

VOLUME 1 - PIECE B.

PLAN DE SITUATION

Il s'agit d'une page unique, carte de type carte routière, où figurent les zones encadrant le projet, du Havre à Paris, du sud de l'Eure au nord de la Seine-Maritime.

En rouge est souligné le tracé de la voie à moderniser. A remarquer qu'aucune autre infrastructure ferroviaire n'y paraît.

Cette carte permet de situer la ligne dans son cadre régional ex-Haute-Normandie, Ile-de-France et ex-Picardie.

VOLUME 1 – PIECE C

NOTICE EXPLICATIVE ET APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Ce fascicule reprend la présentation du projet par l'évocation de son histoire: ligne historiquement circulée par des trains de fret et des trains de voyageurs entre Paris et Dieppe. Les raisons de son quasi abandon sont exposées puis sont relatées les opérations de remise en état entre Serqueux et Gisors en 2012 et 2013.

Pages 4 et 5 sont rappelés les objectifs principaux et les opérations prévues dans le cadre de l'objet de l'enquête publique.

Pages 6 et 7 sont exprimées les décisions antérieures dont l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire, le Contrat de Plan Etat-Région 2007/ 2013, le Schéma national de mobilité durable, les engagements de l'Etat en matière de lutte contre les effets de serre, la massification des dessertes du Havre et de Rouen mais aussi de Dunkerque et de Marseille.

Page 7 **le projet est présenté comme étant un enjeu majeur** pour les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, ce qu'affirme le port du Havre dans son projet stratégique 2014/2019: « Le Fret Ferroviaire constitue un enjeu majeur pour rester un des ports de premier rang».

A ce jour, compte tenu des travaux lourds de maintenance sur l'axe historique Le Havre, Rouen, Mantes la Jolie, Paris, l'offre de trains de fret est en baisse régulière (priorité aux voyageurs).

Le projet de modernisation présente un axe alternatif permettant la circulation totale entre Le Havre et Paris de 42 trains de fret répartis sur les deux itinéraires. 25 trains maximum sur l'axe alternatif sont prévus avec « à plus long terme, l'accroissement du tonnage transporté » par train circulant.

Deux alternatives au projet Serqueux-Gisors ont été étudiées, page 9.

En premier lieu, l'itinéraire par Serquigny et Evreux. Ce tronçon de 100 kilomètres supplémentaires, selon le dossier, induit des surcoûts et des travaux plus importants que ceux nécessaires pour le projet Serqueux-Gisors: 56 kilomètres à électrifier, 4 tunnels à mettre au gabarit, pont sur l'A 28 à modifier, voie unique à Serquigny à moderniser.

Ce projet alternatif, pour les auteurs des études n'est pas pertinent.

En second lieu, le contournement par Amiens.

Est noté un différentiel de distance, nécessitant une heure dix minutes de temps supplémentaire, le coût plus élevé en personnel, itinéraire déjà très exploité par des trains de voyageurs et de fret du nord de l'Europe vers Paris.

L'auteur du rapport conclut: l'itinéraire Serqueux-Gisors est le seul itinéraire alternatif... à un coût financier acceptable et à une rentabilité économique satisfaisante pour les entreprises.

Concernant le bilan des avantages/inconvénients exprimés, le Maître d'Ouvrage, page 10, note des apports importants sur le plan environnemental en particulier pour la réduction des gaz à effet de serre. Il insiste sur l'opportunité du développement du trafic voyageurs (création de trajets directs Rouen-Pays de Bray-Gisors) et donc la connexion entre le Pays de Bray et l'Île de France et Paris.

S'y ajoutent les effets environnementaux en terme de sécurité (moins d'accidents impliquant des Poids Lourds, moins de pollution de l'air, moins d'émissions de gaz à effet de serre,, la décongestion des itinéraires routiers.

Concernant le choix du parti retenu et des caractéristiques des ouvrages les plus importants, cette partie sera traitée dans le cadre des résumés présentés ci-après (étude environnementale, concertation, étude d'impact, traitement des passages à niveau, rebroussement de Serqueux).

Reste, dans ce fascicule, l'appréciation sommaire des dépenses.

Page 31 du document est inclus le coût en euros courants, tenant compte des prévisions d'inflation et des prix, à hauteur de 295 millions d'euros (HT) dont 33 millions HT pour les études, 6 millions HT pour les acquisitions foncières et 256 millions HT pour les mesures environnementales et les travaux.

Le fascicule porte en annexe le bilan des évaluations des parcelles à exproprier effectué par les services fiscaux de la Seine-Maritime et de l'Eure.