

## COTER Mantes – Evreux – Caen - Cherbourg

### Synthèse

<b>COTER Mantes – Evreux – Caen – Cherbourg</b>	
<b>Date et lieu</b>	<b>Lundi 29 juin 2015</b> <b>Préfecture de Caen, 14h30 – 16h30</b>
<b>Invités</b>	Présidé par Geneviève QUEMENEUR, Services de l'Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer sur l'avancement des études</li> <li>• Informer sur les résultats de la vague 1 de la concertation</li> <li>• Présenter la garante de la concertation : Anne-Marie CHARVET</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en compte de l'intermodalité, notamment au niveau des gares nouvelles</li> <li>• Gare Nouvelle de Nanterre-La Défense</li> <li>• Matériel roulant V250</li> <li>• Méthodologie de définition des dessertes et flux</li> </ul>
<b>Support de présentation</b>	Diaporama LNPN_2015-06-29_COTER_MECC_V1.pptx

## Compte-rendu

### **Ouverture du COTER par la chargée de mission du SGAR, Geneviève QUEMENEUR**

La chargée de mission du SGAR Geneviève Quemeneur prie d'excuser les participants du COTER pour l'absence du préfet de région.

### **Présentation par SNCF Réseau, Emmanuèle Saura, chef de mission LNPN**

*Voir diaporama associé*

SNCF Réseau rappelle qu'il a à cœur de mener une concertation continue et fournie et que ce COTER est l'occasion d'informer sur l'avancement des études et de recueillir les réactions des différents participants.

SNCF Réseau présente la garante de la concertation Anne-Marie Charvet.

La présentation se déroule en trois parties :

- Introduction générale
- Restitution des Etudes de Fonctionnalités & Recueil des expressions
- Restitution du recueil des enjeux environnementaux & Recueil des expressions

Le diaporama débute avec une interview vidéo du délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine François Philizot revenant sur les enjeux majeurs du projet Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

\* \* \*  
\*

**Questions/Réponses :**

**Alexandra BASSINAT, chef de cabinet du maire de la ville de Lisieux,** souhaite connaître les acteurs sollicités dans le cadre des ateliers de concertation Fonctionnalités.

**SNCF Réseau :** les acteurs ayant participé à cette concertation sont les institutions présentes au Comité de Pilotage ainsi que quelques acteurs complémentaires.

Ont notamment participé : les trois régions, les sept départements, les trois CESER, le STIF, les agences d'urbanisme, les villes de Caen, Le Havre, Mantes, la Métropole de Rouen ainsi que la CASE et la CAMY. N'a pas participé : Grand Evreux Agglomération (GEA).

**Guy BAILLART, député de la 3<sup>e</sup> circonscription du Calvados (Lisieux-Falaise),** demande s'il est possible d'obtenir le diaporama de la présentation en version papier.

**SNCF Réseau** informe que la présentation sera disponible dès le 30 juin 2015 sur le site du projet : [www.lnfn.fr](http://www.lnfn.fr). Il est mis à disposition du public dans l'onglet « S'informer » par souci de transparence.

**Jean-Yves POTTIER, chargé de mission Infrastructure à la CCI Normandie,** demande la confirmation de la prise en compte de l'enjeu fret dans le projet et de la libération de capacité par le report de capacité sur d'autres lignes.

Il souligne de plus qu'il lui paraît être de bonne politique d'inviter aux instances le département de l'Orne qui sera concerné par les correspondances.

**SNCF Réseau** rappelle que le département de l'Orne est représenté à travers le Conseil Régional. Par ailleurs, ceci n'a pas été prévu dans le dispositif présenté et validé en comité de pilotage.

**Franck FANGET, directeur adjoint du CRBN,** confirme qu'il existe au niveau de la région un cercle pour échanger sur les grands projets.

**Bernard CHAMPEAUX, Président de la FNAUT Haute-Normandie,** souhaite attirer l'attention de SNCF Réseau sur l'accessibilité des Gares Nouvelles, tout particulièrement au niveau des transports en commun. Il est inquiet vis-à-vis de potentielles gares nouvelles excentrées par rapport au réseau de transport en commun existant. Il rappelle l'exemple d'Evreux qui dispose à ce jour d'une gare avec un très bon niveau d'accessibilité.

Il précise qu'il n'émet pas un avis négatif mais appelle SNCF Réseau à prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités dans l'implantation des Gares Nouvelles.

**Philippe DURON, Député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Calvados**, demande des éclaircissements vis-à-vis de la Gare Nouvelle de La Défense qui aurait fait l'objet d'un avis défavorable de l'ÉPADESA, ainsi que sur l'articulation des différents calendriers.

**SNCF Réseau** indique qu'un travail d'éclaircissement de cet objet a été mené durant 2014 avec l'ÉPADESA afin de définir les variantes de moindre impact présentées au Comité de Pilotage du 27 février 2015.

Le calendrier pour cette gare prévoit une décision ministérielle à l'horizon de février 2016, ce qui est notamment compatible avec le planning de la ZAC des Groues. Dans ce cadre, il reste à mener dans le deuxième semestre 2015 des études plus approfondies sur cet objet afin de définir l'impact induit, l'approche optimum de mode de construction dans un milieu urbain dense et le montant des mesures compensatoires associées.

**Philippe DURON, Député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Calvados**, a quelques remarques sur les fréquences présentées. Il rappelle que lors des études sur les trains TET qu'il a présidé, les données SNCF ont montré que le doublement des fréquences n'était pas nécessaire sur l'ensemble de la ligne.

Il attire l'attention de SNCF Réseau sur la nécessité de travailler avec beaucoup de finesse sur la section Rouen-Le Havre et d'éviter les distorsions entre le Gestionnaire d'Infrastructure et l'Exploitant Ferroviaire. Il précise également le besoin de travailler à partir de la demande et non de l'offre.

**Jean-Pierre LHONNEUR, Président de la Communauté de communes de la Baie du Cotentin, maire de Carentan**, intervient en précisant que la fiabilité et la diminution des temps de parcours pouvaient faire évoluer fortement la demande. Cela est peut-être moins vrai sur un bassin de population plus faible comme Cherbourg.

**Louis POUTAS, Vice-président de la Communauté urbaine de Cherbourg (CUC)**, réagit en rappelant que se constitue une agglomération de 200 000 habitants dans cette zone.

**Bernard CHAMPEAUX, Président de la FNAUT Haute-Normandie**, rappelle que lors du débat public, les projets de desserte étaient extrêmement détaillés et souhaiterait connaître l'évolution du niveau de desserte entre le débat public et les schémas présentés.

**Guy BAILLART, député de la 3<sup>e</sup> circonscription du Calvados (Lisieux-Falaise)**, exprime son incompréhension vis-à-vis du schéma présenté sur les grands objectifs et l'enveloppe du souhaitable.

**SNCF Réseau** rappelle les grands objectifs définis. Il s'agit, tout en restant dans cette enveloppe du souhaitable, de faire varier les scénarios pour rechercher l'optimum.

**Philippe DURON, Député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Calvados**, précise qu'il n'a pas d'inquiétude vis-à-vis de la démarche. Il souhaite connaître la méthodologie qui sera appliquée pour les études socio-économiques et notamment l'induction du trafic.

**SNCF Réseau** précise que les études trafics ne sont pas lancées à ce jour. Sur la base des scénarios d'offres imaginés, différentes analyses peuvent être faites. Il sera privilégié l'analyse relative des scénarios entre eux.

**Jean-Pierre LHONNEUR, Président de la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin, maire de Carentan**, ajoute qu'il sera toujours possible d'ajuster les heures et fréquences dans un second temps. Il rappelle également qu'un accès rapide à l'Aéroport de Roissy est nécessaire.

Il s'interroge également sur les participants de la réunion et souhaite réaliser un tour de table.

**SNCF Réseau** rappelle qu'il n'y a pas de tour de table prévu, chacun précisant son nom et sa fonction lorsqu'il intervient.

**Bernard CHAMPEAUX, Président de la FNAUT Haute-Normandie**, est d'accord avec le député Philippe DURON pour faire prévaloir la demande sur l'offre. Il rappelle cependant que lorsque des actions volontaristes ont été menées, on observe une élasticité négative dans le cas de gisement. Il souhaite connaître la méthodologie mise en œuvre pour rester raisonnable tout en identifiant les gisements sur les trafics péri-urbains.

**SNCF Réseau** précise que deux études trafics sont prévues et couvrent toutes les échelles du territoire. Il s'agit en général d'études stratégiques à ce niveau d'études menées afin de discriminer les grandes variantes entre elles. Les modèles prendront en compte les études plus fines menées par d'autres MOA, notamment la Métropole de Rouen. Cela reste cependant à un niveau moins fin.

Les études n'ayant pas été lancées à ce jour, il n'est pas possible de prendre position sur les résultats envisageables sur la section Rouen-Dieppe.

**Jean-Yves POTTIER, chargé de mission Infrastructure à la CCI Normandie**, insiste sur les enjeux fondamentaux liés à l'intermodalité et au « décloisonnement modal » (Rapport DURON). Les gares nouvelles doivent devenir des plateformes intermodales prenant en compte : l'ancienne gare, les autocars, les bus urbains, le mode automobile et le covoiturage. Il s'agit de penser globalement le service de transport au travers d'une plateforme de service efficace.

Jean-Yves POTTIER rappelle également qu'il n'existe pas à ce jour de matériel de transport V250, et souhaiterait savoir si une politique industrielle gouvernementale pour développer rapidement ce matériel est en place.

**Philippe DURON, Député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Calvados**, confirme que cela est une question fondamentale, notamment dans le cadre du besoin à moyen terme (2018-2020) pour la région Basse-Normandie de renouveler ses matériels roulants intercitys.

Cette vitesse est utilisée dans plusieurs autres pays. Pour l'Allemagne, l'approche du V250 nécessitant la modification de toutes les voies n'a pas été retenue et il a été fait le pari de l'ICX, en cours de développement chez Siemens. D'autres matériels existent ou sont en cours de développement, notamment chez Alstom (Pendolino au Royaume-Uni, Ligne Cracovie-Varsovie en Pologne à 240 km/h). Un accord avait également été passé il y a quelques années avec Bussereau.

La décision politique associée devra trancher entre les différentes options : TER dopé, matériel Alstom (fabrication en France), CAF.

**Christian MELIGNE, CESER Basse-Normandie**, s'inquiète de l'apparition d'un scénario sans gare nouvelle à Nanterre-La Défense et de la crédibilité d'un tel scénario. Par ailleurs, il s'interroge sur la capacité de la gare de Paris-Saint-Lazare à accueillir l'ensemble des trains supplémentaires identifiés.

**SNCF Réseau** explique que l'existence d'un tel scénario permet de mesurer les enjeux liés à cet objet et d'éclairer les décisions du Comité de Pilotage.

Par ailleurs, la situation de référence du projet prend en compte le projet EOLE qui permet de dégager de la capacité à travers le report d'une partie du trafic de la ligne J. SNCF Réseau précise que cela fait notamment l'objet des études Capacité / Exploitation en cours de lancement, afin d'augmenter les capacités tout en prenant en compte l'enjeu de régularité.

**Guy BAILLART, député de la 3<sup>e</sup> circonscription du Calvados (Lisieux-Falaise)**, exprime son inquiétude vis-à-vis de la question du terminus en Ile-de-France et craint une perte de temps de parcours. Il rappelle l'importance du temps de parcours et de la simplicité qui sont cruciaux dans le choix train par rapport aux autres modes de transports, malgré le coût supplémentaire que cela peut engendrer.

**Bernard CHAMPEAUX, Président de la FNAUT Haute-Normandie**, informe que la position discutée avec toutes les fédérations régionales est la nécessité que tous les trains soient passants à la Gare Nouvelle de Nanterre-La Défense et rappelle qu'un quart des passagers est concerné par cet arrêt. Le cas inverse diviserait la fréquence des trains et saupoudrerait l'offre. Il conclut sur le besoin de tendre vers une démarche de permanence de l'offre.

**SNCF Réseau**, rappelle la nécessité de faire varier les scénarios pour trouver un optimum et précise que pour des besoins de régularité, un arrêt de tous les trains à Nanterre-La-Défense semble nécessaire.

**Jean-Pierre LHONNEUR, Président de la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin, maire de Carentan**, insiste sur l'importance du projet pour la région, notamment avec l'absence de concurrence de l'avion et souhaiterait savoir s'il est possible d'accélérer l'échéance du projet.

**SNCF Réseau** explique que les études d'EPEUP sont nécessaires et sont menées aussi vite que possible. Il est nécessaire de prendre le temps de rencontrer les acteurs du territoire. Le planning des travaux sera précisé en fin de ces études lorsque les objets seront figés.

**Geneviève QUEMENEUR, SGAR de la région Basse-Normandie**, sollicite l'avis de la garante de la concertation Anne-Marie CHARVET.

**Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation**, confirme que la concertation se déroule dans la ligne du Débat Public et se rend compte qu'émerge un certain nombre de questionnements.

Elle souligne également le souci constant et vérifié de SNCF Réseau de mener cette concertation et de s'attacher à approfondir les questions. Ces questionnements peuvent sembler théoriques mais sont indispensables pour la bonne tenue de la DUP. Au terme des études EPEUP, il appartiendra à l'AOT, l'Etat et les autres partenaires de définir les investissements financiers que chacun est prêt à fournir.

Cette période est fondamentale et doit voir la mobilisation des acteurs, l'expression claire de leurs besoins et des investissements qu'ils sont prêts à fournir et leur engagement.

**Geneviève QUEMENEUR, SGAR de la région Basse-Normandie**, conclut la séance et rappelle la tenue d'une réunion de Pré-Copil qui se tiendra dans la foulée de ce COTER.

\* \* \*  
\*

## Liste des participants au COTER Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg

29 juin 2015

NOM	Prénom	Institution
QUEMENEUR	Geneviève	SGAR de la région Basse-Normandie
JOUVET	Jean-Louis	Chef de service Transports à la DREAL Basse-Normandie
DURON	Philippe	Député de la 1 <sup>ère</sup> circonscription du Calvados
BAILLIART	Guy	Député de la 3 <sup>e</sup> circonscription du Calvados (Lisieux-Falaise)
ATTARD	Isabelle	Députée de la 5 <sup>e</sup> circonscription du Calvados
LHONNEUR	Jean-Pierre	Président de la Communauté de Communes de la Baie du Cotentin, maire de la ville de Carentan
BASSINAT	Alexandra	Chef de cabinet du maire de la ville de Lisieux
CHOLET	Guillaume	Conseil Général du Calvados
ROQUE	Laurent	Directeur des Transports du Conseil Régional de Basse-Normandie
FANGET	Franck	Directeur adjoint du Conseil Régional de Basse-Normandie
LEMAIGNEN	Olivier	Directeur Mer, Ports, Transports de la Manche
POUTAS	Louis	Vice-président de la Communauté urbaine de Cherbourg (CUC)
MELIGNE	Christian	CESER Basse-Normandie
LEFEUVRE	Mélissa	SCOT Sud Pays d'Auge
LEPETIT	Xavier	Agence d'urbanisme de Caen-Métropole (AUCAME)
VANDENABEELE	Sandrine	Chambre d'agriculture de l'Eure
CHAMPEAUX	Bernard	Président de la FNAUT Haute-Normandie
SARRAIL	Bastien	Directeur adjoint des Routes et des Transports, Département de l'Eure
LETOURNEUR	Jean-François	Directeur des services (DGS) de la ville de Vernon / CAPE
THENOT	Frédéric	Directeur Général de la SPL Normandie Axe Seine
SCHREIBER	Françoise	Directrice des services (DGS) de la Communauté de communes du Pays du Neubourg
POTTIER	Jean-Yves	Chargé de mission Infrastructure CCI Normandie
LAFFARGUE	Camille	DGITM / DIT
MAUDUIT	Eric	SNCF Mobilités, Direction Régionale HBN
CHARVET	Anne-Marie	Garante de la concertation
SAURA	Emmanuèle	SNCF RESEAU
PAPIN	Cédric	SNCF RESEAU
CUCHET	Céline	SNCF RESEAU
LOISELAY	Julien	SNCF RESEAU
HURISSE	Christophe	SNCF RESEAU
BOCHATON	Géraldine	SNCF RESEAU
BERLIN	Natacha	ADAGE Environnement / AMO DD LNPN
KAEMMERLEN	Cindy	I.M. Projet / AMO G&T LNPN