

Projet LNPN

Commission consultative – Mantes-Evreux

Lundi 13 Février 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Madame Anne LAPARRE-LACASSAGNE
Secrétaire générale de la préfecture de l'Eure



Monsieur Pascal MABIRE **Chef de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie**

Le calendrier de gouvernance et de concertation

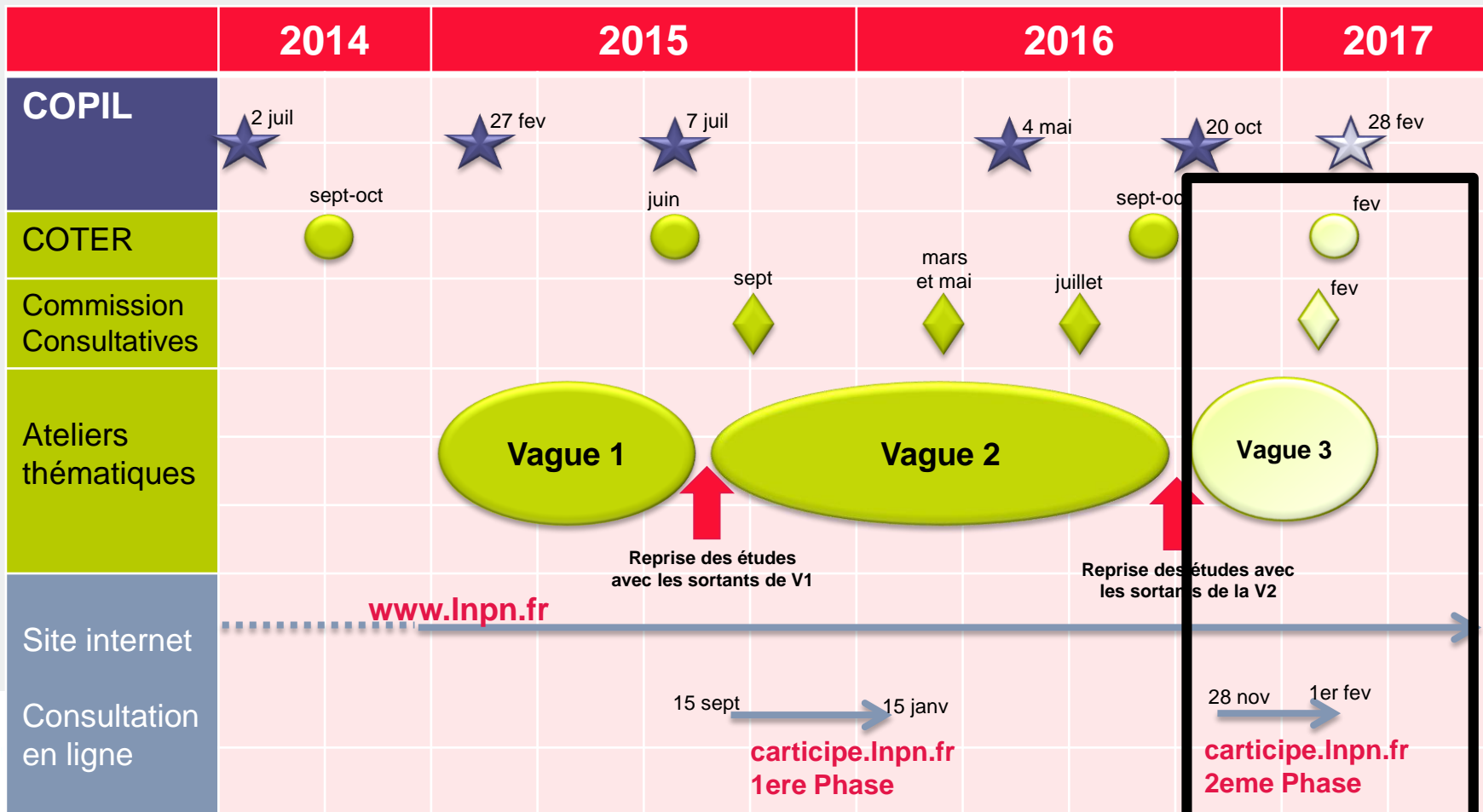


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point et présentation des Zones de Passages (ZP) et analyse des ZP avec le 1^{er} jeu d'indicateurs.
Scénarios de dessertes associés

Analyse des ZP retenues au COPIL du 20 oct avec le 2^{eme} jeu d'indicateurs



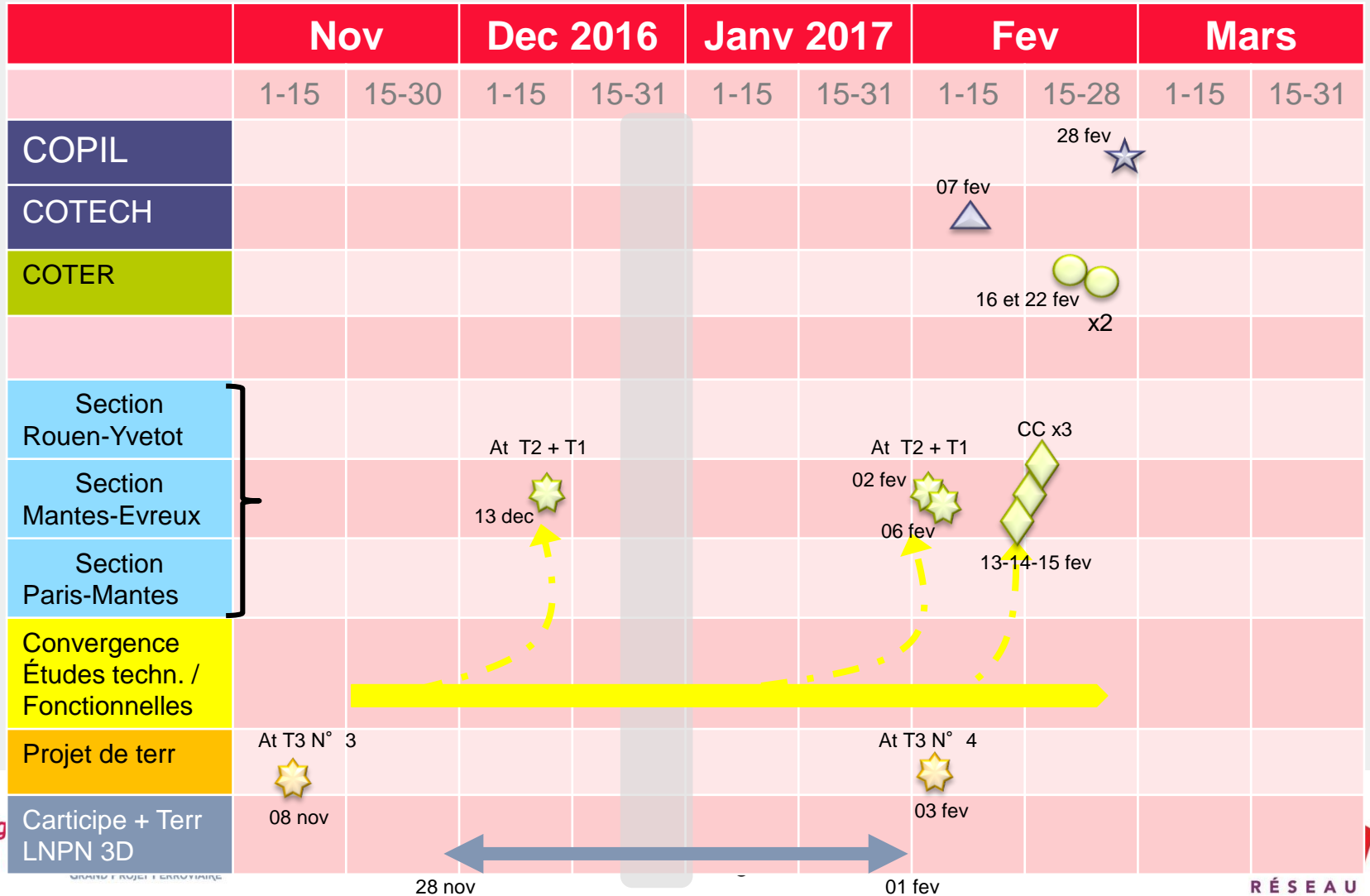
Le calendrier de gouvernance et de concertation



Objectifs
des ateliers

Présentation
du 2^e jeu
d'indicateurs

Restitution
intermédiaire de
l'analyse multicritère



Lig



- 1. Avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet :**
 1. Enseignements tirés pour chaque section prioritaire ;
 2. Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux ;
 3. Compte-rendu des travaux du groupe de réflexion sur la gare de la Confluence.

- 2. Point sur les travaux conduits par le groupe de travail « Avenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare » ;**



Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Adresse postale: **47 rue de Guidicelli**
 13 007 Marseille

Mail : anne-marie-charvet@orange.fr

Zones de passage & Scénarii de projet



Concertation



Voici les principaux résultats à retenir de cette 2^e phase carticipe.Inpn:

■ Section Paris-Mantes:

- C'est la zone de passage «**Paris Mantes Sud**» qui obtient la préférence des participants du grand public actuellement avec un solde **positif** de 81 votes (+ 136 et - 55).



	Total	+	-
PM-Centre-A	-78	+15	-93
PM-Centre-B	-79	+24	-103
PM-Sud	+81	+136	-55

■ Section Mantes-Evreux:

- Sur le tronçon Mantes-Evreux, aucune des zones de passage proposées n'émerge de façon nette du vote des internautes.
- Cependant, entre Mantes et Orgeville, la zone de passage Mantes Evreux «**C1 Nord B**» obtient le plus faible écart entre les votes négatifs et positifs, elle est donc considérée comme la moins défavorable avec un solde **négligeable** de 93 votes (+ 112 et - 205)



	Total	+	-
ME-C1-Nord-B	-93	+112	-205
ME-C1-Nord-C	-288	+35	-323
ME-C2-Sud-B	-241	+58	-299
ME-C1-Sud-C	-226	+65	-291

	Total	+	-
ME-C2-Nord-Ouest Base	-127	+42	-169
ME-C2-Nord est base	-154	+25	-179
M2-C2-Sud	-189	+40	-229



Voici les principaux résultats à retenir de cette 2^e phase carticipe.Inpn:

■ Section Rouen-Yvetot

- La zone de passage «**Rouen-Yvetot Maromme**» est plébiscitée. Elle recueille de nombreux commentaires favorables et un solde positif de 1150 votes (+ 1227 et - 77)

	Total	+	-
RY-Maromme	1150	+1227	-77
RY-Ouest-B	-931	+32	-963
RY-Est-C	-973	+45	-1018



➔ Les zones de passages qui obtiennent la préférence du public exprimé sont la **PM Sud, C1 Nord B, C2 Ouest Base et RY Maromme**, ce qui correspond rigoureusement au scénario A répondant à la logique de limitation des coupures territoriales.





Rappel de la méthode d'analyse multicritère







- Analyse des Zones de Passage à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

- Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).
- La mission LNPN est conseillée par le Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision de l'université Paris Dauphine (LAMSADE)

La méthode de classification des ZP



■ Les indicateurs du 1^{er} jeu ont été précisés et d'autres ajoutés, toujours classés en 4 axes

■ Définition des valeurs frontières

➤ Exemple :

	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable	
Rapprochement entre infrastructures	15	35	55		%

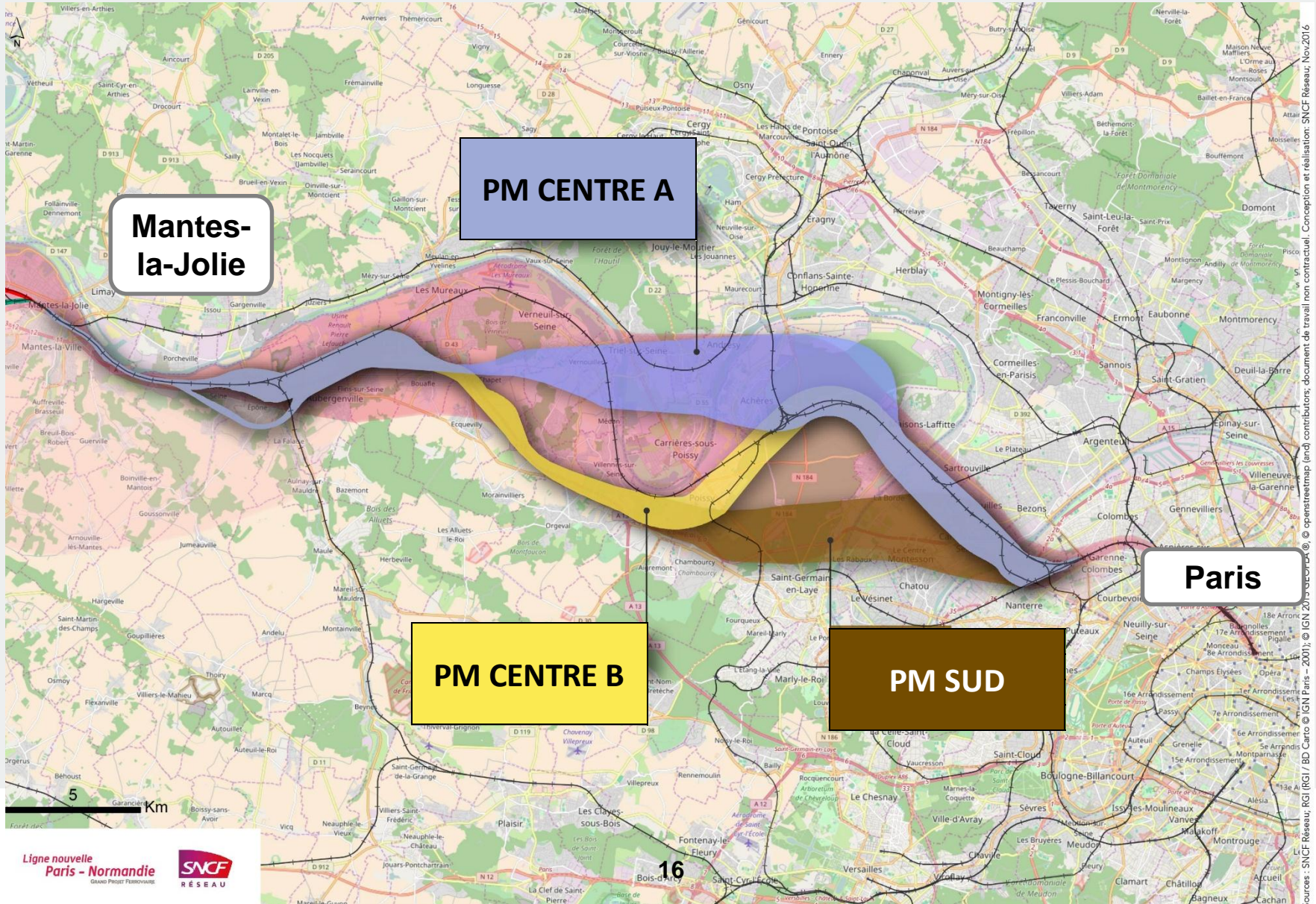
■ Classement de chaque indicateur entre ces frontières, en fonction de sa valeur, et avec des règles d'associations

- ★ Risques / Biodiversité protégée
- ★ Risques / Biodiversité d'intérêt
- ★ Risques / Paysages et patrimoines
- ★ Risques / Captages eau potable
- ★ Risques / Terres agricoles
- ★ Ecoconception
- ★ Risques / Nuisances
- ★ Risques / Naturels et techno.
- ★ Ecart de temps de parcours
- ★ Rapprochement entre infrastructures
- ★ Régularité
- ★ Coûts d'infrastructures
- ★ Potentialités pour le projet cible
- ★ Risques / Développement territorial
- ★ Expression Carticipé



Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage

PARIS-MANTES – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



PARIS-MANTES



PM CENTRE A	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticpe				

PARIS-MANTES



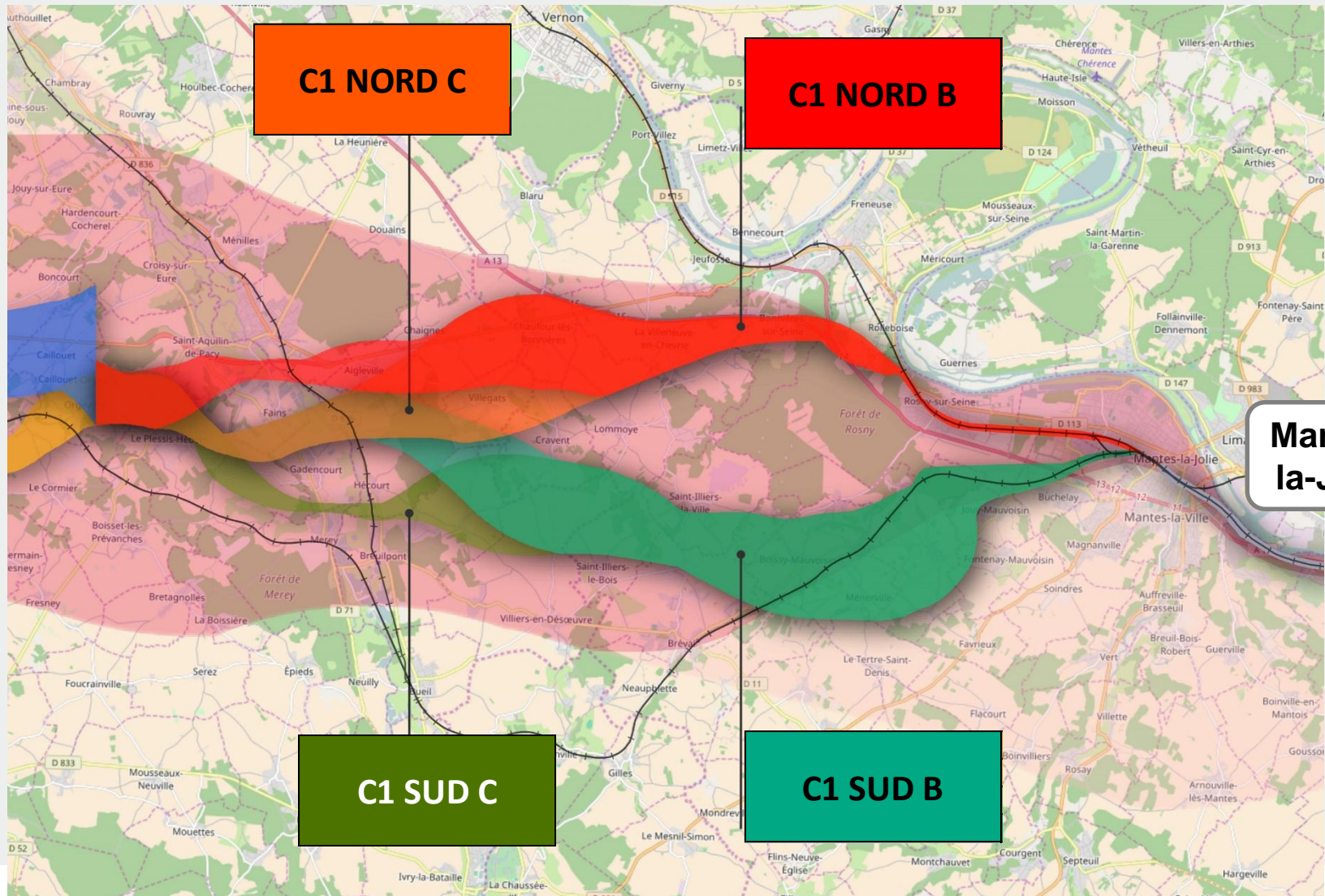
PM CENTRE B	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				

PARIS-MANTES



PM SUD	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				

MANTES-EVREUX – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



MANTES-EVREUX – Secteur C1



C1 NORD B	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				

MANTES-EVREUX – Secteur C1



C1 NORD C	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				

MANTES-EVREUX – Secteur C1



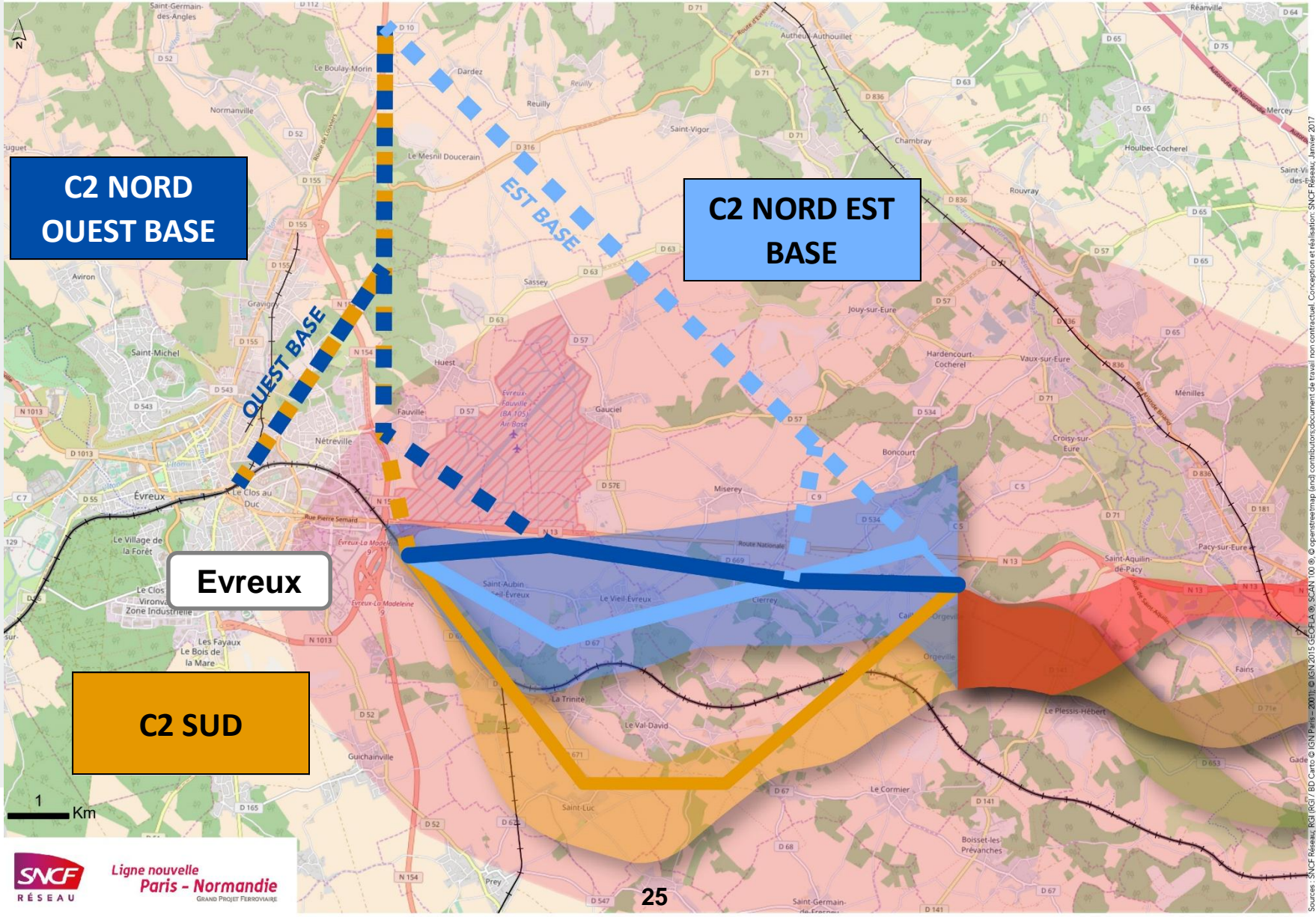
C1 SUD B	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée		Peu favorable		
Risques / Biodiversité d'intérêt		Peu favorable		
Risques / Paysages et patrimoines			Assez favorable	
Risques / Captages eau potable			Assez favorable	
Risques / Terres agricoles			Assez favorable	
Ecoconception				Favorable
Risques / Nuisances			Assez favorable	
Risques / Naturels et techno.				Favorable
Ecart de temps de parcours				Favorable
Régularité				Favorable
Rapprochement entre infrastructures	Défavorable			
Coûts d'infrastructures				Favorable
Potentialités pour le projet cible				Favorable
Risques / Développement territorial				Favorable
Expression Carticipe		Peu favorable		

MANTES-EVREUX – Secteur C1



C1 SUD C	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée		Orange		
Risques / Biodiversité d'intérêt		Orange		
Risques / Paysages et patrimoines			Vert	
Risques / Captages eau potable			Vert	
Risques / Terres agricoles			Vert	
Ecoconception		Orange		
Risques / Nuisances			Vert	
Risques / Naturels et techno.				Vert
Ecart de temps de parcours				Vert
Régularité				Vert
Rapprochement entre infrastructures	Rouge			
Coûts d'infrastructures				Vert
Potentialités pour le projet cible				Vert
Risques / Développement territorial				Vert
Expression Carticipe		Orange		

MANTES-EVREUX - Secteur C2 – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Sources : SNCF Réseau, B&G (RG) / BD Carthage © IGN Paris - 2001), © IGN 2015 GEOPLA © SCAN 100 © Openstreetmap (proj) contributoremap (proj) contributoremap document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, Janvier 2017

MANTES-EVREUX – Secteur C2



C2 NORD EST BASE

Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception

Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Ecart de temps de parcours
Régularité
Rapprochement entre infrastructures

Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le projet cible

Risques / Développement territorial
Expression Carticipe

Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable

MANTES-EVREUX – Secteur C2



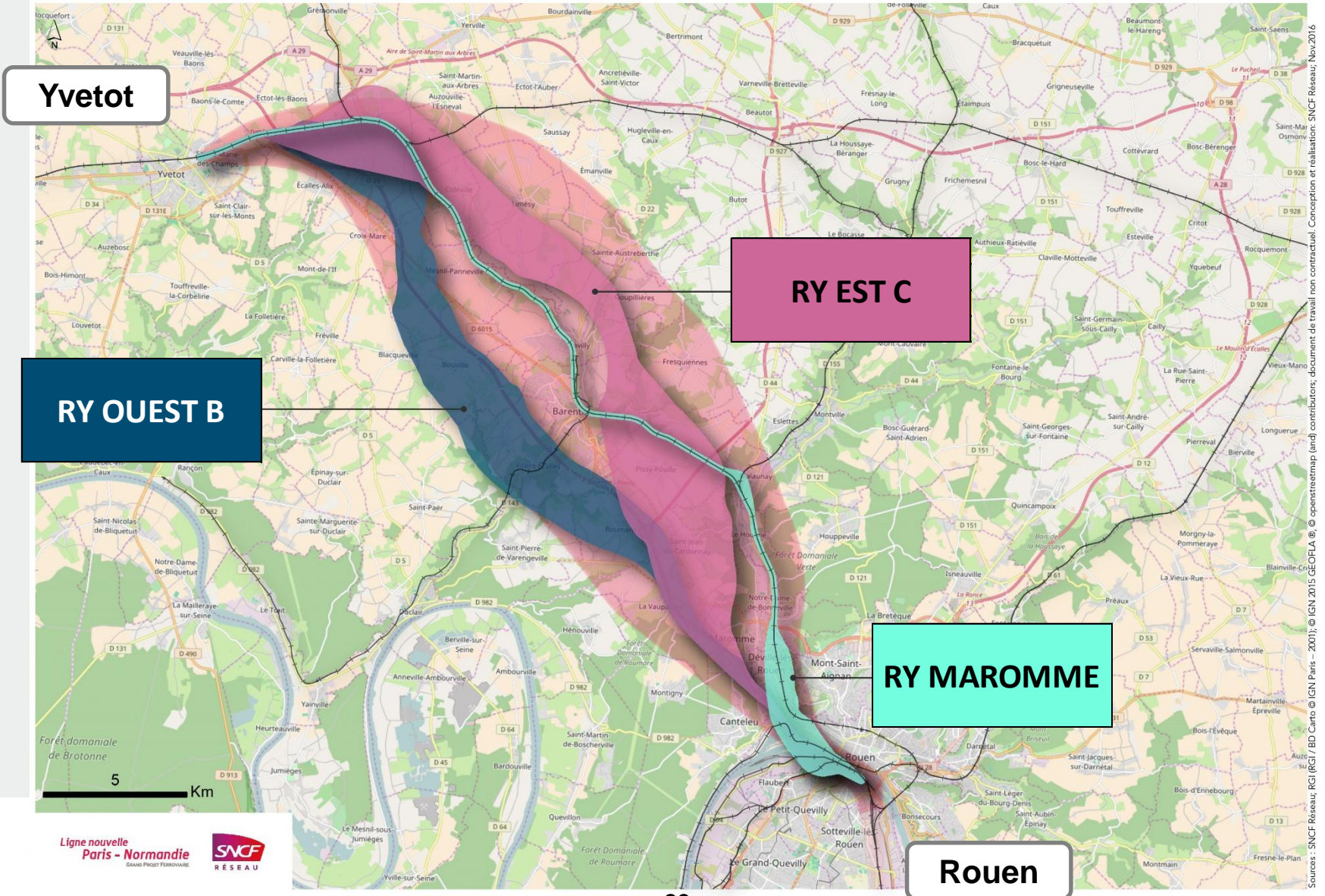
C2 NORD OUEST BASE	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				Favorable
Risques / Biodiversité d'intérêt			Assez favorable	
Risques / Paysages et patrimoines		Peu favorable		
Risques / Captages eau potable				Favorable
Risques / Terres agricoles			Assez favorable	
Ecoconception				Favorable
Risques / Nuisances			Assez favorable	
Risques / Naturels et techno.				Favorable
Ecart de temps de parcours			Assez favorable	
Régularité				Favorable
Rapprochement entre infrastructures			Assez favorable	
Coûts d'infrastructures				Favorable
Potentialités pour le projet cible		Peu favorable		
Risques / Développement territorial				Favorable
Expression Carticipe		Peu favorable		

MANTES-EVREUX – Secteur C2



C2 SUD	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				

ROUEN-YVETOT – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Sources : SNCF Réseau, RGI (RGI) / BD Cartho © IGN Paris – 2001, © IGN 2015 GEOFLA & © opentstreetmap (map) contributors, document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau, Nov2016



RY MAROMME	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				



RY OUEST B

Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception

Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Ecart de temps de parcours
Régularité
Rapprochement entre infrastructures

Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le projet cible

Risques / Développement territorial
Expression Carticipe

Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Red			
	Yellow		
		Light Green	
			Dark Green
	Yellow		
	Yellow		
		Light Green	
	Yellow		
			Dark Green
			Dark Green
		Light Green	
			Dark Green
		Light Green	
			Dark Green
		Light Green	
Red			

ROUEN-YVETOT



RY EST C	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				



Résultats de l'analyse multicritère par scénario de projet



Elaboration de 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour donner différentes visions possibles.

Un scénario de projet correspond à l'assemblage d'une zone de passage, sur chacune des trois sections prioritaires.

- Les 3 scénarios contrastés présentés ont pour **vocation d'éclairer le débat en** présentant différentes visions possibles de **l'apport du projet pour les territoires.**
- Ils font l'objet d'une **analyse multicritère** notamment au regard des **performances, des conditions d'insertion et des coûts.**
- Au final, l'objectif est **d'élaborer un scénario de projet composé d'une zone de passage par section prioritaire, de schémas d'infrastructure et de dessertes associés.**

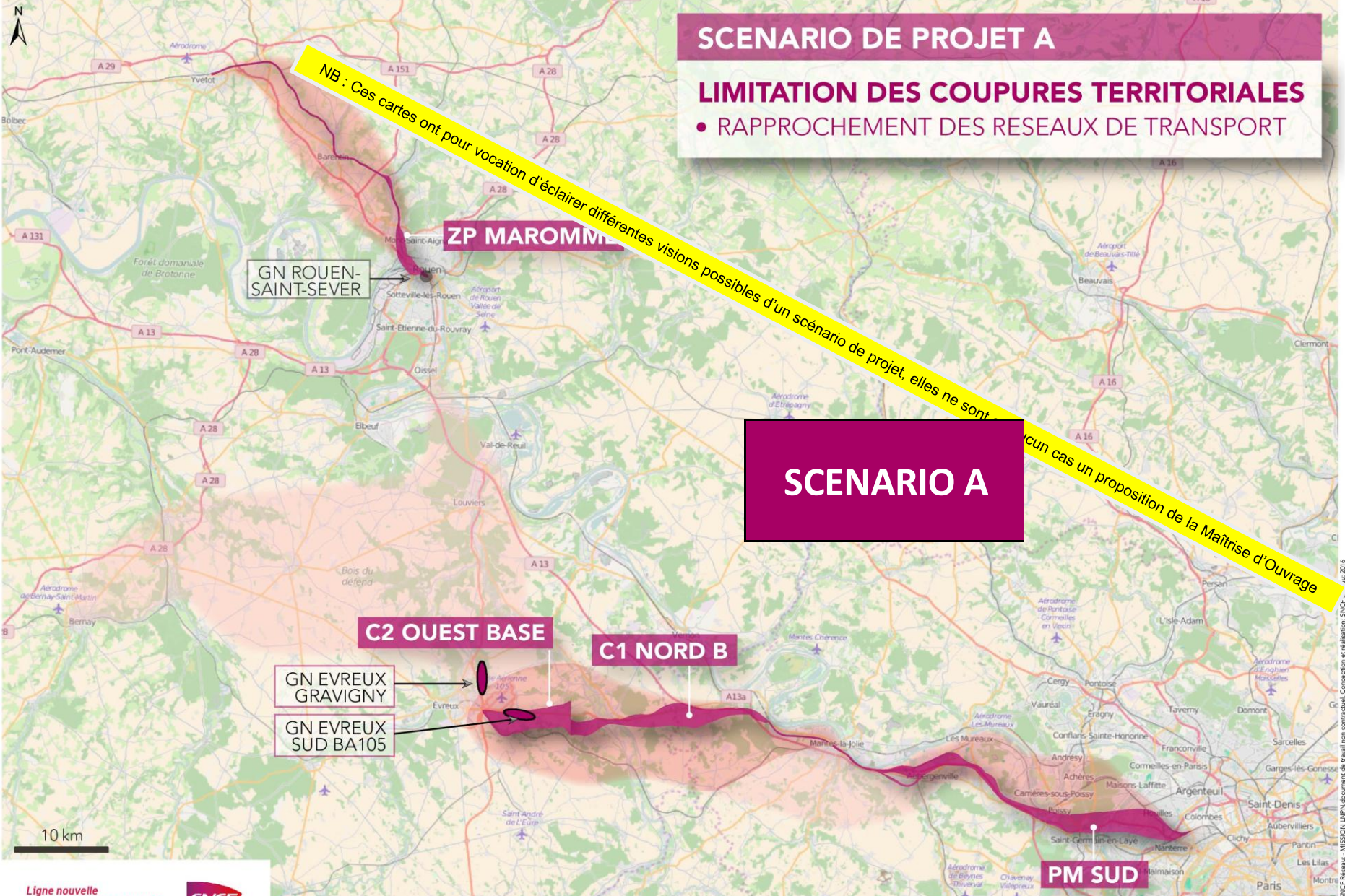
SCENARIO DE PROJET A

LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

- RAPPROCHEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT

NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

SCENARIO A

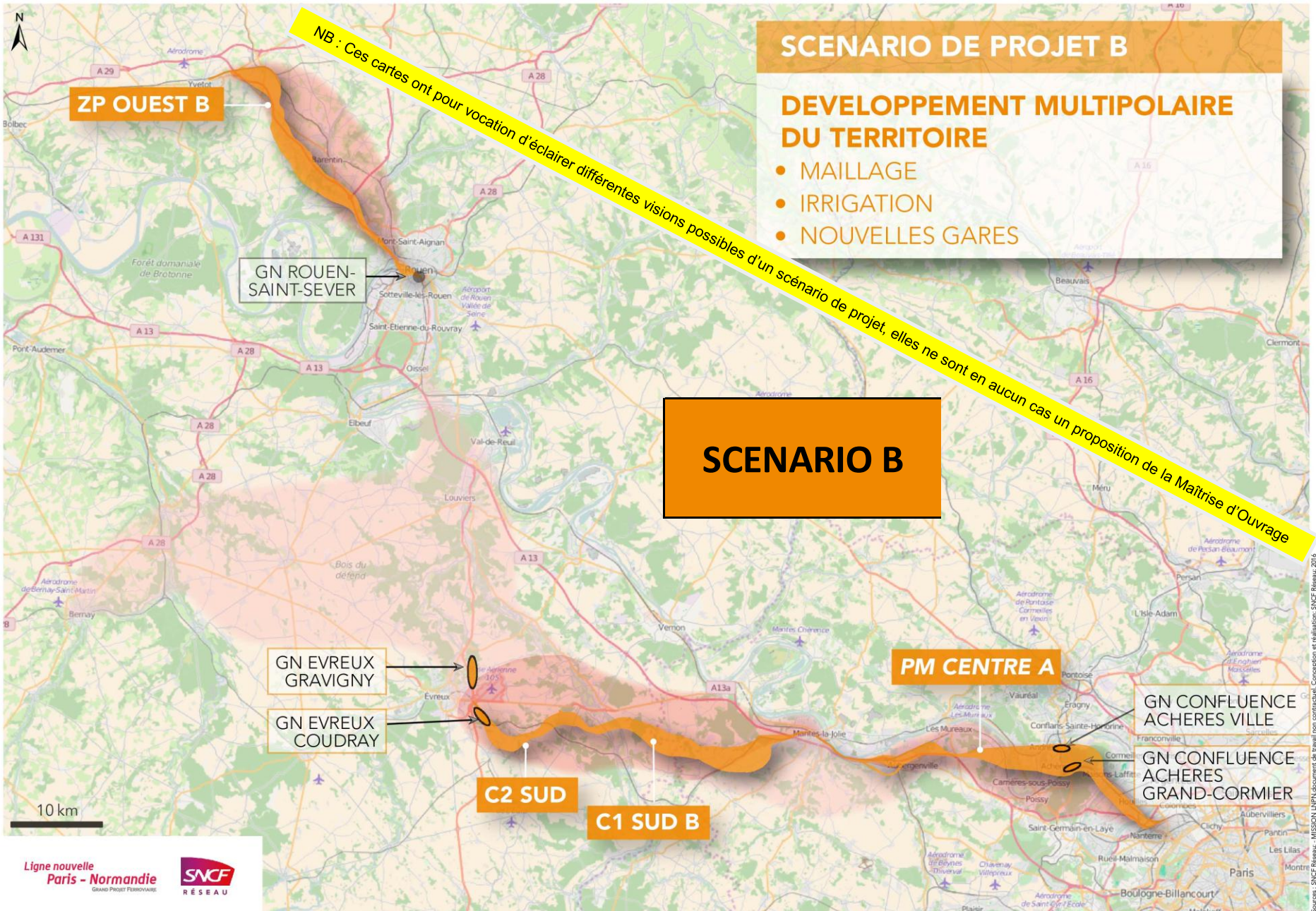


➔ Les zones de passages qui obtiennent la préférence du public exprimé sur Carticip.LNPN 2^e phase sont la **PM Sud**, **C1 Nord B**, **C2 Ouest Base** et **RY Maromme**, ce qui correspond rigoureusement au **scénario A**.

Scénario de projet A



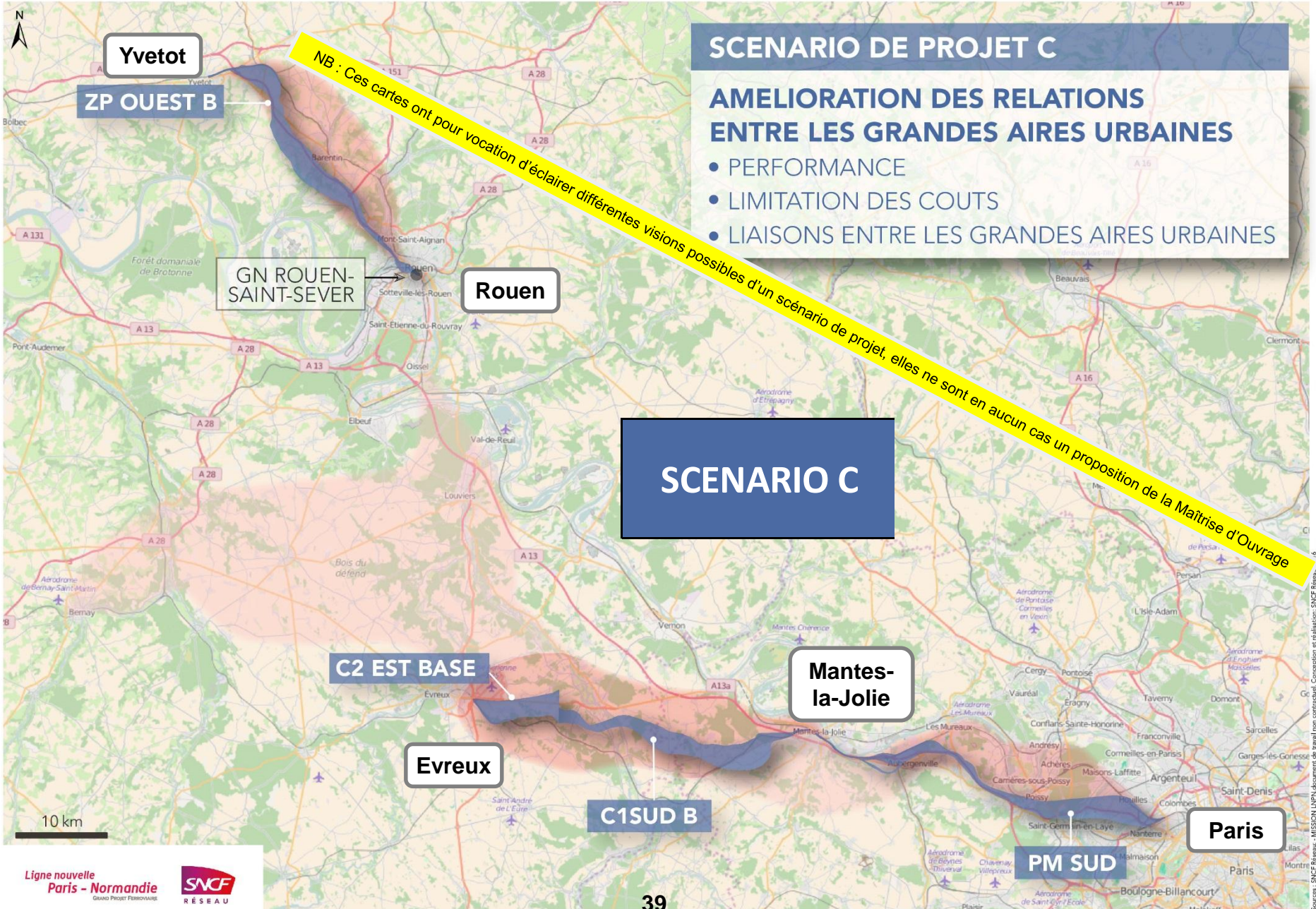
SCENARIO A	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				
Actifs supplémentaires				



Scénario de projet B



SCENARIO B	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				
Actifs supplémentaires				



SCENARIO DE PROJET C

AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

- PERFORMANCE
- LIMITATION DES COUTS
- LIAISONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

SCENARIO C

Scénario de projet C



SCENARIO C	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				

Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				

Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				

Risques / Développement territorial				
Expression Carticepe				
Actifs supplémentaires				



Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux



Contexte :

- **Suite au COPIL LNPN du 20/10/2016** : expertiser la faisabilité de la localisation de GN à Evreux-Nétreville, notamment au regard de son impact routier, afin d'une éventuelle intégration dans les études SNCF Réseau en étape 2
- **Organisation d'un groupe de travail spécifique** : CD27, EPN (GEA), SNA (CAPE), CASE, SNCF Réseau, DREAL
- **Bureau d'études missionné par les acteurs eurois en tant qu'AMO** : TTK – CODRA – ERA
- **Dates des réunions** :
 - Le 22/11/2016 : échanges autour des données d'entrée et hypothèses
 - Le 13/12/2016 : premières pistes de réflexion pour la reconfiguration du nœud routier
 - Le 17/01/2017 : derniers résultats, évaluation financière et analyse multicritère comparant 3 localisations de gare nouvelle : Nétreville, Le Coudray et Caillouët

Gare nouvelle d'Evreux



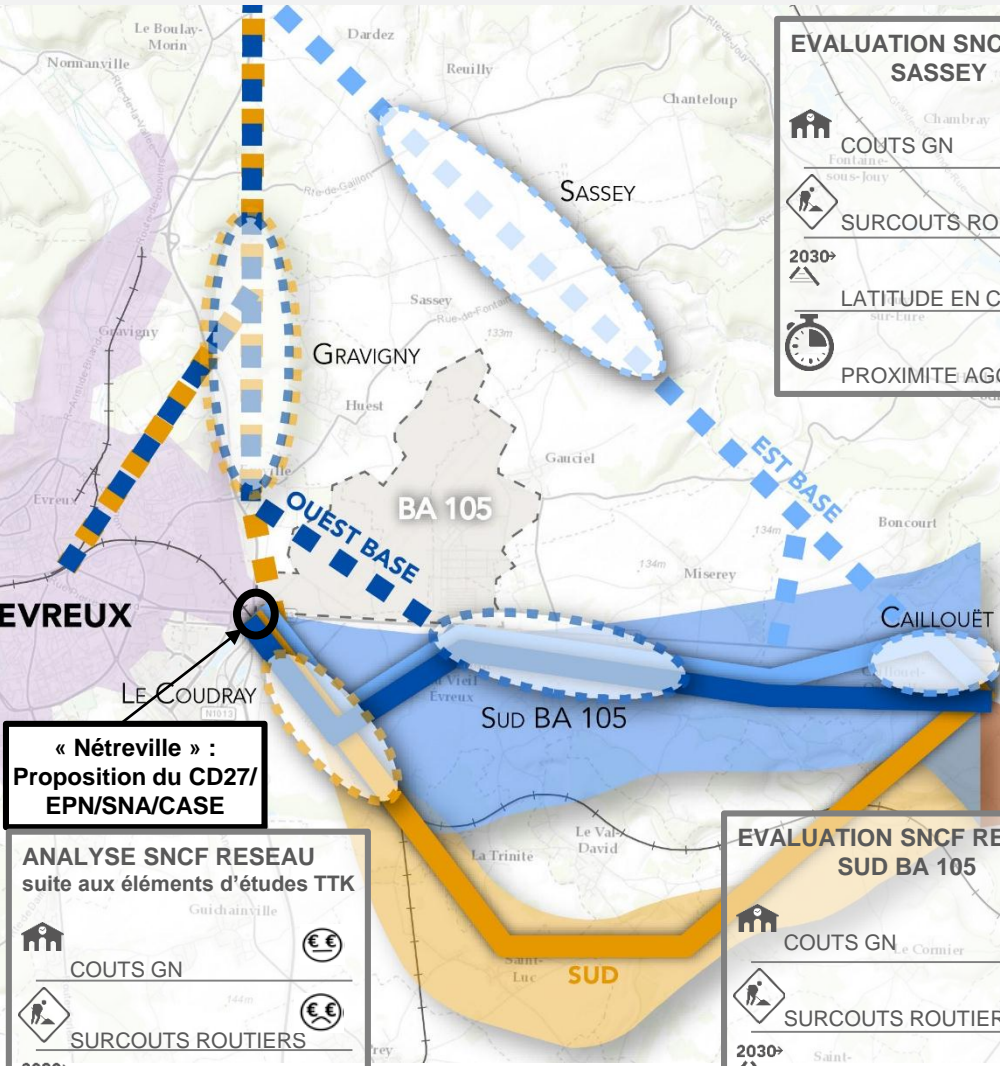
Etude comparative des 5 localisations de gare nouvelle

EVALUATION SNCF RESEAU GRAVIGNY

	COUTS GN	€€ €€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☹
	PROXIMITE AGGLO	☹

EVALUATION SNCF RESEAU LE COUDRAY

	COUTS GN	€€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☺
	PROXIMITE AGGLO	☹



EVALUATION SNCF RESEAU SASSEZ

	COUTS GN	€€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☺
	PROXIMITE AGGLO	☹

EVALUATION SNCF RESEAU CAILLOUET

	COUTS GN	€€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☺
	PROXIMITE AGGLO	☹

ANALYSE SNCF RESEAU suite aux éléments d'études TTK

	COUTS GN	€€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☹
	PROXIMITE AGGLO	☺

EVALUATION SNCF RESEAU SUD BA 105

	COUTS GN	€€
	SURCOUTS ROUTIERS	€€
	LATITUDE EN CIBLE	☹
	PROXIMITE AGGLO	☹

Document de travail



Etude comparative et analyse de SNCF Réseau :

Poursuite des études sur les 5 localisations de gare nouvelle et analyse des résultats de Nétreville

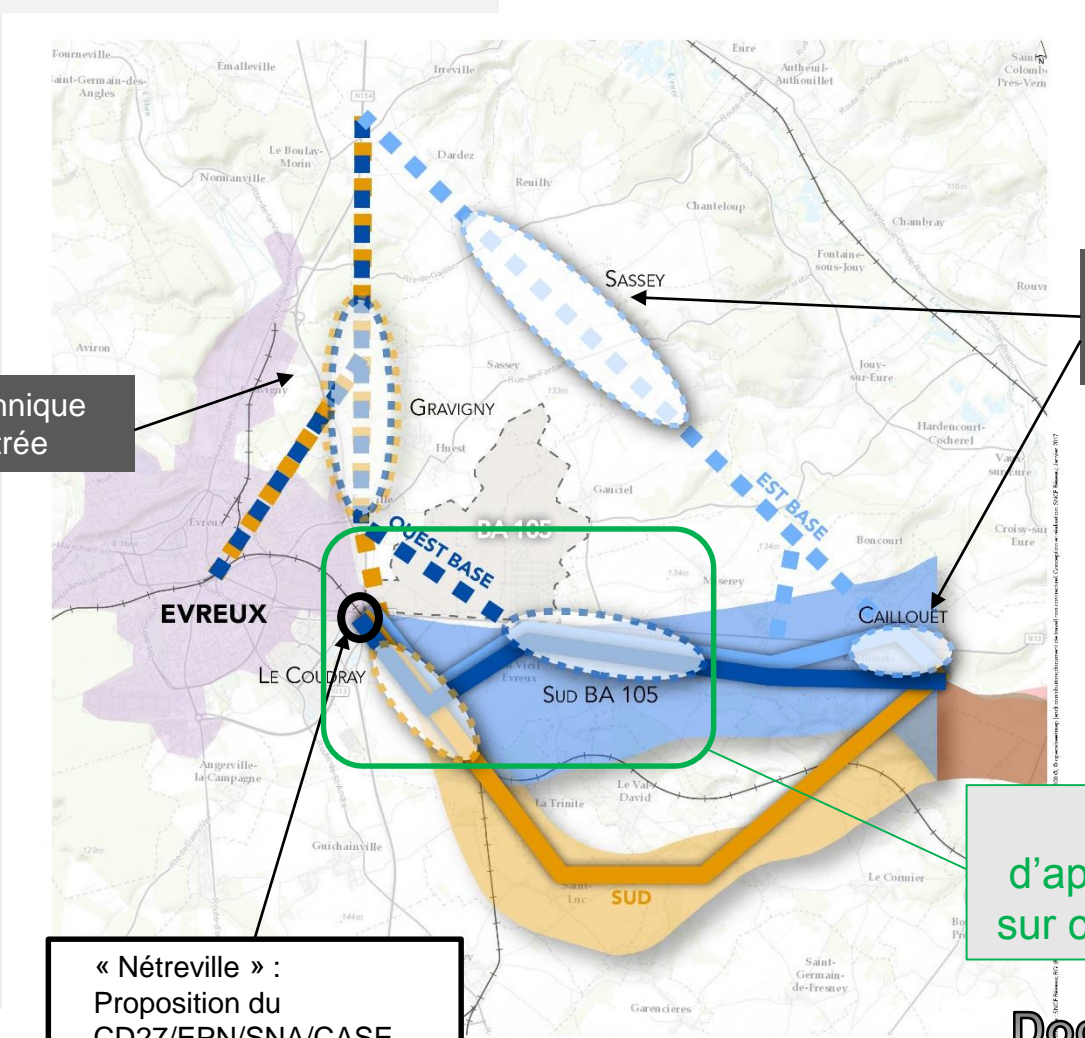
	Le Coudray	Sud BA 105	Gravigny	Caillouët	Sassey	Nétreville
	<i>Compatible C2 Sud</i>	<i>Compatible C2 Nord Ouest Base</i>	<i>Compatible C2 Nord Ouest Base / C2 Sud</i>	<i>Compatible C2 Nord Est Base</i>	<i>Compatible C2 Nord Est Base</i>	<i>Compatible C2 Sud</i>
Coûts liés à la gare	😊😊	😊😊	😞😞	😊😊	😊😊	😊😊
Surcoûts liés aux déviations routières	😊😊	😊😊	😊😊	😊😊	😊😊	😞😞
Latitude par rapport au projet cible	😊	😞	😞	😊	😊	😐
Proximité à l'agglomération	😐	😐	😐	😞	😞	😊
	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Synthèse	A conserver dans le champ d'étude SNCF Réseau	A conserver dans le champ d'étude SNCF Réseau	A ne pas conserver dans le champ d'étude SNCF Réseau	A ne pas conserver dans le champ d'étude SNCF Réseau	A ne pas conserver dans le champ d'étude SNCF Réseau	Proposition d'intégration dans le champ d'étude SNCF Réseau

Document
de travail

Gare nouvelle d'Evreux



Proposition de SNCF Réseau :



Faisabilité technique non démontrée

Gares Sassey et Cailloüët éloignées de l'agglomération sur la ZP Nord Est Base

Proposition d'approfondissement sur ce secteur d'étude

« Nétreville » : Proposition du CD27/EPN/SNA/CASE



Proposition de SNCF Réseau :

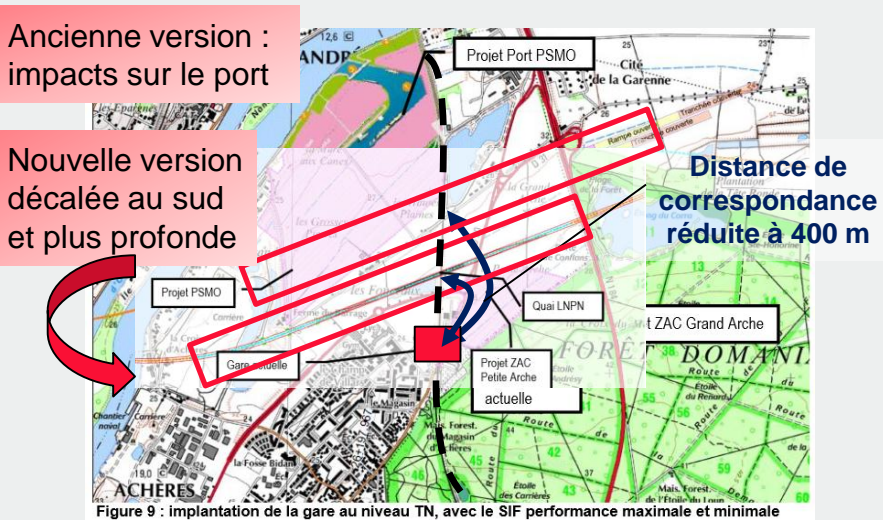
- Intégration de la localisation dans le secteur de Nétreville, moyennant les observations de la DREAL et de SNCF Réseau
 - Limitation pour la suite des études à 3 localisations de gare (Le Coudray, Sud BA105, Nétreville), laissant la possibilité d'une gare nouvelle éventuelle sur les ZP C2 Nord Ouest Base ou C2 Sud.
 - Pour ces 3 localisations, approfondissement des sujets routiers et ferroviaires, avec le même degré de détails
- Poursuite du travail engagé en l'intégrant dans le processus LNPN et en l'élargissant à tous les acteurs du territoire (DREAL Normandie, Région Normandie, Département 27, EPN, SNA, CASE, BA 105, Site du Gisacum, DRAC...)



Compte-rendu des travaux du groupe de réflexion sur la gare de la Confluence

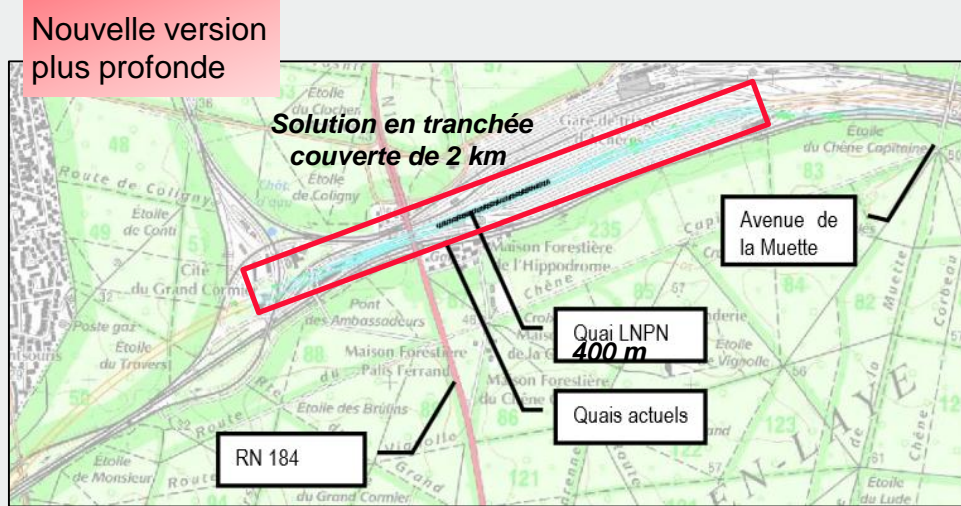
GN Confluence : Localisation et aménagements

■ Achères Ville

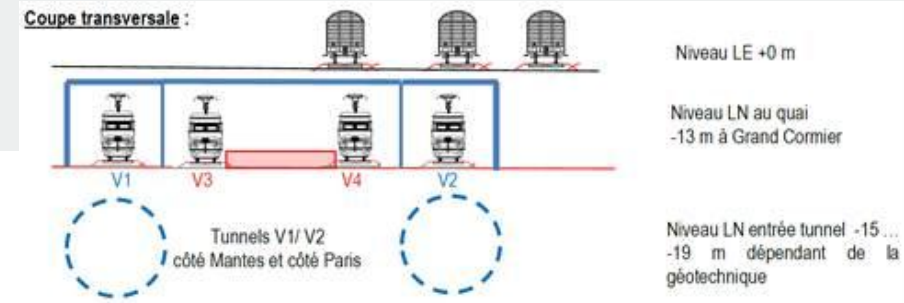
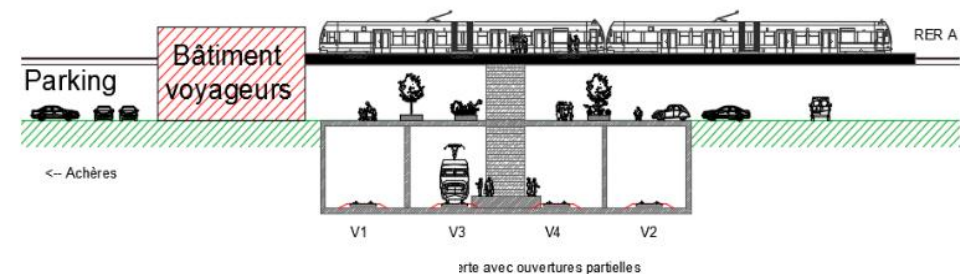


→ Translation vers la gare RER A (éloignement de PSMO, de la forêt et passage sous l'étang du Corra)

■ Achères Grand-Cormier



→ Recherche de réduction de la taille de l'objet en surface en approfondissant la tranchée

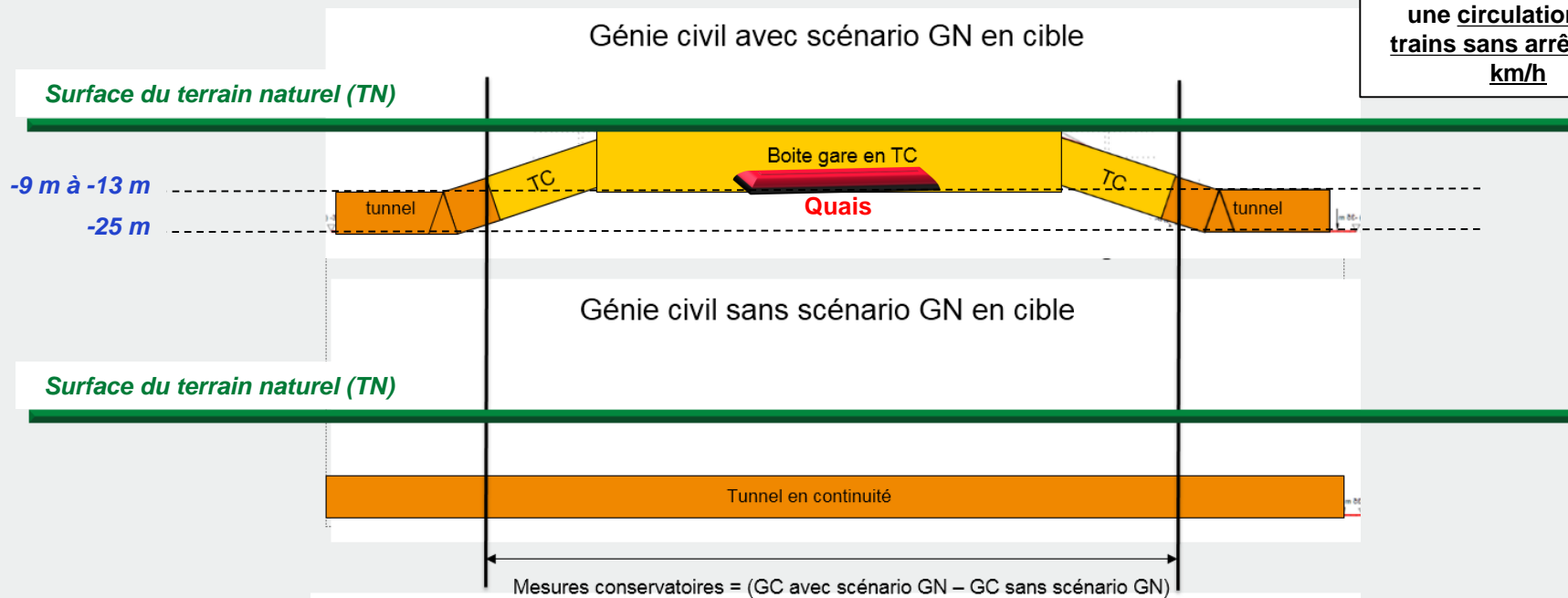


GN Confluence : Contexte technique et coûts



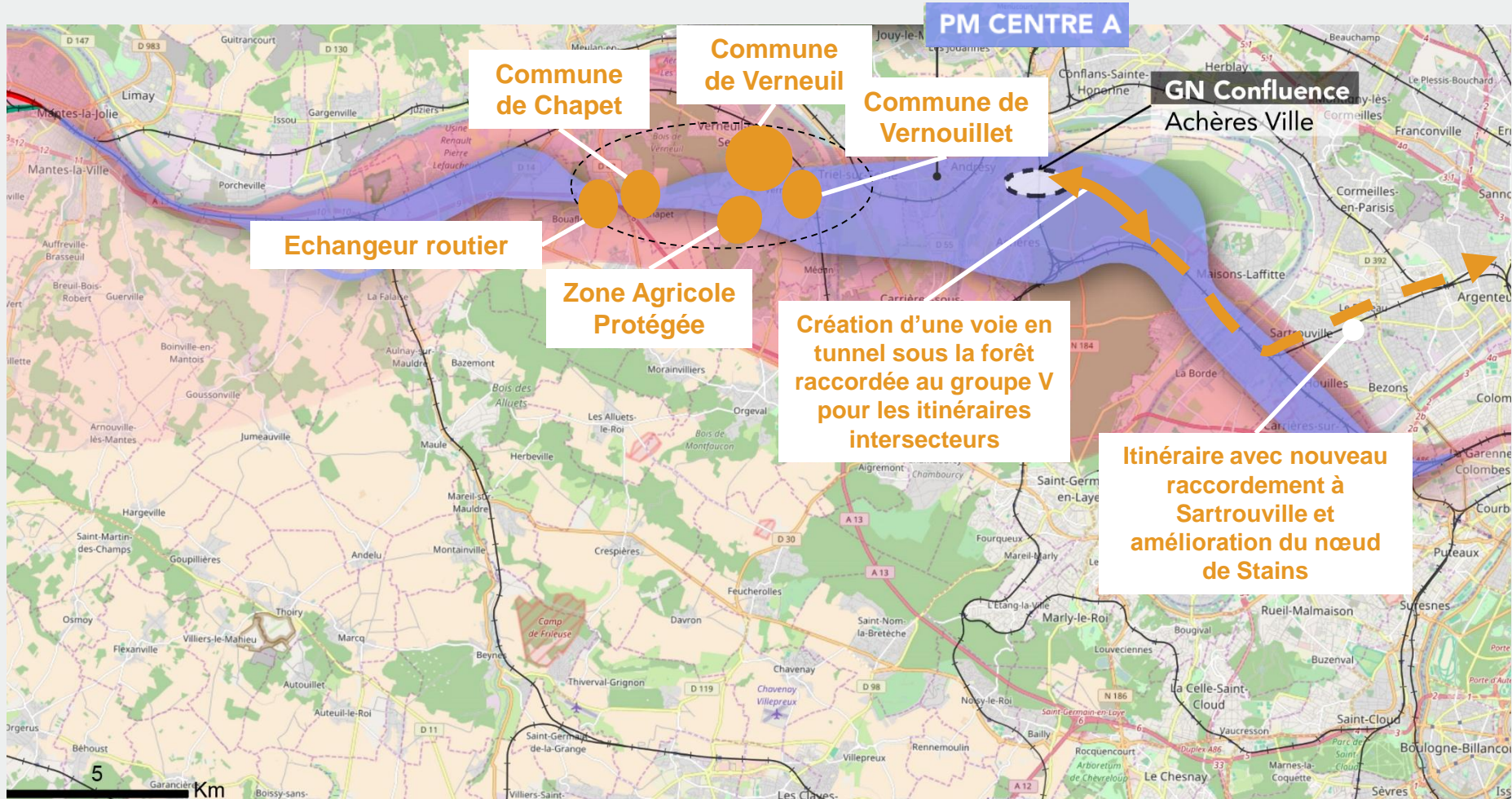
- L'objet gare est inclus dans un objet plus long constitué d'une tranchée couverte

Le plan de voies permet une circulation des trains sans arrêt à 200 km/h



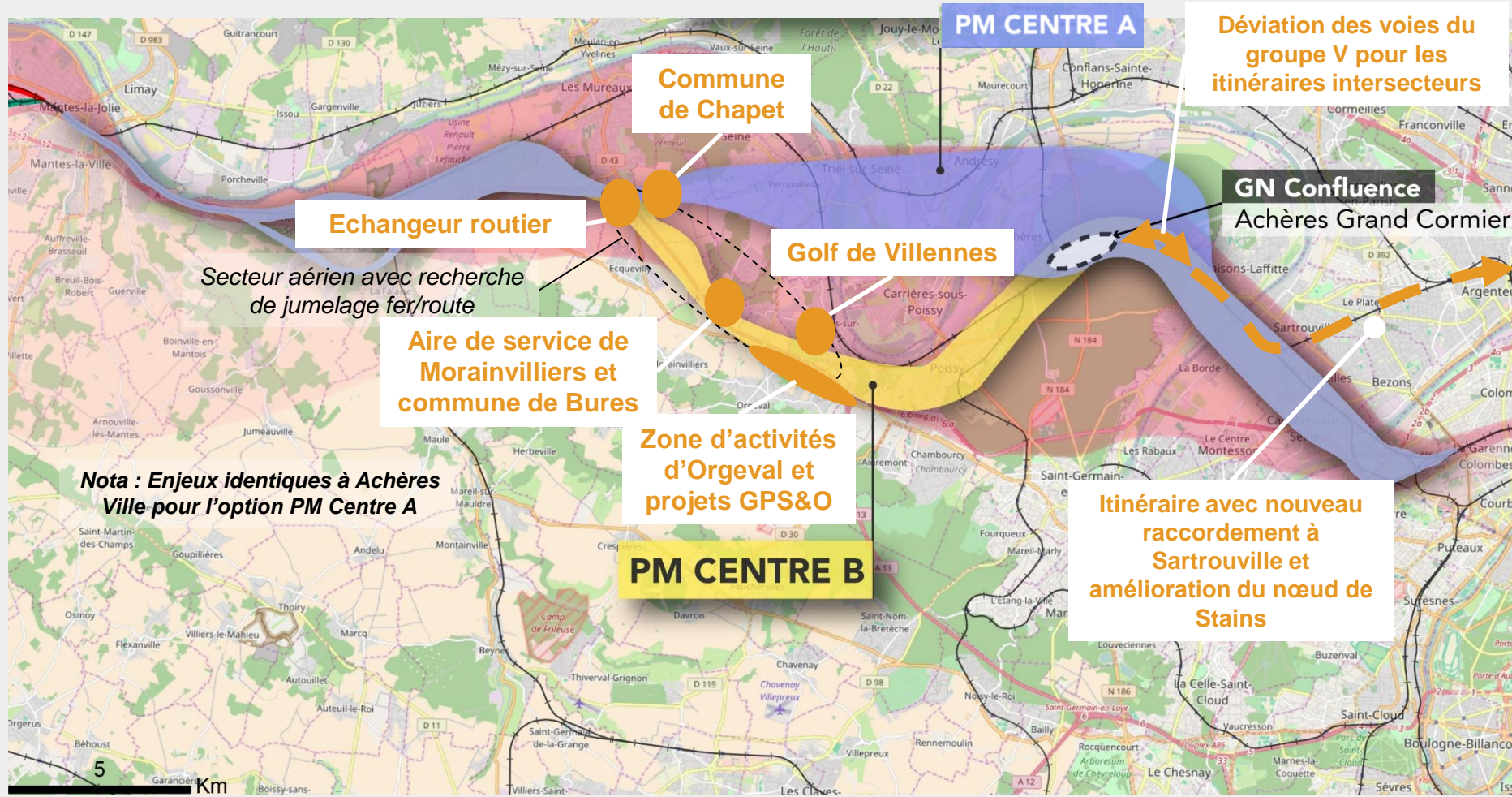
GN Confluence : Compatibilités est / ouest

■ Intersecteurs à l'est et quelques enjeux à l'ouest sur la section aérienne



GN Confluence : Compatibilités est / ouest

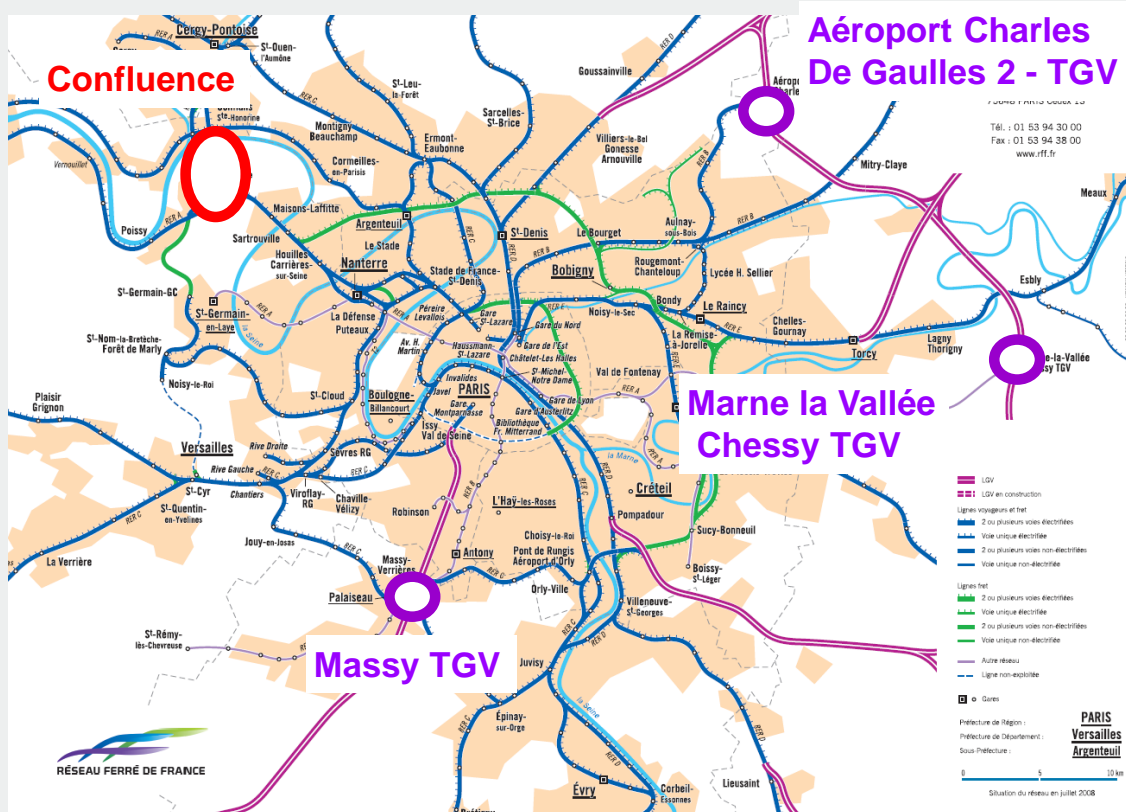
■ Intersecteurs à l'est et quelques enjeux à l'ouest sur la section aérienne





Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

Les gares d'interconnexion franciliennes sont desservies exclusivement par des trains à grande vitesse.

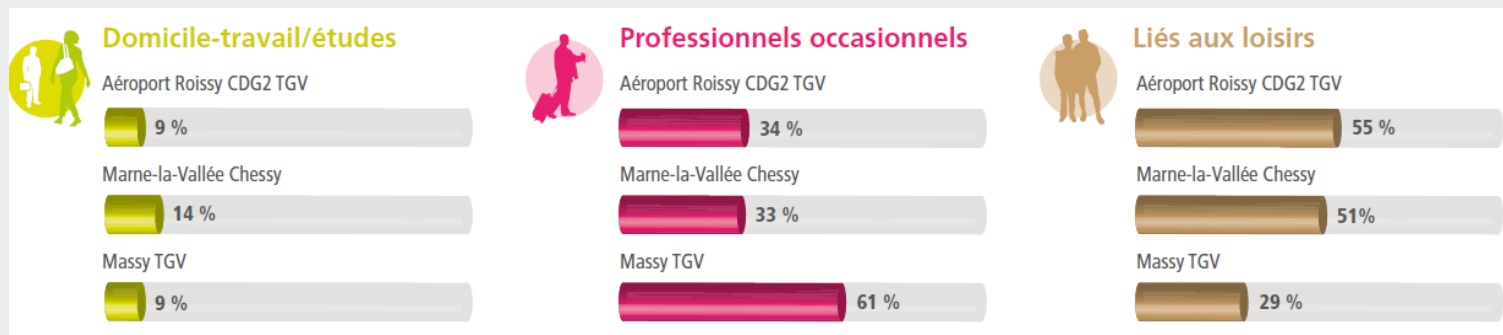




Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

Les usages :

Les gares d'interconnexion répondent principalement à des besoins de déplacements d'affaires et de tourisme (85 à 90%).



Source : La fréquentation des grandes gares franciliennes, Grandes enquêtes, mars 2015

Trafic annuel 2015:

- **Massy TGV : 1,9 millions**
- **Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV : 4,2 millions**
- **Marne la Vallée Chessy : 6 millions**

Gare nouvelle de Confluence



Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

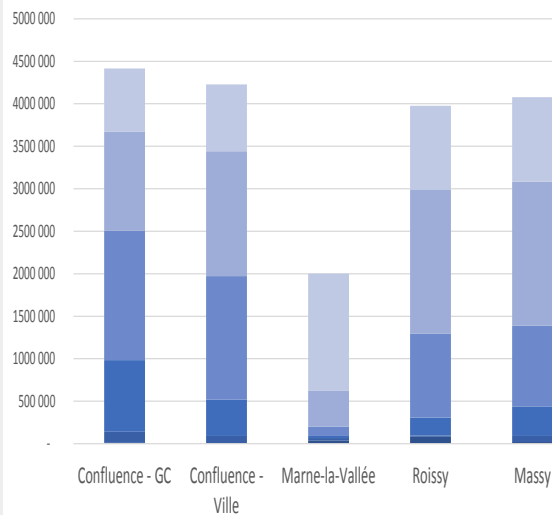
Accessibilité :

Mesurée en population et emplois accessibles, **la zone de chalandise d'une gare dans le secteur de Confluence peut être rapprochée de celle de la gare de Massy**

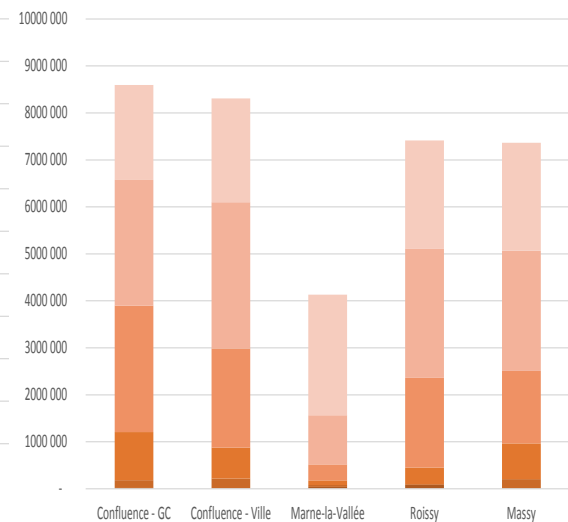
L'accessibilité TC serait équivalente, voire légèrement meilleure.

Accessibilité	Massy TGV	Confluence
VP à 30'	EMP : 0,6M POP: 1,4 M	EMP : 0,4M POP: 1,1 M
TC à 30'	EMP : 0,9M POP: 1 M	EMP : 1 à 2M POP: 1 M

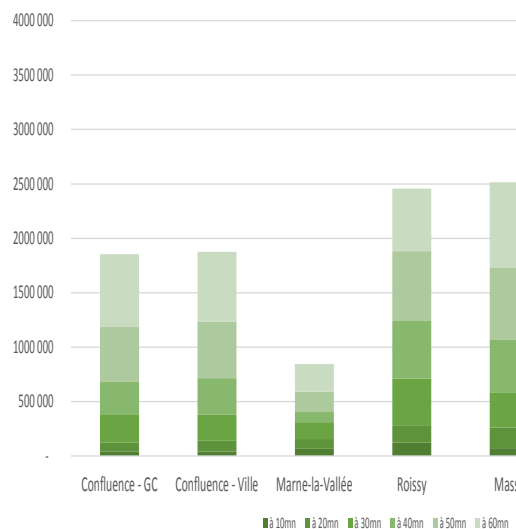
Emplois 2030 - Accessibilité TC



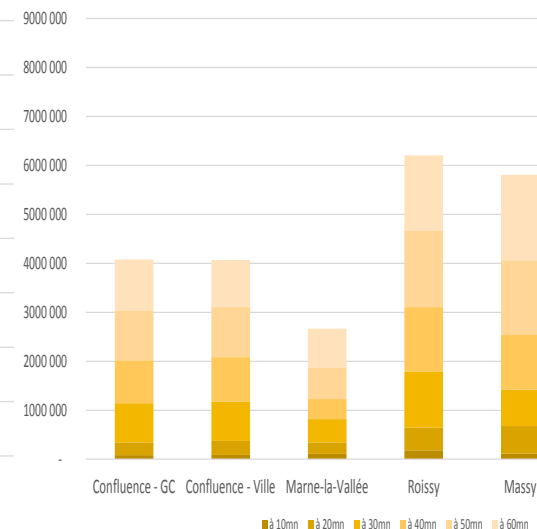
Population 2030 - Accessibilité TC



Emplois 2030 - Accessibilité VP



Population 2030 - Accessibilité VP





Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

Quelle offre TAGV intersecteur depuis la Normandie ?

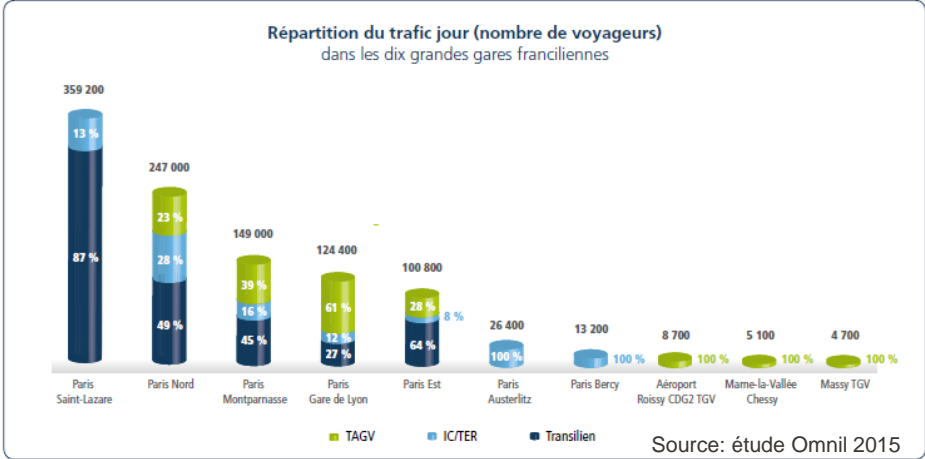
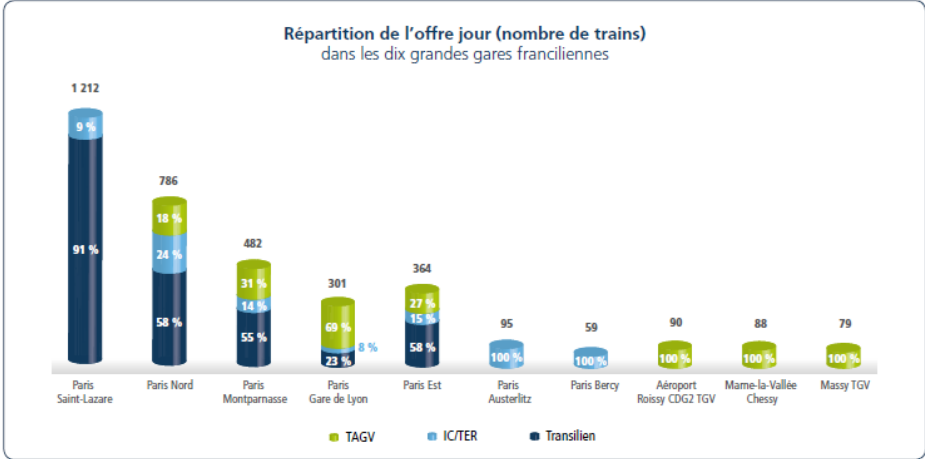
L'offre est aujourd'hui d'un aller-retour par jour entre Le Havre et Marseille. En 2009 et 2010 les intersecteurs mis à l'essai entre Cherbourg et Dijon (1AR/J) et entre Le Havre et Strasbourg (1AR/J) n'ont pas été reconduits faute de marché.

Le travail est en cours sur une déclinaison d'hypothèses comparables pour la GN de Confluence.

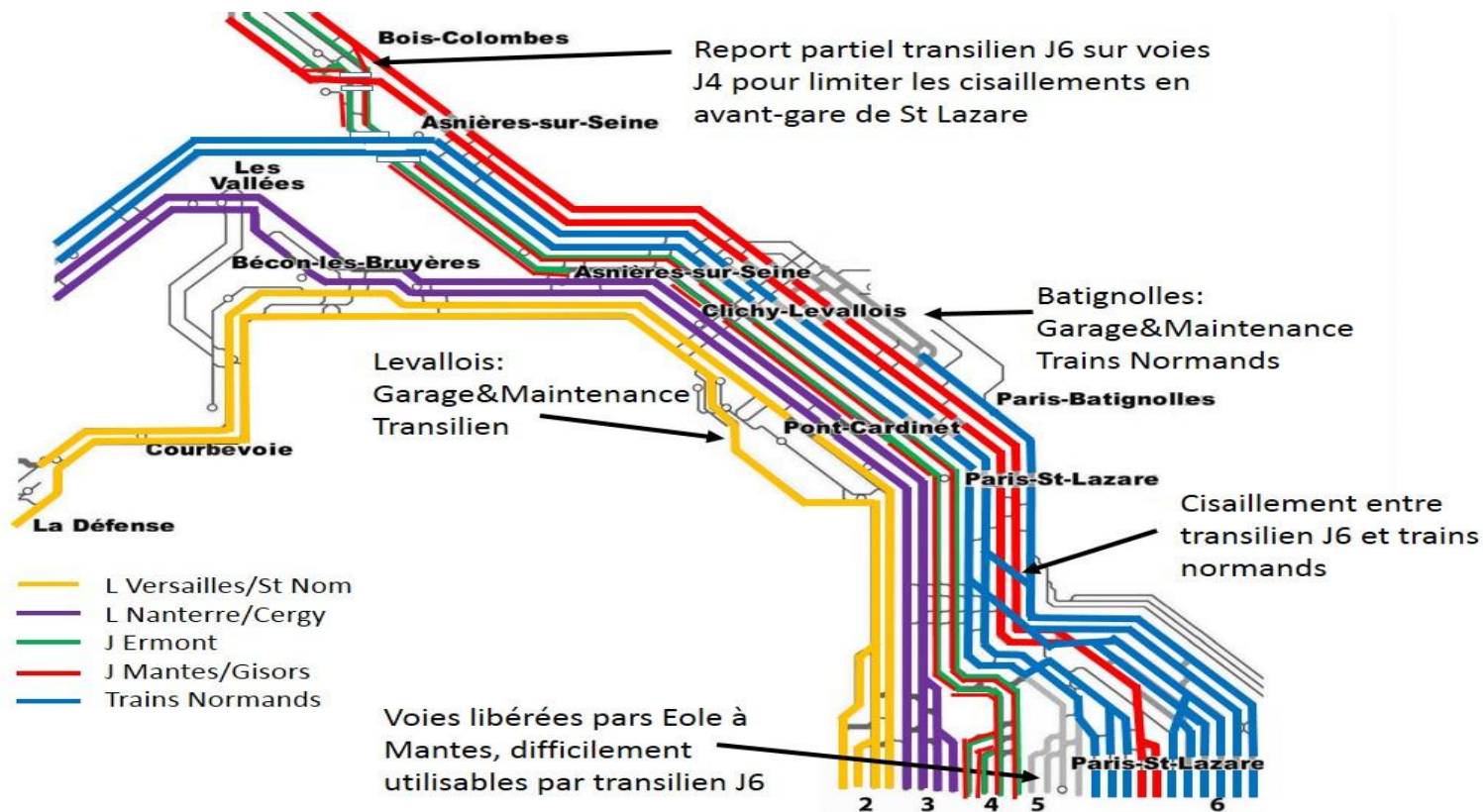
Complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare

LES USAGES

LA GARE DE SURFACE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE



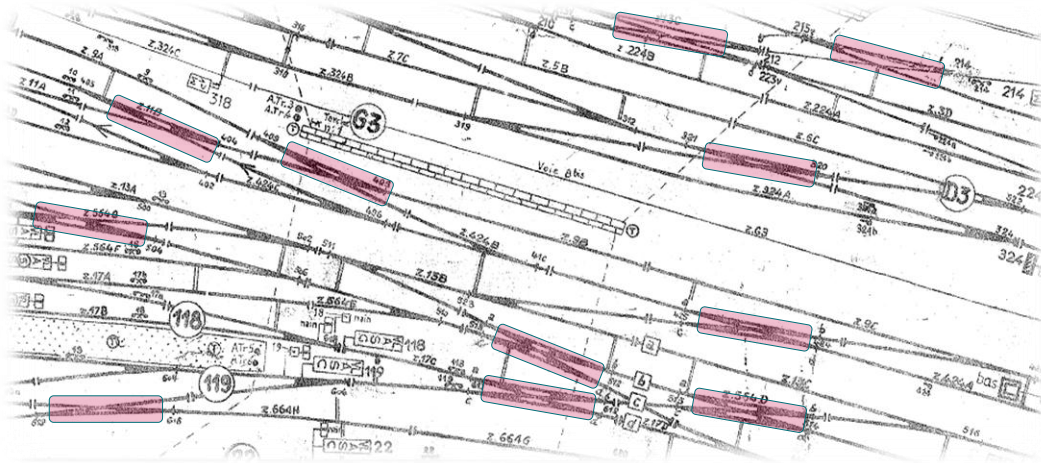
CIRCULATIONS SUR PARIS - BOIS-COLOMBES À L'HORIZON EOLE À MANTES



RATIONALISATION DU PLAN DE VOIE

Le plan de voie comporte de **nombreux appareils de voie enchevêtrés** : 102 sur la gare et 215 entre Paris Saint Lazare et Asnières, notamment des TO et TJ*, qui se sont superposés au fil du temps, et des interventions successives, rendant la **gare inadaptée à une exploitation agile de type zone dense**.

Ces appareils peuvent être à l'origine de dysfonctionnements et nécessitent un effort particulier pour la maintenance.



*TO: traversée oblique (croisement de deux voies sans liaison entre elles)

*TJ: traversée jonction (croisement de deux voies avec liaison entre elles)



Sur la gare Paris Saint Lazare: **14% des appareils de voies peu utilisés, 3% pas utilisés**

DÉCROISER LES FLUX

Vue depuis le poste 3 en direction de la province



Secteur d'insertion de l'ouvrage d'inversion (« saut de mouton »)

Gr V
actuel



Gr VI
actuel

La faisabilité technique (phasage et impacts travaux) ne pourra être confirmée que dans la suite des études

ORIENTATION VERS UN PROGRAMME D'ÉTUDES À COURT TERME

1. Etablissement d'un diagnostic « **système** » de l'exploitation du complexe de Paris Saint-Lazare
 - Le fonctionnement des circulations en ligne
 - Le fonctionnement des circulations techniques et leur impact sur les circulations voyageurs
2. Identification des **actions à court terme** d'amélioration du fonctionnement de PSL, au vu :
 - des modalités du report de la maintenance des TET en Normandie,
 - du schéma directeur de maintenance / garages TN
3. Etudes préliminaires du **décroisement des flux** – le saut de mouton -, intégrant l'évaluation de l'impact du cisaillement Groupe V/Groupe VI sur la circulation/ la régularité
4. Evaluation de l'impact des flux voyageurs sur le **dimensionnement des quais** TN et normands
 - Impact sur la rationalisation du plan de voies
5. Evaluation des **besoins**.
 - Prévisions de trafic, nombre de trains souhaités,
 - Caractéristiques du matériel roulant,



Conclusion



Site internet du projet :

- www.ln-pn.fr

Contacts :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama