

Projet LNPN

Atelier fonctionnalités n° 4

9 juin 2015



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Atelier Fonctionnalités n° 4



Participants :

Représentants techniques issus des collectivités et des institutions représentées au comité de pilotage, les ports et les établissements publics d'aménagement

Horaire :

10h00 – 16h00

Atelier Fonctionnalités n° 4



Déroulé

9h30 – 10h00 : Accueil

10h00 – 11h30 : Séance plénière

A. Rappel du cadre du projet et de la démarche

B. Restitution des échanges de l'atelier 3

C. Exploitation des questionnaires & méthodologie de construction des scénarios d'étude

D. Présentation d'une famille de scénarios « hauts »

E. Echanges avec la salle

11h30 – 11h45 : Pause

11h45 – 12h45 : Groupes de travail – desserte interville

12h45 – 13h45 : Pause déjeuner

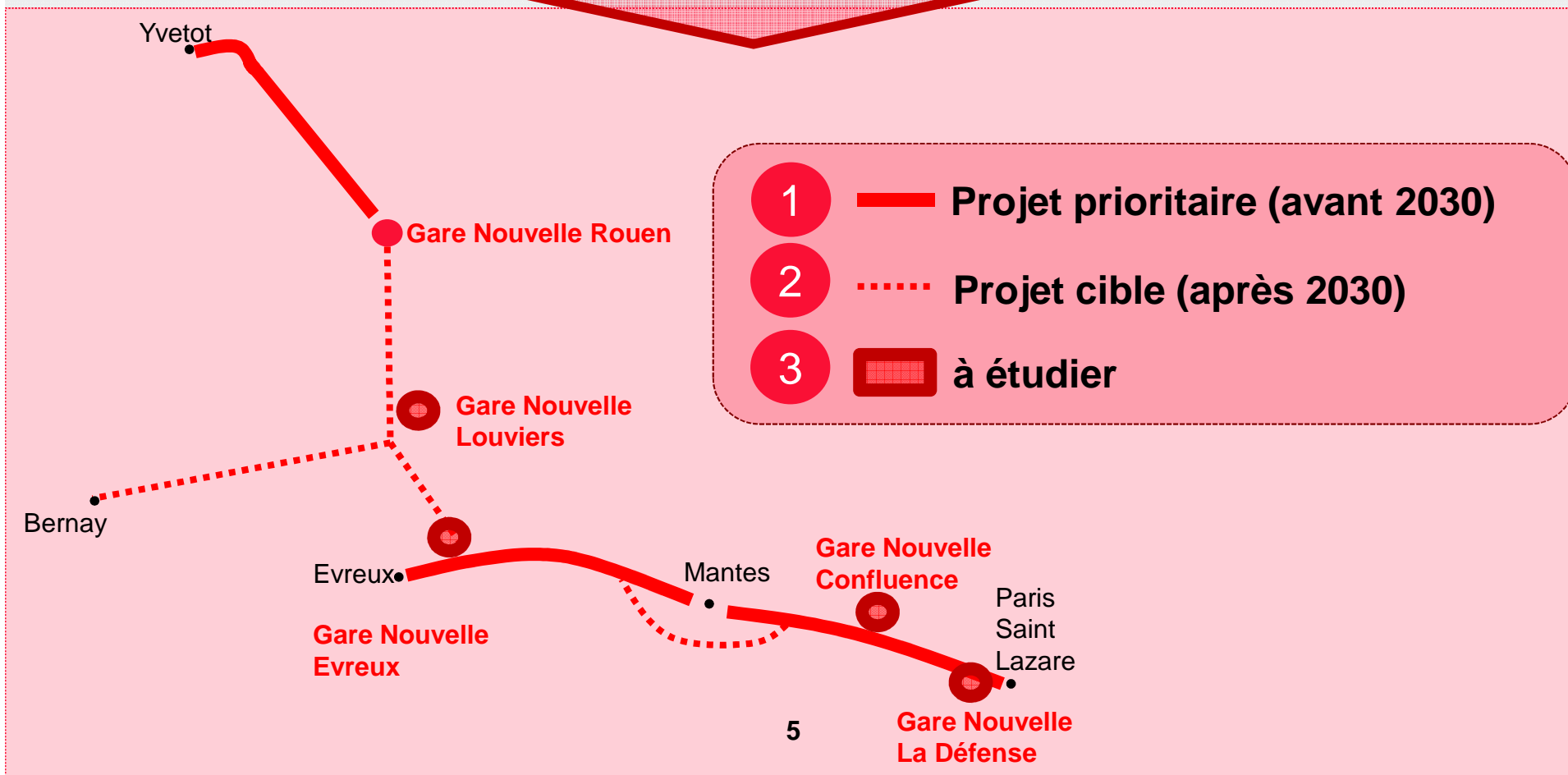
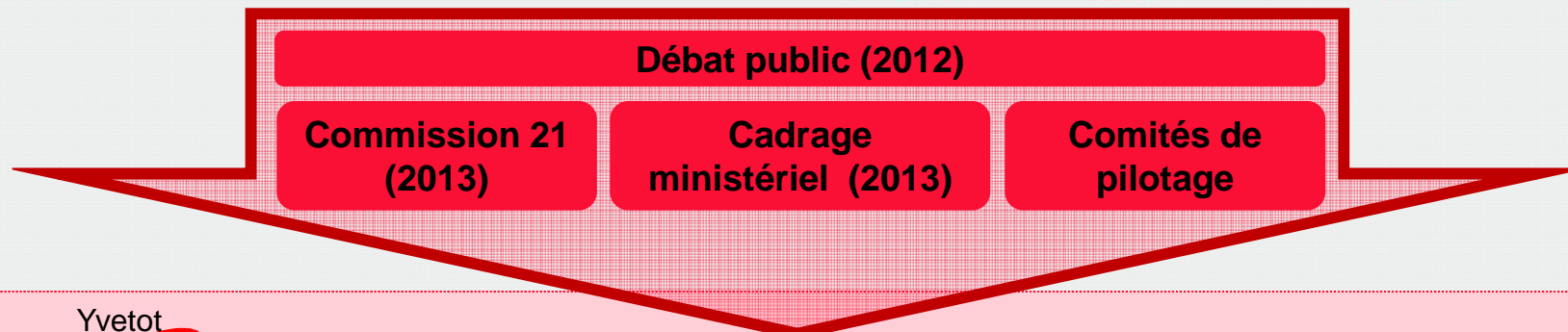
13h45 – 15h15 : Groupes de travail – desserte régionale

15h15 – 15h30 : Pause

15h30 – 16h00 : Restitution du travail en groupes, conclusion de la vague

Rappel du cadre du projet et de la démarche

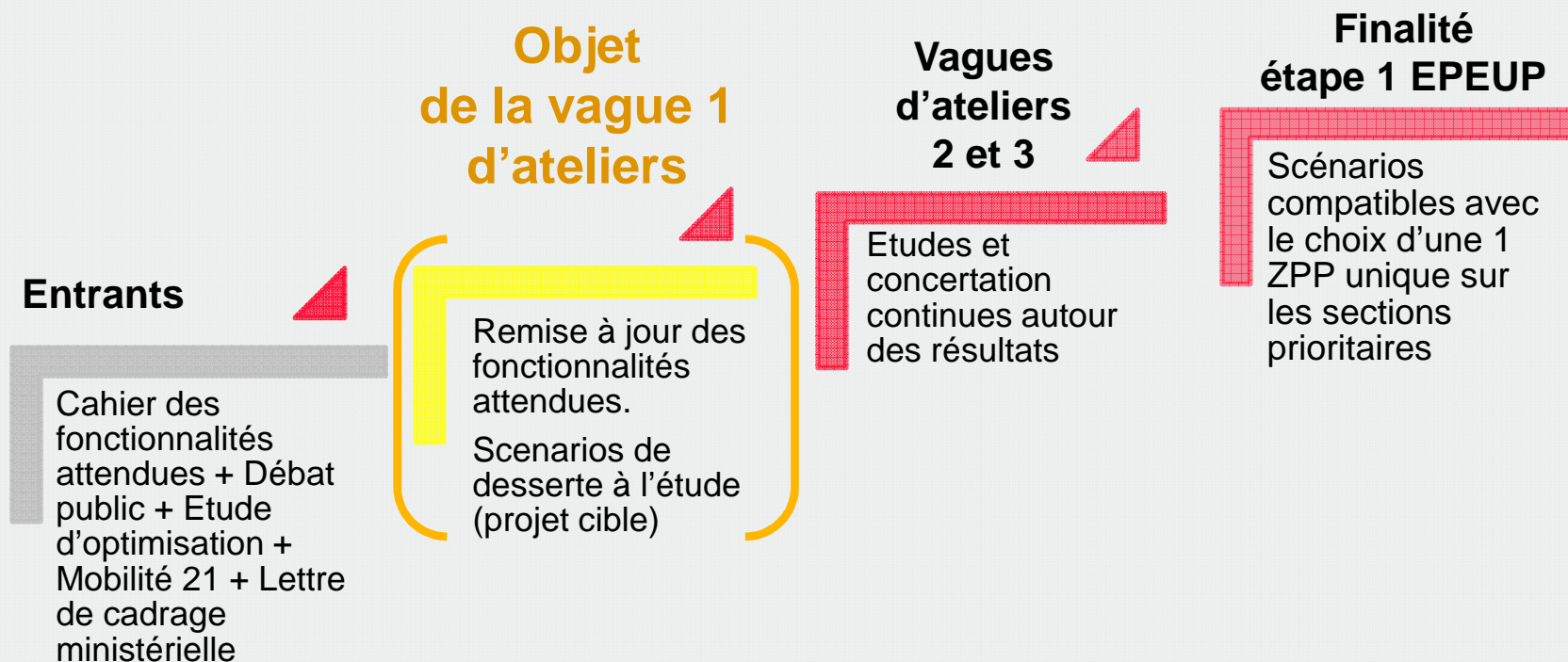
A – Rappel des évolutions du projet



A – Rappel du cadre de la concertation

Ateliers fonctionnalités

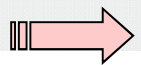
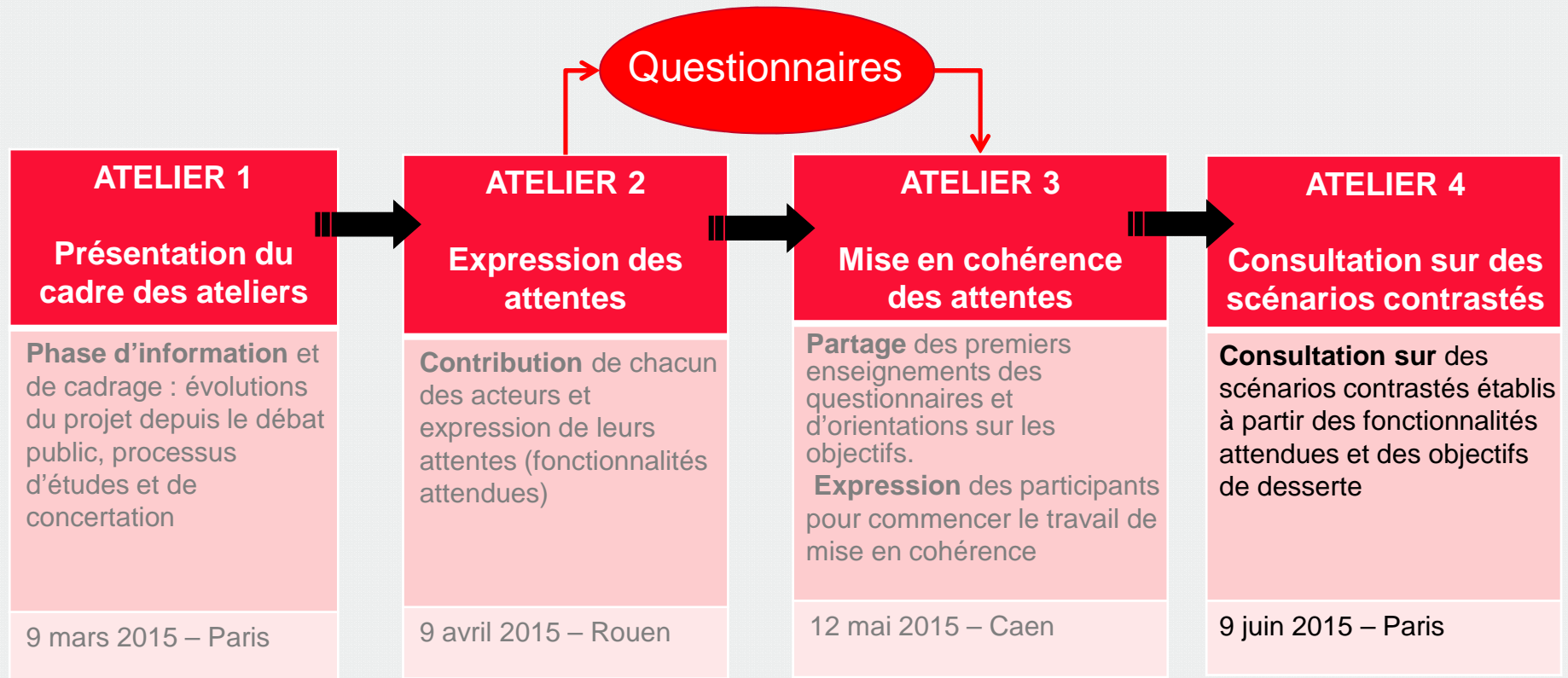
Les ateliers « fonctionnalités » permettent de réfléchir aux **objectifs de transport** et aux **scénarios de desserte** conduisant à la définition progressive des infrastructures.



D – Déroulé de l'atelier n° 3



Rappel de la démarche de la vague 1



COMITE DE PILOTAGE

Validation des objectifs du projet cible et du périmètre fonctionnel
Présentation de plusieurs scénarios fonctionnels pour le projet cible, qui seront à étudier
7 juillet 2015

Restitution des échanges de l'atelier 3

B – Restitution des échanges de l'atelier n° 3



Rappel des objectifs de l'atelier n° 3 :

- Initialement : co-construction des objectifs de desserte par une mise en cohérence des fonctionnalités attendues
- Objectifs ajustés pour permettre un recueil approfondi des fonctionnalités attendues. Investissement important des participants dans les réponses aux questionnaires, temps d'expression et d'analyse allongés.

Bilan général

- ✓ **26 participants** (80 % collectivités et institutions normandes , 20 % collectivités et institutions franciliennes)
- ✓ *Partage des premiers enseignements issus d'une analyse rapide des questionnaires, orientations sur de grands objectifs*
- ✓ *Expression des participants pour commencer le travail de mise en cohérence*

B – Synthèse de l'atelier n° 3 : plénière



Restitution des échanges de l'atelier 2 :

- Rappel des échanges concernant les **problématiques actuelles du fret** (notamment la congestion entre Rouen et Mantes...)

Partage des premiers enseignements des questionnaires :

- Souhait d'une **distinction** plus forte entre **attentes consensuelles** et **attentes particulières**
- Demande d'une **synthèse plus complète des questionnaires**
- Demande de **précisions sur la méthodologie d'exploitation des réponses aux questionnaires**

Orientations sur de grands objectifs :

- Besoin d'**objectifs communs** (consensuels)
- Bien **différencier objectifs et solutions**, notamment dans le cas des **gares nouvelles**

B – Synthèse de l'atelier n° 3 : groupes de travail



Bilan des groupes de travail

Question posée : *Tous thèmes confondus, quelles sont vos trois attentes les plus fortes pour le projet LNPN ?*

Points émergents partagés :

- Amélioration du temps de parcours, de la régularité et de la fréquence sur les longues distances : axes Paris-Le Havre et Paris-Caen.
- Amélioration du temps de parcours, de la régularité et de la fréquence sur les liaisons entre agglomérations normandes. Une relation Caen-Rouen en moins d'une heure.
- Une desserte fine des territoires au niveau local autour des grandes agglomérations pour des déplacements domicile/travail. Exemples : Ouest normand de Caen, Nord de Rouen.
- Un rayonnement à échelle locale des bénéficiaires de la ligne nouvelle.
- Développer le fret : améliorer la fiabilité du fret et offrir plus de sillons.
- Régularité et qualité des correspondances.
- Interconnexion efficace de la Normandie au réseau IdF et liens rapides avec les aéroports.

B – Synthèse de l'atelier n° 3



Suites données :

Demande de précisions sur la méthodologie d'exploitation des réponses aux questionnaires :

- ✓ Présentation des principes (chapitre suivant)
- ✓ Illustration en groupe de travail de la prise en compte des réponses aux questionnaires (hypothèses d'offre) dans la construction des scénarios d'étude

Demande d'une synthèse plus complète des expressions dans les questionnaires :

- ✓ Production d'un document de synthèse des attentes exprimées (à venir, courant de l'été)

Exploitation des questionnaires & méthodologie de construction des scénarios d'étude

C – Exploitation des questionnaires



Questionnaires :

- ✓ **Forte implication des participants**
- ✓ **20 questionnaires retournés à SNCF Réseau :**

3 x Régions, Stif, 3 x CESER, 7 x départements (Manche, Calvados, Seine-Maritime, Eure, Val d'Oise, Yvelines, Hauts de Seine), HAROPA, Caen-la-mer, Codah, Métropole Rouen Normandie, CAMY, CASE

C – Exploitation des questionnaires

Questionnaires :

Beaucoup d'informations collectées, à utiliser tout au long de l'étape 1

- ✓ Couverture large des thématiques et des échelles du projet
- ✓ Modes d'expression : qualitatif / quantitatif ; sommaire / détaillé..



QUESTIONNAIRES

- Fréquences / cadencement
- Politique d'arrêt
- Hiérarchisation : équilibre entre fréquence, desserte fine des territoires, performance
- Qualité du plan de transport (correspondances)
- Besoins fret
- Fonctionnalités liées aux gares

CADRAGE DES ETUDES (vague1)

- ✓ Prise en compte pour **préciser les objectifs**
- ✓ Prise en compte dans la **définition des scénarios d'étude** (schémas de desserte)

ETUDES (vagues 2 et 3)

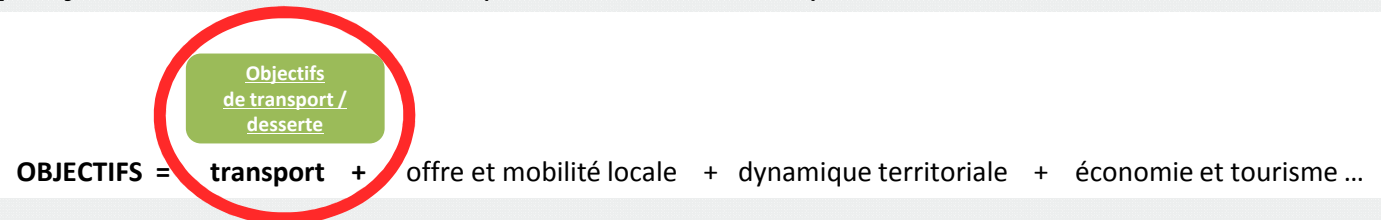
- ✓ Prise en compte pour approfondir et sélectionner les scénarios dans le cadre des études (horaires)

C – Exploitation des questionnaires / construction des scénarios

CADRAGE DES ETUDES (vague1)

Objectifs :

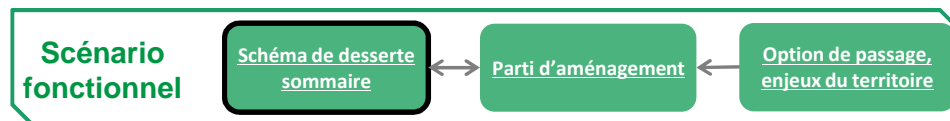
Les objectifs de projet sont **communs** (et consensuels)



Scénarios :

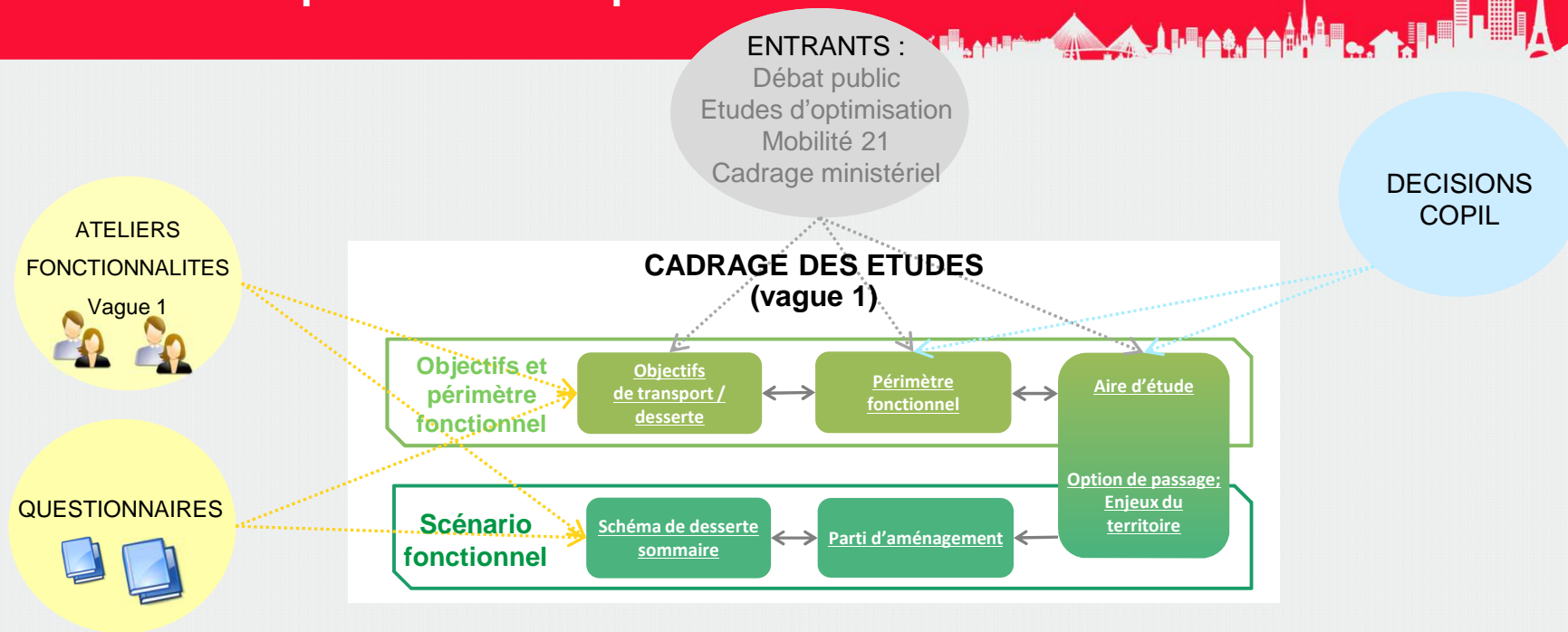
Les solutions à l'étude sont **contrastées** (corps stable + variabilité)

- éclairer les choix / décisions du comité de pilotage
- limiter les risques d'impasse en cours d'étude
- favoriser la recherche d'un équilibre global entre coûts et bénéfices

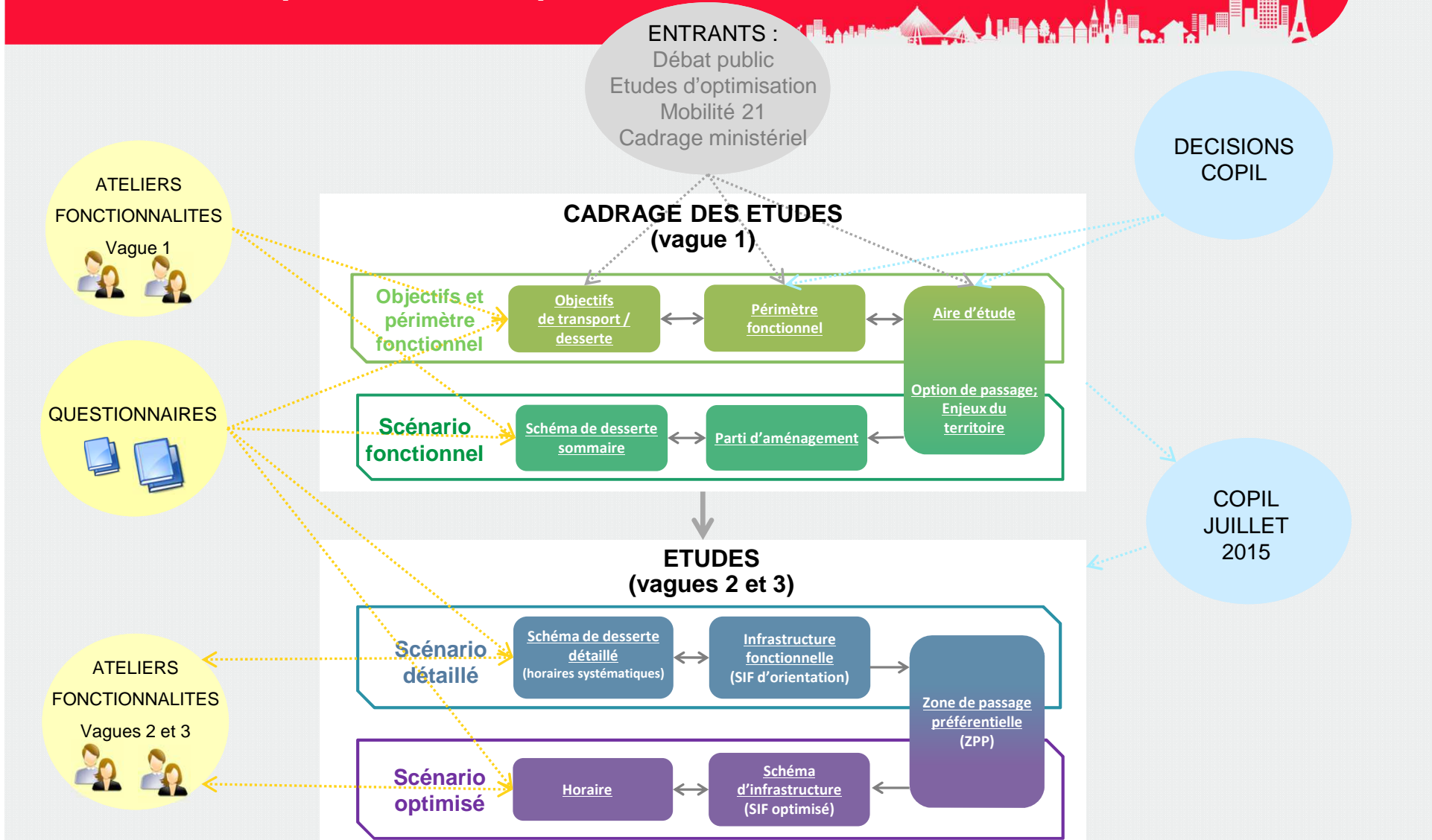


SCÉNARIO = Composante SERVICE + Composante INFRASTRUCTURE + Composante GEOGRAPHIQUE

C – Exploitation des questionnaires / construction des scénarios



C – Exploitation des questionnaires / construction des scénarios



C - Méthodologie de construction des scénarios



OBJECTIFS TRANSPORT (EXEMPLE)

- **Densifier et diversifier l'offre autour du nœud de Rouen**
- **Densifier, diversifier et mailler le RER E**
- Permettre le **développement du fret**
- Augmenter la **fréquence** et réduire les **temps de parcours** entre **Rouen et Caen** (Rouen – Caen en moins d'1 heure ?)
- Faciliter l'**accès** de la Normandie au **quartier d'affaire de La Défense**; au **réseau de transport du Grand Paris...**
- Faciliter l'accès à **Roissy** (aux aéroport...)
- Desserte performante de **Mantes**
- Faciliter les **échanges** entre **territoires normands et franciliens** (amont / aval de Mantes)
- ...

SOLUTIONS/SCÉNARIOS CONTRASTÉS (EXEMPLE)

Corps stable :

- **Aménagements** : sections prioritaires + sections de ligne nouvelle Evreux - Rouen / Bernay
- **Desserte** : séparation des flux normands et franciliens / fret sur réseau existant / maintien de la consistance des dessertes voyageurs sur le réseau existant / Desserte de Mantes par les trains « normands »...

Variabilité :

- **Aménagements** : réseau existant, gares...
- **Desserte** :
 - ✓ Développement de l'offre interville et régionale / priorité dessertes régionales / priorité dessertes intervilles, développement modéré,
 - ✓ Vitesse d'exploitation..
- **Desserte / aménagements** :
 - ✓ Nanterre La Défense : en fourche / en ligne / sans gare
 - ✓ Confluence : Avec gare / Sans gare
 - ✓ Evreux : Localisations par rapport au raccordement au réseau existant / sans gare...

Présentation d'une famille de scénarios « hauts »

D – Famille scénarios « hauts »



Famille de scénarios « hauts »









- Les scénarios « hauts » visent à répondre au mieux aux différentes attentes dans la limite des capacités estimées de l'infrastructure et dans le cadre fixé
- Ces scénarios « hauts » correspondent généralement à des besoins de capacité maximum

Présentation des hypothèses







- Desserte **interville** (et travail en groupe ce matin)
- **Fret**
- **Gares nouvelles**
- Desserte **régionale** (et travail en groupe cet après-midi)

D – Grille de lecture des schémas

- Représentation de toutes les gares du périmètre (avec et sans arrêt)
- Un trait = Un train

	Mission Interville Directe		Mission intersecteurs
	Mission Interville Semi-directe		Sillon fret
	Mission Régionale Semi-directe		Sillon cadence 2h
	Mission Régionale Omnibus		Hors système

➤ Arrêts

	Passage avec arrêt		Arrêt terminus		Arrêt périurbain à l'étude
	Passage sans arrêt		Coupe / accroche		Gare nouvelle

- Infrastructure ligne Nouvelle : fond gris

NB : Travail sur l'heure de pointe (HDP) uniquement, déclinaison ultérieure en heures creuses et horaire 24h

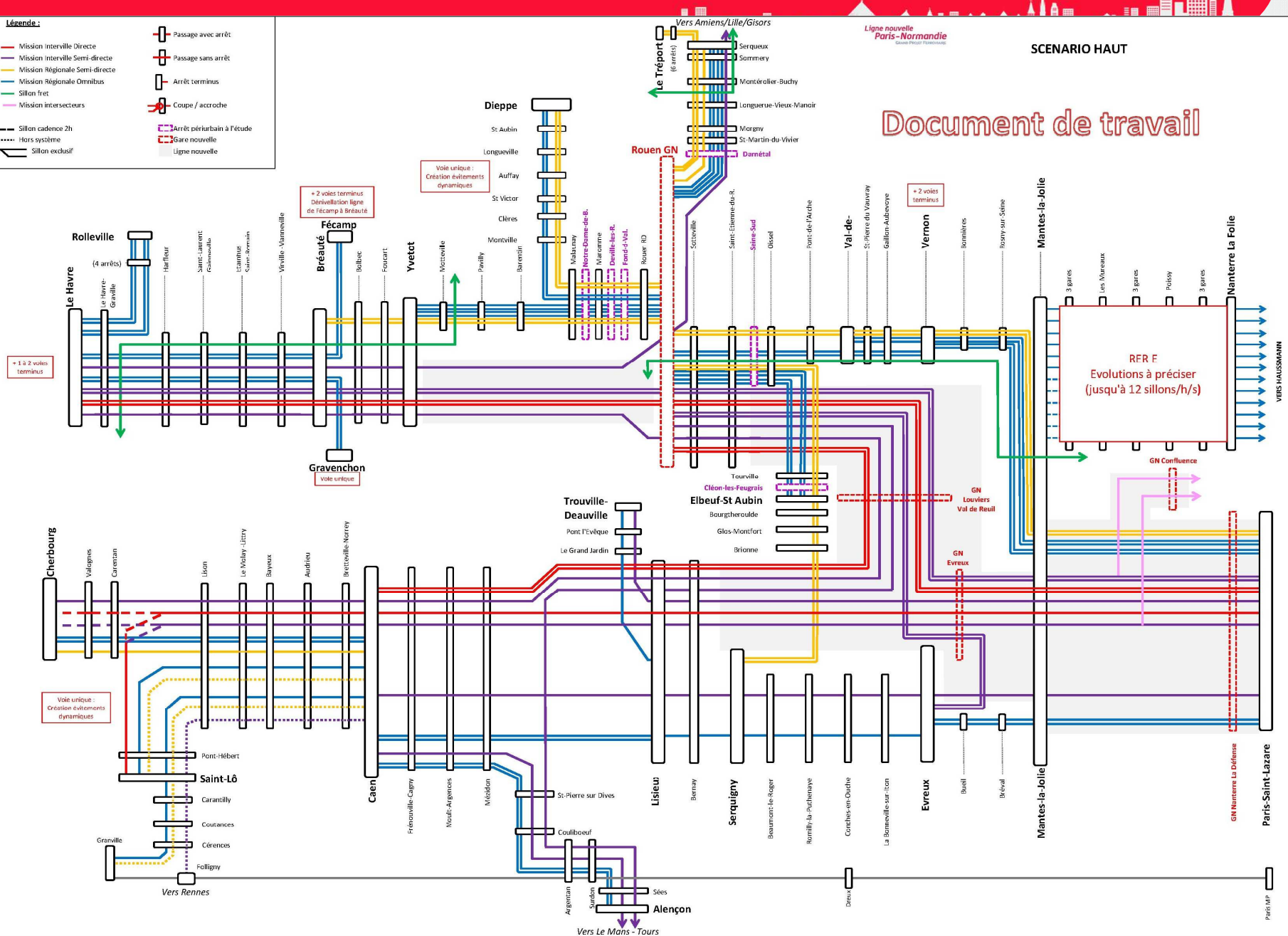
D – Schéma de desserte – scénarios « hauts »



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
Grand Projet Ferroviaire

SCENARIO HAUT

Document de travail



D – Prise en compte du fret



Fonctionnalités « Transport » attendues

➤ Fiabilité et qualité :

- Améliorer la visibilité sur la disponibilité des sillons
- Augmentation du nombre de sillons et coordination des 3 itinéraires (historique, via Gisors, via Amiens)
- Améliorer la fiabilité des temps de parcours (éviter les « stockages » de trains en attente de libération de sillons fret)

➤ Volumétrie (hypothèses aux horizons 2030 / 2040 émises au débat public) :

- 60 sillons par jour (deux sens confondus) pour Le Havre, toutes destinations
- 45 sillons par jour (deux sens confondus) pour Rouen, toutes destinations

D – Prise en compte du fret



Points d'attention particuliers

- La capacité de l'axe Mantes-Oissel, y compris avant la mise en service de la LN, et de l'axe Amiens-Creil (mixité voyageurs)
- La traversée du nœud de Mantes, le groupe V, le groupe III (impact sur la desserte du Port Seine Métropole), la GN Confluence (impact sur le site Achères Grand Cormier) et la GN Rouen St-Sever (impact sur l'accès au port de Rouen Rive Gauche)
- Gestion des perturbations et des phases de travaux (y/c nuit)
- Souhait que les 3 itinéraires soient tous aptes à la circulation de trains longs (de 850m)
- Coordination avec le trafic voyageurs en Ile-de-France

D – Prise en compte du fret



Hypothèse prise en compte dans les scénarios « hauts »

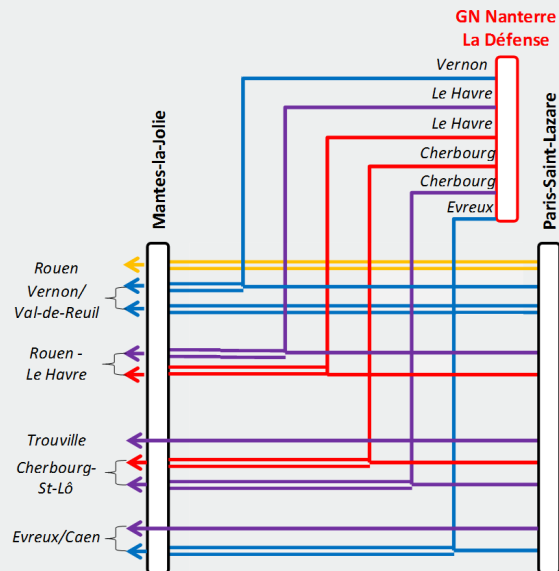
- Le sillon réservé au fret est **invariant** dans tous les scénarios « hauts » :
1 sillon depuis Le Havre et 1 depuis Rouen

D – La gare nouvelle Nanterre-La Défense



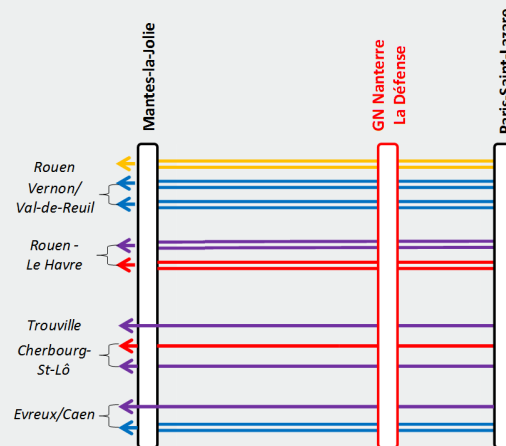
3 variantes

➤ Gare nouvelle de La Défense en fourche



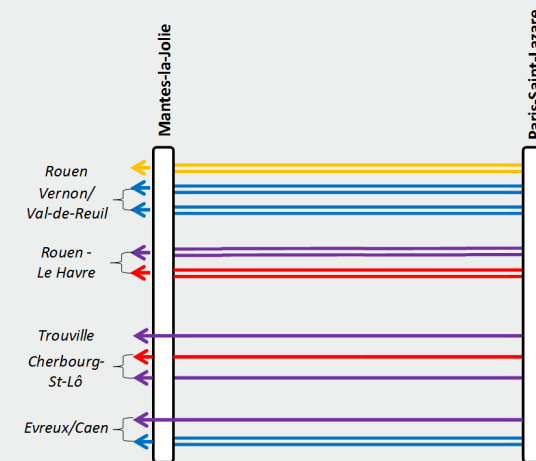
- Nombre de missions : 18
- Nombre de trains terminus Paris SL : 12
- Nombre de trains terminus La Défense : 6

➤ Gare nouvelle de La Défense en ligne



- Nombre de missions : 16
- Nombre de trains terminus Paris SL : 16
- Nombre de trains avec arrêt La Défense : 16

➤ Sans gare nouvelle de La Défense

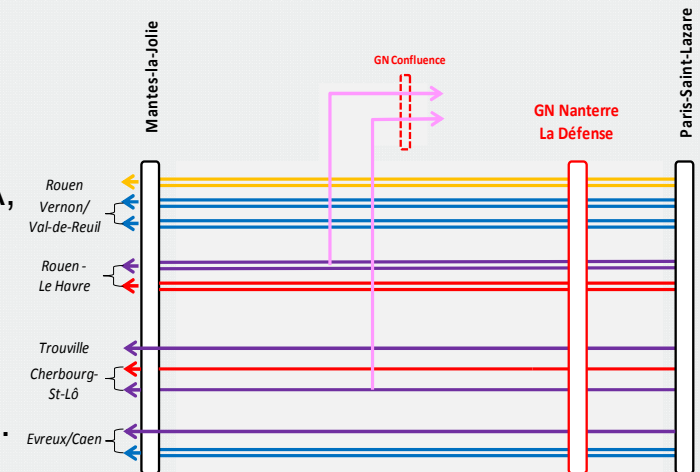


- Nombre de missions : 16
- Nombre de trains terminus Paris SL : 16

D – La gare nouvelle de Confluence

Fonctionnalités « Transport » + « Offre et mobilité locale »

- Faciliter l'accès des territoires de l'Ouest francilien aux liaisons TAGV nationales et européennes ;
- Constituer un grand pôle multimodal de transport (TGO, RER A, EOLE, port Seine Métropole, ...) entre plusieurs échelles territoriales ;
- Desservir le territoire de Confluence ;
- Alléger les flux en gares de Paris Saint-Lazare / de La Défense.



Attentes en termes de « Dynamique territoriale » :

- Desservir le territoire de Confluence et accompagner son potentiel de développement ;
- Favoriser la mise en réseau des grands pôles de la vallée de la Seine ;
- Faciliter les échanges technologiques, universitaires et économiques.

Hypothèse prise en compte dans le scénario « haut »

- Desserte de la GN de Confluence permise par 2 trains/h en HDP

Certains acteurs soulignent la nécessité de comparer l'intérêt de réaliser la gare de La Défense à celui de la gare de Confluence. Ces deux objets, sont-ils complémentaires ou exclusifs l'un de l'autre ?

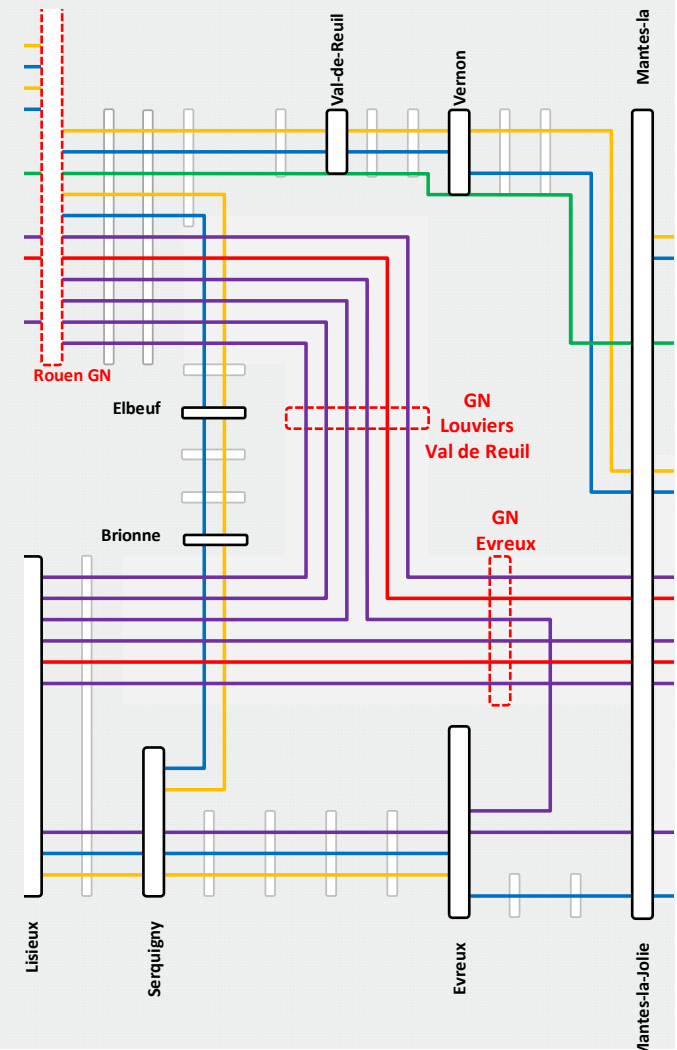
D – La gare nouvelle d'Evreux

Gare nouvelle d'Evreux

Fonctionnalités « Transport » exprimées :

- Améliorer les relations entre Evreux et les grandes agglomérations normandes (Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg...);
- Permettre au secteur d'Evreux de bénéficier des améliorations de temps de parcours permises par la LNPN;
- Relations pour lesquelles étudier un arrêt en priorité dans cette gare nouvelle :
 - Paris – Caen – Cherbourg(LN);
 - Rouen – Evreux (LN) ;

Importance de relier une gare nouvelle éventuelle à la gare historique et au cœur de l'agglomération. La question du mode (ferré ou autre transport collectif) est directement liée à la position de la gare et de la possibilité de faire une desserte performante (moins de 20 minutes).

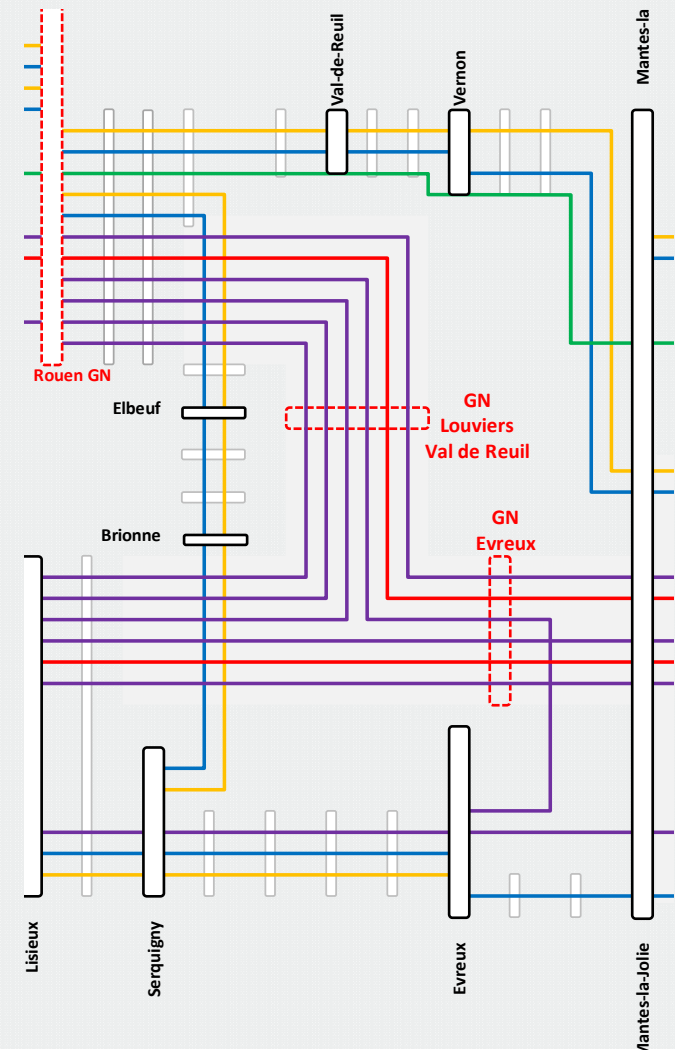


D – La gare nouvelle de Louviers-Val de Reuil

Gare nouvelle de Louviers

Fonctions « Transport » exprimées :

- Améliorer la desserte du territoire de l'Eure et sa zone d'activités
- Faciliter les relations inter-agglomérations (domicile/travail) vers Rouen, Paris et Evreux



D – Définition des familles de scénarios



Principe de définition des familles de scénarios :

➤ Plusieurs familles en fonction des priorités de développement de l'offre :

- Projet cible, scénarios « hauts »
- Projet cible, scénarios « priorité aux dessertes régionales »
- Projet cible, scénarios « priorité aux dessertes intervilles »
- Projet cible, scénarios « bas »

➤ Déclinaisons avec des variantes locales de desserte ou des variantes d'infrastructure

- Variantes de desserte : nouvelles dessertes, tram-train...
- Aménagements spécifiques : contournement de Mantes, modernisation PSL...
- Autres variantes (ex : vitesse d'exploitation, linéaire, etc.)

Chapitre E

Echanges avec la salle

Travail en groupes

F – Famille scénarios « hauts »



Présentation des hypothèses en groupes de travail

- Dessertes **intervilles** (et *en groupe le matin*)
- **Fret**
- **Gares nouvelles**
- Dessertes **régionales** (*en groupe l'après midi*)

Table 1

Paris-Mantes-Rouen
Paris-Mantes-Evreux

Table 2

Caen-Cherbourg
Caen-St Lô-Granville

Evreux-Caen
Rouen-Caen par ligne existante
Caen-Le Mans

Table 3

Rouen-Bréauté // Rouen-Dieppe

Le Havre-Bréauté

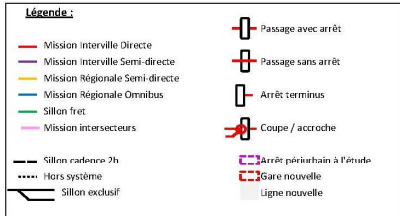
Rouen-Serqueux-Amiens

Chapitre G

Tables 1 à 3

Dessertes Intervilles

D – Famille de scénarios « hauts »



Ligne nouvelle Paris-Normandie

SCÉNARIOS « HAUTS »

FILTRE : Intervilles seulement

Document de travail

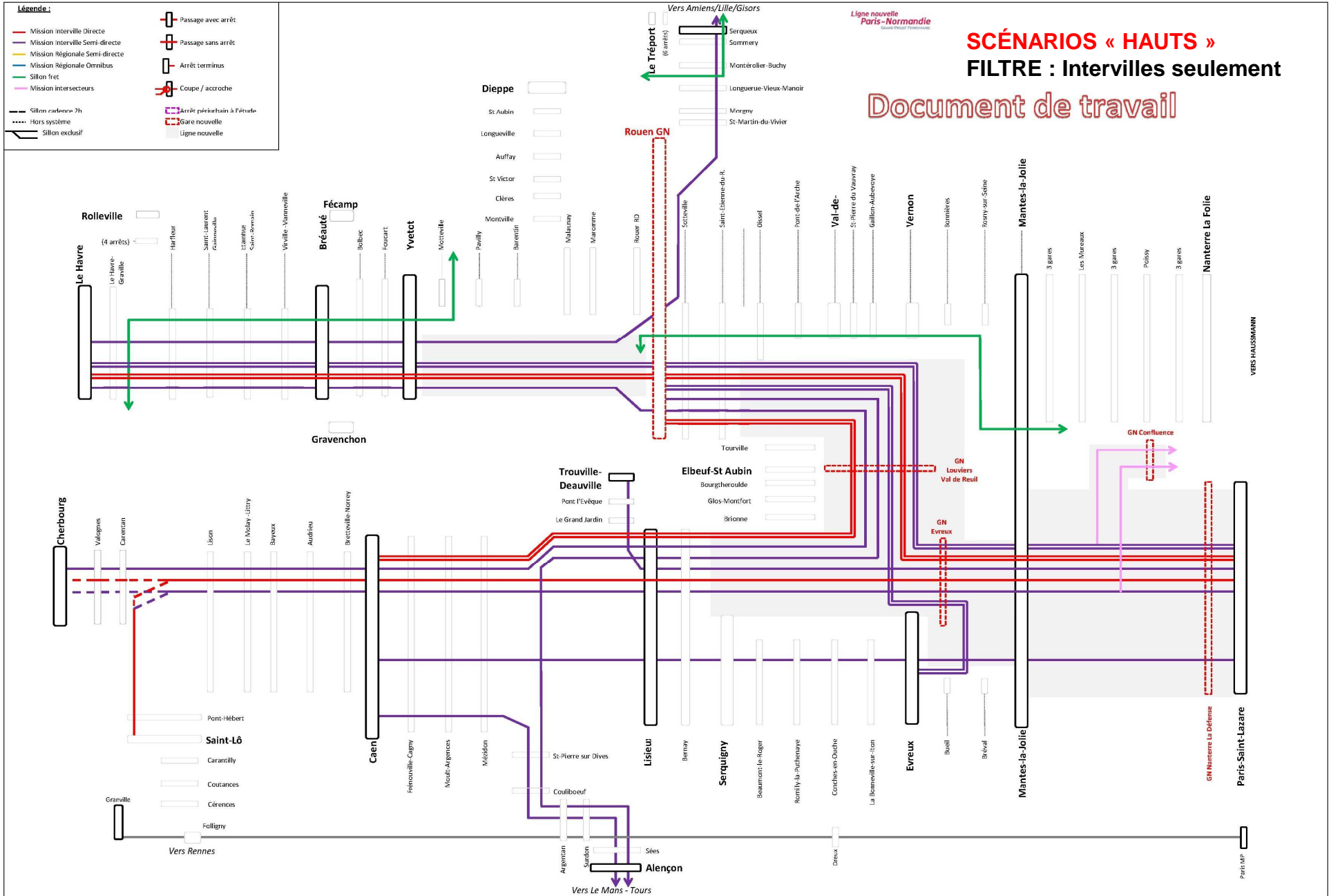


Table 1

Dessertes régionales
« Paris-Mantes-Rouen //
Paris-Mantes-Evreux »

Table 1 : Paris-Mantes-Rouen // Paris-Mantes-Evreux

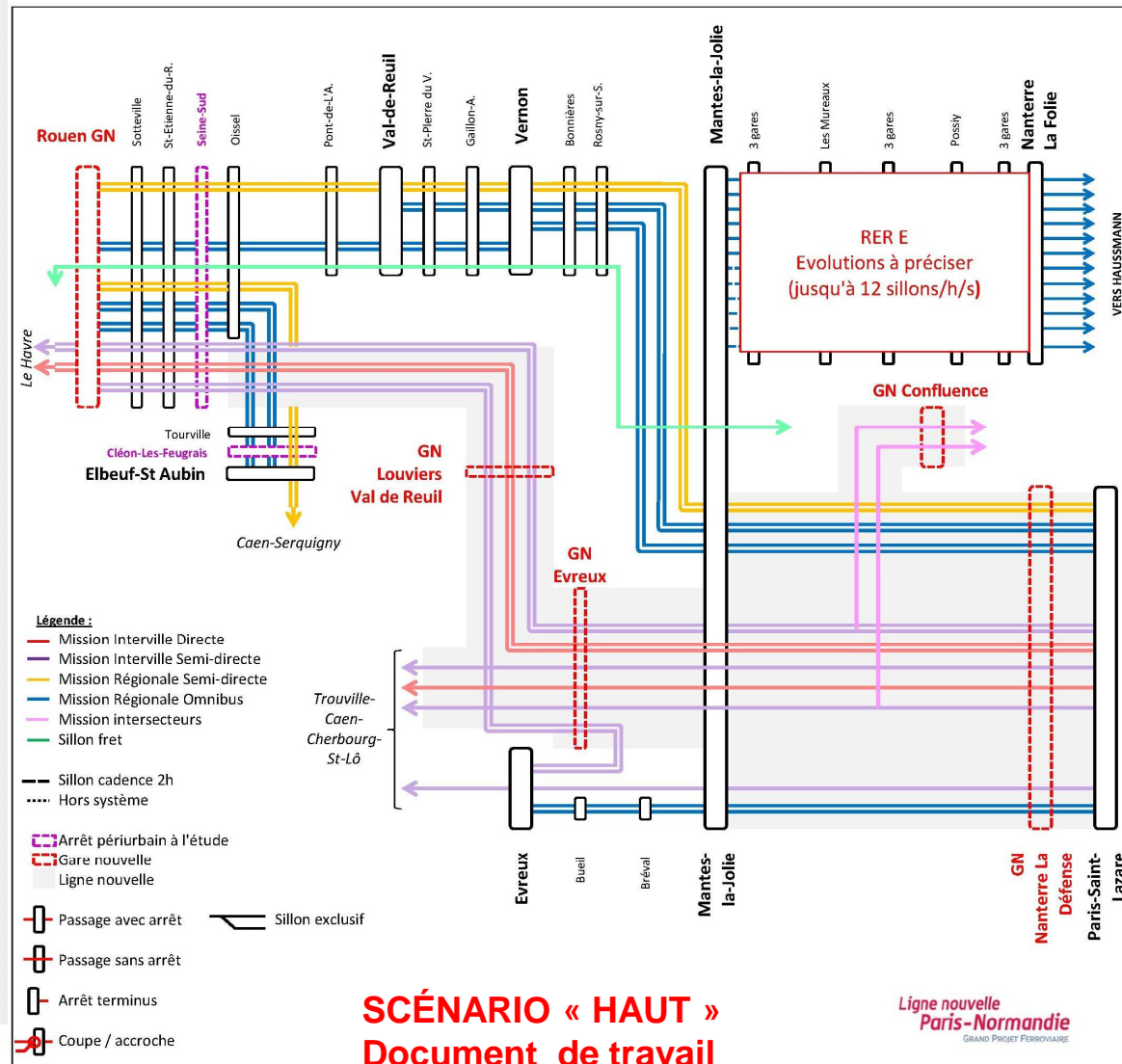


Table 1 : Paris-Mantes-Rouen // Paris-Mantes-Evreux

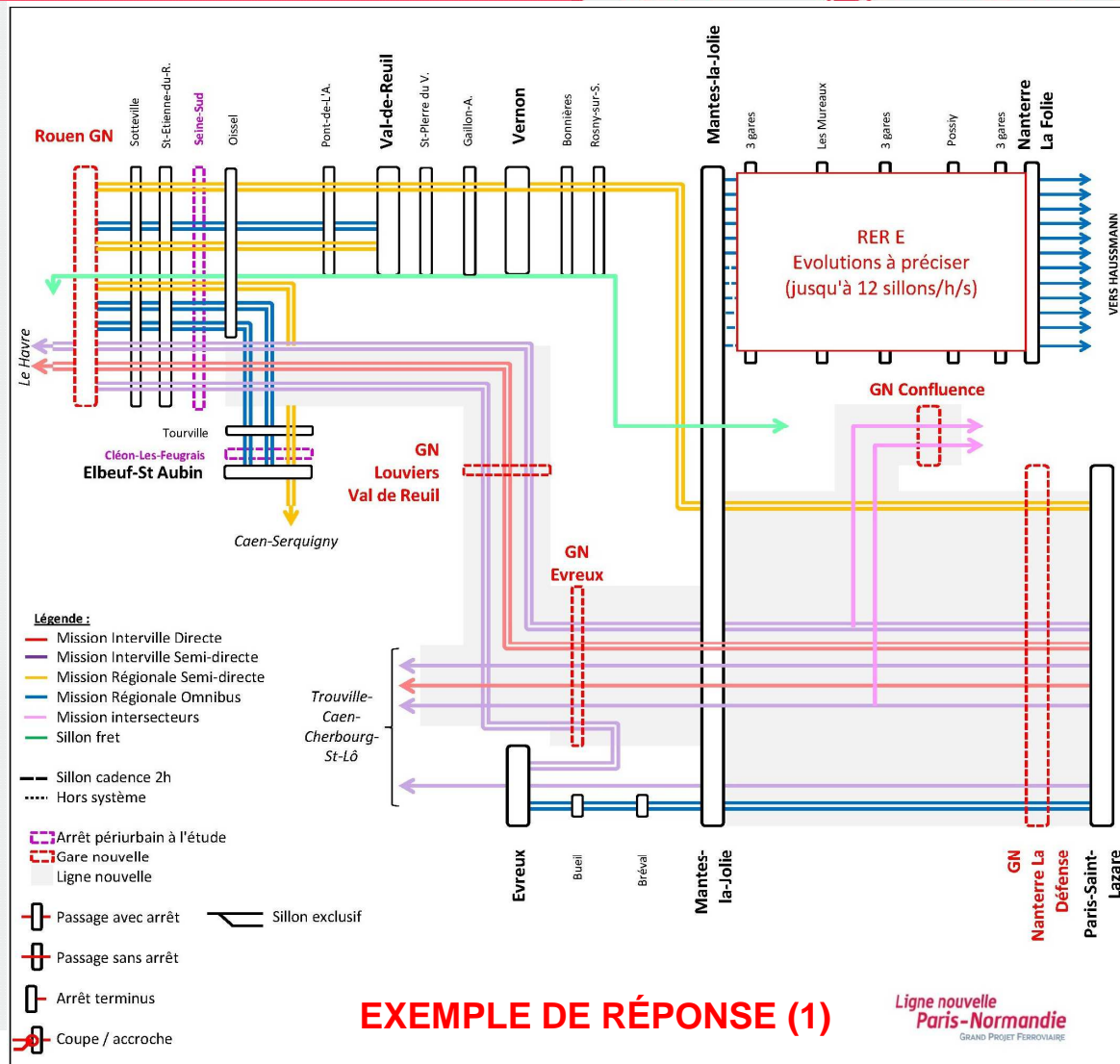
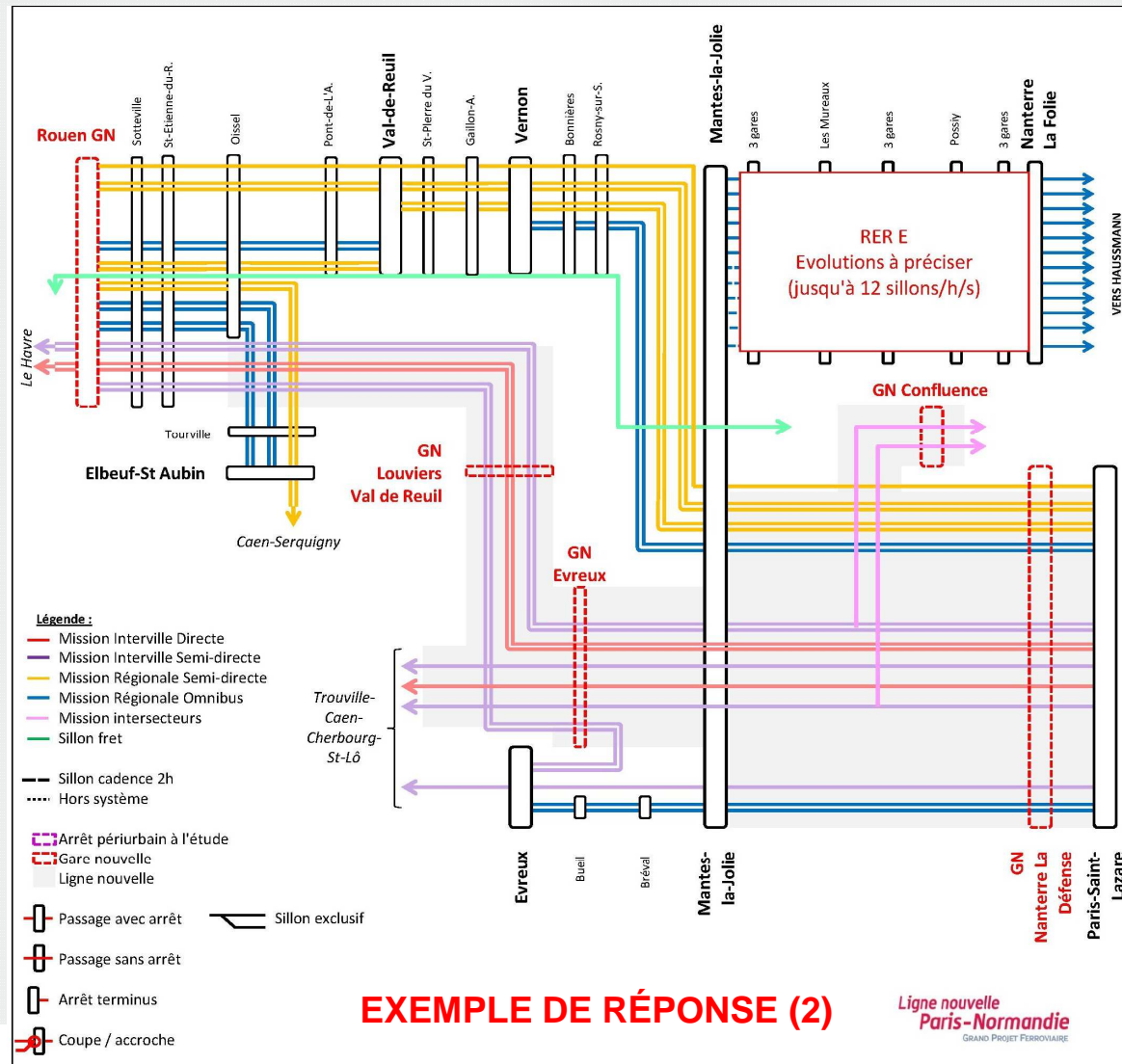


Table 1 : Paris-Mantes-Rouen // Paris-Mantes-Evreux



Chapitre G Table 2

Dessertes régionales

« Evreux-Caen // Rouen-Caen
par ligne existante // Caen-Le
Mans »

« Caen-Cherbourg // Caen-St
Lô-Granville »

Table 2 : Evreux-Caen // Rouen-Caen (LE) // Caen-Le Mans

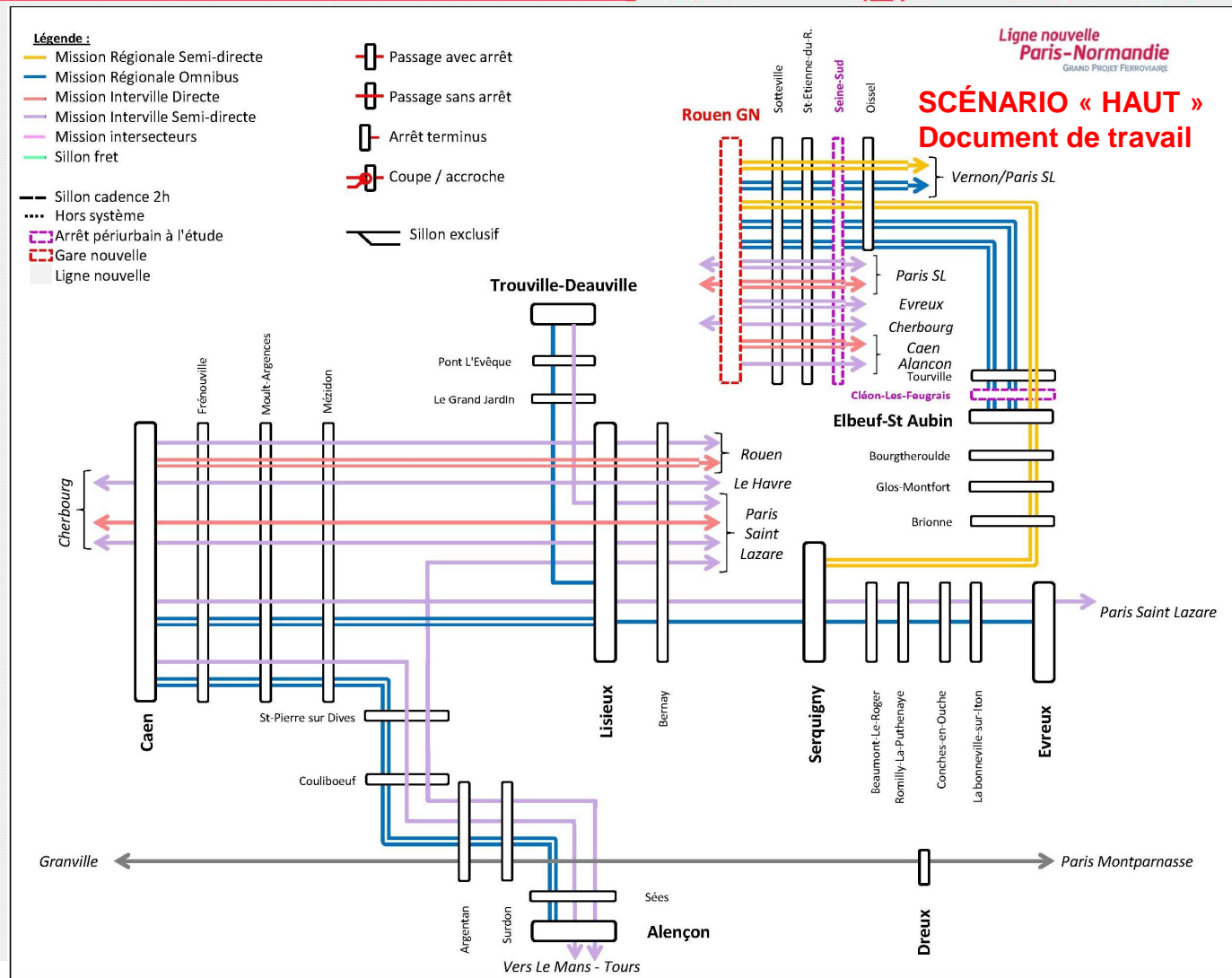


Table 2 : Evreux-Caen // Rouen-Caen (LE) // Caen-Le Mans

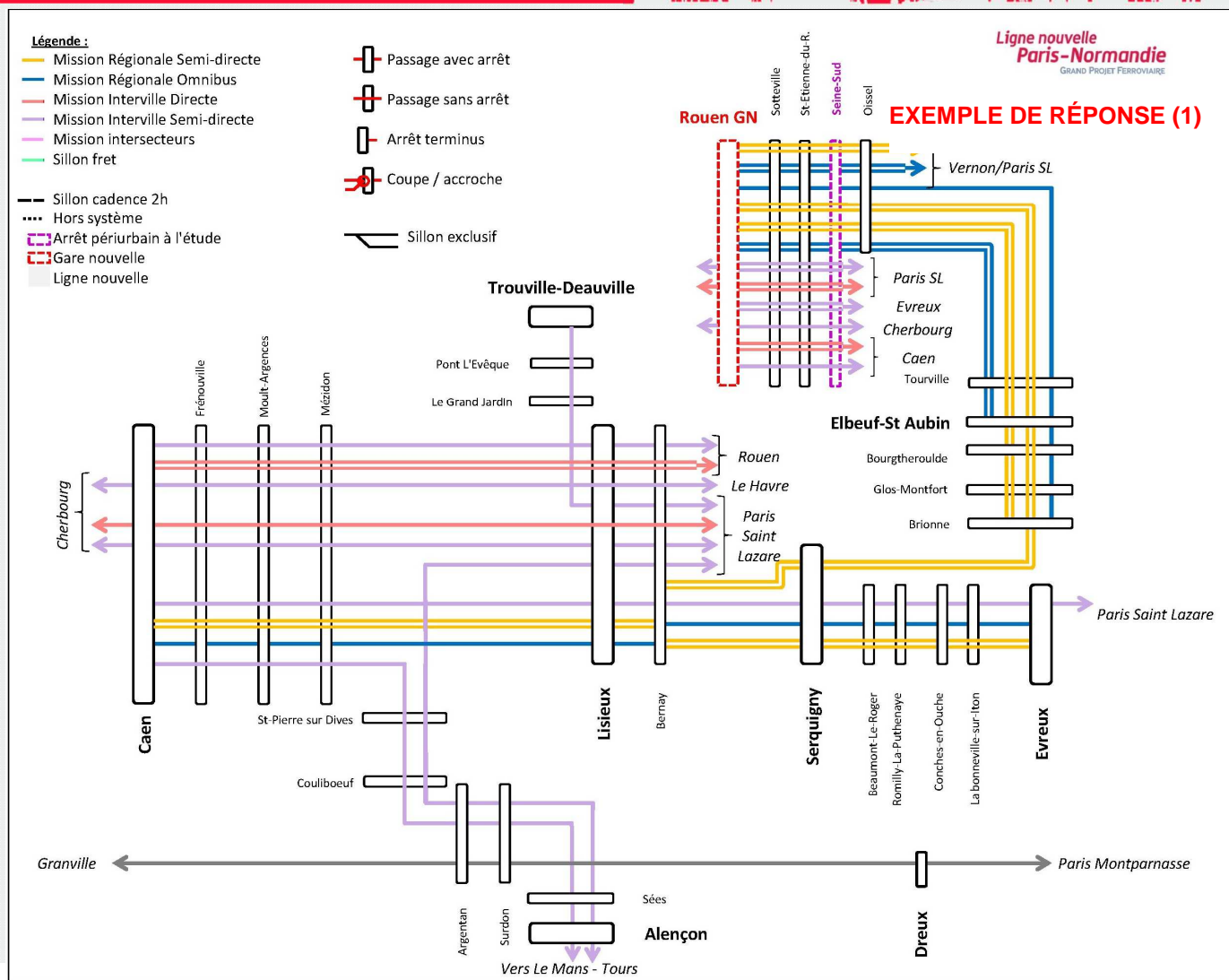


Table 2 : Evreux-Caen // Rouen-Caen (LE) // Caen-Le Mans

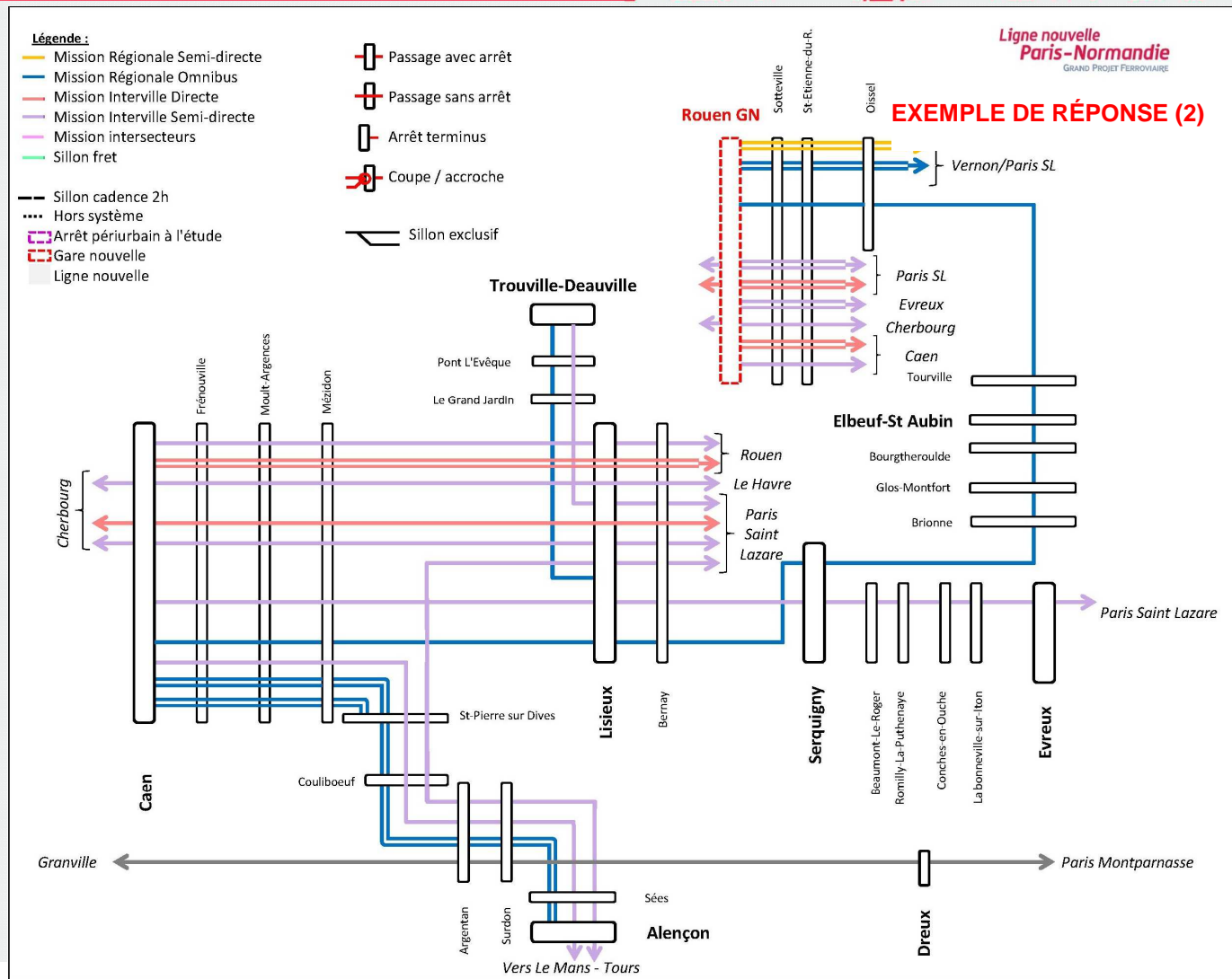


Table 4 : Caen-Cherbourg // Caen-St Lô-Granville

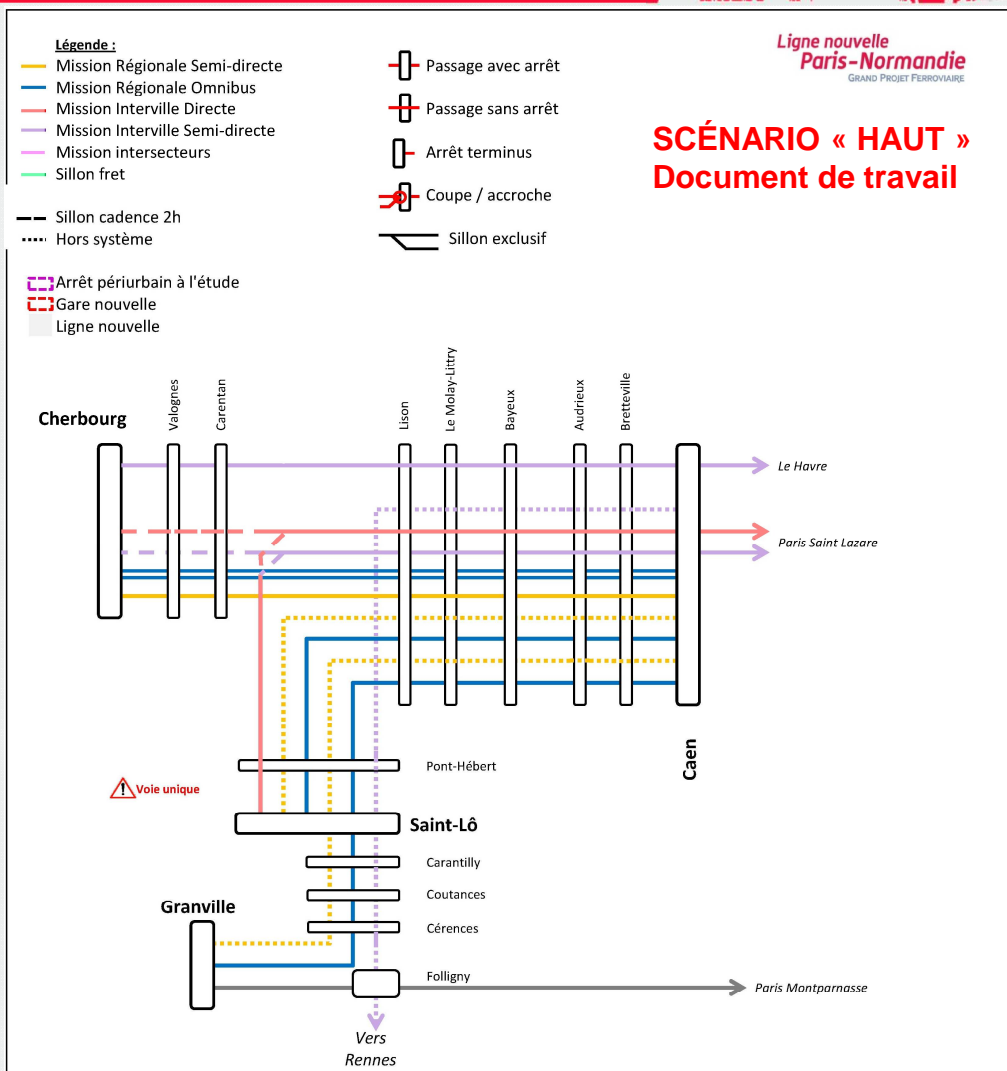


Table 4 : Caen-Cherbourg // Caen-St Lô-Granville

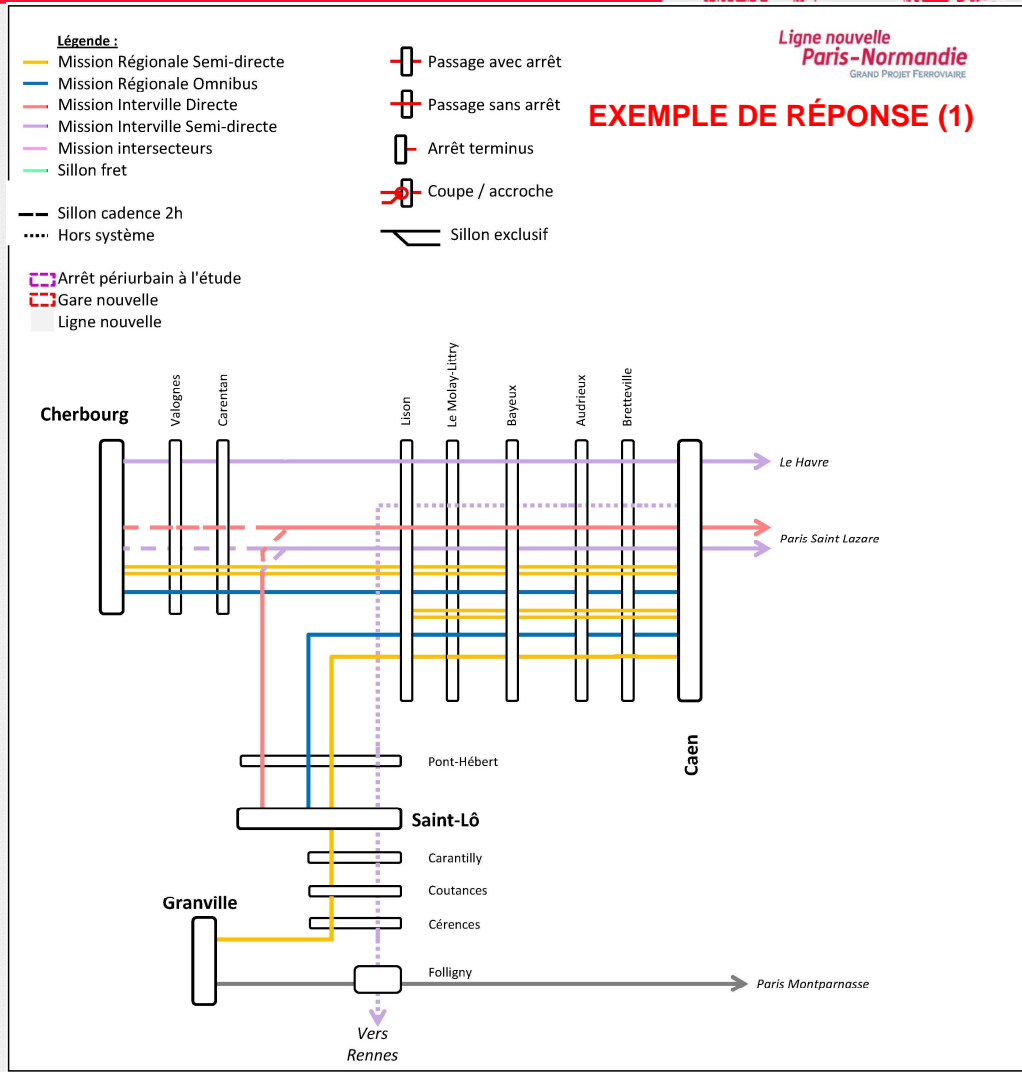


Table 4 : Caen-Cherbourg // Caen-St Lô-Granville

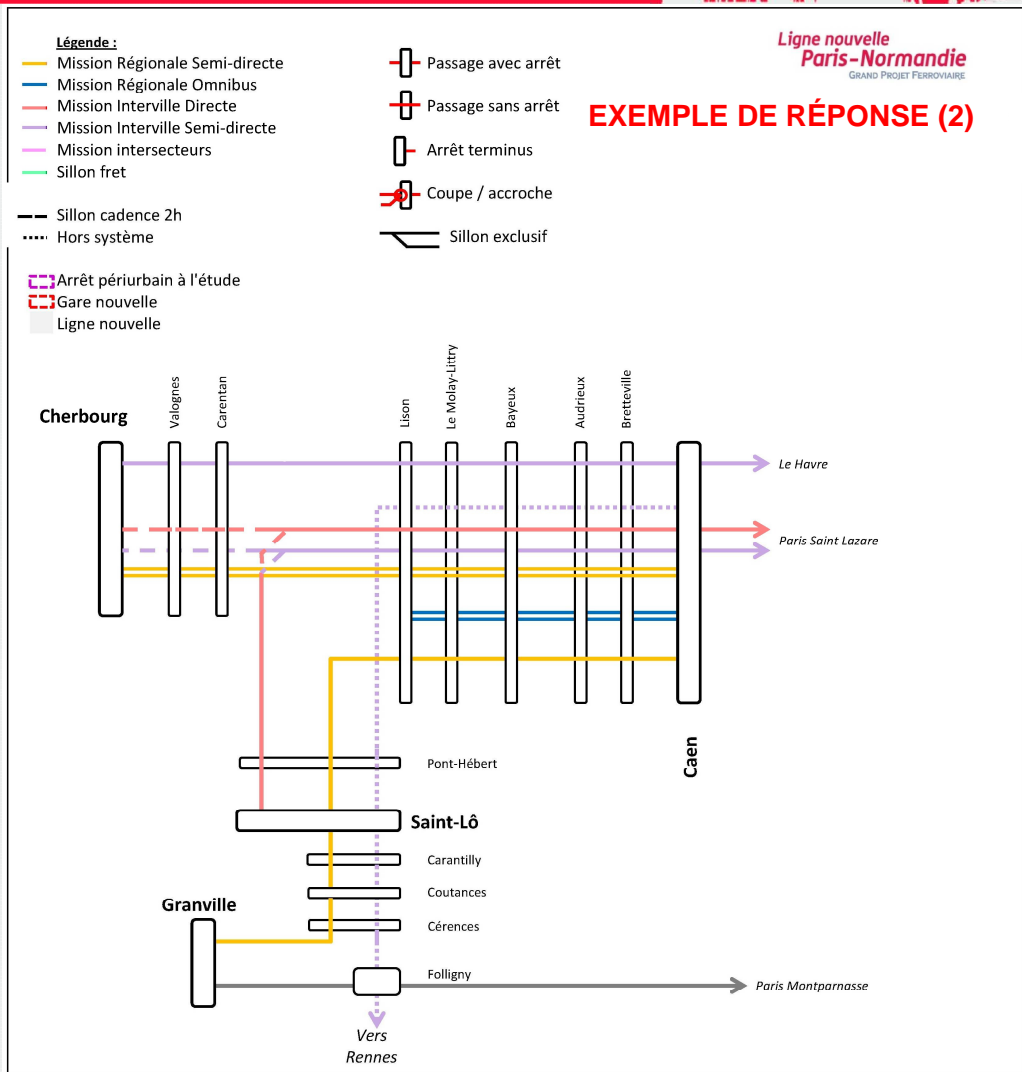


Table 3

Dessertes régionales « Rouen-
Bréauté // Rouen-Dieppe
Le Havre-Bréauté
Rouen-Serqueux-Amiens »

Table 3 : secteur Le Havre Bréauté

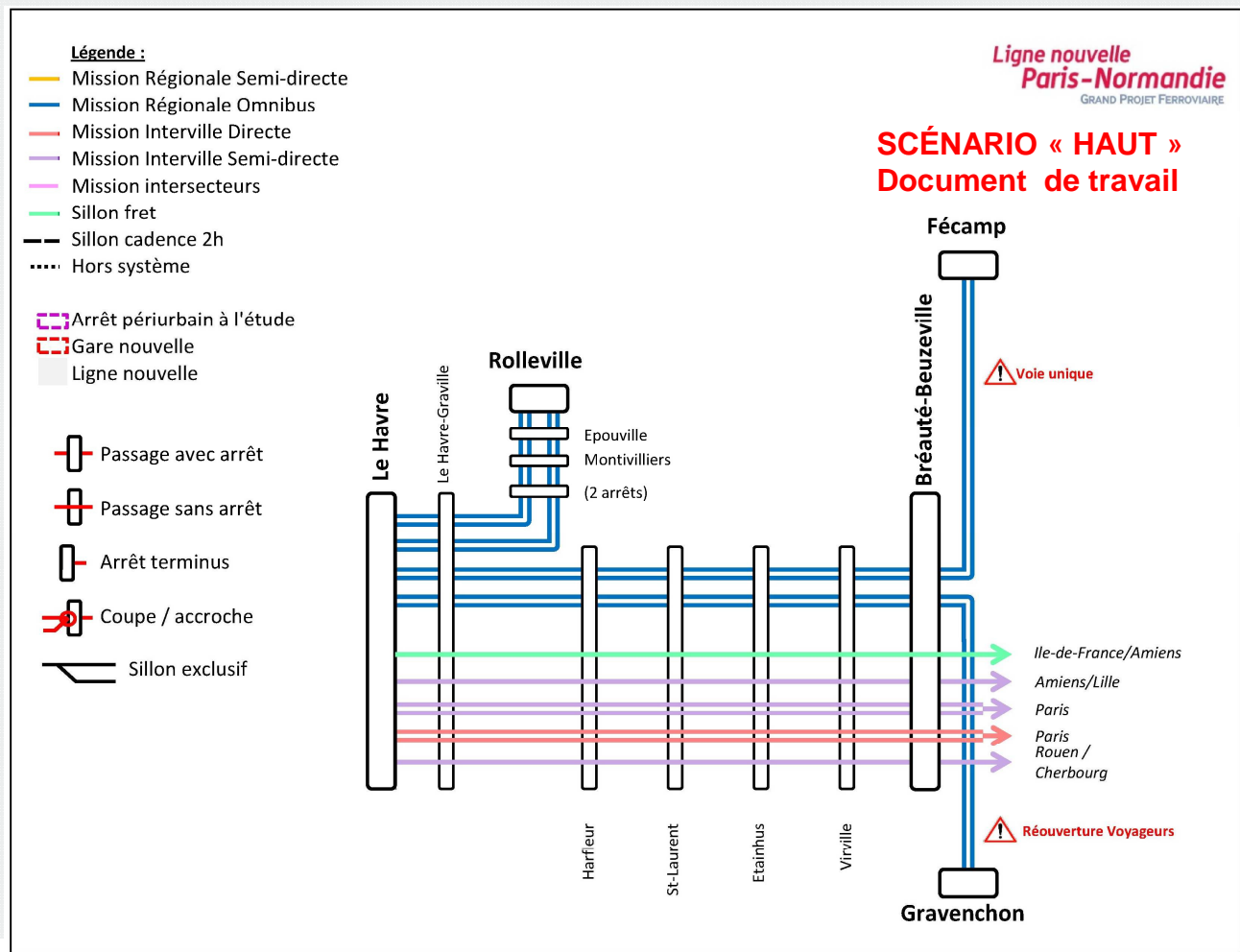


Table 3 : secteur Le Havre Bréauté

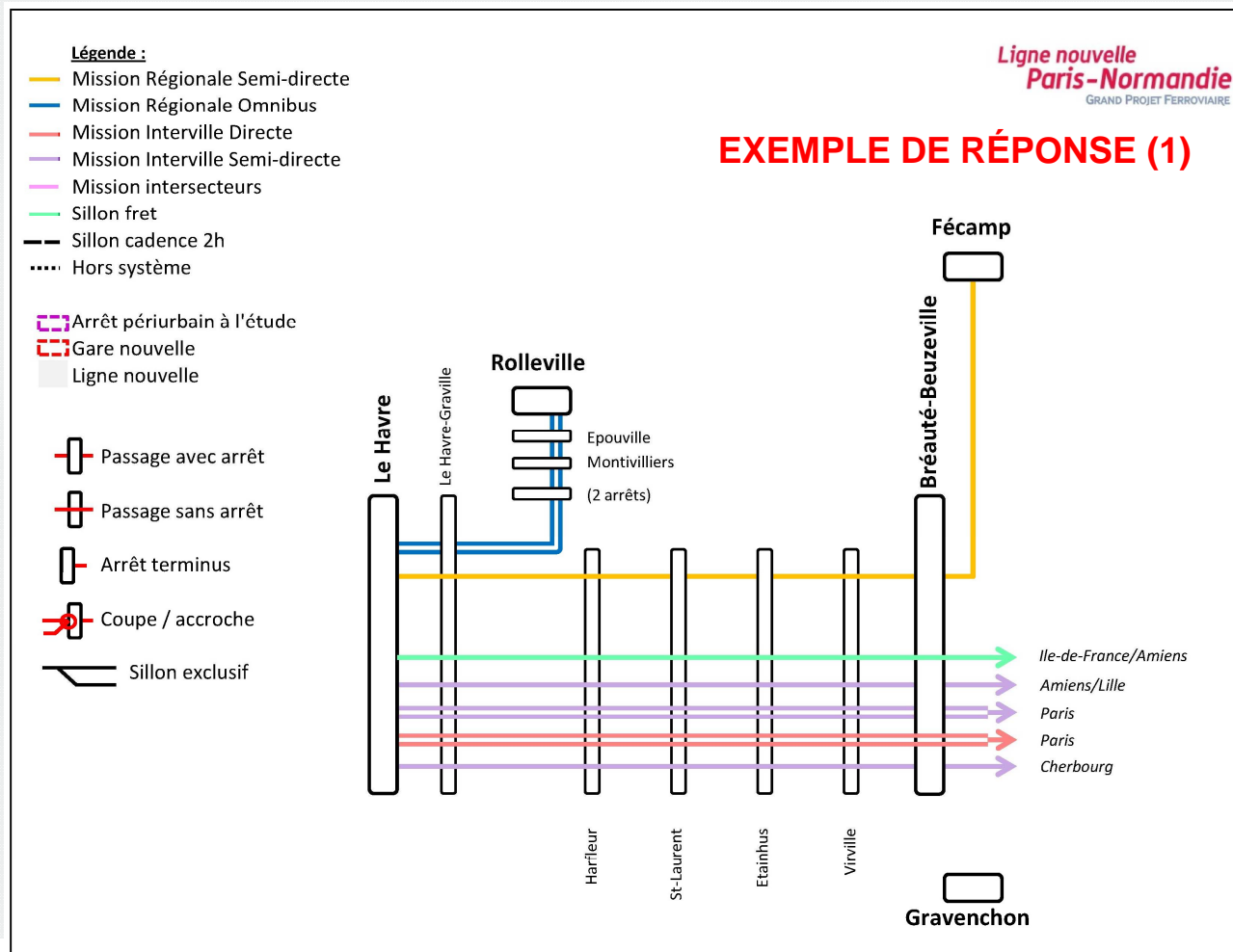


Table 3 : secteur Le Havre Bréauté

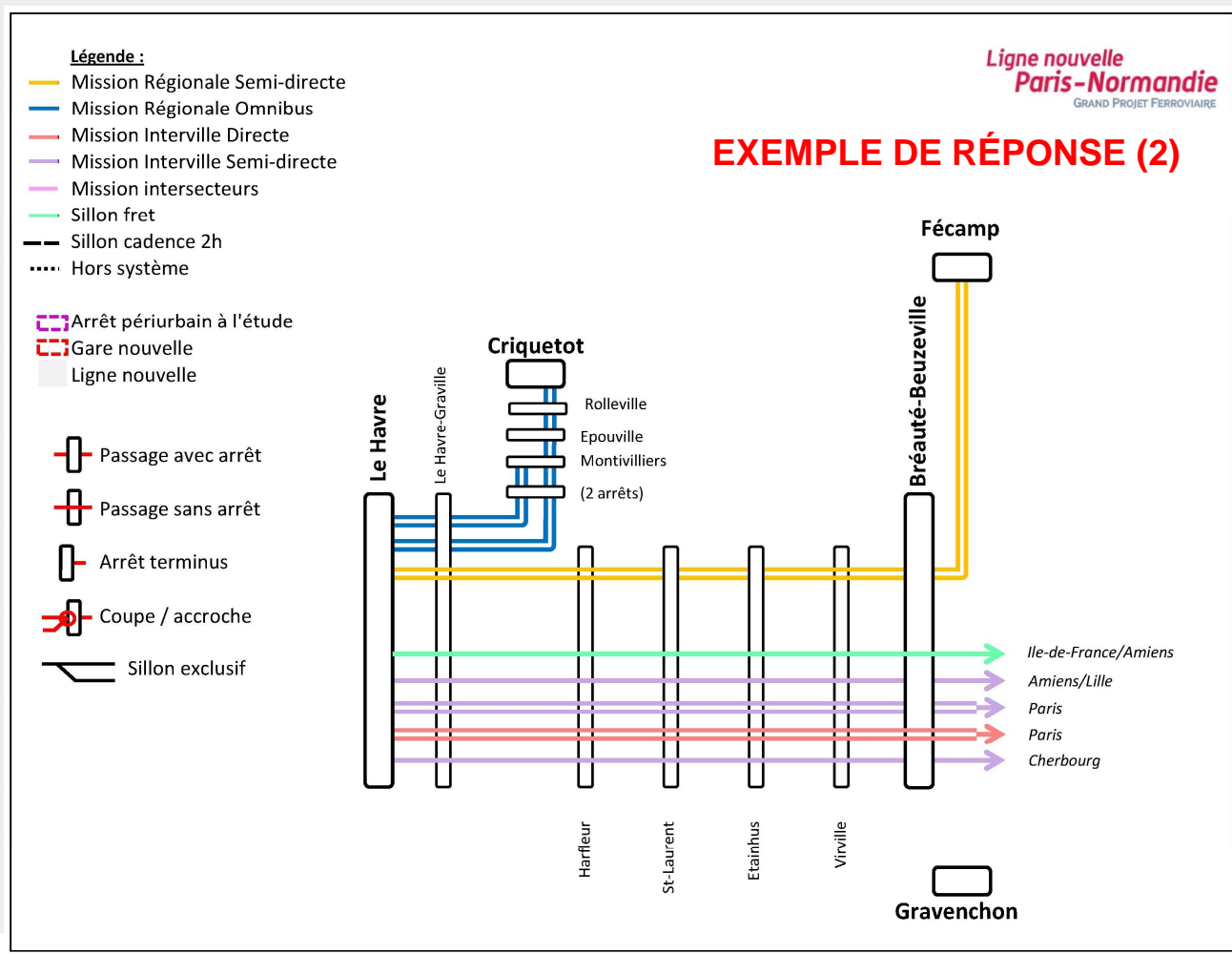


Table 3 : Rouen Bréauté // Rouen - Dieppe

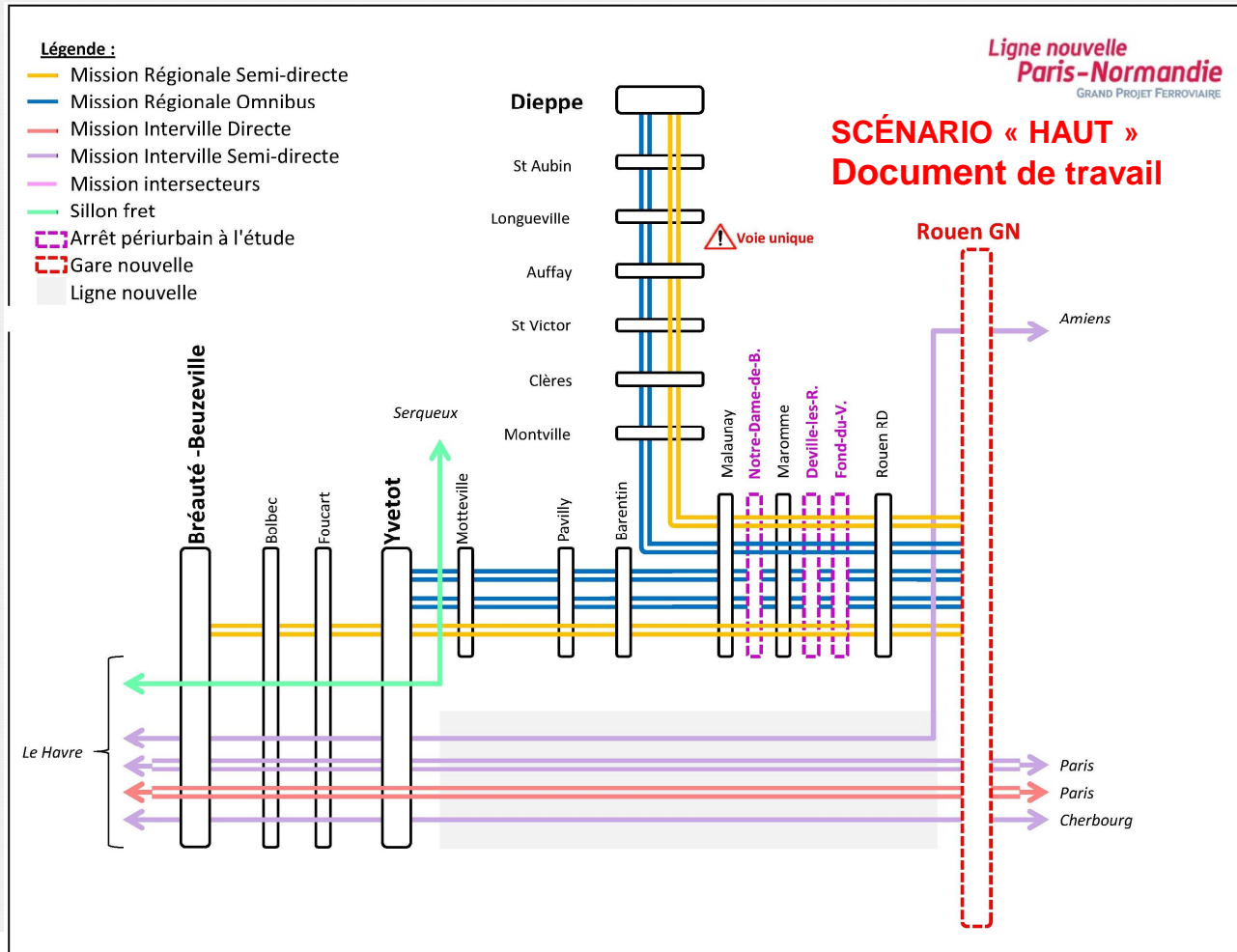


Table 3 : Rouen Bréauté // Rouen - Dieppe

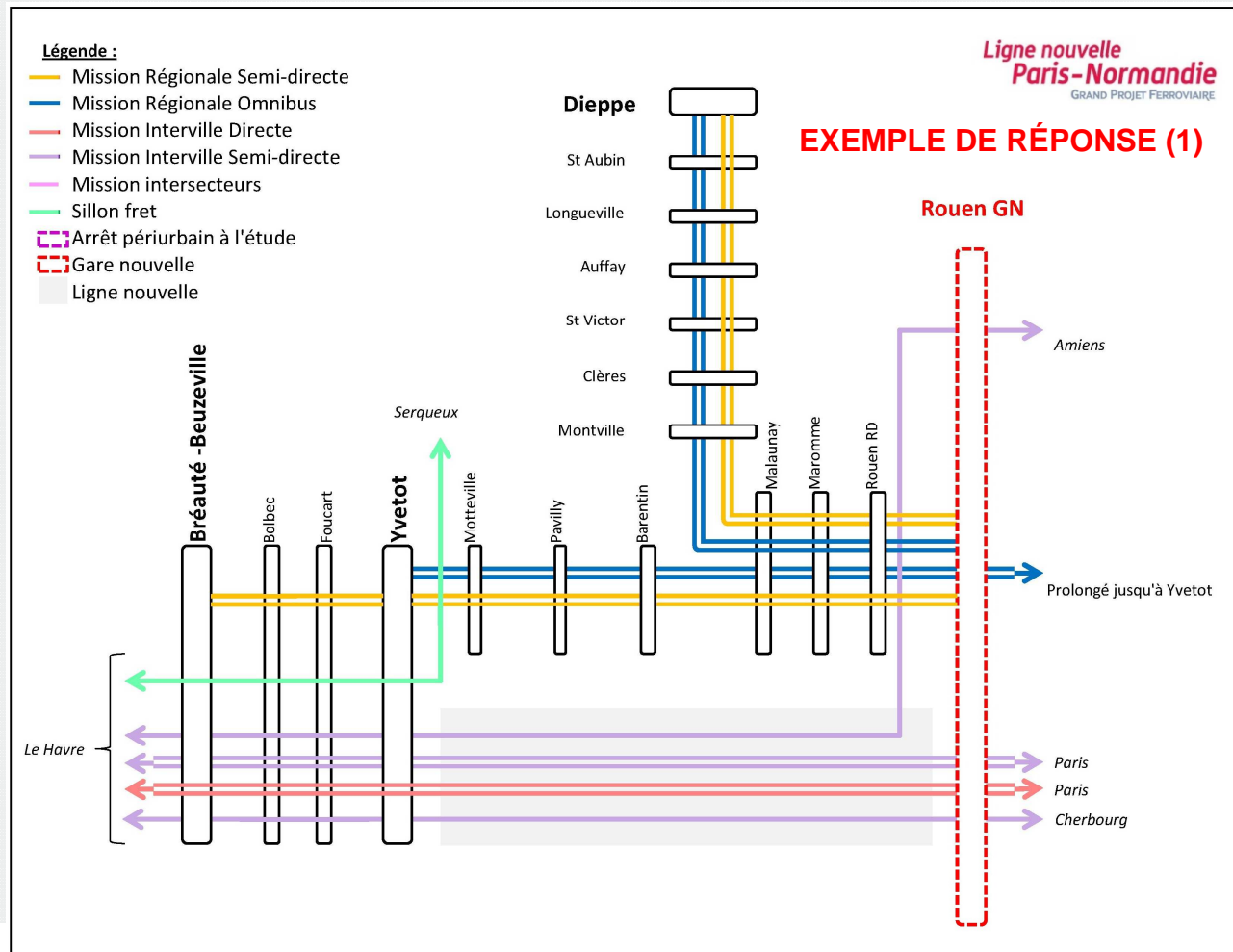


Table 3 : Rouen Bréauté // Rouen - Dieppe

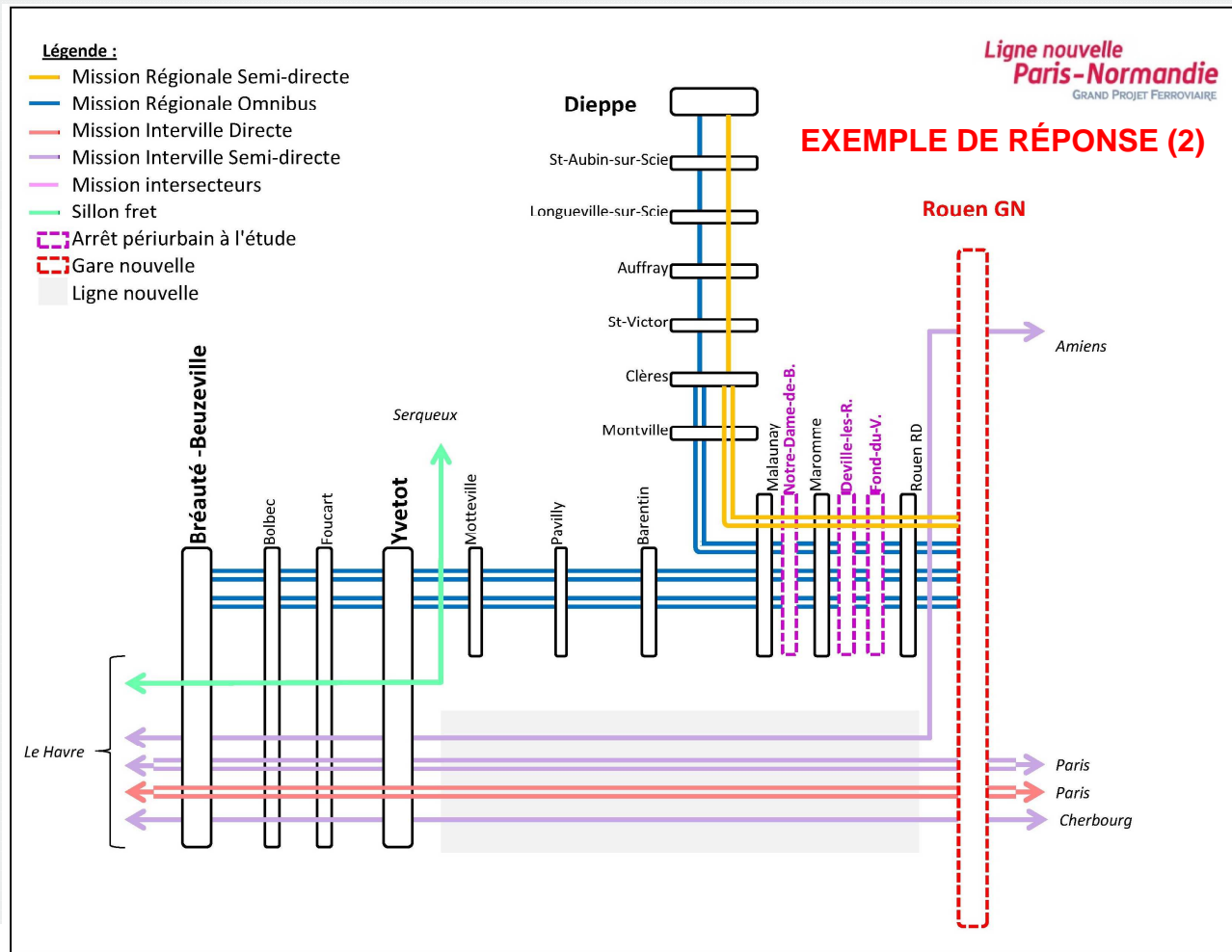


Table 3 : Rouen Bréauté // Rouen - Dieppe

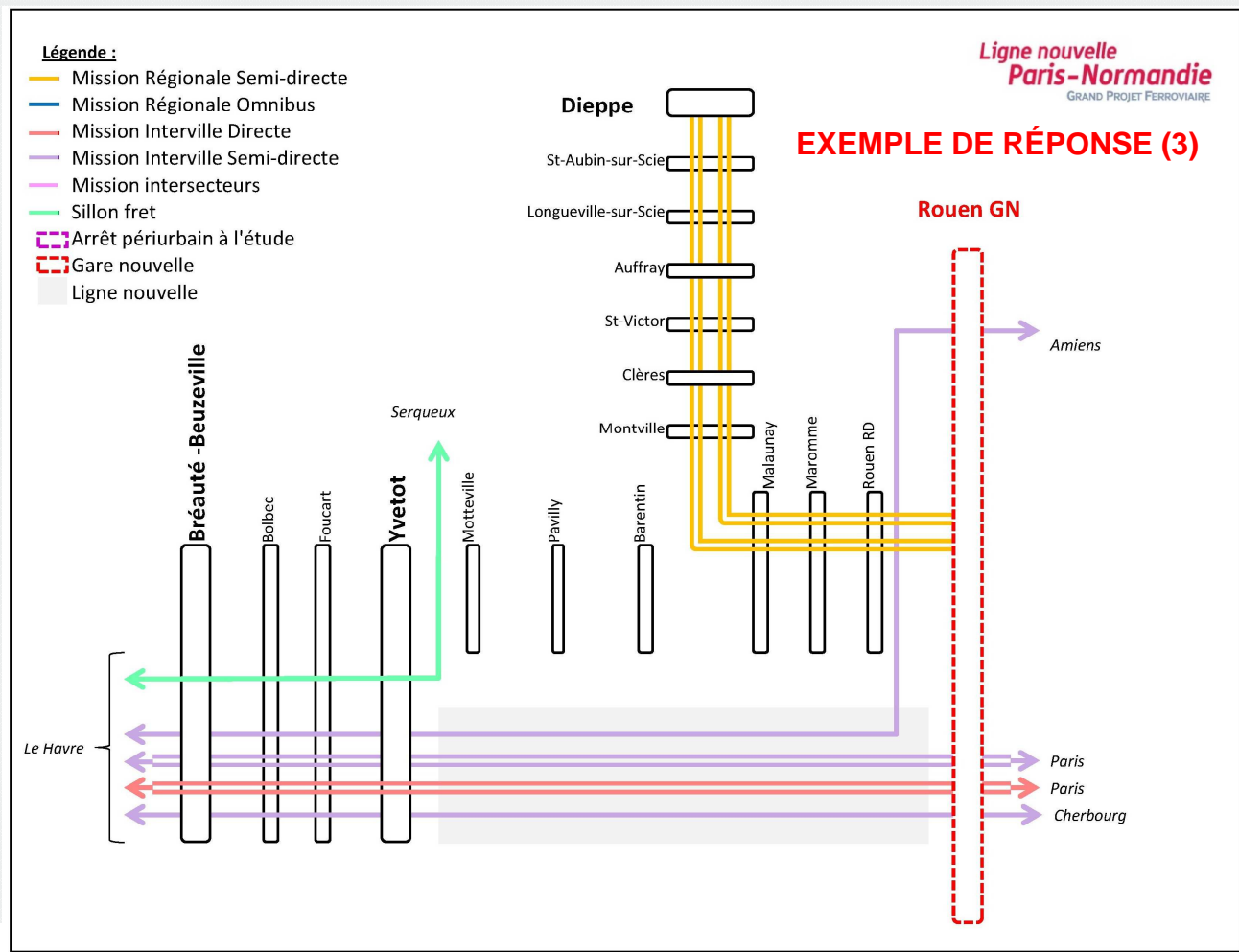


Table 3 : Rouen Serqueux

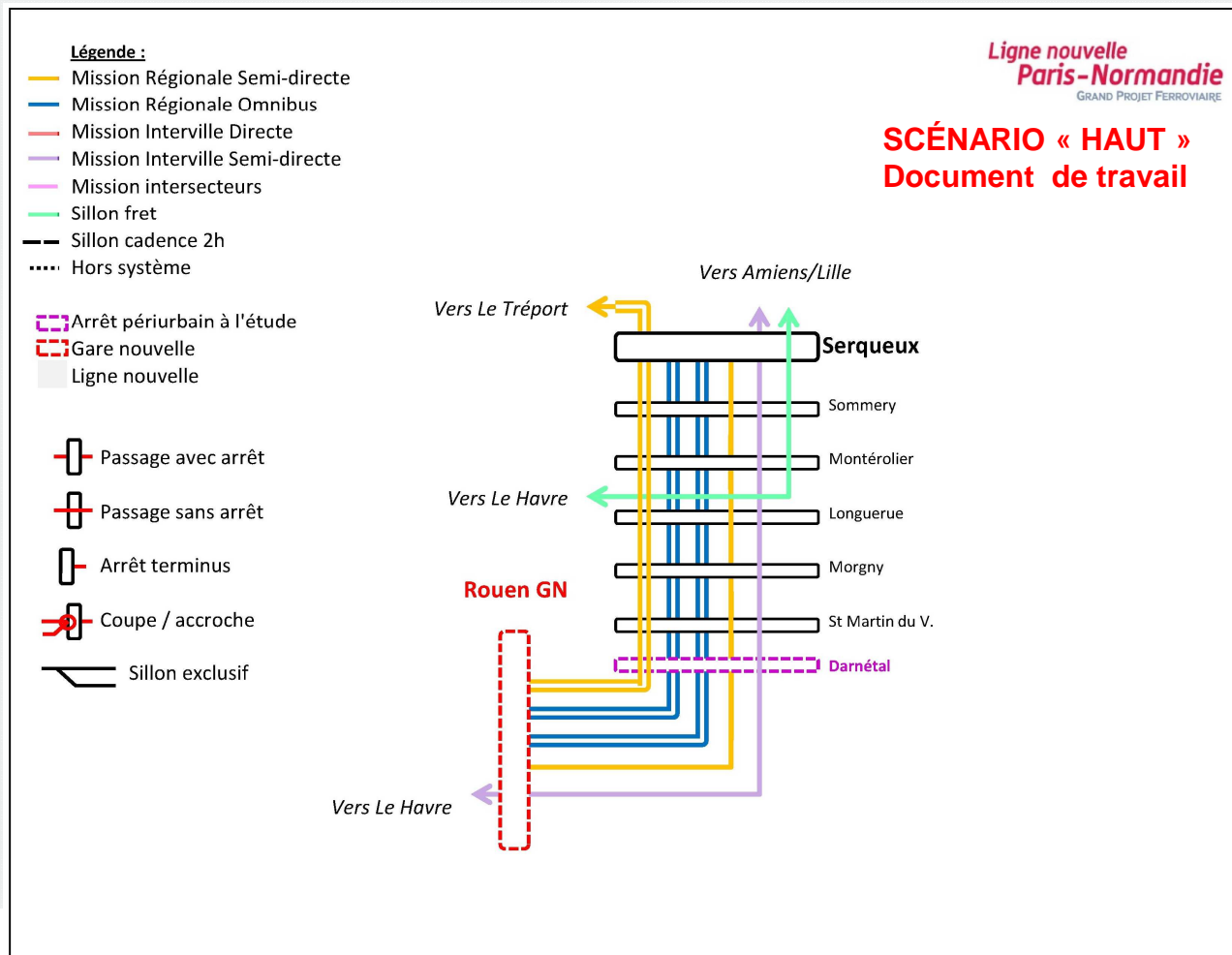


Table 3 : Rouen Serqueux

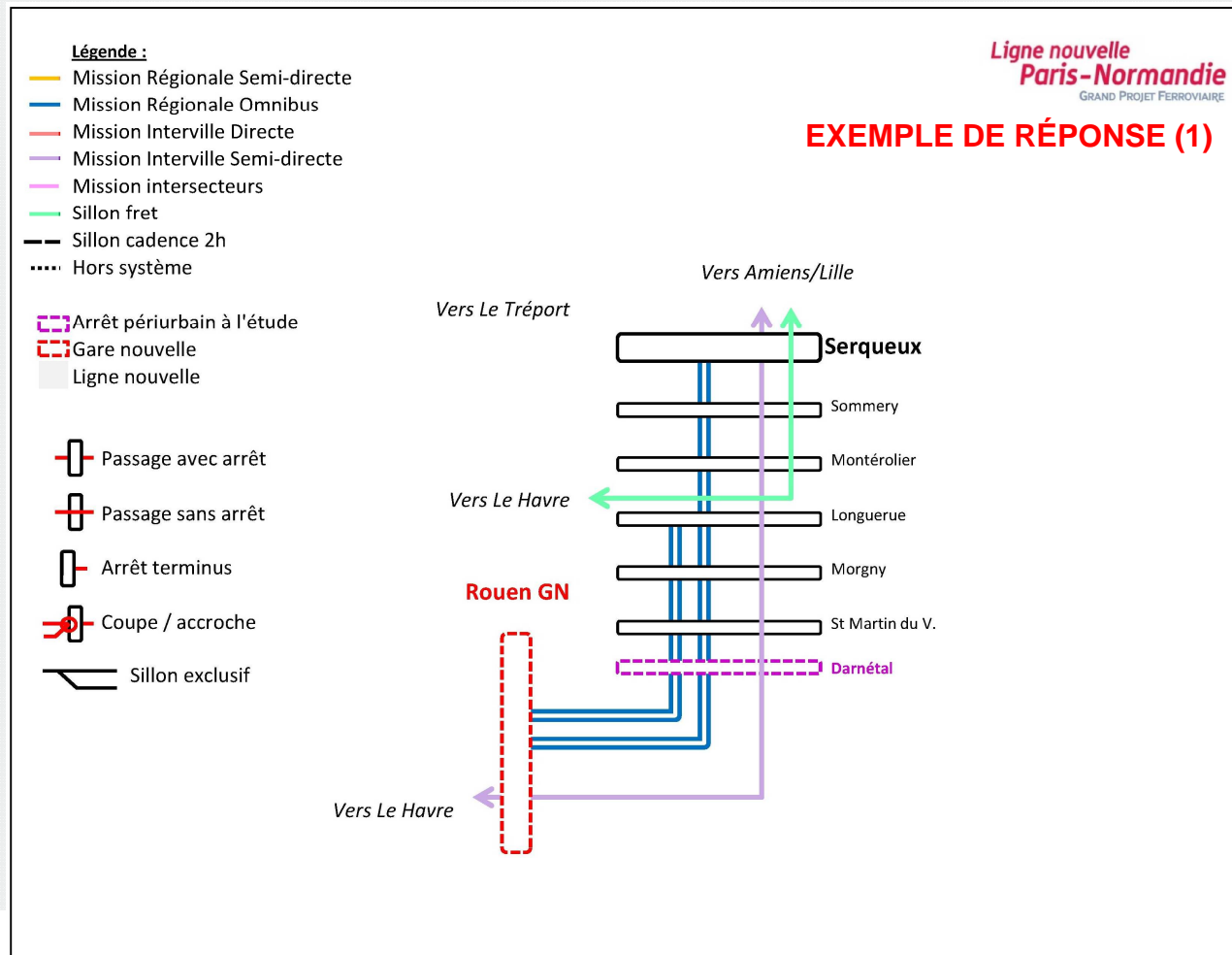
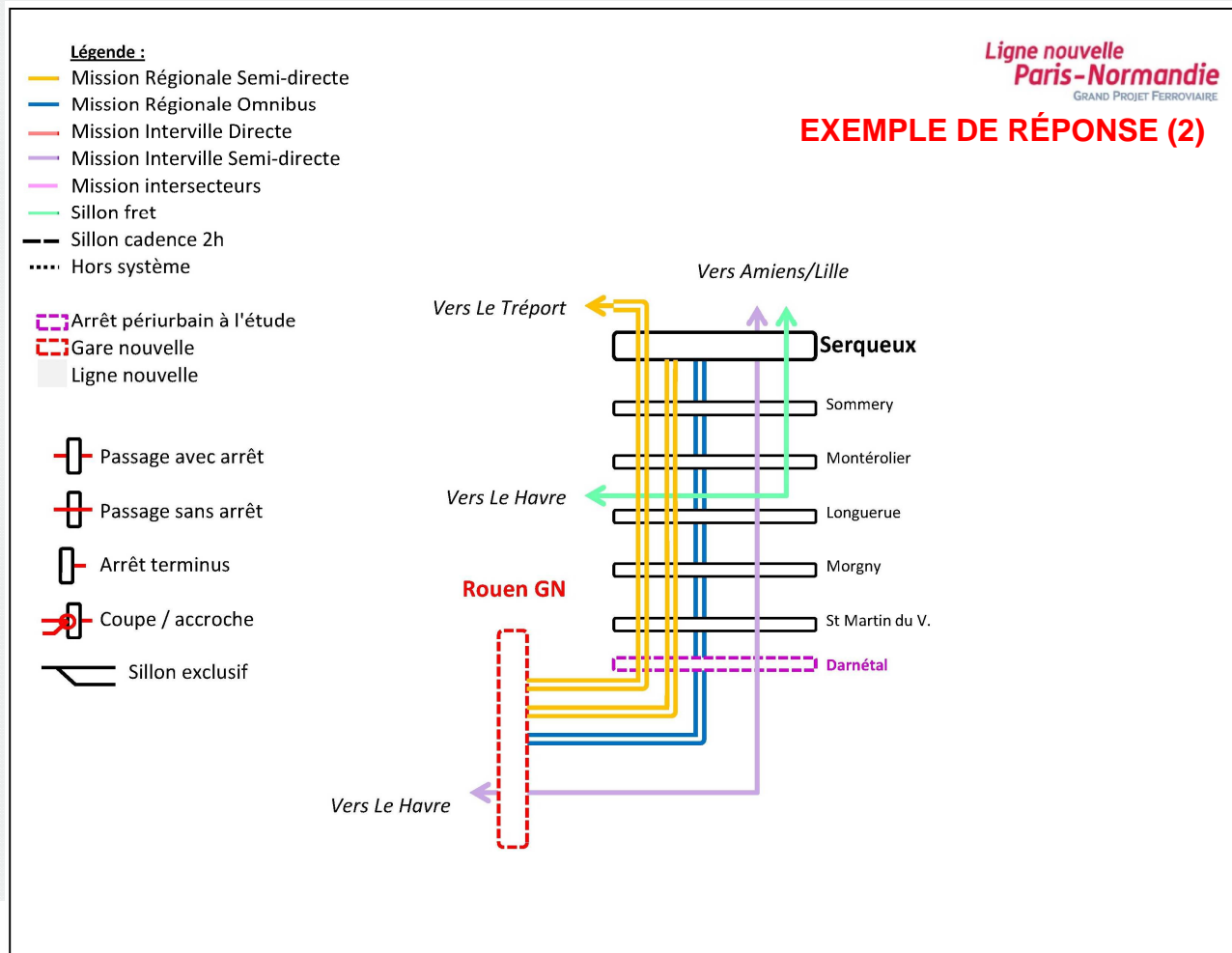


Table 3 : Rouen Serqueux



Chapitre G

Restitution du travail en groupe

Conclusion de la vague 1



Fin de la vague 1 Fonctionnalités :

- Restitution d'un document de synthèse de fin de vague 1 pour les ateliers fonctionnalités
 - Présentation des hypothèses d'offre
 - Synthèse des attentes exprimées par thématique dans les questionnaires, à venir courant été 2015

Prochaines réunions de concertation et de gouvernance :

- 29 juin : Coter Mantes Evreux Caen Cherbourg
- 30 juin : Coter Paris Mantes
- 31 juin : Coter Rouen Yvetot Le Havre
- 7 juillet : Copil

Ordre du jour du COPIL :

- Validation des grands objectifs du projet cible, présentation des scénarios d'études
- Zoom sur les gares nouvelles : fonctionnalités et démarche d'études techniques (Rouen, La Défense, Confluence)