

# Projet LNPN

Comité Territorial – Axes Normands

Jeudi 16 Février 2017



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





**Monsieur Nicolas Hesse**

**Secrétaire général pour les affaires régionales de  
Normandie**



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

# L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



- Un premier objectif est d'arrêter, en 2017 une zone de passage préférentielle (1km à 3 km) pour chacune des trois sections déclarées prioritaires.



2009 - 2011

2011 - 2012

**2014**  
-  
**2017**

Horizon  
2020

Horizon  
2030

# Le calendrier de gouvernance et de concertation

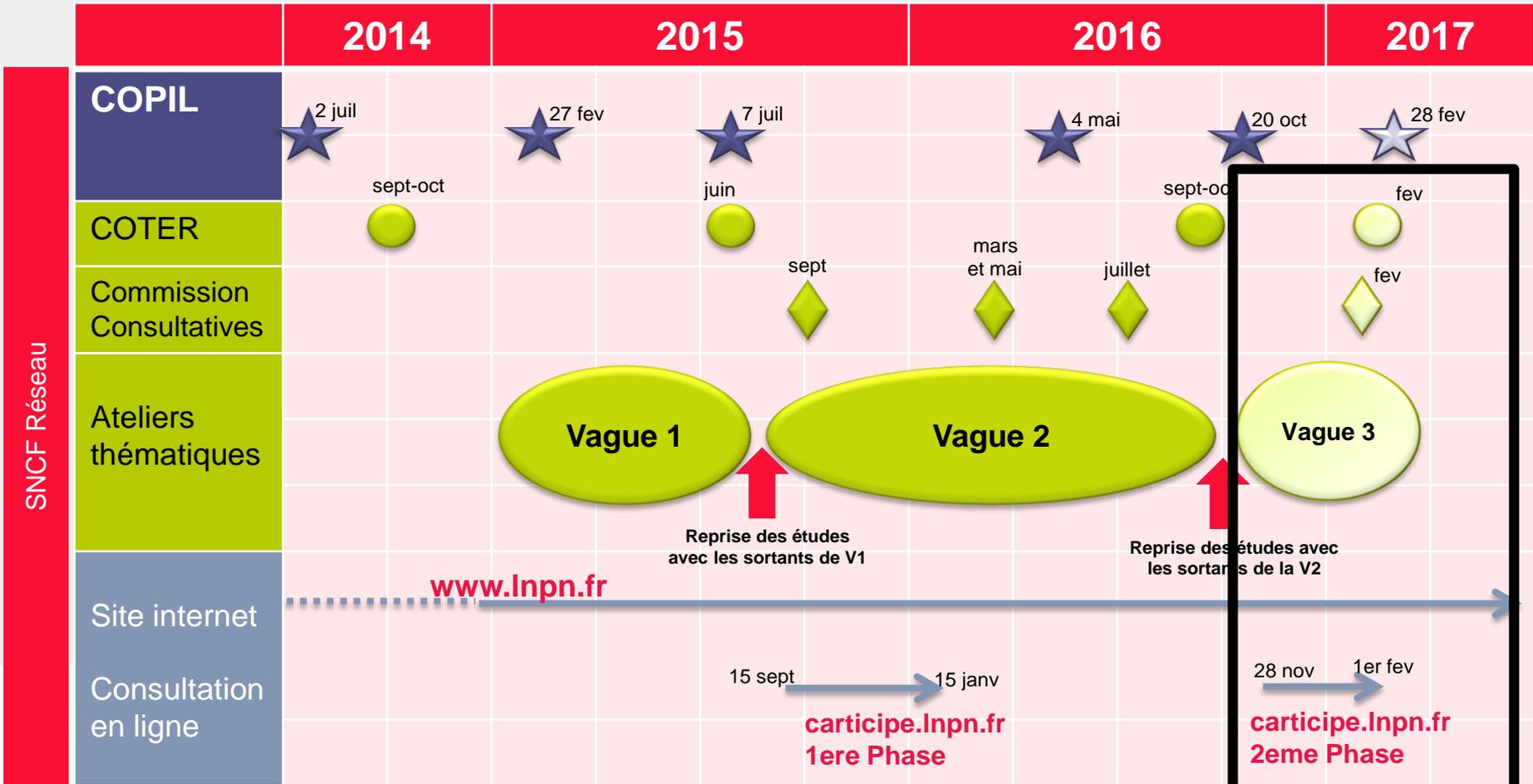


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux  
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point et présentation des Zones de Passages (ZP) et analyse des ZP avec le 1<sup>er</sup> jeu d'indicateurs.  
Scénarios de dessertes associés

Analyse des ZP retenues au COPIL du 20 oct avec le 2<sup>eme</sup> jeu d'indicateurs





- 1. Avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet ;**
- 2. Point sur les travaux conduits par le groupe de travail « Avenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare » ;**
- 3. Avancement de l'étude pilotée par la garante, Mme Charvet, relative au tronçon prioritaire Mantes-Evreux.**



**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](mailto:anne-marie-charvet@orange.fr)

# Avancement des études et de la concertation

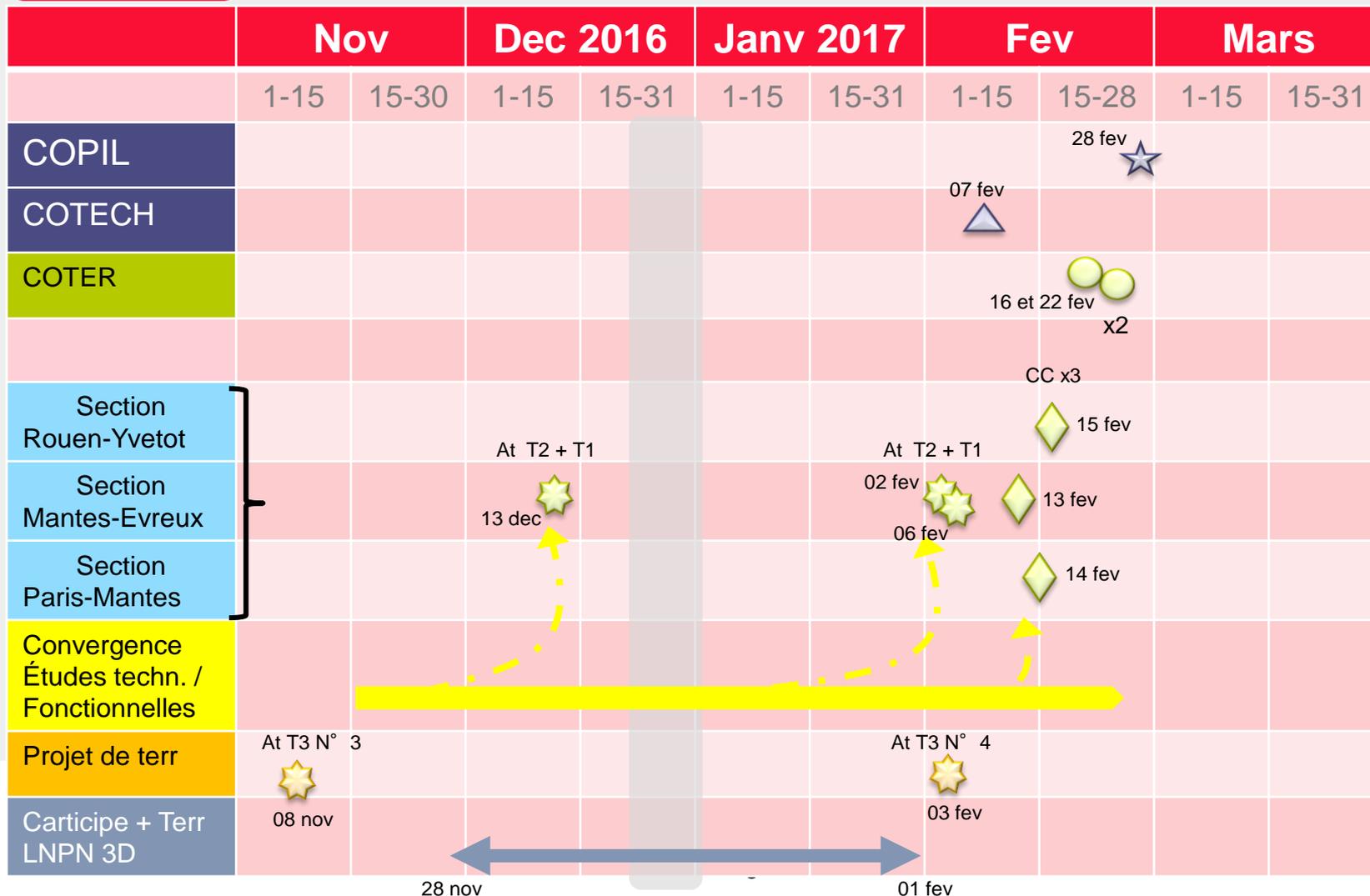
# Le calendrier de gouvernance et de concertation



Objectifs  
des ateliers

Présentation  
du 2<sup>e</sup> jeu  
d'indicateurs

Restitution  
intermédiaire de  
l'analyse multicritère





# Concertation – Ateliers projet de territoire

# L'atelier « Projet de territoire(s) »



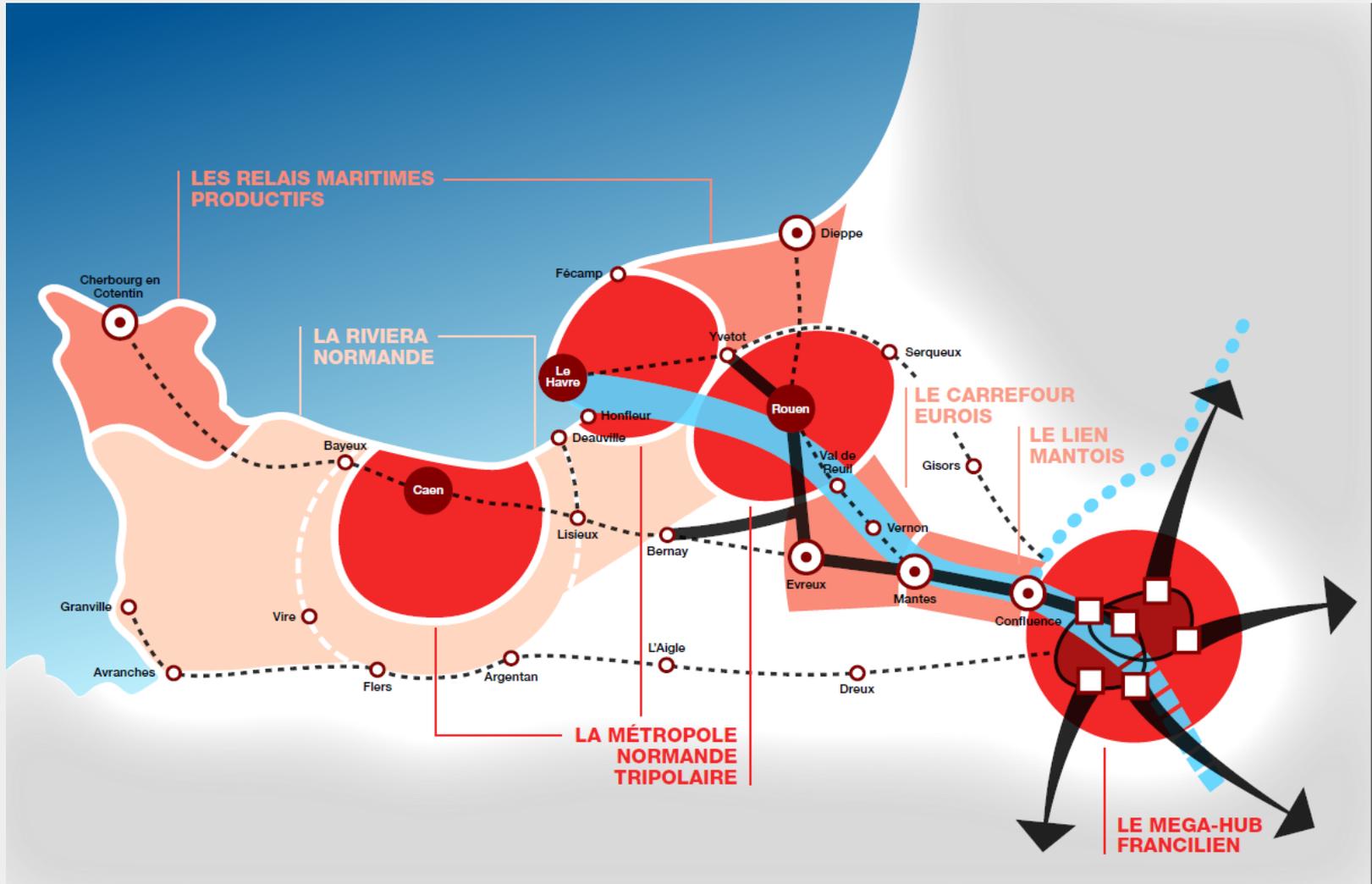
## 4 rencontres (à Rouen, Caen, Deauville et le Havre) entre avril 2016 et février 2017

- 40 à 80 techniciens et élus à chaque atelier
- **12 présentations par les élus et techniciens** de leurs projets de territoires en lien avec LNPN :
  - Caen-la-Mer
  - CD95
  - Seine Normandie Agglomération
  - Communauté d'agglomération du Cotentin
  - Ville de Dieppe
  - Métropole Rouen Normandie
  - GPS&O
  - Communauté d'agglomération Lisieux Normandie
  - CD27
  - Evreux Portes de Normandie
  - CODAH
  - Région Normandie
- A l'échelle de l'espace LNPN, **des apports précieux** sur :
  - Les dynamiques de peuplement et d'emploi
  - Les potentiels de développement économique
  - Les dynamiques touristiques
  - Les mobilités
  - Les enjeux de fret et de logistique

## Un document de synthèse en cours de préparation

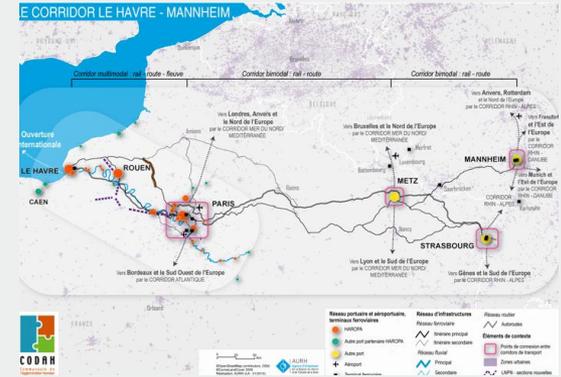
## L'affirmation d'un territoire de projets communs, entre la LNPN et les collectivités



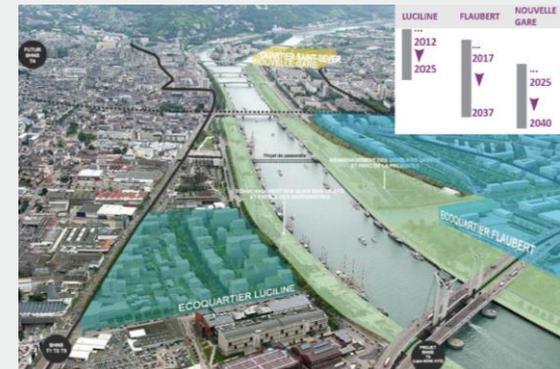


# Les enseignements de l'atelier

- La **territorialisation** de la LNPN est en route !
- Il faut poursuivre ce **carrefour de projets** tout au long du processus LNPN
- Globalement : LNPN est la **colonne vertébrale** (avec l'axe Seine) d'une volonté plus générale et diffuse d'amélioration du système des mobilités, de relance du développement de la Normandie, de meilleure insertion de tout le faisceau Seine Aval en France et en Europe.
- Localement : les **gares** actuelles ou nouvelles sont des cœurs de projets locaux en faveur des centralités comme de l'irrigation des territoires.



*La Vallée de Seine dans une stratégie de corridor est-ouest - CODAH*



*Le développement de Rouen Seine-Cité - Métropole de Rouen*



- Envisager un **événement de restitution** à l'appui du document de synthèse
- Proposer aux collectivités qui le souhaitent de **poursuivre le travail au-delà**, en partenariat avec les Régions : SNCF Réseau continue - a minima à court terme - à porter l'animation
- Continuer à le nourrir d'apports nouveaux pour enrichir les projets et amplifier les "effets LNPN" (sur la culture, sur la "destination mer", sur les services, sur LNPN et numérique, etc.)
- Transmettre l'expérience LNPN de la démarche de projet croisé entre réseau et territoires.



# Concertation – Résultats de la 2<sup>e</sup> phase carticipe.LNPN



## Voici les principaux résultats à retenir de cette 2<sup>e</sup> phase carticipe.lnpr:

### ■ Section Paris-Mantes:

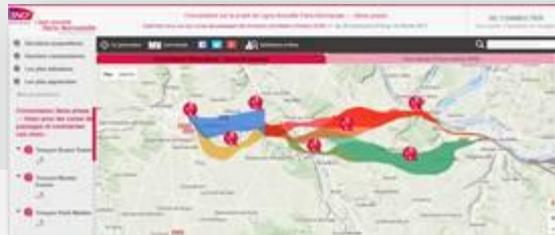
- C'est la zone de passage «**Paris Mantes Sud**» qui obtient la préférence des participants du grand public actuellement avec un solde **positif** de 81 votes (+ 136 et - 55).



	Total
PM-Centre-A	-78
PM-Centre-B	-79
PM-Sud	+81

### ■ 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
ME-C1-Nord-C	-288
ME-C2-Sud-B	-241
ME-C1-Sud-C	-226

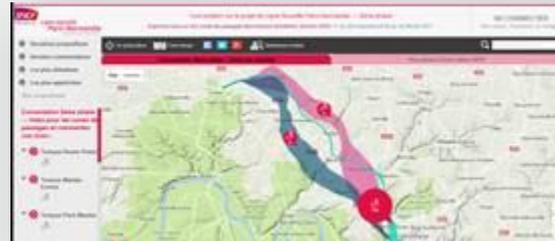
	Total
ME-C2-Nord-Ouest Base	-127
ME-C2-Nord est base	-154
M2-C2-Sud	-189



Voici les principaux résultats à retenir de cette 2<sup>e</sup> 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
<b>RY-Maromme</b>	<b>1150</b>
<b>RY-Ouest-B</b>	<b>-931</b>
<b>RY-Est-C</b>	<b>-973</b>

➔ 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.





# Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage



- 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 (LAMSADÉ)

# La méthode de classification des ZP



- Les indicateurs du 1<sup>er</sup> 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

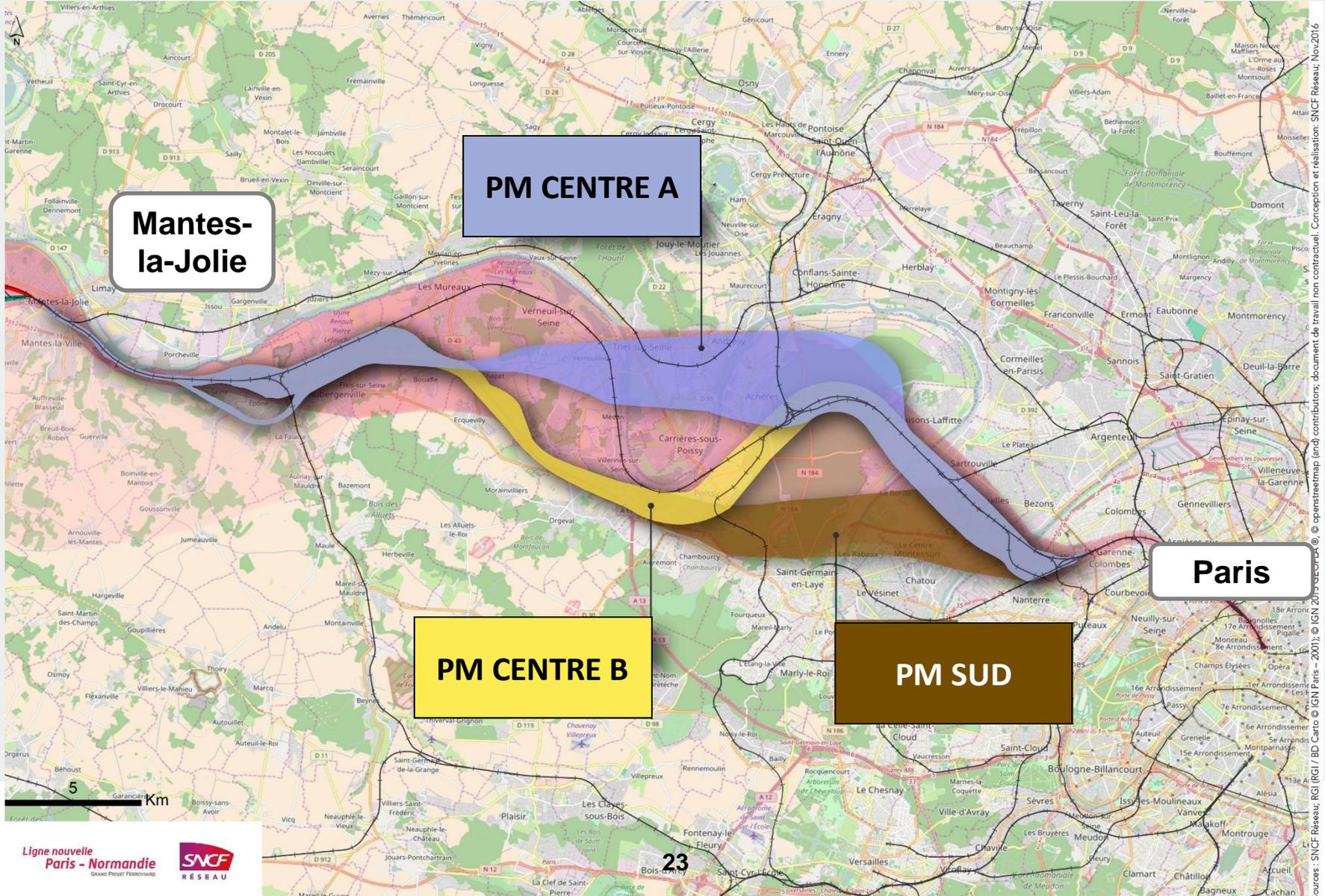
- ★ Risques / Biodiversité protégée
- ★ Risques / Biodiversité d'intérêt
- ★ Risques / Paysages et patrimoines
- ★ Risques / Captages eau potable
- ★ Risques / Terres agricoles
- ★ Ecoconception
- ★ Risques / Nuisances
- ★ Risques / Naturels et techno.
- ★ Ecart de temps de parcours
- ★ Rapprochement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

# Exemple – Analyse multicritère – ZP ME C1 Sud B



<b>C1 SUD B</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 – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



# Paris-Mantes – principaux éléments différenciant les zones

## PM CENTRE A

**Terres agricoles :** Impact potentiel ZAP Vernouillet  
**Nuisances :** Un peu moins bonne, plus de riverains  
**Écarts de temps de parcours :** intermédiaire (+0,5')  
**Rapprochement entre infra :** se rapproche moins d'une infra que les autres (A13)  
**Coûts :** Linéaire supérieur à la PM-Sud (env +3km)  
**Potentialités projet cible :** 2 sites de GN possibles

Mantes-la-Jolie

PM CENTRE A

## PM CENTRE B

**Écarts de temps de parcours :** la moins performante (+1,5' min)  
**Coûts :** la plus chère (+1 km env / PM-Centre-A)  
**Potentialités projet cible :** 1 site de GN possible

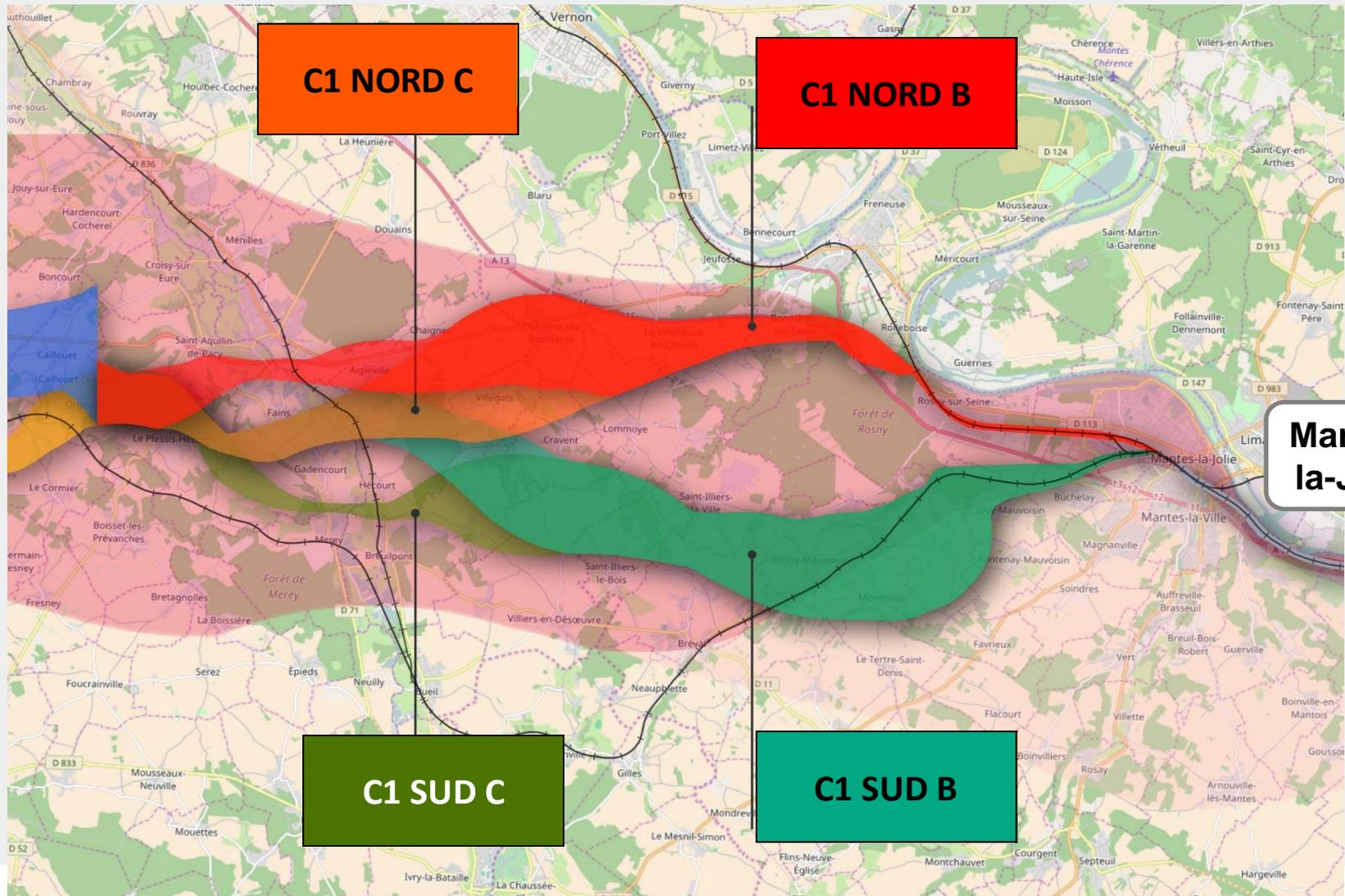
Paris

PM CENTRE B

PM SUD

**Captage en eau potable :** potentiellement la moins impactante  
**Ecoconception :** Favorable (moins de tunnels)  
**Écarts de temps de parcours :** la plus performante (plus directe)  
**Coûts :** % d'ouvrage souterrains moindre (la moins chère)  
**Potentialités projet cible :** Pas de GN possible  
**Carticipe :** solde positif pour la PM-Sud

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



# MANTES-EVREUX – principaux éléments différenciant les zones

**Captage en eau potable** : favorable car traverse moins de surface de périmètre de protection de captage

**Ecarts de temps de parcours** :

+0,5' en prioritaire, +2' en cible

**Rapprochement entre infra.** :

Potentialité de rapprochement avec le réseau ferré existant, voire avec l'A13 jusqu'à Chaufour-des-Bonnières

**Carticipe** : seule zone de passage en défavorable

**C1  
NORD**

**Coûts** : les plus coûteuses

**Potentialités projet cible** : insertion plus difficile d'un éventuel contournement de Mantes

**C1  
NORD - C**

**C1  
NORD - B**

**Biodiv. Protégée et d'intérêt** : défavorable (sites du CEHN)

**Ecarts de temps de parcours** : +1' en prioritaire et +2,5' en cible

**Rapprochement entre infra.** : Recherche le plus de jumelage : avec l'A13 et la RN13

**Mantes-  
la-Jolie**

**Ecoconception** : Plus mauvaise ZP car plus de linéaire de tunnels.

**C1  
SUD - C**

**C1  
SUD - B**

**Ecoconception** : Meilleure ZP (moins de linéaires de tunnels).

**C1  
SUD**

**Ecarts de temps de parcours** : Meilleures ZP

**Rapprochement entre infra** : Pas de rapprochement hors raccordement à l'ouest de Mantes

**Coûts** : les moins coûteuses

**Potentialités projet cible** : insertion plus courte d'un éventuel contournement de Mantes



# MANTES-EVREUX - principaux éléments différenciant les zones

## C2-NORD

**Paysage et patrimoine** : Risque d'impact sur Gisacum  
**Rapprochement avec l'infra** : avec la RN13 pour réduire l'impact sur Gisacum

## C2 NORD Ouest Base

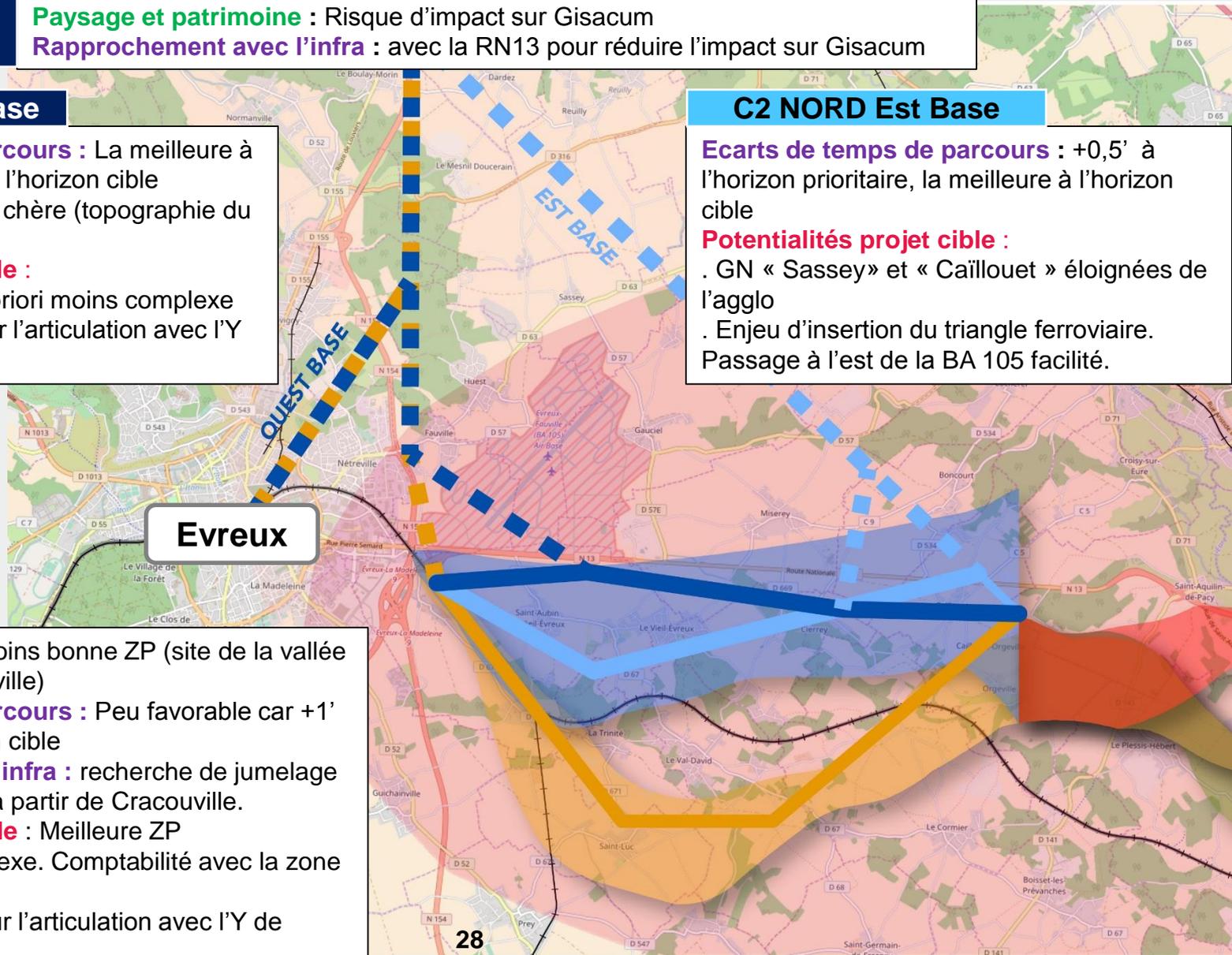
**Ecarts de temps de parcours** : La meilleure à l'horizon prioritaire, +1' à l'horizon cible  
**Coûts d'infra** : la moins chère (topographie du secteur plus favorable)  
**Potentialités projet cible** :  
· GN « Sud BA 105 » a priori moins complexe  
· Peu de possibilités pour l'articulation avec l'Y de l'Eure

## C2 NORD Est Base

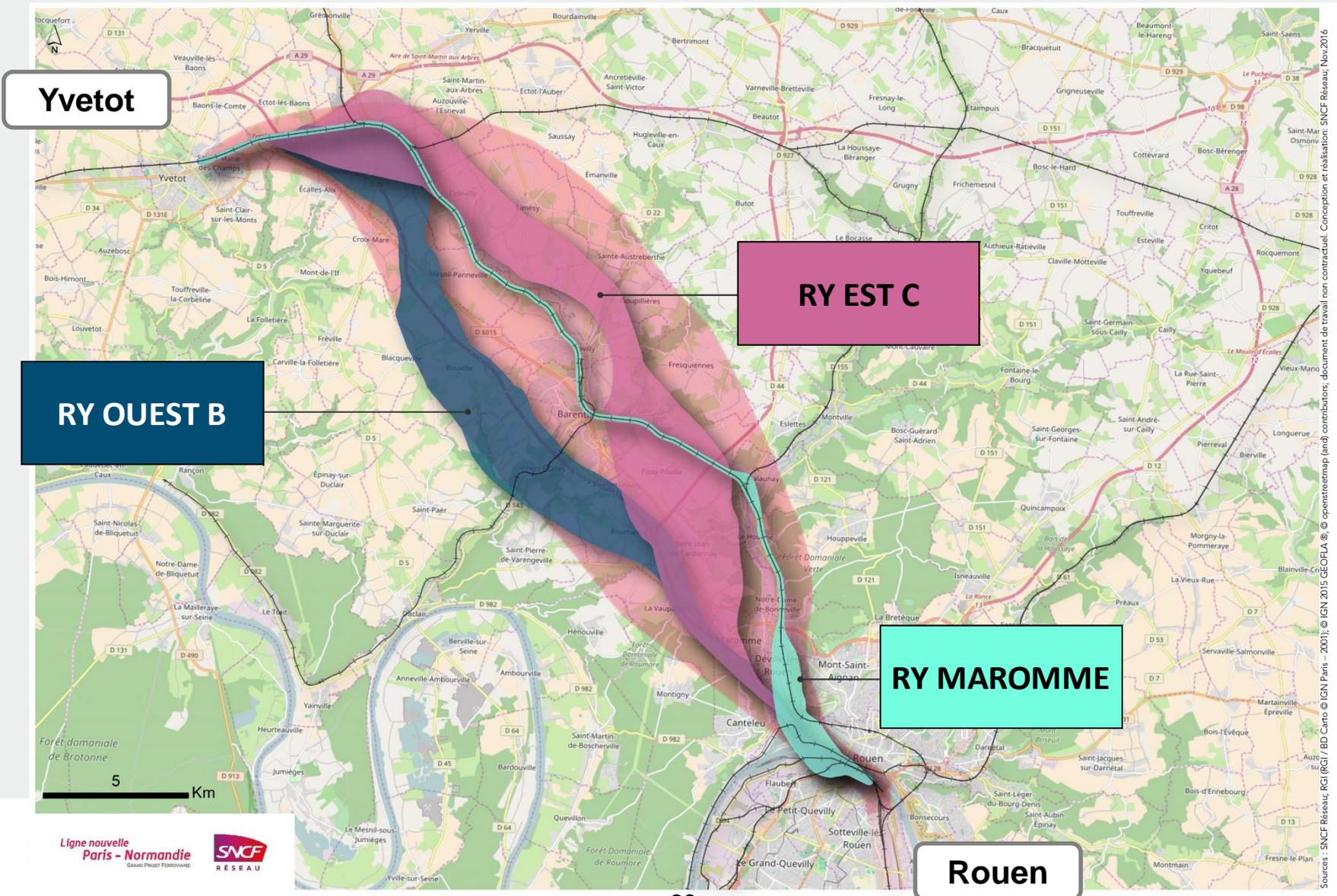
**Ecarts de temps de parcours** : +0,5' à l'horizon prioritaire, la meilleure à l'horizon cible  
**Potentialités projet cible** :  
· GN « Sassey » et « Caillouet » éloignées de l'agglomération  
· Enjeu d'insertion du triangle ferroviaire. Passage à l'est de la BA 105 facilité.

## C2 Sud

**Biodiv. d'intérêt** : La moins bonne ZP (site de la vallée sèche sud-ouest d'Orgeville)  
**Ecarts de temps de parcours** : Peu favorable car +1' prioritaire et +1,5' à 2' en cible  
**Rapprochement avec l'infra** : recherche de jumelage avec le réseau existant à partir de Cracouville.  
**Potentialités projet cible** : Meilleure ZP  
· GN « Coudray » complexe. Comptabilité avec la zone de Nétreville.  
· Plus de possibilités pour l'articulation avec l'Y de l'Eure

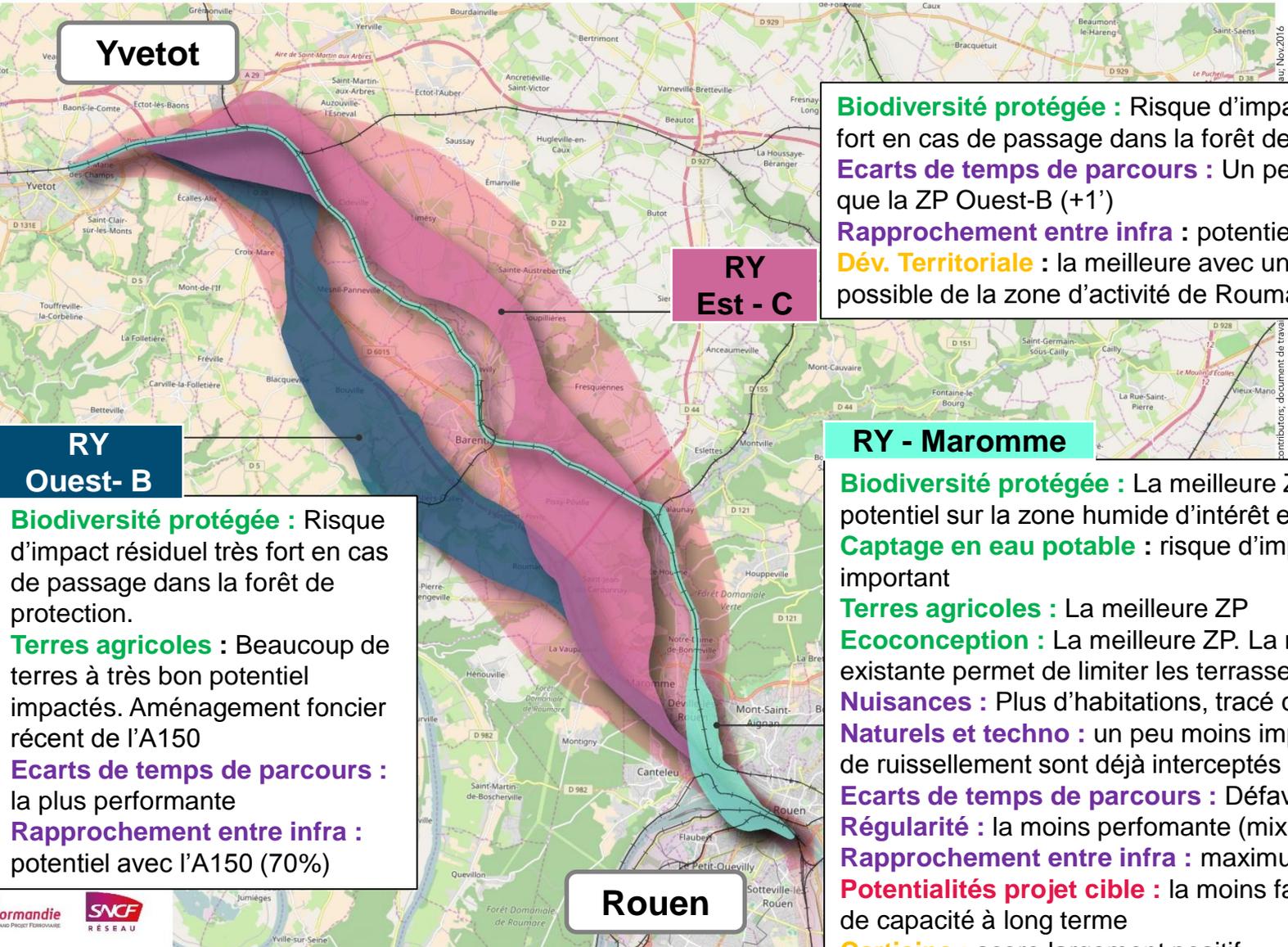


# ROUEN-YVETOT – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



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

# ROUEN-YVETOT – principaux éléments différenciant les zones



**Biodiversité protégée** : Risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection.  
**Écarts de temps de parcours** : Un peu moins bonne que la ZP Ovest-B (+1')

**Rapprochement entre infra** : potentiel moindre (40%)  
**Dév. Territoriale** : la meilleure avec un évitement possible de la zone d'activité de Roumare

**RY Ovest - B**

**Biodiversité protégée** : Risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection.  
**Terres agricoles** : Beaucoup de terres à très bon potentiel impactés. Aménagement foncier récent de l'A150  
**Écarts de temps de parcours** : la plus performante  
**Rapprochement entre infra** : potentiel avec l'A150 (70%)

**RY - Maromme**

**Biodiversité protégée** : La meilleure ZP mais impact potentiel sur la zone humide d'intérêt env. particulier (Cailly)  
**Captage en eau potable** : risque d'impact un peu plus important  
**Terres agricoles** : La meilleure ZP  
**Ecoconception** : La meilleure ZP. La réutilisation de la ligne existante permet de limiter les terrassements.  
**Nuisances** : Plus d'habitations, tracé contraint.  
**Naturels et techno** : un peu moins impactante car les axes de ruissellement sont déjà interceptés par l'infra existante.  
**Écarts de temps de parcours** : Défavorable (+ 6' en cible)  
**Régularité** : la moins performante (mixité de circulation)  
**Rapprochement entre infra** : maximum (100%)  
**Potentialités projet cible** : la moins favorable car offre moins de capacité à long terme  
**Carticpe** : score largement positif

**Rouen**



# L'étude de 1998

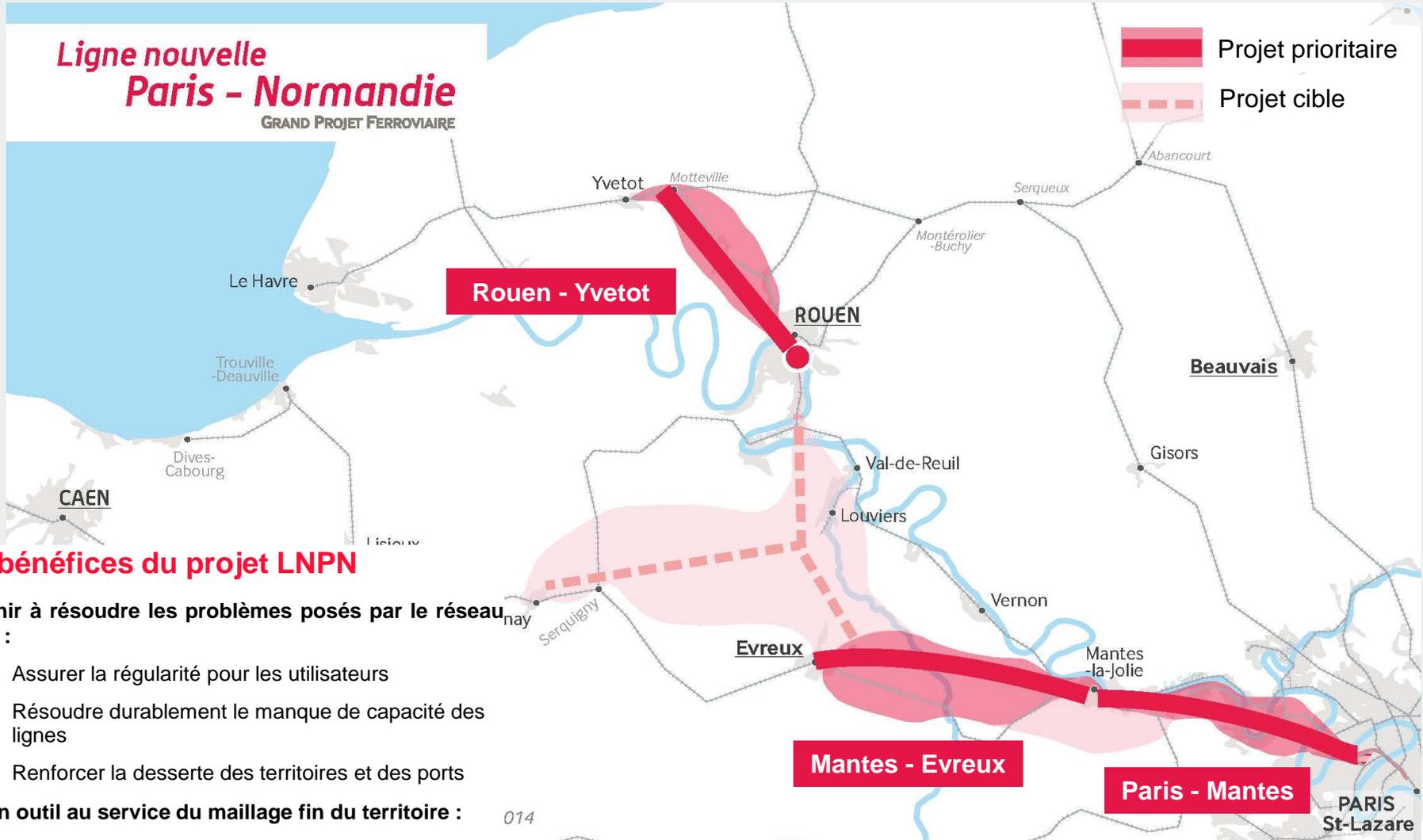
LIAISON RAPIDE NORMANDIE-  
VALLEE DE SEINE-RESEAU TGV  
LEVEE D'OPTION POUR L'AMELIORATION DE  
LA VITESSE DE LA LIGNE ROUEN-LE HAVRE  
du km 141+780 au km 226+200

*Etude ne tenant pas compte des contraintes d'exploitation (mixité des circulations, ...)*



# Résultats de l'analyse multicritère par scénario de projet

# Un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible



## Les bénéfices du projet LNPN

Parvenir à résoudre les problèmes posés par le réseau actuel :

- Assurer la régularité pour les utilisateurs
- Résoudre durablement le manque de capacité des lignes
- Renforcer la desserte des territoires et des ports

Etre un outil au service du maillage fin du territoire :

- Favoriser le report modal de la route vers le rail
- La LNPN doit permettre de meilleurs échanges à l'intérieur de la Normandie et entre la Normandie et l'IDF avec des nœuds de correspondances performants.



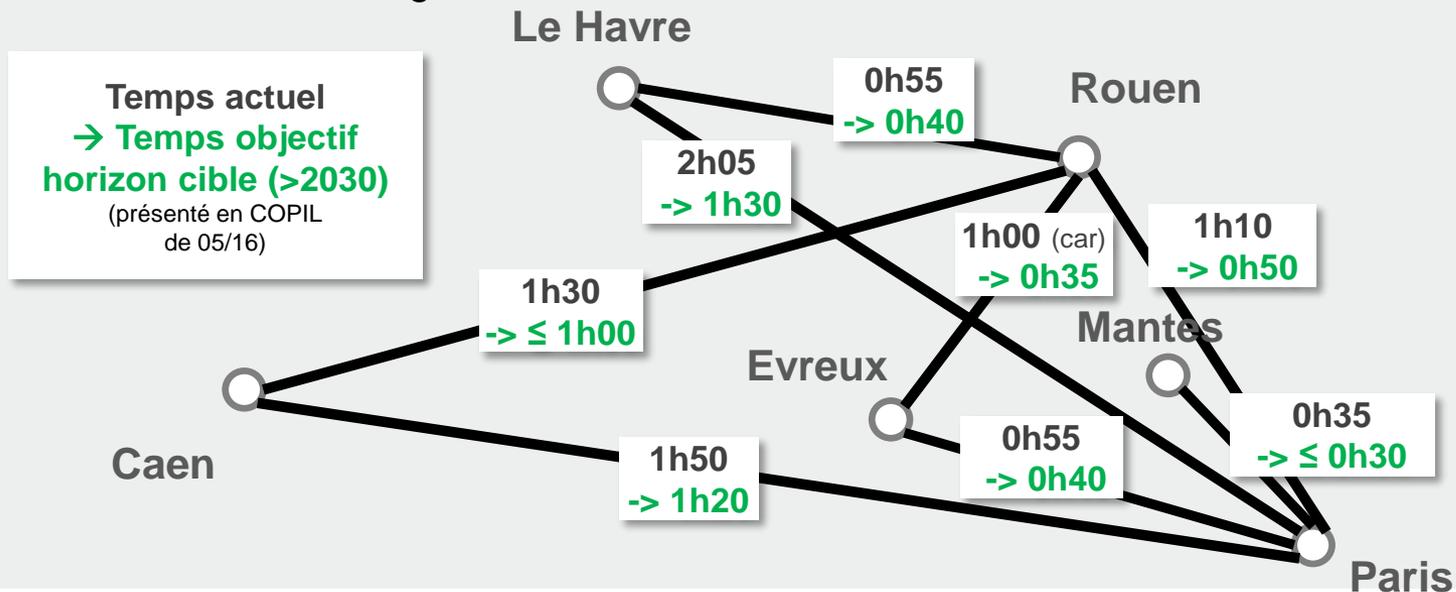
**Elaboration de 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour donner différentes visions possibles.**

**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.**

# Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

- **Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort**
  - par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens
- **Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, yc fret**
  - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
  - par un matériel roulant compatible avec une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



# Liste des indicateurs



## Par zone de passage :

★	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 Carticipe

## Par scénario de projet :

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
Potentialités pour le projet cible
Nouveaux voyageurs
Heures économisées
Risques / Développement territorial
Expression Carticipe
Actifs supplémentaires

★ **Nouvel indicateur**      ★ **Indicateur précisé**

# SCENARIO DE PROJET A : LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES



- **Terres agricoles** : Le meilleur scénario pour les terres agricoles

- **Rapprochement entre infrastructures** : Le scénario A, dont c'est le principe même, s'inscrit plus longuement dans des couloirs d'infrastructures : rapprochement avec l'A13, puis avec le réseau ferré jusqu'à Rolleboise, et de nouveau avec l'A13/RN13 ; entre Rouen et Yvetot, s'inscrit au plus près de la ligne existante.

- **Heures économisées** : Le scénario A est moins favorable, notamment sur les relations de / vers Le Havre et les relations entre Paris et Caen et entre Paris et Rouen.

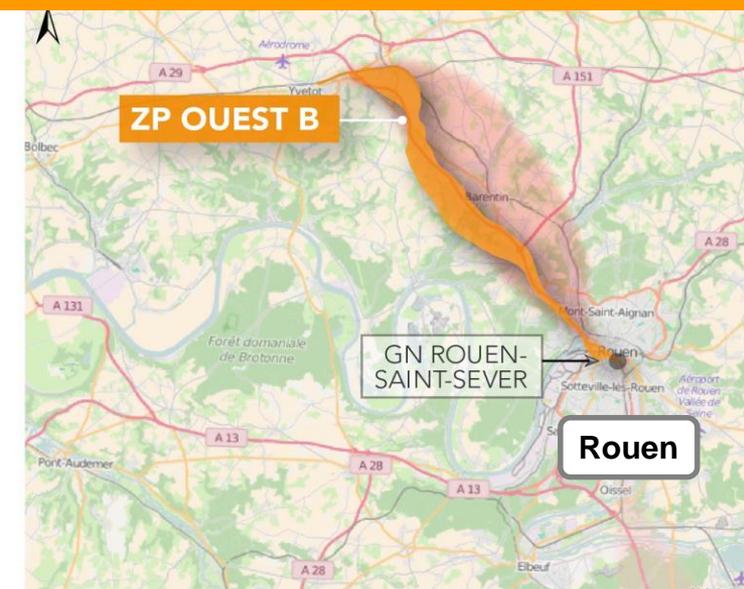
- **Carticpe** : Combinatoire des ZP préférées sur Carticpe

Zone de passage	SdP A
PM-Centre-A	
PM-Centre-B	Possible
PM-Sud	X
ME C1-Nord-C	
ME C1-Nord-B	X
ME C1-Sud-B	
ME C1-Sud-C	
ME C2-Sud	
ME C2-Nord-Est B	
ME C2-Nord-Ouest B	X
RY-Est-C	
RY-Ouest-B	Possible
RY-Maromme	X



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 DE PROJET B : DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

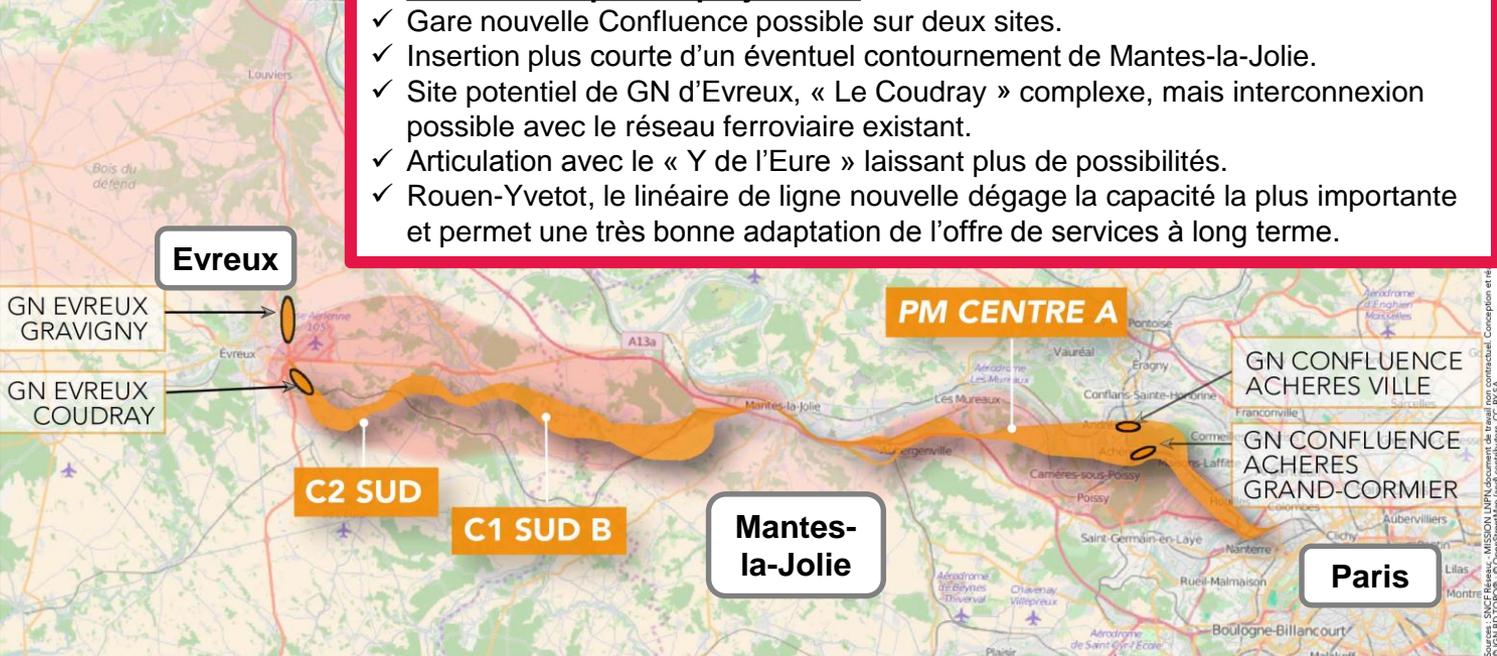


- **Terres agricoles** : Risque d'impact potentiel sur les scénarios B restant fort : ZAP de Vernouillet et terres agricoles à très bon potentiel et territoire concerné par l'aménagement foncier de l'A150
- **Ecoconception** : Scénario B présentant l'émission la plus importante de CO2. Linéaire de tunnel plus important sur la section Paris-Mantes.

- **Rapprochement entre infrastructures** : Scénario défavorable car s'écartant le plus des couloirs d'infrastructures

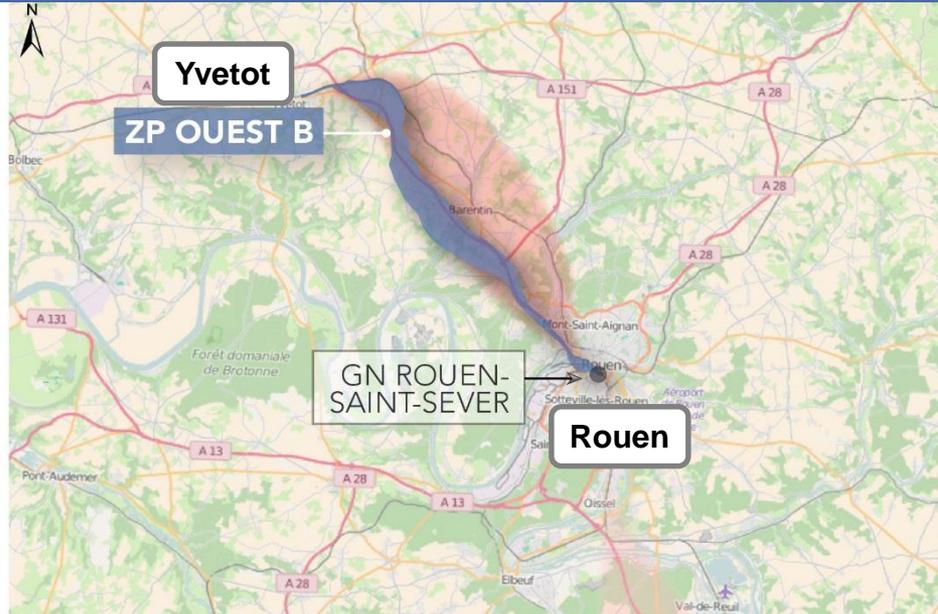
- **Coûts** :
  - ✓ **Prioritaire** : Coût le plus élevé lié à un linéaire en tunnel plus important et aux mesures conservatoires de la GN Confluence.
  - ✓ **Cible** : Coûts plus élevés de l'amorce du « Y de l'Eure » au nord d'Evreux et investissements liés à la mise en service de gare Confluence.
- **Heures économisées** : Scénario le moins favorable, sur les liaisons Paris-Mantes, Paris-Caen et Paris-Rouen (à l'horizon cible).
- **Potentialités pour le projet cible** :
  - ✓ Gare nouvelle Confluence possible sur deux sites.
  - ✓ Insertion plus courte d'un éventuel contournement de Mantes-la-Jolie.
  - ✓ Site potentiel de GN d'Evreux, « Le Coudray » complexe, mais interconnexion possible avec le réseau ferroviaire existant.
  - ✓ Articulation avec le « Y de l'Eure » laissant plus de possibilités.
  - ✓ Rouen-Yvetot, le linéaire de ligne nouvelle dégage la capacité la plus importante et permet une très bonne adaptation de l'offre de services à long terme.

Zone de passage	SdP B
PM-Centre-A	X
PM-Centre-B	Possible
PM-Sud	
ME C1-Nord-C	Possible
ME C1-Nord-B	Possible
ME C1-Sud-B	X
ME C1-Sud-C	Possible
ME C2-Sud	X
ME C2-Nord-Est B	
ME C2-Nord-Ouest B	
RY-Est-C	Possible
RY-Ouest-B	X
RY-Maromme	Possible



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

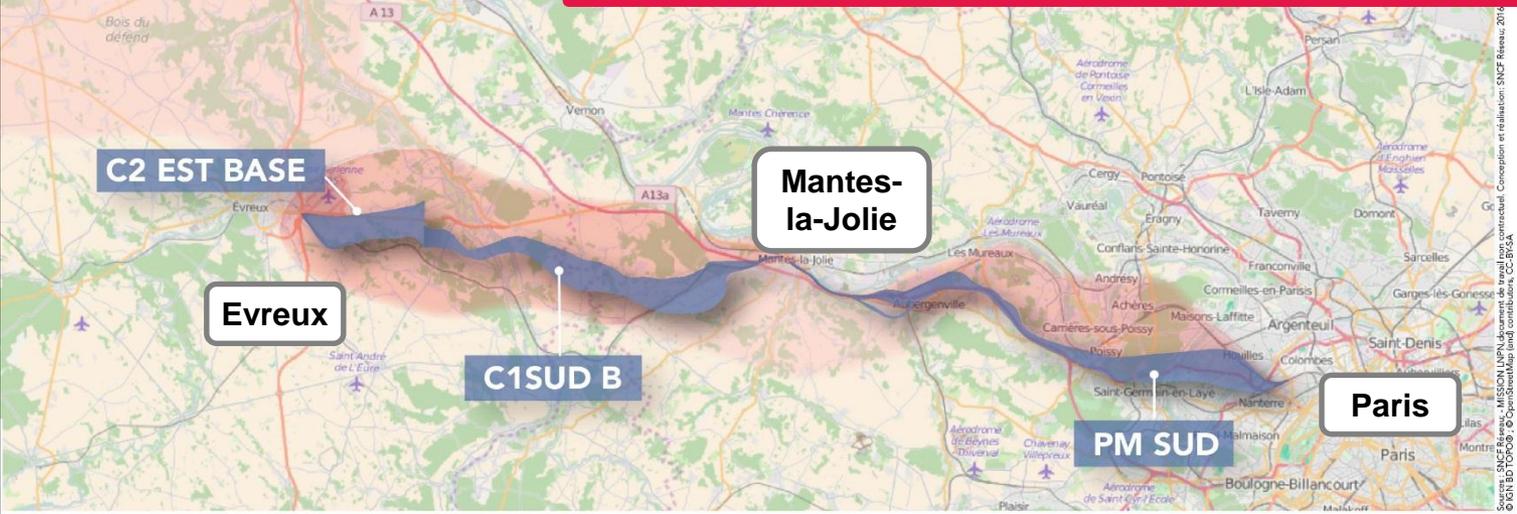
# SCENARIO DE PROJET C : AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES



- **Terres agricoles** : Risque d'impact potentiel sur le scénarios C restant fort : terres agricoles à très bon potentiel et territoire concerné par l'aménagement foncier de l'A150
- **Ecoconception** : Le meilleur en émission de CO2 car linéaire de tunnel le plus faible et sans gare.

- **Coûts** : Coût le moins cher (en prioritaire et cible)
- **Heures économisées** : Le scénario C est le plus favorable aux temps de parcours entre grandes villes du territoire
- **Potentialités pour le projet cible** :
  - ✓ Pas de gare nouvelle prévue pour ce scénario.
  - ✓ Insertion plus courte d'un éventuel contournement de Mantes-la-Jolie.
  - ✓ Articulation avec le « Y de l'Eure » plus facile. Enjeu d'insertion du triangle ferroviaire à l'est d'Evreux (fonction Rouen-Evreux).
  - ✓ Entre Rouen et Yvetot, la ligne nouvelle dégage la capacité sur le réseau existant permettant une bonne adaptation de l'offre de services à long terme.

Zone de passage	SdP C
PM-Centre-A	
PM-Centre-B	
PM-Sud	X
ME C1-Nord-C	
ME C1-Nord-B	
ME C1-Sud-B	X
ME C1-Sud-C	
ME C2-Sud	
ME C2-Nord-Est B	X
ME C2-Nord-Ouest B	Possible
RY-Est-C	
RY-Ouest-B	X
RY-Maromme	



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

Sources : SNCF Réseau - MISSION LNE - Document de travail pour consultation - Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2016 © SNCF Réseau, © OpenStreetMap (voir contributeurs), CC-BY-SA



# Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux

# Gare nouvelle d'Evreux



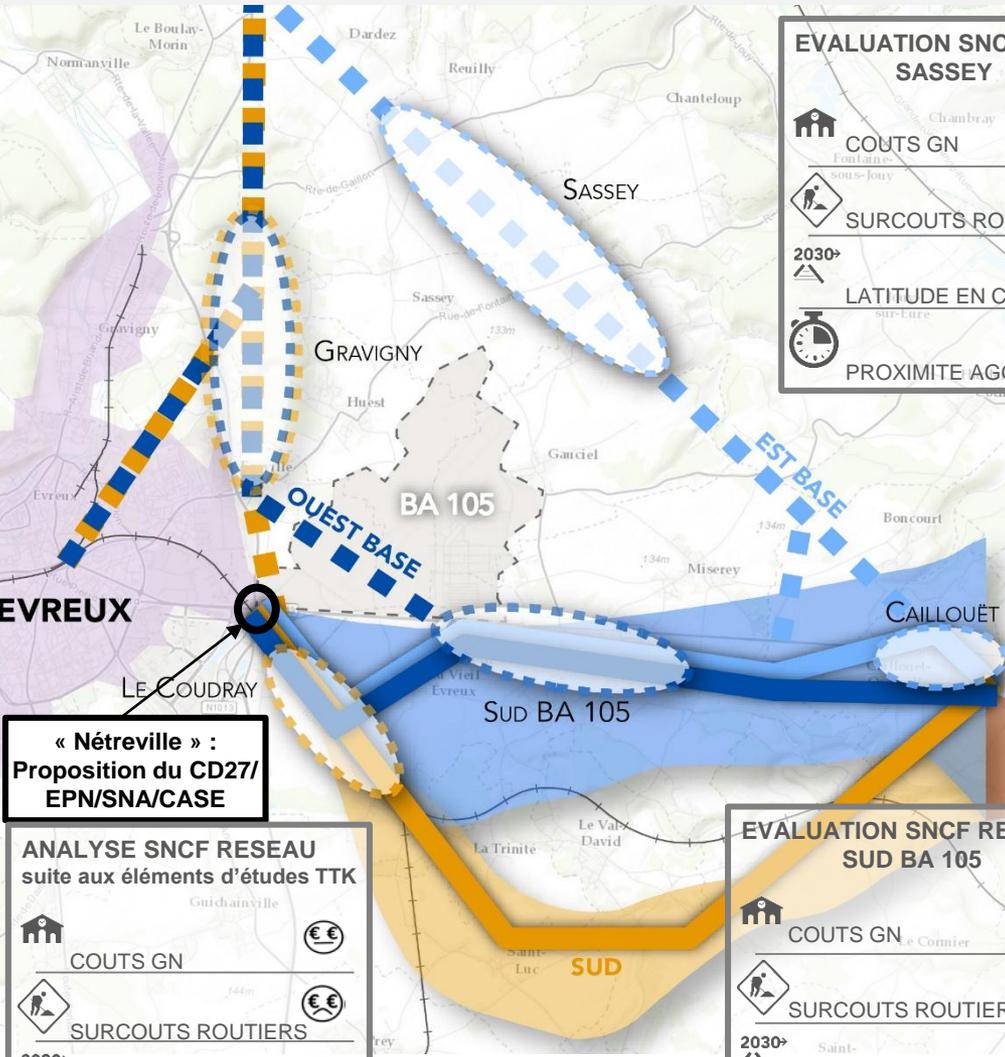
## Etude comparative des 5 localisations de gare nouvelle

### 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	☹️



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

### ANALYSE SNCF RESEAU suite aux éléments d'études TTK

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

### EVALUATION SNCF RESEAU SASSEY

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

### EVALUATION SNCF RESEAU CAILLOUET

	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

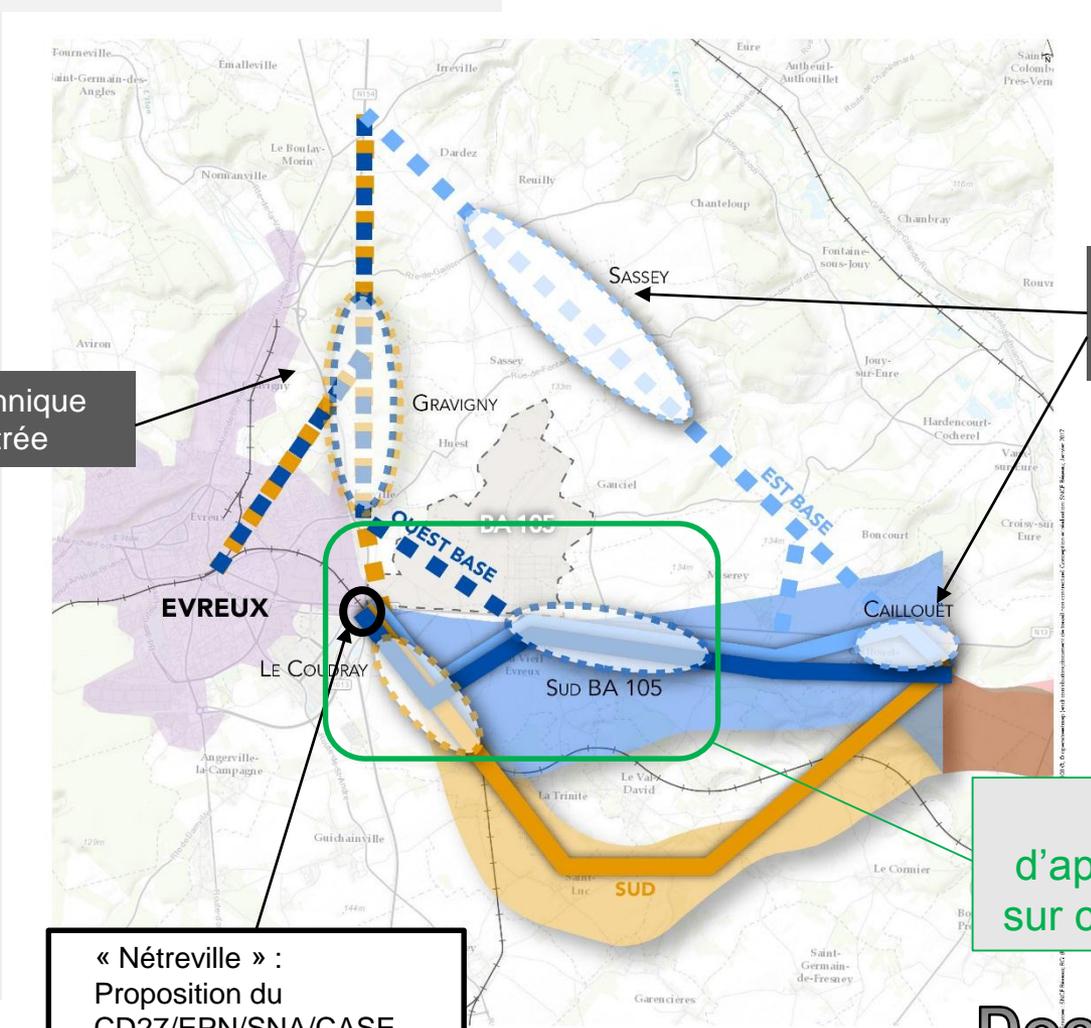
	<b>Le Coudray</b>	<b>Sud BA 105</b>	<b>Gravigny</b>	<b>Caillouët</b>	<b>Sassey</b>	<b>Nétreville</b>
	<i>Compatible C2 Sud</i>	<i>Compatible C2 Nord Ouest Base</i>	<i>Compatible C2 Nord Ouest Base / C2 Sud</i>	<i>Compatible C2 Nord Est Base</i>	<i>Compatible C2 Nord Est Base</i>	<i>Compatible C2 Sud</i>
 Coûts liés à la gare	😊😊	😊😊	😞😞	😊😊	😊😊	😊😊
 Surcoûts liés aux déviations routières	😊😊	😊😊	😊😊	😊😊	😊😊	😞😊
 Latitute 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

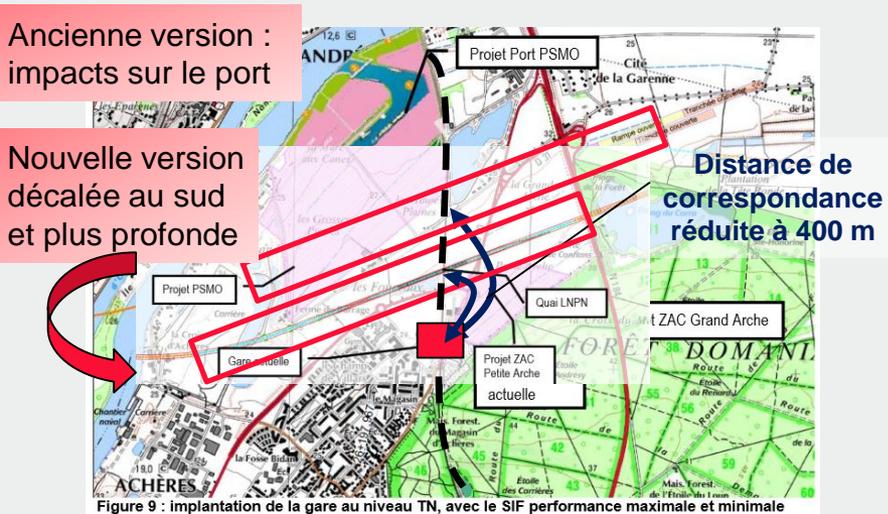
« Nétreville » : Proposition du CD27/EPN/SNA/CASE



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

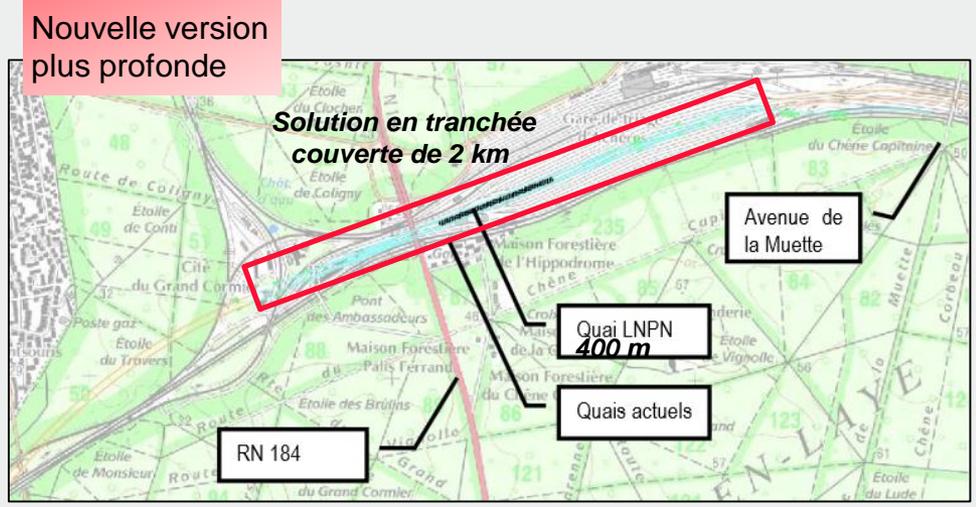
# GN Confluence : Localisation et aménagements

## Achères Ville

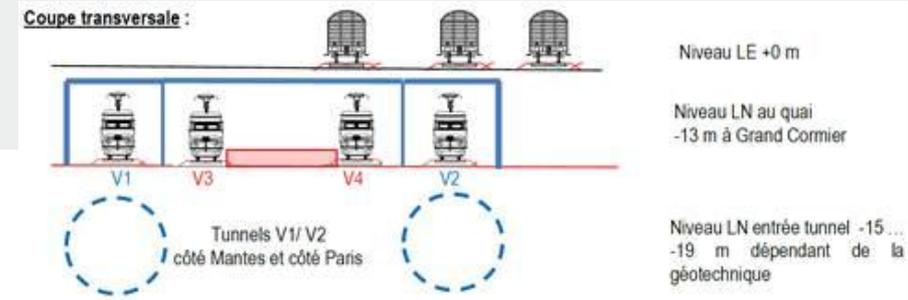
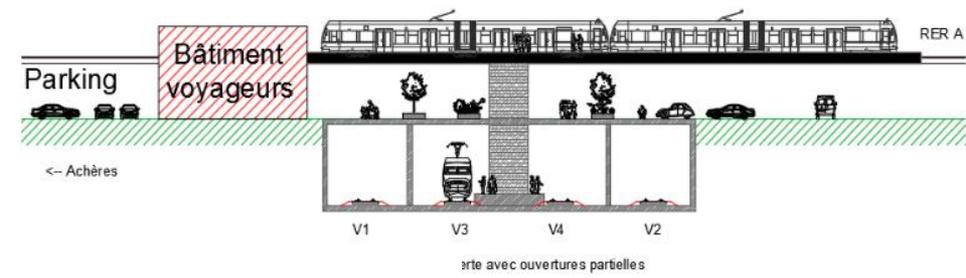


→ Translation vers la gare RER A (éloignement de PSMO, de la forêt et passage sous l'étang du Corra)

## Achères Grand-Cormier



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

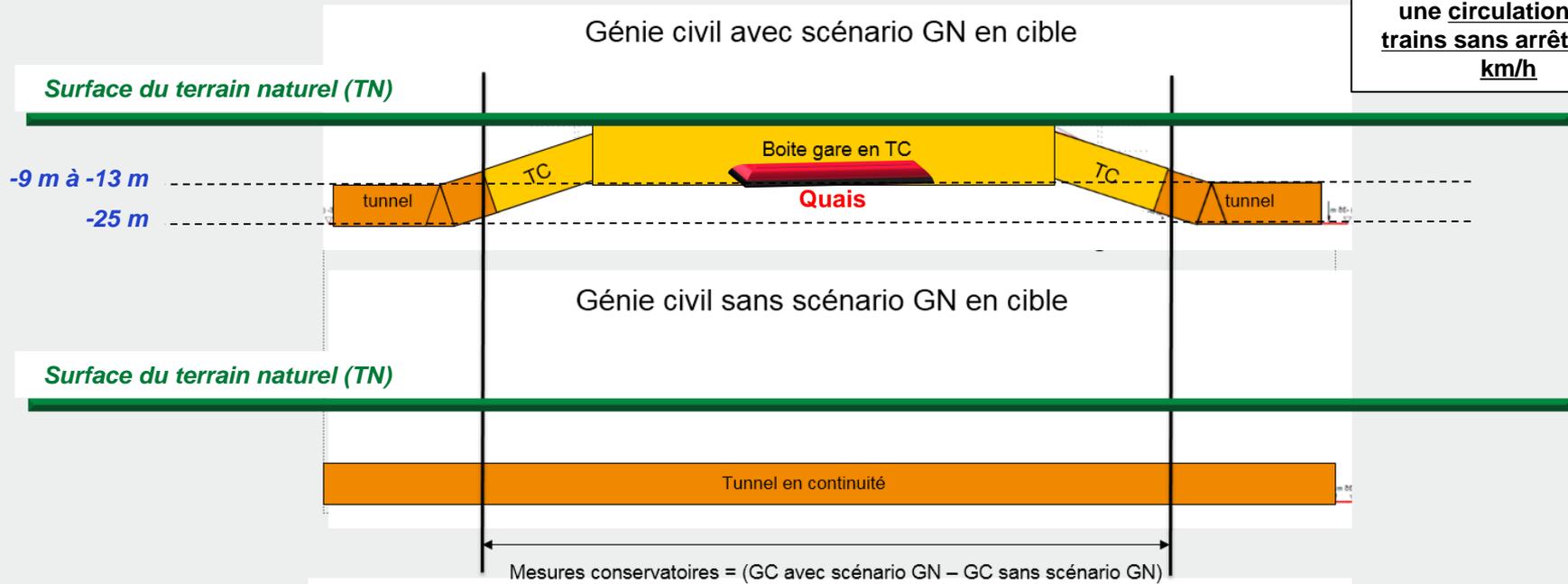


# GN Confluence : Contexte technique et coûts



- 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



## Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

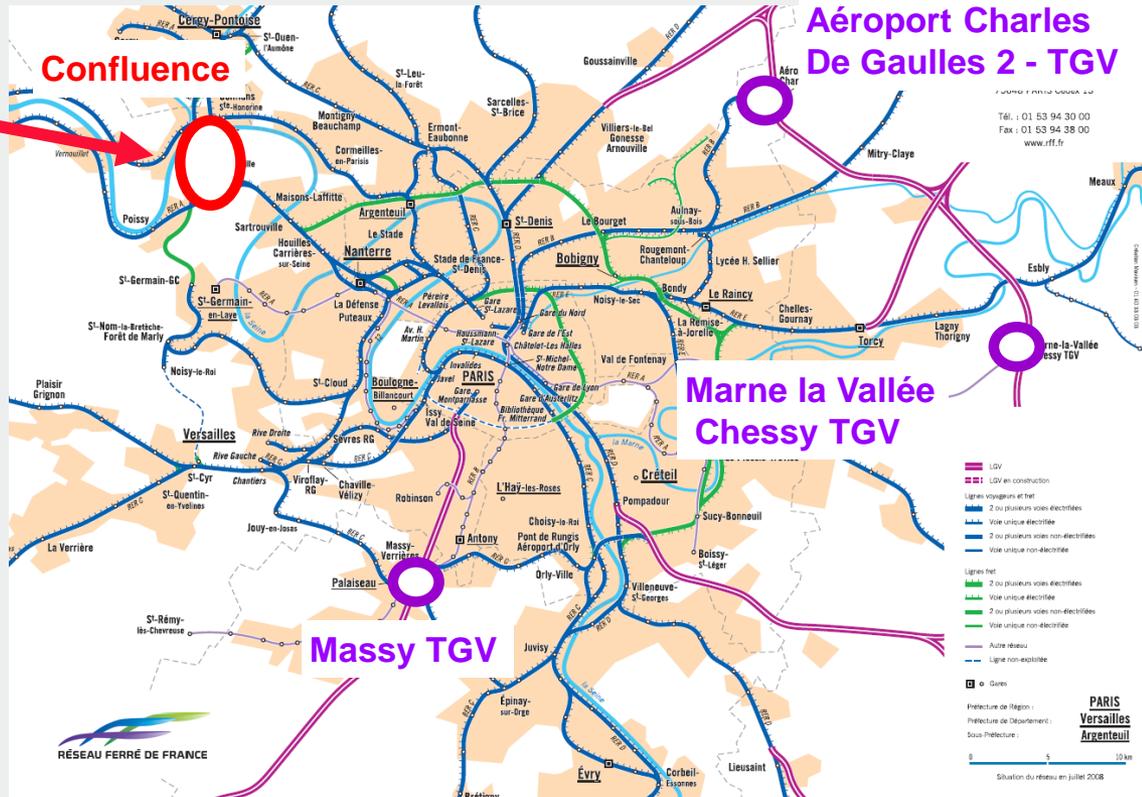
Les gares d'interconnexion franciliennes sont desservies exclusivement par des trains à grande vitesse.

### Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

#### 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.

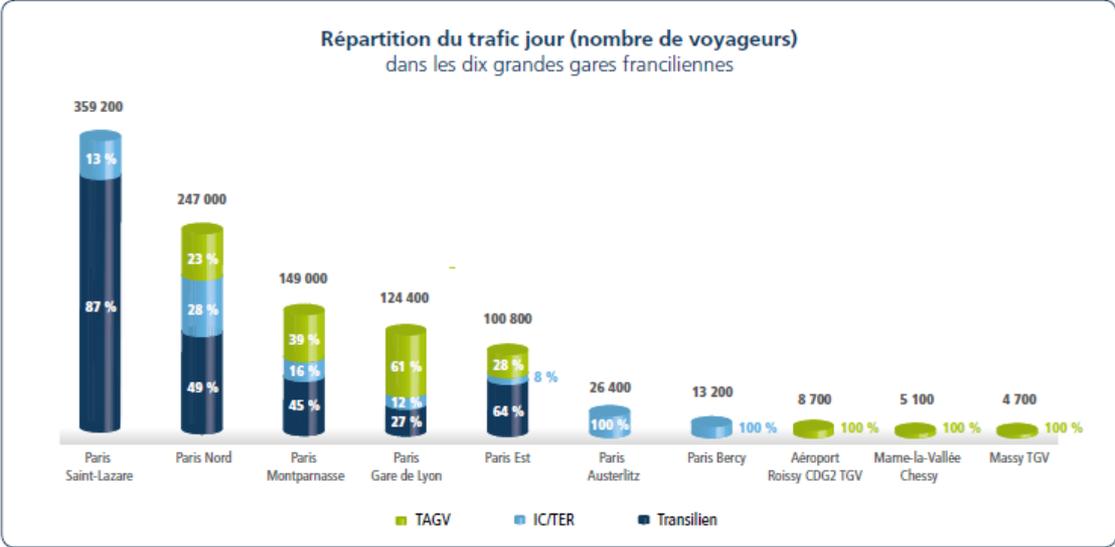
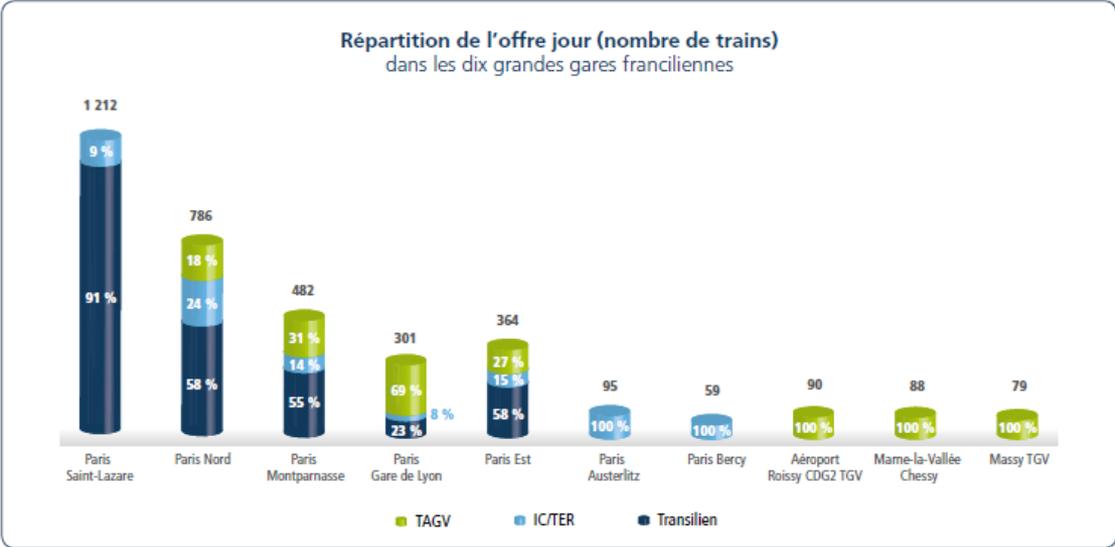


Accessibilité	Massy TGV	Confluence
VP à 30'	EMP : 0,6M POP: 1,4 M	EMP : 0,4M POP: 1,1 M
TC à 30'	EMP : 0,9M POP: 1 M	EMP : 1 à 2M POP: 1 M

# Complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare

# LES USAGES

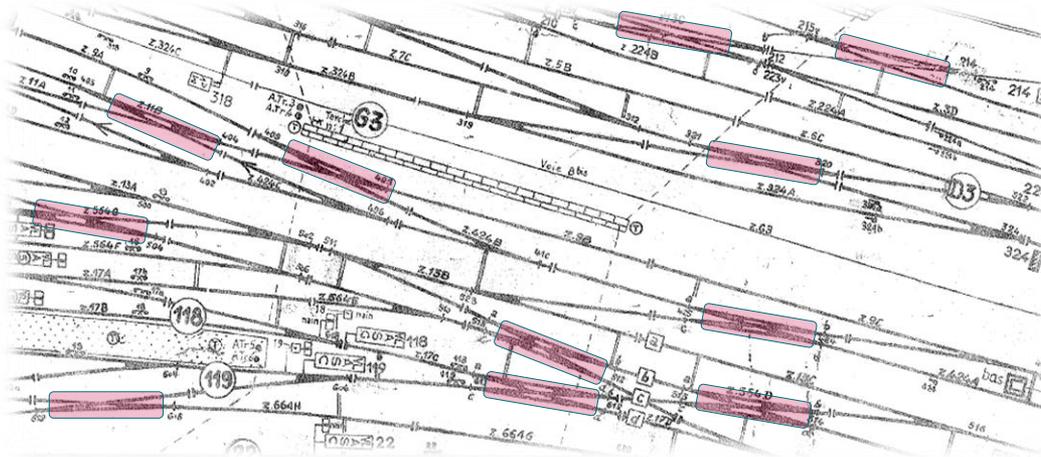
## LA GARE DE SURFACE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE



## 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.

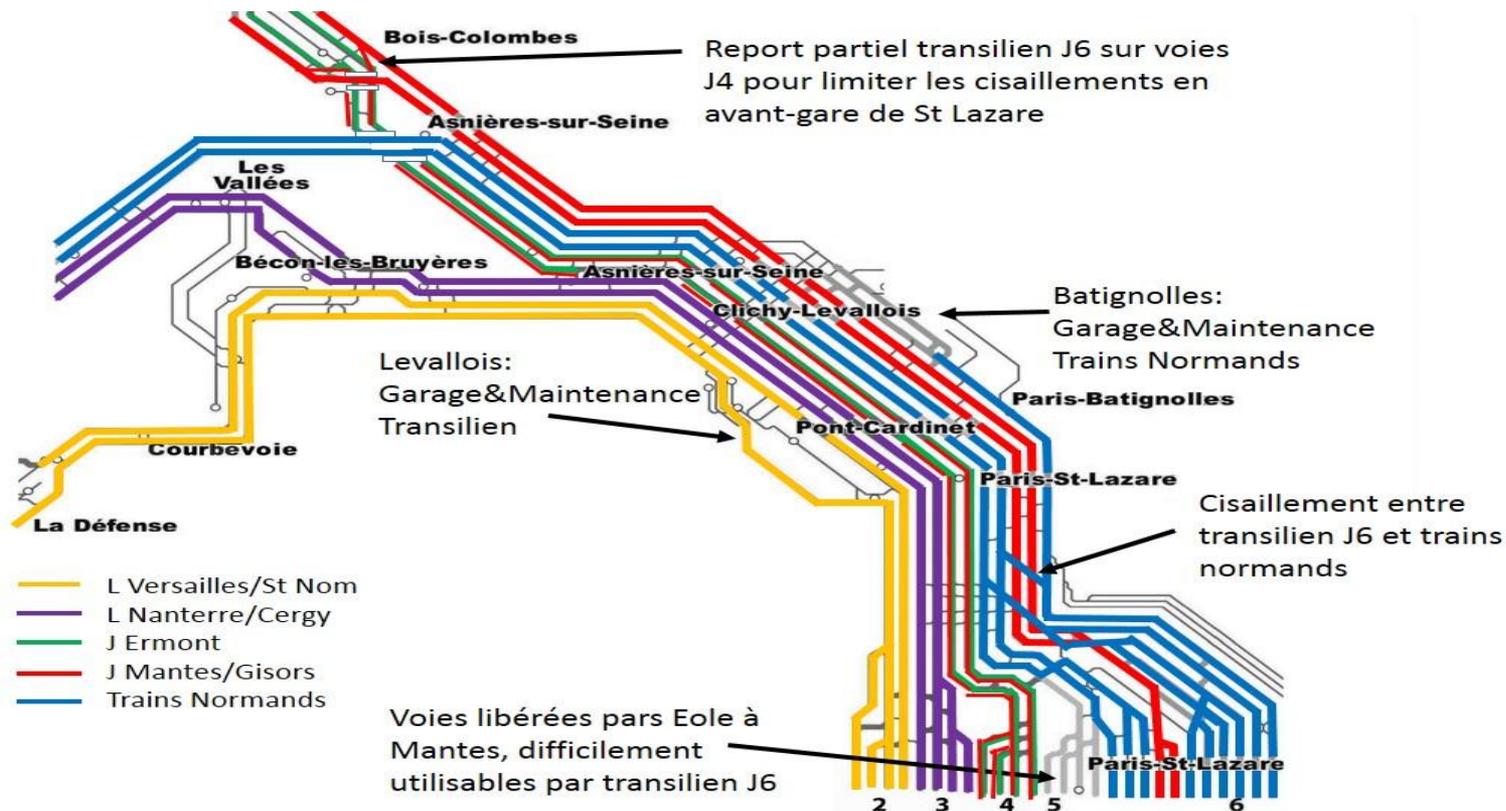


\*TO: traversée oblique (croisement de deux voies sans liaison entre elles)

\*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**

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



# 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

# Etude relative à la section Mantes – Evreux

*Présentation de l'avancement par la garante de la concertation  
Mme Anne-Marie Charvet*

# Conclusion



## Site internet du projet :

- [www.inpn.fr](http://www.inpn.fr)

## Contact :

- [celine.cuchet@reseau.sncf.fr](mailto:celine.cuchet@reseau.sncf.fr)



# Fin du diaporama