
3. Combien de temps allez-vous continuer cette politique qu'il qualifierait d'artiste et qui nous conduite tous dans le mur ? »

Guillaume COUTEY, souhaite revenir sur une demande précédente afin que celle-ci soit bien notée au compte-rendu :

- Combien de trains intercités circulent aujourd'hui entre Paris et Le Havre, et sur ce nombre de trains, combien s'arrêtent à Yvetot,
- Vis-à-vis du cible, combien de trains rapides circuleront demain entre Paris et Le Havre et sur ce nombre de trains combien s'arrêteront à Yvetot ?

Mme Chantal VERHALLE, Maire de Bouville, se demande comment les élus vont pouvoir expliquer à leurs concitoyens que les trains lents et les trains rapides ne peuvent pas cohabiter entre Rouen et Yvetot, mais qu'ils le peuvent très bien entre Yvetot et Le Havre.

De plus, elle note qu'il y a deux projets structurants pour la région, indispensables, qui auraient pu se faire en même temps et que l'état, les politiques et les élus vont encore se discréditer. Les gens ne peuvent pas comprendre qu'un deuxième projet structurant soit commencé quand le premier n'est pas tout à fait terminé.

Elle note qu'elle a pu, juste avant la réunion, étudier les cartes mises à disposition et le tracé de la ligne actuelle. Ayant pratiqué souvent le trajet Barentin-Rouen, il lui semble que le tracé n'est pas en réalité aussi tortueux que sur la carte et émet l'hypothèse que cela aurait pu être exagéré sur la carte pour faire comprendre la nécessité d'une ligne nouvelle.

Pour finir, elle se demande si a été pris en compte le coût de l'entretien de deux lignes et s'inquiète du fait que l'entretien se porterait plus sur la ligne rapide que sur la ligne actuelle empruntée par les concitoyens des petits villages.

Josiane LELIEVRE, Maire de Roumare, revient sur la réponse donnée par M. Mabire qui précisait qu'une fois la zone de passage définie, les études suivantes pourraient être lancées. Elle se demande si les crédits pour la poursuite des études sont disponibles.

Concernant l'intervention de M. GASTINNE, élu du Havre et représentant de la région, elle voudrait savoir s'il y a quelqu'un dans la salle qui pourrait donner l'avis du département de Seine Maritime.

Madame Agnès BOUTY-TRIQUET, Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime, note qu'il n'y a pas de conseillers départementaux présents.

SNCF Réseau précise que les conventions de financements actuelles courent jusqu'à fin d'étape 1 et que les conventions de l'étape 2 sont fléchés dans les CPER – Contrats Plan Etat Régions, mais ne sont pas financées aujourd'hui.

Concernant les différences de trafics, les trafics actuels et les hypothèses prises pour les dessertes suite à la concertation seront présentés à la rentrée.

Serqueux-Gisors est un axe complémentaire à l'axe historique et à vocation lié au développement du port du Havre qui souhaite évacuer plus de conteneurs. Le fret devrait se répartir entre les deux lignes, la proportion exacte est à voir avec le projet Serqueux-Gisors. Il s'agit d'itinéraires de délestage, en cas de travaux de modernisation notamment.

Il ne sera pas donné de réponses sur l'opportunité du projet, le chef de mission souligne que dans son poste précédent il avait bien conscience de la priorité à la modernisation. Il note que la priorité à la modernisation se fait aussi en fonction du nombre de trafics et de voyageurs transportés, et que s'il y a des priorités à donner, il y a de vrais enjeux sur l'Ile-de-France notamment sur Paris-Saint-Lazare.

Par rapport aux dépenses, les études ne sont pas à un niveau où sont abordés les éléments de tarification et de portage. Aujourd'hui la question porte plutôt sur les coûts d'investissements, les coûts d'exploitation ne sont pas mis en regard.

Effectivement, pour le financement, c'est les impôts de chacun qui financent puisque il s'agit de financement dans le cadre des Contrat-Plans-Etat-Région et bien sûr SNCF Réseau contribue à sa part.

Jean-Baptiste GASTINNE, vice-président de la région Normandie en charge des Transports revient sur sa première intervention, précise qu'il a énoncé les choses telles qu'il les voyait. Il souligne l'intervention de monsieur le député Bouillon qui a parlé de « chantage » et assume parfaitement que tout le monde ne puisse pas être d'accord sur un sujet à enjeux comme celui-là.

Il rappelle qu'il a toujours été partisan d'une réalisation globale du projet et souhaitait que le tronçon Yvetot – Le Havre se fasse. Il précise que le gouvernement que soutient M. le député Bouillon a fait des choix différents 2012 qu'il a regrettés. Ses décisions ont été actées et doivent être mises en œuvre. Il note qu'il regrette comme lui que ne soit pas fait le tronçon entre Yvetot et le Havre puisqu'il souhaitait que ce tronçon soit réalisé en plus du tronçon Rouen-Yvetot.

Il explique qu'il y a plus de trains entre Rouen et Yvetot qu'entre Yvetot et Le Havre. Il donne pour exemple l'existence d'une ligne entre Yvetot et Elbeuf qui circule donc entre Rouen et Yvetot et non entre Yvetot et Le Havre. Un des problèmes qu'il fallait résoudre, c'était la saturation de la gare de Rouen. Entre Yvetot et Le Havre, la ligne est plus droite et les trains vont déjà plus vite, l'enjeu de la vitesse – qui est un enjeu mais pas le seul – avait donc plus de sens entre Rouen et Yvetot.

Serqueux-Gisors sont deux projets qui sont liés et travaillés ensemble. Il souligne qu'il s'agit de la même équipe SNCF Réseau, et que, lorsqu'il y a un comité de pilotage LNPN, Serqueux-Gisors est intégré à la réflexion. Il ne s'agit pas d'une alternative mais de compléments. Il note que Serqueux-Gisors bénéficie au port du Havre, mais également au port de Rouen en libérant des sillons sur la ligne actuelle. Ces deux projets complémentaires ne sont pas à même horizon de temps : Serqueux-Gisors vient de réaliser son enquête publique et les conclusions du commissaire enquêteur viennent tout juste d'être émises, une infrastructure modernisée peut être espérée au mieux dans cinq ans. Pour la LNPN, l'horizon est très différent, à 15 ans.

SNCF Réseau précise que le projet Serqueux-Gisors bénéficie de 70 millions de fonds de projet européen.

Christophe BOUILLON, Député de la 5e circonscription de Seine-Maritime, souhaite rappeler à M. GASTINNE, que ses interventions sur ce sujet sont antérieures à ce choix et qu'à partir du moment du choix de l'A150, il a insisté pour que ces projets soient menés de concert. Il ne souhaite pas introduire d'éléments politiques et insiste sur le fait que le collectif créé pour défendre la modernisation de la ligne actuelle entre Rouen et Yvetot est apolitique et transpartisan.

Les éléments présentés par les élus concernent des points objectifs, du territoire. La question des terres agricoles, des inondations n'est « ni de droite, ni de gauche ».

Il revient sur l'importance de la réalisation sur ce territoire d'une infrastructure récente, avec toutes les conséquences que cela a pu entraîner et abonde dans le sens de ce qui a été dit précédemment en se demandant comment cela va pouvoir être justifié auprès des personnes du territoire. Tous autour de la table sont des élus, responsables, et qui auront à répondre au territoire.

Il renchérit sur ce qu'a pu dire M. Boulard, c'est-à-dire une position favorable à ce projet LNPN, la preuve en est qu'il est porteur de propositions : modernisation du réseau actuel, mise en place de voies de dépassement, étude du tronçon au-delà d'Yvetot.

Il considère pour sa part qu'avoir, pour la place havraise, un débouché pour sa marchandise est un enjeu régional et même un enjeu national.

Françoise GUILLOTIN, Vice-présidente de la Métropole Rouen-Normandie, demande s'il est possible, dans les études complémentaires qui vont être menées, d'avoir en fonction des différents scénarios le nombre d'habitants qui seront impactés en phase travaux.

SNCF Réseau a bien noté cette demande et essaiera de proposer un élément dans les indicateurs qui répondra à cette question à la rentrée.

* * *

*

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

SNCF Réseau rappelle qu'idéalement grâce à cette analyse, il va être proposé au COPIL de supprimer quelques zones, dans la mesure des éléments qui auront pu être rassemblés et qui ont pu être présentés, avec la plus grande sincérité possible.

Pour ceux qui veulent poursuivre l'appropriation, faire des retours complémentaires, une adresse mail est donné pour contacter SNCF Réseau.

Nicolas OCTAU, Maire de Fresquiennes, note qu'il y a une bonne nouvelle ce soir : tout le monde est favorable à la ligne nouvelle et au même tracé, cela permettra de faire des économies au niveau d'études et d'avancer plus vite sur le tracé.

SNCF Réseau rappelle que son rôle de Maître d'Ouvrage est d'apporter au comité de pilotage tous les éléments de compréhension et que le retour de la concertation en est un majeur. SNCF Réseau suit la feuille de route donnée et ne supprimera pas avant le COPIL des zones de passage – et non des tracés – qui sont discriminantes.

Conclusion de la commission consultative par Madame Agnès BOUTY-TRIQUET, Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime :

L'adjointe au secrétaire général remercie tous les participants et donne rendez-vous au prochain comité de pilotage en fin septembre 2016.

* * *
*

Liste des participants à la commission consultative

de Rouen-Yvetot

07 juillet 2016

VILLE	NOM	Prénom	Institution
BLACQUEVILLE	BULARD	Sylvain	Maire
BOUVILLE	VERHALLE	Chantal	Maire
BOUVILLE	HUET	Françoise	Ajointe au maire
CANTELEU	BOULANGER	Mélanie	Maire
FREVILLE	GARAND	Sylvain	Maire
ECTOT-LES-BAONS	BOUTEILLER	Claude	Maire
EMANVILLE	HONDIER	Hubert	Maire
FRESQUIENNES	OCTAU	Nicolas	Maire
AUZOUVILLE-L'ESNEVAL	LACHEVRE	Julien	Maire
LA VAUPALIERE	BRUNET	Bernard	Maire
CIDEVILLE	SAGNOT	René	Maire
CIDEVILLE	ESCAP	Pierre	Conseiller
CIDEVILLE	LEVILAIN	Denise	Adjoint au maire
LIMESY	CHEMIN	Jean-François	Maire
LIMESY	MALHOUITRE	Jean-Jacques	Adjoint au maire
MALAUNAY	COUTEY	Guillaume	Maire Conseiller départemental du canton de Notre-Dame-de-Bondeville
MAROMME	LAMIRAY	David	Maire
MOTTEVILLE	PETIT	Yves	Adjoint au Maire
FLAMANVILLE	LEMERCIER	Benoit	Adjoint au maire
PISSY-POVILLE	LESELLIER	Paul	Maire 1er vice-président en charge de la voirie et du transport du CCPNOR - Communauté de Communes des Portes Nord-Ouest de Rouen
ROUEN	RAMBAUD	Christine	Adjointe au maire de Rouen en charge de l'urbanisme
ROUMARE	LELIEVRE	Josiane	Maire

SAINTE AUSTREBERTHE	GRESSENT	Daniel	Maire
SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY	NIEL	Jacques	Maires
SAINT-JEAN-DU-CARDONNAY	CORNET	Isabelle	Conseillère municipale
SAINT-PAËR	HIS	Valère	Maire
SAUSSEY	BONAMY	Rémy	Maire
YVETOT	MOISON	Christophe	DGA Yvetot

NOM	Prénom	Organisme et fonction
BOUTY-TRIQUET	Agnès	Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de Seine-Maritime
BOUILLON	Christophe	Député de Seine-Maritime (5e circonscription)
GASTINNE	Jean-Baptiste	Vice-Président Région Normandie en charge des transports et des ports
SANCHEZ	Frédéric	Président Métropole Rouen Normandie (MRN)
GUILLOTIN	Françoise	Métropole Rouen Normandie (MRN) Vice-Présidente en charge de l'urbanisme et de la politique foncière
JOUVET	Jean Louis	DREAL Normandie
LACOGNE	Julien	DDTM 76 / Service Territorial de Rouen
PREVOT	Xavier	Département de Seine Maritime - Chef du Service Etudes et Grands Projets
VALLA	Paule	DGA Métropole Rouen Normandie
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie, Chef de projet, Dir. Aménagement Grands Projets
PASTANT	Didier	Directeur de l'Aménagement de l'Environnement et des Transports – Région Normandie
TRUBERT	Théodore	CODAH
BILLAUX	Jean-François	Directeur adjoint du département de la Seine-Maritime
COUSIN	Bernard	Préfecture de Seine-Maritime Directeur de la Coordination des Politiques de l'Etat

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
HURISSE	Christophe	Responsable Etudes Générales	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable Infrastructures Rouen-Yvetot	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