

## COTER Rouen – Yvetot – Le Havre

### Synthèse

<b>COTER Rouen – Yvetot – Le Havre</b>	
<b>Date et lieu</b>	<b>Vendredi 30 septembre 2016</b> <b>Préfecture de Normandie, Préfecture de la Seine-Maritime,</b> <b>10h30 – 12h30</b>
<b>Invités</b>	Présidé par Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de Seine Maritime, Services de l'Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
<b>Nombre de Participants</b>	38 participants
<b>Objectifs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer une sélection de zones de passage</li> <li>• Informer sur les résultats de la vague 2 de la concertation et sur les modalités de la vague 3</li> <li>• Informer sur l'avancement du projet : GN Nanterre, Paris-Saint-Lazare, Y de l'Eure, Gare nouvelle Rouen St Sever</li> </ul>
<b>Principaux sujets abordés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paris-Saint-Lazare comme porte d'entrée de la Normandie en Ile-de-France</li> <li>• Mise en place de gares nouvelles en centre-ville</li> <li>• Importance de la préservation du foncier agricole &amp; Réutilisation de la ligne existante</li> </ul>
<b>Support de présentation</b>	Diaporama LNPN_2016-09-30_COTER_Rouen-Yvetot-Le_Havre_VF

## Compte-rendu

### **Ouverture du COTER par Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de Seine Maritime :**

Il remercie les participants à cette troisième réunion de comité territorial. Cette instance est chargée d'apporter des informations plus précises et de rendre possible une expression. L'objectif de cette réunion est d'évoquer les options de zones de passage. Il y a neuf points à l'ordre du jour et l'horaire de fin prévue est 12H30. Suite à chacun de ces points un temps de question est prévu.

Elle laisse la parole à Madame Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation.

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

Madame CHARVET salue les participants et rappelle son poste de garante nommée par la CNDP et à la demande du Maître d'ouvrage. Son rôle est de s'assurer que la concertation permette une information la plus large et la plus claire possible à l'ensemble de la population. Il est nécessaire pour cela que la parole circule librement lors de cette deuxième vague. Elle note le travail important mené par SNCF Réseau et la tenue d'une concertation post-débat dans les règles de l'art.

Elle souligne la complexité du projet avec non pas une ligne totale mais trois sections prioritaires et une phase à l'horizon cible. Ceci est une décision prise par l'Etat et le ministre des Transports. Ces différentes sections prioritaires doivent être traitées de manière strictement identique et elle affirme que cela est le cas.

Elle insiste sur le fait qu'elle n'a pas à se prononcer sur le fond du projet. Sa responsabilité touche à la nécessité de clarté, crédibilité et transparence de l'information fournie. Il faut que toutes les questions puissent être posées et trouve une réponse dans un délai raisonnable. Il lui appartient également, en cas de flou sur tel ou tel point de demander si nécessaire un complément d'études. C'est le cas de la section Mantes-Evreux avec la tenue d'une commission ad hoc sur la modernisation du réseau existant. Elle peut être jointe par mail et s'engage à répondre ou obtenir de la maîtrise d'ouvrage une réponse à la question posée.

Pour finir, elle prie l'assemblée de l'excuser concernant son absence à plusieurs réunions, pour des raisons strictement personnelles. Elle assistera à présent à l'ensemble des instances.

\* \* \*  
\*

## 1. LES GRANDS OBJECTIFS DE LA LNPN

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

*Voir diaporama associé*

SNCF Réseau rappelle que le dernier comité territorial date du 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Le système existant doit être amélioré au travers des grands objectifs de la LNPN en prenant en compte ses limites actuelles. Pour la section Paris-Mantes, des contraintes très fortes pèsent aujourd'hui sur l'avant gare de Paris-Saint-Lazare et sur les flux ferroviaires ayant la singularité de fonctionner sur deux voies. Le nœud ferroviaire de Rouen et la gare en rive droite est également un point de contrainte majeur. Le système est limité par la sinuosité de la ligne sur Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.

Le projet LNPN n'est pas un projet hors sol, il s'intègre dans un ensemble de démarche pour améliorer le système ferroviaire. A moyen terme, il faut citer les projets EOLE, Serqueux-Gisors et l'acquisition de nouveaux matériels TET. La LNPN intervient à la suite pour séparer les flux.

Il est rappelé en séance quelques temps de parcours cibles. La régularité est un vrai enjeu au même titre que la réduction des temps de parcours et l'augmentation des fréquences grâce notamment à la ligne nouvelle qui permet la libération de capacité.

La décision ministérielle de fin 2013 a demandé à SNCF Réseau de travailler sur trois sections prioritaires : Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot. Un certain nombre de gares nouvelles, hors projet prioritaire, sont identifiées.

L'objectif du projet est le déroulement d'une enquête publique à horizon 2020. L'étape 1 doit permettre d'aboutir à une zone de passage de 1 à 3 kilomètres de largeur. L'étape 2 définira le tracé en lui-même.

Sur la section Paris-Mantes, le projet EOLE, « étape 0 » du projet LNPN en Ile-de-France, est une première avancée pour la LNPN. Cette première séparation des flux permet de dégager une offre notamment sur les trains franciliens RER E / RER A. Une animation est présentée en séance et mise à disposition sur le site internet LNPN.FR.

Il est ensuite fait un rappel de la comitologie des réunions de concertation et de gouvernance. Le prochain comité de pilotage se tiendra le 20 octobre 2016 à Rouen.

\* \* \*  
\*

## **2. BILAN DE LA VAGUE 2 DE CONCERTATION**

### **Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :**

*Voir diaporama associé*

L'objectif de la vague 2 était la mise au point des zones de passage. Dans ce cadre, a été mise en place une consultation internet auprès du grand public du 15 septembre 2015 au 15 janvier 2016. Il est détaillé les éléments chiffrés de cette vague de concertation. Les ateliers T3 – Projet de territoire lancés lors de cette vague permettent d'articuler le projet ferroviaire et les projets du territoire.

Le système en entonnoir permet de diminuer le nombre de zones de passage. SNCF Réseau indique les différentes étapes de ce processus : recueil des attentes et enjeux du territoire (2015), hiérarchisation de ces enjeux, présentation des zones de passage (printemps 2016) et élaboration d'une première analyse multicritère (été 2016).

\* \* \*  
\*

## **3. GARE NOUVELLE DE NANTERRE**

### **Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :**

*Voir diaporama associé*

A la demande du comité de pilotage de juillet 2015, une analyse détaillée de la potentielle gare nouvelle à La Défense a été réalisée et présentée en comité de pilotage du 04 mai 2016. Trois scénarios ont été analysés : scénario de gare en fourche, en ligne et sans gare.

L'analyse proposée repose sur quatre critères : la réponse aux fonctionnalités, les coûts associés, les dynamiques et le développement territorial, la capacité à long terme du système ferroviaire. Cet objet doit être remis en contexte à l'horizon cible. L'idée de cette présentation en comité territorial n'est pas de refaire l'étude mais de donner des exemples des livrables produits. Est présenté en séance notamment des éléments d'étude sur la circulation avec les impacts travaux associés à la gare, le bilan financier de l'EPADESA pour la ZAC des Groues. Ce bilan démontre un déficit du bilan en cas de réalisation de gare suite au retard pris sur l'aménagement urbain.

Ces éléments ont permis au comité de pilotage de mettre en balance les apports et les impacts de cette gare éventuelle. Il a été jugé qu'il ne fallait plus envisager une gare dans ce secteur pour la suite des études mais avancer sur Paris-Saint-Lazare en tant que porte d'entrée de la Normandie.

## Questions / Réponses :

**Valérie FOURNEYRON, Ancienne ministre ; Députée de la Seine Maritime ; conseillère municipale de Rouen**, s'interroge sur la conséquence de cette décision du comité de pilotage et sur les suites à donner sur Paris-Saint-Lazare. Un enjeu majeur est le travail coordonné entre la Normandie et l'Île-de-France passant par le sujet impératif de Paris-Saint-Lazare et de l'aménagement de ce nœud pour les normands. Il est nécessaire d'avoir une contrepartie à cette suppression.

**SNCF Réseau**, indique que l'enjeu de la gare de La Défense a évolué avec le positionnement de la gare initialement sous le CNIT qui s'est éloigné progressivement, dans la succession des études, jusqu'à être placé assez loin du cœur de la Défense.

Un travail au global sur le complexe de Paris-Saint-Lazare est prévu, afin de faire de cette gare un trait d'union entre la Normandie et l'Île-de-France. Le travail porte notamment sur le groupe II entre Paris-Saint-Lazare et La Défense.

**Jean-Luc LEGER, Président du CESER Normandie**, rappelle la position du CESER qui était en faveur de cette gare à La Défense et regrette son abandon. Il souhaite la garantie que Paris-Saint-Lazare répondra à un accès facilité pour les voyageurs quotidiens. A partir de la gare de Paris-Saint-Lazare il faudra pouvoir rayonner plus facilement, notamment pour les accès aux aéroports. Il abonde dans le sens de Madame Fourneyron en demandant un acte de compensation à l'abandon de la gare de La Défense.

**SNCF Réseau**, précise que la gare de Paris-Saint-Lazare s'inscrit dans l'horizon du Grand Paris et que le prolongement de la ligne 14 facilitera l'accès aux aéroports.

\* \* \*  
\*

## **4. PROCESSUS DES ETUDES**

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

*Voir diaporama associé*

Les zones de passage ont été élaborées via un travail technique avec l'appui de la hiérarchisation des enjeux du territoire. L'étape en cours est la réalisation d'un premier jeu d'analyse multicritère devant permettre une première sélection des zones de passage.

Le véritable enjeu portera sur la réalisation de l'analyse multicritère complète avec les éléments socio-économiques, les coûts affinés...

Il est rappelé les étapes de la mise au point des zones de passage. Pour la section Rouen-Yvetot, les zones de passage ont été présentées en commission consultatives et en atelier les 17 et 19 mai 2016

puis les résultats de la première analyse multicritère le 7 juillet 2016. Un atelier complémentaire a été tenu en septembre 2016.

Dans le principe d'analyse, la conception des zones de passage passe par l'évitement des grands enjeux. Ces zones sont ensuite analysées en regard de quatre axes, issus de la concertation.

La première étape d'analyse multicritère permet d'éliminer les zones de passages les moins attractives et de ne pas se fermer de portes en ne supprimant pas de familles discriminatoires. L'objectif est de garder trois zones de passage par section prioritaire. Ce premier jeu d'indicateurs a été élaboré en concertation et est rappelé en séance.

Pour la section Rouen-Yvetot, on dénombre trois familles de zones de passage : Ouest de l'A150, Est, Maromme

Il est présenté en séance les résultats du premier jeu d'indicateur. Plus la surface liée à la zone de passage est grande, meilleure est la zone. Il n'y a pas de hiérarchisation entre indicateurs. Depuis la dernière commission consultative, une fiche récapitulative par zone de passage a été établie et mise à disposition sur le site internet. On retrouve sur cette « carte d'identité » le rappel des indicateurs, les enjeux du territoire associés, les fonctionnalités permises, le schéma d'infrastructure et la carte associée (tunnel, aérien, modernisation du réseau, ...).

Une fois ces résultats obtenus, afin de hiérarchiser les zones de passage entre elles, ont été établies des bornes pour chaque indicateur afin d'obtenir des classes allant de favorable à défavorable. En exemple, sont cités la constitution des indicateurs « Captages eau potable », « Terres agricoles » et « Coûts de l'infrastructure ». Dans l'indicateur « Coûts » on retrouve notamment ce qui constitue les zones de passage tels que les viaducs, sauts de mouton, libération d'emprise,... Cet indicateur n'est pas en valeur absolue mais permet de classer les zones entre elles.

Un travail est réalisé avec le LAMSADE, notamment sur le fait de ne pas hiérarchiser les indicateurs ou sur l'établissement des frontières.

Ensuite, ces bornes sont appliquées à chaque zone de passage ce qui permet de leur attribuer une synthèse par axe, au travers de la méthode Electre.

La consolidation de trois zones de passage au travers de l'infrastructure, des principaux enjeux et des fonctionnalités associées, permet d'établir un scénario de projet. Trois scénarios sont proposés. Le scénario final de 2017 pourra être l'un d'eux ou un autre.

\* \* \*  
\*

## **5. PROPOSITION DE ZONES DE PASSAGE PREFERENTIELLES ET SCENARIOS DE PROJET**

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

*Voir diaporama associé*

Sur la section **Rouen-Yvetot**, trois zones de passage présentent au moins un axe défavorable :RY-Est-B, RY-Est-A et Maromme. Les trois familles étant les familles Est, Ouest et Maromme, la zone de passage **Maromme** est obligatoirement maintenue. Pour la **famille « Ouest »**, la zone de passage RY-Ouest-A, avec deux axes défavorables (service ferroviaire de qualité et dynamiques territoriales), est assez naturellement écartée. Cela est dû à une performance moins élevée (raccordement plus proche) et à l'absence de soutien par le territoire. Pour la **famille « Est »**, la zone de passage RY-Est-A avec une performance moindre est écartée (raccordement proche). Les zones RY-Est-B et RY-Est-C sont assez proches et égales sur plusieurs points. La deuxième zone englobe en grande partie la deuxième et va jusqu'à Yvetot.

Pour les autres sections, les trois zones de passage existantes sont maintenues sur la section **C2 – Mante-Evreux**. Pour la section **Mantes-Evreux C1**, on identifie deux familles : une au nord et une au sud. Les zones de passage au sud sont globalement meilleures. Les indicateurs ne permettant pas de distinguer les zones B et C de chaque famille, il est proposé d'éliminer les zones les moins performantes de chaque famille.

Pour la section **Paris-Mantes**, il est proposé d'éliminer la zone de passage PM-Nord et de garder la zone PM-Sud, famille discriminante.

L'objectif est ensuite au travers de l'élaboration des **scénarios de projet** de remettre le projet dans le territoire en illustrant différentes propositions:

- A. **Limitation des coupures territoriales** : privilégiant, dans le jargon ferroviaire, le « jumelage » avec les infrastructures existantes. Ce scénario pourrait par exemple être réalisé au travers de la PM-Sud longeant l'A13 et la RN13, puis via une zone de passage permettant une gare à Evreux, pour finir sur la zone RY-Maromme.
- B. **Développement multipolaire du territoire** : ce scénario s'appuie notamment sur la réalisation de gares nouvelles, afin d'irriguer au mieux le territoire. Il s'agit donc d'avoir une gare nouvelle à Confluence (PM Centre-A ou B), une gare au plus proche d'Evreux (C2-Sud). Pour l'illustration, il a été choisi de présenter, en cas d'égalité entre zones, celle qui est la plus performante et la moins chère.
- C. **Métropolisation du territoire** : Cette hypothèse recherche à relier rapidement les grands clusters entre eux et à la capitale et est donc orienté performance / coûts. Il n'y a pas de gares nouvelles.

### Questions / Réponses :

**Emmanuel HYEST, Président de la SAFER Haute-Normandie**, note que pour les différents scénarios, la préservation du foncier n'est pas très important et n'est systématiquement pas pris en compte. Il croyait que l'Etat avait comme priorité de contenir cette consommation et de préserver le potentiel futur d'alimentation de notre pays.

**SNCF Réseau**, précise que le milieu humain ne prend pas uniquement l'activité agricole en cours. Il est également souligné qu'une étude agricole spécifique a été menée avec la chambre d'agriculture de

l'Eure. Ont bien été identifiées et prises en compte les terres à hautes valeurs ajoutées en Ile-de-France et en Normandie. Ce sujet a été étudié et globalement beaucoup étudié par rapport à d'autres sujets. Le rouge correspond à la remise en cause de l'activité elle-même.

**Mélanie BOULANGER, Représentante de M. Christophe BOUILLON, député de la Seine Maritime (5<sup>e</sup> circonscription) et Maire de Canteleu,** se déclare satisfaite de la proposition de retenir Maromme et le passage par le réseau existant, ce qui était le souhait de M. BOUILLON. Elle rappelle que cette zone essentiellement rurale est saturée d'infrastructures. Pour rebondir sur la question précédente, elle note que cette zone est moins consommatrice en terres agricoles, n'aggrave pas les risques d'inondation, et ne menace pas le tissu économique de la vallée du Cailly et de l'Austreberthe.

**Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT Normandie,** indique qu'il est contre la réalisation de gares excentrées. Dans ce cas, le gain de temps entre Paris et Evreux serait perdu lors du trajet entre la gare nouvelle et le centre-ville. Le gain final serait donc nul. Il défend le passage par une gare de centre-ville, comme cela peut être réalisé par les Intercity Express (ICE) allemands, et l'évitement des gares dites de « betteraves ».

**Guy JACOB, Chambre d'agriculture de Normandie,** souhaiterait apporter quelques compléments sur les études menées en Ile-de-France et Normandie. Il s'agit d'un marché passé avec RFF, n'ayant pas pour vocation les zones de passage. Il s'agissait de mettre en avant l'état des terres, les exploitants présents. Cette étude n'a pas de précision à dire qu'une zone de passage est meilleure ou moins bonne. Sur l'intérêt de la ligne nouvelle, la chambre régionale doit se positionner cet après-midi et il n'anticipe pas sur cette décision. La Chambre d'Agriculture de l'Eure a souligné à plusieurs reprises l'intérêt du réseau existant quitte à l'améliorer sur quelques emplacements et d'être au moins au plus proche de la ligne existante. Il rejoint M. GREBOUVAL sur le maintien d'une desserte en centre-ville d'Evreux. Sur l'Y de l'Eure, il s'agit d'un autre débat.

**Frédéric SANCHEZ, Président de la Métropole Rouen Normandie, Conseiller Général du canton de Petit-Quevilly et Maire de la commune de Petit-Quevilly,** souhaite simplement indiquer que les trois scénarios de projet retenus lui conviennent. Il attend l'approfondissement des études qui doivent notamment permettre que la grille d'analyse multicritère se précise afin de progresser dans le choix. Il demande à SNCF Réseau de modifier le nom du scénario C en excluant le terme « Métropolisation » pouvant laisser à penser qu'il s'agit du choix fait par les grandes collectivités. L'INSEE utilise le terme « aire urbaine » pour neutraliser la référence à des collectivités.

**SNCF Réseau,** prend en compte cette demande et comprend l'argument sémantique. Cela reprend des thèmes des études de « projet de territoire ».



**Nathalie THIERRY, Présidente du syndicat mixte du pays entre Seine et Bray**, est satisfaite du scénario A qui est le moins impactant pour le territoire.

**Sébastien LEVASSEUR, 3<sup>e</sup> vice-président de la Chambre d'agriculture de Seine Maritime**, insiste sur la prise en compte des indicateurs. Il souligne que, sur plusieurs possibilités de tracés, le coût est important une fois, mais l'impact sur les ressources est à vie. Il note la prise en compte de la valeur agricole des terres mais précise qu'il y a besoin de tous les hectares de terres agricoles et qu'il n'y a pas de terres résiduelles ou ne « servant à rien ». Il pense que cette problématique a été sous-estimée. Il revient sur les objectifs de confort, d'augmentation de fréquence, de gains de temps mais pense qu'il y a d'autres solutions qu'une ligne nouvelle impliquant un fort prélèvement foncier. Il n'est pas assez mis en avant pour lui le bilan coûts / apports du projet. Aujourd'hui, il lui semble que se resserrer d'une partie de la ligne existante serait bien. Il revient sur l'importance du prélèvement foncier surtout suite au projet de l'A150. Il trouve le bénéfice pour le territoire assez limité ou pas assez mis en avant en tout cas.

**SNCF Réseau**, indique qu'effectivement le résultat de l'analyse multicritère n'est pas pondéré par indicateur mais qu'il est possible de regarder les résultats selon un axe particulier. Il est dans les obligations du Maître d'Ouvrage d'éclairer la balance coûts-impacts / avantages. Les éléments du deuxième semestre sur les trafics induits devraient apporter des éléments complémentaires.

Sur la réutilisation de la ligne existante, soit les flux restent sur les voies existantes et cela ne fonctionne pas bien en termes de performance, soit il est rajouté des voies à côté. Comme pour les autoroutes et routes nationales, les rayons de courbures ne sont pas les mêmes, et il peut donc y avoir un impact urbain sur les activités qui se sont développées autour de la ligne existante. Cette option n'est pas neutre en termes d'impact sur les bâtis existants et peut entraîner la création de délaissés difficilement valorisable par l'aménagement urbain.

\* \* \*  
\*

## **6. MODALITES DE CONCERTATION EN VAGUE 3**

**Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :**

*Voir diaporama associé*

La vague 3 de concertation reconduit le dispositif de la vague 2 et le calendrier proposé est présenté en séance, ainsi que les outils associés (CARTICIPE, Carte du Territoire LNP 3D).

Le comité de pilotage prévu fin septembre a été décalé d'un mois. Il est prévu de remettre en ligne l'outil « CARTICIPE » en fin d'année. Le prochain comité territorial est prévu au premier trimestre 2017.

**Questions / Réponses :**

**Mme Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP,** intervient en notant que l'outil « CARTICIPE » a montré son intérêt.

\* \* \*

\*

**7. GARE NOUVELLE DE ROUEN ST SEVER**

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

*Voir diaporama associé*

La gare nouvelle de Rouen St Sever a la particularité d'être la seule gare nouvelle prévue à l'horizon prioritaire. Pour répondre à la préoccupation de la FNAUT, celle-ci est bien située au centre-ville. La gare actuelle se trouve dans une configuration particulière, encaissée. La section du viaduc d'Eauplet-Rouen Rive Droite est un goulot d'étranglement avec plus de 200 trains par jour. Cette zone présente de fortes contraintes topographiques avec des sujets de dénivellation, de cisaillements, qui ne permettent pas d'être très efficace.

Il est présenté en séance les schématiques du nœud ferroviaire actuel et futur. Les trains régionaux venant d'Yvetot ou de Dieppe continuent de desservir la gare existant en rive droite pour ensuite poursuivre leur trajet vers la gare nouvelle.

Le comité de pilotage de la future gare nouvelle s'est tenu le 29 septembre 2016. Un travail est en cours sur la faisabilité technique, la temporalité de ce projet. A ce jour, l'hypothèse prise est un accès voiture au sud-est, à proximité du pont de l'Europe, et un accès en mode doux et transports en commun au nord-ouest.

Le travail sur l'intégration de la gare et du positionnement des accès se poursuit. L'objectif est d'avoir une gare nouvelle au service du développement urbain.

Les premiers résultats débouchaient sur un plan de quais un peu en biais qui questionne l'aménagement urbain se basant sur une solution plus compacte. Une optimisation est en cours pour faire converger les études d'ici fin 2016.

Il est rappelé les contraintes sur la traversée de Rouen en interaction avec un certain nombre d'aménagements, ce qui est à remettre en perspective des zones de passage.

\* \* \*

\*

## 8. PARIS-SAINT-LAZARE

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

*Voir diaporama associé*

Il est rappelé la conclusion du comité de pilotage du 04 mai 2016 réaffirmant l'importance du complexe Paris-Saint-Lazare. Cette démarche n'est pas seulement menée par le projet LNPN mais également par SNCF Réseau – DG Ile-de-France, sur les flux franciliens et provinciaux.

L'histoire de Paris-Saint-Lazare est une des plus anciennes. Il est rappelé les contraintes actuelles avec de nombreux appareils de voies, des cisaillements en avant-gare. De nombreux projets vont faire évoluer ce complexe avant 2030 : projet de régénération de la Grande Halle Voyageur, renouvellement du poste d'aiguillage, mise en service d'EOLE (2024) et de la ligne 15 Ouest (2027).

Dans le champ des contraintes on retrouve un bâti immobilier très attractif, des terrains cédés, le pont de l'Europe (avec des appuis en maçonnerie gigantesques).

Il est présenté l'organisation des circulations pour le complexe PSL au travers de flux par groupe et de deux zones de garage et maintenance majeures (Batignolles / Levallois). Une spécificité de Paris-Saint-Lazare est la présence d'un cisaillement et l'absence d'étanchéité entre les groupes V et VI. Le projet EOLE libère de la capacité sur le groupe V.

Dans la logique de la demande de Mme la ministre, plusieurs objectifs ont été établis afin d'avoir un résultat gagnant / gagnant pour l'Ile-de-France et la Normandie. Il s'agit notamment d'améliorer la réponse aux besoins voyageurs (arrivée à l'heure, augmentation de l'offre, accueil des normands spécifique), de redonner de la souplesse d'exploitation, d'améliorer la gestion des flux de voyageurs en gare et d'accueillir les nouveaux matériels.

Dans cette logique, le projet LNPN va étudier la suppression du cisaillement entre les groupes V et VI par la création d'un saut de mouton (ouvrage d'art). Il est noté que l'insertion de cet objet est une gageure dans un secteur très contraint.

Le travail sur le complexe de Paris-Saint-Lazare sera un travail de longue haleine et dans cette logique il est important de profiter des effets d'opportunités afin d'écrire une histoire cohérente.

### Questions / Réponses :

**Valérie FOURNEYRON, Ancienne ministre ; Députée de la Seine Maritime ; conseillère municipale de Rouen**, note que l'on voit bien les investissements successifs sur le complexe Paris-Saint-Lazare devant conduire à une amélioration globale. Il s'agit d'un enjeu du projet LNPN et bien au-delà.

Elle insiste sur ce sujet qui plombe le quotidien des voyageurs sur cette ligne et conduit à une réalité du quotidien particulièrement lourde (retards à Clichy,...). Un élément majeur à court terme, comme évoqué il y a trois ans, est l'accueil des normands dans cette gare. Ceci doit être priorisé, la qualité de service étant loin de celle proposée pour les Thalys à la gare du Nord. Il y a un besoin d'identification pour les trajets pendulaires et pour les touristes.

**SNCF Réseau**, confirme que le sujet de Clichy est bien identifié et qu'étant lui-même usager de cette ligne il abonde dans le sens de Mme la Ministre.

La réflexion sur l'identité en gare a été initiée. Il est nécessaire de travailler sur plusieurs horizons avec des premiers éléments pouvant être mis en place sans gros travaux d'infrastructures puis un questionnement plus complet par le projet LNPN. Ont déjà été mis en place des trains de l'impressionnisme. Le travail sur le complexe Paris-Saint-Lazare est une priorité.

**Emmanuel HYEST, Président de la SAFER Haute-Normandie et maire-adjoint de Gisors**, partage le sentiment de Mme la Ministre. Il s'interroge sur le fonctionnement de la voie Gisors (hors fret). Il note une problématique d'appropriation et un vrai problème de fonctionnement de la ligne. Il craint qu'avec la création d'une ligne grande vitesse, il n'y ait pas de modernisation du réseau existant et que les habitants ne bénéficiant pas de la LNPN ne se figent sur ce point.

**SNCF Réseau**, précise que le sujet de la modernisation du réseau existant avait bien été identifié par M. Jacques RAPOPORT et qu'à ces travaux de modernisation la priorité absolue a été donnée pour les 5-7 ans à venir. Le chef de mission espère que ces problèmes seront réglés lorsque l'enquête publique LNPN se tiendra.

**Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT**, évoque le problème du centre de maintenance de Clichy. L'accès à Saint-Lazare se fait uniquement via une voie unique. Il se demande s'il est prévu de modifier cet élément dans le futur.

**Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de Seine Maritime**, intervient en précisant que la gestion du complexe de Paris-Saint-Lazare n'entre pas dans le périmètre du projet LNPN.

\* \* \*  
\*

## 9. DEMARCHE RELATIVE AU POSITIONNEMENT DU Y DE L'EURE

### Présentation par SNCF Réseau, Pascal MABIRE, chef de mission LNP :

*Voir diaporama associé*

Suite au débat public, deux positionnements pour le « Y de l'Eure » ont été présentés. Il est donc proposé, suite au comité de pilotage du 04 mai 2016 de repartir de cette base pour éclairer le positionnement du Y de l'Eure. Il faut prendre en compte les enjeux du plateau du Neubourg. Il ne s'agit pas ici de choisir une zone de passage à court terme.

Les positionnements proposés présentent soit un « Y » plus au Nord, soit un « Y » plus au sud. Cet élément est prévu à l'horizon cible et doit être relié avec l'éventuelle gare nouvelle d'Evreux.

L'objectif est d'analyser les différentes zones et d'identifier les grands enjeux, le tout en regard des objectifs de performance.

\* \* \*  
\*

Yvan CORDIER, secrétaire général de la préfecture de Seine Maritime, propose de clore la séance et donne rendez-vous aux participants pour une réunion dans ce même format début 2017. Entre-temps plusieurs réunions sont prévues. Il remercie encore les participants de ce comité territorial.

\* \* \*  
\*

## Liste des participants au COTER ROUEN – YVETOT – LE HAVRE

30 septembre 2016

NOM	Prénom	Institution
BAZILLE	Alain	Vice-président Département Seine Maritime
BENARD	Pascal	Directeur général délégué – SAFER Haute-Normandie
BIGARD	Peggy	SNCF RESEAU
BONNECARRERE	André	Représentant Communauté de communes Eure-Madrie-Seine (CCEMS)
BOULANGER	Mélanie	Représentante de M. Christophe BOUILLON, député de la Seine Maritime (5 <sup>e</sup> circonscription) ; Maire de Canteleu
CHARASSIER	Gérard	Président de la Communauté de Communes de Rouen-Yvetot.
DELONG	Benjamin	Pays Dieppois Terroir de Caux (PETR) – Chargé de mission Pays
DUBOYS FRESNEY	Bertrand	CCI Seine Estuaire
EMERY	Renaud	Préfecture de Seine Maritime
FOURNEYRON	Valérie	Ancien ministre ; Députée de la Seine Maritime ; conseillère municipale de Rouen
GAL	Gilles	Directeur général de l'EPF – Etablissement Public Foncier de Normandie
GREBOUVAL	Daniel	Président de la FNAUT
GUILLOPE	Gérard	Adjoint au maire de Sotteville
HEITZ	Marie	SNCF Réseau
HYEST	Emmanuel	Président de la SAFER Haute-Normandie
JACOB	Guy	Chambre d'agriculture de Normandie
JOT	Stéphane	Directeur du syndicat mixte du pays entre Seine et Bray
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
LAFFARGUE	Camille	DGITM - Chargée d'opérations ferroviaires
LAPLACE	Alexandre	Représentant de la Mme Françoise GUEGOT, Députée de Seine Maritime (2 <sup>e</sup> circonscription)
LEGER	Jean-Luc	Président du CESER Normandie
LEVASSEUR	Sébastien	3 <sup>e</sup> vice-président de la Chambre d'agriculture de Seine Maritime
MALHOUITRE	Jean-Jacques	Adjoint au maire de Limésy
MASSON	Bertrand	Métropole Rouen-Normandie
MATHON	Guillaume	Directeur du SCOT Pays Plateau de Caux Maritime (PPCM)
MAUDUIT	Eric	SNCF MOBILITES, Direction Régionale
MENDRAS	Claude	Représentant Sénateur Agnès CANAYER
MIGUERES	Romain	Représentant de Mme Luce PANE, Députée de la Seine Maritime et maire de Sotteville-les-Rouen
MORENO	Laurent	Agence d'urbanisme de Rouen et Boucle de Seine et Eure (AURBSE)
THIERRY	Nathalie	Présidente du syndicat mixte du pays entre Seine et Bray
PAQUEZ	Aurélié	Communauté de Communes de Caux Austreberthe – Bac Limésy

PREVOT	Xavier	Département de Seine Maritime – Direction des routes, service études et grands projets
ROCHELLE	Vincent	Région Normandie - Chef du service Infrastructures et Etudes
ROBERT	Pierric	HAROPA – Chargé de mission ferroviaire
SAINT ELLIER	Francis	Secrétaire de l'association pour la promotion de la LNPN Conseiller CESER Normandie
SANCHEZ	Frédéric	Président de la Métropole Rouen Normandie Conseiller Général du canton de Petit-Quevilly Maire de la commune de Petit-Quevilly
VALLOIS	Julie	Chargée de mission Pays entre Seine et Bray
WEISS	Jean-Claude	Président Communauté de Communes Caux – Vallée de Seine Président du SCOT de Caux-Vallée de Seine

### Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
MATHIEU	Pierre-Antoine	Responsable infrastructures Rouen-Yvetot	SNCF Réseau
KAEMMERLEN	Cindy	AMOGT Projet LNPN	IM Projet

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

### Garante de la concertation

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

Madame Charvet est joignable à l'adresse suivante [anne-marie-charvet@orange.fr](mailto:anne-marie-charvet@orange.fr)