



Risques / Biodiversité protégée

- Franchissement en tunnel de la Seine et de la forêt de Saint-Germain-en-Laye mais risque possible si réalisation d'une gare nouvelle au niveau d'Achères- Grand Cormier (passage en aérien).
- Franchissement des autres cours d'eau par des ouvrages d'art.

Risques / Biodiversité d'intérêt

- Franchissement en tunnel de la forêt de Saint-Germain-en-Laye sauf au niveau d'une localisation possible de gare nouvelle au niveau d'Achères (tracé aérien).
- Tracé aérien neuf jusqu'au raccordement à la ligne existante au niveau de Flins ou de Mézières-sur-Seine avec dans les deux cas, traversée de la ZNIEFF de type I « Carrière de Flins », transversale à la ZP.

Risques / Paysages et patrimoines

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'à Verneuil-sur-Seine permettrait de limiter les éventuelles emprises au sein de ces zones d'intérêt paysager ou patrimonial. En revanche, il subsiste un risque d'incidence au niveau de la sortie du tunnel. Par ailleurs, la réalisation d'une gare LNP Confluence (site d'Achères-Ville ou Grand-Cormier) pourrait avoir une incidence paysagère sur les secteurs d'intérêt patrimonial situés à proximité.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter l'effet barrage du tunnel et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau. En revanche, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation d'une gare et/ou d'une tranchée couverte ou ouverte dans la forêt de Saint-Germain, ou au niveau de la sortie du tunnel à Verneuil / Vernouillet.

Risques / Terres agricoles

En l'absence d'une disposition constructive de type tunnel, la réalisation d'un projet en aérien aurait une forte incidence sur le maintien d'une agriculture viable dans cette partie du territoire, au niveau de la ZAP de Vernouillet notamment.

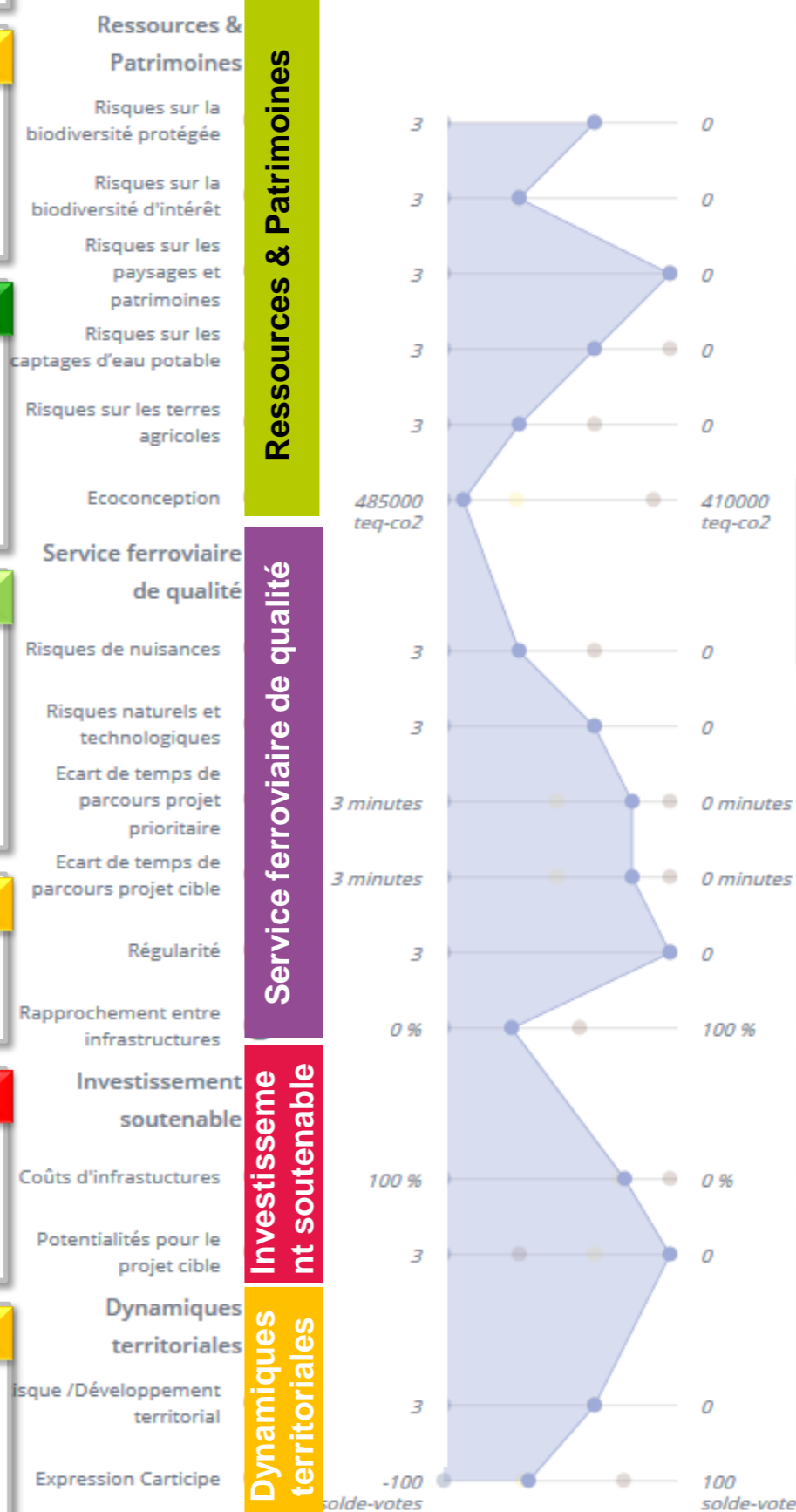
Ecoconception

La mise en place de dispositions constructives de type tunnel jusqu'à Verneuil-sur-Seine a une incidence sur la production de CO2. De plus, la création potentielle d'une gare Confluence sur le site d'Achères-Ville allonge le linéaire en tunnel ce qui est encore plus défavorable en termes de production de CO2.

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'à Vernouillet permettrait de limiter les nuisances sur une grande partie de la population. En revanche, au niveau de Verneuil-sur-Seine, Vernouillet puis d'Élisabethville et Mantes, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas de limiter totalement les incidences.

Zone de passage : PM Centre A



Risques / Naturels et Technologiques

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel permettrait d'éviter la zone soumise à un risque technologique et de réduire en partie les emprises sur le lit majeur de la Seine. En revanche, entre Aubergenville et Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas d'éviter totalement les incidences sur les lits majeurs de la Seine et de la Mauldre.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : la ZP PM Centre A est assez favorable aux temps de parcours.

Prioritaire	Assez favorable +0,5'
Cible	Assez favorable +0,5'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Paris - Mantes respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Potentialité de rapprochement avec la ligne ferroviaire existante, depuis le secteur du raccordement jusqu'à la mise à 4 voies du réseau existant à l'est de Mantes-la-Jolie. Selon le secteur précis de raccordement, ce pourcentage pourrait être augmenté.

Coûts d'infrastructures

Le coût n'inclut par défaut aucune mesure conservatoire pour l'éventuelle gare nouvelle de Confluence. Le linéaire global est plus important que celui de la PM Sud (environ 3 km de plus), dont une bonne partie est réalisée en souterrain, avec des conditions géotechniques défavorables. L'estimation est réalisée pour un passage par Achères-Ville. Dans le cas d'un passage par Grand-Cormier, le coût pourrait être réduit en raison d'un linéaire moindre, couplé à des conditions géotechniques plus favorables. C'est pourquoi cette zone se distingue de la PM Centre B dans l'analyse multicritère.

Potentialités pour le projet cible

La zone de passage PM Centre A permet une possibilité d'implantation d'une gare nouvelle sur deux sites différents à Achères-Ville ou Achères Grand-Cormier.

Risques / Développement territorial

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel permettrait d'éviter la zone soumise à un risque technologique et de réduire en partie les emprises sur le lit majeur de la Seine. En revanche, entre Aubergenville et Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas d'éviter totalement les incidences sur les lits majeurs de la Seine et de la Mauldre.

Expression Carticipe

Solde de -59 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

15 74
Score : 0 - 59



Risques / Biodiversité protégée

Franchissement en tunnel de la Seine et de la forêt de Saint-Germain-en-Laye mais risque possible si réalisation d'une gare nouvelle au niveau d'Achères- Grand-Cormier (passage en aérien).
Franchissement des autres cours d'eau par des ouvrages d'art.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Franchissement en tunnel de la forêt de Saint-Germain-en-Laye sauf au niveau d'une localisation possible de gare nouvelle au niveau d'Achères (tracé aérien).
Tracé aérien neuf jusqu'au raccordement à la ligne existante au niveau de Flins ou de Mézières-sur-Seine avec dans les deux cas, traversée de la ZNIEFF de type I « Carrière de Flins », transversale à la ZP.

Risques / Paysages et patrimoines

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye permettrait de limiter les éventuelles emprises au sein de ces zones de protection. En revanche, il subsiste un risque d'incidence au niveau de la sortie du tunnel.
Par ailleurs, la réalisation d'une éventuelle gare LNPN Confluence (site Grand-Cormier uniquement) pourrait avoir une incidence paysagère sur les secteurs d'intérêt patrimonial situés à proximité.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter l'effet barrage du tunnel et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettent de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.
En revanche, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation d'une gare et/ou d'une tranchée couverte ou ouverte dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Risques / Terres agricoles

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter au maximum les incidences d'un projet aérien sur le territoire, sans pour autant les réduire totalement.

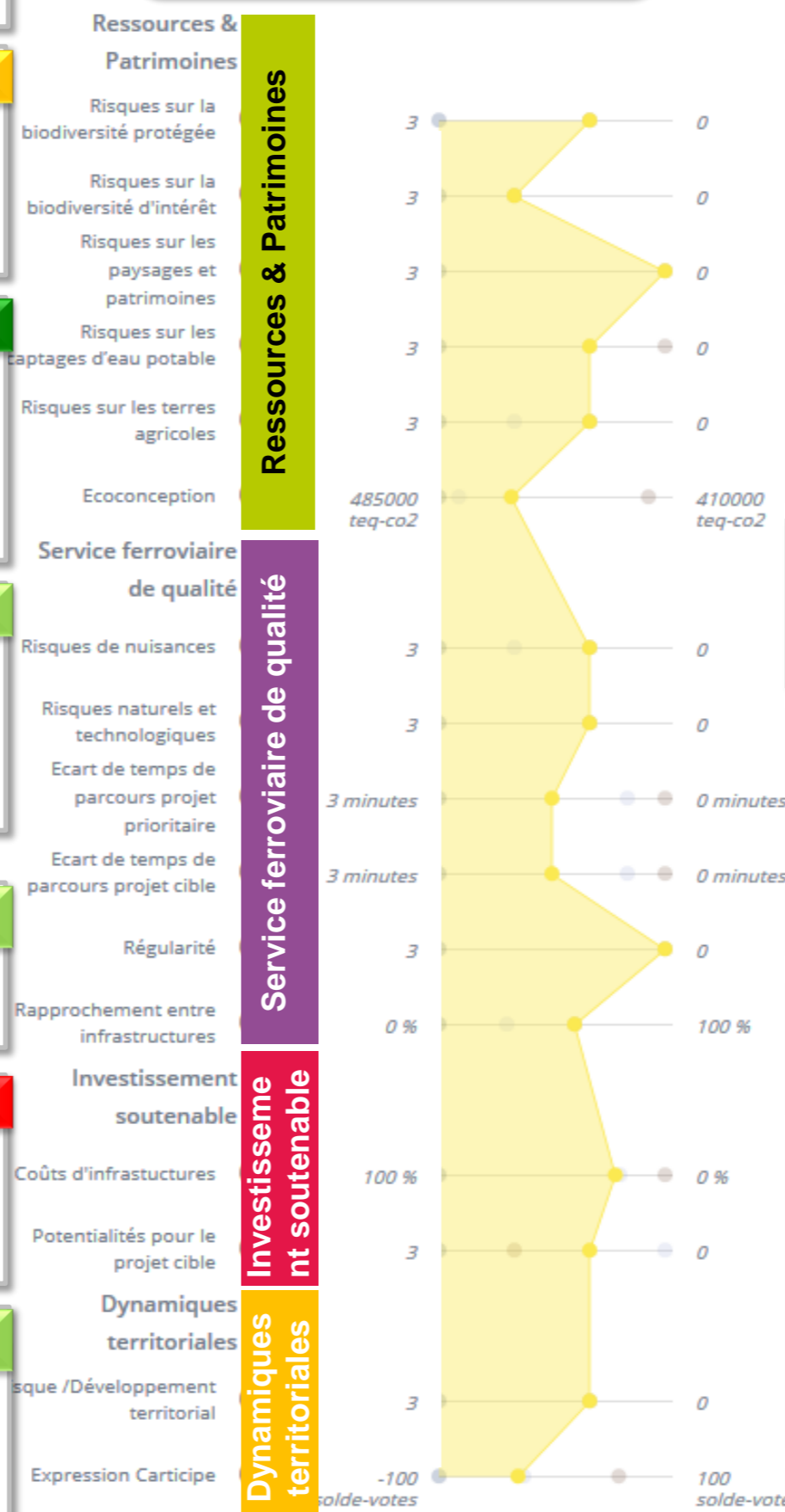
Ecoconception

La mise en place de dispositions constructives de type tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye a une incidence sur la production de CO2.
De plus, la création potentielle d'une gare Confluence sur le site d'Achères-Grand-Cormier allonge le linéaire en tunnel ce qui est encore plus défavorable en termes de production de CO2.

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de Poissy, permettrait de limiter les incidences sur une grande partie de la population. En revanche, au niveau d'Élisabethville et Mantes, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas de limiter totalement les incidences.

Zone de passage: PM Centre B



Risques / Naturels et Technologiques

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de Poissy permettrait d'éviter la zone soumise à un risque technologique et de réduire en partie les emprises sur le lit majeur de la Seine. En revanche, entre Aubergenville et Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas d'éviter totalement les incidences sur les lits majeurs de la Seine et de la Mauldre.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : comparativement aux autres ZP, la ZP PM Centre B est peu favorable aux temps de parcours.

Prioritaire	Peu favorable +1,5'
Cible	Peu favorable +1,5'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Paris - Mantes respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Potentialité de rapprochement avec l'A13, puis avec la ligne ferroviaire existante, jusqu'à la mise à 4 voies du réseau existant à l'est de Mantes-la-Jolie. Selon le secteur précis de raccordement, ce pourcentage pourrait être augmenté.

Coûts d'infrastructures

Le coût n'inclut par défaut aucune mesure conservatoire pour l'éventuelle gare nouvelle de Confluence.
Le linéaire global est plus important d'environ 1 km que PM Centre A, mais les conditions géotechniques sont en partie plus favorables. Son coût resterait néanmoins plus élevé que la PM Centre A, c'est pourquoi cette zone se distingue dans l'analyse multicritère.

Potentialités pour le projet cible

La zone de passage PM Centre B est uniquement compatible avec une gare nouvelle Confluence sur le site d'Achères-Grand-Cormier.

Risques / Développement territorial

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de Poissy permettrait d'éviter un grand nombre de zones de développement (principaux réseaux et équipements, zones économiques, zones en projet). En outre, les réseaux qui ne pourront être évités seront déviés et la mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale. En revanche, la nécessité de se rapprocher du réseau existant avant Epône risque d'être une contrainte pour la prise en compte de ces zones entre Bouafle et Epône.

Expression Carticipe

Solde de -48 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

12 60
Score : 0 - 48



Zone de passage : PM Sud

Risques / Biodiversité protégée

Franchissement en tunnel de la Seine et de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.
Franchissement des autres cours d'eau par des ouvrages d'art.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Franchissement en tunnel de la forêt de Saint-Germain-en-Laye mais tracé aérien neuf jusqu'au raccordement à la ligne existante au niveau de Flins ou de Mézières-sur-Seine. Dans les deux cas, traversée de la ZNIEFF de type I « Carrière de Flins », transversale à la ZP.

Risques / Paysages et patrimoines

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye permettrait de limiter les emprises au sein de ces zones d'intérêt. En revanche, il subsiste un risque d'incidence au niveau de la sortie du tunnel.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter l'effet barrage du tunnel et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles

La mise en place d'un tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye permet de limiter le risque d'incidences sur la plaine maraîchère de Montesson. Par ailleurs, la mise en œuvre de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences d'un projet aérien sur le territoire, sans pour autant les réduire totalement.

Ecoconception

La mise en place de dispositions constructives de type tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain a une incidence sur la production de CO2. Cependant, le linéaire vers Mantes-la-Jolie est plus direct ce qui permettrait de limiter la consommation de CO2.

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye permettrait de limiter les incidences sur une grande partie de la population. En revanche, au niveau d'Élisabethville et de Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permettrait pas de limiter totalement les incidences.

Ressources & Patrimoines

Risques sur la biodiversité protégée

Risques sur la biodiversité d'intérêt

Risques sur les paysages et patrimoines

Risques sur les captages d'eau potable

Risques sur les terres agricoles

Ecoconception

Service ferroviaire de qualité

Risques de nuisances

Risques naturels et technologiques

Ecart de temps de parcours projet prioritaire

Ecart de temps de parcours projet cible

Régularité

Rapprochement entre infrastructures

Investissement soutenable

Coûts d'infrastructures

Potentialités pour le projet cible

Dynamiques territoriales

Risque / Développement territorial

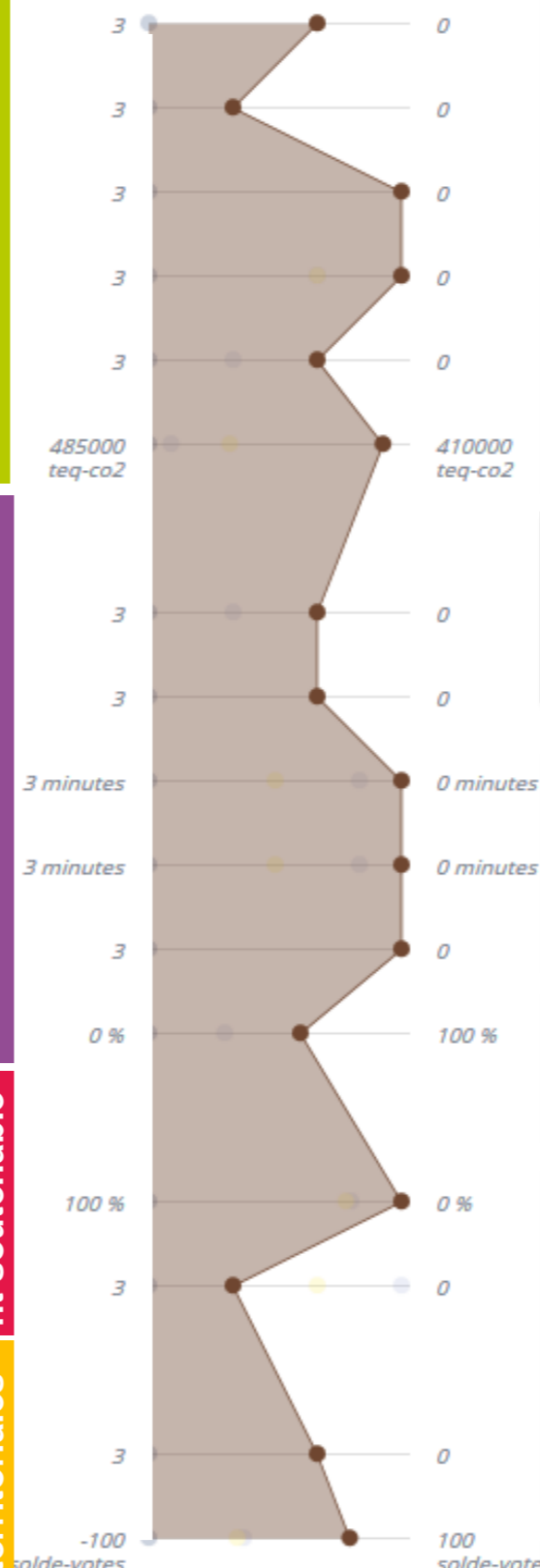
Expression Carticipe

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Investissement soutenable

Dynamiques territoriales



Risques / Naturels et Technologiques

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie la forêt de Saint-Germain-en-Laye permettrait d'éviter la zone soumise à un risque technologique et de réduire en partie les emprises sur le lit majeur de la Seine. En revanche, entre Aubergenville et Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permettrait pas d'éviter totalement les incidences sur les lits majeurs de la Seine et de la Mauldre.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : la ZP Sud est la plus favorable aux temps de parcours.

Prioritaire	Favorable Meilleur temps
Cible	Favorable Meilleur temps

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Paris - Mantes respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Potentialité de rapprochement avec l'A13, puis avec la ligne ferroviaire existante, jusqu'à la mise à 4 voies du réseau existant à l'est de Mantes-la-Jolie. Selon le secteur précis de raccordement, ce pourcentage pourrait être augmenté.

Coûts d'infrastructures

Le ratio de cette section est moindre que celui des PM Centre A et B, en raison d'une proportion d'ouvrages en souterrain moindre, et de conditions géotechniques plus favorables. Par ailleurs, le linéaire global étant significativement moindre, cette ZP est la moins coûteuse.

Potentialités pour le projet cible

Il n'y a pas de gare nouvelle prévue pour cette zone de passage.

Risques / Développement territorial

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel jusqu'en sortie la forêt de Saint-Germain-en-Laye permettrait d'éviter la zone soumise à un risque technologique et de réduire en partie les emprises sur le lit majeur de la Seine. En revanche, entre Aubergenville et Mantes-la-Jolie, la réalisation d'un projet en aérien ne permet pas d'éviter totalement les incidences sur les lits majeurs de la Seine et de la Mauldre.

Expression Carticipe

Solde de +88 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie assez favorable

115 27
Score : +88



Risques / Biodiversité protégée

Traversée du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » pour partie en aérien avec un risque de forts déblais dans le coteau surplombant la Seine.
Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais risque d'incidence sur les coteaux, et notamment sur le site géré par le CENHN (Conservatoire des Espaces Naturels de Haute-Normandie).

Risques / Biodiversité d'intérêt

Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais partie aérienne après la traversée de la vallée risquant de nécessiter la traversée du site CENHN.

Risques / Paysages et patrimoines

Des mesures paysagères classiques permettraient d'empêcher la covisibilité aux alentours des monuments historiques.
En l'absence de mesure technique particulière, l'incidence sur le site inscrit pourrait être importante, même si l'effet paysager pourrait être atténué par le fait qu'il existe déjà une infrastructure dans les secteurs de reprise du réseau existant.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter les infiltrations vers la nappe et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.
Toutefois, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation de déblais profonds ou d'une tranchée couverte ou ouverte, par exemple au niveau du franchissement de l'Eure au sud de Pacy/Eure. En revanche, la reprise du réseau existant au niveau de Mantes-la-Jolie ne devrait pas être problématique

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

Principe de projet nécessitant la mise en œuvre d'un tunnel pour s'affranchir des contraintes topographiques.
La traversée de la vallée de l'Eure par un viaduc est également une source importante de production de CO2.

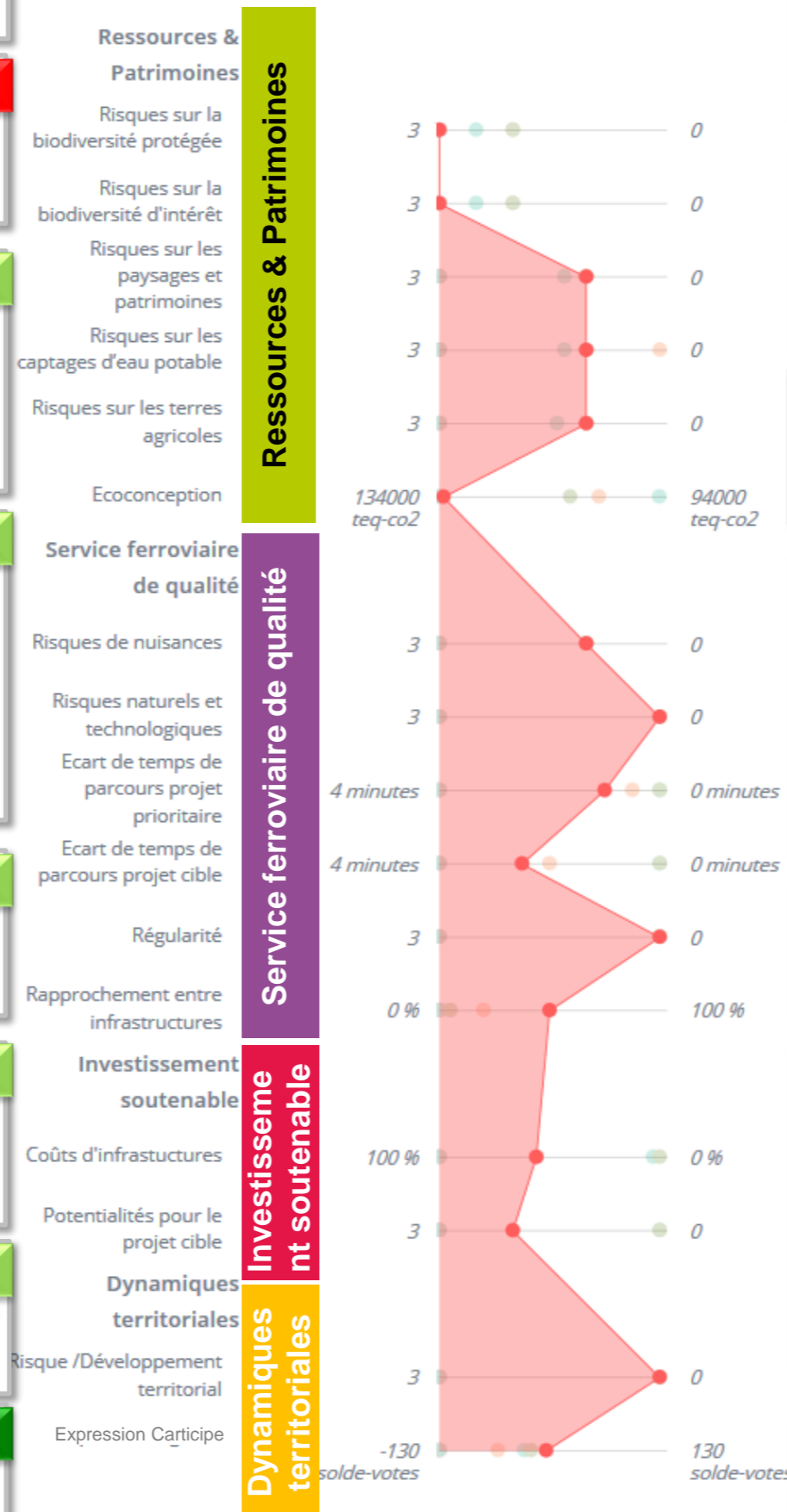
Risques / Nuisances

Les incidences étant relativement localisées sur la ZP, la mise en œuvre de mesures classiques de réduction des nuisances pourrait être envisageable.
En outre, la largeur de la ZP devrait permettre d'éviter les bourgs

Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type viaduc permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de l'Eure.
En outre, il n'y a pas de risques technologiques au sein de la ZP.

Zone de passage : ME C1 NORD B



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C1 Nord B est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.

PRIORITAIRE	Assez favorable +1'
CIBLE	Peu favorable +2,5'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Potentialité de rapprochement avec le réseau ferré existant, puis avec l'A13 et la RN13. C'est la ZP C1 qui recherche le plus de jumelage avec les infrastructures déjà existantes.

Coûts d'infrastructures

Pour le raccordement à l'ouest de Mantes, sont chiffrés les aménagements sur le réseau existant (nécessité hautement probable d'augmentation de capacité sur l'axe vers Rouen le plus chargé) et la réalisation d'un barreau ferroviaire entre la ligne existante vers Caen et celle vers Rouen.
La topographie chahutée à l'ouest de Bonnières-sur-Seine impose des coûts de terrassement plus importants pour le tronçon de ligne nouvelle. Par ailleurs les coûts des franchissements de l'A13 / A130 (secteur Bonnières-sur-Seine) et de l'Eure sont plus conséquents.

Potentialités pour le projet cible

Caractérisation par l'insertion plus longue et difficile d'un éventuel contournement de Mantes, côté ouest.

Risques / Développement territorial

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Les projets d'aménagements présents au niveau de Mantes et Rosny pourrait faire l'objet de mesures qui favorisent l'intégration de la LNPN et en limitent les effets négatifs.
Le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -59 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

87 146
Score : 0 - 59



Risques / Biodiversité protégée

Traversée du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » pour partie en aérien avec un risque de forts déblais dans le coteau surplombant la Seine.
Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais risque d'incidence sur les coteaux.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc préservant en partie la vallée mais avec un risque d'impacts sur les coteaux.
Reste du projet en aérien avec potentiellement des déblais importants qui pourraient impacter le bois de la Houssaye, la forêt d'Hécourt, ou l'ouest de la vallée de l'Eure.

Risques / Paysages et patrimoines

En l'absence de mesure technique particulière, l'incidence sur le site inscrit pourrait être importante, même si l'effet paysager pourrait être atténué par le fait qu'il existe déjà une infrastructure dans les secteurs de reprise du réseau existant.
Malgré la mise en place d'une disposition constructive de type viaduc pour le franchissement de l'Eure, l'impact sur le paysage resterait présent au niveau des coteaux de la vallée.

Risques / Captages en eau potable

Le PPR en sortie de Mantes-la-Jolie ne peut être évité mais correspond à un secteur de réaménagement de la voie existante (a priori pas d'ouvrage partiellement souterrain).
En outre, des dispositions constructives pour limiter les infiltrations vers la nappe et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

Principe de projet nécessitant la mise en œuvre d'un tunnel pour s'affranchir des contraintes topographiques.
La traversée de la vallée de l'Eure par un viaduc pourrait être également une source importante de production de CO2.

Risques / Nuisances

Les incidences étant relativement localisées sur la ZP, la mise en œuvre de mesures classiques de réduction des nuisances pourrait être envisageable.
En outre, la largeur de la ZP devrait permettre d'éviter les bourgs.

Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type viaduc permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de l'Eure.
En outre, il n'y a pas de risques technologiques au sein de la ZP.

Zone de passage : ME C1 NORD C

Ressources & Patrimoines

Risques sur la biodiversité protégée

Risques sur la biodiversité d'intérêt

Risques sur les paysages et patrimoines

Risques sur les captages d'eau potable

Risques sur les terres agricoles

Ecoconception

Service ferroviaire de qualité

Risques de nuisances

Risques naturels et technologiques

Ecart de temps de parcours projet prioritaire

Ecart de temps de parcours projet cible

Régularité

Rapprochement entre infrastructures

Investissement soutenable

Coûts d'infrastructures

Potentialités pour le projet cible

Dynamiques territoriales

Risque / Développement territorial

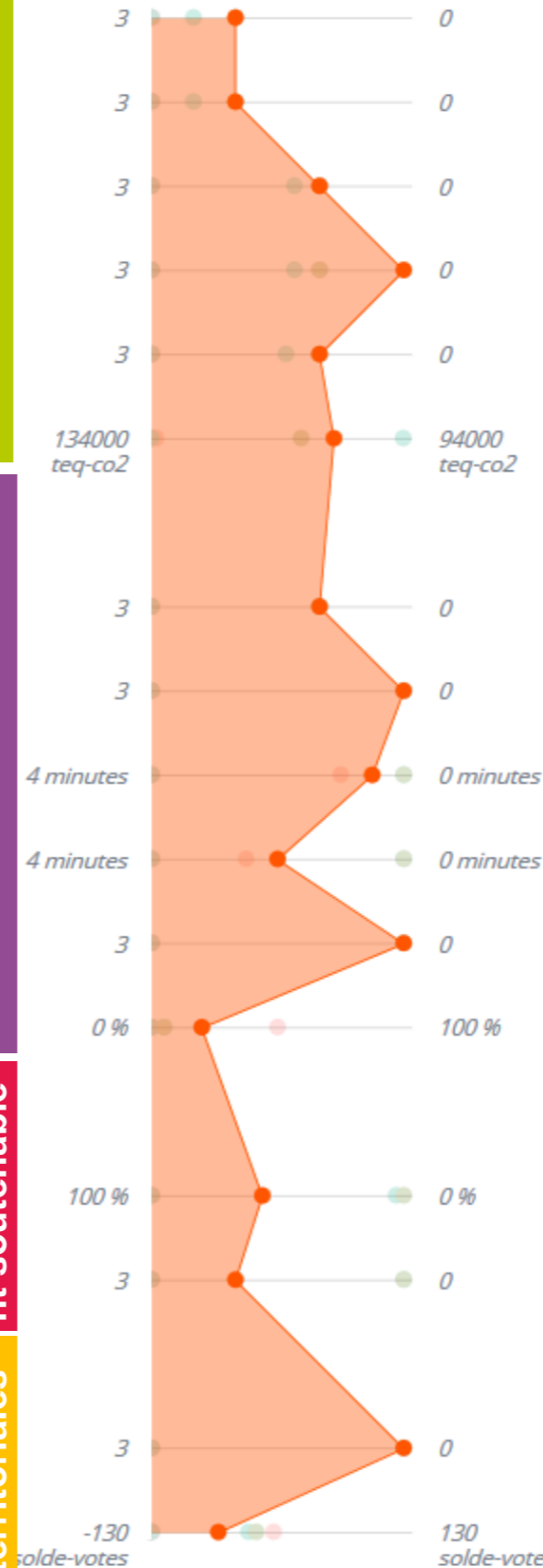
Expression Carticipe

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Investissement soutenable

Dynamiques territoriales



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C1 Nord C serait assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.

PRIORITAIRE	Assez favorable +0,5'
CIBLE	Peu favorable +2'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Potentialité de rapprochement avec le réseau ferré existant, voire avec l'A13 jusqu'à Chaufour-lès-Bonnières. La zone de passage s'éloigne ensuite des couloirs d'infrastructures.

Coûts d'infrastructures

Pour le raccordement à l'ouest de Mantes-la-Jolie, sont estimés les aménagements sur le réseau existant (nécessité hautement probable d'augmentation de capacité sur l'axe vers Rouen le plus chargé) et la réalisation d'un barreau ferroviaire entre la ligne existante vers Caen et celle vers Rouen. La topographie chahutée à l'ouest de Bonnières-sur-Seine imposerait des coûts de terrassement plus importants pour le tronçon de ligne nouvelle. Par ailleurs les coûts des franchissements de l'A13 / A130 (secteur Bonnières-sur-Seine) et de l'Eure seraient plus conséquent.

Potentialités pour le projet cible

Caractérisation par l'insertion plus longue et difficile d'un éventuel contournement de Mantes, côté ouest.

Risques / Développement territorial

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Les projets d'aménagements présents au niveau de Mantes et Rosny pourraient faire l'objet de mesures qui favorisent l'intégration de la LNPN et en limitent les effets négatifs.
Le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -197 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

27 224
Score : 0 - 197



Risques / Biodiversité protégée

Traversée a priori en aérien du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny».
Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais risque d'incidence sur les coteaux.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais avec un risque d'impacts sur les coteaux et quelques zones humides.
Reste du projet en aérien y compris lors de la traversée du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » et de la forêt d'Hécourt.

Risques / Paysages et patrimoines

La mise en place de mesures d'intégration paysagère et d'éventuelles dispositions constructives pourrait réduire les impacts sur le site inscrit sans pour autant les éviter totalement.
Malgré la mise en place d'une disposition constructive de type viaduc pour le franchissement de l'Eure, l'impact sur le paysage resterait présent au niveau des coteaux de la vallée.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter les infiltrations vers la nappe et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.
En revanche, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation de déblais profonds ou d'une tranchée couverte ou ouverte, par exemple au niveau des captages du Buchelay en sortie de Mantes-la-Jolie ou à l'est d'Hécourt.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

Principe de projet nécessitant la mise en œuvre d'un tunnel pour s'affranchir des contraintes topographiques.
La traversée de la vallée de l'Eure par un viaduc serait également une source importante de production de CO2.

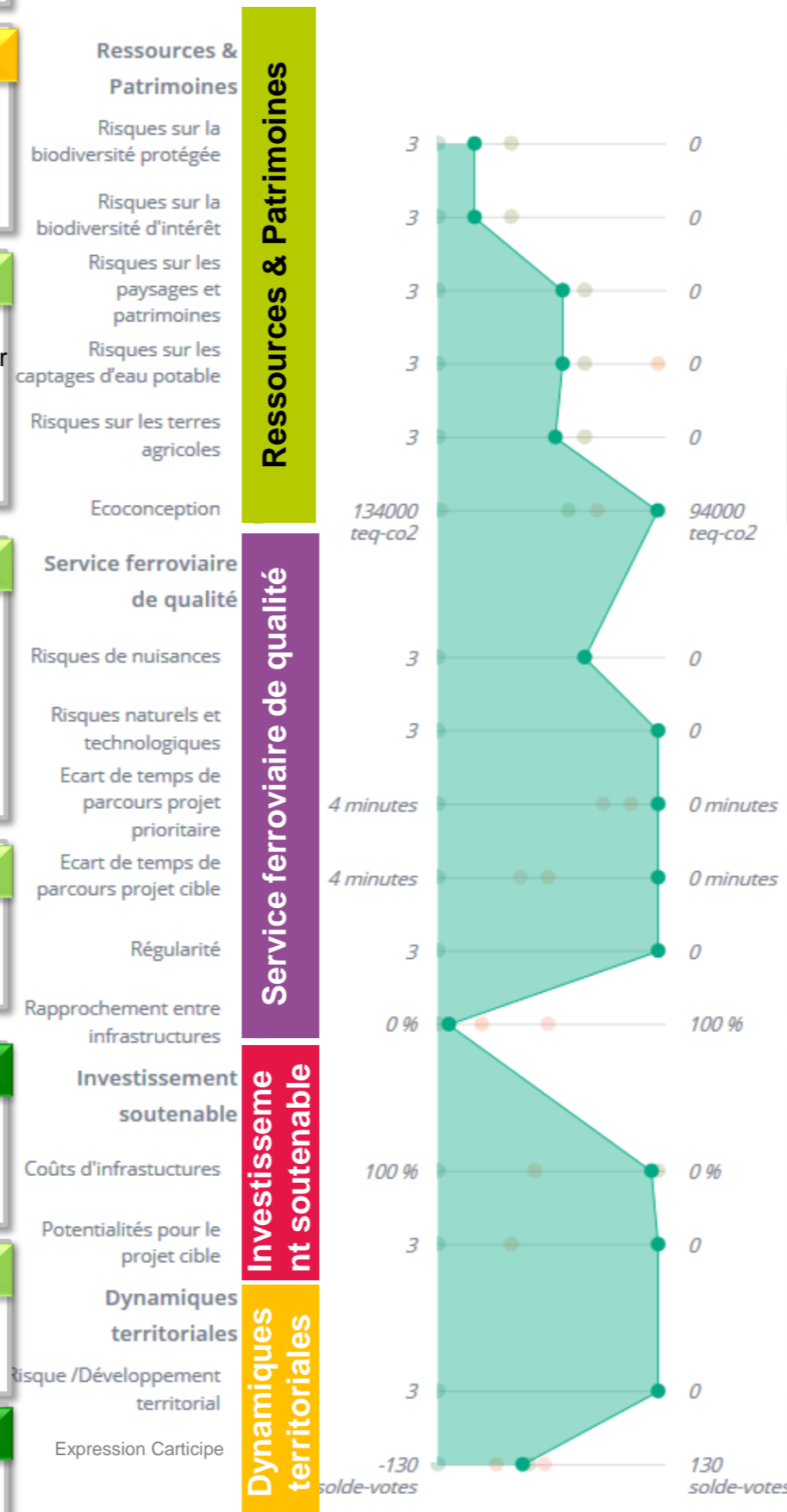
Risques / Nuisances

L'éparpillement des zones peuplées compliquerait la mise en œuvre de mesures pour limiter les nuisances faites aux riverains. Cependant ces zones peuplées sont relativement peu denses.

Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type viaduc permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de l'Eure.
En outre, il n'y a pas de risques technologiques au sein de la ZP.

Zone de passage : ME C1 SUD B



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C1 Sud B serait favorable aux temps de parcours.

PRIORITAIRE	Favorable Meilleur temps
CIBLE	Favorable Meilleur temps

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Les ZP C1 Sud B et C ne permettraient pas de se rapprocher d'infrastructures existantes (en dehors de la zone de raccordement à la ligne existante à l'ouest de Mantes-la-Jolie).

Coûts d'infrastructures

Le raccordement de la ligne nouvelle, via la ligne Mantes-Evreux existante, serait réalisable par un aménagement de coût moindre que celui des ZP Nord.
Par ailleurs, le coût du génie civil des aménagements de ligne nouvelle serait moindre que celui des ZP Nord, en raison d'une topographie plus favorable, même avec un franchissement de l'Eure nécessaire avec cette ZP.

Potentialités pour le projet cible

Caractérisation par l'insertion plus courte d'un éventuel contournement de Mantes, côté ouest.

Risques / Développement territorial

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Les projets d'aménagements présents au niveau de Mantes et Rosny pourraient faire l'objet de mesures qui favorisent l'intégration de la LNPN et en limitent les effets négatifs. Le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -149 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

45 194
Score : 0 - 149



Risques / Biodiversité protégée

Traversée a priori en aérien du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny».
Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais risque d'incidence sur les coteaux.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Traversée de la vallée de l'Eure en viaduc mais avec un risque d'impacts sur les coteaux et quelques zones humides.
Reste du projet en aérien y compris lors de la traversée du site Natura 2000 «Boucles de Moisson, de Guernes et de Rosny » et de la forêt d'Hécourt.

Risques / Paysages et patrimoines

La mise en place de mesures d'intégration paysagère et d'éventuelles dispositions constructives pourrait réduire les impacts sur le site inscrit sans pour autant les éviter totalement.
Des mesures paysagères classiques permettraient de limiter les effets de covisibilité aux alentours du monument historique de Gadencourt.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter les infiltrations vers la nappe et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.
En revanche, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation de déblais profonds ou d'une tranchée couverte ou ouverte, par exemple au niveau des captages du Buchelay en sortie de Mantes.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

Principe de projet nécessitant la mise en œuvre d'un tunnel pour s'affranchir des contraintes topographiques.
La traversée de la vallée de l'Eure par un viaduc serait également une source importante de production de CO2.

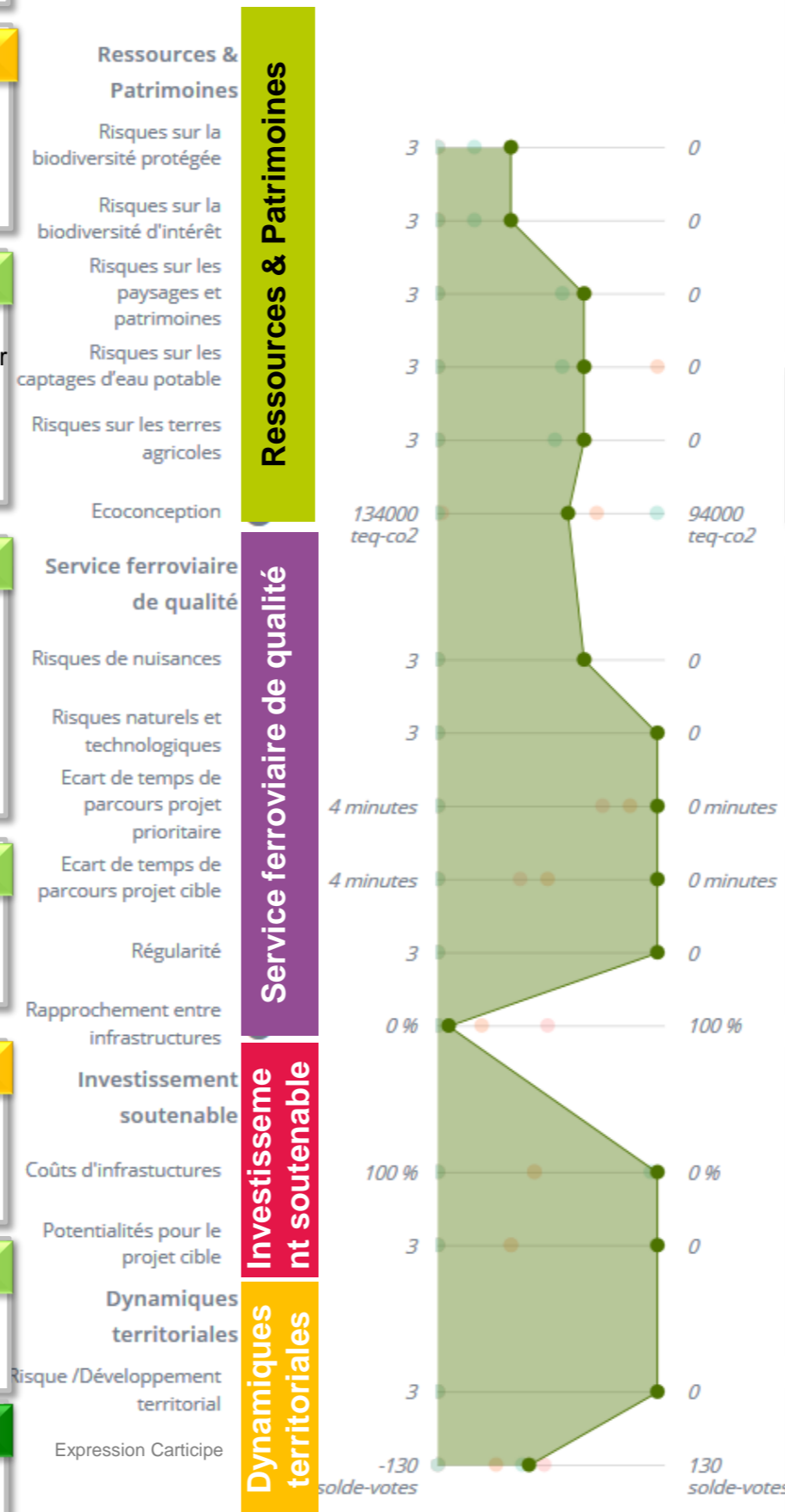
Risques / Nuisances

L'éparpillement des zones peuplées compliquerait la mise en œuvre de mesures pour limiter les nuisances faites aux riverains. Cependant ces zones peuplées sont relativement peu denses.

Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type viaduc permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de l'Eure.
En outre, il n'y a pas de risques technologiques au sein de la ZP

Zone de passage : ME C1 SUD C



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C1 Sud B serait favorable aux temps de parcours.

PRIORITAIRE	Favorable Meilleur temps
CIBLE	Favorable Meilleur temps

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

Les ZP C1 Sud B et C ne permettraient pas de se rapprocher d'infrastructures existantes (en dehors de la zone de raccordement à la ligne existante à l'ouest de Mantes-la-Jolie).

Coûts d'infrastructures

Le raccordement de la ligne nouvelle, via la ligne Mantes-Evreux existante, serait réalisable par un aménagement de coût moindre que celui des ZP Nord.
Par ailleurs, le coût du génie civil des aménagements de ligne nouvelle serait moindre que celui des ZP Nord, en raison d'une topographie plus favorable, même avec un franchissement de l'Eure nécessaire avec cette ZP.

Potentialités pour le projet cible

Caractérisation par l'insertion plus courte d'un éventuel contournement de Mantes, côté ouest.

Risques / Développement territorial

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Les projets d'aménagements présents au niveau de Mantes pourraient faire l'objet de mesures favorisant l'intégration de la LNPN et en limitant les effets négatifs.
Le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -139 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie peu favorable

52 191
Score : 0 - 139



Zone de passage : ME C2 NORD EST BASE

Risques / Biodiversité protégée
Aucun

Risques / Biodiversité d'intérêt
Évitement probable des sites d'intérêt écologique car ponctuels et situés en majorité dans ou aux abords des villages, et notamment évitement probable dans sa quasi-totalité du site archéologique du CENHN.
Évitement possible par le nord des ZNIEFF de type II.
En revanche, réservoirs de biodiversité et corridor écologique les reliant perpendiculaires à la ZP et dont les fonctionnalités pourraient être altérées en cas d'absence d'aménagement spécifique.

Risques / Paysages et patrimoines
Un évitement géographique du site archéologique de Gisacum serait difficile du fait de son étendue sur la quasi-totalité de la largeur de la ZP. La mise en œuvre de mesures de rapprochement avec la RN 13 permettrait de limiter l'incidence sur ce site qui reste cependant forte.

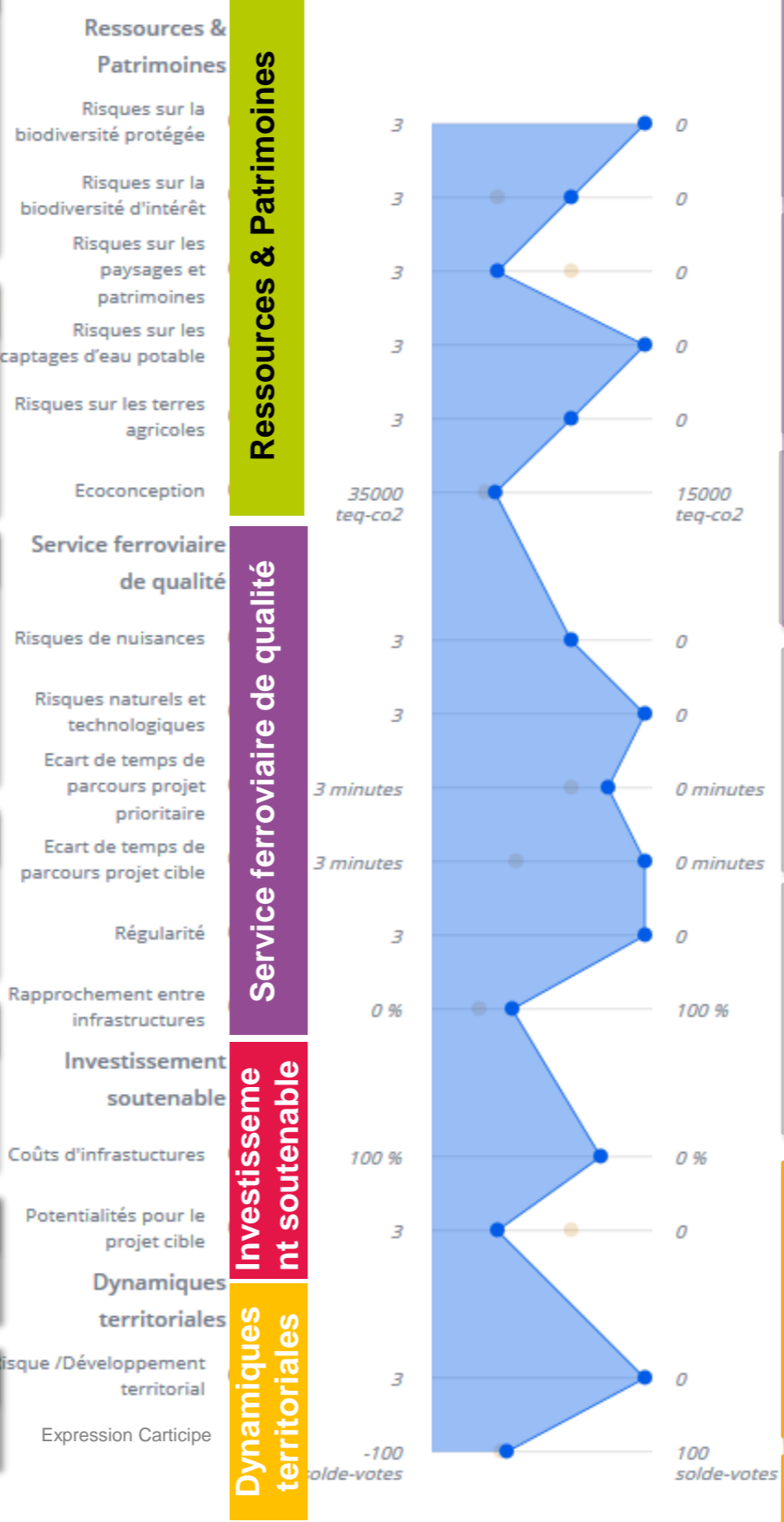
Risques / Captages en eau potable
Le périmètre de captage pourrait être évité.
Dans l'éventualité où il serait impacté, des dispositions constructives pour limiter les infiltrations et la mise en place de consignes de maintenance pourraient être mises en œuvre pour limiter les incidences qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles
La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception
Le projet est en aérien sur l'ensemble de la section. Il présenterait les caractéristiques les plus favorables vis-à-vis des ratios de consommation du CO2.

Risques / Nuisances
La zone de passage est suffisamment large pour contourner les principaux bourgs, et ainsi réduire une partie des nuisances faites aux riverains.

Risques / Naturels et Technologiques
Aucun



Ecart de temps de parcours
A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C2 Est Base serait assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et la plus favorable à l'horizon du projet cible.

PROJET PRIORITAIRE	Assez favorable +0,5'
PROJET CIBLE	Favorable Meilleur temps

Régularité
En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures
La ZP C2 Nord Est Base cherche à se rapprocher au maximum de la RN13, de façon à minimiser l'impact sur le site archéologique de Gisacum, tout en tenant compte des projets de doublement de la RN13 et de son itinéraire de substitution.

Coûts d'infrastructures
La ZP C2 Nord Est base aérienne est plus coûteuse que la ZP Nord Ouest Base, en raison d'aménagements plus conséquents (type ouvrages de franchissement) qui préparent l'insertion du triangle ferroviaire de l'horizon cible, connecté avec le « Y de l'Eure ». Néanmoins, la topographie du secteur est favorable pour les coûts d'infrastructures.

Potentialités pour le projet cible
Les sites potentiels de gare nouvelle corrélés à cette ZP (Sasse, Caillouët) sont éloignés d'Evreux et sont jugés peu crédibles par les acteurs locaux.
Articulation avec le « Y de l'Eure » : passage du prolongement à l'est de la base nettement plus aisé mais il demeurerait un enjeu d'insertion du triangle ferroviaire permettant notamment d'assurer la fonction Rouen-Evreux (consommation foncière prévisible)

Risques / Développement territorial
La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Par ailleurs, les deux projets d'aménagement à Miserey et au Vieil Evreux pourraient être évités ou faire l'objet de mesures qui favoriseraient l'intégration de la LNP dans les zones d'aménagements et qui en limiteraient les effets négatifs. Enfin, le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe
Solde de -100 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie de peu favorable.

20 120
Score : 0 - 100



Zone de passage : ME C2 NORD OUEST BASE

Risques / Biodiversité protégée

Aucun

Risques / Biodiversité d'intérêt

Évitement probable des sites d'intérêt écologique car ponctuels et situés en majorité dans ou aux abords des villages, et notamment évitement probable dans sa quasi-totalité du site archéologique du CENHN.
Évitement possible par le nord des ZNIEFF de type II
En revanche, réservoirs de biodiversité et corridor écologique les reliant perpendiculaires à la ZP et dont les fonctionnalités pourraient être altérées en cas d'absence d'aménagement spécifique.

Risques / Paysages et patrimoines

Un évitement géographique du site archéologique de Gisacum serait difficile du fait de son étendue sur la quasi-totalité de la largeur de la ZP. La mise en œuvre de mesures de rapprochement avec la RN 13 permettrait de limiter l'incidence sur ce site qui reste cependant forte.

Risques / Captages en eau potable

Le périmètre de captage pourrait être évité.
Dans l'éventualité où il serait impacté, des dispositions constructives pour limiter les infiltrations et la mise en place de consignes de maintenance pourraient être mises en œuvre pour limiter les incidences qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

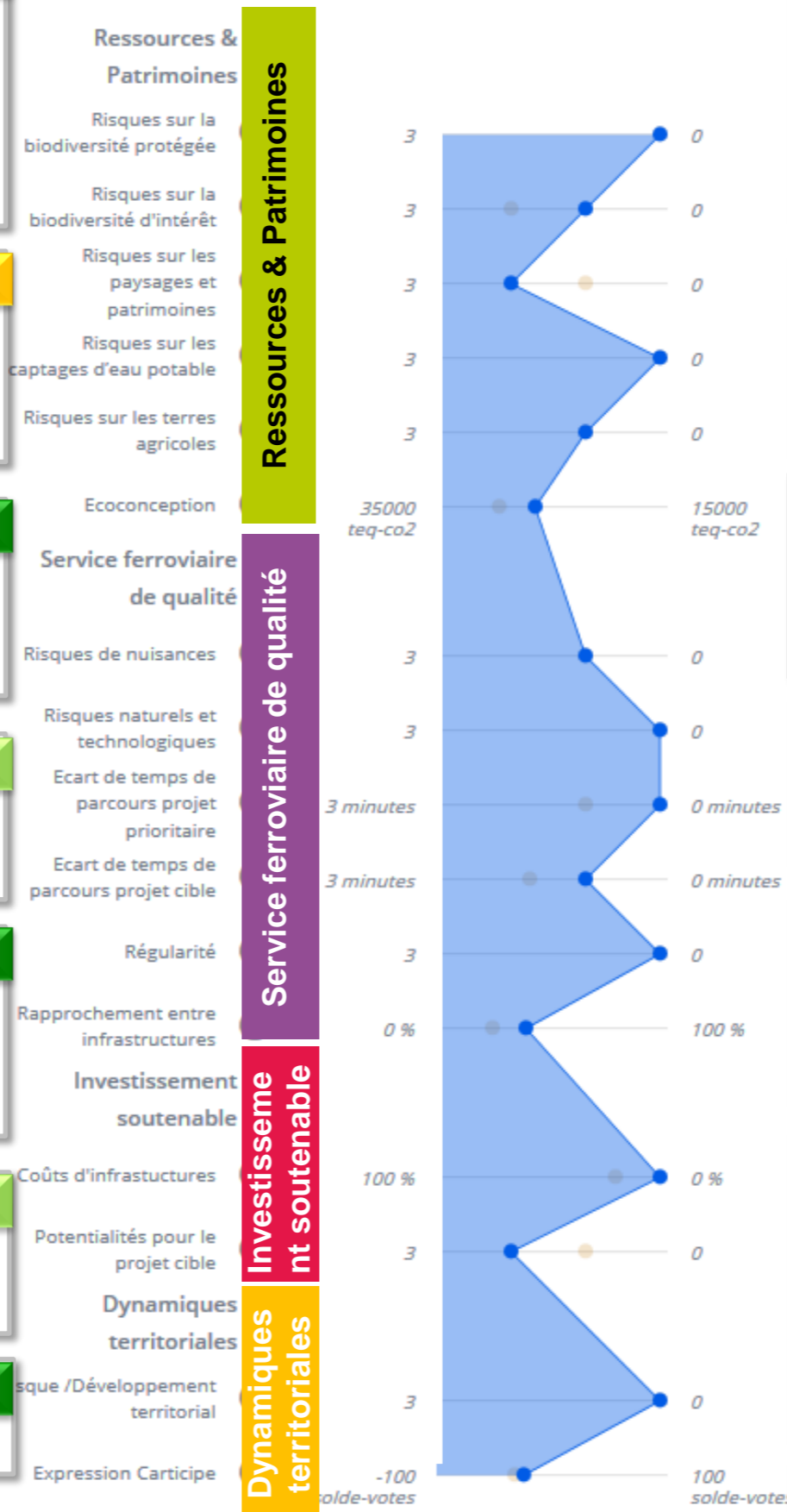
Le projet étant en aérien sur l'ensemble de la section, cette ZP présenterait les caractéristiques les plus favorables vis-à-vis des ratios de consommation du CO2.

Risques / Nuisances

La zone de passage est suffisamment large pour contourner les principaux bourgs, et ainsi réduire une partie des nuisances faites aux riverains.

Risques / Naturels et Technologiques

Aucun



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C2 Ouest Base serait la plus favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et est assez favorable à l'horizon du projet cible.

PROJET PRIORITAIRE	Favorable Meilleur temps
PROJET CIBLE	Assez favorable +1'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

La ZP C2 Nord Ouest Base, tout comme la ZP C2 Est Base, cherche à se rapprocher au maximum de la RN13, de façon à minimiser l'impact sur le site archéologique de Gisacum, tout en tenant compte des projets de doublement de la RN13 et de son itinéraire de substitution.

Coûts d'infrastructures

La ZP C2 Nord Ouest base aérienne serait la moins onéreuse, en raison d'un linéaire plus faible et d'un nombre d'ouvrages de franchissement moins important. Par ailleurs, la topographie du secteur est favorable aux coûts d'infrastructures.

Potentialités pour le projet cible

Le site potentiel de gare nouvelle corrélé à cette ZP (« sud BA 105 ») est a priori moins complexe.
Articulation avec le « Y de l'Eure » : peu de liberté pour trouver un passage du prolongement à l'ouest de la base en remontant vers le nord (axe de la RN154)

Risques / Développement territorial

La mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale.
Par ailleurs, les deux projets d'aménagement à Miserey et au Vieil Evreux pourraient être évités ou faire l'objet de mesures qui favoriseraient l'intégration de la LNPN dans les zones d'aménagements et qui en limitent les effets négatifs. Enfin, le peu d'équipements présents (des cimetières essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -82 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie de peu favorable.

Analyse Multicritère – Février 2017

Risques / Biodiversité protégée

Aucun

Risques / Biodiversité d'intérêt

En l'absence d'aménagement spécifique, la vallée sèche du sud-ouest d'Orgeville serait scindée en deux, avec un risque d'altération de la ZNIEFF II, du coteau calcaire ou encore des réservoirs de biodiversité /corridors et de toutes leurs fonctionnalités associées.

Risques / Paysages et patrimoines

Ligne nouvelle en aérien mais la mise en place de mesures d'intégration paysagère et d'éventuelles dispositions constructives pourraient permettre d'atténuer l'incidence paysagère d'une ligne nouvelle réalisée en aérien.

Risques / Captages en eau potable

Le périmètre de captage pourrait être évité (passage de part et d'autre). Dans l'éventualité où il serait impacté, des dispositions constructives pour limiter les infiltrations et la mise en place de consignes de maintenance pourraient être mises en œuvre pour limiter les incidences qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables.

Ecoconception

Le projet étant en aérien sur l'ensemble de la section, il présenterait les caractéristiques les plus favorables vis-à-vis des ratios de consommation du CO2.

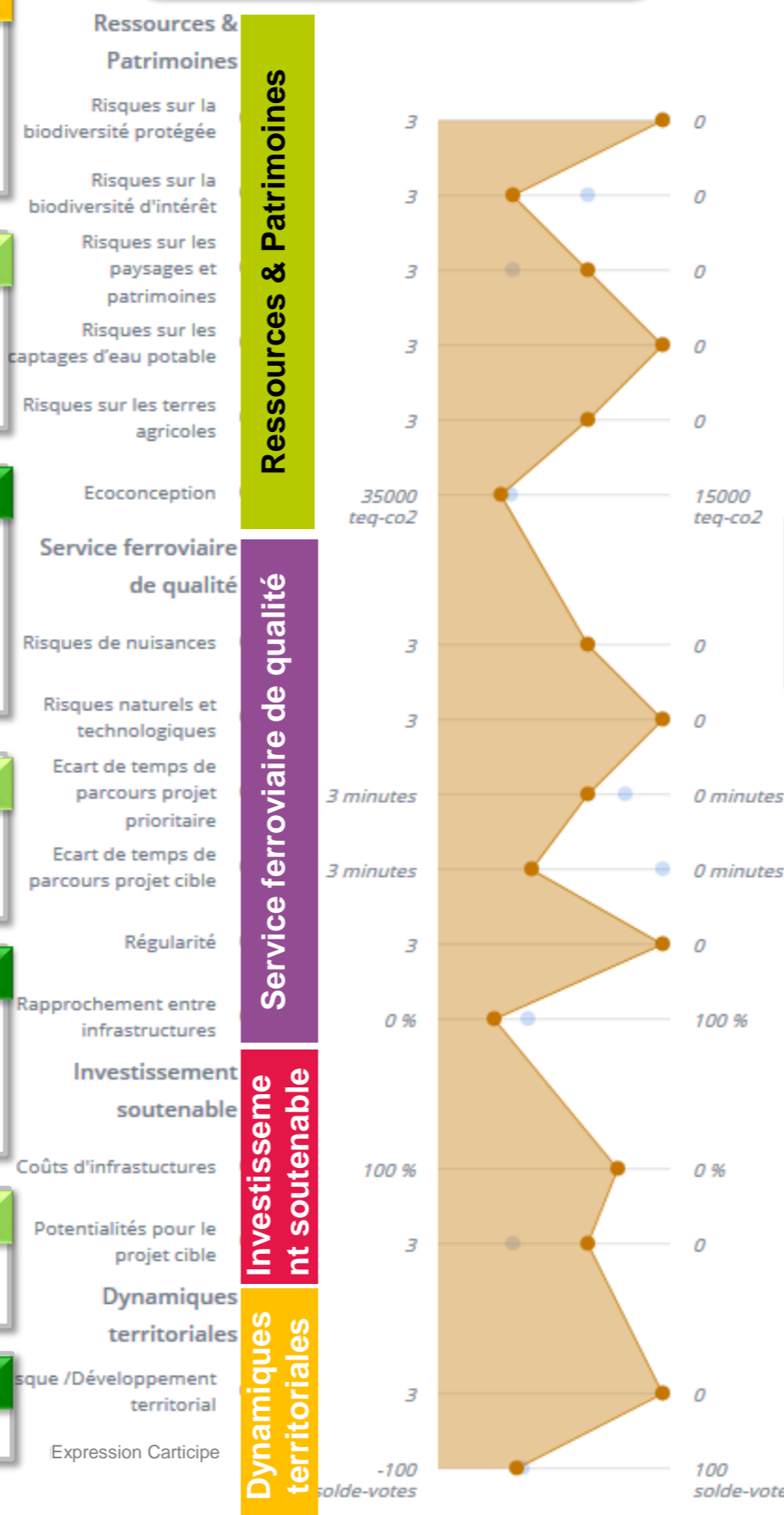
Risques / Nuisances

La zone de passage est suffisamment large pour contourner les principaux bourgs, et ainsi réduire une partie des nuisances faites aux riverains.

Risques / Naturels et Technologiques

Aucun

Zone de passage : ME C2 SUD



Ecart de temps de parcours

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP C2 Sud serait assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire mais relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.

PROJET PRIORITAIRE	Assez favorable +1'
PROJET CIBLE	Peu favorable +1,5' à 2'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. Les zones de passage des sections Mantes - Evreux respectent de façon équivalente ce principe.

Rapprochement entre infrastructures

La ZP C2 Sud recherche un jumelage avec le réseau ferré existant, à partir du secteur de Cracouville, de façon à laisser la possibilité d'une éventuelle gare nouvelle en interconnexion ferroviaire.

Coûts d'infrastructures

La ZP C2 Sud serait plus coûteuse que la ZP Nord Ouest Base, en raison principalement de la nécessité d'un viaduc de franchissement de la ligne ferroviaire existante. Néanmoins, la topographie du secteur serait favorable pour les coûts d'infrastructures.

Potentialités pour le projet cible

Le site potentiel de gare nouvelle corrélé à cette ZP (« Le Coudray ») serait a priori complexe. Il permettrait en revanche une interconnexion avec le réseau ferroviaire existant.

Articulation avec le « Y de l'Eure » : en comparaison avec C2 nord ouest base, un peu plus de liberté pour trouver un passage du prolongement à l'ouest de la base en remontant vers le nord (axe de la RN154)

Risques / Développement territorial

Le projet d'aménagement sur la commune du Vieil-Evreux pourrait être évité ou faire l'objet de mesures qui favoriseraient l'intégration de la LNPN et en limiteraient les effets négatifs.

En outre, le peu d'équipements présents (des cimetières et établissement d'enseignement essentiellement) devrait pouvoir être évité assez facilement.

Expression Carticipe

Solde de -123 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie de peu favorable.

38 161
Score : 0 - 123



Risques / Biodiversité protégée

Passage en tunnel puis franchissement de la forêt de protection de Roumare partiellement en aérien.
D'un point de vue juridique, risque d'impact résiduel très fort car passage dans la forêt de protection recoupant l'extrémité nord de la forêt le long de l'A150.
D'un point de vue écologique, risque d'impact résiduel fort au maximum car le passage dans la forêt aux abords de l'A150 ne remet pas en cause l'intérêt écologique et fonctionnel de ce massif forestier.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Traversée aérienne éventuelle des réservoirs de biodiversité des coteaux boisés du Cailly.
Traversée aérienne de ZNIEFF II (secteur dépourvu de grande infrastructure) et éventuellement de ZNIEFF I (coteau calcicole boisé).
Fonctionnalité du corridor « vallée du Cailly » préservée à priori au vu de sa localisation parallèle à la ZP mais altération des trois autres corridors en l'absence d'aménagements spécifiques car ils sont traversés perpendiculairement par la ZP.

Risques / Paysages et patrimoines

Ligne nouvelle en aérien mais la mise en place de mesures d'intégration paysagère et d'éventuelles dispositions constructives pourraient permettre d'atténuer l'incidence paysagère d'une ligne nouvelle réalisée en aérien.

Risques / Captages en eau potable

Des mesures techniques concernant les bêttoires et par conséquent les périmètres de protection satellites du captage AEP, ainsi que des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau.

Risques / Terres agricoles

La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables, mais ne permettraient pas d'éviter totalement les incidences sur le milieu agricole.

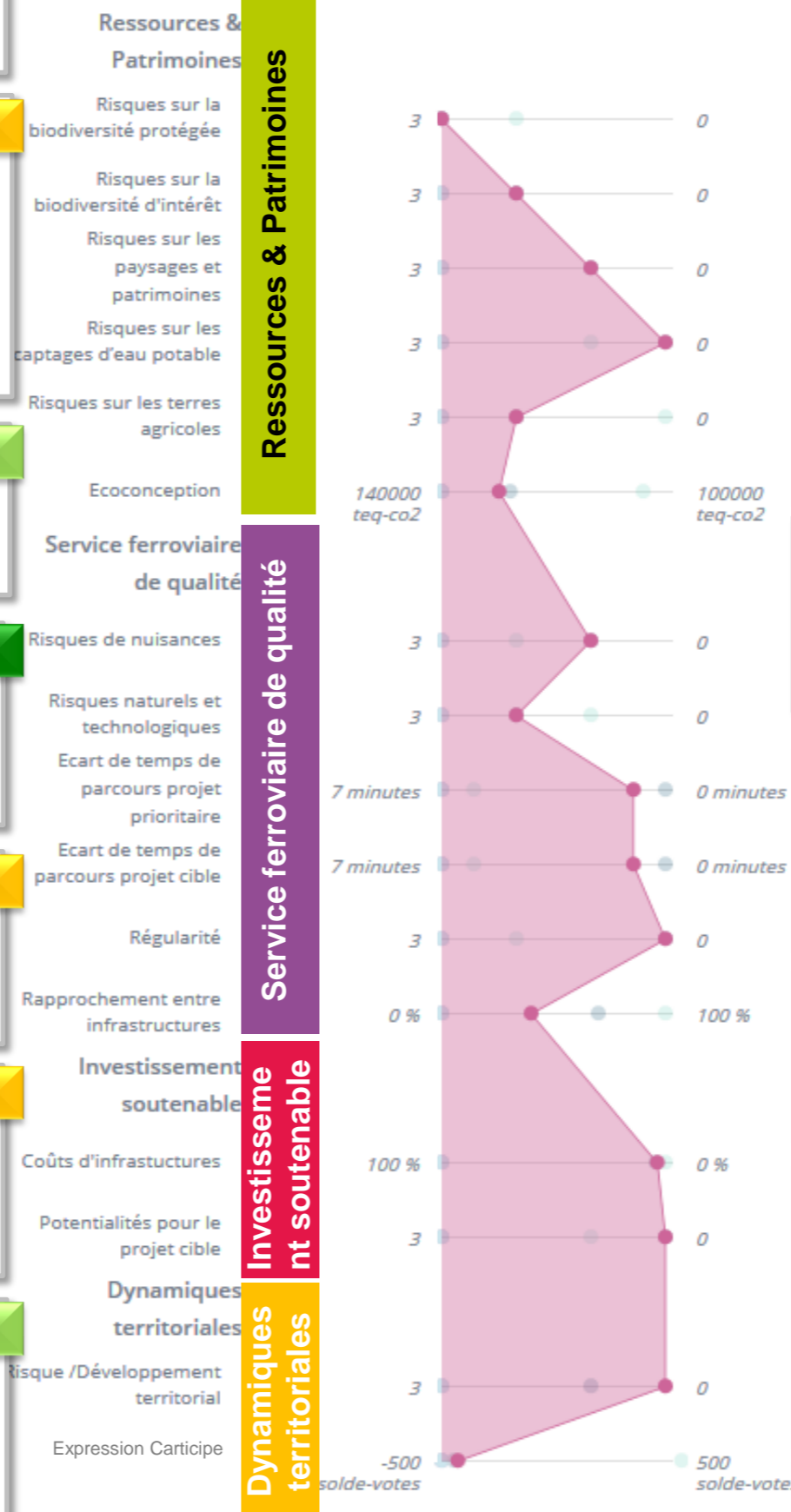
Ecoconception

La mise en œuvre de dispositifs constructifs de type tunnel et ouvrage d'art non courant pour rejoindre le plateau de Caux depuis Rouen serait très productrice de CO2.
Le linéaire permettant de rejoindre Yvetot par la suite comporte également une section en tunnel ce qui serait très producteur de CO2

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel pour la sortie de Rouen permettrait de limiter les incidences sur une partie de la population.
En revanche, au niveau de Maromme, La Vaupalière, Pissy-Pôville et Motteville, la réalisation d'un projet en aérien ne permettrait pas de limiter totalement les incidences même si les centres bourgs pourraient être contournés.

Zone de passage : RY EST C



Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type tunnel pour la Seine et de type viaduc pour le Cailly et l'Austreberthe permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de ces cours d'eau. En revanche, au niveau du bassin versant de l'Austreberthe, la réalisation d'un projet en aérien au regard de la densité des axes de ruissellement risquerait de nécessiter un grand nombre d'ouvrages pour assurer la transparence hydraulique et limiter au maximum les incidences sur le risque inondation. Par ailleurs, la centrale électrique présente pourrait être évitée.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : la ZP Est C serait assez favorable aux temps de parcours.

PROJET PRIORITAIRE	Assez favorable +1'
PROJET CIBLE	Assez favorable +1'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limiterait les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce principe rendu possible par la zone de passage RY Est C serait favorable à la régularité globale du réseau.

Rapprochement entre infrastructures

La ZP RY Est C emprunte en sortie de Rouen le couloir de l'A150 mais s'en écarte pour rejoindre l'Est de Barentin, zone dans laquelle aucune infrastructure majeure n'est actuellement implantée. A ce titre l'indicateur de rapprochement potentiel est évalué à 40 %, le plus faible sur la section Rouen – Yvetot.

Coûts d'infrastructures

Le coût de la ZP Est C est en cours de consolidation, prenant mieux en compte la topographie, Cette zone de passage est désormais équivalente au coût de la ZP Maromme. Les aménagements sur le réseau existant représentent environ le dixième des coûts d'infrastructures.

Potentialités pour le projet cible

La ZP est évaluée comme favorable, car le linéaire conséquent de ligne nouvelle dégage la capacité la plus importante et permet ainsi une très bonne adaptation de l'offre de services à long terme.

Risques / Développement territorial

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel pour sortir de Rouen permettrait d'éviter une grande partie des zones économiques identifiées ainsi que plusieurs équipements et réseaux. Par ailleurs, la zone d'aménagement de Roumare – la Vaupalière pourrait être évitée. Dans tous les cas, la mise en place de mesures classiques d'accompagnement et l'adaptation du tracé pourraient permettre de limiter au mieux les incidences sur l'économie locale ou les aménagements projetés.

Expression Carticpe

Solde de -649 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie défavorable.

27 676

Score : 0 - 649



Risques / Biodiversité protégée

Franchissement du Cailly en viaduc (contexte très urbanisé et fortes contraintes topographiques et techniques) mais préservation de la ZHIEP pas encore totalement garantie.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Risques au vu de l'ampleur des travaux nécessaires au niveau des coteaux boisés du Cailly (ZNIEFF I et II), de l'aménagement nécessaire de la voie existante dans la vallée du Saffimbec. Fonctionnalité du corridor « vallée du Cailly » a priori préservée au vu de sa localisation parallèle à la ZP mais altération des trois autres en l'absence d'aménagements spécifiques car traversés perpendiculairement par la ZP.

Risques / Paysages et patrimoines

Au niveau de Rouen, la première partie du tracé en tunnel puis la reprise de la ligne existante limiteraient l'impact sur les zones de protection à une largeur restreinte. En outre, effet paysager atténué par le fait qu'il existe déjà une infrastructure.

Risques / Captages en eau potable

Des dispositions constructives pour limiter l'effet barrage du tunnel et/ou des consignes de maintenance pour les parties aériennes permettraient de limiter les incidences quantitatives et qualitatives sur la ressource en eau. En revanche, selon les aquifères exploités, les incidences quantitatives pourraient être difficiles à réduire en cas de réalisation d'une tranchée couverte ou ouverte au niveau de Maromme.

Risques / Terres agricoles

L'utilisation par le projet du tunnel ferroviaire existant de Pissy-Pôville permettrait d'éviter la majorité des terres agricoles concernées par la ZP.

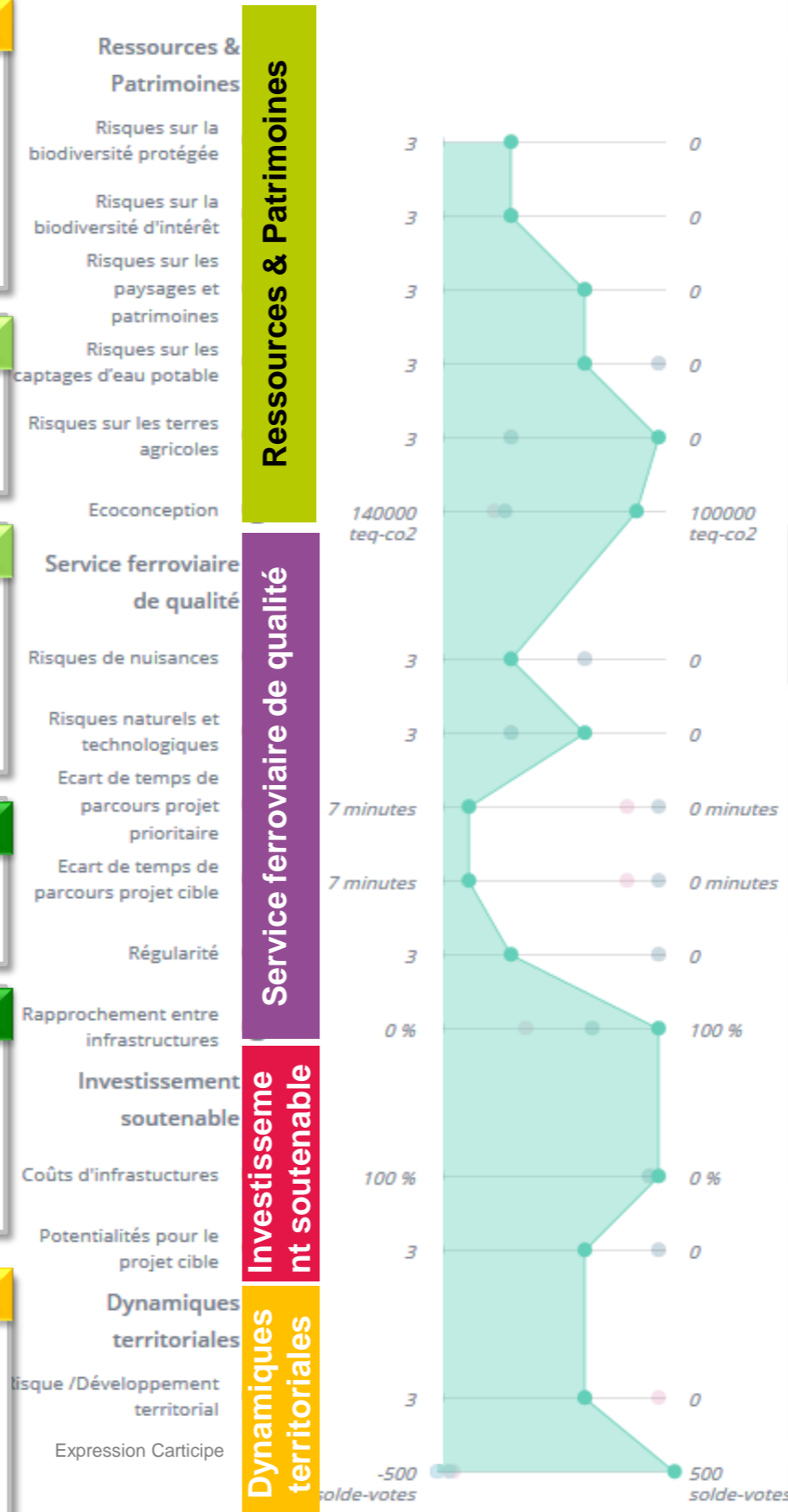
Ecoconception

La mise en œuvre de dispositifs constructifs de type tunnel pour rejoindre la gare de Maromme depuis Rouen serait très productrice de CO2. Cependant, la réutilisation de la ligne existante permettrait de limiter les terrassements nécessaires à la construction de la ligne nouvelle et ainsi de limiter la production de CO2.

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel jusqu'à Maromme permettrait de limiter les incidences sur une partie de la population. En revanche, en l'absence de mesures de réduction entre Maromme à Malaunay, les nuisances resteraient importantes, la nécessité de s'appuyer sur le réseau existant ne permettrait pas d'adapter le tracé.

Zone de passage : RY MAROMME



Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type tunnel pour la Seine et le Cailly, et l'utilisation par le projet du viaduc ferroviaire existant pour l'Austreberthe permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de ces cours d'eau. En outre, la plupart des axes de ruissellement importants sont déjà interceptés par l'infrastructure existante.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : la ZP Maromme serait défavorable aux temps de parcours.

PROJET PRIORITAIRE	Défavorable +6'
PROJET CIBLE	Défavorable +6'

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce fonctionnement est favorable à la régularité globale du réseau. La zone de passage Maromme serait moins favorable que les autres car elle implique un linéaire de réseau aménagé plus important avec des interactions plus fortes entre les trains rapides et les trains périurbains de Rouen.

Rapprochement entre infrastructures

La ZP RY Maromme longe le réseau existant après l'émergence du tunnel en gare de Maromme et jusqu'à Yvetot. Elle bénéficierait ainsi d'un potentiel de rapprochement de 100 %, le plus élevé sur la section.

Coûts d'infrastructures

Le coût de la ZP Maromme est équivalent au coût des deux autres ZP. La ligne nouvelle serait limitée à une section en tunnel entre Rouen et la gare de Maromme, ainsi qu'aux raccordements aux extrémités. Les aménagements importants sur le réseau existant (entre Maromme et Yvetot) représentent environ la moitié du coût de la ZP.

Potentialités pour le projet cible

Les aménagements importants sur le réseau existant permettraient, comme pour les deux autres ZP, la mise en œuvre de l'offre de services « cible haut ». Cependant les évolutions de l'offre de services TER à long terme seraient moins librement permises qu'avec deux infrastructures totalement séparées, et pourraient nécessiter des aménagements complémentaires.

Risques / Développement territorial

La mise en place d'une disposition constructive de type tunnel jusqu'à Maromme permettrait d'éviter une grande partie des zones économiques identifiées ainsi que la plupart des équipements et réseaux. En outre, les réseaux qui ne pourraient être évités seraient déviés. En revanche, entre Maromme et Malaunay notamment, il paraît difficile de les éviter, le calage sur le réseau existant ne permettant pas d'adapter le tracé.

Expression Carticipe

Solde de +830 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie favorable.

884 54
Score + 830



Zone de passage : OUEST B

Risques / Biodiversité protégée

Passage en tunnel puis franchissement de la forêt de protection de Roumare partiellement en aérien.
 D'un point de vue juridique, risque d'impact résiduel très fort car passage dans la forêt de protection recoupant l'extrémité nord de la forêt le long de l'A150.
 D'un point de vue écologique, risque d'impact résiduel fort au maximum car le passage dans la forêt aux abords de l'A150 ne remet pas en cause l'intérêt écologique et fonctionnel de ce massif forestier.

Risques / Biodiversité d'intérêt

Franchissement de l'Austreberthe en viaduc mais impact potentiel sur une partie du linéaire des vallées secondaires, même si possibilité d'évitement des ZNIEFF de type I au vu de leur localisation dans la ZP.
 Traversée éventuelle en aérien des territoires de nidification de la Chevêche d'Athéna pouvant aboutir à leur abandon par cette espèce.
 Altération de la fonctionnalité des corridors traversés perpendiculairement en l'absence d'aménagements spécifiques.

Risques / Paysages et patrimoines

Ligne nouvelle en aérien mais la mise en place de mesures d'intégration paysagère et d'éventuelles dispositions constructives pourrait permettre d'atténuer l'incidence paysagère d'une ligne nouvelle réalisée en aérien.

Risques / Captages en eau potable

Aucun

Risques / Terres agricoles

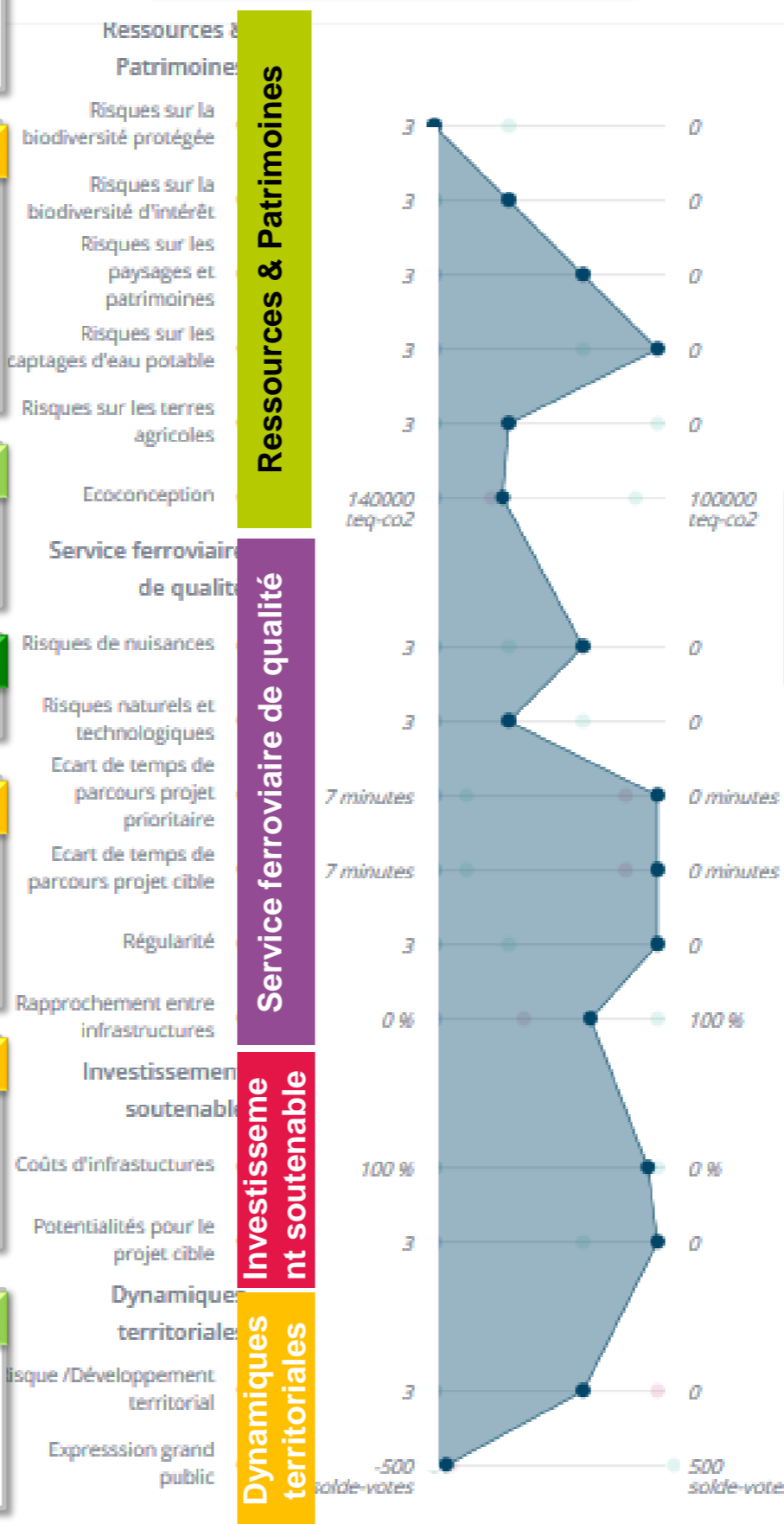
La mise en œuvre de mesures classiques de réduction de la consommation des terres agricoles ainsi que des mesures de compensation collective agricole visant à consolider l'économie agricole du territoire pourraient être envisageables, même si le foncier reste peu disponible dans le secteur du fait de la réalisation récente du prolongement de l'A150.

Ecoconception

La mise en œuvre de dispositifs constructifs de type tunnel et ouvrage d'art non courant pour rejoindre le plateau de Caux depuis Rouen serait très productrice de CO2.
 Le linéaire permettant de rejoindre Yvetot par la suite comporte également une section en tunnel ce qui serait très producteur de CO2.

Risques / Nuisances

Une disposition constructive de type tunnel pour la sortie de Rouen permettrait de limiter les incidences sur une partie de la population.
 En revanche, au niveau de Maromme, La Vaupalière, Roumare, la vallée de l'Austreberthe, puis sur le plateau, la réalisation d'un projet en aérien ne permettrait pas de limiter totalement les incidences.



Risques / Naturels et Technologiques

Une disposition constructive de type tunnel pour la Seine et de type viaduc pour le Cailly et l'Austreberthe permettrait de limiter les emprises sur le lit majeur de ces cours d'eau. En revanche, au niveau du bassin versant de l'Austreberthe, la réalisation d'un projet en aérien au regard de la densité des axes de ruissellement risquerait de nécessiter un grand nombre d'ouvrages pour assurer la transparence hydraulique et limiter au maximum les incidences sur le risque inondation. Par ailleurs, la centrale électrique présente pourrait être évitée.

Ecart de temps de parcours

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : la ZP Ouest B serait la plus favorable aux temps de parcours.

PROJET PRIORITAIRE	Favorable Meilleur temps
PROJET CIBLE	Favorable Meilleur temps

Régularité

En séparant les circulations les plus rapides des circulations régionales, la ligne nouvelle limite les interactions susceptibles de reporter les conséquences d'incidents d'un flux sur l'autre. Ce principe rendu possible par la zone de passage RY Ouest B est favorable à la régularité globale du réseau.

Rapprochement entre infrastructures

La ZP RY Ouest B emprunte en sortie de Rouen le couloir de l'A150, et peut s'y inscrire en majeure partie, y compris le long de la section nouvelle de l'autoroute au-delà de l'Austreberthe. A ce titre l'indicateur de rapprochement potentiel est évalué à 70 %, ce qui est une valeur élevée.

Coûts d'infrastructures

Le coût de la ZP Ouest B est en cours de consolidation, prenant mieux en compte la topographie Cette zone de passage est désormais équivalente au coût de la ZP Maromme. Les aménagements sur le réseau existant représentent environ un dixième des coûts d'infrastructures.

Potentialités pour le projet cible

La ZP est évaluée comme favorable, car le linéaire conséquent de ligne nouvelle dégage la capacité la plus importante et permettrait ainsi une très bonne adaptation de l'offre de services à long terme.

Risques / Développement territorial

La zone des Campeaux (Barentin) pourrait être évitée. En revanche, la zone de Roumare – la Vaupalière serait difficile à contourner entièrement. Par ailleurs, la mise en place d'une disposition constructive de type tunnel pour sortir de Rouen et le franchissement de la vallée de l'Austreberthe en viaduc permettraient d'éviter une grande partie des zones économiques identifiées, ainsi que la plupart des équipements et réseaux. Dans tous les cas, la mise en place de mesures classiques d'accompagnement devrait limiter les incidences sur l'économie locale ou les aménagements projetés

Expression Carticipe

Solde de -675 le 24 janvier à 17h30, solde des votes pour la ZP, qui classe cette ZP dans la catégorie défavorable.

42 717
 Score : 0 - 675