



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Délégation interministérielle  
au développement  
de la Vallée de la Seine**



**Vallée de la Seine**

# **Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**11<sup>ème</sup> Comité de pilotage  
20 novembre 2020**

**Audio-visio conférence**

# Sommaire

**Relevé de conclusions ..... page 3/64**

**Annexe 1 : Diaporama présenté par SNCF Réseau ..... page 11/64**

# **Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

## **11<sup>ème</sup> Comité de pilotage (COFIL)**

### **Vendredi 20 novembre 2020 (audio-visio conférence)**

## **Relevé de conclusions**

#### **Document joint : 1**

- Diaporama présenté par SNCF Réseau (annexe 1 – page 11/64)

\* \* \*  
\*

Le préfet Francois Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le vendredi 20 novembre 2020 en audio-visioconférence, la 11<sup>ème</sup> réunion du comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), en présence notamment de monsieur Hervé Morin, président de la Région Normandie, de monsieur Stéphane Beaudet, vice-président de la Région Île-de-France, de monsieur Vincent Breteau, directeur général adjoint des services de la Région Normandie, de monsieur Laurent Calvalido, directeur général adjoint Transports de la Région Île-de-France, de monsieur Jean-Léonce Dupont, président du conseil départemental du Calvados, de monsieur Bertrand Bellanger, président du département de Seine-Maritime, de monsieur Jean Morin, premier vice-président du conseil départemental de la Manche, de monsieur Nicolas Mayer-Rossignol, président de la Métropole Rouen Normandie, de monsieur Joël Bruneau, maire de Caen, de monsieur Bernard Leroy, président d'Agglo Seine Eure, de monsieur Sylvain Borreggio, vice-président d'Évreux Portes de Normandie, de monsieur Jean-Baptiste Gastinne, premier vice-président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole, de Jean-François Dransart, représentant du président de Paris Ouest La Défense, de monsieur Pierre-Yves Dumoulin, vice-président du Grand Paris Seine & Oise, de monsieur Pascal Harder représentant de la maire de Paris, de monsieur Arnaud Catherine, maire-adjoint de Cherbourg-en-Cotentin, et de madame Isabelle Jarry, garante désignée par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le préfet Philizot, en introduction, rappelle que le Premier ministre l'a mandaté dernièrement pour ouvrir les négociations entre les Régions Île-de-France et Normandie afin de bâtir un nouveau contrat de plan interrégional État-Région de la vallée de la Seine couvrant les années 2021-2027 (CPIER Vds 2021-2027). Ce dernier se structurera autour de deux axes, un sur la performance industrielle et

logistique, l'autre sur la qualité environnementale et la transition écologique. Le premier axe prendra en compte les dossiers ferroviaires, notamment la poursuite des études de la LNPN en vue du lancement des enquêtes publiques pour les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, le projet du saut de mouton de Paris-Saint Lazare en vue du décroisement des flux des groupes J4, J5 et J6, ainsi que la reconfiguration de la gare de Vernon dans le but de créer un terminus fluidifiant les liaisons entre les deux Régions. En termes de calendrier, il précise que l'objectif est de signer un protocole cadre au début 2021 suivi de celle du contrat détaillé après les élections régionales, une fois les nouveaux exécutifs mis en place.

Il indique ensuite que ce 11<sup>ème</sup> COPIL de la LNPN est consacré à l'examen des modalités de concertation pour l'étape 2 des études et à la démarche de développement durable de cette liaison. Il ajoute qu'un point sera dressé sur les conventions de financement des études de cette deuxième étape et de la sous-station électrique des Martrahits, suivi par la présentation de l'état d'avancement des études relatives au raccordement de Nanterre-La Garenne et d'Epône-Flins. Il se terminera par un point d'étape relatif au complexe ferroviaire de la gare de Paris-Saint Lazare, en particulier l'avancement des études du saut de mouton.

Du diaporama présenté en séance par SNCF Réseau, il faut retenir les éléments suivants.

## **1-Eléments financiers**

### **1.1. Convention relative au financement des études préalables à l'enquête publique de l'étape 2 du projet de ligne nouvelle Paris Normandie**

Cette convention a pour objet de définir les engagements réciproques des différents financeurs (État, Région Île-de-France et Région Normandie) en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) de la LNPN. Son montant total est de 23,8 M€. La répartition de celui-ci présentée lors du COPIL de la LNPN du 2 février 2020 a été révisée de la manière suivante : 15,67 M€ pour la rémunération de la maîtrise d'ouvrage (MOA) et les études ; 4,85 M€ pour les acquisitions de données (topographie, géotechnique, environnement) ; 1,1 M€ pour les opérations foncières anticipées ; et enfin 1,4 M€ pour les provisions pour risques. Un budget de 0,78 M€ a par ailleurs été fléché pour SNCF Gares & Connexions, à enveloppe constante, en tant que maîtrise d'ouvrage des gares.

La clé de répartition est la suivante : État : 50 % (11,9 M€) ; Région Normandie 33 % (7,854 M€) ; et Région Île-de-France 17 % (4,046 M€).

Cette convention a reçu un avis favorable des commissions permanentes des deux Régions lors de leur dernière session. De même, le CNIE de SNCF Réseau l'a entérinée. Elle sera donc signée en décembre, la charge étant imputée sur l'actuel contrat de plan interrégional de la vallée de la Seine 2015-2020.

Vincent Breteau fait remarquer que la Région Normandie a accepté d'augmenter son taux de participation pour que le dossier puisse avancer rapidement, la Région Île-de-France étant au bout de ses disponibilités au titre du CPIER VdS 2015-2020. Pour les futures opérations, il considère qu'il faudra opérer un rééquilibrage des participations régionales.

Stéphane Beaudet estime qu'il faut rechercher une équité sur les équilibres financiers, qui passe par une vision d'ensemble des projets qui améliorent la situation pour les deux Régions dont la liaison LNPN mais aussi le RER Eole.

Le préfet Philizot ajoute qu'à ce stade on anticipe sur les discussions qui se dérouleront dans le cadre de la négociation du CPIER de la vallée de la Seine n°2 2021-2027, qu'il conduira dans les prochaines semaines.

## **1.2. Sous-station des Martraits**

Le renforcement de la sous-station électrique des Martraits, située à proximité de Mantes-la-Jolie, s'avère indispensable pour faire face aux déploiements à venir des nouveaux matériels de la ligne J (Type francilien), des TER Normands (Omnéo Premium) ou encore de la mise en service progressive des trains de nouvelle génération consécutive à l'arrivée d'Eole à Mantes. De même, la mise en service de la LNPN nécessitera une augmentation de la puissance électrique de cette sous-station (125 MW). Dans ce contexte, il a été décidé d'anticiper les travaux spécifiques à la LNPN et de les réaliser avec ceux déjà programmés pour la mise en service d'Eole. Ces travaux ont été estimés par RTE et SNCF Réseau à 900 k€. Afin de ne pas retarder la programmation des chantiers, l'État, à titre exceptionnel, a décidé de couvrir en 2022 70 % de la dépense (630 k€), la Région Normandie finançant les 30 % restant (270 k€).

Le préfet Philizot souligne que cette opération vient à propos et est intelligente, car elle permettra de réaliser in fine des économies importantes d'argent public, en concentrant les interventions en une seule fois.

## **2- Modalités de concertation de l'étape 2**

Après un bref rappel de la concertation conduite lors des études de l'étape 1, SNCF Réseau dresse un retour d'expérience de cette dernière et propose que pour l'étape 2 soit organisée une concertation différenciée selon les secteurs et articulée autour des questions de services et de projets de territoires. Il est recommandé d'adopter une logique de lancement progressif du dialogue, d'abord vers les élus, puis en direction du grand public. Enfin, une place spécifique au numérique devra être réservée.

Les objectifs de cette concertation sont de plusieurs ordres. En premier lieu, il s'agit de confirmer que le projet avance et montrer ainsi que des étapes ont été franchies. De plus, il est nécessaire de partager les bénéfices du projet pour les territoires en termes de développement durable ou de services apportés. En outre, les points durs du projet doivent être analysés pour trouver des solutions acceptables pour les parties prenantes et désamorcer ainsi les clivages qui pourraient compromettre le bon déroulement de l'enquête publique. Enfin, il faut mobiliser un grand nombre d'acteurs afin de co-construire le projet avec l'échelon territorial et l'inscrire dans une démarche de projet local. Un des buts est d'assurer la notoriété et l'appropriation du projet par le grand public.

Joël Bruneau se demande si cette nouvelle concertation ne ferait pas double emploi avec le débat public qui s'est déroulé, à l'initiative de la commission particulière du débat public (CPDP), du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, concluant les travaux relatifs à la LNPN présidés par le préfet, Jean-Pierre Duport.

Le préfet Philizot indique que cette future concertation sera conduite avec un souci fort de détail sur la réalisation du projet, car on entre dans la phase de la détermination fine du tracé qui sera proposé à enquête publique.

La garante de la concertation, Isabelle Jarry, ajoute que l'on ne se situe plus dans un projet d'ensemble mais qu'à ce stade des études on avance dans les conditions précises de la réalisation de la ligne ferroviaire et que la concertation, en conséquence, ne peut être la même. Elle rappelle que le débat public questionne l'opportunité du projet, ce qui n'est plus le cas dans le cadre d'une concertation.

SNCF Réseau propose la mise en œuvre d'un dispositif de concertation renforcé sur les tronçons Paris-Mantes et Rouen-Barentin ainsi que sur la gare nouvelle de Rouen. Ce dispositif inclut la mise en place de comités territoriaux, d'ateliers thématiques (services, projets de territoire), l'organisation de rencontres de proximité (visites, débats, stands), d'événements labellisés et institutionnels, l'utilisation d'outils numériques cartographiques. La gare de Rouen fera l'objet d'un groupe de travail spécifique, confortant l'association de la métropole.

Pour le franchissement de l'Eure, le positionnement de la gare nouvelle d'Évreux, la section Barentin-Yvetot et l'Y de l'Eure, il est proposé un dispositif moins riche, avec toutefois la mise en place de groupes de travail institutionnels, la réunion annuelle d'un comité territorial, les acteurs locaux bénéficiant de relais d'information.

Tout au long de cette concertation, il est prévu une mise à jour du site internet [www.lnnp.fr](http://www.lnnp.fr), la diffusion d'une lettre d'information, l'utilisation d'outils et de relais divers (acteurs locaux, réseaux sociaux) ou encore des rencontres avec les acteurs clés.

Jean-Baptiste Gastinne indique être sceptique sur la capacité à mener une concertation large sereinement sur le projet en période de campagne électorale car le débat sera forcément pollué.

Stéphane Beudet souligne que la concertation en amont avec les élus est un enjeu essentiel pour la compréhension et l'acceptation du projet. Il partage également les difficultés à conduire une concertation en période électorale, même avec les élus municipaux.

Nicolas Mayer-Rossignol est également sceptique quant à la possibilité de conduire cette concertation en période électorale des régionales et départementales. Il ajoute qu'il faut réfléchir à un calendrier décalé pour tenir compte de ces rendez-vous électoraux qui devraient être reportés au mois de juin 2021. Il confirme toutefois que la gare de Rouen doit faire l'objet d'un groupe de travail spécifique installé dès le début de l'année 2021 pour ne pas perdre trop de temps sur ce projet complexe.

Le préfet Philizot rappelle que ce dernier point est acquis. Il demande que soit inscrit à l'ordre du jour d'un prochain comité technique de la LNPN le recalage du processus de concertation. La relance officielle de la concertation pourrait être engagée à l'été 2021 au cours d'un événement labellisé LNPN ouvert à l'ensemble des partenaires de ce projet ferroviaire majeur.

Il propose que soient organisées des rencontres en bilatéral au tout début 2021 avec les élus des intercommunalités et des villes membres du COPIL de la LNPN afin de recueillir leur avis. Il n'est en effet pas envisageable de s'adresser au grand public sans au préalable avoir rencontré et échangé avec les élus locaux. La garante, Isabelle Jarry confirme qu'il est important que ces entretiens se tiennent rapidement.

Pierre-Yves Dumoulin rappelle que la communauté urbaine du grand Paris Seine et Oise (GPS&O) n'était pas favorable au choix de la zone de passage PM sud, mais qu'elle n'avait pas été suivie. Il lance une alerte pour que la concertation de l'étape 2 prenne en compte l'avis des élus concernés.

Le préfet Philizot indique qu'un large consensus s'était dégagé pour considérer que la gare nouvelle de la Confluence ne se justifiait pas et qu'en conséquence le tracé situé au sud était le plus adapté et le plus efficient. Il note que le tronçon Paris-Mantes a déjà fait l'objet de réflexions particulières conduites par des groupes de travail spécifiques (voir ci-après paragraphe 4-), dans un esprit de concertation ouverte.

### **3- Ambition de développement durable**

L'ambition de développement durable de la LNPN doit être en cohérence avec les dynamiques des territoires et les orientations de responsabilité sociale et environnementale de SNCF Réseau, formalisant ainsi la stratégie de long terme de ce projet ferroviaire de grande portée. Quatre enjeux et seize engagements ont été identifiés pour que la LNPN devienne une liaison ferroviaire durable au service de territoires durables.

Le premier enjeu est de permettre une mobilité durable des voyageurs et des marchandises. Pour cela, la LNPN doit s'inscrire dans un schéma multimodal ambitieux, améliorer la résilience du réseau, garantir la sécurité des personnes et du réseau et enfin contribuer à l'Europe ferroviaire en favorisant le développement de la vallée de la Seine.

Le deuxième porte sur la consolidation des atouts environnementaux, qui passe par la réduction de l'empreinte écologique. Il s'agit de limiter les émissions de carbone des aménagements futurs en optimisant leur performance énergétique. De même, la biodiversité sera protégée et les ressources hydriques préservées. De plus, les consommations d'espaces naturels et de terres agricoles seront minimisées. Enfin, les acteurs du territoire desservi seront mobilisés pour promouvoir une économie circulaire liée à la réalisation de la ligne.

Le troisième enjeu concerne la mise en œuvre d'une trajectoire économique durable, notamment en maximisant les retombées socio-économiques pour le territoire desservi et en favorisant la soutenabilité financière du projet grâce à la mobilisation des acteurs bénéficiaires.

Enfin, le dernier enjeu identifié est de contribuer au dynamisme et à la cohésion des territoires. Cela impose en particulier de favoriser localement le développement économique et l'accès à l'emploi, de préserver et d'améliorer la qualité de vie des habitants du territoire desservi.

SNCF Réseau souhaite bâtir un plan d'actions co-construit avec les territoires, prenant en compte les effets du changement climatique dans la conception et le dimensionnement des ouvrages et installations. La LNPN doit contribuer à la résilience des territoires traversés. À titre d'exemple, il a été calculé par les experts de SNCF Réseau que, à l'horizon 2100 lors d'une crue centennale, pour éviter l'inondation du tunnel situé sous la Seine en sortie de la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever, il serait nécessaire de rehausser un mur de protection de quelque 50 cm.

Le travail sur le contenu des seize engagements sera poursuivi avec le CEREMA et un point sera présenté lors du prochain COPIL de la LNPN. Une plaquette de communication sur cette démarche de développement durable sera réalisée au cours du deuxième trimestre 2021. Enfin, un comité de développement durable pourrait être installé à l'automne 2021, associant les partenaires du projet.

#### **4- Raccordements de la LNPN au réseau existant**

##### **4.1. Raccordement vers Nanterre-La Garenne**

Le raccordement du tunnel de la LNPN à Nanterre se situe dans une zone très contrainte en matière d'urbanisme et d'infrastructures de transports routiers et ferroviaires. En concertation avec les élus locaux, il a été décidé d'intégrer dans le projet de la LNPN une passerelle réservée aux « modes doux » pour faciliter la circulation des piétons et des deux roues dans ce quartier en pleine mutation. L'étude, lancée au début 2020 en lien avec la ville de Nanterre, pour déterminer le meilleur site de franchissement de l'autoroute A86 par cet équipement a conclu que le scénario A offrait le meilleur potentiel, notamment en ce qui concerne le cadre de vie. L'approfondissement de ce scénario sera lancé début 2021, après validation par la ville de Nanterre.

Le préfet Philizot souligne que cette opération est une bonne illustration de l'écoute et de la prise en compte des attentes des acteurs et élus locaux.

##### **4.2. Raccordement vers Epône-Flins**

Un point d'avancement des actions conduites depuis le COPIL de la LNPN du 14 février 2020 est présenté par la maîtrise d'ouvrage. Au printemps 2020, le cahier des charges de l'étude hydrogéologique des champs captant de Flins-Aubergenville a été rédigé puis transmis en juillet dernier à l'agence régionale de la Santé (ARS) ainsi qu'à l'hydrogéologue agréé pour validation. Un protocole de financement entre Suez et SNCF Réseau sera signé en novembre 2020, pour un montant total de 200 k€, financé à 50 % par chaque partenaire.

Le lancement de l'appel d'offres est prévu en novembre 2020 ; le résultat des premières investigations devrait intervenir à la fin de l'hiver.

Le préfet Philizot souligne que la concertation conduite avec les acteurs locaux et l'exploitant a permis d'avancer sur un dossier particulièrement sensible, car ces champs captant alimentent plus de 500 000 personnes en eau potable, et que d'importants investissements ont été réalisés ces dernières années pour sécuriser et moderniser le service de production et de potabilisation d'eau.

## **5- Le complexe ferroviaire de la gare de Paris-Saint Lazare**

Les études préliminaires ont été réalisées, incluant le levé topographique de l'ovoïde dans lequel sont installés de nombreux réseaux.

Le choix de la solution d'un saut-de-mouton s'est imposé face notamment à la solution de l'allongement des quais et de redéfinition du plan de voies de la gare. Le coût de l'opération est estimé à 169 M€ 2019. La durée totale de travaux devrait être de six ans, dont trois qui incluraient la neutralisation temporaire d'un groupe de voies principales.

À ce stade du dossier, il s'avère nécessaire d'approfondir les études préliminaires sur les conditions de réalisation, notamment les questions relatives à la durée des travaux et aux conséquences subies par les usagers. L'étude de préparation de l'avant-projet est déjà engagée et l'analyse de la valeur a été lancée lors du dernier COPIL « Devenir du complexe ferroviaire de la gare de Paris-Saint Lazare » qui s'est tenu le 30 octobre dernier.

Cette analyse de la valeur portera sur quatre éléments principaux du saut-de-mouton : choix et conditions de construction ; évaluation financière ; durée des travaux estimés ; impacts du chantier sur l'exploitation des services.

La démarche réunira les différents partenaires concernés par ce projet. Elle sera conduite par un groupe de travail réunissant un noyau dur d'une quinzaine de personnes représentant l'État, les deux Régions, les autorités organisatrices et la SNCF dans sa diversité (SNCF : Voyageurs Tansilien et Voyageurs Lignes normandes ; et SNCF Réseau : Normandie et Île-de-France). Des échanges sont prévus sur des thèmes particuliers avec les collectivités directement intéressées. La première réunion a eu lieu le 12 novembre 2020 et le rendu des travaux est attendu pour l'automne 2021.

Joël Bruneau s'étonne que les collectivités qui se sont prononcées pour financer le saut-de-mouton ne fassent toujours pas partie du COPIL « Devenir du complexe ferroviaire de la gare de Paris-Saint Lazare ». Le préfet Philizot, qui préside aussi celui-ci, se déclare disposé à intégrer ces dernières aux prochaines rencontres. À la suite de la proposition de Jean-Léonce Dupont, le président du COPIL invitera à la prochaine réunion un représentant des Départements et un autre des EPCI.

Stéphane Beudet rappelle que la Région Île-de-France ne préconisait pas la solution du saut-de-mouton et estime que la neutralisation d'une partie des voies de la ligne J6 pendant les travaux est inacceptable pour l'Île-de-France. Il lance une alerte importante concernant une potentielle opposition forte contre le projet à l'image de ce qui se passe sur l'axe ferroviaire nord et précise qu'Île-de-France Mobilités partage ses inquiétudes. Il demande qu'une garantie sur le fonctionnement des lignes franciliennes au quotidien pendant les travaux soit apportée avant d'envisager une



contribution financière de la Région Île-de-France, en particulier dans le cadre de l'analyse de la valeur lancée cet automne.

Jean-Baptiste Gastinne précise que la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole a voté récemment sur le principe de sa contribution financière à ce projet. Il rappelle, en outre, que la situation vécue ces dernières années par les trains normands (retards, suppressions des trains, etc.) est également inacceptable.

Le préfet Philizot indique que l'objet de la démarche de l'analyse de la valeur, présentée précédemment, est d'apporter des réponses à toutes ces interrogations ainsi que de formuler des solutions acceptables par les parties prenantes. Il reste que la conduite d'un tel chantier est un exercice complexe.

### **9- Points actés par le COPIL en fin de séance**

Le COPIL confirme le calendrier 2020-2021 tel que présenté à la diapositive n°48 du diaporama (cf. annexe 1 page 60/64), mais en cantonnant le lancement de la concertation au premier semestre 2021 à des contacts bilatéraux. Le changement d'échelle de cette démarche interviendra après les scrutins du printemps.

Sur proposition du préfet Philizot, le COPIL de la LNPN :

- 1- Demande la signature, début décembre, de la convention de financement d'étape 2 (23,8 M€ courants) déjà validée par la commission permanente des Régions Normandie (16 novembre 2020) et Île-de-France (18 novembre 2020) et par le Comité directeur (CoDir) de SNCF Réseau du 24 novembre 2020 ;
- 2- Valide le renforcement de la sous-station électrique RTE des Martraits pour anticiper la LNPN dans le cadre des travaux EOLE, pour un montant de 0,9 M€, réparti 70 % État – 30 % Région Normandie avec mise en place des financements en 2022 ;
- 3- Approuve les objectifs généraux et le dispositif de concertation d'étape 2 ;
- 4- Confirme la prise en compte de l'ambition de développement durable de la LNPN, en lien avec les territoires, autour de quatre enjeux et de seize engagements ;
- 5- Prend acte des avancées des études conduites avec Suez-Eau sur le raccordement vers Epône / Flins et de la relance du groupe de travail sur le raccordement vers Nanterre / La Garenne ;
- 6- Adopte le calendrier de travail pour 2021, engagé dès notification de la convention de financement.

\* \* \*  
\*

Le préfet Philizot demande en fin de réunion qu'une mise en perspective des évolutions sur l'axe de la vallée de la Seine soit inscrite à l'ordre du jour du prochain COPIL de la LNPN, qu'il réunira à l'été, incluant un plan d'ensemble des travaux prévus sur la prochaine décennie et à l'horizon des échéanciers prévus par la loi d'orientation des mobilités (LOM).



# **Annexe 1**

**11<sup>ème</sup> COPIL LNPN**

**Audio-visio conférence – 20 novembre 2020**

**Diaporama présenté  
par SNCF Réseau**



# Projet LNPN

Comité de Pilotage n° 11

20 novembre 2020



*Ligne nouvelle*  
**Paris-Normandie**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE



**Monsieur le Préfet François PHILIZOT**

**Délégué interministériel au développement de la vallée  
de la Seine**



- 1. Point sur les conventions de financement**
  1. Etudes d'étape 2 des EP EUP
  2. Sous-station des Martrairs
  
- 2. Modalités de concertation d'étape 2**
  
- 3. Ambition de développement durable**
  
- 4. Point d'avancement technique**
  1. Raccordement vers Nanterre-La Garenne
  2. Raccordement vers Epône-Flins
  
- 5. Point d'avancement sur le complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare**
  
- 6. Calendrier de travail**

# Calendrier du projet LNPN





# Un tracé à trouver dans les zones de passage retenues



# Point sur les conventions de financement



# Etudes d'étape 2 des EP EUP (recherche de tracés)



**Rappel COPIL 14/02/20**

## ventilation du budget

EPEUP étape 2 (en M€ courants)	Etape 2
MOA et études	14,9
Acquisition de données (topographie, géotechnique, écologie...)	6,4
Opérations foncières anticipées	1,1
Provisions pour risques	1,4
<b>Total</b>	<b>23,8</b>

# Clés de financement validées en cotech du 7 juillet 2020



	<b>Clé de financement</b>	<b>montants € courants</b>
<b>Etat</b>	50,00 %	11 900 000
<b>Région Ile-de-France</b>	17,00 %	4 046 000
<b>Région Normandie</b>	33,00 %	7 854 000
<b>Total</b>		23 800 000

# Ventilation du budget MOA et études validée en cotech du 22 septembre 2020

MOA	Poste de dépense	Montant estimé (k€ courants)
SNCF Gares & Connexions	Etudes et MOA	780
SNCF Réseau	Maîtrise d'ouvrage et AMO	4 970
	Acquisition de données	4 850
	Etudes environnementales et techniques	5 820
	Autres études (capacité-exploitation, socio-économiques...)	2 880
	Concertation et projet de territoires	2 000

NB : une décomposition plus fine de ce budget est suivie dans le cadre de la gouvernance cotech



# Sous-station des Martrails

# RENFORCEMENT DE LA SOUS-STATION DES MARTRAITS

➤ L'installation technique dans son environnement :



Illustrations : Sous-station 25kV de MESNAY







# RENFORCEMENT DE LA SOUS-STATION DES MARTRAITS

## ➤ Enjeux pour le développement de l'offre ferroviaire :

- La sous-station, de part son rayon d'action particulièrement étendu, participe à l'exploitation des lignes commerciales du réseau Transilien ainsi que des TER Normands sur les branches Le Havre et Cherbourg.
- Son renforcement est rendu nécessaire du fait des évolutions successives suivantes:
  - déploiement des nouveaux matériels transilien de la ligne J type Francilien ;
  - Déploiement des nouveaux matériels TER Normands de type Omnéo Premium ;
  - Déploiement progressif des RER nouvelle génération pour le prolongement à Mantes du RER E ;
  - Projet LNPN pour la phase Prioritaire.

# Un sujet désormais sous contrôle...



- **03/08** : confirmation par la DGITM que l'Etat couvrira bien 70 % de la dépense, à titre exceptionnel, soit **630 k€ d'AE à prévoir en 2022**
- **05/08** : confirmation par le Président de la Région Normandie du financement de **270 k€ de sa collectivité** pour anticipation du renforcement de la sous-station des Martrails, financement qui sera mis en place en 2022
- **26/08** : courrier du Président du COPIL LNPN au chef de mission SNCF Réseau donnant autorisation de lancer l'opération d'anticipation du renforcement de la sous-station des Martrails
- **15/09** : information de l'équipe EOLE pour RTE
- **19/10** : courrier de SNCF Réseau co-signé mission LNPN / EOLE à RTE

**Les financeurs se sont accordés lors du comité technique du 3 novembre 2020, pour décider de la forme du conventionnement (nouvelle convention ou avenant) lors du prochain cotech**

# Modalités de concertation d'étape 2



- Organiser une concertation différenciée selon les secteurs
- Articuler la concertation autour des questions de services et de projets de territoire
- Aller plus souvent et de manière renforcée vers le grand public
- Bâtir un dispositif rythmé, ambitieux et localisé
- Adopter une logique d'ouverture progressive du dialogue, d'abord avec les élus puis élargi au grand public
- Donner une place spécifique au numérique



**Appropriation du projet par les territoires**

**Diversification du public**

**Mobilisation des alliés et bénéficiaires du projet**

**Articulation de la concertation LNPN avec les concertations en cours sur les projets du territoire**

**Levée des crispations et inquiétudes des territoires de réalisation lointaine**

**Préservation du soutien des acteurs des sections à la réalisation lointaine**



- **Communiquer sur les étapes franchies, confirmer que le projet avance**
- **Présenter les bénéfices du projet pour les territoires** (développement durable, services apportés, etc.)...
- **Analyser les points durs du projet pour les anticiper et les désamorcer en prévision des étapes à venir** (enquêtes publiques)
- **Associer et mobiliser le maximum d'acteurs pour coconstruire le projet avec les territoires, l'inscrire dans une démarche de projet de territoire**
- **Assurer la notoriété et l'appropriation du projet par le grand public**

# Les publics et leurs enjeux



Agriculteurs

Industries & services

Élus, collectivités territoriales

Usagers des transports

Riverains

Acteurs associatifs

Grand public

## Barentin-Yvetot

Raccordement de Barentin  
Enjeux agricoles et environnementaux  
Phasage, calendrier

## Rouen-Barentin

Gare nouvelle de Rouen  
Traversée sous fluviale  
Emergence en rive droite  
Enjeux agricoles et environnementaux  
Nuisances riverains

## Y de l'Eure

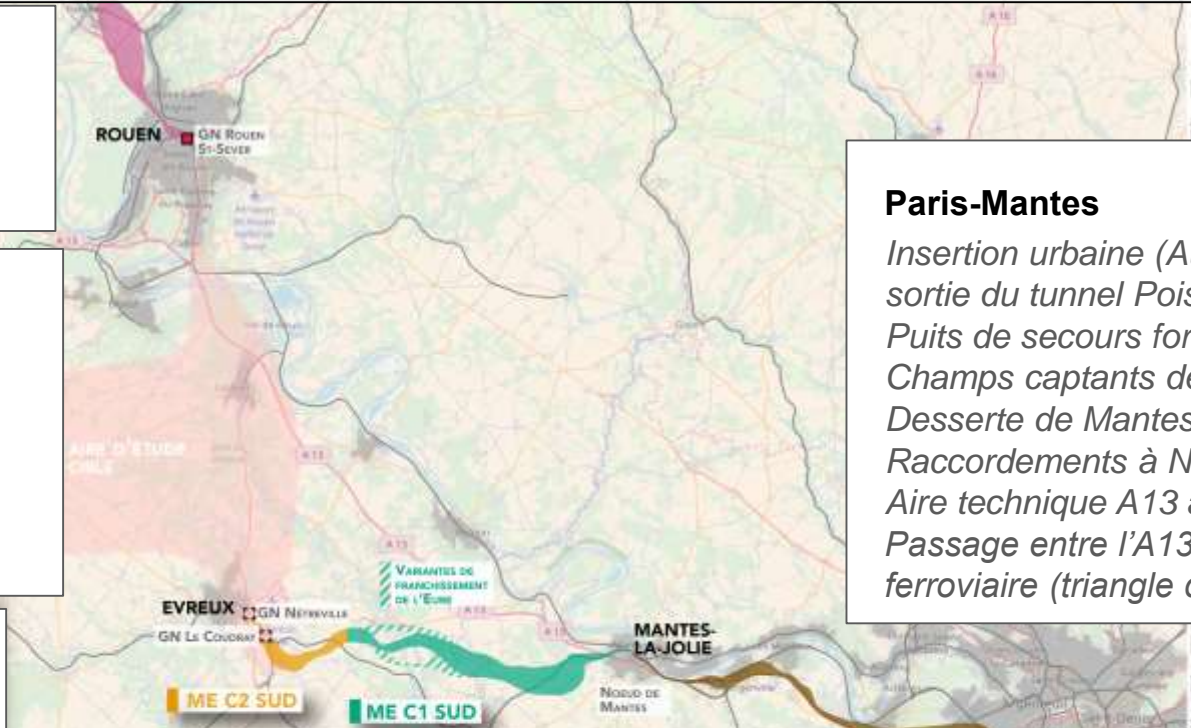
Phasage, calendrier  
Enjeux agricoles et environnementaux

## Mantes-Evreux

Traversée de l'Eure (périmètre, cadre de vie)  
Enjeux agricoles et environnementaux  
Emplacement gare nouvelle d'Evreux

## Paris-Mantes

Insertion urbaine (Aubergenville et sortie du tunnel Poissy-Orgeval)  
Puits de secours forêt de St Germain  
Champs captants de Flins  
Desserte de Mantes  
Raccordements à Nanterre et Flins  
Aire technique A13 à Morainvilliers  
Passage entre l'A13 et le réseau ferroviaire (triangle d'Epône)



# Les ambitions de l'étape 2

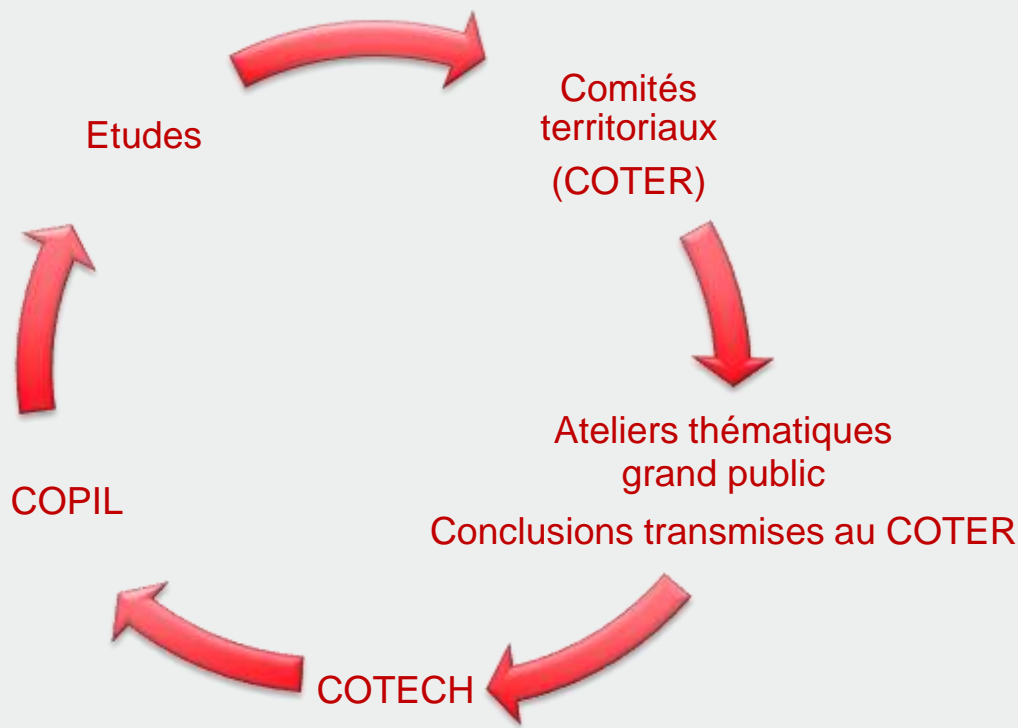


**Poursuivre en le simplifiant le dispositif de l'étape 1**

**Décloisonner les acteurs**

**Ouvrir au grand public**

**Priorité à la démocratie participative et aux projets de territoire**



Rencontres bilatérales avec les élus



# Dispositif de concertation allégée / renforcée



## Périmètre de concertation renforcée - Paris-Mantes, Rouen-Barentin, gare nouvelle de Rouen



En amont  
Rencontres  
institutions  
et élus

## Périmètre de concertation allégée - Franchissement de l'Eure, gare nouvelle d'Evreux, Y de l'Eure



### En continu

Outils et relais d'information (acteurs locaux, réseaux sociaux...)  
Mise à jour du site internet, diffusion d'une lettre d'information  
Rencontres bilatérales avec les acteurs clés

# Le calendrier de déploiement



**Été 2020**

Définition  
stratégie en  
interne

**Automne 2020**

COTECH/COFIL

**Printemps 2021**

Concertation  
institutionnelle

**Automne 2021**

Concertation  
grand public

# Ambition de développement durable

# Le CLOUDD en étape 1



Une longue phase de co-construction pour parvenir à cette représentation finale

# L'ambition de développement durable LNPN

En cohérence avec les dynamiques territoriales et les orientations RSE de SNCF Réseau

Elle formalise la stratégie de long terme,

## PERMETTRE UNE MOBILITÉ DURABLE DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES

- S'inscrire dans un schéma multimodal ambitieux
- Améliorer la qualité et la résilience du réseau pour les voyageurs et les marchandises
- Garantir la sécurité des personnes et du réseau
- Contribuer à l'Europe ferroviaire en favorisant le développement de la Vallée de la Seine

## CONSOLIDER NOS ATOUTS ENVIRONNEMENTAUX EN RÉDUISANT NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

- Limiter l'empreinte carbone des aménagements futurs et optimiser leur performance énergétique
- Préserver l'état de la biodiversité et des ressources en eau
- Minimiser la consommation d'espaces naturels et agricoles
- Favoriser une économie circulaire en lien avec les acteurs du territoire desservi

### 4 enjeux - 16 engagements

Pour une ligne durable au service de territoires durables

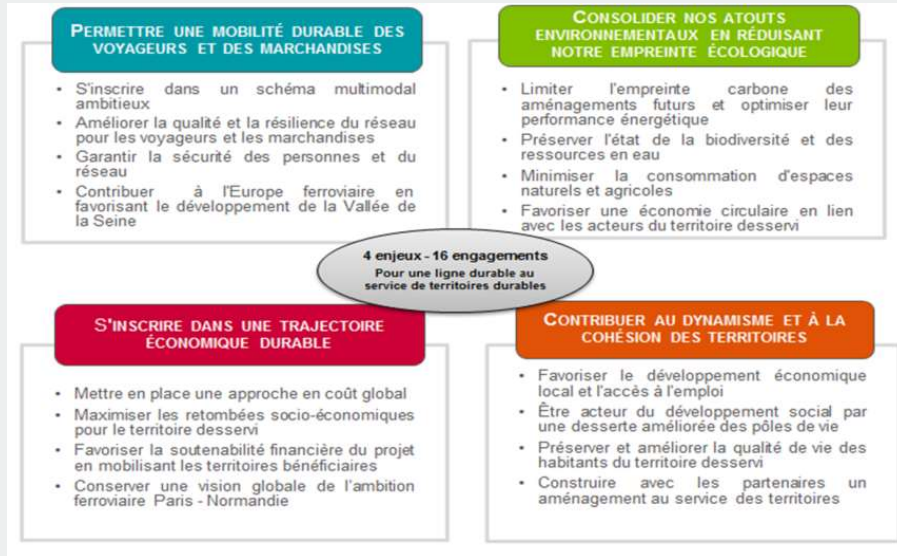
## S'INSCRIRE DANS UNE TRAJECTOIRE ÉCONOMIQUE DURABLE

- Mettre en place une approche en coût global
- Maximiser les retombées socio-économiques pour le territoire desservi
- Favoriser la soutenabilité financière du projet en mobilisant les territoires bénéficiaires
- Conserver une vision globale de l'ambition ferroviaire Paris - Normandie

## CONTRIBUER AU DYNAMISME ET À LA COHÉSION DES TERRITOIRES

- Favoriser le développement économique local et l'accès à l'emploi
- Être acteur du développement social par une desserte améliorée des pôles de vie
- Préserver et améliorer la qualité de vie des habitants du territoire desservi
- Construire avec les partenaires un aménagement au service des territoires

# La démarche de développement durable LNPN



...déclinée en **actions opérationnelles et territorialisées**

des actions contribuent à l'atteinte de nos engagements



**Un plan d'actions co-construit et partagé avec les territoires**

**Un portage des actions partagé avec les acteurs des territoires et les acteurs projet**

# Exemple d'actions : résilience au changement climatique

- **DES ENJEUX FORTS POUR UNE INFRASTRUCTURE RÉSILIENTE ET QUI CONTRIBUE À LA RÉSILIENCE DES TERRITOIRES**
  - prise en compte des effets du changement climatique dans la conception et le dimensionnement des ouvrages et installations en adéquation avec le niveau de résilience recherché
  - vulnérabilité de la LN étroitement liée à celle du réseau existant car de fortes interconnexions
  - une infrastructure qui contribue à la résilience des territoires
- **DES ÉTUDES PROSPECTIVES ET LA RECHERCHE DE SOLUTIONS INNOVANTES**

## ➤ **ÉTUDE DE FRANCHISSEMENT DE LA SEINE À ROUEN EN TUNNEL :**

- Prise en compte des effets du changement climatique sur le risque inondation



Figure 2 - Extrait zone inondable – évènement de premiers dommages (période de retour évaluée à 50 ans à l'état actuel et 25 ans avec prise en compte du réchauffement climatique)

# Exemple d'actions : dynamisme et cohésion des territoires



- Favoriser les mises en destination des sites touristiques
- Rétablir les continuités urbaines et rurales
- Contribuer au développement économique et social des gares existantes
- Prévenir et réduire les nuisances et pollutions

## Prévenir et réduire les nuisances et pollutions

Les nuisances et les pollutions (bruit, vibrations, qualité de l'air, etc.) du système ferroviaire représentent un enjeu environnemental et un enjeu de santé publique. Aussi, la préservation des cadres de vie est un axe majeur du projet. La prévention et la réduction des impacts générés par la LNPN, en exploitation ou en phase chantier, seront intégrées dès le début des études. À l'appui de mesures in situ et de modélisations acoustiques et vibratiles, les études proposeront des techniques constructives spécifiques et les protections adaptées aux territoires traversés. Les nuisances visuelles et la préservation des paysages seront également traitées, avec les territoires, pour proposer une insertion locale des ouvrages ferroviaires basée sur des études architecturales et paysagères spécifiques. Enfin, en favorisant le report modal, notamment de la route vers le rail, et la décongestion routière, la LNPN peut jouer favorablement sur l'amélioration de la qualité de l'air (le transport ferroviaire émet moins de CO<sub>2</sub> et de particules fines que le transport routier).

*Exemple de formulation explicative d'une action*

Travail en cours avec le CEREMA



# Exemple d'actions : économie durable



- Préparer le jumeau numérique de la future ligne en vue d'optimiser le coût complet

## Le BIM pour optimiser le projet et avoir une vision cycle de vie

Le BIM (Building Information Modeling) est une méthode de travail collaborative basée sur l'utilisation d'une maquette numérique 3D, réplique virtuelle d'un objet ou d'un système réel (aussi appelée jumeau numérique). Il permet de capitaliser et de partager les informations à chaque étape du projet et en améliore ainsi le pilotage, la sécurisation et l'optimisation tout au long de la durée de vie de l'ouvrage, de sa conception jusqu'à sa démolition. Cet outil facilite la communication entre tous les acteurs, l'échange et la gestion de données autour d'un projet de construction ou d'infrastructure. Il permet une conception plus agile et un gain de temps. En produisant des supports visuels et pédagogiques, il est également une aide à la concertation dont les retours peuvent être rapidement intégrés aux études. Pour les études de recherche de tracés, l'équipe projet LNPN souhaite se doter du BIM afin d'optimiser les délais d'études préalables à l'enquête publique.

*Exemples de formulation explicative d'une action*

- Mettre en place un pilotage par la socio-économie

## Éclairer les décisions par la socio-économie

L'évaluation socio-économique est une obligation légale qui vise à chiffrer les coûts (investissement, fonctionnement et maintenance) et les bénéfices (gains de temps, de régularité, de confort, qualité de l'air, effet de serre, sécurité, etc.) d'un investissement de façon globale, pour la collectivité et les principaux acteurs. C'est un outil d'aide à la décision qui permet de prioriser les investissements publics. Elle est produite à chaque phase d'études, jusqu'à la décision de réalisation. Les études à venir prévoient une évaluation socio-économique, complétée par une analyse des effets pour lesquels la quantification en euros reste, à ce jour, complexe ou du domaine exploratoire (valorisation des effets urbains, coûts environnementaux irréversibles, etc.).

Travail en cours avec le CEREMA



## ■ Validation de la nouvelle ambition articulée autour des 4 enjeux et 16 engagements

— COPIL printemps 2021



## ■ Plaque de communication sur la démarche DD

— disponible au démarrage de la concertation : T2 2021

## ■ Partage sur les modalités de gouvernance du développement durable

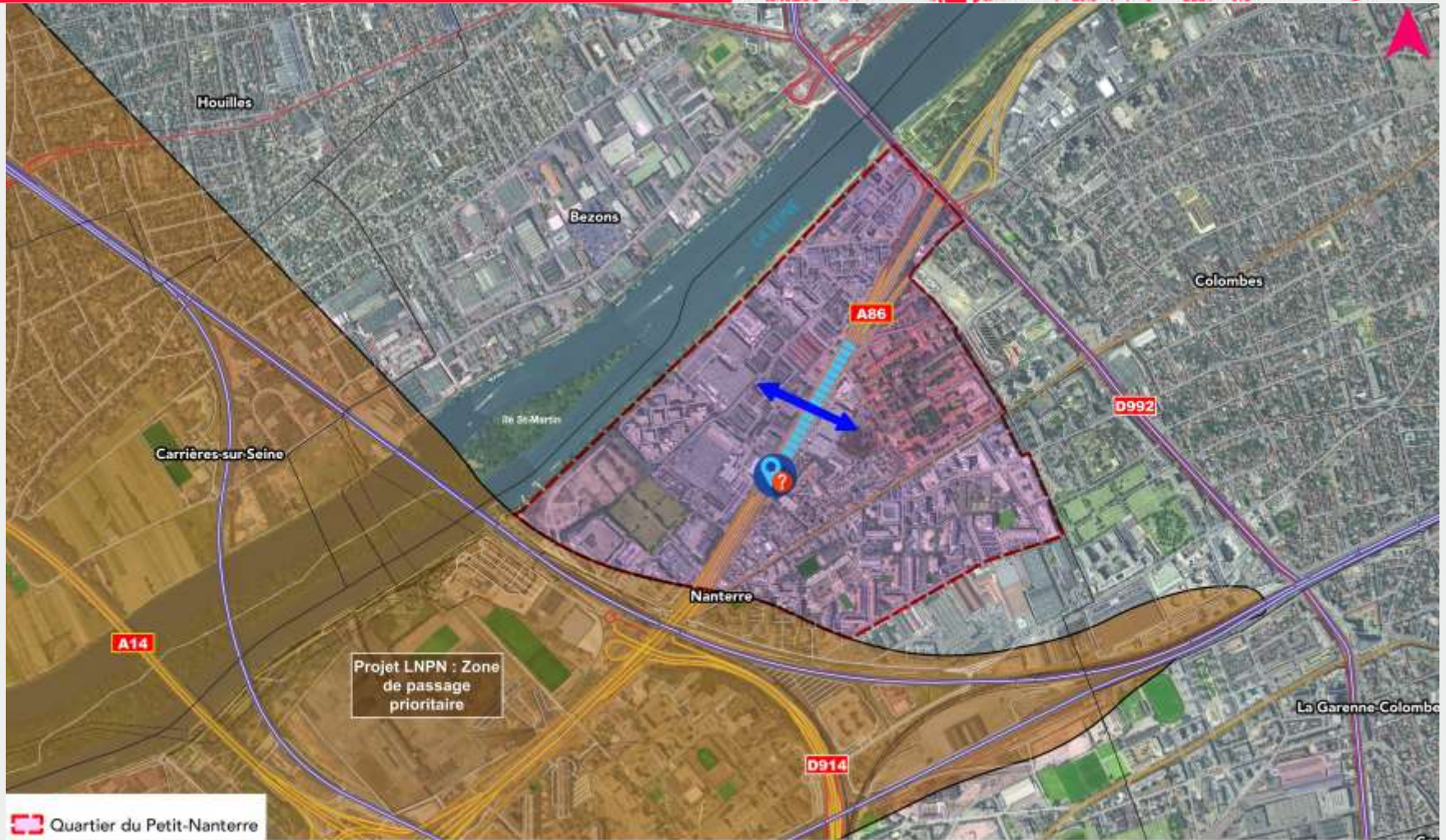
— mise en place d'un « comité développement durable » : automne 2021

# Point d'avancement technique



# Raccordement vers Nanterre-La Garenne

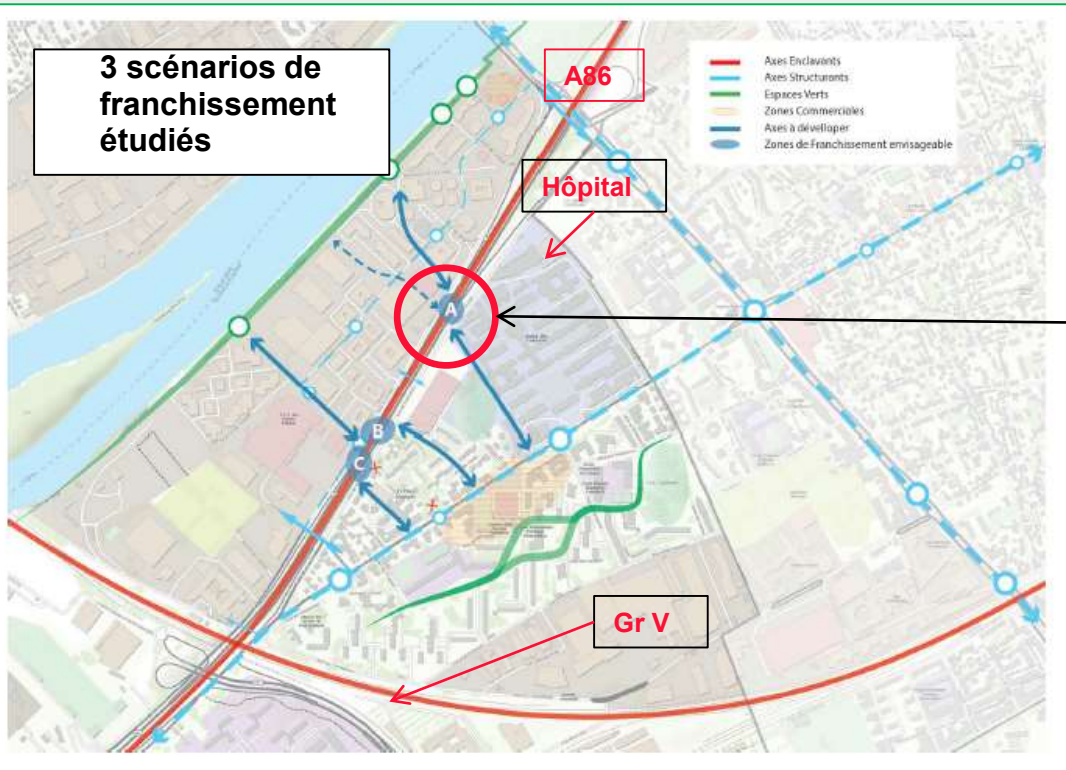
# Etude prospective sur un franchissement de l'A86



Conception & réalisation : SNCF Réseau - Juillet 2019  
Sources : SNCF Réseau, RTI © IGN 2015 GEOFLAS, OpenStreetMap  
Document de travail non contractuel. Diffusion limitée.

# Etude prospective sur un franchissement « mode doux » de l'A86

3 scénarios de franchissement étudiés



La variante A offre le meilleur potentiel et se distingue particulièrement sur le thème du cadre de vie



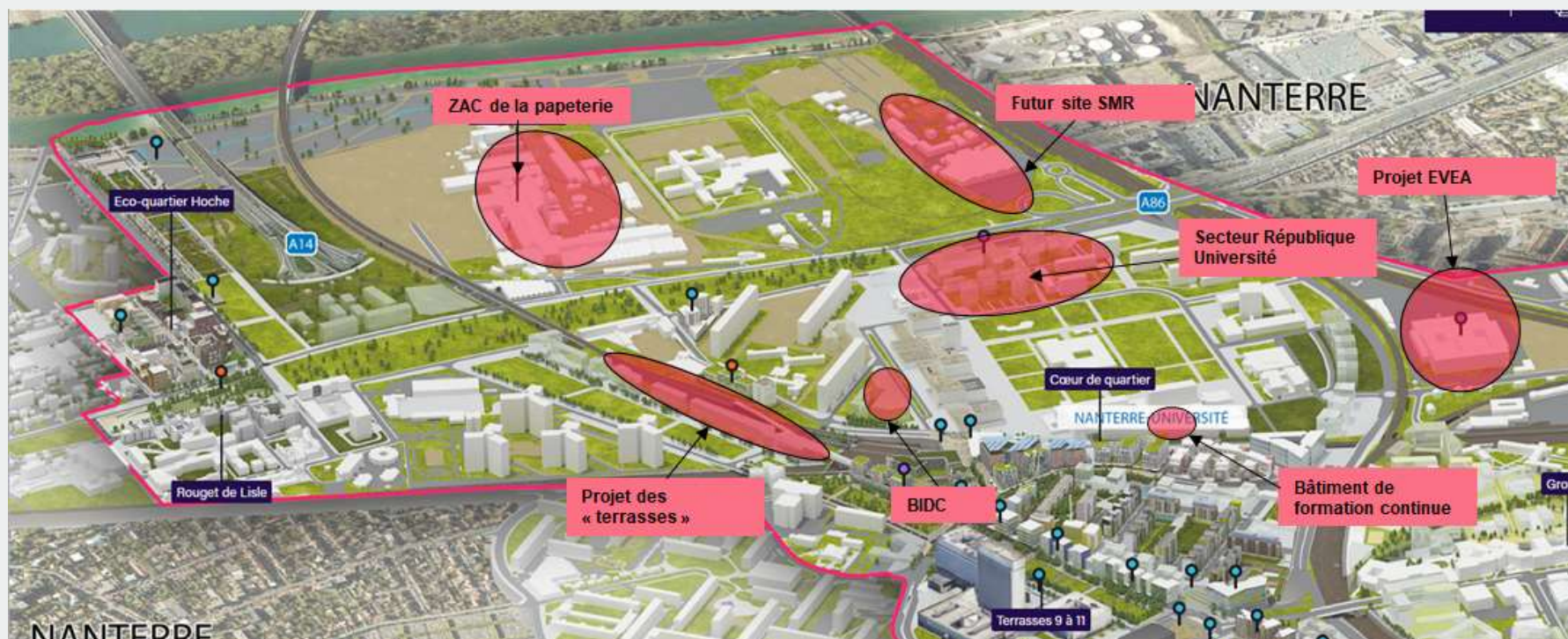
## Éléments de calendrier pour la suite

- Validation de la comparaison multicritère par la mairie de Nanterre : novembre 2020
- « COPIL passerelle » avec les élus : avant fin 2020
- Approfondissement du scénario retenu : début 2021

# GT Raccordement de Nanterre / La Garenne

Conclusions du GT qui s'est réuni le 22 octobre 2020 :

- Validation du calendrier de l'étude prospective de franchissement de l'A86
- Nécessité de réaliser un plan de synthèse en raison de la multitude des projets et de leur évolution depuis les 3 derniers GT de 2017.



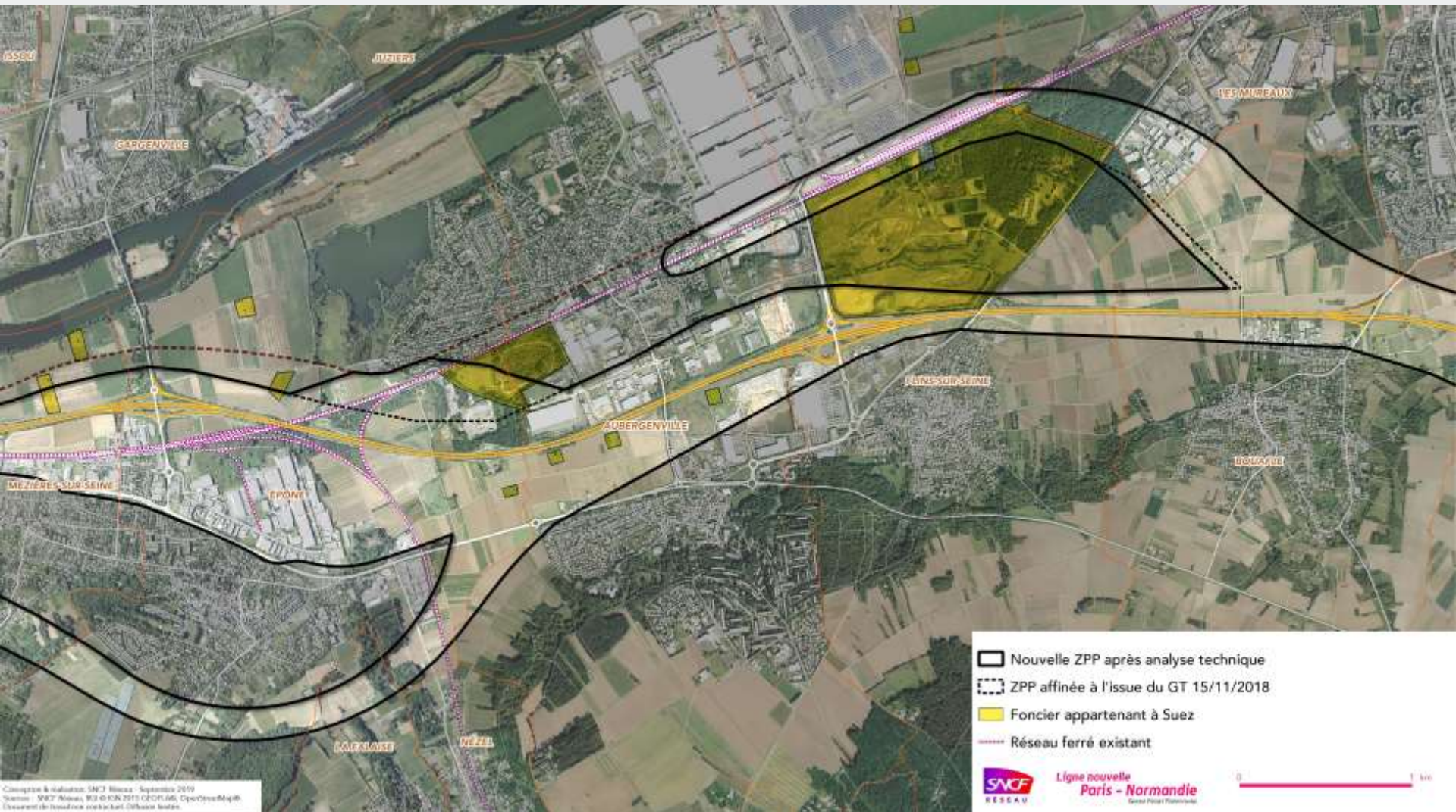
**Bâtiments en projet dont les fondations sont susceptibles d'être en interface avec le tunnel**



# Raccordement vers Epône - Flins



# ZPP réduite validée pour l'étape 2 par le COPIL du 14 février 2020



# Etude hydrogéologique Champ captant Flins – Aubergenville : actions 2020

## Avancement des actions depuis le COPIL LNPN fév. 2020

- **Élaboration du cahier des charges de l'étude : printemps 2020**
- **Transmission du cahier des charges à l'ARS et l'hydrogéologue agréé : juillet 2020**
- **Comité de pilotage de validation ARS/SUEZ/SNCF Réseau : 1<sup>er</sup> Oct. 2020**
- **Élaboration d'un protocole de financement entre SUEZ/SNCF Réseau : septembre 2020**  
  
(Budget estimé = 200K€ ; Financement : 50% SUEZ ; 50% CFI Etape 2)
- **signature du protocole de financement entre SUEZ/SNCF Réseau : novembre 2020**

# Etude hydrogéologique Champ captant Flins – Aubergenville : suite des actions

## Rappel phasage / Planning prévisionnel

	2020			2021												2022												
	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	
<b>Phase préparatoire/lancement des études</b>																												
Réunion de lancement COFIL n°1 + Validation	R																											
Elaboration et signature d'un protocole de financement SUEZ/SNCF Réseau				◆																								
Mise au point du Marché																												
Consultation Bureau d'études																												
Analyse des offres/ Choix des BE																												
Réunion COFIL n°2 (Validation Choix des BE)		R																										
Commande BE																												
<b>Phase 1 : Caractérisation de la capacité d'infiltration de la sablière S8</b>																												
phase de prospection géophysique et sondages																												
Réunion COFIL n°3 + Validation								R																				
essai d'infiltration et et définition surface minimale nécessaire																												
Réunion COFIL n°4 + Validation																												
Remise d'un rapport de fin de phase																												
<b>Phase 2 : Mise à jour du modèle de nappe et simulations</b>																												
phase de mise à jour, calage du modèle, et élaboration scénarios de référence																												
Réunion COFIL n°4 + Validation des scénarios de référence																												
Etude des impacts sur le fonctionnement hydraulique du champ captant, simulations hydrodynamiques																												
Réunion COFIL n°5 + validation																												
Comparaison des scénarios et évaluation des impacts																												
Réunion COFIL n°6 + validation																												
Remise d'un rapport de fin de phase																												

## Éléments de calendrier

- Lancement de l'appel d'offres par SUEZ : octobre/novembre 2020
- Démarrage des premières investigations (phase 1) et collecte données d'entrée (phase 2) : décembre 2020
- Résultats des premières investigations : T1 2021

# Point d'avancement sur le complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare



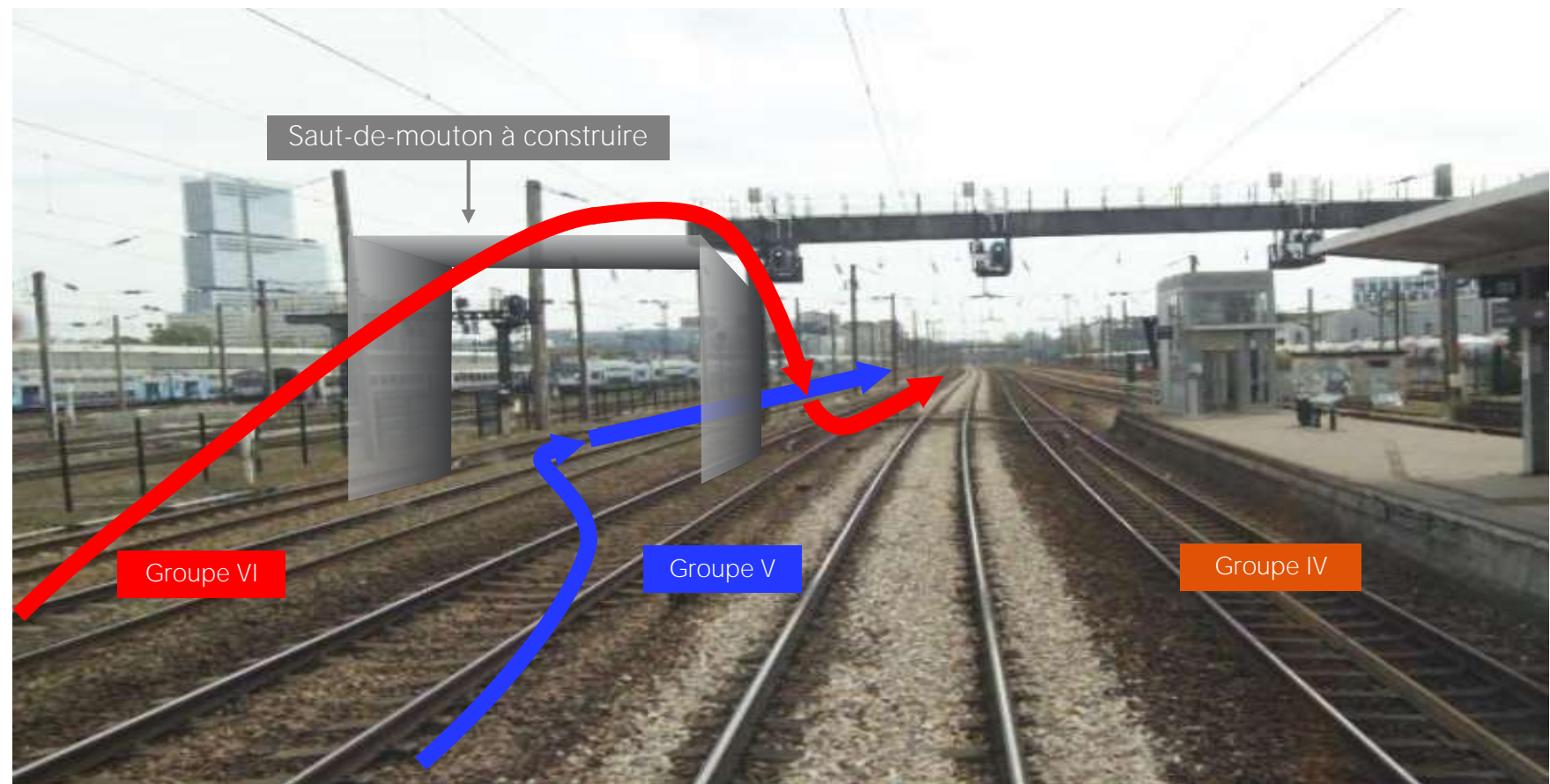
# COMPLEXE FERROVIAIRE DE PARIS-SAINT-LAZARE

## COMITÉ DE PILOTAGE DU 30 OCTOBRE 2020

DGIDF - DMD - DPSMEA - CS PSL

Page 53/64

# PRINCIPE DU SAUT DE MOUTON



# OÙ EN SOMMES NOUS ?

- Les études préliminaires ont été réalisées avec les compléments d'études prévus (dont le levé topo de l'ovoïde) :
  - Choix de la solution d'un saut-de-mouton
  - Faisabilité et intérêt confirmés malgré la complexité des travaux
  - Coût estimé à ce stade à 169 M€ 2019, soit jusqu'à 250 M€ courants
  - Une durée totale des travaux estimée à 6 ans, dont 3 ans avec neutralisation d'un groupe de voies principales
  - Nécessité d'approfondir ces études préliminaires sur les conditions de réalisation, avec en particulier les questions liées à la durée des travaux et à leurs conséquences pour les voyageurs
- L'étape de préparation de l'AVP est engagée
- L'analyse de la valeur a été lancée à l'occasion du comité de pilotage du 30 octobre 2020

# DEMARCHE D'ANALYSE DE LA VALEUR : 4 PARAMÈTRES À OPTIMISER



1. COMMENT ? les choix et conditions de construction du saut-de-mouton



2. À QUEL PRIX ? le coût évalué



3. COMBIEN DE TEMPS ? la durée des travaux estimée



4. AVEC QUELS IMPACTS ? impacts du chantier sur l'exploitation



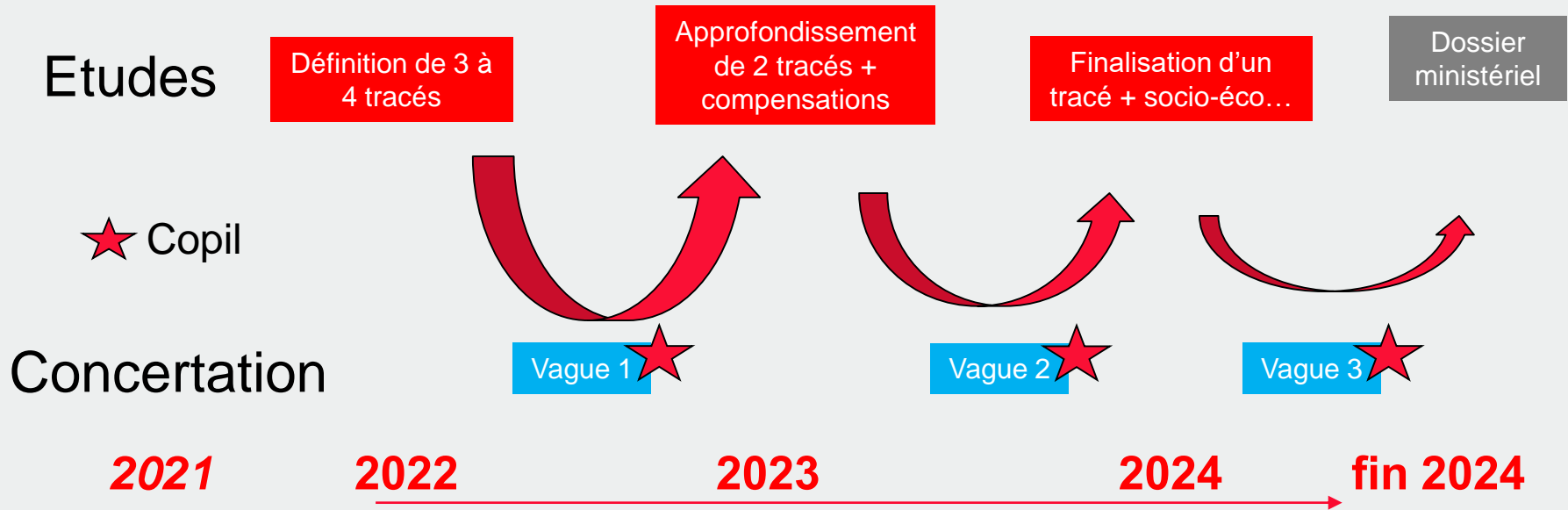
# UNE DÉMARCHE COLLECTIVE

- Cette démarche réunira l'ensemble des acteurs directement concernés par le projet
- Elle sera conduite par un groupe de travail réunissant un « noyau dur » d'une quinzaine de personnes environ :
  - Etat : 2 membres
  - Région Normandie : 2 membres
  - Région Ile-de-France : 1 membre
  - Ile-de-France Mobilités : 2 membres
  - SNCF Voyageurs Transilien : 2 membres
  - SNCF Voyageurs Lignes Normandes : 2 membres
  - SNCF Réseau (IDF et Normandie) : 4 membres
- La première réunion a eu lieu le 12 novembre
- Des échanges pourront avoir lieu avec les communes qui en manifestent le souhait pour enrichir nos réflexions
- Rendus de la démarche : automne 2021

# Calendrier de travail

# Calendrier prévisionnel de l'étape 2

Processus agile « en entonnoir » par **cycles courts entre la définition des infrastructures, la concertation et les validations par le Copil.**



**marchés**

*Hypothèse : signature de la convention de financement en décembre 2020*



**Nov 2020** : convention de financement validées en CNIE SNCF Réseau et en Commissions Permanentes des 2 Régions

**Déc 2020** : signature et notification de la convention de financement

**Sections Paris-Mantes, gare nouvelle de Rouen et Rouen-Barentin**

**T1 2021** : lancement des marchés d'AMO et acquisitions de données

**T2 2021** : lancement de la concertation institutionnelle : villes, EPCI...

**T3 2021** : lancement des marchés d'études techniques

**Automne 2021** : lancement de la concertation grand public

**Sections Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux**

**T3 2021** : mise en place des GT sur le franchissement de l'Eure et GN Evreux

**Fin 2021** : lancement des acquisitions de données

**Y de l'Eure**

**T3 2021** : signature de la convention de financement de phase 1 d'étape 1

**Fin 2021** : lancement des premiers marchés d'AMO





## Il est proposé au COPIL d'acter les points suivants

- il demande la signature, début décembre, de la convention de financement d'étape 2 (23,8 M€ courants) déjà validée par la commission permanente des Régions Normandie (16/11) et Ile-de-France (18/11) et en attente de validation par le CoDir SNCF Réseau du 24/11.
- il valide le renforcement de la sous-station électrique RTE des Martrairs pour anticiper la LNPN dans le cadre des travaux EOLE, pour un montant de 0,9 M€ réparti 70 % Etat – 30 % Région Normandie avec mise en place des financements en 2022
- il valide les objectifs, les enjeux et le dispositif de concertation d'étape 2
- il approuve la prise en compte de l'ambition de développement durable de la LNPN, en lien avec les territoires, autour de 4 enjeux et de 16 engagements
- il prend acte des avancées des études avec Suez Eau sur le raccordement vers Epône / Flins et de la relance du groupe de travail sur le raccordement vers Nanterre / La Garenne
- il approuve le calendrier de travail pour 2021, engagé dès notification de la convention de financement



***Merci de votre attention***





**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Délégation interministérielle au  
développement  
de la Vallée de la Seine**



**Vallée de la Seine**

DIDVS

66, rue de Bellechasse - 75007 Paris / Tél. : +33 (0)1 42 75 82 68