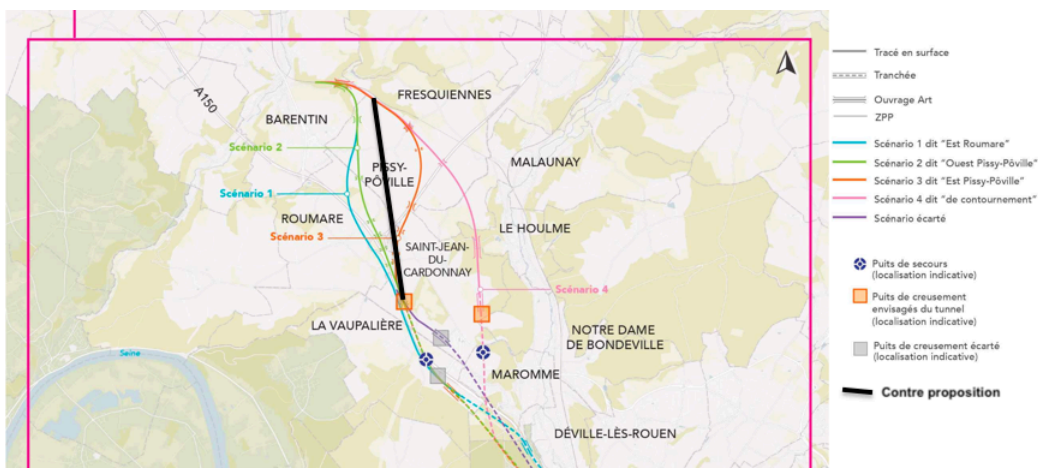


Notre position un tunnel plus long

Les 4 tracés proposés dans la concertation sont inacceptables, car, ils portent tous atteintes aux conditions de vie des populations locales et/ou de l'environnement.

Nous demandons de prolonger le tunnel jusqu'au point de raccordement avec la ligne existante au Nord Ouest de Pissy-Pôville et avant le viaduc de Barentin. Au stade de la concertation, nous demandons à étudier les différentes options s'inscrivant dans le prolongement d'un tunnel de 5 km.



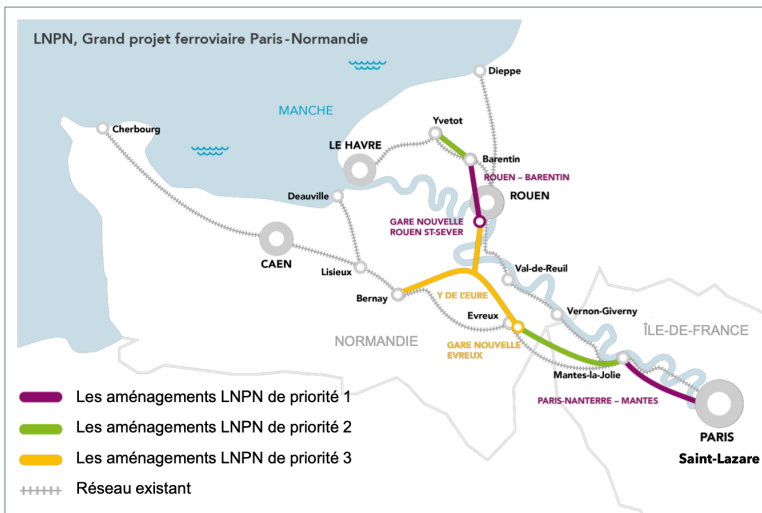
Arguments

- ➔ SNCF Réseau indique qu'il n'est pas mandaté pour étudier la construction d'un tunnel. C'est incohérent ! **À ce jour, il est prévu de faire un tunnel entre la gare nouvelle de Rouen et le plateau de Caux. Il est donc possible d'en étudier le prolongement.**
- ➔ Sur la section **Mantes-la-Jolie / Paris**, le projet prévoit la **création d'un tunnel de 20 km** afin notamment préserver la forêt de Saint-Germain en Laye. **Nous demandons nous aussi le prolongement !**
- ➔ Sur le plateau de Caux **les contraintes sont importantes**, autoroutes, lignes électriques, habitations, gazoduc etc... de plus les scénarios proposés en surface imposent la construction **d'ouvrages d'art, ce qui représente un coût important**. Il est impératif d'étudier le prolongement du tunnel, qui sera moins impactant pour les populations.



Rappel du projet

Le projet LNPN s'organise autour de 3 phases de travaux.

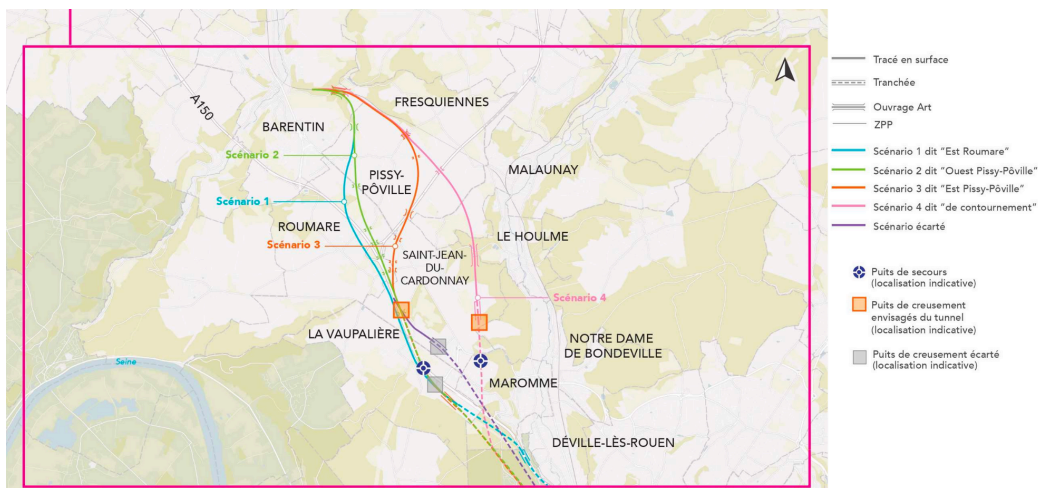


4,3 milliards d'euros : le prix de la priorité 1

(conditions économiques de 2016)

La première phase prévoit la réalisation d'une voie nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare, la construction d'une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever et la création d'une voie nouvelle jusqu'à Barentin.

Entre la nouvelle gare de Rouen Rive gauche et Barentin, il est prévu de créer un tunnel passant sous la Seine et ressortant sur le plateau de Caux dans le secteur de La Vaupalière, Saint-Jean-du-Cardonnay, Roumare et Pissy-Pôville, pour ensuite se raccorder à la ligne existante avant le viaduc de Barentin au nord ouest de Pissy-Pôville.



Nos questions

- ? Le document de concertation indique un **budget** pour la priorité 1 de **4,3 milliards d'euros** dans les **conditions de 2016**. **Quel est le chiffre actualisé ?** Quel est le montant pour la section Rouen-Barentin hors Gare ?
- ? Sur le **temps de parcours**, il était à l'origine question d'améliorer le temps de trajet. Le document de concertation indique un gain de temps sur la section Mantes-la-Jolie / Paris. Aucun chiffre n'est indiqué pour la section Rouen / Barentin. **Quel est l'effet de cette section sur le temps de parcours ?**
- ? **Le plateau de Caux, un territoire uniquement de passage.** Dans le projet actuel, le plateau de Caux n'est vu que comme une zone potentielle de passage, or, les habitants de ces communes méritent aussi de bénéficier de l'amélioration de l'offre de transport. Dans une logique coût / avantage, **le compte n'y est pas.** Quels sont les bénéfices pour le territoire ?
- ? Combien de **terres agricoles** fertiles seront **perdus** sous le ballaste à l'heure de la nécessité absolue de garantir notre souveraineté alimentaire !
- ? Alors qu'il est essentiel de **préserver la biodiversité**, quel est l'impact de ce projet sur la faune et la flore locale ?
- ? Le projet vise à améliorer **uniquement la desserte des villes du Havre et de Rouen** vers Paris. Quels sont les flux réels de passagers entre Le Havre et Rouen et vers Paris ? Quid de la desserte des gares d'Yvetot, Breauté-Beuzeville etc... ?
- ? Alors que **les inconvénients sont nombreux et aucun avantage avec les propositions actuelles**, nous demandons d'étudier des options en **prolongement du tunnel.**

Quelques contraintes de surface

