

Atelier Thématique

Vague 3

Synthèse

Atelier thématique	
Date et lieu	Jeudi 21 septembre 2017 Salle Vue Sur Seine - Hangar 10 - Quai Ferdinand de Lesseps - 76000 ROUEN 13h30 – 17h30
Invités	Services et organismes techniques de l'État Services techniques des Conseils régionaux, Conseils départementaux, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Associations, chambres consulaires des sections prioritaires ... (liste en fin de compte rendu)
Nombre de participants	34 participants
Objectifs	Cet atelier est l'occasion pour le Maître d'Ouvrage de présenter les avancées d'études suite à la période de réserve électorale et de présenter l'analyse multicritère des 3 zones de passage restantes à ce jour.
Principaux sujets abordés	<ol style="list-style-type: none"> 1. 13h30-13h45 : Accueil café 2. 13h45-14h00 : 1 – Introduction 3. 14h00-15h30 : 2 – Points d'approfondissement Rouen-Yvetot 4. 15h30-15h45 : Pause 5. 15h45-17h00 : 3 – Analyse des zones de passage Rouen-Yvetot 6. 17h00-17h30 : 4 – Conclusion
Support de présentation	Diaporama : LNPN_2017-09-21_Atelier_RY.pptx

Compte-rendu

Pour rappel, trois ateliers ont eu lieu pour présenter les résultats :

- **Lundi 18 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Paris** à l'adresse : Salle Mas – 10 rue des terres au curé 75013 Paris
- **Jeudi 21 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Rouen** à l'adresse : Vue sur Seine, Quai Ferdinand de Lesseps, 76000 Rouen
- **Mardi 26 septembre 2017** de 13h30 à 17h30 à **Évreux** à l'adresse : Salle des Cadrans 27007 Évreux

Ces ateliers concernent les points d'approfondissement qui ont été étudiés lors de la période de réserve électorale et les derniers résultats par section.

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

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

- 13h30-13h45 : Accueil café
- 13h45-14h00 : 1 – Introduction
- 14h00-15h30 : 2 – Points d'approfondissement Rouen-Yvetot
- 15h30-15h45 : Pause
- 15h45-17h00 : 3 – Analyse des zones de passage Rouen-Yvetot
- 17h00-17h30 : 4 – Conclusion

* * *
*

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

(Voir diaporama associé)

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

Pascal Mabire excuse madame Charvet souffrante. Il rappelle ses coordonnées afin de permettre l'envoi de questions.

Il précise que ce temps de réserve électorale a été bien utilisé afin d'affiner les hypothèses et de proposer des optimisations sur les différents points à approfondir.

Les assises de la Mobilité ont été lancées le 19 septembre dernier. Ces assises aboutiront à la fin du premier semestre 2018 à une loi d'orientation budgétaire relative aux infrastructures de transports ainsi qu'à un planning de réalisation. Nous sommes plutôt dans un contexte de gel des grands projets, cette étape EPEUP 1 se finalisera à la fin de l'année. Les décisions prises pour les assises de la mobilité et la loi de programmation, permettent tout de même au projet LNPN de finaliser l'étape 1 car elle est déjà intégralement financée dans le cadre du CPIER 2015-2020. Le projet LNPN passera ensuite dans le circuit des assises et de la future loi.

Présentation et rappel du calendrier de la gouvernance et de la concertation. Un document de synthèse concernant la démarche « projet de territoire en lien avec la LNPN » est en cours de production, une plaquette de 4 pages sera également produite en vue d'une diffusion plus large.

Actuellement, nous sommes à la fin de la vague 3 avec les derniers résultats de l'analyse multicritère sur les trois zones de passage de la section Rouen – Yvetot, ainsi que l'analyse de l'étude de 1998 afin de voir les implications de celle-ci par rapport à la LNPN.

Présentation de l'équipe SNCF Réseau :

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

2 – Points d'approfondissement Rouen-Yvetot

Cette partie restitue les résultats d'études approfondies qui avaient été demandées en concertation, mais dont les résultats ont nécessité un certain temps de traitement. Pascal Mabire espère que cette présentation permettra de bien appréhender la situation de saturation du nœud de Rouen.

Diagnostic de capacité :

Le diagnostic de capacité du nœud de Rouen consiste en un diagnostic de l'occupation de l'infrastructure existante à Rouen et autour de Rouen.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

La gare de Rouen Rive Droite aujourd'hui :

- 6 voies dont 2 traversantes vers Paris et vers le Havre et 4 voies adjacentes.
- Dissymétrie de la gare (2 voies directes (1 et 2), 1 voie au Sud (3) et 3 voies au Nord (4, 6 et 8)).
- Les voies 3, 4, 6 et 8 sont dédiées aux trains en origine / destination tandis que les voies 1 et 2 sont dédiées aux circulations traversantes (Paris → Le Havre, ...).
- Cette configuration particulière engendre de fortes contraintes d'exploitation en amont et en aval de la gare, dues entre autres aux aiguillages à niveau.
- Présentation du graphique d'occupation des voies (GOV) :
 - o voies 1 et 2 : courts temps d'occupation ;
 - o voies adjacentes : temps d'occupation plus longs, avec le stationnement parfois de trains vides (remisage) -> le taux d'occupation des voies est très important sur les voies adjacentes aux heures du soir et du matin ;
- Les cisaillements en entrée de gare entraînent une certaine rigidité de la grille.

L'étoile Rouennaise :

- De nombreuses bifurcations au nord (Motteville, Malaunay, voie unique de Dieppe) comme au sud (Darnétal, Amiens, Tourville, Eauplet, voies de garage, ...) : étoile à 5 branches.
 - Toutes ces bifurcations sont faites à plat entraînant de nombreuses contraintes sur le montage de la grille horaire.
 - De plus une partie des lignes capillaires (Dieppe notamment) sont en voie unique contraignant d'autant plus la circulation des trains sur ces portions.
 - Les contraintes observées sont majoritairement hors de la gare, à hauteur de 60% et concernent en particulier la bifurcation de Malaunay et la voie unique de Dieppe.
- > Dans cette situation, il est difficile d'ajouter des trains.

Montage de la grille horaire :

- Définition de la grille horaire sur 1 heure puis répétition du schéma pour assurer le cadencement et la régularité des trains, les missions sont activées ou non en fonction de la demande (suppression de trains en heures creuses par exemple).
- Le montage de la grille horaire avec des missions très variées (direct, semi-direct, omnibus et autres ...) ne permet pas d'augmenter le nombre de circulations sur le tronçon.
- Augmenter le nombre de circulations serait néanmoins possible mais entraînerait une perte de rigidité du système (ralentissement des trains ou peu d'espaces entre les trains présentant de gros risques pour le maintien de la régularité et pourrait avoir des conséquences néfastes sur les performances).
- Une répétition de la trame est souvent recherchée afin de proposer une bonne lisibilité au voyageur

Principe de fonctionnement des IPCS (installations permanentes de contre-sens) :

- Les IPCS consistent en un système de signalisation permanente qui sert classiquement pour la gestion des travaux ou des aléas.
- Ces équipements pourraient aussi permettre de faire doubler un train lent par un train rapide en faisant circuler le train lent à contre-sens sur l'autre voie pendant que le train rapide circule en sens normal. Il est noté qu'un train est considéré comme lent car il s'arrête en gare.
- Cette solution n'est pas implémentable en mode nominal car cela entraîne la non-circulation des trains en contre-sens d'une part et le ralentissement de l'offre locale d'autre part. La création d'itinéraires permanents avec cisaillements présente en outre un risque important pour la ponctualité.
- Cette solution est utilisée par la RATP pour la gestion d'incidents en heures creuses ainsi que par la SNCF mais principalement lors de travaux sur l'une des voies ou bien lors d'un incident technique sur une voie lors de l'exploitation.
- L'IPCS propose une signalisation dans les deux sens de circulations, il est envisageable de proposer un même niveau de signalisation en contresens par rapport au sens normal mais cela ne permet pas de résoudre la problématique de la circulation du train venant de l'autre côté.
- Disposer d'une troisième voie permet d'utiliser pleinement ce régime d'exploitation.

Évolution des besoins de capacité au regard des enjeux :

- Étude co-réalisée avec la Région Normandie et en y associant Rouen Métropole.
- 23 000 voyageurs en moyenne à Rouen Rive Droite.
- Les comptages sur Rouen Yvetot sont réalisés en 2013 et 2015.
- Opérations engagée depuis 2008 pour l'amélioration du service et l'augmentation de la capacité : cadencement mis en place – Changement MR (matériel roulant) – Redécoupage de block. Néanmoins, malgré ces opérations, il demeure des phénomènes de congestion et saturation.
- Trains actuels Yvetot – Rouen – Elbeuf déjà très chargés.
- Evolution attendue : saturation des axes existants.
- Attente des usagers : augmentation de la fréquence des trains et non des trains plus capacitaires.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Il n'est pas possible de faire circuler plus de trains sur le réseau existant du fait des différences de mission. Une Ligne Nouvelle permettra donc de doubler la capacité sur le même tronçon

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- En Ile-de-France à certains endroits, il y a bien 4 voire 6 voies de fronts

M Francis BIA, Normandie Nature Environnement :

- Aucune demande formulée concernant le respect des horaires ?

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Si, aussi, mais dans le cadre de la LNPN, le travail concerne plutôt l'augmentation de la capacité.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Aujourd'hui, le travail effectué concerne plutôt la réalisation d'une ligne nouvelle pour répondre aux attentes d'évolution de l'offre.
- Le respect des horaires en situation actuelle ne fait pas partie du projet LNPN et de la présente réunion. SNCF Mobilité fait ce qui est possible dans le cadre de la gestion de l'existant.
- Les objectifs concernent effectivement l'amélioration de la qualité de service via notamment la robustesse de la ligne.

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- La LNPN constitue un effet d'aubaine en faisant sortir les trains rapides du réseau existant. Cette dissociation entre trains rapides et trains lents permettrait ainsi d'éviter les effets de report et assurerait une meilleure robustesse du service et de la ponctualité.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- L'objectif est bien d'éviter les effets en cascade bien connus en Ile-de-France où le réseau est très saturé.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

Synthèse :

- Attentes = développer la fréquence plutôt que la capacité des trains.
- Aujourd'hui, les difficultés rencontrées proviennent essentiellement de la saturation du réseau
 - o à court terme, la seule solution est l'augmentation de la capacité des trains ;
 - o à moyen et long termes, il est nécessaire d'augmenter la fréquence pour répondre à l'augmentation de la demande attendue.
- Or aujourd'hui, le réseau est dans l'incapacité d'absorber la demande attendue. La seule solution est la création de voies supplémentaires pour créer de la capacité supplémentaire, soit le long du réseau existant soit avec une ligne nouvelle. Le nombre de sillons dépendra de l'ambition politique. (par exemple en IdF, le RER est déjà à 4 voies et il est question de le passer à 6 voies sur certains tronçons).

M Francis BIA, Normandie Nature Environnement :

- D'où sortez-vous les hypothèses de la croissance ? Pas de croissance démographique. Le Ministre dit qu'il est possible d'améliorer l'existant.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Ce sont des hypothèses arrêtées en partenariat avec la Région Normandie et Rouen Métropole.
- Par ailleurs, il y a toujours plusieurs étapes dans l'amélioration d'une infrastructure mais qui finissent à un moment par être limitées.
- Par exemple, par rapport à l'existant, il serait peut-être envisageable de réduire l'intervalle entre deux trains en améliorant la signalisation.

M Gilles FRAUDIN, AUTES :

- Problèmes de maintenance du matériel par SNCF Mobilité (par exemple 8 rames double niveau immobilisées : 4 en maintenance et 4 en panne).
- IPCS non efficace, il est préférable une banalisation (comme pour le RER E).
- Pas d'augmentation de trafic → pas besoin de LNPN entre Rouen et Yvetot.
- Le cadencement de 2008 n'est pas un vrai cadencement car il n'est fait qu'en heure pleine.

- Le projet de ligne nouvelle dépend du projet de gare nouvelle Saint-Sever.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Remercie pour ces précisions techniques.
- Pour la maintenance du matériel roulant actuel, ce n'est pas le rôle de la mission LNPN que de traiter ce sujet.
- La banalisation est crédible en nominal, mais avec un système à 3 voies et une pointe symétrique. Une banalisation avec seulement 2 voies est difficile à mettre en place sachant que le dimensionnement de l'infrastructure se fait sur l'heure de pointe. En outre, la conservation d'une lisibilité horaire est un point important pour le voyageur.

Analyse de l'étude de 1998 :

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Actuellement, en raison de la sinuosité et de plusieurs points durs tels que les tunnels et viaducs, la vitesse est d'environ 140 km/h en moyenne sur la majorité de la ligne et 160 km/h sur le plateau de Caux (sauf au niveau du viaduc de Mirville).
- Présentation des différentes variantes de l'augmentation de vitesse ainsi que des temps de parcours envisageables dus à la reprise de l'infrastructure ainsi qu'au changement de matériel roulant.
 - o solution de base : rester au cœur de l'emprise ferroviaire avec un décalage maximum de l'axe de 10 cm ;
 - o variante : décalage par rapport à l'axe jusqu'à 1 m, avec possibilité de sortir des emprises ferroviaires actuelles.

Ces solutions permettent un relèvement de la vitesse, sauf au niveau de quelques points durs.

- Il est ainsi possible de gagner 5 minutes entre Barentin et Le Havre, pour moitié grâce au matériel roulant et l'autre moitié grâce à l'infrastructure.
- Depuis 1998, deux principales évolutions réglementaires :
 - o Loi sur l'eau avec :
 - le traitement des eaux de ruissellement et la création nécessaire de bassins de rétention en cas de ripage de la plateforme ou de la modification du système de drainage, dans un secteur très sensible entre Rouen et Yvetot en matière de ruissellements ;
 - la protection de la ressource en eau potable.
 - o La réglementation ferroviaire avec la création de l'EPSF (Etablissement Public de la Sécurité Ferroviaire) en 2006, qui a amené à modifier le cadre législatif lié à la sécurité ferroviaire, pour mieux prendre en compte l'état du patrimoine ferroviaire existant, ce qui entraînerait des surcoûts.
- Observation des coûts et de ce qui n'a pas été pris en compte :
 - o Mesures compensatoires liées à la loi sur l'eau (notamment pour les bassins d'assainissement (rétention)).
 - o Mise en œuvre de protections acoustiques.
 - o Mise en place de la compensation environnementale suite à l'étude d'impact, remblais...
 - o Renforcement des talus et de la plateforme, pour augmenter à 200 km/h la vitesse, il est nécessaire de disposer d'une plateforme neuve.
- L'étude a été ajoutée au schéma directeur Paris – Le Havre dans le cadre du renouvellement des voies/Signalisation/Alimentation électrique/ERTMS, le gain de temps étant permis

surtout entre Barentin et Harfleur. il s'agit donc plutôt d'un projet complémentaire à la LNPN.

Gare Nouvelle de Rouen Saint-Sever :

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Présentation des résultats du groupe de travail Région Normandie / Rouen Métropole / SNCF Réseau partageant le constat de la nécessité d'augmenter la desserte actuelle.
- Gare nouvelle = projet ferroviaire mais surtout un projet urbain avec une nouvelle gare en centre-ville :
 - o Traversée sous le fleuve : 4 trains par heure ;
 - o Développement de l'offre en gare : 27 trains (cible) au lieu de 13 trains (2017) et 23 trains prioritaires ;
 - o Intégration du fret et des mouvements techniques (trains vides, garage) ;
- Architecture de la gare validée en COPIEL (bâtiment voyageurs côté nord en position centrale, Parking côté sud-est à proximité du réseau urbain, modes doux vers l'ouest).

Échange :

Mme Chantal VERHALLE, Mairie de Bouville:

- Les coûts de 1998 ne sont-ils pas à ajouter à la LNPN de toute manière ?
- Malgré la création éventuelle de la ligne nouvelle, les usagers habituels de la ligne existante ne doivent pas être lésés et une rénovation est nécessaire.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- La rénovation du réseau existant est le futur proche. Le RVB (Renouvellement Voie Ballast) n'entraîne pas la reprise de la plateforme. L'augmentation de la vitesse entraîne une reprise de la plateforme avec un relèvement de vitesse, différent d'un simple RVB.

M Bernard BRUNET, Maire de la Vaupalière :

- Le gain de 1998 est-il de 2,5 minutes ?
- N'est-il pas possible d'augmenter la vitesse dans le secteur du tunnel de Pissy-Poville et le viaduc de Barentin ?

Géraldine BOCHATON, SNCF Réseau :

- Le gain de temps total est de 5 minutes ; mais seulement de 2,5 grâce à l'infrastructure pour un train donné.
- Le tunnel et le viaduc ne sont pas touchés par l'étude de 1998 il en est de même avec la LNPN. L'augmentation de la vitesse au niveau des tunnels et des viaducs entraînerait des coûts trop élevés du fait de la nécessité de construire un nouvel ouvrage à côté (rayon de courbure, gabarit, faisabilité des travaux, ...).

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- La reprise du tunnel et du viaduc nécessitent d'importants investissements.
- Le gain de vitesse vient de la reprise des tracés et de la rectification des courbes -> aménagements nécessaires.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire): la modification de la signalisation est possible en place.
- En revanche, trop complexe de rénover en profondeur un ouvrage en place et il est plus simple, techniquement et économiquement, de faire un nouvel ouvrage.

M Gilles FRAUDIN, AUTES :

- Projet global dans 32 ans, le projet prioritaire ne verra jamais l'entière du projet. Le projet partiel correspond à un petit bout de ligne nouvelle isolé sur une ligne classique. Il serait « démentiel » de construire ce « petit bout » maintenant.
- Péage pas rentable.
- Craint des dépenses trop élevées.
- Gare Rouen Saint-Sever, si elle se fait, nécessiterait un passage sous la Seine et devrait ensuite se faire avec le raccordement le plus proche → Maromme).

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- REX de Poitiers – Limoges avec la nécessité de démontrer la rentabilité socio-économique.
- La gare nouvelle devra nécessairement apporter des services supplémentaires.
- Aujourd'hui, un constat a été fait et il est nécessaire d'entreprendre des actions pour améliorer les choses.

Mme Josiane LELIEVRE, SMBVAS :

- Une gare à Sotteville, plutôt qu'à Saint-Sever n'entraînerait pas de passage sous fluvial, le besoin d'une gare centrée n'est pas justifié, il aurait en effet été possible de prendre le réseau complémentaire pour rejoindre le centre.

Mme Véronique SERVANT, OPTIFER PN :

- LNPN Yvetot – Le Havre ?
- Le Pendolino, capable de conserver une vitesse importante sur de faibles rayons de courbure ne permettrait-il pas de faire du gain de temps ?
- Un viaduc ferroviaire est en cours de reprise à Marly-le-Roi, n'est-il pas possible de faire la même chose pour le viaduc de Barentin?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Le projet cible s'arrête à Yvetot, en revanche, l'étude de 1998 peut être considérée en complément de la LNPN sur le tronçon Yvetot-Le Havre.
- Il sera proposé au COPIL que l'étude de 1998 constitue une complémentarité intéressante à la LNPN.

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- Le Pendolino a été étudié par la SNCF il y a quelque temps, qui a conclu à un gain de temps de parcours insuffisant par rapport à l'investissement représenté. En Italie, et dans plusieurs autres pays, les normes étant différentes, la vitesse de circulation est, de manière générale, inférieure à la vitesse de circulation française, les écarts de vitesse entre les lignes habituelles et le Pendolino y sont donc d'autant plus perceptibles.
- Le viaduc de Marly est reconstruit mais à vitesse constante sur une ligne non exploitée

M Francis BIA, Normandie Nature Environnement:

- J'ai cru comprendre au cours de la présentation que vous songiez à rouvrir Darnétal ?

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- Ce n'est pas dans le périmètre de la LNPN mais cette éventualité peut faire partie de discussions futures.
- C'est en effet en cours de réflexion, mais avec un train par heure, cela semble difficilement économiquement stable, et il serait difficile d'en ajouter du fait de la saturation du nœud de Rouen.
- Il s'agit à l'heure actuelle d'une décision de l'autorité organisatrice des transports mais cela se heurte rapidement aux limites de capacité (voie unique, bifurcation à niveau).

M Gilles FRAUDIN, AUTES :

- Pousser les études sur la bifurcation de Dieppe.
- La ligne de Dieppe était à double voies avant.
- La bifurcation à plat ainsi que la voie unique contraignent beaucoup cet axe

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Certaines variantes proposent de répondre à la problématique de la bifurcation dénivelée

* * *
*

3 – Analyse Zone de Passage Rouen Yvetot

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Nous avons profité de la réserve électorale pour avancer sur différents sujets.

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- La ZP Maromme optimisée fait partie des ZP à l'étude qui seront présentées au prochain COFIL. Les contraintes de la ZP Maromme sont les suivantes :
 - o Besoin de maintenir la circulation sur l'existant.
 - o Besoin de 4 voies entre Maromme et Malaunay.
 - o Besoin de déniveler la bifurcation de Malaunay.
 - o Besoin de sortir à Maromme.
- Face au contexte urbain dense, la présence du cimetière, le relief contraint (coteau), et la nécessité de maintenir la circulation ferroviaire pendant les travaux, l'optimisation consiste à prolonger le tunnel jusqu'à Malaunay :
 - o Le prolongement nécessite toujours de déniveler la bifurcation de Malaunay.
 - o Le tunnel sort alors avant la gare de Malaunay.
- Cette étude de prolongement du tunnel est intéressante malgré le surcoût potentiel, car le coût n'est pas forcément très différent d'un projet en surface au regard des avantages apportés par le prolongement du tunnel.
- ZP Ouest B et Est C optimisées font partie des Zones de Passage (ZP) à l'étude. L'optimisation concerne la partie commune aux 2 ZP et tient à l'amélioration de la sortie de Rouen. Un double tunnel, un sous la Seine qui ressort après le Cailly, l'autre sous l'A150 et qui ressort au niveau de l'échangeur de La Vaupalière, après la forêt de protection, ce qui permet aussi de limiter les interférences avec les ouvrages d'art routiers. Cette solution, bien qu'en tunnel et potentiellement plus coûteuse, est intéressante car elle permet d'assurer les mêmes fonctionnalités pour un moindre impact sur le territoire (et notamment sur l'A150, la vallée du Cailly et la forêt de Roumare).

M Bernard BRUNET, Maire de la Vaupalière :

- Pourquoi ne pas prolonger l'ouvrage souterrain au-delà de La Vaupalière ?
- Demande à ce que les ZP Ouest B et Est C soient abandonnées car les ZP impactent beaucoup de communes et bloquent le développement de celles-ci (pas de projet urbains sur des terrains où pourrait passer la ligne nouvelle).

Philippe ADAM, SNCF Réseau :

- Il s'agit d'un principe d'axe, l'étape 2 viendra à préciser ces impacts en cherchant à en éviter le maximum, et détaillera notamment les secteurs de sortie du tunnel.

M Gilles FRAUDIN, AUTES :

- Demande quelles sont les pentes des rampes si le passage sous la Seine est à – 40 m.

Philippe ADAM, SNCF Réseau

- Confirme que la pente de la rampe est moins importante pour la ZP RY Maromme optimisée.

Mme Isabelle CORNET, La Vaupalière :

- Loi sur l'eau? Humain ? Social ? Economique ? Blocage de l'urbanisation pendant 30 ans.
- Insiste pour choisir Maromme car elle estime qu'il n'y a pas de gain à prendre la ZP Ouest B ou Est C.

M Bernard BRUNET, Maire de la Vaupalière :

- Impression que les gens du plateau entre Rouen et Barentin sont laissés-pour-compte. Tous les secteurs dans le prolongement du tunnel vont être impactés (secteurs agricoles et urbains).

M Jérôme METEL, CA 76 :

- Pour la reprise de l'existant, l'accent avait été mis sur la compatibilité entre le dossier Loi sur l'eau et les aménagements environnementaux. Mais qu'en est-il des nouveaux ouvrages, qui auraient plus d'impacts sur l'environnement ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- La suite de la présentation vise à produire une analyse multicritère sur ces différentes thématiques et devrait répondre à votre question.
- Une justification socio-économique sera dans tous les cas nécessaire pour que le projet puisse être financé, d'où une nécessité d'équilibrer les impacts et les bénéfices avec un nombre de services rendus suffisants.
- Le travail effectué sur la sortie de Rouen ne résout pas tous les impacts mais a permis d'améliorer les 3 ZP présentées en début d'année.

Descriptif des nouveaux indicateurs (rappel méthodologique) :

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Court rappel de la méthodologie déjà partagée en concertation lors des vagues précédentes : l'analyse multicritère est un outil d'aide à la décision permettant de comparer les différentes ZP sur 4 axes différents, sans pondération par axe.
- Le travail effectué a eu pour objectif d'avoir un nombre équivalent d'indicateurs par axe (~ 4 indicateurs), afin de disposer d'axes équilibrés entre eux :
 - o environnement : pas de nouvel indicateur environnemental (déjà 6) ;
 - o service ferroviaire équitable : ajout d'un indicateur portant sur la fréquence des trains. A ce stade, le schéma de desserte est le même quelle que soit la ZP retenue pour la section Rouen – Yvetot. Cet indicateur n'est donc pas discriminant pour cette section mais le devient à l'échelle du scénario de projet.
 - o dynamiques territoriales : ajout d'un indicateur portant sur les risques résiduels sur les emplois agricoles ;
 - o investir dans un projet soutenable : ajout de 3 indicateurs :
 - capacité,
 - nombre d'heures de transport supplémentaires,
 - impact des travaux,
- Une synthèse par axe selon la méthode définie par le LAMSAD (CNRS).

M Francis BIA, Normandie Nature Environnement :

Pourquoi, selon l'analyse multicritère, la biodiversité est-elle plus importante à Malaunay ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Ce secteur concentre de nombreuses zones favorables à la biodiversité telles que des ZNIEFF, des réservoirs de biodiversité au titre du SRCE, des zones humides avérées et d'intérêt environnemental particulier (ZHIEP) et des cours d'eau classés (Saffimbec).
- Impacts évités par le tunnel jusqu'à Malaunay, mais ensuite incidences de la dénivellation de Malaunay, et de la troisième voie, notamment le long de la vallée du Saffimbec.

M Gilles FRAUDIN, AUTES :

- Les coûts d'exploitation sont-ils pris en compte dans cette étape ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Non, cet aspect-là est pris en compte en étape 2, lorsqu'un tracé sera choisi au sein de la ZP retenue à la fin la présente étape.
- A noter que ces coûts ne sont pas du même ordre de grandeur que les coûts de construction de la ligne, même s'ils sont en effet bien identifiés.

M Jérôme METEL, CA 76 :

- Pourquoi le risque résiduel lié aux nuisances est le même partout alors qu'il y a bien une différence entre ligne nouvelle et voie existante ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Il est considéré ici, le nombre factuel de maisons impactées dans chaque ZP.

Mme Lelievre, SMBVAS :

- Où est le risque inondation ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Intégré dans l'indicateur « Risques naturels et technologiques »

Mme Lelievre, SMBVAS :

- Quelle est la perte de temps pour Dieppe si la ZP RY Maromme n'est pas retenue ?

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Quelle que soit la ZP retenue, le schéma de desserte sera le même, indépendamment de Dieppe, qui sera accessible via une correspondance à Rouen rive gauche. Mais Dieppe n'est pas à l'étude aujourd'hui dans le cadre de la LNPN.

Mme Lelievre, SMBVAS :

- Il est important si la ZP RY Maromme n'est pas retenue d'avoir un direct Dieppe – Paris.

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- Cette hypothèse n'a pas été considérée dans les schémas de desserte, par conséquent, nous n'avons pas identifié les impacts d'un tel service sur la voie unique mais également sur la gare. Elle n'est toutefois pas impossible.

M Bernard BRUNET, Maire de la Vaupalière :

- Quel est le delta de temps de parcours entre Ouest B et Maromme ?
- Maromme ne permet pas d'avoir une meilleure capacité sur le réseau ?

Christophe HURISSE, SNCF Réseau :

- 4 minutes à l'horizon prioritaire (avec matériel actuel) et 6 minutes à l'horizon cible (changement de matériel roulant).
- Toutes les ZP dégagent de la capacité sur le réseau existant, mais dans des proportions plus ou moins importantes, ce que traduit l'indicateur. Ainsi, la capacité est directement en lien avec la présence dans un cas de 2 voies supplémentaires entre Rouen Yvetot alors que dans l'autre cas il y a parfois, deux voies, parfois une voie parfois aucune voie de plus. Cette situation contraint par conséquent le développement de l'offre ainsi que le montage de la grille.

Mme Lelièvre, SMBVAS :

- Pourquoi l'étude de 1998 n'est pas intégrée au COPIL ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- L'étude de 1998 montre qu'il n'y a pas de gain de vitesse sur la section Rouen – Yvetot et n'a donc pas d'intérêt d'être présentée en COPIL.

Remarques de plusieurs personnes sur les difficultés à interpréter le + dans le tableau pour différencier des ZP de même couleur.

Mme Isabelle CORNET, Mairie de la Vaupalière :

- Combien de temps dure le COPIL et qui y participe ? Qui prend la décision finale ?

Mme Lelièvre, SMBVAS :

- Les intercommunalités sont-elles présentes ?

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Le COPIL dure 2h mais avant cela il y a des COTECH, des commissions consultatives ...
- Il y a tous les cofinanceurs du projet, à savoir l'Etat, les deux régions, les départements concernés, le STIF, les AOT, ...
- Le COPIL est un lieu de débat. En cas d'accord, une proposition sera faite à l'intention du ministère qui prendra la décision. Le COPIL n'est pas le décisionnaire final.

Mme Chantal BAUDU, Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix :

- Est-ce que du point de vue environnemental, vous partez de l'état antérieur à l'autoroute, ou bien à l'état laissé par l'autoroute? Comment sont considérés les impacts cumulés A150 + LNPN ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Oui on prend en compte l'autoroute dans l'analyse, intégrée à l'état initial de la LNPN. Il n'y a en revanche pas de travail sur la situation antérieure à l'autoroute, puisque le projet est censé avoir compensé les impacts résiduels.
- Les services de l'Etat devraient être vigilants à l'absence d'impacts cumulés entre les deux projets.

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Les mesures compensatoires de l'A150 sont intégrées à l'analyse environnementale, la réglementation impose d'ailleurs une compensation démultipliée lorsqu'elle est réalisée sur des terrains de compensation

M Bernard BRUNET, Maire de la Vaupalière :

- Les mesures compensatoires sont installées au plus proche de la zone impactée ou bien au plus loin ?

Julien LOISELAY, SNCF Réseau :

- Elles sont privilégiées au plus proche de l'impact, mais à défaut peuvent être plus éloignées, selon les modalités définies par l'arrêté en vigueur sur chaque mesure compensatoire.

4 – Conclusion

Pascal MABIRE, SNCF Réseau :

- Conclut la séance et remercie les différents participants pour ces ateliers de concertation.

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

Rouen - 06 février 2017

NOM	Prénom	Institution
MORENO	Laurent	Agence d'urbanisme de Rouen
BAUDU	Chantal	Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix
CLECH MERCIER	Maryse	Association LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix
LOCHARD	Thierry	AURH
FRAUDIN	Gilles	AUTES
PLUSQUELLEC	Hervé	CD 76
PREVOT	Xavier	CD 76
THIOU	Agnès	CD 76
SAINT-ELLIER	Francis	CESER Normandie – Association pour la promotion de la LNPN
ALLIGAND	Gurvan	CGDD
LEVASSEUR	Sébastien	Chambre d'agriculture de Seine-Maritime CA 76
METEL	Jérôme	Chambre d'agriculture de Seine Maritime CA 76
DAVID	Gilles	DIDVS
MARQUOT	Oriane	DRAAF Normandie
HOVART	Laetitia	DREAL Normandie
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
MALHOUITRE	Jean-Jacques	Limesy
BRUNET	Bernard	Maire de la Vaupalière
HUET	François	Mairie de Bouville
MERCIER	Maryse	Mairie de Bouville
VERHALLE	Chantal	Mairie de Bouville
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie
BIA	Francis	Normandie Nature Environnement
DERIEUX	Antoine	ONCFS
GONNEAU	Catherine	OPTIFER PN
SERVANT	Véronique	OPTIFER PN
LESELLIER	Paul	Pissy-Poville
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Normandie
ROCHELLE	Vincent	Région Normandie
TAUDIERE	Guillaume	Région Normandie
LELIEVRE	Francis	SBVA
LELIEVRE	Josiane	SMBVAS – Mairie de Roumare
HUCHON	Agnès	SNCF Réseau
CORNET	Isabelle	Ville de la Vaupalière

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau

HURISSE	Christophe	Responsable études générales	SNCF Réseau
ADAM	Philippe	Directeur du PDR Normandie (en remplacement de Pierre-Antoine Mathieu)	SNCF Réseau
BOCHATON	Géraldine	Responsable adj Paris-Mantes-Evreux	SNCF Réseau

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

Bureau d'étude Setec international

GALTIER	Anne-Laure	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.
DUFOURG	Renaud	Ingénieur d'études environnementales	SETEC Inter.

Bureau d'étude BG ingénieurs conseils

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

Garante de la concertation – Absente

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

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