



PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine



Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)

Comité de pilotage du 29 janvier 2014

Relevé de décisions

Documents joints :

- liste des présents (annexe 1)
- communiqué de presse (annexe 2)
- lettre de mission du ministre délégué en charge des Transports du 12 novembre 2013 (annexe 3)
- liste des membres du COPIL (annexe 4)
- diaporama RFF présenté en séance (annexe 5)

Relevé de décisions :

La première réunion du comité de pilotage (COPIL) relatif à la Ligne Nouvelle Paris Normandie s'est tenue le 29 janvier 2014 sous la présidence de M. François Philizot, préfet, délégué interministériel au Développement de la vallée de la Seine.

1. Le COPIL prend connaissance de la décision ministérielle du 12 novembre 2013 de poursuivre les études préalables à l'enquête d'utilité publique sur ce projet en visant une réalisation en deux temps : la première priorité concerne les trois sections Paris-Mantes, le nœud de Rouen et sa nouvelle traversée de la Seine et Mantes-Evreux ; le reste du projet présenté au débat public connaîtra une réalisation dans un second temps. Tous les membres du COPIL se félicitent du redémarrage du projet.
2. La proposition du président Philizot d'inclure dans le COPIL les communautés d'agglomération de Mantes en Yvelines et d'Évreux est avalisée par les membres du COPIL. La liste des membres est jointe au présent compte-rendu.
3. Le COPIL approuve le calendrier du premier cycle des études qui seront conduites d'ici fin 2016, en particulier pour déterminer les zones de passage préférentiel (ZPP) des 3 sections fonctionnelles prioritaires, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique (DUP) avant la fin de la décennie.
4. Le COPIL acte le programme et le coût des études (60 M€ aux conditions économiques de réalisation) dont le financement sera inscrit dans le futur contrat de plan interrégional Vallée de la Seine (CPIER)
 - La clé de répartition proposée par le ministre (1/3 État, 1/3 RFF, 1/3 régions) est adoptée par le COPIL. La répartition infra-régionale devrait être finalisée très prochainement, suite aux contacts noués entre les trois régions.

5. Le COPIL approuve la perspective de signature, courant 2014, d'une première convention d'études entre les différents partenaires, à hauteur de 22 M€, afin de financer la première étape des études.
 - Cette étape précisera les fonctionnalités du projet, déterminera la ZPP pour les sections prioritaires (couloir de référence de 1 à 3 km) et enfin établira un premier cadrage du bilan socio-économique du projet, pour les sections prioritaires comme à l'horizon d'un projet cible de long terme. Pour la section entre Mantes et Évreux, elle analysera les conséquences que les différents scénarii d'aménagement des sections prioritaires pourraient avoir sur la réalisation des sections ultérieures. Elle précisera également les enjeux et les fonctionnalités des nouvelles gares envisagées à La Défense et dans le secteur de Confluence Seine-Oise ;
 - Les études générales (fonctionnalités du projet, socio-économiques) seront menées à deux horizons : horizon de réalisation de la mise en service des 3 sections prioritaires, et horizon d'un projet cible de long terme ;
 - Le COPIL retient le projet cible présenté à la commission « Mobilité 21 » à la suite des travaux d'optimisation menés par l'État et les régions au printemps 2013 et qui ont fait l'objet d'un large consensus, notamment de la part des élus normands ; la situation de certains objets franciliens (gares, contournement de Mantes) devra être précisée.
 - Les études de trafic permettront une approche globale des circulations sur l'ensemble du réseau ferroviaire à l'Ouest de Paris, et à ce titre évalueront les capacités dégagées pour le fret sur les lignes existantes.
6. Le COPIL valide la réalisation de travaux préparatoires à la LNPN dans le Mantois à la faveur de ceux liés à EOLE pour un montant total de 38 M€ (aux conditions économiques de réalisation), dont le financement sera recherché dans le cadre du prochain CPIER.
 - Le président propose une répartition à parts égales entre l'État et les régions ;
 - Les collectivités membres du COPIL regrettent l'absence de participation de RFF au financement des travaux (une telle participation paraît impossible au regard de l'article 4 du statut de l'établissement, car ces travaux ne créeront pas de recettes nouvelles pour RFF).
7. Le COPIL confirme son accord sur le dispositif de gouvernance du projet proposé par le président : comité de pilotage, comité technique, comités territoriaux, et ateliers thématiques, dont notamment un consacré à l'insertion territoriale et un autre aux fonctionnalités de la ligne. Le comité technique sera présidé par M. Hervé de Tréglodé, ingénieur en chef des Mines, qui a été désigné par le conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).
8. Le COPIL est favorable à la mise en place par RFF, dans les prochains jours, d'un espace internet accessible au grand public qui constituera un outil au service de l'information générale sur ce projet, mais aussi de la concertation entre les différents acteurs.
9. Le COPIL valide la proposition d'installation des différents comités territoriaux régionaux dans les prochains mois afin de disposer du cadre d'échange élargi.
10. Le COPIL tiendra une prochaine réunion à la fin du printemps 2014 afin, en particulier, de valider les modalités de la concertation.

ANNEXE 1

**COFIL LNPN
29 janvier 2014**

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie

Comité de pilotage du 29 janvier 2014 Liste des présents

Organisme	Nom
Délégué interministériel pour le développement de la vallée de la Seine	PHILIZOT François
Conseil général de l'environnement et du développement durable	DE TREGLODE Hervé
Préfet Île de France	DAUBIGNY Jean
Préfet Basse-Normandie	LALANDE Michel
SGAR Basse-Normandie	AMOUSSOU-ADEBLE Patrick
DREAL Basse-Normandie	JOUVET Jean-Louis
SGAR Haute-Normandie	HOUSPIC Sylvie
DREAL Haute-Normandie	BERG Patrick
SGAR Ile-de-France	CENTONZE Christophe
DRIEA	EYMARD Pierre-Julien
DRIEA	PIETRUNTI Cécile
Région Ile-de-France	SERNE Pierre
Région Ile-de-France	AUBOUIN Cédric
Région Ile-de-France	KIENE Benoît
Région Haute-Normandie	MAYER-ROSSIGNOL Nicolas
Région Haute-Normandie	PASTANT Didier
Région Basse-Normandie	MOURARET Pierre
Région Basse-Normandie	RAVIER François
Région Basse-Normandie	FANGET Franck
La CREA	SANCHEZ Frédéric
La CREA	MASSON Bertrand
Ville de Rouen	ROBERT Yvon
Ville de Rouen	BERTIN Dominique
CA de Caen la Mer	DURON Philippe
CA de Caen la Mer	VAN CORNEWAL Pierre
Ville du Havre	PHILIPPE Edouard

Communauté de l'Agglomération Havraise	PERNOT Nicolas
Grand Evreux Agglomération	CHAMPREDON Michel
Grand Evreux Agglomération	COT Thierry
Conseil Général des Yvelines	ALPHAND Frédéric
Conseil Général des Yvelines	NEBACH Nesrine
Conseil Général du Val d'Oise	POUTOUX Jean-Claude
Conseil Général du Val d'Oise	CROIXMARIE Lionel
Conseil Général Hauts-de-Seine	DUSSAUTOIR Thierry
Conseil Général Eure	QUESTEL Bruno
Conseil Général Eure	CARPENTIER Jean-Luc
Conseil Général Seine-Maritime	ROULY Nicolas
Conseil Général Seine-Maritime	LUCAS Jean-Pierre
Conseil Général du Calvados	OLLIVIER Frédéric
RFF	CHABANEL Matthieu
RFF	TAINTURIER François
RFF	ADAM Philippe
RFF	CUCHET Céline
RFF	PAPIN Cédric
RFF – DR Haute et Basse-Normandie	MANIER Emmanuel
SNCF	BONNEPART Roland
SNCF	DUTHOIT Bernard
STIF	FART Gilles
STIF	DENIAU Christophe
DGITM / DIT / RFV	BALDERELLI Fabien
DGITM / DIT / RFV	PLAN Corinne
DIDVS	DAVID Gilles

ANNEXE 2

**COFIL LNPN
29 janvier 2014**

Communiqué de presse



PREMIER MINISTRE
DELEGATION INTERMINISTERIELLE
AU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE



Paris, le 29 janvier 2014

Communiqué de presse

Le comité de pilotage de la ligne nouvelle Paris-Normandie approuve le programme et le calendrier des premières études

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), institué à la demande du ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, a tenu sa première réunion, le 29 janvier 2014, sous la présidence de François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

A la suite du débat public sur ce projet, achevé en février 2012, et des recommandations de la commission « Mobilités 21 » présidée par le député Philippe Duron, le ministre délégué chargé des Transports a souhaité faire porter la priorité sur les sections présentant le plus d'enjeux afin de répondre à la saturation globale de cet axe. Il a donc décidé que les études préalables à l'enquête d'utilité publique devaient se poursuivre et que cet important projet pour le développement commun des trois régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île de France **traite en priorité les trois sections suivantes : Paris-Mantes ; le nœud de Rouen (implantation de la nouvelle gare de Saint-Sever et la nouvelle traversée de la Seine) ; et Mantes-Evreux**. Le reste du projet présenté au débat public, qui sera réalisé dans un deuxième temps, fera pour autant dès maintenant l'objet d'investigations préliminaires, pour garantir la cohérence globale de l'aménagement.

La finalisation de ces trois premières sections permettra de supprimer les difficultés majeures actuelles d'exploitation de l'axe Paris-Normandie et d'offrir aux usagers une meilleure desserte, plus régulière, plus confortable et plus rapide, contribuant ainsi au développement durable et structuré de la vallée de la Seine.

Participent au COFIL, les régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île-de-France, les départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, les villes et agglomérations de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg, Mantes en Yvelines et Evreux, la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), le syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), Réseau ferré de France (RFF), ainsi que les représentants de l'Etat dans les trois régions.

RFF, qui est le maître d'ouvrage de ce projet, conduira les études d'exploitation, de trafic et socio-économiques à l'horizon de la mise en service des trois premières sections, comme de celui de l'ensemble du projet. En outre, les autres études préalables à l'enquête d'utilité publique seront menées par étapes, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique avant la fin de la décennie.

La première étape, lancée dès cette année, précisera les fonctionnalités du projet, déterminera la zone de passage préférentielle (ZPP) pour les sections prioritaires (couloir de référence de 1 à 3 km), et enfin établira un premier cadrage du bilan socio-économique du projet. Elle précisera également les enjeux et fonctionnalités des gares envisagées à la Défense et dans le secteur de la Confluence Seine-Oise. A l'issue de cette étape, **le ministre délégué chargé des Transports validera, à la fin de l'année 2016**, les conditions de poursuite des études jusqu'à l'enquête publique.

La phase suivante consistera à réaliser des investigations lourdes pour déterminer des tracés possibles au sein de la ZPP, impliquant une concertation étroite avec l'ensemble des partenaires et acteurs impliqués. Les options à retenir seront validées par le COPIL pour être ensuite soumises à l'approbation du ministre.

Enfin, la troisième déterminera le projet de référence (bande de 500 m de large), préparera le dossier d'enquête publique et organisera son déroulement. Le décret d'utilité publique, pris dans un délai de maximal de 18 mois après l'ouverture de l'enquête publique, devrait intervenir à la fin de la présente décennie.

Le coût des études conduisant à la DUP sur les trois sections prioritaires est de 60 M€ (aux conditions économiques de réalisation), incluant 5 M€ d'acquisitions foncières anticipées.

Une première **convention de financement permettant la réalisation de la première étape sera conclue dans les mois qui viennent entre RFF, l'Etat et les trois régions pour un montant de 22 M€** (aux conditions économiques de réalisation), selon la répartition suivante : 1/3 RFF ; 1/3 Etat et 1/3 Régions.

Un site internet, accessible au plus grand nombre, sera mis en place dans les prochains jours. Il permettra de donner des informations régulières sur l'état d'avancement des études, et sera **un outil au service de la concertation entre tous les acteurs et partenaires de ce grand projet.** Des comités territoriaux, des ateliers de travail et, le moment venu, des réunions publiques permettront également, secteur par secteur, d'élargir le cercle de la concertation. L'ensemble de ce dispositif d'information et d'échange sera mis en place d'ici l'été 2014 et fonctionnera tout au long des différentes étapes

Parallèlement à ces études, seront réalisés dans le Mantois, à la faveur de ceux liés au projet EOLE, des travaux préparatoires à la construction de la section Paris-Mantes, de façon à en faciliter l'aboutissement. Cela représente un engagement de 38 M€.

Avec le lancement effectif de ces premières études, le gouvernement confirme sa volonté de privilégier un transport économe en émission de gaz à effet de serre qui **contribuera au développement équilibré et durable de la vallée de la Seine.**

ANNEXE 3

**COFIL LNPN
29 janvier 2014**

**Lettre de mission
de Francois PHILIZOT**

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le 12 NOV. 2013

Le ministre délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

à

Monsieur François PHILIZOT
Préfet, délégué interministériel au développement de
la vallée de la Seine

Référence : D13025185

Objet : Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

La ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) est un projet stratégique qui améliorera significativement les dessertes entre Paris, la vallée de la Seine et les grandes villes normandes en réduisant les durées de déplacement et en accroissant la fiabilité, la robustesse et les fréquences des liaisons, en cohérence avec le projet de Grand Paris.

Après un examen attentif des enjeux et notamment ceux de désaturation des grands nœuds ferroviaires, la Commission « Mobilité 21 » a proposé de séquencer la réalisation du projet et, dans ce cadre, de traiter dans un premier temps la section entre Paris-Saint-Lazare et Mantes ainsi que la traversée de Rouen par la création d'une gare nouvelle, et d'envisager la poursuite du reste du projet au-delà de 2030. En effet, ces deux secteurs concentrent aujourd'hui les plus fortes contraintes d'exploitation sur l'axe Paris-Normandie, diffusant largement leurs effets en termes de dégradation du niveau de service à l'ensemble des grandes lignes du nord-ouest de la France et des circulations régionales en Ile-de-France et au niveau de Rouen.

Ces deux sections, qui doivent être couplées à une section nouvelle entre Mantes et Evreux, assureront une amélioration significative des temps de parcours, de la régularité et du confort aussi bien des usagers des trains du quotidien que des voyageurs longue distance en Normandie et dans l'ouest de l'Ile-de-France. Elles contribueront en outre à une dynamique territoriale forte structurée autour de la vallée de la Seine.

Je souhaite donc qu'à la suite du débat public qui s'est achevé en février 2012, les études préalables à l'enquête d'utilité publique se poursuivent en visant la réalisation du projet en deux temps. La première priorité concernera les trois sections Paris – Mantes, le nœud de Rouen et sa nouvelle traversée de la Seine et Mantes – Evreux. Le reste du projet présenté au débat public connaîtra une réalisation dans un second temps.

En continuité avec l'organisation retenue pour la préparation de ce débat, je vous demande de bien vouloir présider un comité de pilotage qui sera constitué afin de suivre les travaux menés par le maître d'ouvrage.

Il réunira, comme pour la période précédant le débat public, les Régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Ile-de-France, les Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, les Villes de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg, la direction générale des infrastructures de transports et de la mer, le syndicat des transports d'Ile-de-France, Réseau ferré de France, les représentants de l'Etat dans les trois régions, ainsi que tout représentant institutionnel dont vous jugeriez nécessaire de solliciter la présence.

Vous mettrez par ailleurs en place des dispositifs d'échanges et d'information adaptés pour l'expression des acteurs des territoires.

RFF devra conduire, dans un premier temps, les études portant sur les compléments à fournir à la suite du débat public en identifiant notamment les conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux, afin de me permettre, au second semestre 2014, de déterminer le ou les scénarios sur lequel pourront être poursuivies des études visant à préciser le fuseau à l'ouest de Mantes, notamment dans la perspective de l'avancement concomitant des études concernant la section Mantes – Evreux avec celles concernant la section Paris-Mantes et le nœud de Rouen.

En parallèle, les conditions d'implantation d'une gare nouvelle à Rouen sur le site de St-Sever, la traversée nouvelle de la Seine et le raccordement sur la ligne classique seront également approfondies. Sur la partie francilienne, il sera nécessaire de préciser les conditions d'implantation des gares et leurs fonctionnalités, le fonctionnement de la gare St Lazare ainsi que celui du nœud de Mantes aux différents horizons du projet.

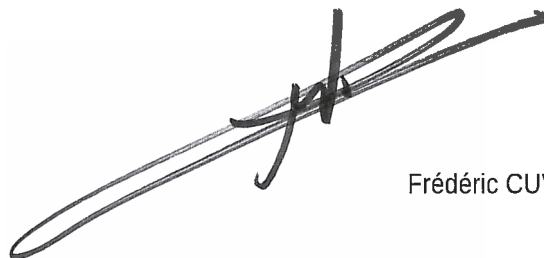
La réalisation de gares nouvelles en Ile-de-France n'est pas envisagée en première priorité, indépendamment des mesures conservatoires qui devront être prises pour permettre une implantation future. S'agissant de la gare de La Défense, vous apporterez, dans le courant du deuxième semestre 2014, les éléments permettant d'éclairer le parti de desserte de cette gare, en fourche ou en ligne.

Au terme de l'ensemble de cette première phase d'études, à l'horizon fin 2016, vous proposerez à mon approbation vos conclusions sur les zones de passage préférentielles pour les trois sections fonctionnelles prioritaires constituées par Paris-Mantes, le nœud de Rouen et sa traversée nouvelle de la Seine, et Mantes-Evreux. Je déciderai ensuite des conditions de poursuite des études jusqu'à l'enquête publique.

Pour assurer le financement à la fois des études préliminaires et des études de 1er niveau sur les trois sections prioritaires, vous vous assurerez de l'accord des trois Conseils régionaux sur une répartition en trois tiers aux côtés de RFF et de l'Etat, dans la continuité des clés de financement retenues pour le débat public. Je souhaite que la première réunion du comité de pilotage se tienne d'ici la fin de l'année pour acter le bouclage du dispositif de financement des études et présenter le programme de travail arrêté pour 2014.

La négociation du financement des études de la LNPN devra intégrer le coût des mesures conservatoires nécessaires dans le cadre d'EOLE et préciser les engagements de chacun aux études et aux travaux. L'ensemble de ces financements sera intégré dans le cadre du prochain Contrat de Plan Interrégional Vallée de la Seine (CPIER).

La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ainsi que les trois directions régionales (DREAL Basse-Normandie et Haute-Normandie et DRIEA Ile-de-France) concernées par le projet fourniront toute l'assistance nécessaire au bon déroulement de cette mission.



Frédéric CUVILLIER

ANNEXE 4

**COFIL LNPN
29 janvier 2014**

Membres du COFIL

Ligne Nouvelle Paris Normandie

Comité de pilotage Liste des institutions membres

Institution
Région de Basse-Normandie
Région de Haute-Normandie
Région d'Île-de-France
Département des Yvelines
Département des Hauts-de-Seine
Département du Val-d'Oise
Département de l'Eure
Département de la Seine-Maritime
Département du Calvados
Département de la Manche
Ville de Paris
Ville de Rouen
Ville du Havre
Ville de Caen
Ville de Cherbourg
Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)
Syndicat des Transports de l'Île-de-France
Réseau ferré de France (RFF)
Préfecture de région Île-de-France
Préfecture de région Basse-Normandie
Préfecture de région Haute-Normandie
Communauté d'agglomération Caen la Mer
Communauté d'agglomération havraise (CODAH)
Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA)
Communauté urbaine de Cherbourg
Communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines
Grand Evreux Agglomération

ANNEXE 5

**COFIL LNP
29 janvier 2014**

Diaporama présenté par RFF

Ligne Nouvelle Paris Normandie

Comité de Pilotage

29 janvier 2014



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



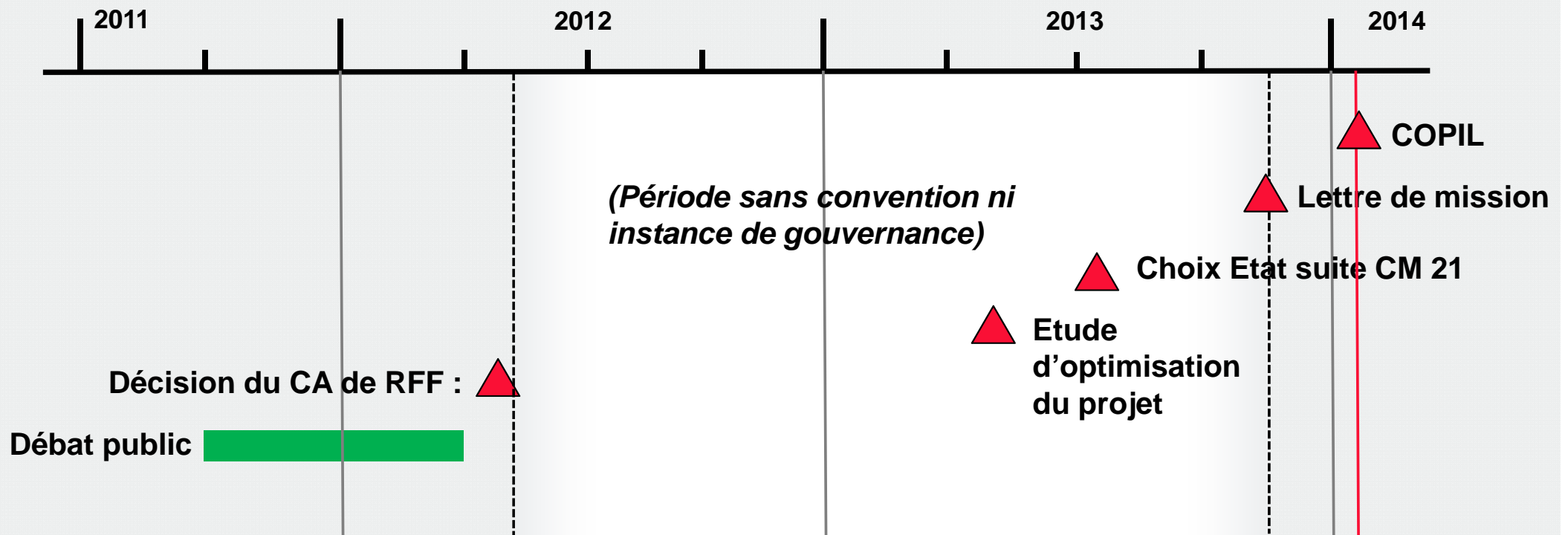
- 1. Cadre du projet**
- 2. Enjeux des études**
- 3. Budget prévisionnel**
- 4. Calendrier**
- 5. Travaux LNPN préparatoires à l'est de Mantes**
- 6. Gouvernance et concertation**



1. Le cadre du projet



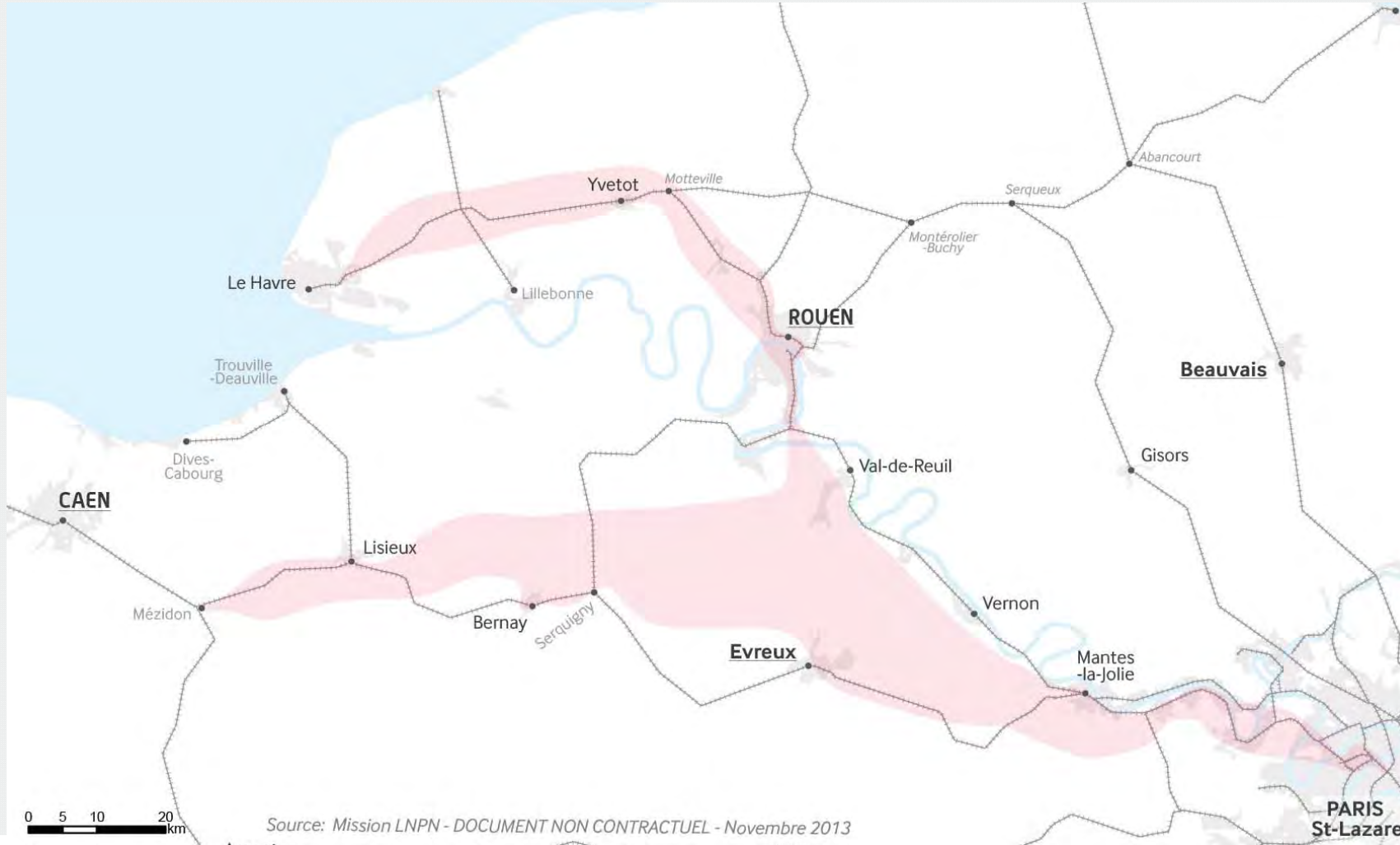
Les étapes précédentes :



Le projet à l'issue du débat public



Plusieurs scénarios pour un projet entre 10 et 11 milliards d'€



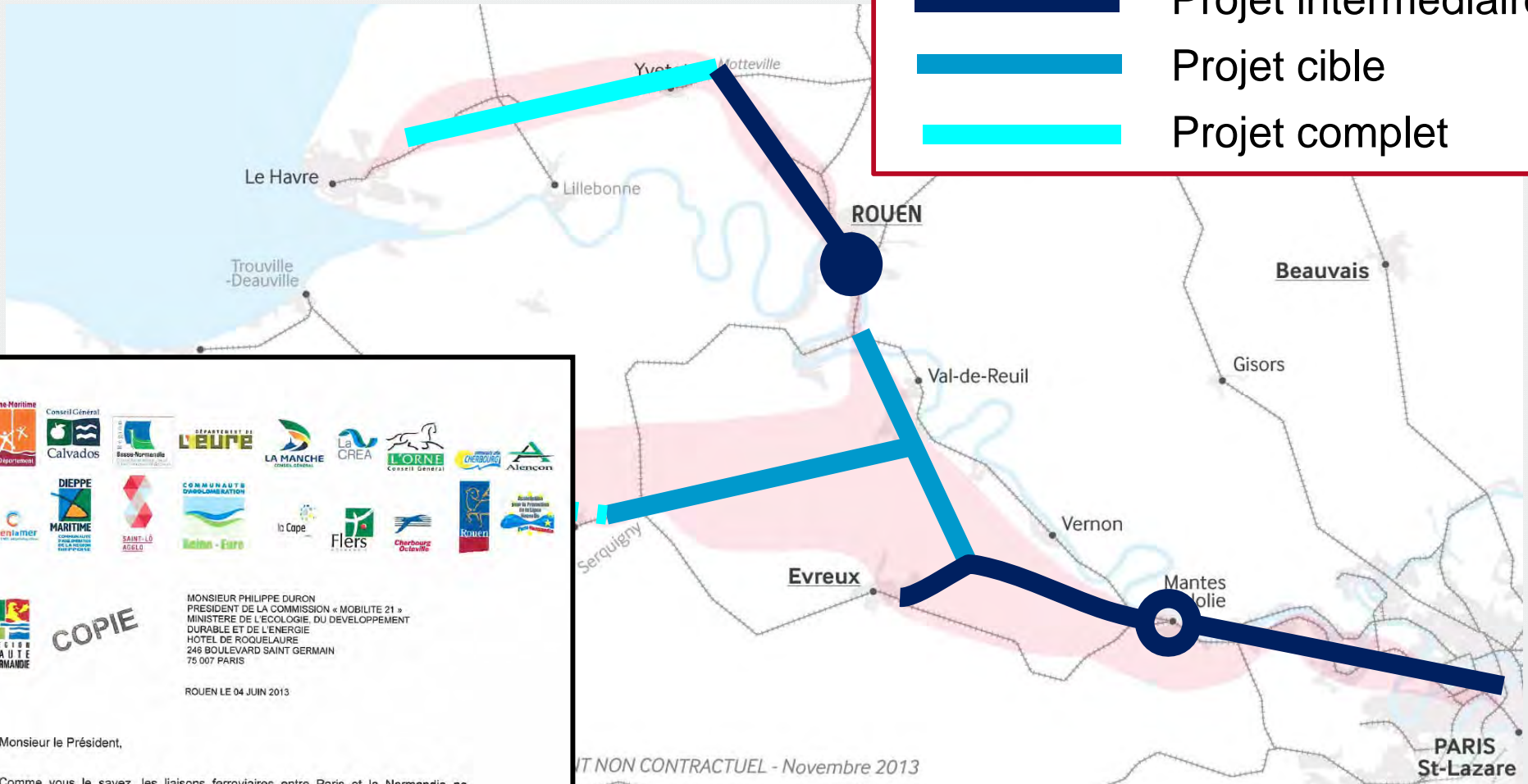
Etude d'optimisation du projet



Travail réalisé avec l'Etat et les Régions

Rapport envoyé au Président de la Commission Mobilité 21 par 22 acteurs normands le 4 juin 2013

■ Projet intermédiaire
■ Projet cible
■ Projet complet



COPIE

MONSIEUR PHILIPPE DURON
PRÉSIDENT DE LA COMMISSION « MOBILITÉ 21 »
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
HÔTEL DE ROQUELAURE
246 BOULEVARD SAINT GERMAIN
75 007 PARIS

ROUEN LE 04 JUIN 2013

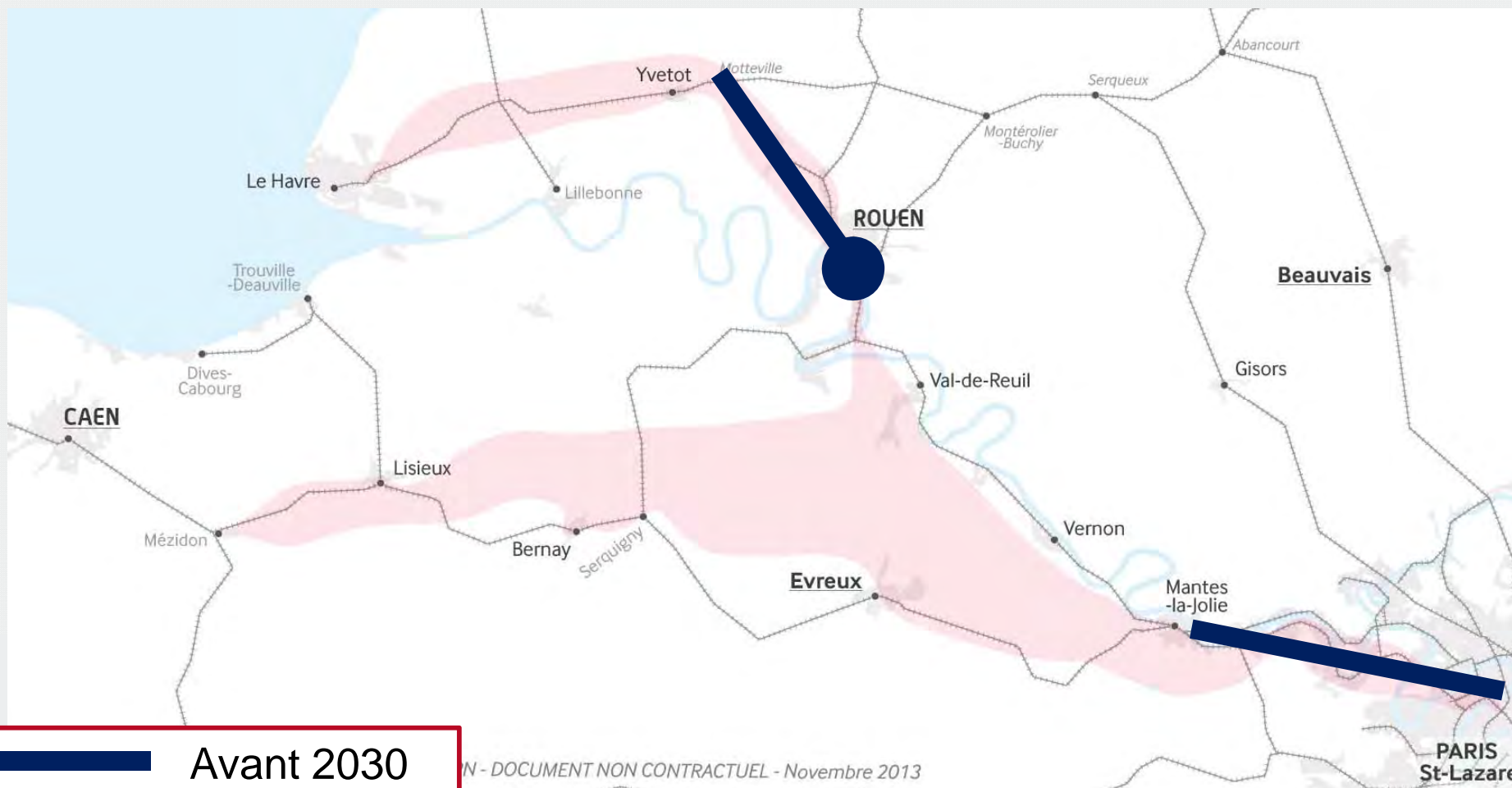
Monsieur le Président,

Comme vous le savez, les liaisons ferroviaires entre Paris et la Normandie ne cessent de se dégrader depuis de nombreuses années. Alors que beaucoup de territoires ont progressivement accès à la grande vitesse, les temps de parcours qui concernent la Normandie sont de plus en plus longs (15 à 30 minutes de plus qu'il y a 30 ans entre Paris, Rouen et Le Havre, tout comme entre Paris, Caen et

IT NON CONTRACTUEL - Novembre 2013



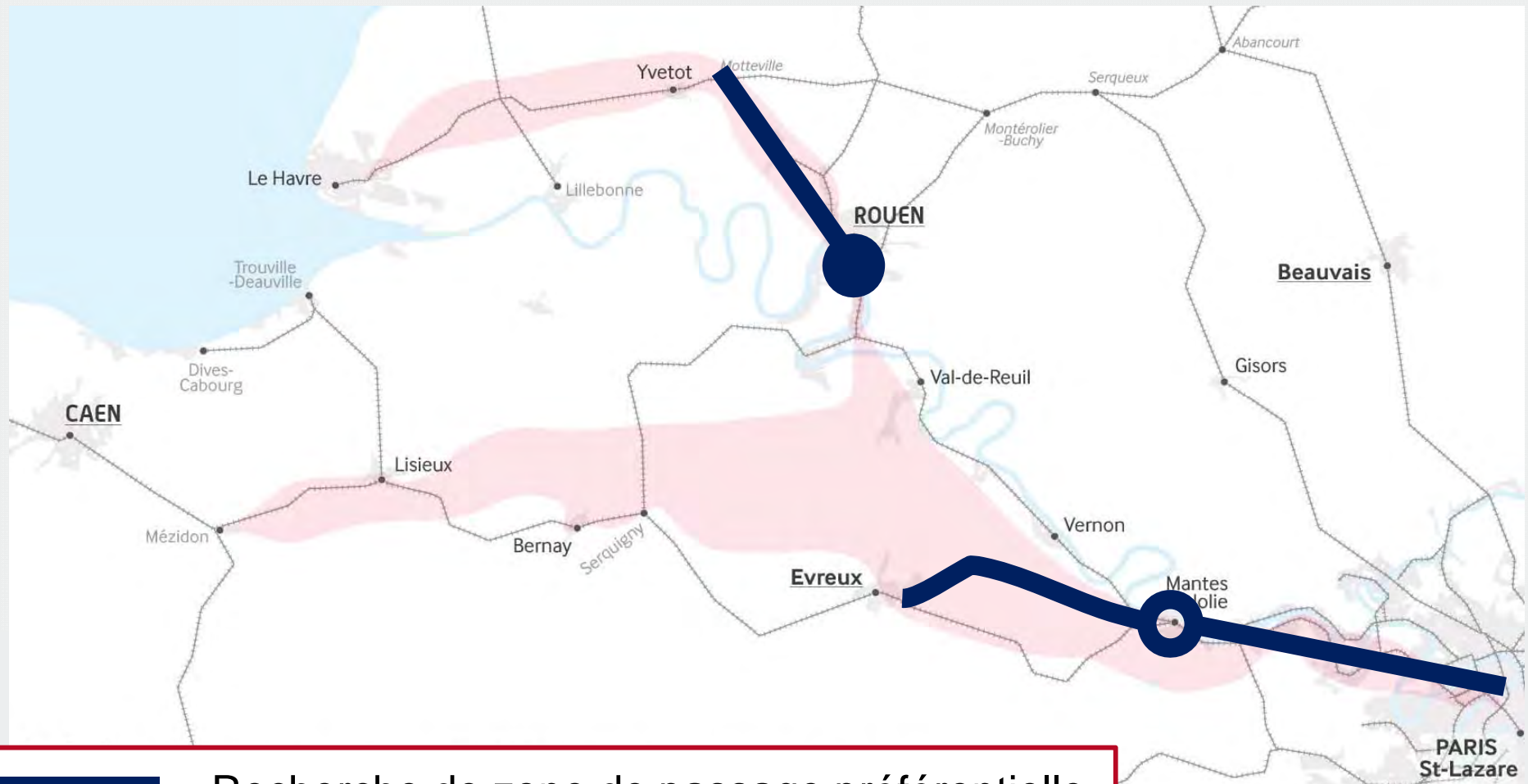
Scénario 2 de la Commission Mobilité 21 choisi par le gouvernement le 9 juillet 2013 :





Lettre du 12 novembre 2013 :

- 3 sections prioritaires : volonté d'avancement concomitant de (*première étape d'étude pour fin 2016*)
- Autres sections réalisées dans un second temps



Recherche de zone de passage préférentielle



Préciser un certain nombre de choix :

- **les conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux**
- **l'implantation de la nouvelle gare de Rouen et de la traversée sous-fluviale**
- **La fonctionnalité et les conditions d'implantation des gares nouvelles en Ile-de-France**
- **...**



2. Les études LNPN

Le programme complet



> LES GRANDES ÉTAPES DE CONDUITE D'UN PROJET



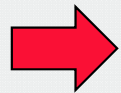
Concertation continue avec tous les acteurs du projet



Etape 1 2014 - 2016

3 grandes questions :

- Quelles fonctionnalités pour le projet ?
- Quelle zone de passage préférentielle (ZPP) pour les sections prioritaires ?
- Quel premier cadrage du bilan socio-économique du projet ?

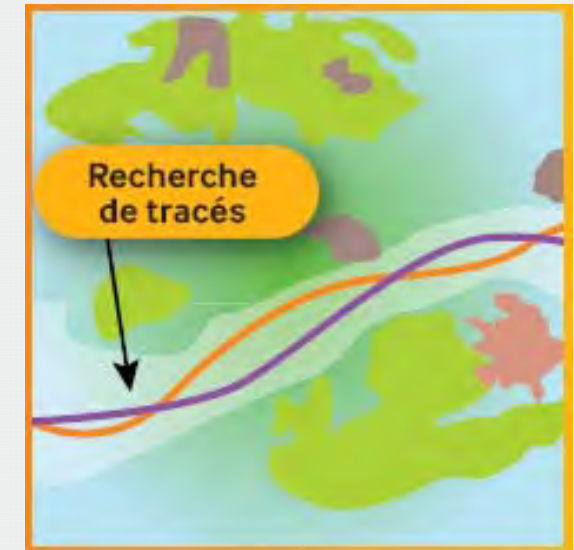


Etudes et concertation, proposition et approbation par le Ministre des Transports



Etape 2

- **Investigations lourdes sur le terrain**
- **études et concertation sur la recherche de tracés possibles au sein de la ZPP approuvée**
- **Approbation par le COPIL puis le ministre des transports du ou des tracés**



Etape 3

- **mise au point du projet de référence, préparation du dossier d'enquête publique**
- **organisation et déroulement de l'enquête publique**
- **décret de DUP (délai maximal de 18 mois après l'ouverture de l'enquête publique)**





Quelques éléments juridiques

- Effet principal : la possibilité de la maîtrise foncière (incluant l'expropriation)
- Un projet constitué de plusieurs sections fonctionnelles interdépendante et réalisées successivement peut faire l'objet d'un « programme de travaux » unique et de DUP successives

Cela implique :

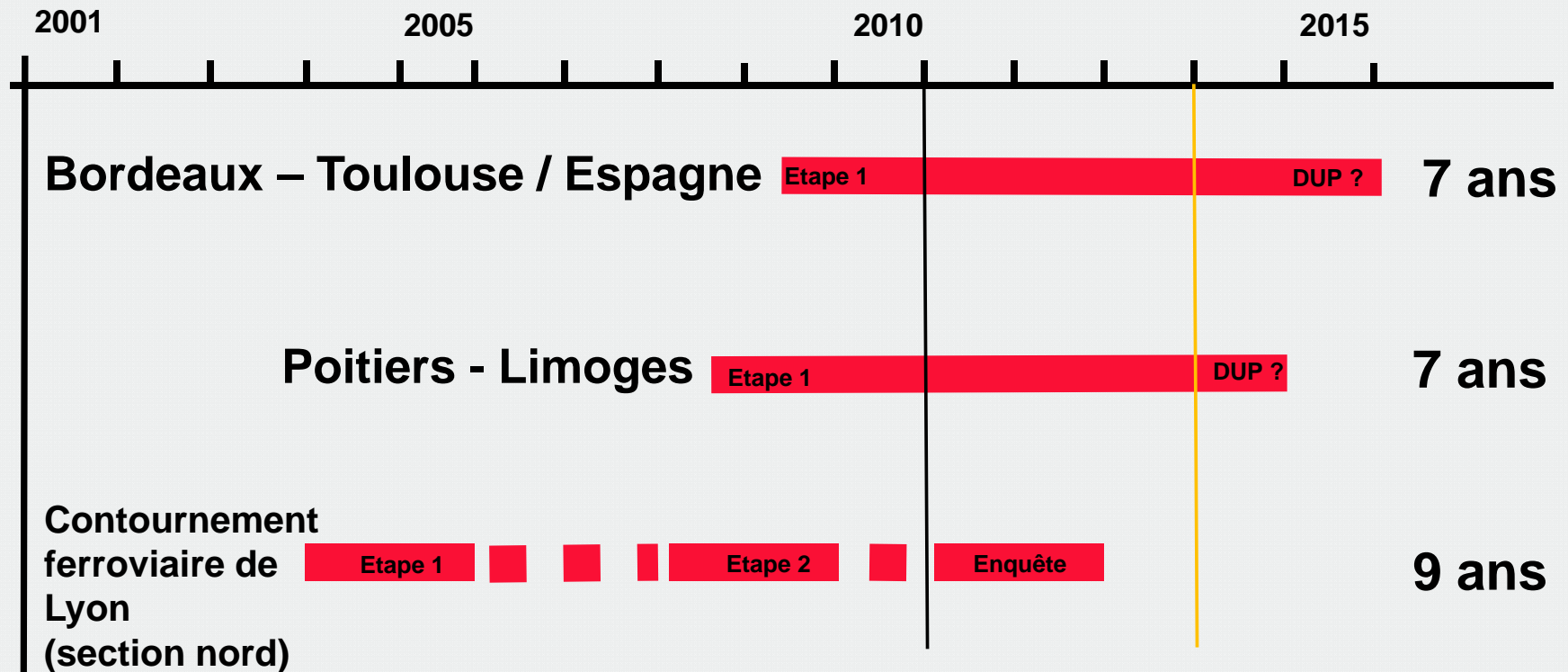
- Une évaluation socio-économique qui porte sur le programme dans sa totalité
- une étude d'impact par séquence, avec appréciation des impacts de l'ensemble du programme

Il n'y a pas nécessité de définir dès aujourd'hui l'organisation de la mise en enquête publique de LNPN

Les études préalables à l'enquête d'UP

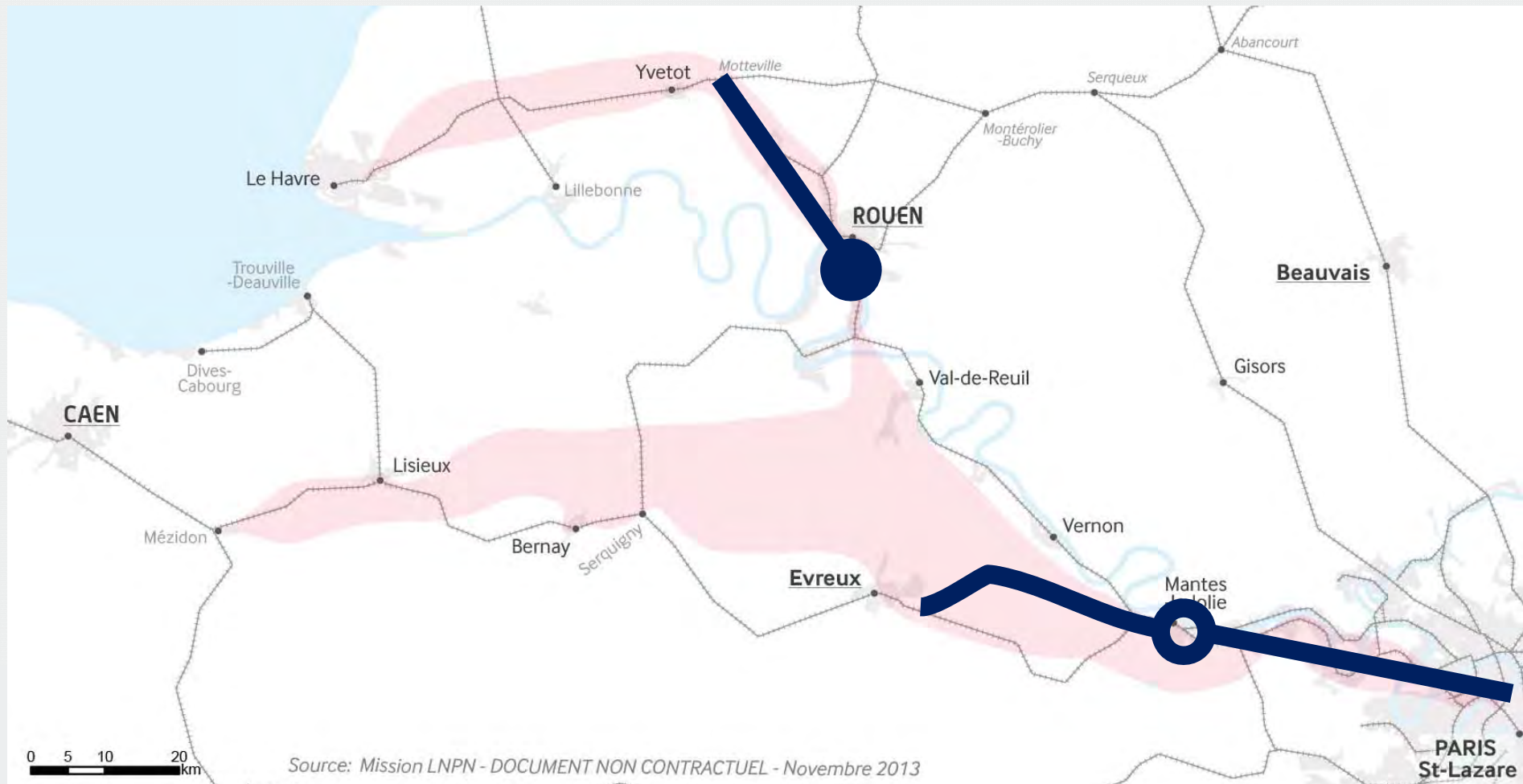


Le calendrier global de projets récents :





Les études générales de l'étape 1





Contenu des études

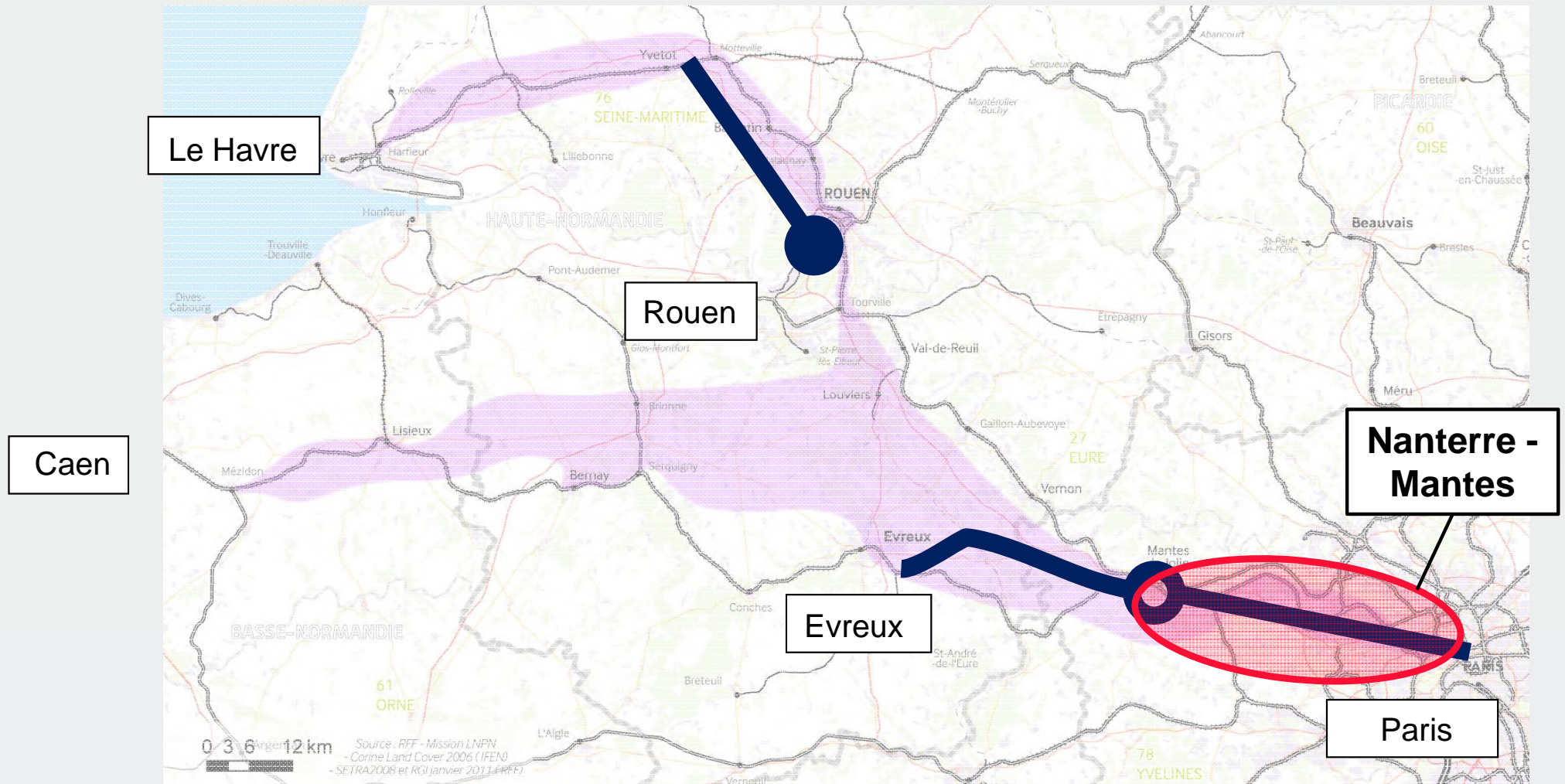
- Définition et suivi des fonctionnalités du projet
- Etudes d'exploitation et de capacité ferroviaire
(*prise en compte de tous les trafics voyageurs et fret*)
- Expertise matériel roulant
- Etudes de trafic
- Etudes socio-économiques
- Démarche développement durable

Travail à deux horizons :

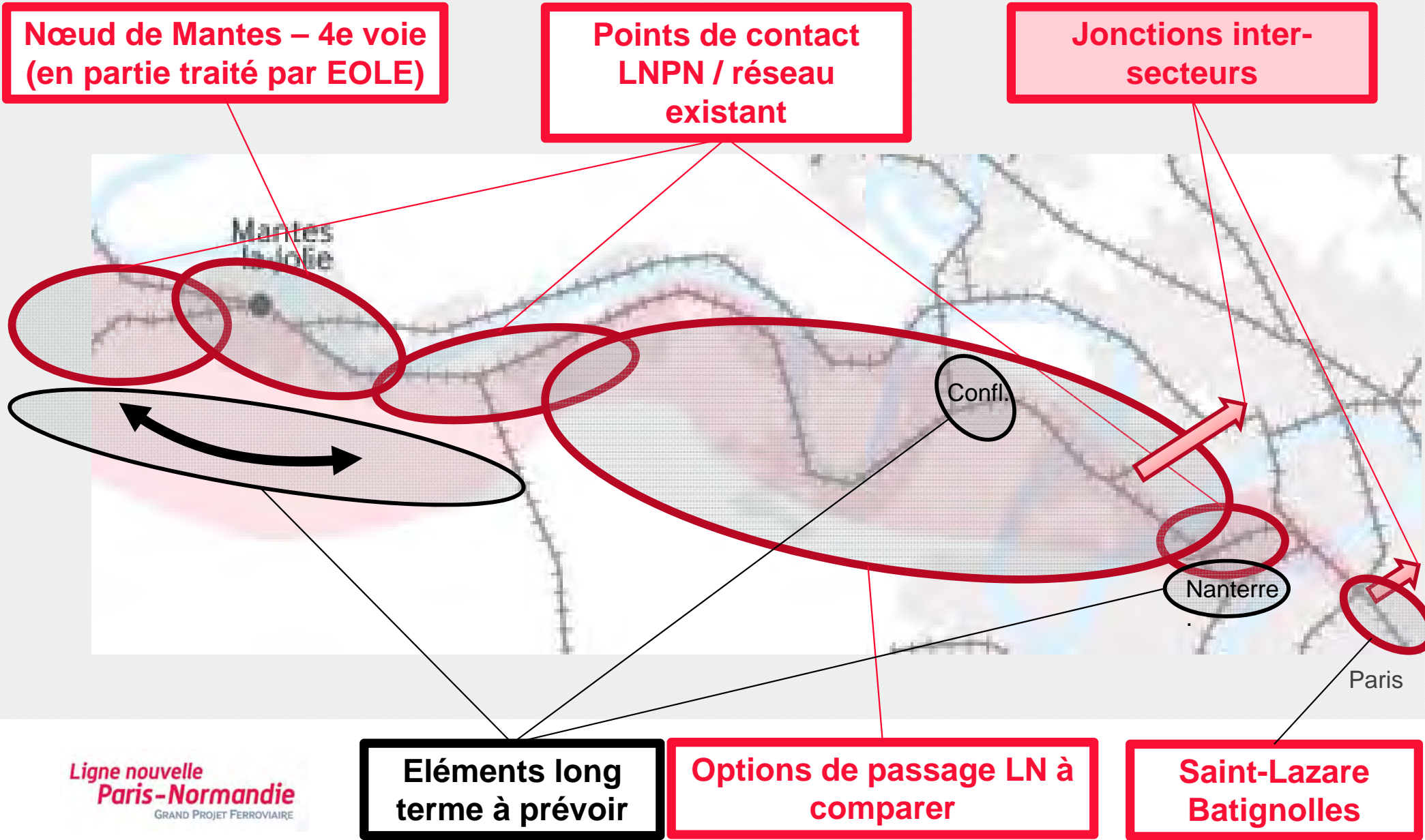
- Horizon de mise en service des 3 sections prioritaires
- Horizon d'un projet cible de long terme



Les zones de passage en Ile-de-France



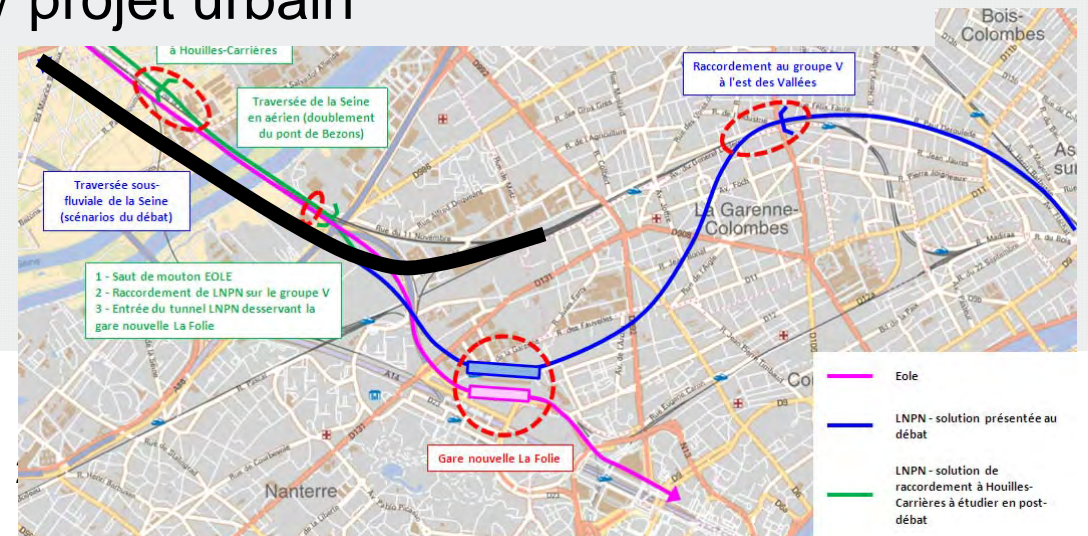
Ile-de-France – Programme de travail





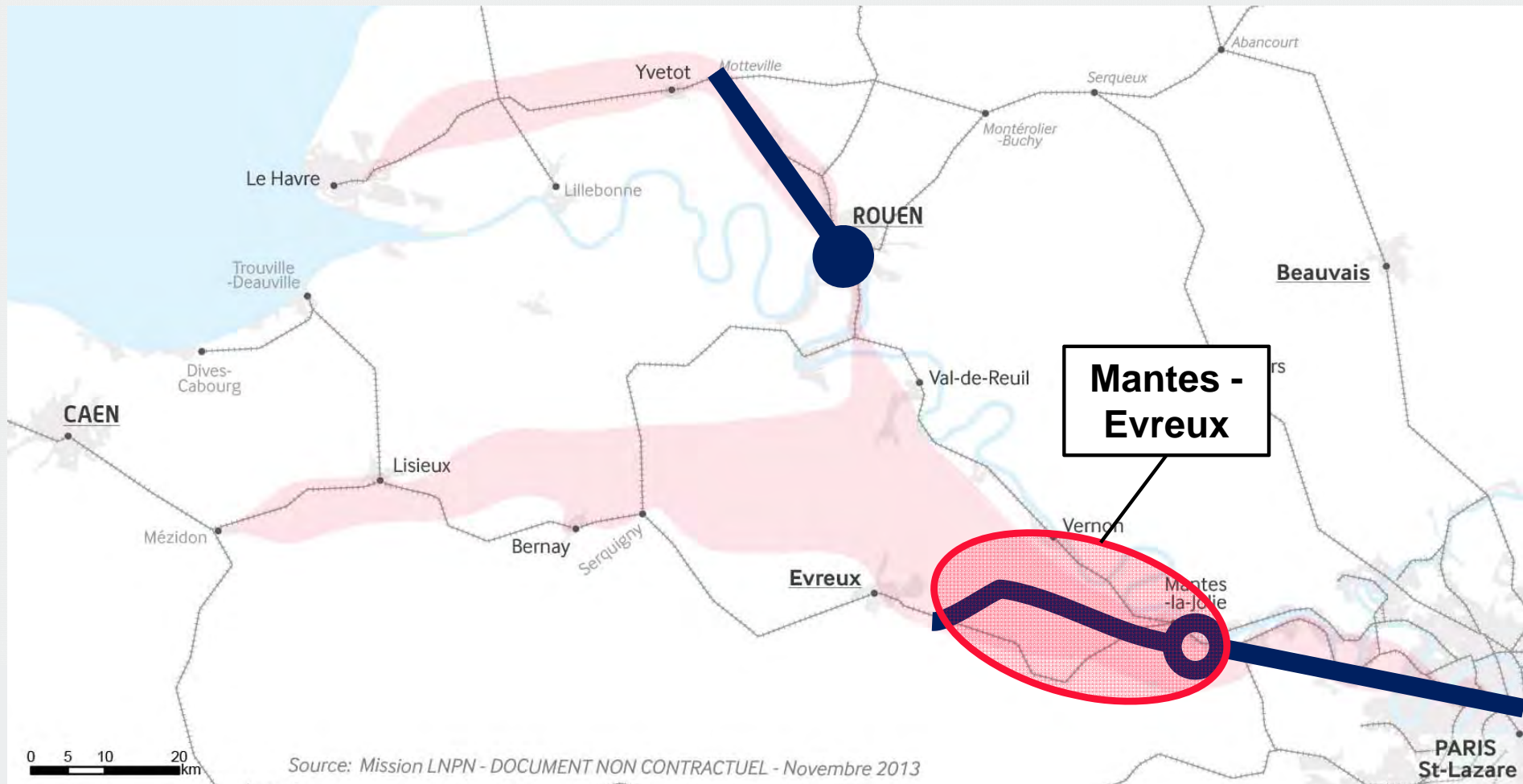
Enjeux particuliers des gares en Ile-de-France :

- Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre
- Confluence :
 - Fonctionnalités (question des trains inter-secteurs)
 - Faisabilité, conditions d'implantation, mesures conservatoires
- Nanterre - La Défense :
 - Fonctionnalités
 - Faisabilité, conditions d'implantation, mesures conservatoires, contraintes croisées LNPN / projet urbain





Les zones de passage entre Mantes et Evreux



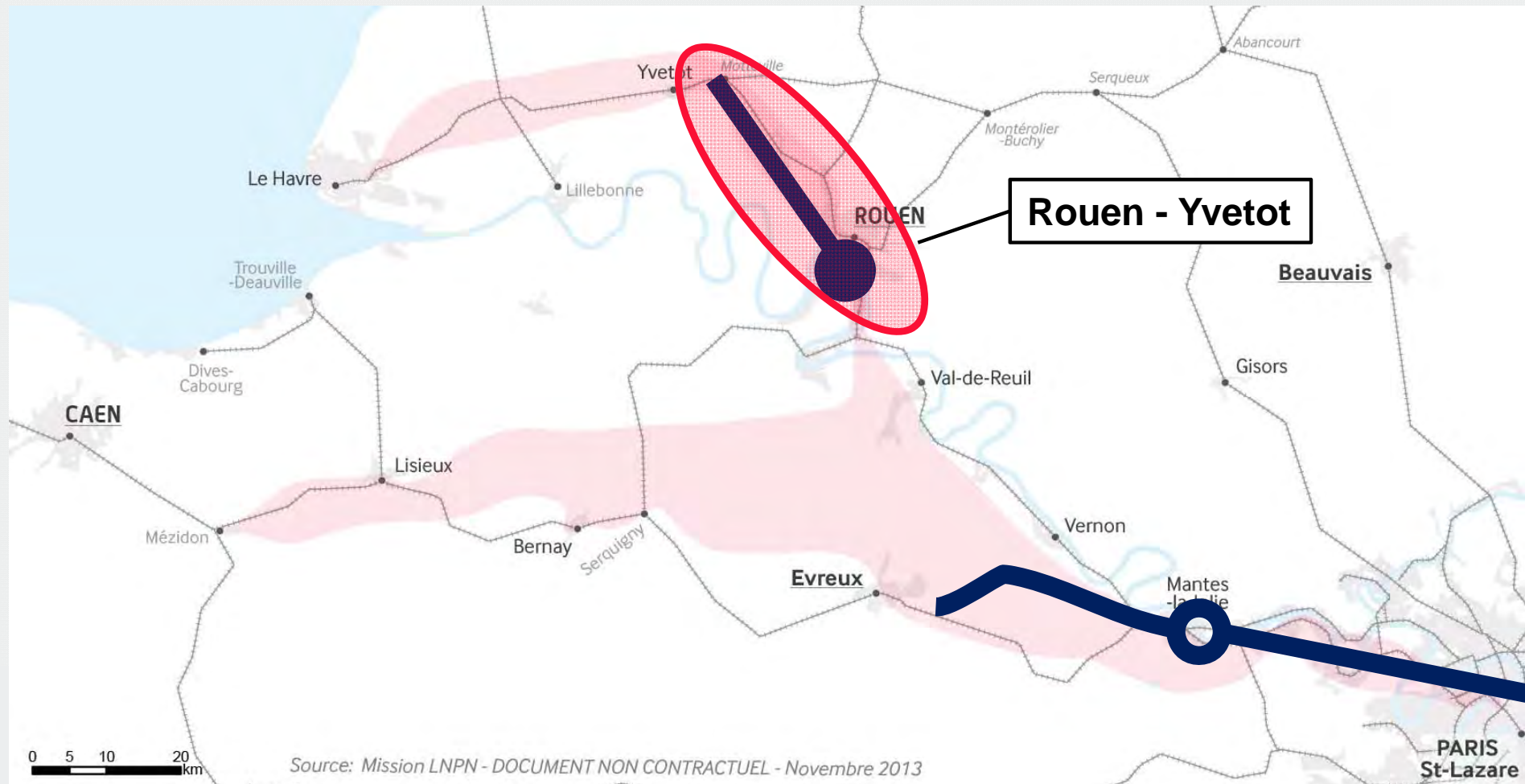


Enjeux :

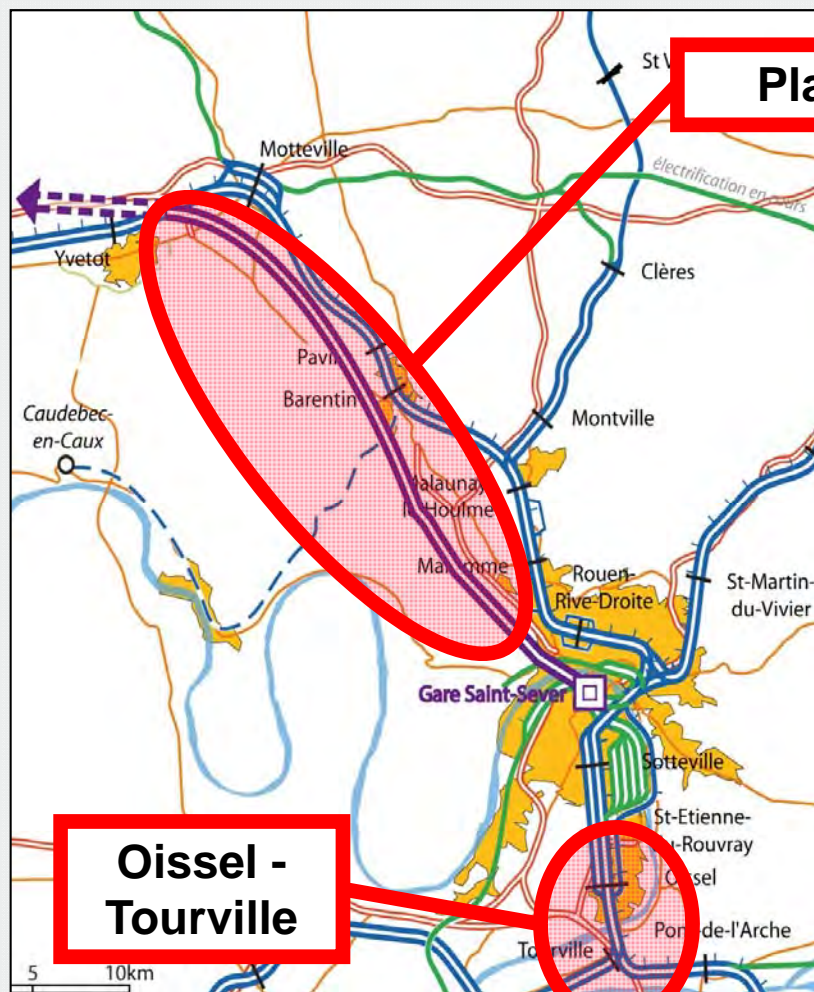
- Rechercher une zone de passage préférentielle
- Préserver l'avenir : évaluer en quoi les choix sur la section Mantas – Evreux influent sur les potentialités des sections ultérieures
- Identifier les conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux



Les zones de passage entre Rouen et Yvetot



Rouen - Yvetot



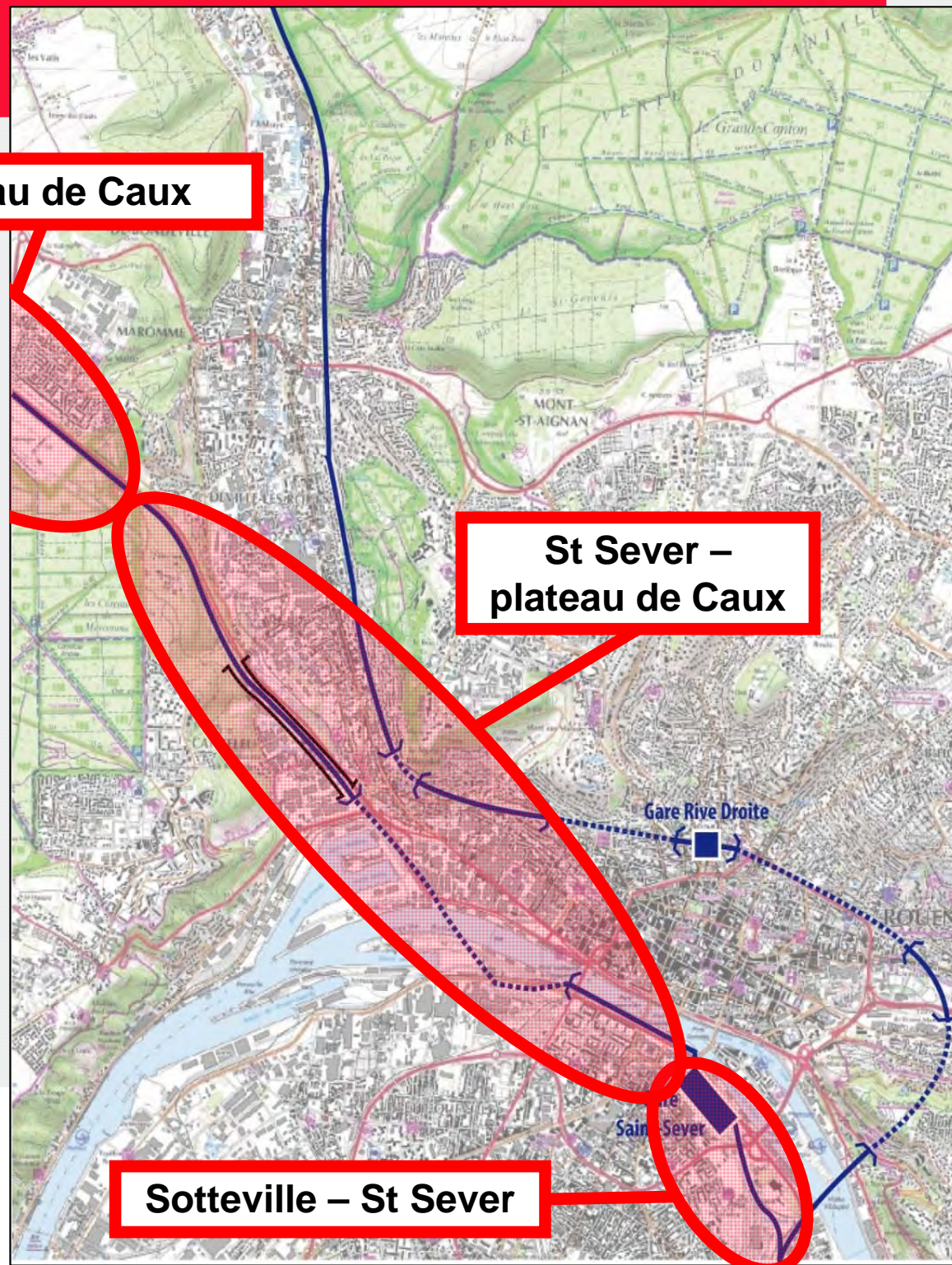
Plateau de Caux

**Oissel -
Tourville**

**St Sever –
plateau de Caux**

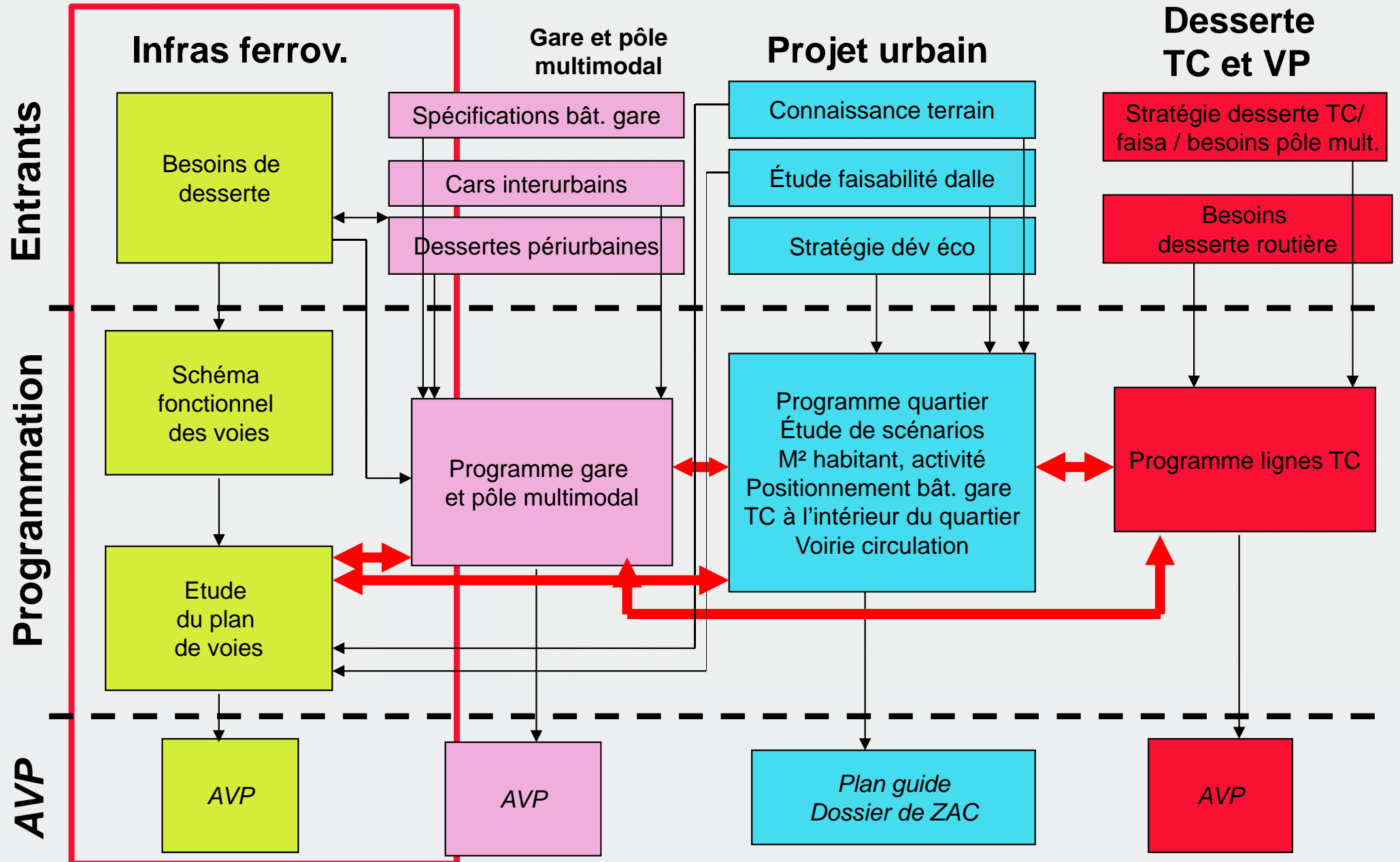
Sotteville – St Sever

**4 secteurs nécessitant des
traitements différents**





Gare St Sever : des études et des MOA très imbriquées





Enjeux :

- **Assurer la faisabilité du projet dans une zone complexe**
- **Gare St Sever : réussir un projet global avec de multiples interfaces**
- **Interfaces projets urbains : atteindre un niveau d'études et une maturité permettant de définir les interactions ligne / quartier urbain**
- **Rechercher une zone de passage préférentielle sur le plateau de Caux**
- **Assurer un accès fret satisfaisant au port de Rouen en situation définitive comme pendant les travaux**



3. Budget prévisionnel des études

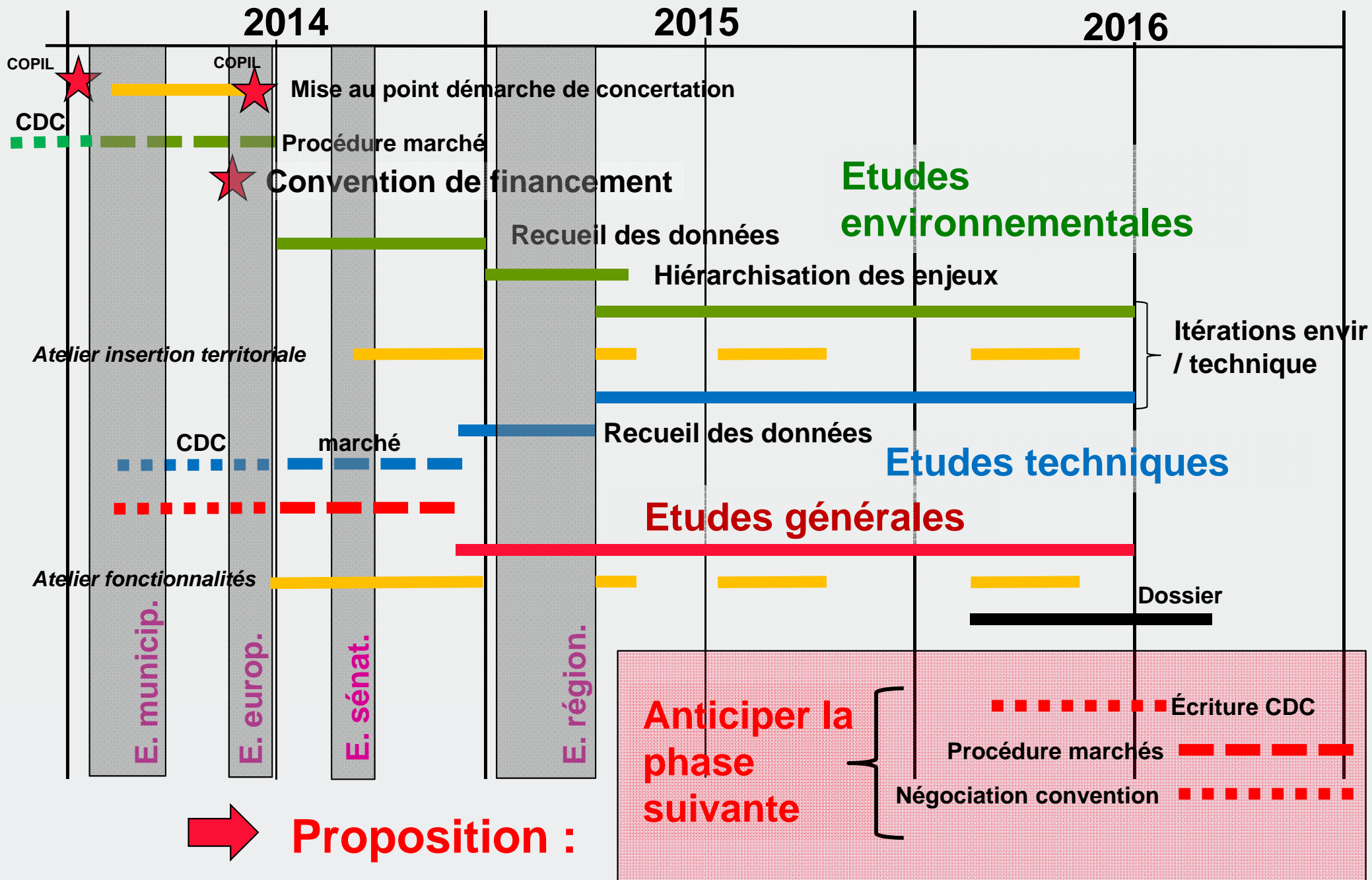
Proposition:

- Enveloppe de 60 M€ jusqu'à DUP sur sections prioritaires (aux CE de réalisation des études)
Inclut 5 M€ d'acquisitions foncières anticipées
- Première convention de 22 M€ pour étape 1
- Clé de financement : 1/3 RFF, 1/3 Etat, 1/3 régions



4. Organisation des études et calendrier

Calendrier

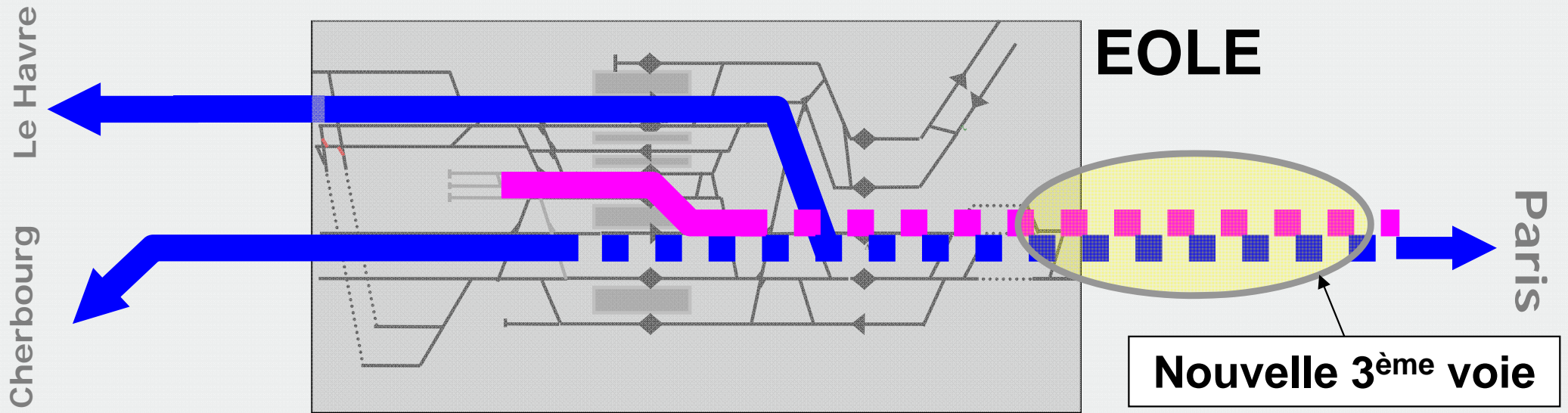


➔ **Proposition :**

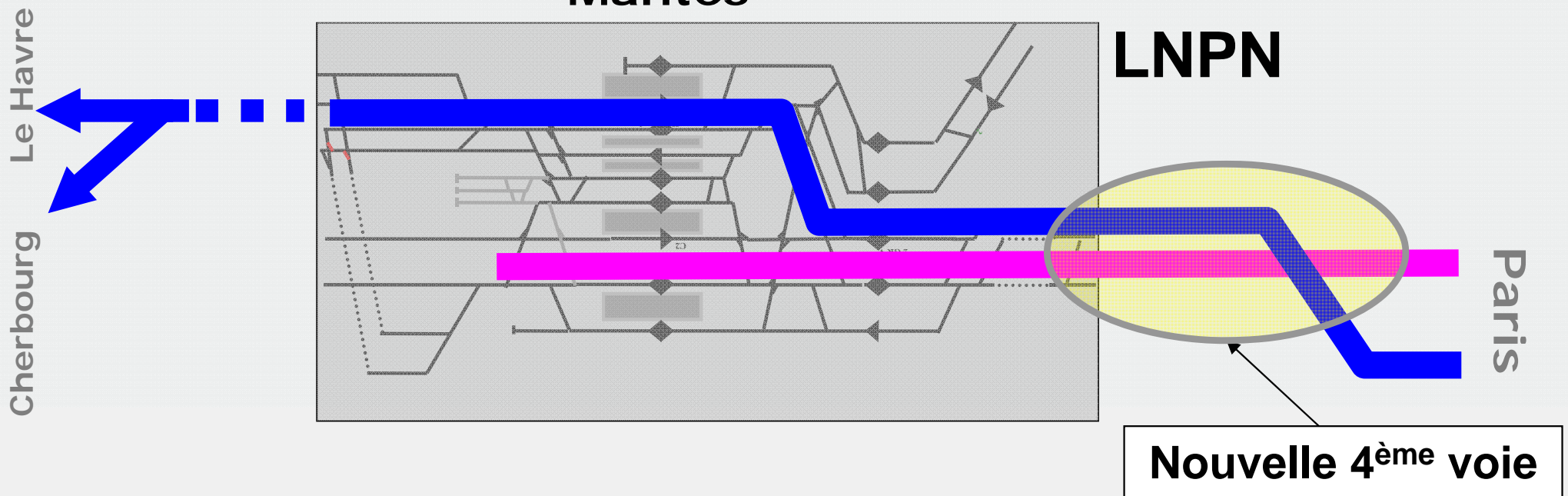


5. Travaux LNPN préparatoires à l'est de Mantes

Le nœud de Mantes



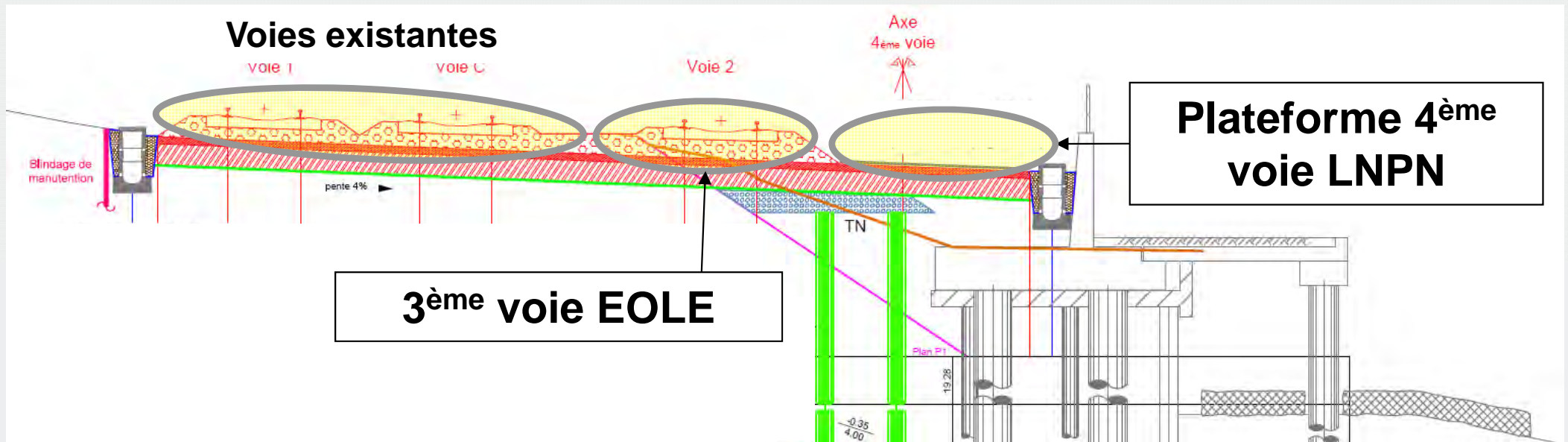
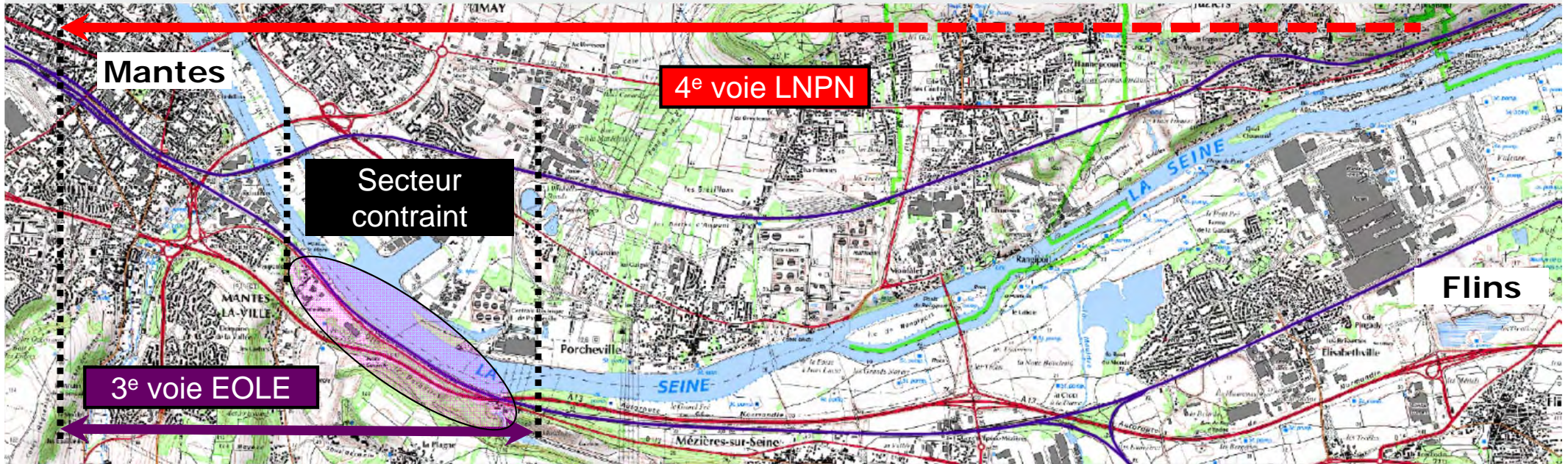
Mantes



 Trains « normands »

 Trains franciliens

La 4^{ème} voie



Travaux préparatoires à LNPN



Budget : { - Plate forme 4^{ème} voie : 26,6 M€
- Plan de voie de Mantes : 3,6 M€

30,2 M€(CE juin 2011) = 38 M€(CE réalisation)

➔ Proposition de financement 50 % Etat / 50 % Régions

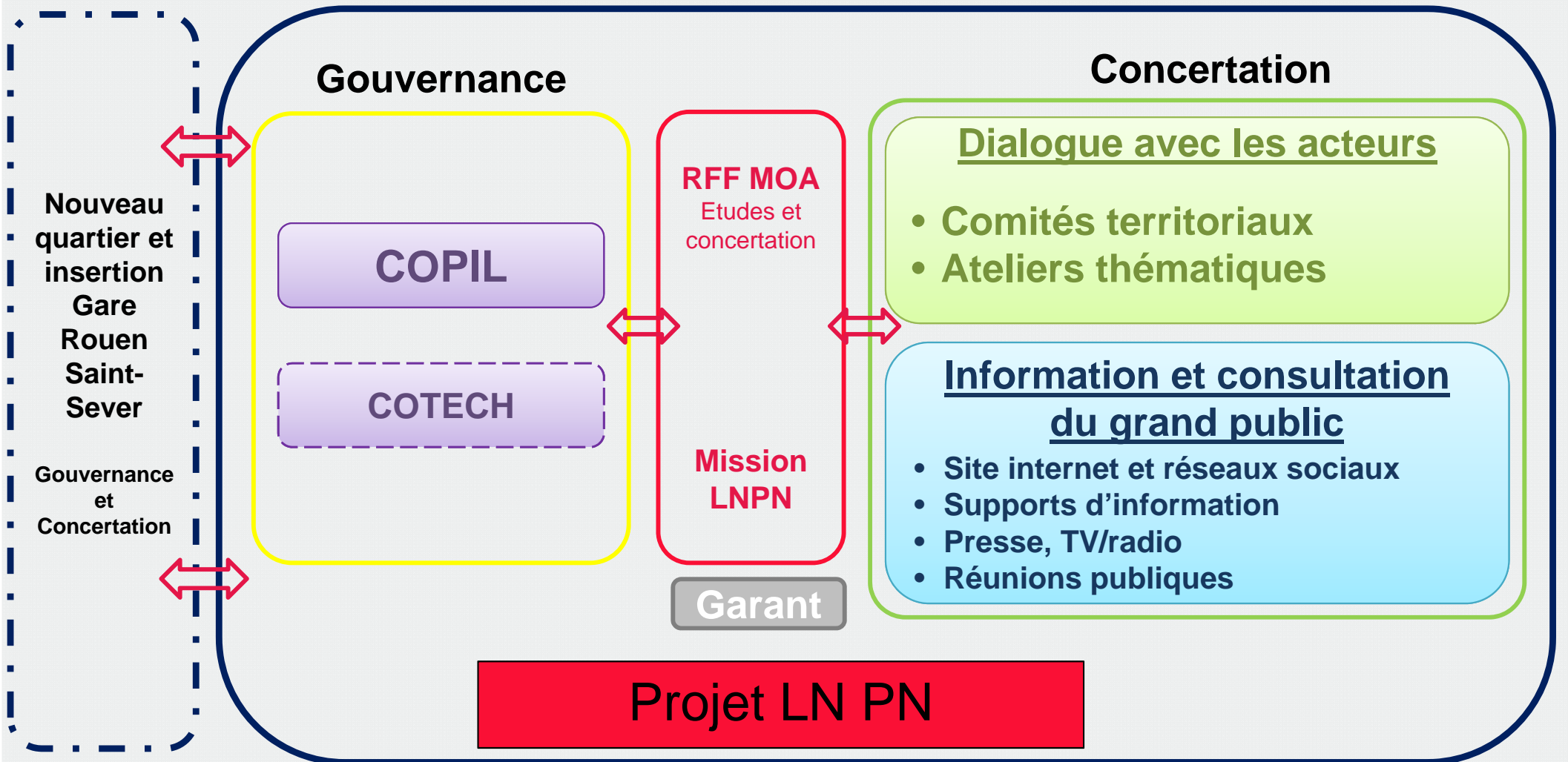
Calendrier de réalisation :

- Plate forme 4^{ème} voie : 2016 - 2017
- Plan de voie de Mantes : 2020 - 2022

➔ Mise en place urgente d'une convention de financement d'études « PRO » (1,5 M€) dans le cadre d'un protocole global de financement



6. Gouvernance et concertation

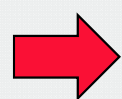


La concertation

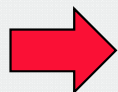


Un objectif général : maximiser l'utilité du projet et l'insérer au mieux dans les territoires.

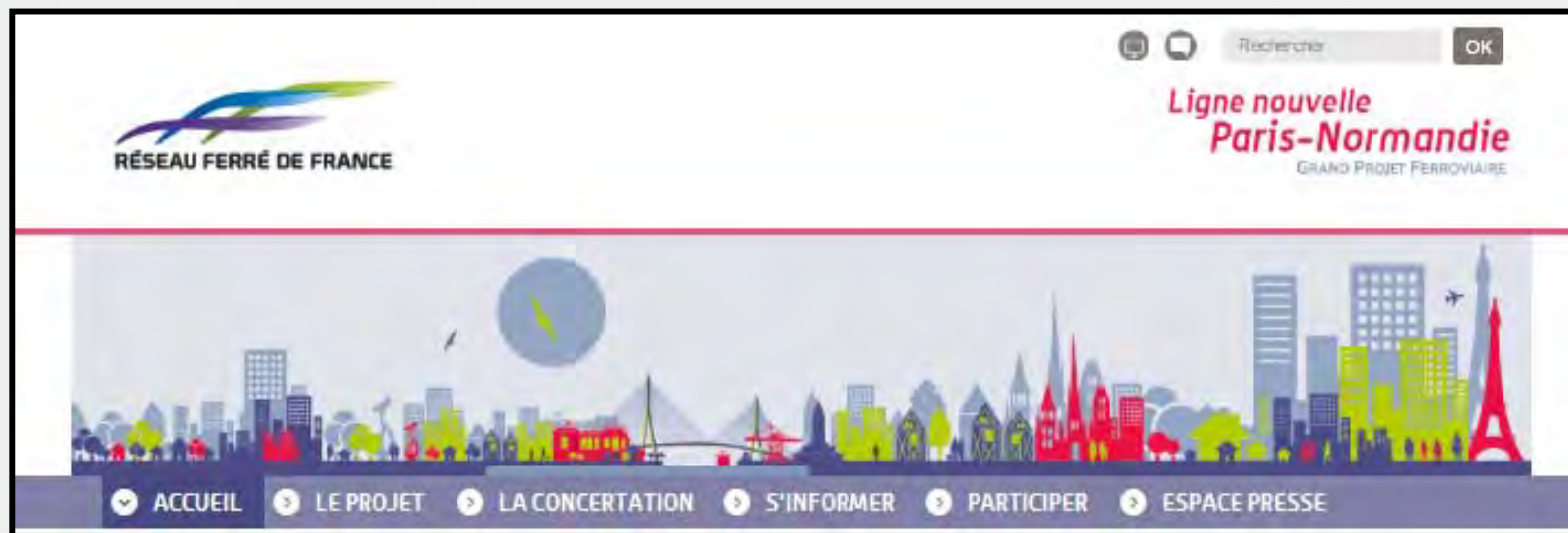
Une concertation menée sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP



Proposition : lancer un travail collectif de rédaction du mode d'emploi de la concertation



Proposition : mise en ligne du site Internet dédié au projet





Merci de votre attention