

Volume 1. Pièce D.

Plan général des travaux.

Ce fascicule contient 16 planches numérotées de 1/16 à 16/16 représentant chacune un tronçon de la ligne Serqueux (1/16)-Gisors (16/16), classés consécutivement.

La base de chaque planche est une photographie aérienne (satellite) avec mention des limites communales, du nom des communes, de l'orientation, de indication de l'endroit précis des lieux photographiés dans un petit plan général du projet.

Le descriptif des travaux est indiqué par une annotation particulière: Rétablissement de l'avenue verte, rétablissement de la RD 1314, rétablissement de chemins ruraux, de liaisons piétonnières...

Volume 6. Pièce F.

Evaluation économique et sociale du projet.

Après une introduction sous forme de synthèse, le contenu de ce fascicule reprend une présentation générale sous forme de plans, de rappel des objectifs (page 4) et de l'historique du projet (voir pièce C).

Page 5 de ce cahier figurent les objectifs de l'évaluation socio-économique qui est « de quantifier les impacts du projet, de monétariser ceux qui sont non-marchands au moyen de valeurs normées fixées par l'Etat puis de calculer les indicateurs de rentabilité socio-économiques pour évaluer la pertinence du projet pour la collectivité ».

Les avis du Commissaire Général à l'investissement figurent en pièce K de la partie 1 du dossier d'enquête publique.

Le contexte et les intérêts de la modernisation:

Sont présentés:

La situation du projet par rapport aux infrastructures maritimes de la France, des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne, du Havre à Hambourg.

L'état de saturation de l'axe historique Le Havre-Paris.

L'apport de nouvelles capacités qui accroît l'attractivité des Grands Ports Maritimes de la Haute-Normandie, accroît aussi la part modale du non-routier, actuellement faible, très inférieure à celle des grands ports du « range » nord européen.

La modernisation prévient du risque d'un choix irréversible des transporteurs pour la route plutôt que par liaison ferroviaire.

La modernisation permet d'envisager un renforcement de la desserte avec une offre directe entre Rouen et Gisors.

L'exposé présente, page 17, les sections existantes sur l'axe Seine et conclut par la nécessité de l'axe alternatif pour le fret.

La présentation du projet.

On se reportera sur les résumés des pièces E, étude d'impact.

La synthèse de l'estimation de l'offre future.

Partant de la situation en 2010 du transport ferroviaire et du transport fluvial, la situation est estimée pour 2020 en situation de projet (page 25).

L'estimation des coûts de transport occupe une part de l'étude. L'évolution annoncée pour le mode routier peut cependant sembler discutable car très liée à la situation internationale (coût des carburants).

Synthèse des prévisions de trafic en 2020.

Avec la modernisation de la ligne on reste à l'hypothèse de 25 trains fret par jour entre Serqueux et Gisors, 12 depuis Paris et 13 depuis Le Havre.

Après 2020, la croissance du trafic ne pourra se faire qu'avec une optimisation des tonnages transportés.

Le Maître d'Ouvrage précise que le bénéfice actualisé du projet est positif de 92 millions d'euros avec l'électrification. Il s'appuie sur le report de la route vers le fer.

Les effets sur la création d'emplois.

Concernant la région, le dossier évalue poste par poste les emplois temporaires nécessaires pour la durée de la modernisation. Les emplois permanents évoluent positivement, liés au trafic des conteneurs essentiellement. Le rapport indique que 1000 conteneurs supplémentaires induisent 4,5 emplois permanents.

Par conséquent, tant pour les emplois temporaires nécessités par les travaux que pour les emplois permanents à l'issue de la modernisation, **une réflexion doit être engagée sur la formation professionnelle.**