

COTER Mantes – Evreux – Caen - Cherbourg

Synthèse

COTER Mantes – Evreux – Caen – Cherbourg	
Date et lieu	Mardi 11 octobre 2016 Préfecture de l'Eure 18h00 – 20h00
Invités	Présidé par Thierry COUDERT, Préfet de l'Eure, Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure Services de l'Etat, Conseil régional, Conseil général, Communautés d'agglomération et communautés de communes, Acteurs socio- économiques (chambres consulaires, CESER), Parlementaires
Nombre de Participants	14 participants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une sélection de zones de passage • Informer sur les résultats de la vague 2 de la concertation et sur les modalités de la vague 3 • Informer sur l'avancement du projet : GN Nanterre, Paris-Saint-Lazare, Y de l'Eure
Principaux sujets abordés	<ul style="list-style-type: none"> • Gare Nouvelle d'Evreux • Etudes de modernisation du réseau existant sur Mantes-Evreux présidée par la garante Mme Anne-Marie Charvet • Paris-Saint-Lazare comme porte d'entrée de la Normandie en Ile-de-France
Support de présentation	Diaporama LNPN_2016-10-11_COTER Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg-1 VDEF 2

Compte-rendu

Ouverture du COTER par le préfet de l'Eure, Thierry COUDERT

Monsieur le préfet ouvre la séance sur ce troisième comité territorial de l'axe Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription) s'étonne du nombre limité de participants, ce qui laisse à penser que le projet LNPN a « un coup dans l'aile » dans l'opinion des décideurs politiques. Il s'était habitué en débat public à des assemblées plus importantes. Il livre ce point à la réflexion de SNCF Réseau, soulignant que cela traduit pour lui au pire une désaffection et au mieux un malaise.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, rappelle que le projet n'est plus en débat public, période qui a soulevé effectivement les foules. Elle partage la déception de monsieur le député. Les modalités de concertation ont été validées et mises en place avant son arrivée en tant que garante. Elle indique que depuis un an et demi elle a pu noter que SNCF Réseau a réalisé un travail en profondeur, démultipliant les réunions de concertation. Son explication est que les personnes attendent que le maître d'ouvrage entre dans une présentation plus étroite, dans une zone plus réduite. Elle pense que le processus est lourd, mais permet en même temps que tous les échelons soient concernés. Le manque de participants est dommage surtout avec les premières réductions de zones de passage. Elle constate qu'il y a moins de monde que précédemment, peut-être considèrent-ils s'être exprimés dans les réunions préalables. Le fait d'avoir un projet phasé rend l'exercice plus difficile avec un objectif final moins intelligible. Elle ne pense cependant pas qu'il s'agisse d'un désintérêt au vu des nombreuses expressions.

Dans ce cadre, elle rappelle le lancement, sous sa présidence, d'une commission liée à la profession agricole afin de commander une étude sur la modernisation du réseau existant entre Mantes et Evreux. A partir de là, il faut trouver le moins mauvais tracé, notamment sur ce critère agricole.

Elle regrette le peu de participants car il est indispensable de se mettre tous autour de la table et d'être plutôt actif que réactif afin de trouver un consensus.

Il n'est pas possible de parler d'absence de concertation s'il est donné la possibilité de s'exprimer aux personnes concernées. La maîtrise d'ouvrage doit vraiment tout engager pour informer le plus complètement possible afin qu'il ne soit pas possible de dire que le projet a déjà été bouclé.

En tant que garante, elle doit d'ailleurs rédiger un rapport officiel pour faire la synthèse de ce qui a été arrêté et de la prise en compte des demandes.

Guy JACOB, Chambre d'Agriculture de Normandie, a une simple remarque à madame CHARVET concernant la composition de la commission, il faut ajouter la chambre régionale de Normandie qui n'est pas inscrite.

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

Le chef de mission LNP remercie les participants qui se sont déplacés et particulièrement ceux qui ont déjà assisté aux COTER précédents.

Il précise les points à l'ordre du jour :

1. Les grands objectifs de la LNP
2. Bilan de la 2^e vague de concertation
3. Conclusion du COPIL LNP du 04/05/16 sur la GN de Nanterre
4. Présentation du processus des études appliqué au choix des zones de passage
5. Proposition de zones de passage et scénarios de projet
6. Préparation de la vague 3 de concertation
7. Complexe Paris-Saint-Lazare

* * *
*

1. LES GRANDS OBJECTIFS DE LA LNP

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

Voir diaporama associé

SNCF Réseau rappelle les grands objectifs de la LNP. Les très grosses contraintes sont indiquées : la gare de Paris-Saint-Lazare, un long tronçon à deux voies sur Paris-Mantes, le nœud de Rouen avec la gare en rive droite et une limite de capacité au niveau de Malaunay.

De plus, il est rappelé l'existence d'une démarche Vallée de Seine pilotée par le préfet François Philizot. Cette démarche s'articule autour de plusieurs projets avec différentes temporalités. On relève un travail sur la modernisation du réseau dans les cinq années à venir. Ceci est suivi à moyen terme des projets EOLE, Serqueux-Gisors, et du renouvellement du matériel roulant. Le projet LNP permet le saut de performance final.

Il est ensuite rappelé les trois objectifs principaux du projet LNP ainsi que les temps de parcours objectifs associés.

L'étape 1 actuellement en cours doit permettre d'aboutir à un faisceau de 1 à 3 km. Une fois ce faisceau définit début 2017, pourra ensuite débiter l'étape 2 sur la recherche de tracés.

Sur Paris-Mantes, le projet EOLE est la phase 0 du projet LNPN. Ceci est illustré en séance par une animation.

A tort ou à raison, des instances sont prévues à différents étages afin de tenir des rencontres régulières permettant de jalonner les propositions du comité de pilotage. Le prochain comité de pilotage est prévu le 20 octobre 2016.

Questions / Réponses :

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure interpelle SNCF Réseau. Il note que sur le barreau Mantois, il n'y a pas de fuseau suivant la ligne existante comme demandé. Il a par ailleurs été abordé la question d'une gare nouvelle à Evreux, une étude propre est-elle en cours ? Il trouve qu'il a beaucoup été abordé le sujet de la concertation, alors que pour lui ce n'est que de l'information d'un bout à l'autre. Il y a à ses yeux un problème de fond et une nécessité de protéger le foncier. Il s'interroge sur les gains de temps et attend des éléments probants avant de changer d'avis sur le fuseau.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription) remarque qu'il y a trois priorités à ce jour, Paris-Mantes, Mantes-Evreux ; Rouen-Yvetot et qu'il n'y a rien sur Evreux-Rouen.

SNCF Réseau confirme qu'il s'agit de la commande ministérielle et que cela pose la question de la compatibilité avec le projet cible, notamment sur la section Mantes-Evreux – Secteur C2.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure indique que s'il y a un accord sur certains tronçons, il n'est pas possible d'avalier tout d'un coup. 2030 arrive très vite, et il s'est déjà fait avoir par le passé.

SNCF Réseau réaffirme que la décision de début 2017 et le choix d'une zone de passage concerne uniquement les trois sections prioritaires Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot présentes dans la lettre de mission ministérielle de 2013.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure prend note que s'il s'agit uniquement de cela, il est d'accord et attend de voir ce que donnent ces trois sections.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, insiste sur le fait que le processus est relativement long et qu'il n'est pas question à ce jour d'examiner la zone en pointillés. Elle souligne cependant que l'option finale retenue sur les sections prioritaires aura forcément des conséquences sur l'horizon cible. Dans le groupe de travail, il sera nécessaire d'exprimer ce qui est acceptable et non acceptable. Jusqu'à présent, il y a eu des « non » généraux, des « oui mais », des « non mais » sans préciser. Elle souhaite être très claire pour être sûre du consensus sur les études qu'elle va présider sur Mantes-Evreux. Cette commission ad hoc doit faire état de ces éléments et les rapporter à SNCF Réseau, en investiguant les aspects du foncier et plus particulièrement du foncier agricole.

* * *
*

2. BILAN DE LA VAGUE 2 DE CONCERTATION

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

Voir diaporama associé

Depuis 2015, une concertation continue est menée par le projet, dans la ligne de la culture de concertation SNCF Réseau. Les modalités prévoient une concertation grand public, accompagné d'un dispositif adapté aux institutionnels.

Le processus mené est en entonnoir, du recueil et de la hiérarchisation des enjeux en 2015 à l'élaboration et la présentation des zones de passage sur le premier semestre 2016. Suite aux premiers résultats de l'analyse multicritère présentés en juillet 2016, un travail a été mené cet été afin d'aboutir à la proposition de trois zones de passage par section.

* * *
*

3. GARE NOUVELLE DE NANTERRE

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

Voir diaporama associé

Depuis 2015, la demande a été faite d'étudier les aménagements nécessaires à la Défense pour réaliser une gare nouvelle, soit en ligne, soit en fourche. Cette analyse a été menée en collaboration avec l'ÉPADESA, l'aménageur de la Défense.

Cette analyse reposait sur quatre critères : la réponse aux fonctionnalités, les coûts associés, les impacts en termes de dynamique et développement territorial ainsi que la capacité à long terme du système ferroviaire et l'exploitabilité.

Ont été présentés en séance des extraits représentatifs des éléments proposés au comité de pilotage. SNCF Réseau a apporté un regard sur les différents scénarios (gare en ligne, en fourche et sans gare) notamment sur les aspects coûts et mesures conservatoires. L'EPADESA a réalisé un bilan économique de la ZAC potentiellement impactée qui a permis de mesurer le retard et déficit qu'impliquait la réalisation d'une gare nouvelle à cet endroit.

Le comité de pilotage a mis en regard les apports et impacts de cette gare potentielle, qui de proche en proche s'est éloigné du centre de La Défense. Ceci a conduit le comité de pilotage à ne plus envisager une gare nouvelle à cet emplacement. La décision ministérielle associée doit être prise en parallèle du choix de zone de passage préférentielle de fin d'étape 1.

Questions / Réponses :

Jean-Luc LEGER, Président du CESER Normandie, souligne que le CESER et l'Association pour la promotion de la LNPN était favorable à une gare nouvelle à La Défense. Il rappelle, comme l'avait exprimé Madame l'ancienne ministre Valérie FOURNEYRON dans le COTER RYLH, la nécessité de réaliser des aménagements à Paris-Saint-Lazare : réservation de quais dédiés, accès facilité aux aéroports, mise en place d'une signalétique spécifique. Il s'agit d'améliorer la nature des services pour les normands.

SNCF Réseau abonde dans cette direction en revenant sur la décision du comité de pilotage du 04 mai 2016 de faire de la gare de Paris-Saint-Lazare la porte d'accès à long terme de la Normandie. Le Grand Paris avec notamment le prolongement de la ligne 15 vont dans ce sens. Un travail sur les correspondances entre Paris-Saint-Lazare et La Défense est à réaliser.

* * *
*

4. PROCESSUS DES ETUDES

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

Voir diaporama associé

Les zones de passage ont été élaborées à partir d'une première analyse des enjeux environnementaux. Même s'il n'y a pas de tracés, des focus techniques sont à réaliser. Ces enjeux ont été mis en regard des temps de parcours et des facilités de desserte de la ligne nouvelle. Aujourd'hui, trois zones de passage doivent être proposées au comité de pilotage du 20 octobre 2016. Au prochain comité de

début 2017, l'objectif est de proposer une zone de passage préférentielle par section prioritaire. Le processus de choix suit un rythme assez soutenu, il n'y a pas deux mois sans sollicitation.

L'analyse des zones de passage se fait suivant quatre axes : Ressources & Patrimoine, Service ferroviaire de qualité, Dynamiques territoriales, Investissement soutenable. Un premier jeu d'indicateurs partiels est proposé afin de classer les zones de passage entre elles. L'objectif de la Maîtrise d'Ouvrage à ce stade est de ne pas réaliser de choix structurants et de ne pas supprimer de familles de zones de passage. Les résultats permettent d'éliminer assez naturellement certaines zones.

Il est rappelé la liste du premier jeu d'indicateurs ainsi que les zones de passage Mantes-Evreux présentées en commission consultative de mars 2016. Suite à cela une première analyse multicritère a été réalisée et présentée en juillet 2016 dans la même instance. Dans la foulée, une analyse complémentaire a permis de construire une « carte d'identité » de chaque zone de passage. Ces éléments sont disponibles sur le site LNPN.FR. La classification a été faite via la méthode Electre, en lien avec un laboratoire d'analyse garant scientifique de la démarche.

Il est fait un focus sur le contenu de quelques indicateurs. Sur les coûts, il n'est pas possible d'avoir un résultat détaillé avant la réalisation de tracés, cependant les éléments structurants sont connus : grands ouvrages d'art, tunnels, sauts de mouton,....

Pour avoir les classes, des bornes ont été définies par les experts selon des critères séparant les zones de passage. Tous ces éléments seront sur le site internet LNPN.FR. La méthode d'aide à la décision a été guidée par le LAMSADE. Une fois cette classification réalisée, une synthèse par axe est émise via la méthode Electre. Comme toutes méthodes il y a différentes écoles, mais celle-ci fait référence.

* * *
*

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 **Paris-Mantes**, toutes les zones de passage permettent une gare nouvelle à Confluence en dehors de la zone PM-Sud. Il a été recherché des zones en jumelage avec les infrastructures existantes.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription) souhaite des précisions sur la zone entre Epône et les Mureaux et le jumelage avec l'autoroute et la voie ferrée actuelle.

SNCF Réseau précise que la zone de passage PM Centre-B longe l'autoroute A13 puis se rapproche du réseau existant entre Flins et Epône. La zone de passage PM Centre-A recherche elle un parcours plus direct et se rapproche du réseau existant entre Flins et Epône.

Si l'on laisse le sujet de Confluence à part, le passage en tunnels implique toujours des ilots d'émergence de quelques m².

Au vu des résultats de l'analyse multicritère il est proposé de supprimer la zone de passage PM-Nord.

SNCF Réseau précise que la ligne nouvelle doit se raccorder dans le secteur de Nanterre et que le projet s'interroge sur l'existant jusqu'à Paris-Saint-Lazare.

Sur la section **Mantes-Evreux – C1**, l'analyse multicritère met en lumière que la famille nord a un coût globalement plus important. Il n'est pas possible de différencier les zones de passage C1-Nord B et C entre elles et les zones C1-Sud B et C entre elles. Il est donc proposé d'éliminer les zones de passage les moins performantes de la famille sud et de la famille nord. Il n'est pas possible à ce stade de réduire les zones de passage à trois.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription) voudrait savoir où est la ligne actuelle sur la carte.

SNCF Réseau indique la ligne sur la carte le liséré noir correspondant à la ligne actuelle et passant au sud par Bréval, Neauphlette, Guainville, Bueil et remontant vers Breuilpont.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, fait part de sa frustration au vue des zones de passage, car il avait été demandé à SNCF Réseau d'étudier la solution de l'existant.

SNCF Réseau rappelle que SNCF Réseau travaille avec la feuille de route donnée par l'Etat et que lorsque des demandes sont faites, les financeurs décident des suites à donner.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, attire l'attention de SNCF Réseau sur le fait que c'est leur choix et que cela peut mal finir.

SNCF Réseau indique qu'il s'agit d'une question de métier et que si les experts confirment qu'il n'est pas possible de répondre aux objectifs avec le fuseau du réseau existant, cela sera acté, dans le cas inverse cela sera pris en compte par SNCF Réseau.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, insiste sur le fait qu'un compromis aurait au moins pu être trouvé sur un ou deux tronçons !

SNCF Réseau rappelle que les études menées en 2008-2009 ont montré la nécessité de réaliser une ligne nouvelle et que même une solution du type « shunt Bussereau » ne permettait pas d'atteindre les temps de parcours objectifs.

Guy JACOB, Chambre d'Agriculture de Normandie, intervient en indiquant qu'en 2008, la directive « Eviter/Compenser/Réduire » n'existait pas et que les terres agricoles n'ont plus les mêmes valeurs qu'à l'époque. Il veut reposer la légitimité d'aller à tel ou tel endroit. Il réitère les propos tenus au chef de mission précédant Monsieur Pascal MABIRE. Il attend les résultats de l'étude et note que SNCF Réseau sera peut-être obligé de sortir des fuseaux proposés actuellement. Il indique qu'il n'est pas opposé au projet mais cherche le meilleur compromis pour tous.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, regrette que le tracé ait pu être saucissonné au risque que cela ne tue le projet dans son ensemble. Il craint que les trois petits bouts soient réalisés et qu'à un moment donné un bout supplémentaire, non négociable, soit mis en place.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, note les propos tenus et souhaite clarifier certains points. Effectivement, les fuseaux actuels ne longent pas les fuseaux existants. Dans la mesure où il va y avoir une étude sur la réutilisation du réseau existant qui sera mis dans la balance, il n'est pas exclu qu'au regard des résultats de cette étude, le tracé soit plus proche de la ligne actuelle. Ceci sera tranché par le comité de pilotage. Elle note que les agriculteurs ont été écoutés, si ce n'est entendu. Elle rappelle que la Maîtrise d'Ouvrage suit le cahier des charges donné par l'Etat. Les éléments de l'étude seront apportés à la Maîtrise d'Ouvrage pour intégration à l'analyse multicritère, présentation au Comité de Pilotage de début 2017 pour décision ou non d'intégrer des fuseaux alternatifs.

Guy JACOB, Chambre d'Agriculture de Normandie, voudrait savoir pourquoi il n'a pas été pris l'option de proposer un fuseau réutilisant la ligne existante au maximum, en réutilisant cette vallée sèche de Caillouet / Orgeville ? Il ne dit pas qu'il faut réutiliser la ligne dans son ensemble mais au maximum.

SNCF Réseau précise que l'élaboration des zones de passage s'est faite sur la base de l'analyse environnementale avec la hiérarchisation des enjeux du territoire. La méthode « Eviter / Réduire / Compenser » a été utilisée tout en gardant les objectifs de performance. Par exemple, pour la vallée sèche, les enjeux ont conduit à éviter cette zone. La voie ferrée existante avait été construite dans la vallée pour plus de planéité.

Guy JACOB, Chambre d'Agriculture de Normandie, s'interroge sur la possibilité pour la C1-Sud-C de descendre plus au sud, même si ce n'est pas sur toute la ligne.

SNCF Réseau indique l'existence d'une zone Natura 2000.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, trouve que le problème agricole et ses contraintes sont sous-évalués et pas estimés au coût juste.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, reconnaît la détermination de certains membres de la profession et qu'il est nécessaire que la Maîtrise d'Ouvrage prenne en compte cette expression qui représente un des critères de l'analyse. Elle s'adresse également à la profession agricole en leur demandant de ne pas rester camper fermement sur leurs positions.

L'étude qu'elle préside doit permettre de regarder l'impact qu'aurait un tracé plus proche de la ligne existante en termes de coûts, en termes d'intégration dans l'environnement et les terres agricoles et en termes de performance. L'étude sera ensuite présentée avec un rapport clair, net et précis pour évaluation multicritère.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, demande à ce que le fuseau soit le plus proche possible de la ligne existante, il ne demande pas la courbe complètement au sud, mais il pense qu'un meilleur résultat peut être atteint.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription) attend donc les nouveaux rectangles (la nouvelle analyse) en espérant qu'ils ne soient pas tous rouges. Pour éviter toute ambiguïté, il demande à ce que les services de la SNCF se rapprochent de la chambre d'agriculture avant la prochaine réunion.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, précise qu'à partir du cahier des charges sera lancé un appel d'offre indépendant. Les résultats seront ensuite présentés à SNCF Réseau pour intégration dans l'analyse multicritère.

SNCF Réseau se tient à disposition pour confronter les résultats mais il s'agit d'un travail indépendant de la SNCF.

SNCF Réseau présente les résultats sur la section **Mantes-Evreux-C2**. Sur cette partie, il s'agit plutôt d'un sujet autour de la gare nouvelle éventuelle. Il est remis en perspective les zones de passage avec la section cible de l'Y de l'Eure. Les trois zones de passage sont maintenues.

SNCF Réseau affiche les sites éventuels de nouvelles gares, le nom du lieu-dit associé et les caractéristiques principales. Il a été écrit par Monsieur le président du conseil départemental / la CAPE / la CASE, un courrier demandant l'étude d'un 6^e site à Nétreville.

Aujourd'hui, l'Etat est assez circonspect concernant la faisabilité de ce site tel que présenté.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, précise que pour eux une gare nouvelle c'est beaucoup d'hectares consommés et cela les embêtent. Il note que pour le reste ce n'est pas lui qui décide.

Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT, indique que la FNAUT Normandie est très réservée voir opposée à une gare loin du centre-ville. Les allemands appliquent plutôt le passage des Intercity Express (ICE) en centre-ville. Lorsqu'il y a la création d'une gare nouvelle en plus de la gare de centre-ville, il est nécessaire de mettre en place des correspondances TER. Le temps gagné pour rejoindre Evreux est perdu par le temps nécessaire pour rejoindre le centre-ville.

Il est conscient que cela est compliqué à Evreux et se demande quelles dessertes sont possibles. La liaison Evreux-Rouen est importante.

SNCF Réseau souligne que la gare nouvelle de Rouen est en centre-ville.

Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT, confirme que le site de St Sever est bien positionné. Il insiste sur le fait qu'il ne faut pas continuer les errements avec des gares excentrées.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, rappelle que les gares de Rouen St Sever et Evreux ne sont pas dans la même échéance.

Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT, appui le fait que la meilleure desserte Paris-Evreux passe par la gare actuelle, avec un passage à l'ouest.

SNCF Réseau note qu'il s'agit d'une discussion bien connue sur la gare nouvelle. Dans le cas de la gare nouvelle d'Evreux, celle-ci a toujours été vue comme une gare complémentaire à la gare actuelle, qui verra sa desserte renforcée. La gare nouvelle d'Evreux a pour vocation d'intercepter les trains longue distance Caen-Paris qui n'ont pas vocation première à s'arrêter à Evreux. Aujourd'hui la gare d'Evreux voit passer des trains sans arrêts. La ligne nouvelle doit permettre d'augmenter la desserte et la gare nouvelle d'intercepter un surcroit de trains en plus, en renfort de la gare centre.

Sur le projet cible cette façon de raisonner vient d'un projet LNPN historiquement en forme de « Y » où le département de l'Eure a milité pour cette forme lors des études de 2007/2009. Le « Y » est un tronç commun qui bénéficie à tous.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, insiste sur le fait que s'il y a une deuxième gare à Evreux, elle ne doit en aucun cas remplir les mêmes services que la gare actuelle.

Daniel GREBOUVAL, Président de la FNAUT, souhaite l'étude d'un raccordement Evreux Gare Nouvelle / Evreux Gare actuelle.

SNCF Réseau revient sur le fait qu'initialement le grand « Y de l'Eure » était historiquement vers l'est. Il s'est progressivement décalé vers Evreux, cependant au-delà d'une certaine limite, on bascule dans un autre projet.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure indique qu'il y a autant de points de vue que d'options. Elle souhaite le maintien de la gare actuelle d'Evreux en identifiant les meilleures solutions pour le futur avec ou sans une hypothétique gare. Elle indique que l'option du site de Nétreville pose problème à d'autres services de l'Etat.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, souhaiterait connaître le nombre d'hectares nécessaires pour une gare.

SNCF Réseau indique que le calcul n'a pas été fait à ce jour. Les quais de gare font environ 400 m, avec les avant-gares 800 m. Il faut compter une largeur de 40 à 50 m. A cela il est nécessaire de rajouter des parkings plus loin.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, fera le calcul.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, note que l'on peut faire le comparatif avec l'arrivée du TGV dans la gare nouvelle d'Aix en Provence et que l'on sait l'emprise que cela peut emporter.

SNCF Réseau revient sur la présentation avec le sujet des **scénarios de projet**. Les trois scénarios illustratifs proposés sont :

- A. **Limitation des coupures territoriales** : ce scénario privilégie les rapprochements avec le réseau existant. A titre d'illustration, cela peut être la zone de passage PM-Sud, longeant l'A13, sur Mantes-Evreux, le longement de la RN 13 et sur Rouen-Yvetot le longement du réseau existant.
- B. **Développement multipolaire du territoire** : Ce scénario permet toutes les gares éventuelles et propose un territoire maillé. On a donc une gare nouvelle d'Evreux au plus proche du centre.
- C. **Amélioration des relations entre les grandes aires urbaines** : Ici, il s'agit de relier les grands clusters entre eux, de manière rapide.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription), indique qu'à ces yeux ces scénarios de projet ont surtout du sens pour le premier et le deuxième. La différence pour Mantes-Evreux n'est pas tellement significative.

SNCF Réseau précise qu'il y a des différences sur la réalisation ou non d'une gare et le rapprochement avec la RN13. Ces trois scénarios de projet proposent la réalisation de zéro, une ou deux gares nouvelles en plus de celle de Rouen.

* * *
*

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 Territoire LNP 3D).

* * *
*

7. PARIS-SAINT-LAZARE

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

Voir diaporama associé

Sur demande du comité de pilotage du 04 mai 2016 et suite à l'abandon de la gare nouvelle de La Défense, l'optimisation du complexe Paris-Saint-Lazare est une priorité.

* * *
*

8. DEMARCHE RELATIVE AU POSITIONNEMENT DU Y DE L'EURE

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

Voir diaporama associé

Dans le cadre du comité de pilotage du 04 mai 2016, certains élus normands ont demandé à SNCF Réseau d'avancer sur l'« Y de l'Eure ». Les options du débat public servent de points de départ.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription), interrompt la présentation en précisant que le scénario AB a été choisi lors du débat public.

SNCF Réseau revient sur les détails du débat public. A la sortie du débat public, quatre scénarios existaient : A, B, C et AB. Le scénario C a été éliminé à la sortie du débat public. Le scénario A a été

écarté car lors du phasage du projet il perdait sa pertinence en première phase car il s'écartait beaucoup d'Evreux. L'aire d'étude actuelle comprend les deux scénarios restants : B et AB.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription), note que cette section « va faire mal » et que cela vaudrait le coup de rester jusqu'à 2030 rien que pour cela.

Yves ROCHETTE, Président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) ; Maire de Ménilles, explique qu'il a participé à l'atelier de début septembre et souhaiterait savoir comment ces retours ont été pris en compte.

SNCF Réseau précise que cet atelier portait sur les zones de passage et les scénarios de projet. Son but était de proposer d'écarter les zones de passage les moins pertinentes et d'établir des propositions de scénarios de projet. Cet atelier a permis d'éclairer le débat et de construire les scénarios de projet présentés aujourd'hui. L'analyse de cet atelier a permis d'alimenter la réflexion et la construction des scénarios de projet.

Le scénario C, par exemple, a ainsi été imaginé à plusieurs tables lors de cet atelier.

Jean-Louis DESTANS, Député de l'Eure (2^e circonscription), déclare que l'on va aujourd'hui d'Evreux à Serquigny et d'Evreux à Rouen, qu'apporte le projet LNPN ?

SNCF Réseau revient sur les gains de temps avec une réduction de 1H à 30 min, la possibilité d'augmenter les fréquences sur la ligne existante avec une capacité offerte par le projet, entre autres apports.

Yves ROCHETTE, Président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) ; Maire de Ménilles, souhaiterait savoir s'il est prévu que les trains utilisent la ligne actuelle.

SNCF Réseau indique que cela n'est pas le cas.

Anne LAPARRE-LACASSAGNE, secrétaire générale de la préfecture de l'Eure, donne rendez-vous aux participants dans deux à trois mois.

Jean-Pierre DELAPORTE, Président de la chambre d'agriculture de l'Eure, demande à ce que la prochaine réunion de la commission indépendante liée à l'étude sur la modernisation du réseau existant Mantes-Evreux se tienne plus tôt pour éviter les départs avant la fin.

Anne-Marie CHARVET, garante de la concertation pour la CNDP, note le point. Elle souhaite que cela se tienne dans un lieu neutre, ni ici, ni chez SNCF Réseau. Elle propose la CNDP à Paris.

SNCF Réseau indique que le prochain comité territorial aura lieu en début 2017.

* * *
*

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

11 octobre 2016

NOM	Prénom	Institution
CHOLET	Guillaume	Chargé de mission Conseil Départemental du Calvados
DESTANS	Jean-Louis	Député de l'Eure (2 ^e circonscription)
DAVID	Gilles	DIDVS
DELAPORTE	Jean-Pierre	Président de la chambre d'agriculture de l'Eure
GREBOUVAL	Daniel	Président de la FNAUT
HUBERT	Xavier	Grand Evreux Agglomération (GEA) : Aménagement du territoire et Energies ; conseiller départemental ; maire de Les-Baux-Sainte-Croix
JACOB	Guy	Chambre d'agriculture de Normandie
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie
LEGER	Jean-Luc	Président du CESER Normandie
MILCENT	Julien	Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération Caen la mer - Chargé de mobilité
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Normandie
ROCHETTE	Yves	Président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (CAPE) ; Maire de Ménilles
WETZLER	Jean-Claude	Equipe de Bruno Le Maire
ZAMPATTI	Annabel	Collaboratrice parlementaire en circonscription de Bruno Le Maire

Mission Ligne nouvelle Paris - Normandie :

MABIRE	Pascal	Chef de mission	SNCF Réseau
LOISELAY	Julien	Responsable environnement	SNCF Réseau
CUCHET	Céline	Responsable concertation	SNCF Réseau
PAPIN	Cédric	Responsable infrastructures Paris-Mantes-Evreux	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

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