

Projet LNPN

Comité Territorial - Axe Paris – Mantes

Mercredi 22 Février 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur Yannick Imbert

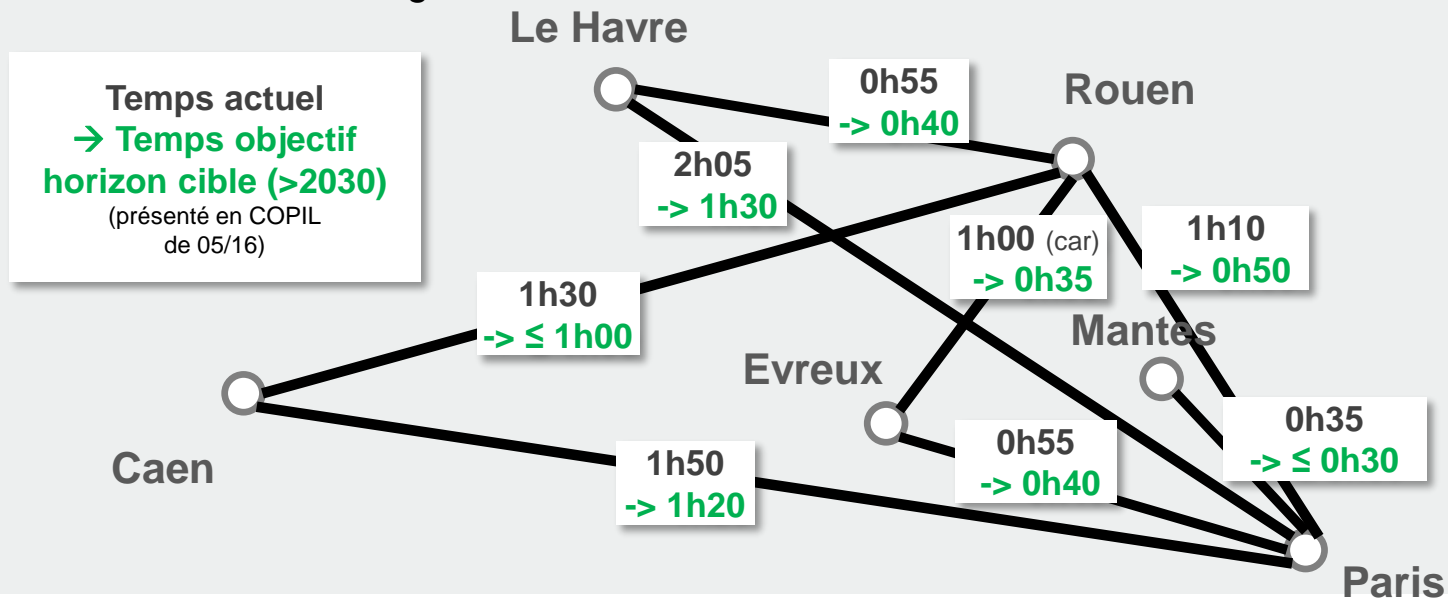
**Secrétaire général pour les affaires régionales
d'Ile-de-France**



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

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, y compris 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



L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



- Un premier objectif est d'arrêter, en 2017 une zone de passage préférentielle (1 km 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

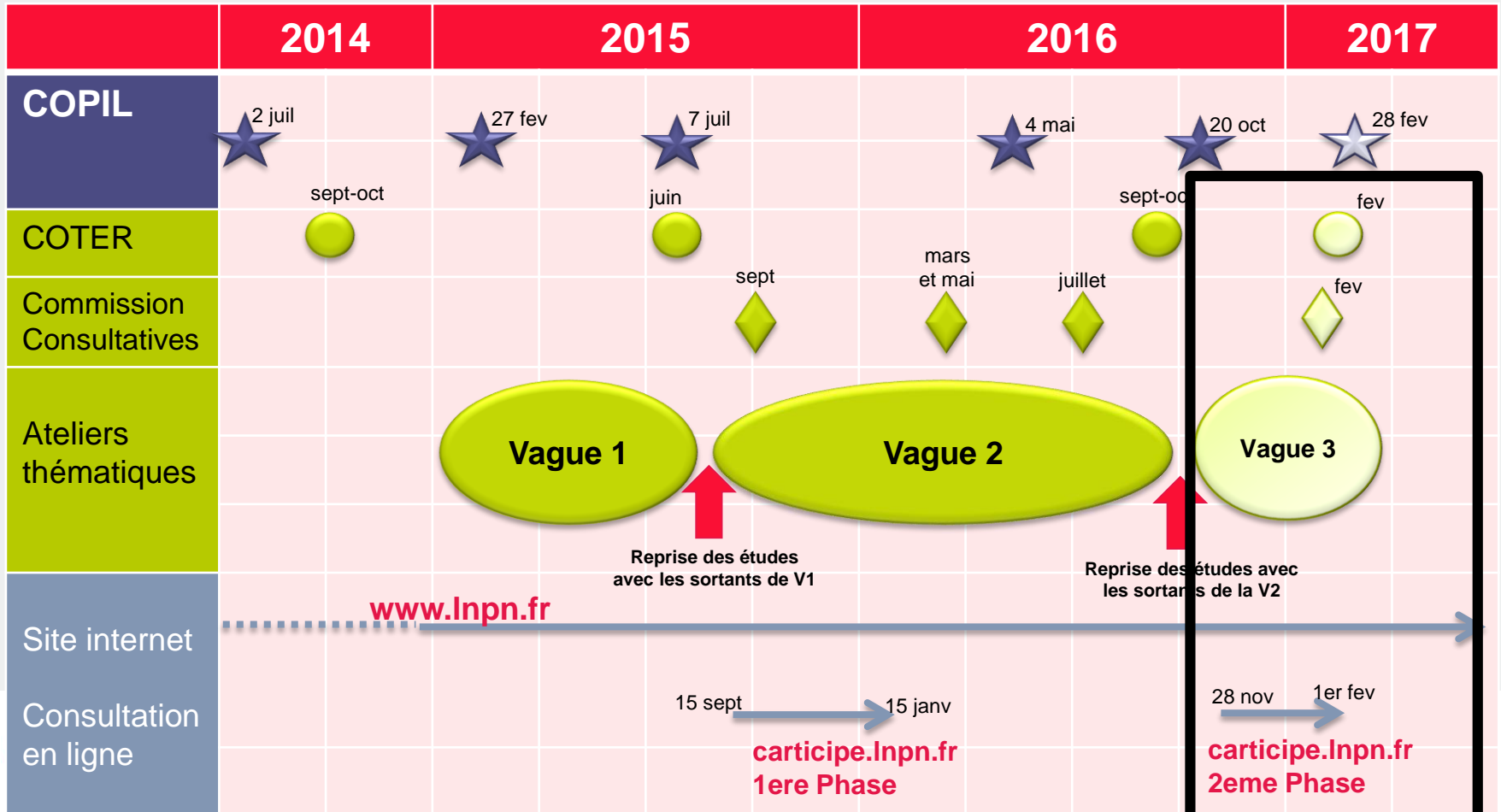


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

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

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



SNCF Réseau



- 1. Avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet ;**
- 2. Avancement de l'étude pilotée par la garante, Mme Charvet, relative au tronçon prioritaire Mantes-Evreux.**
- 3. 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

Avancement des études et de la concertation

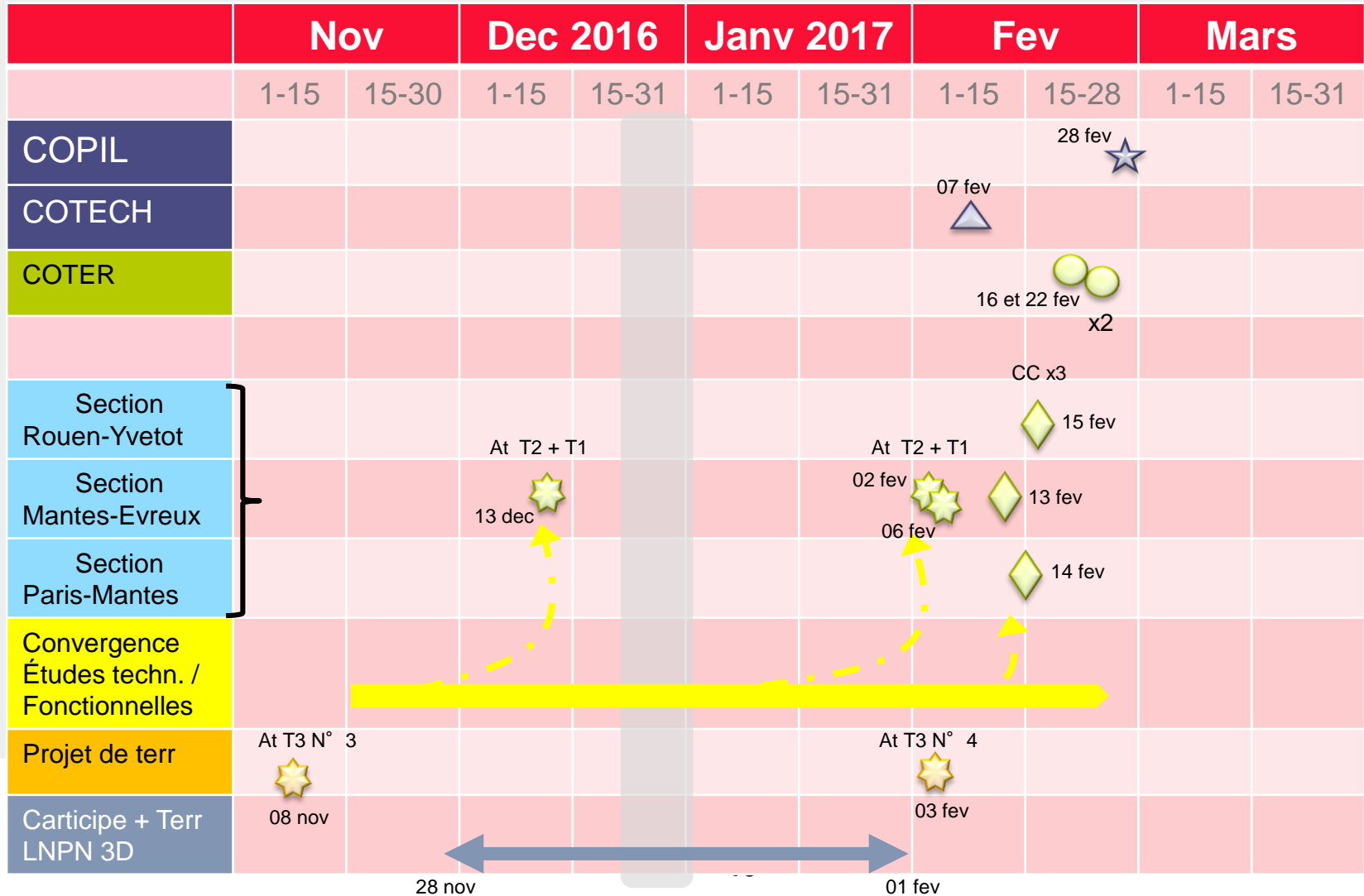
Le calendrier de gouvernance et de concertation



Objectifs
des ateliers

Présentation
du 2^e jeu
d'indicateurs

Restitution
intermédiaire de
l'analyse multicritère





Concertation – Ateliers projet de territoire

L'atelier « Projet de territoire(s) »

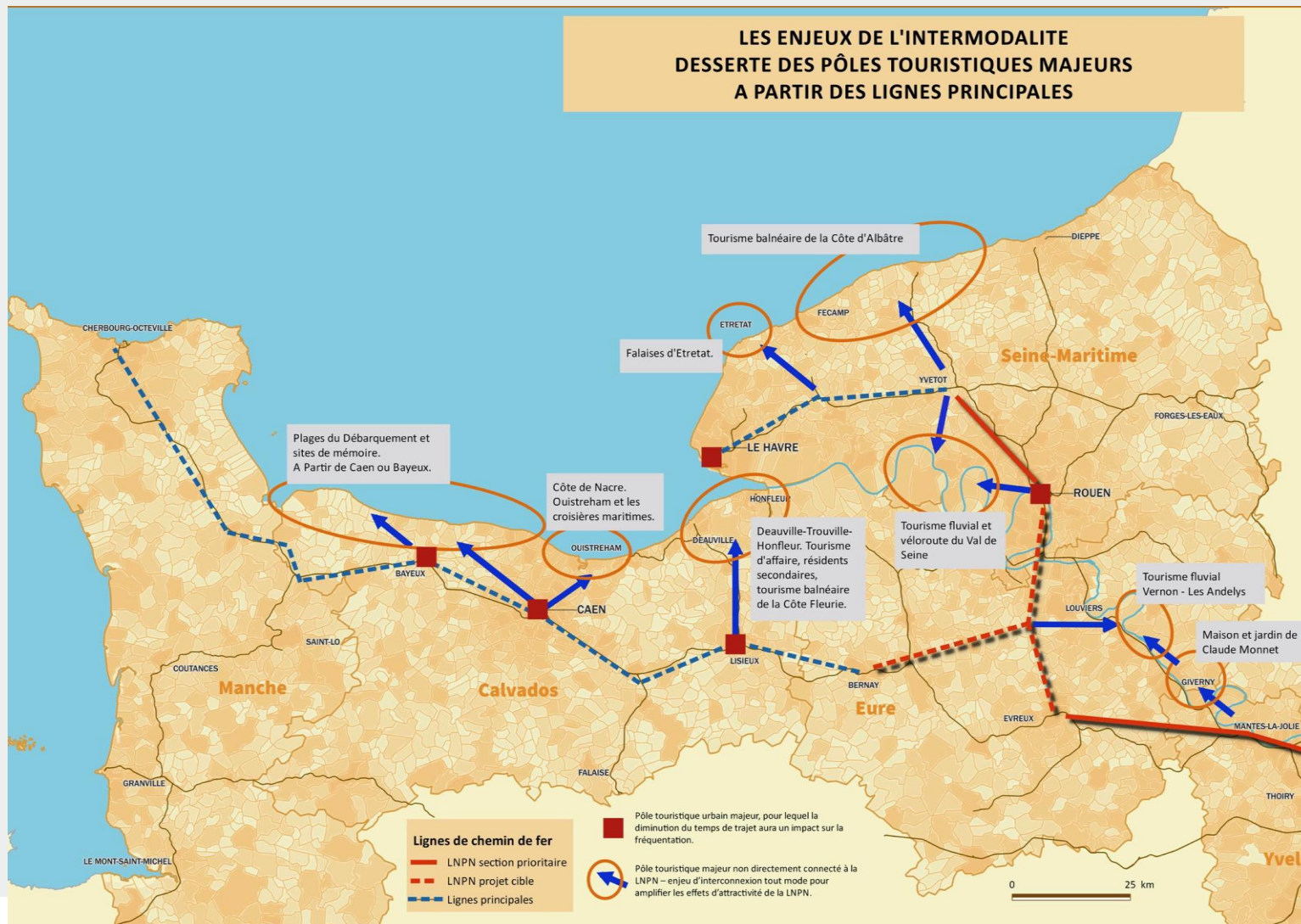


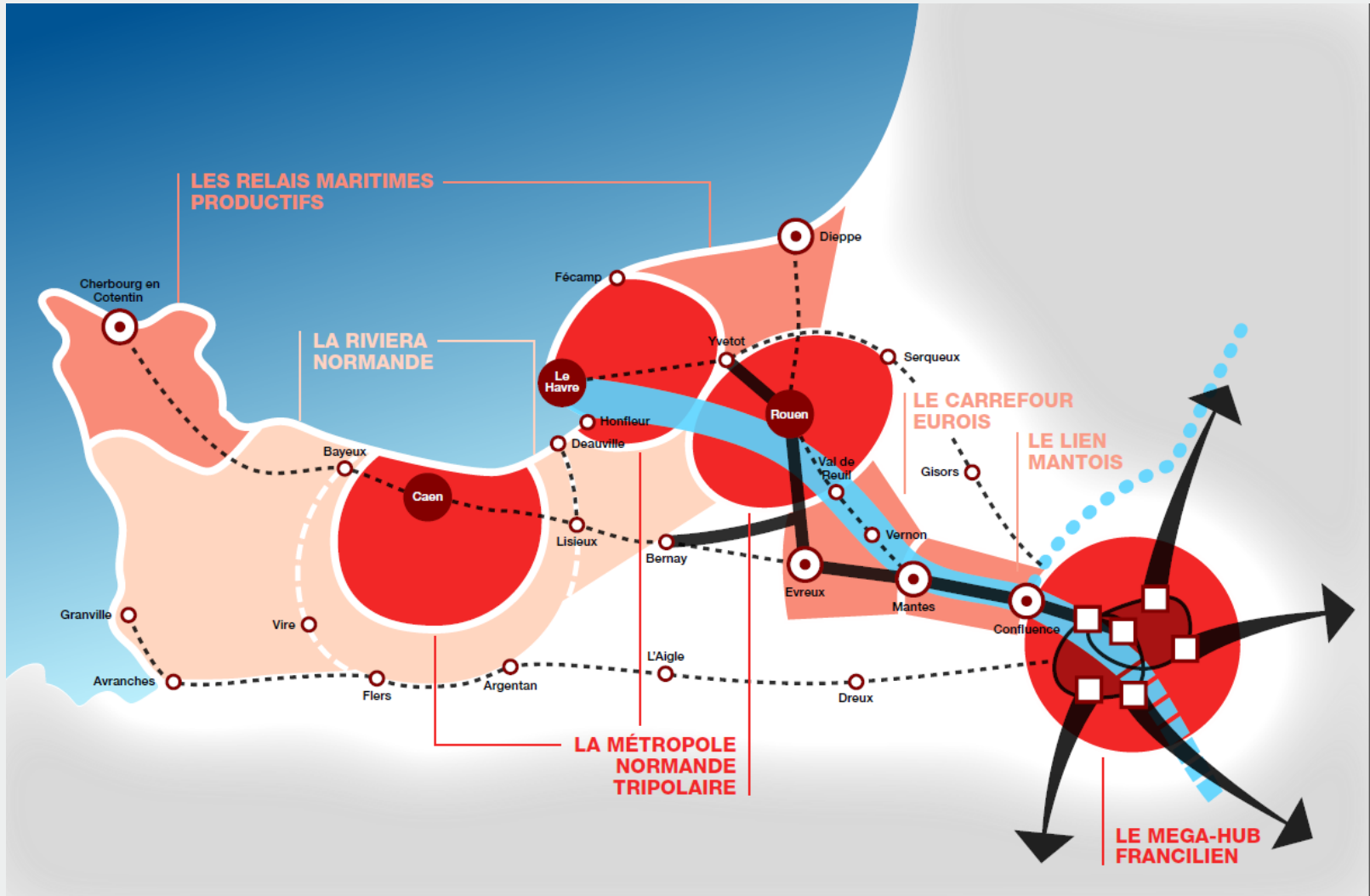
4 rencontres (à Rouen, Caen, Deauville et le Havre) entre avril 2016 et février 2017

- 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 démographie 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

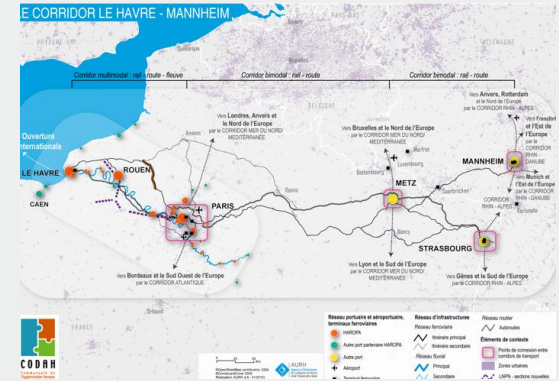
L'affirmation d'un territoire de projets communs, entre la LNPN et les collectivités



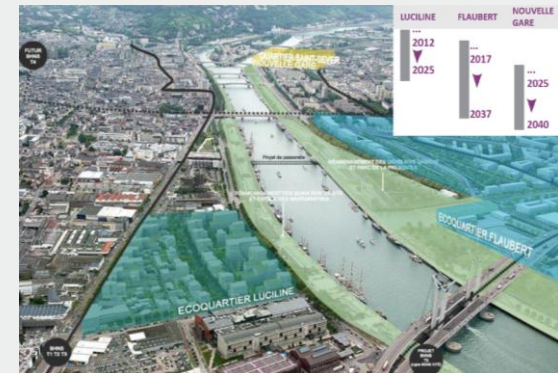


Les enseignements de l'atelier

- 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 d'amélioration du système des mobilités, de relance du développement de la Normandie, d'une 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.)



Concertation – Résultats de la 2^e phase carticipie.LNPN

Carticepe.LNPN – 2^e phase du 28 nov 2016 au 1^{er} fev 2017



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

■ Section Paris-Mantes:

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



■ Section Mantes-Evreux:

➤ Secteur C1 :

	Total
ME-C1-Nord-B	-93
ME-C1-Nord-C	-288
ME-C2-Sud-B	-241
ME-C1-Sud-C	-226

➤ Secteur C2 :

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



■ Section Rouen-Yvetot

	Total
RY-Maromme	1150
RY-Ouest-B	-931
RY-Est-C	-973





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^{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

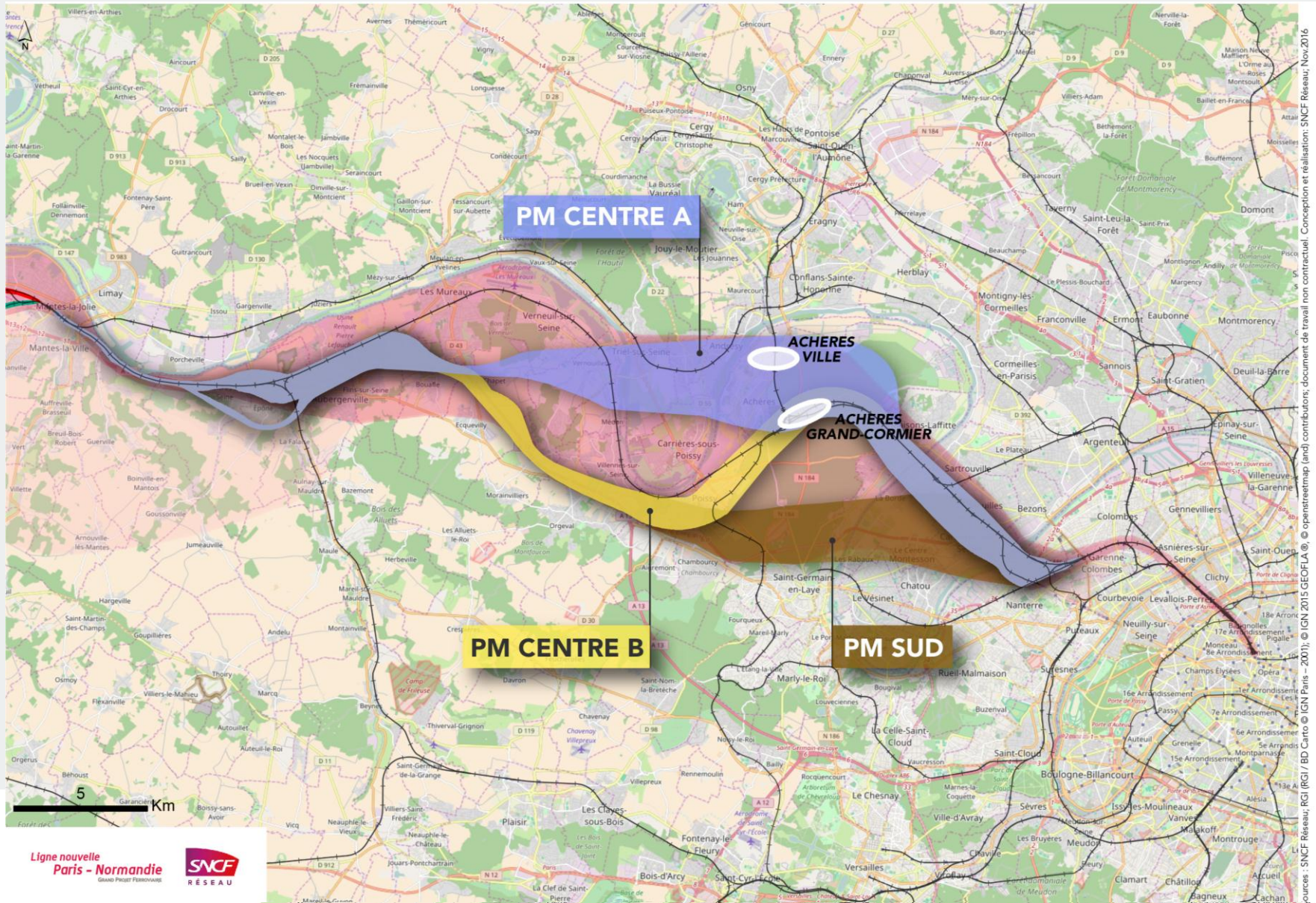
- ★ Risques / Biodiversité protégée
- ★ Risques / Biodiversité d'intérêt
- ★ Risques / Paysages et patrimoines
- ★ Risques / Captages eau potable
- ★ Risques / Terres agricoles
- ★ Ecoconception
- ★ Risques / Nuisances
- ★ Risques / Naturels et techno.
- ★ Ecart de temps de parcours
- ★ Rapprochement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

Exemple – Analyse multicritère – ZP ME C1 Sud B



C1 SUD 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				

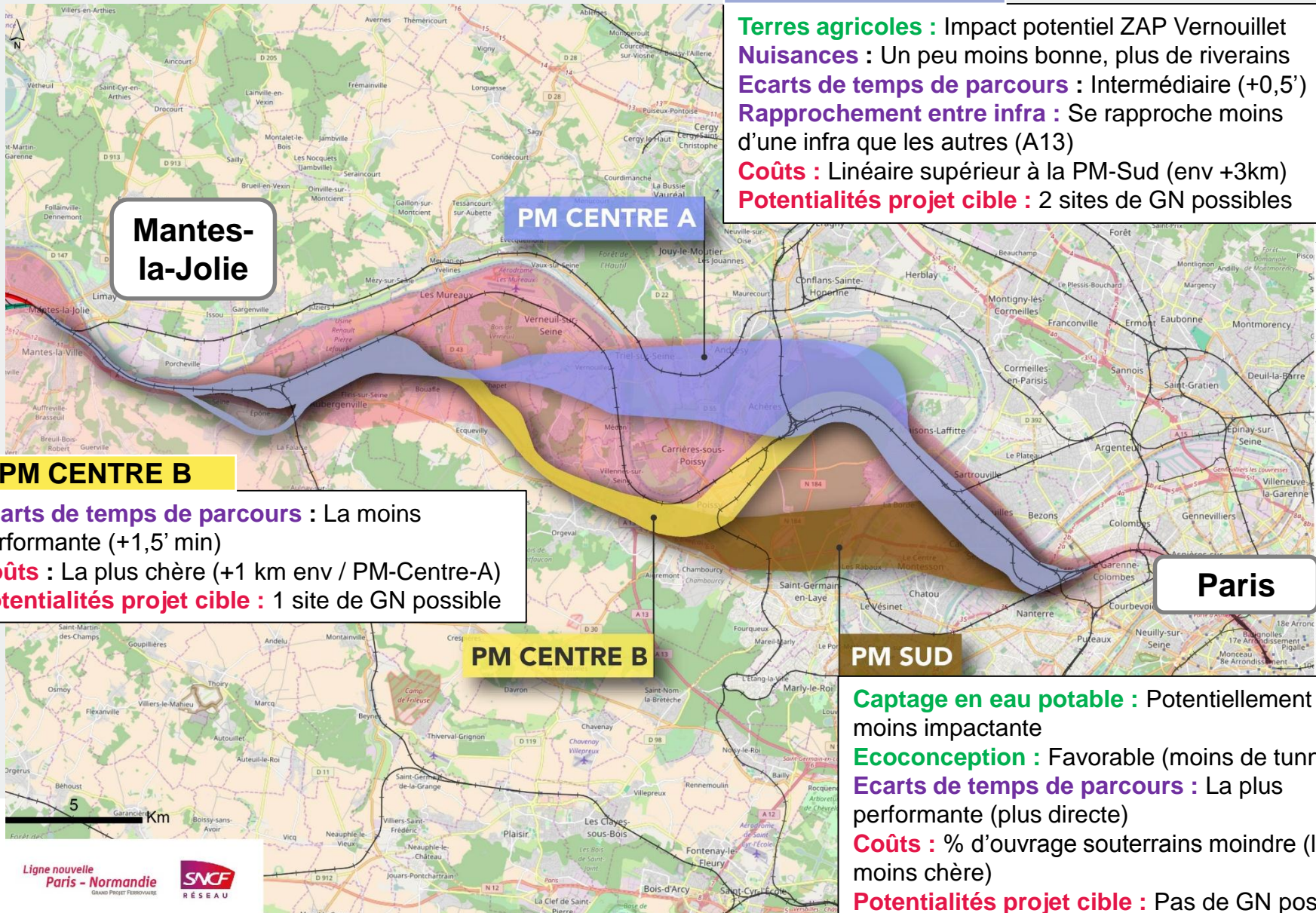
PARIS-MANTES – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Ligne nouvelle
Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Paris-Mantes – principaux éléments différenciant les zones



Mantes-la-Jolie

PM CENTRE A

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

PM CENTRE B

Paris

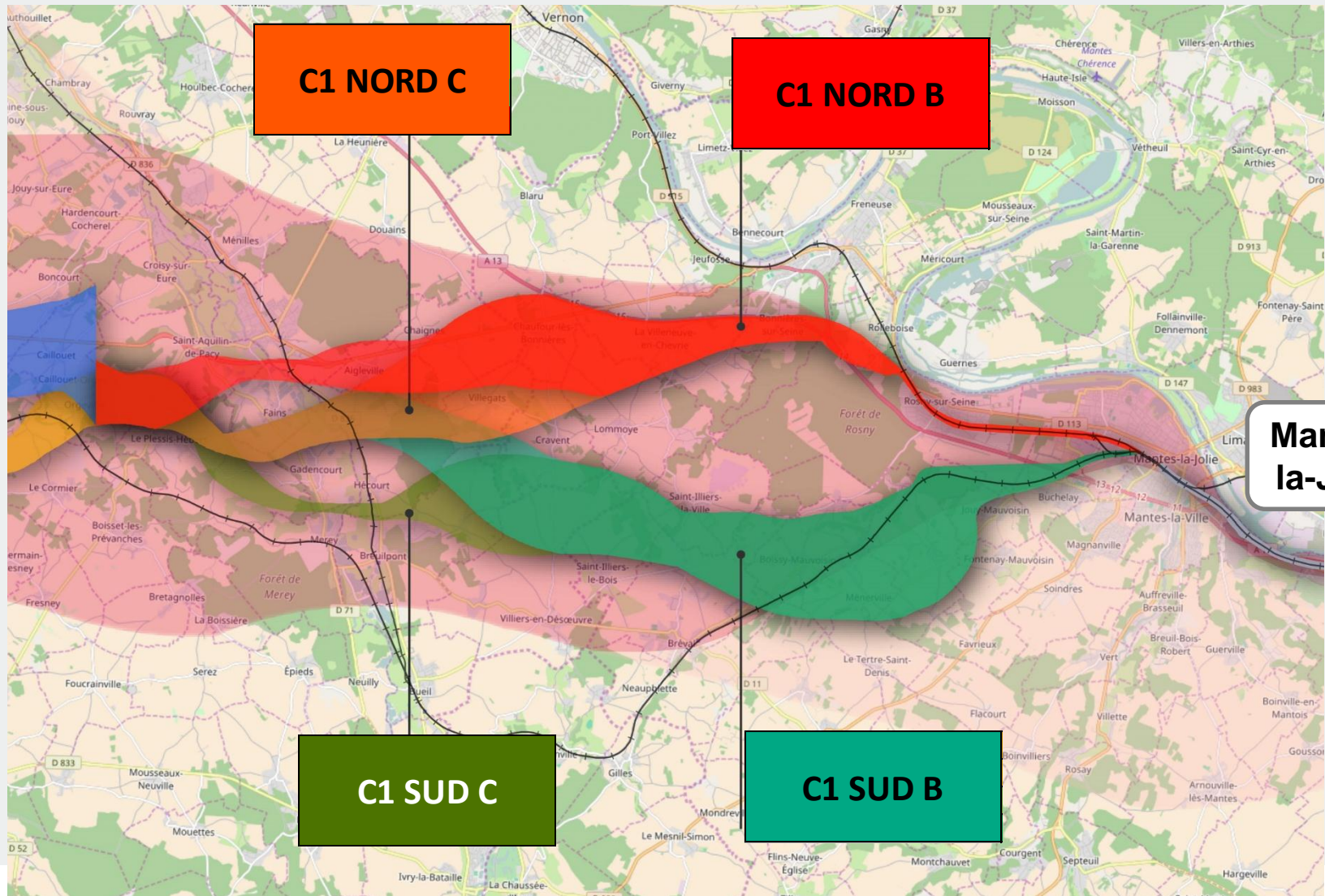
PM SUD

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

- 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

Écarts 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-lès-Bonnières

Carticipe : Seule zone de passage en classe « 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)

Écarts 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**

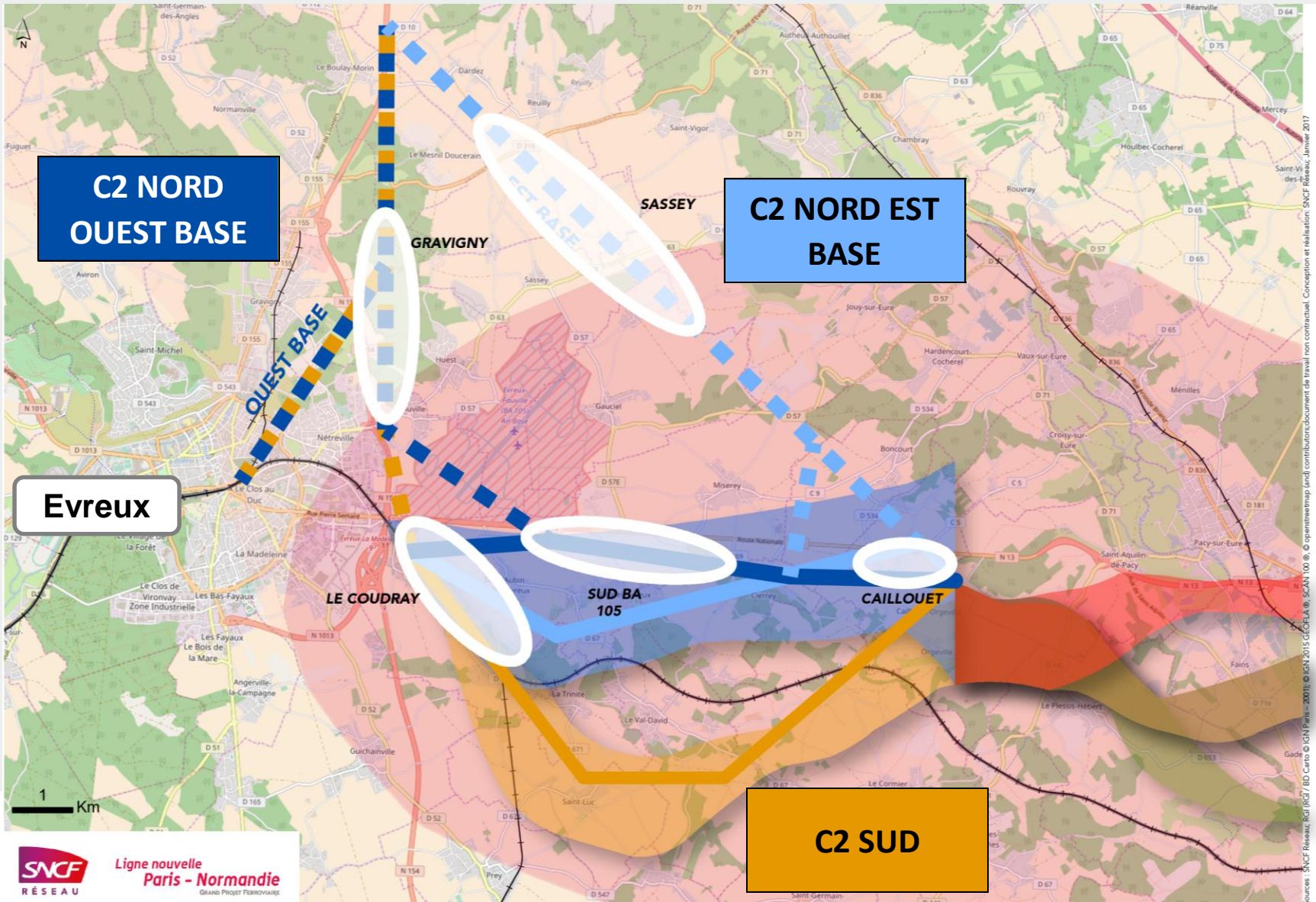
Écarts de temps de parcours : Meilleures ZP

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



MANTES-EVREUX - principaux éléments différenciant les zones

C2-NORD

Rapprochement avec l'infra : Avec la RN13 pour réduire l'impact sur Gisacum
Paysage et patrimoine : Risque d'impact sur le site archéologique

C2 NORD Ouest Base

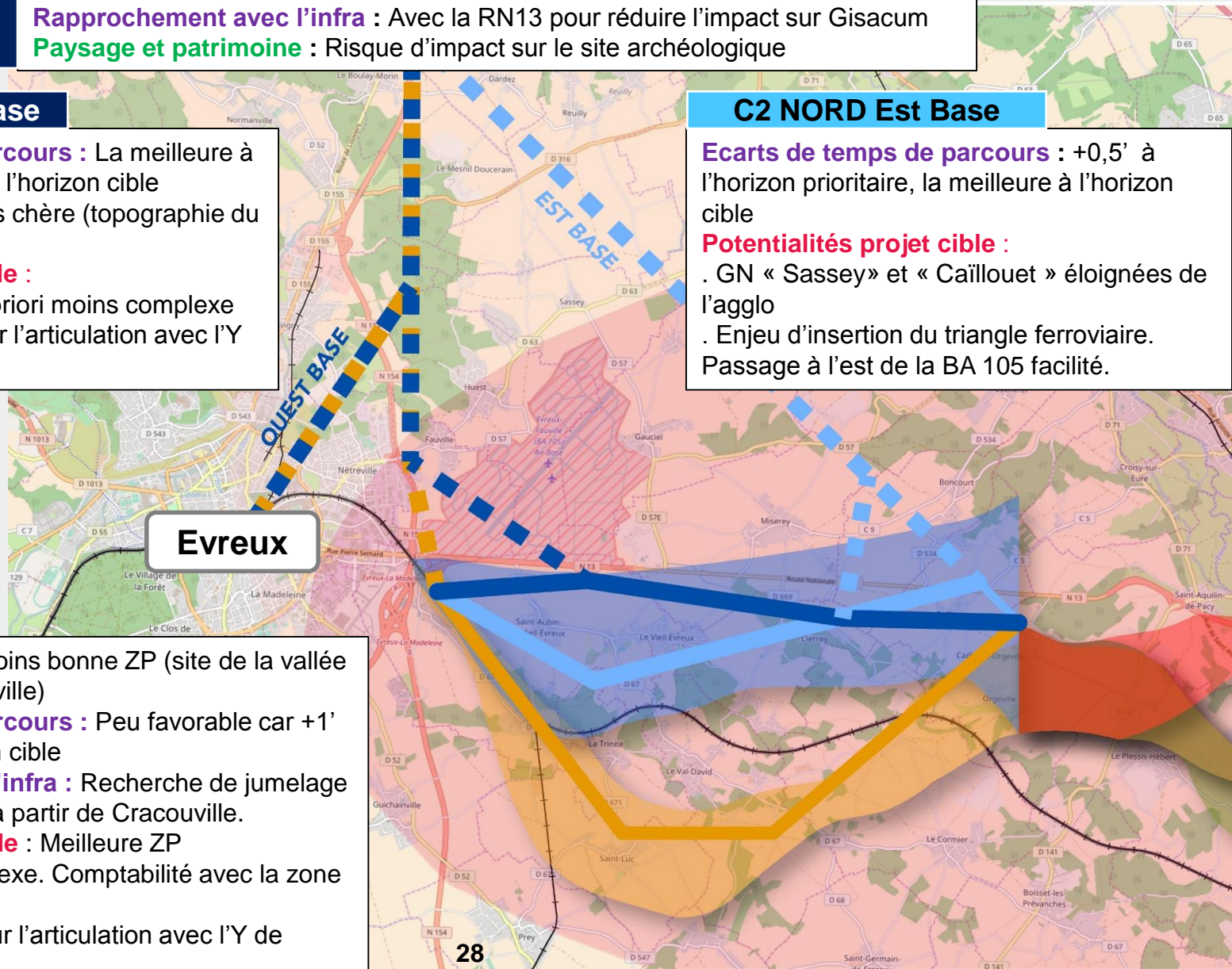
Ecarts de temps de parcours : La meilleure à l'horizon prioritaire, +1' à l'horizon cible
Coûts d'infra : La moins chère (topographie du secteur plus favorable)
Potentialités projet cible :
· GN « Sud BA 105 » a priori moins complexe
· Peu de possibilités pour l'articulation avec l'Y de l'Eure

C2 NORD Est Base

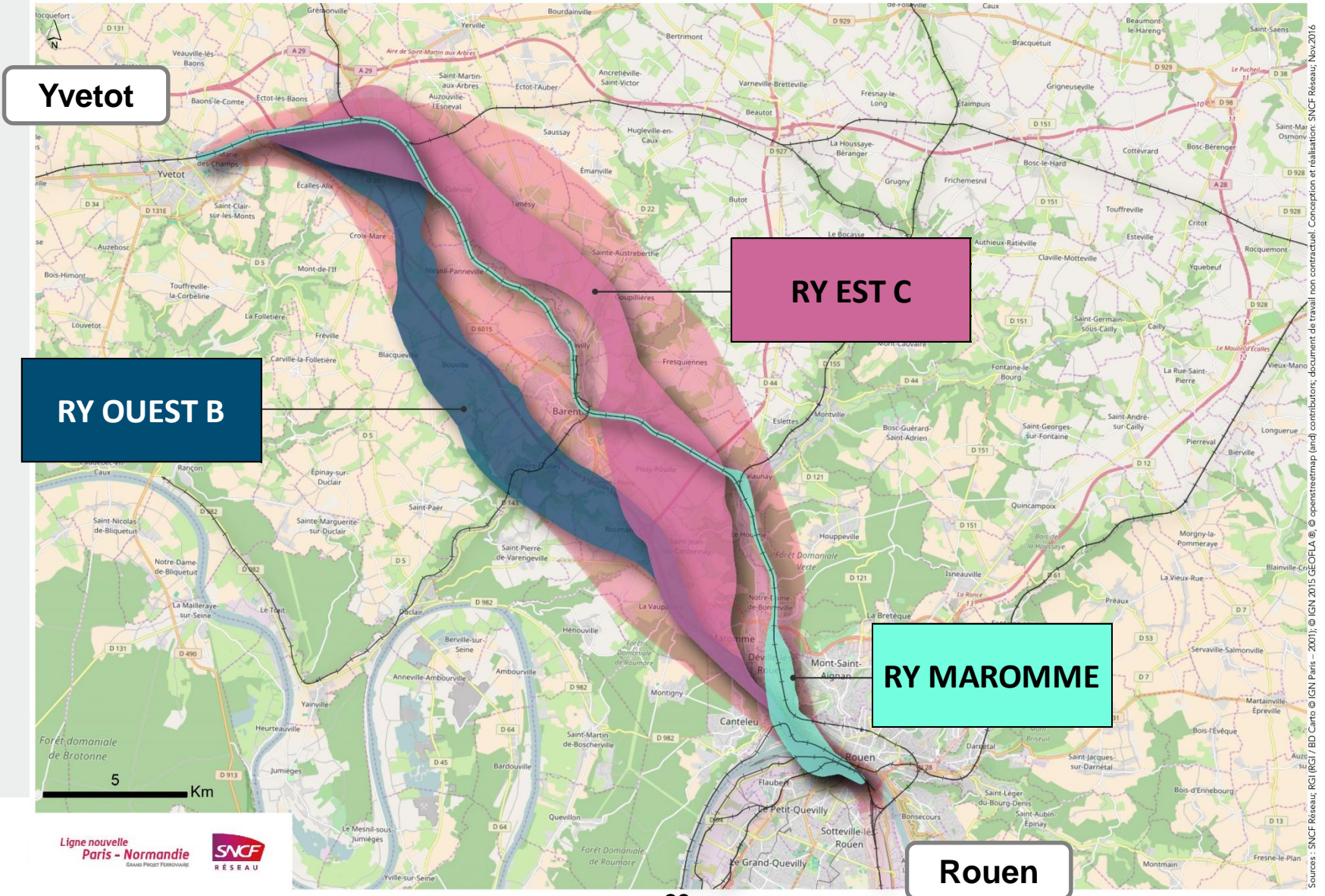
Ecarts de temps de parcours : +0,5' à l'horizon prioritaire, la meilleure à l'horizon cible
Potentialités projet cible :
· GN « Sassey » et « Caillouet » éloignées de l'agglomération
· Enjeu d'insertion du triangle ferroviaire. Passage à l'est de la BA 105 facilité.

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

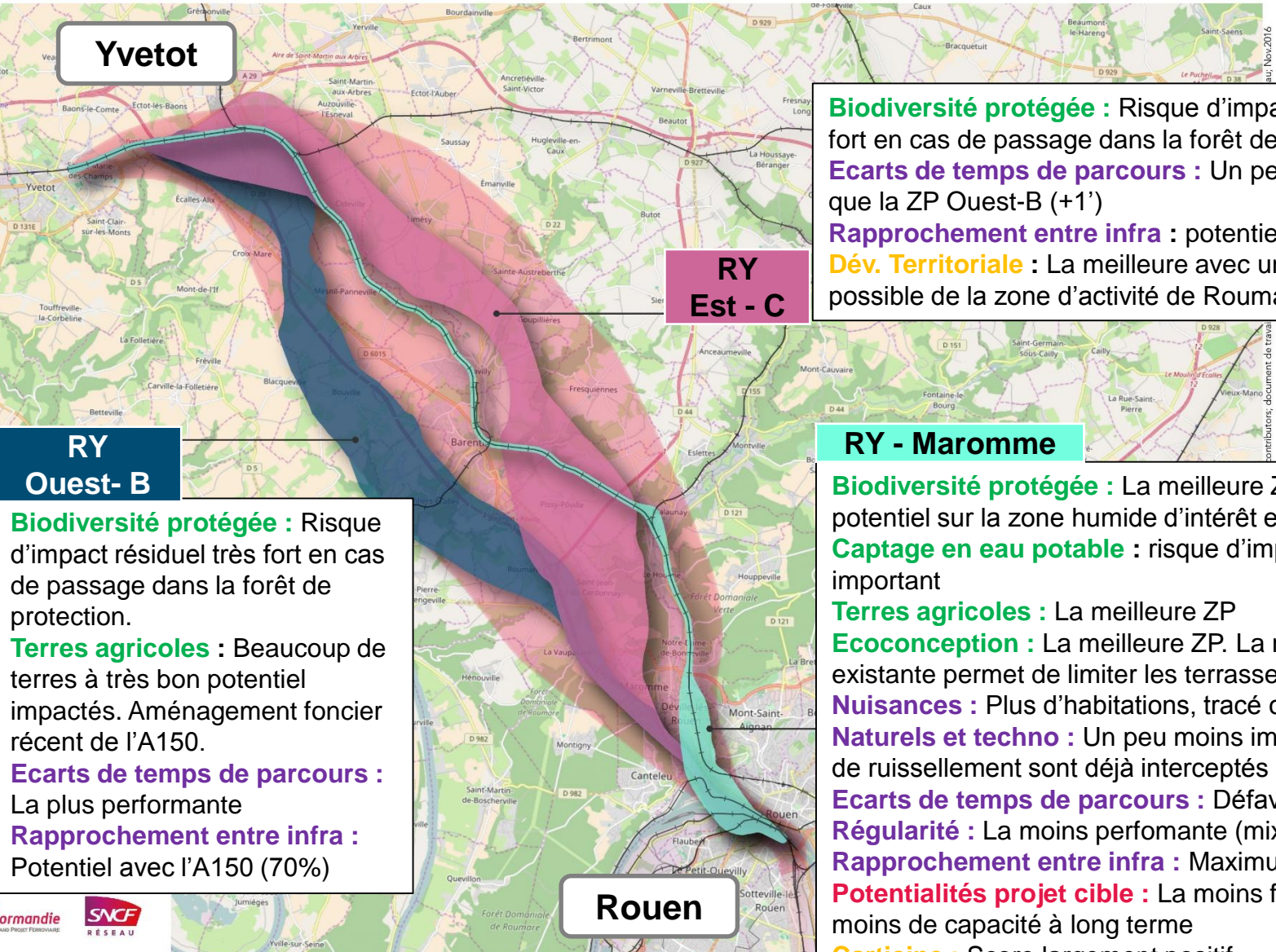


ROUEN-YVETOT – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



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

ROUEN-YVETOT – principaux éléments différenciant les zones



Yvetot

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 Ouest-B (+1')
Rapprochement entre infra : potentiel moindre (40%)
Dév. Territoriale : La meilleure avec un évitement possible de la zone d'activité de Roumare

RY Est - C

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

RY Ouest - B

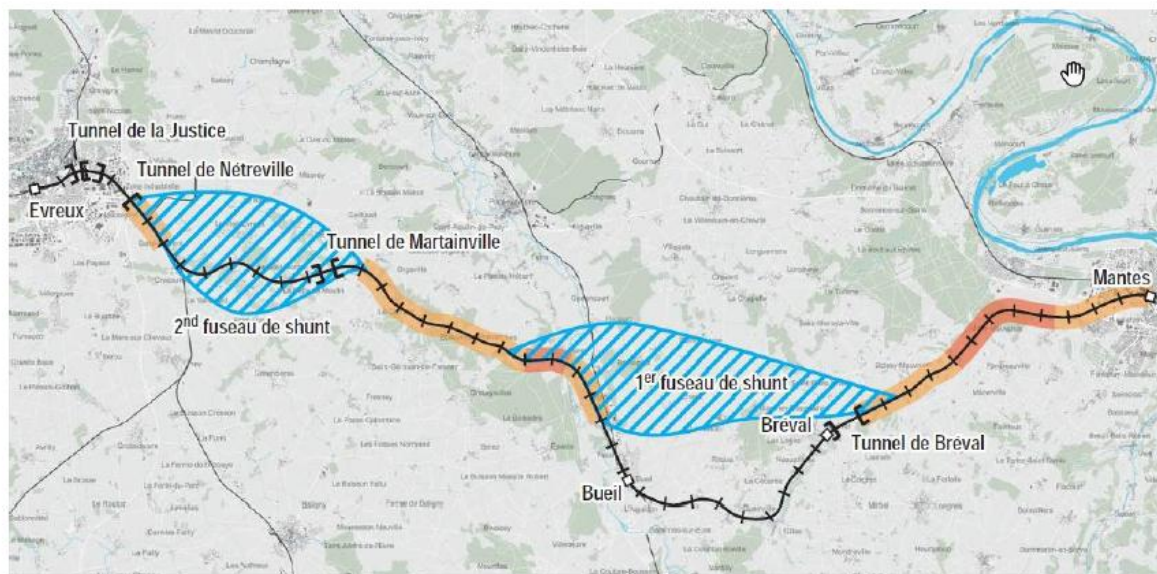
Biodiversité protégée : Risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection.
Terres agricoles : Beaucoup de terres à très bon potentiel impactés. Aménagement foncier récent de l'A150.
Écarts de temps de parcours : La plus performante
Rapprochement entre infra : Potentiel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

Rouen



« Analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux »

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



Analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux

Résultats Phase 2 de l'expertise

21 février 2017

Scénarios expertisés

1 Scénario 1 « Relèvement de vitesse »

- 2 ■ Gain d'environ 4 minutes par rapport à aujourd'hui (au lieu de 8 avec le projet LNPN)
- 3 ■ Horizon Cible : **critique** en matière de **capacité/robustesse**
- 4 → **scénario infaisable à l'horizon Cible**
- 5 ■ Mais possible à l'horizon prioritaire

Scénario 2 « Shunts combinés avec relèvement de vitesse »

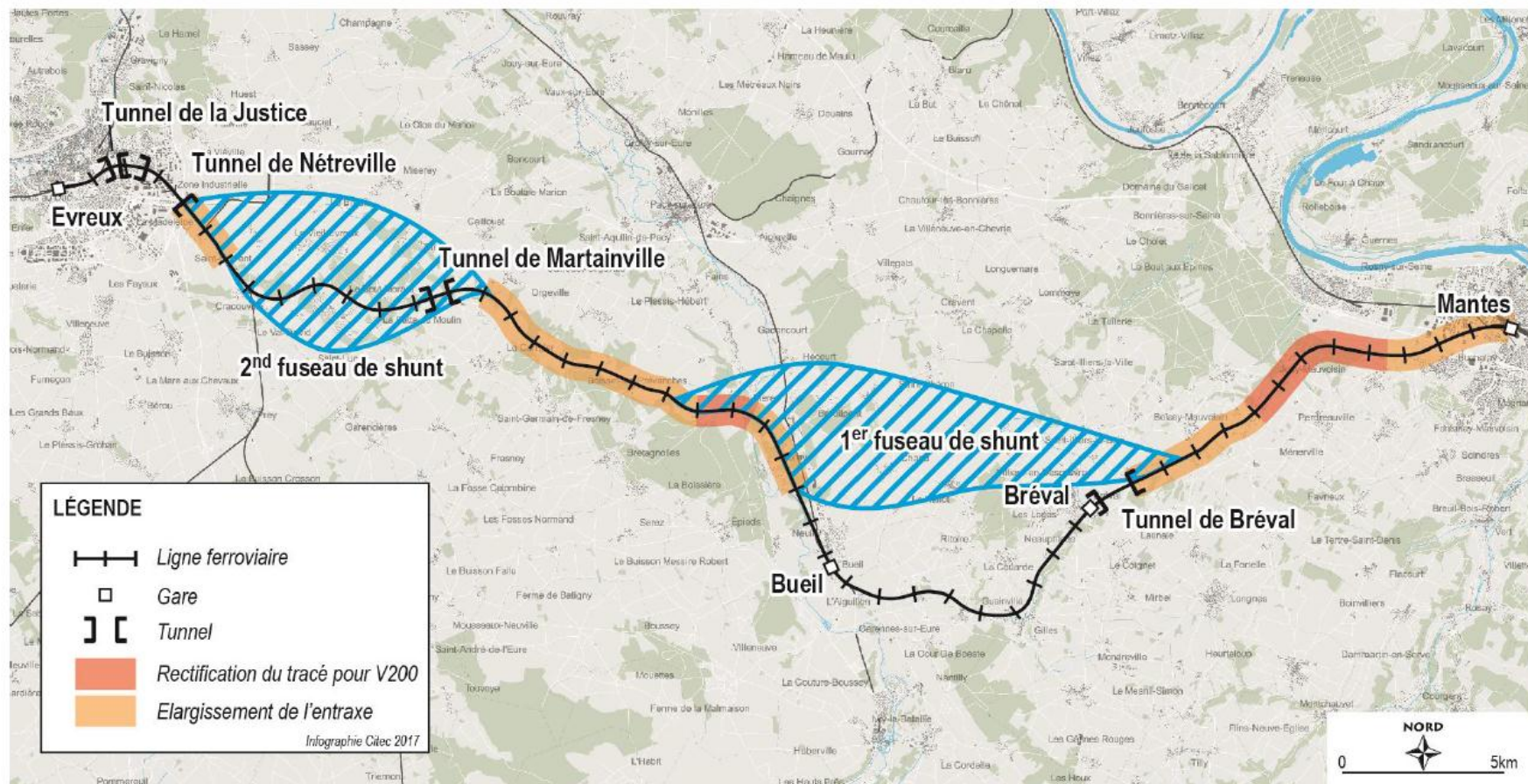
- gain d'environ 5 minutes par rapport à aujourd'hui (au lieu de 8 avec le projet LNPN)
- Offre une capacité suffisante entre Mantes et Evreux
- Le shunt offre de la souplesse d'exploitation, diminuant les risques d'instabilité de l'horaire
- **le seul scénario alternatif potentiellement réaliste à l'horizon Cible**

Scénario 3 « Doublement de la ligne existante »

- aucun gain de temps de parcours
- capacité/robustesse identique par rapport à LNPN (plutôt sur-capacité...)
- Faisabilité non démontrée de l'élargissement de la plateforme (zones urbanisées)
- **Scénario à écarter**

Descriptif du scénario 2 « Shunts + relèvement de vitesse »

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Aménagements prévus

- 2 shunts selon fuseaux ci-dessus complété par des relèvement de vitesse à V200
- Descriptions détaillée sur la diapositive suivante

Descriptif du scénario 2 « Shunts + relèvement de vitesse »

1

1^{er} shunt : fuseau Bréval – Merey (environ 13 à 15 km)

2

- Maintien de la ligne existante pour la desserte des gares de Bréval et Bueil

3

- Pas d'aménagements prévus sur la ligne existante

4

5

2^e shunt : fuseau Martainville – tunnel Nétreville (environ 7 à 9 km)

- Itinéraire alternatif moins sinueux
- Se substitue à la ligne existante

Relèvement de la vitesse à V200 sur 20 à 25 km de ligne classique

- Rectification du tracé sur 4,5 km (entre Pk 62 et Pk 67)
- Elargissement de l'entraxe
- Adaptation des installations de sécurité (signalisation)
- Suppression des PN
 - Sur tous les tronçons ou les trains rouent à plus de 160 km/h
- Adaptation des installations d'alimentation électrique

Evaluation du scénario 2 « Shunts + relèvement de vitesse »

1

Horaire

2

✓ gain d'environ 5 minutes (au lieu de 8)

3

✓ Maintien de l'ordre et de l'espacement des trains à l'arrivée à Mantes

4

✓ TER en correspondance à Caen avec le train rapide de/pour Caen

5

Capacité

✓ Suffisante grâce au shunt Bréval – Merey (dépassement d'un TER par deux trains rapides)

! Aménagements complémentaires nécessaires entre Evreux et la bif avec le « Y normand »

Robustesse

✓ La souplesse d'exploitation diminue les risques d'instabilité lié à la mixité du trafic

! Pas d'itinéraire bis en cas d'un incident sur la ligne donc moins robuste que le projet LNPN

Impacts environnementaux

! Impacts critiques à anticiper : en matière de géologie, d'eaux souterraines, de zones humides, de paysage et de patrimoine (urbanisation) ainsi que de terres agricoles

! Risque d'impact sur les délais de réalisation élevé vu que les shunts correspondent à la création de ligne nouvelle, notamment au niveau de la vallée de l'Eure

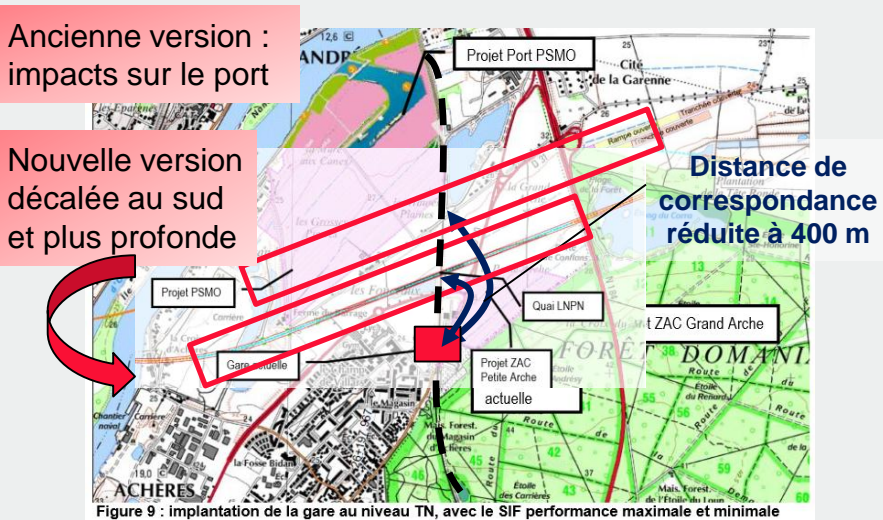
✓ Aucun élément ne devrait empêcher la construction des shunts et autres aménagements



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

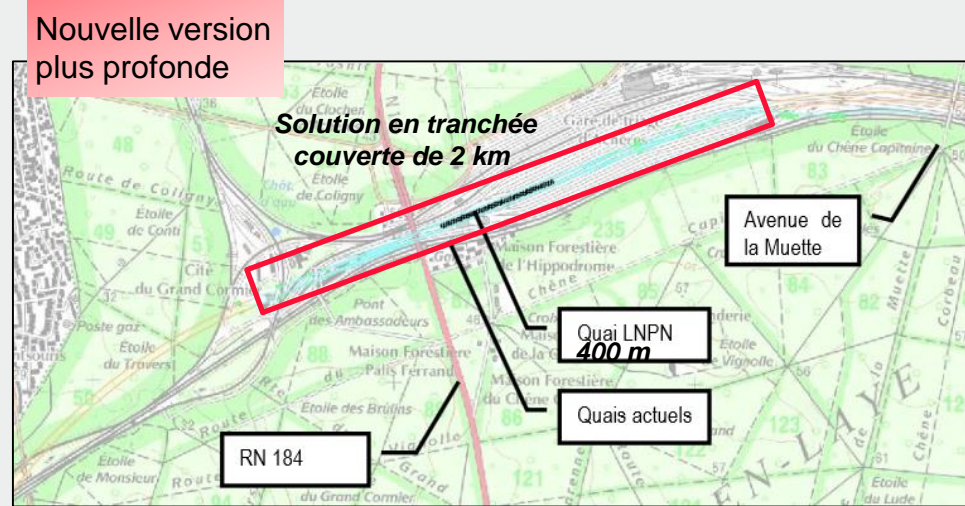
GN Confluence : Localisation et aménagements

Achères Ville

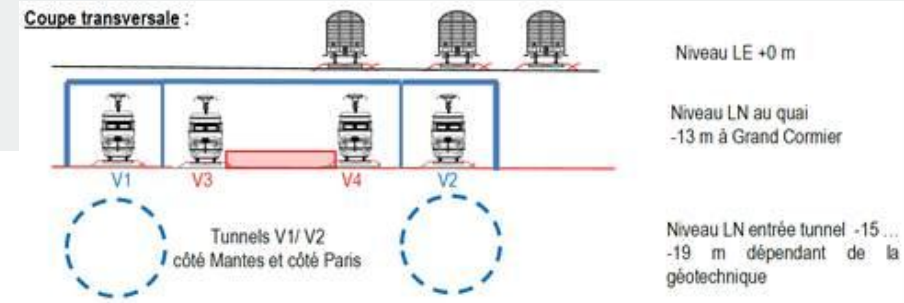
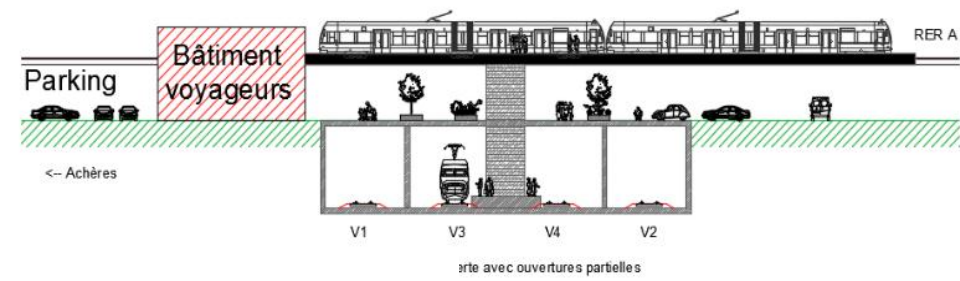


→ Translation vers la gare RER A (éloignement de PSMO, de la forêt et passage sous l'étang du Corra)

Achères Grand-Cormier



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

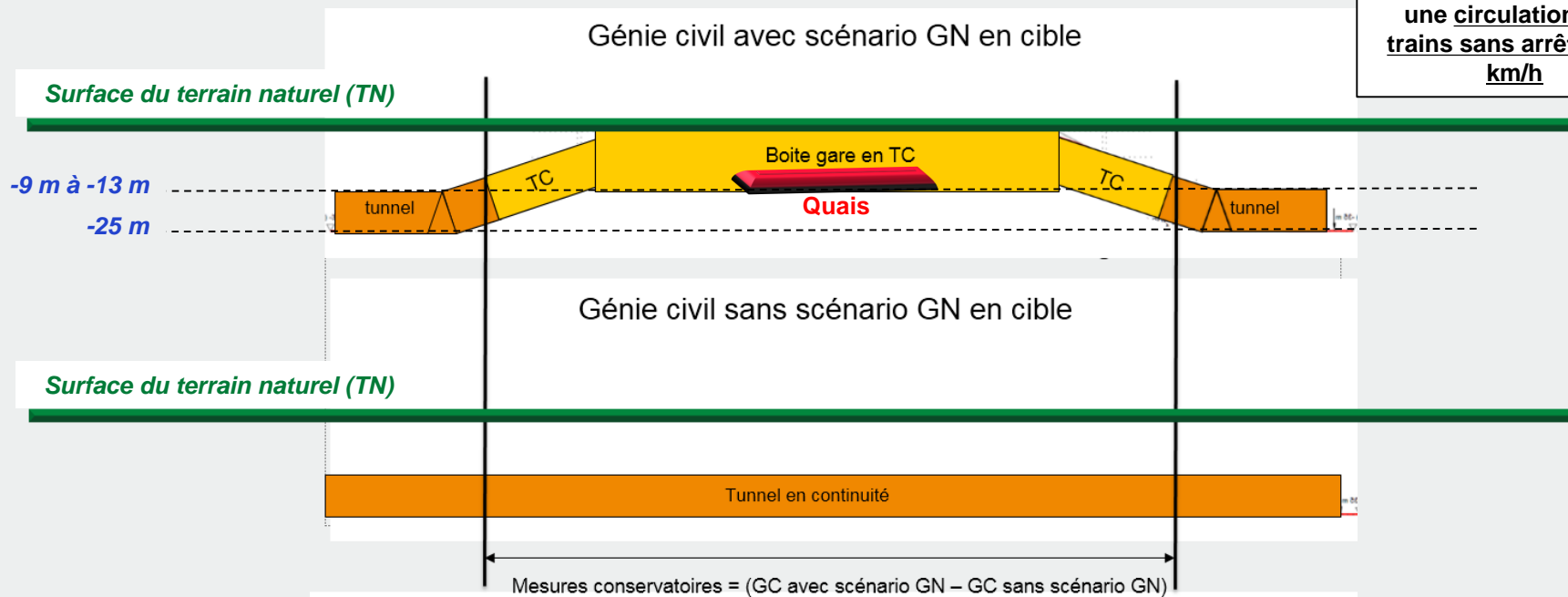


GN Confluence : Contexte technique et coûts



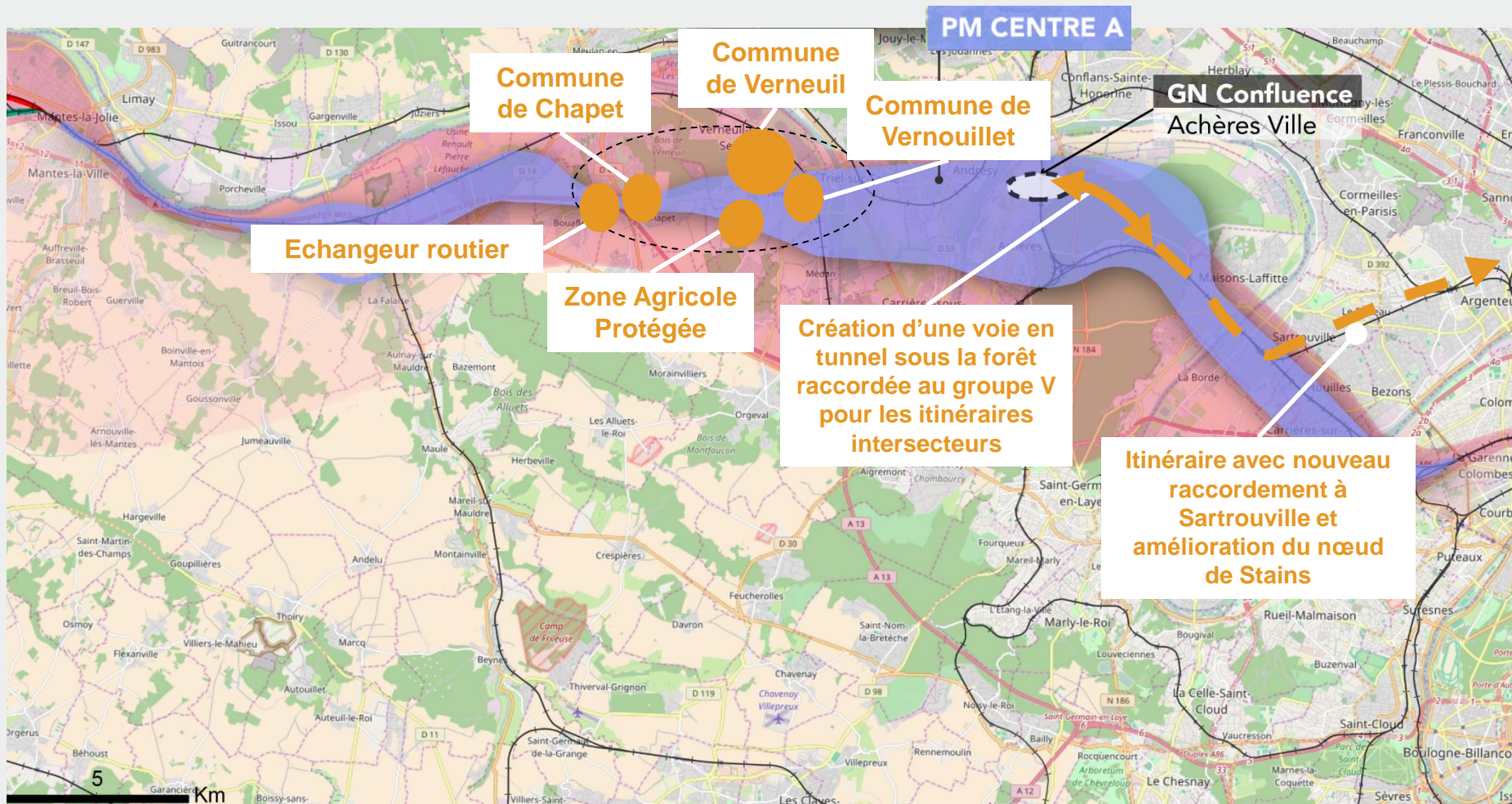
- L'objet gare est inclus dans un objet plus long constitué d'une tranchée couverte

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



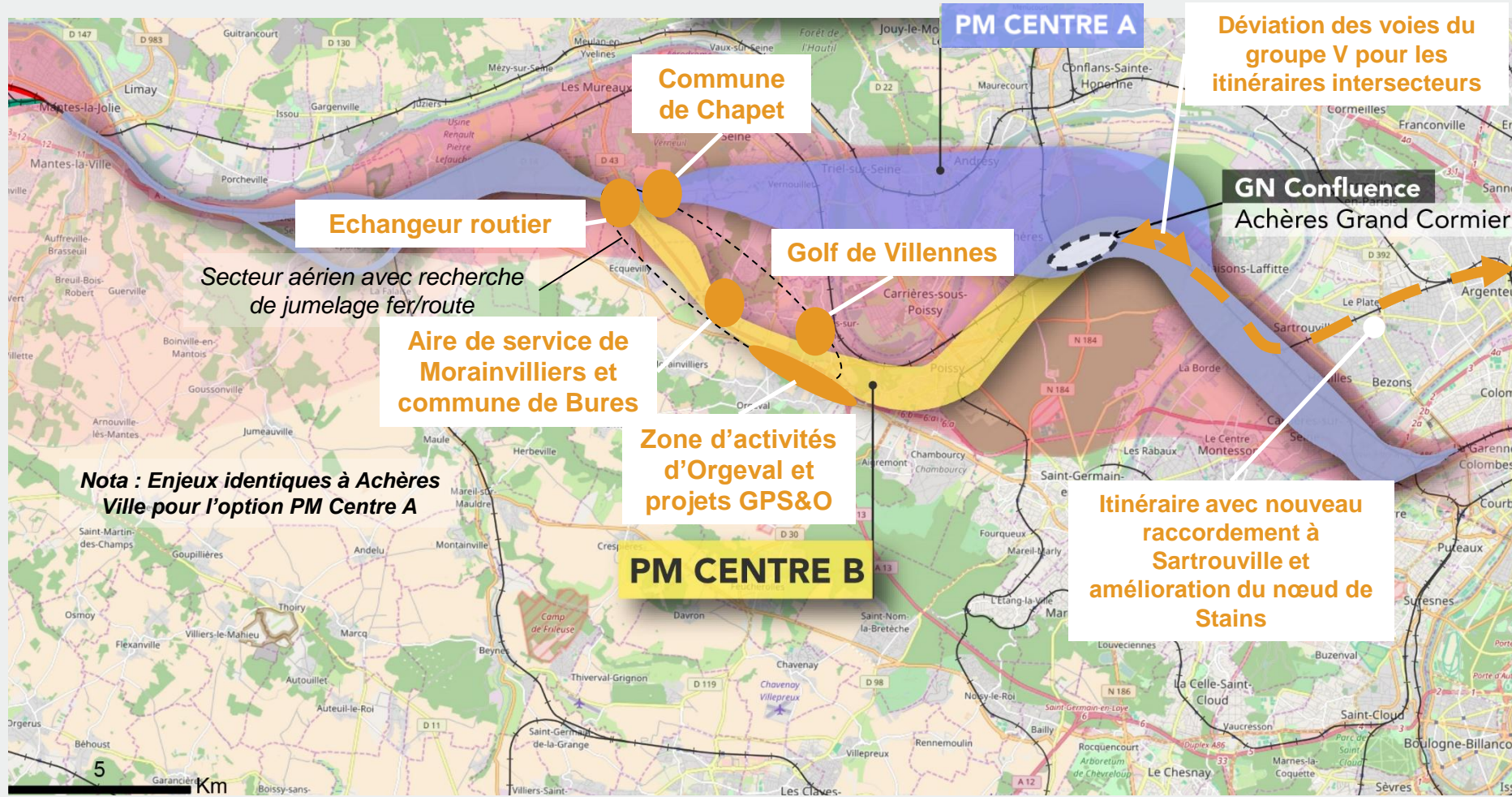
GN Confluence : Compatibilités est / ouest

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



GN Confluence : Compatibilités est / ouest

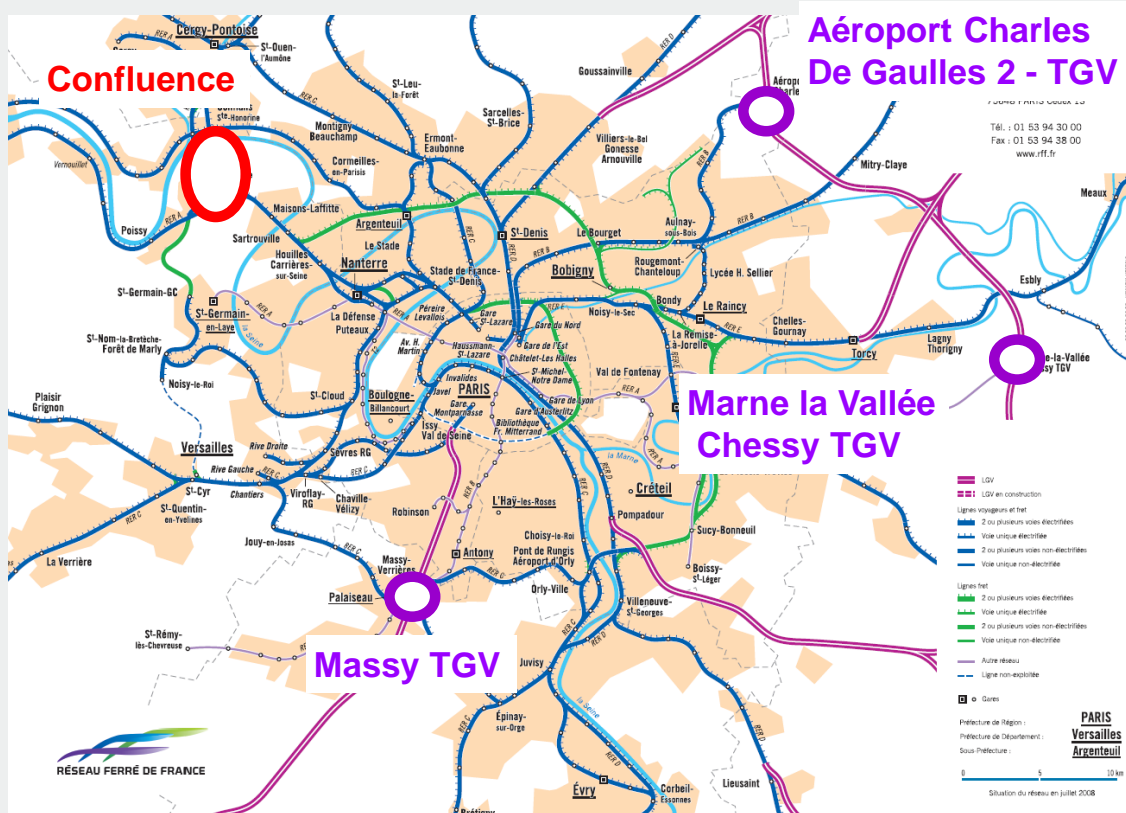
■ Intersecteurs à l'est et quelques enjeux à l'ouest sur la section aérienne





Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

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

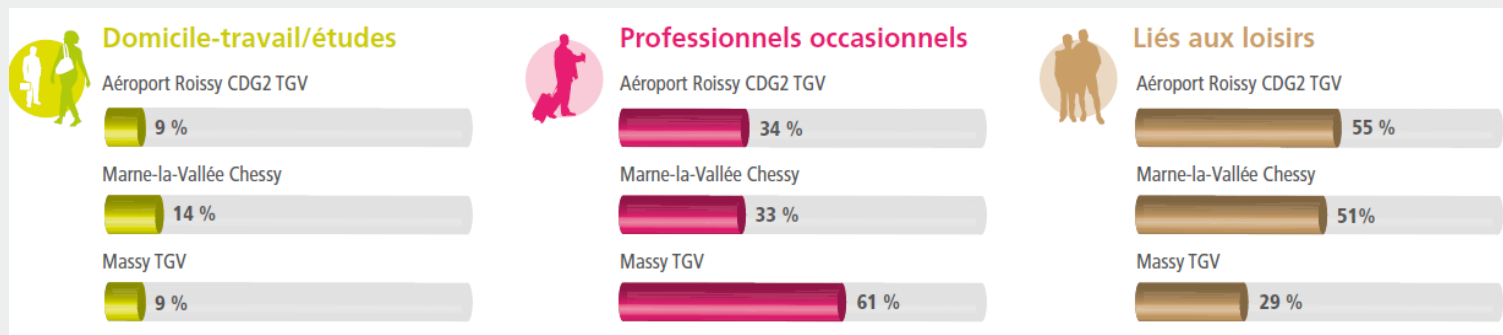




Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

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



Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

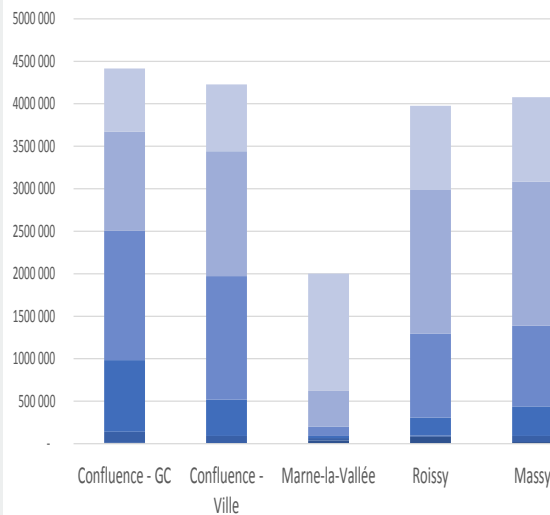
Accessibilité :

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

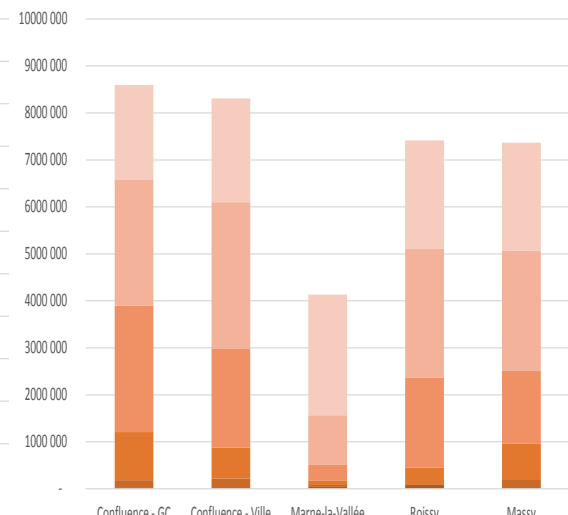
L'accessibilité TC serait équivalente, voire légèrement meilleure.

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

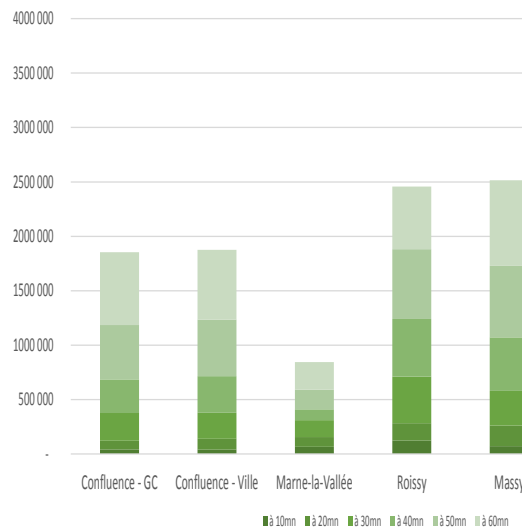
Emplois 2030 - Accessibilité TC



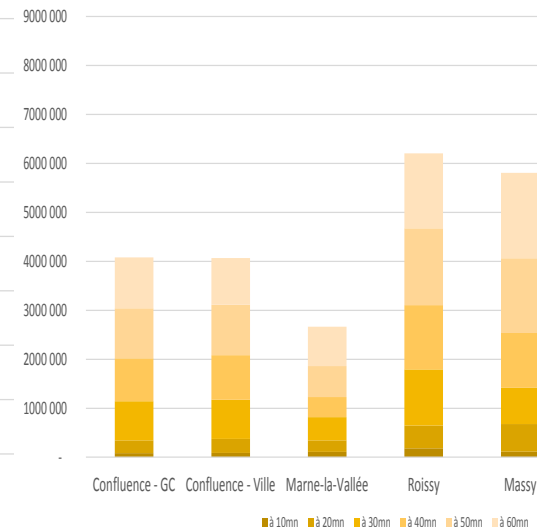
Population 2030 - Accessibilité TC



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.

Potentiels de trafic :

- Accessibilité comparable aux autres gares d'interconnexion
- Perspectives de desserte limitées par rapport aux autres gares d'interconnexion compte tenu de la configuration du réseau national et des attentes exprimées

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



Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux

Gare nouvelle d'Evreux



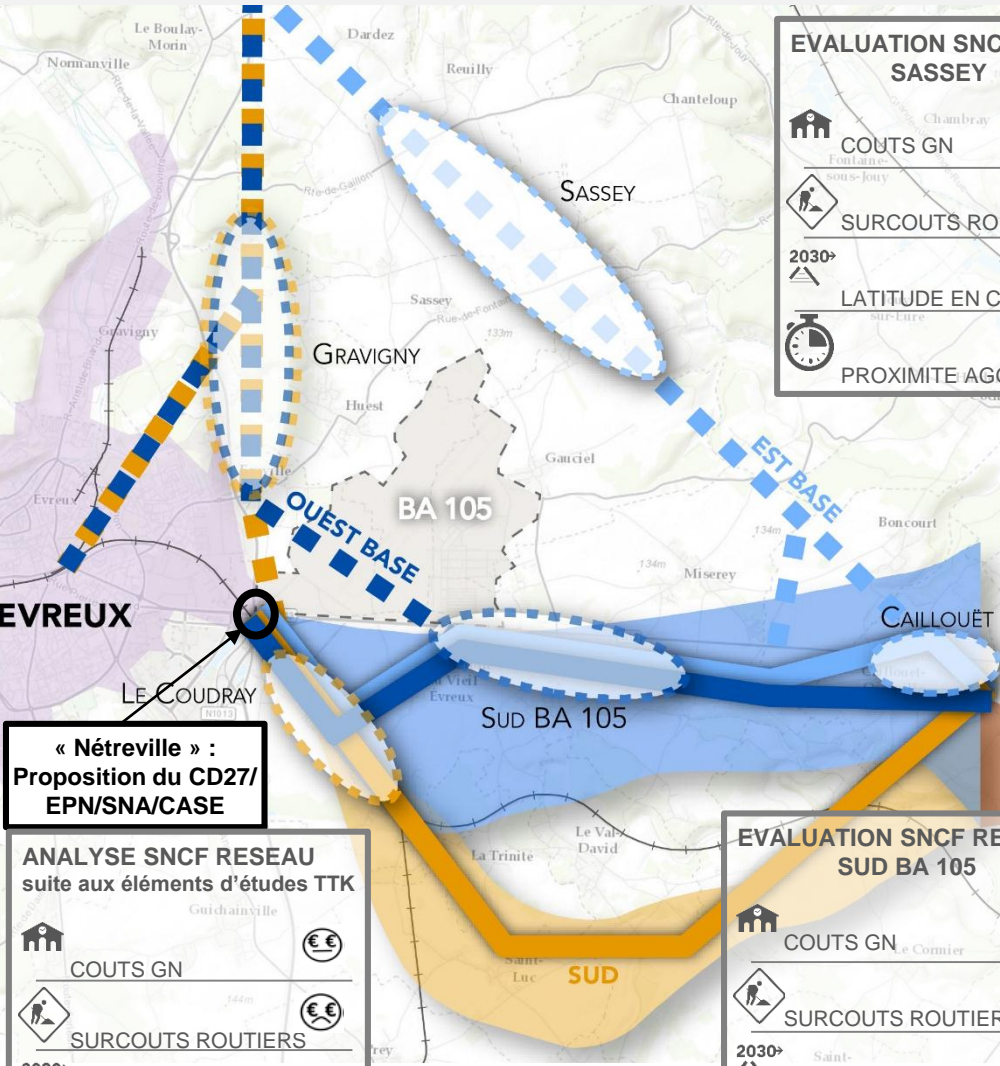
Etude comparative des 5 localisations de gare nouvelle

EVALUATION SNCF RESEAU GRAVIGNY

COUTS GN	€€€
SURCOUTS ROUTIERS	€€
2030> LATITUDE EN CIBLE	☹
PROXIMITE AGGLO	☹

EVALUATION SNCF RESEAU LE COUDRAY

COUTS GN	€€
SURCOUTS ROUTIERS	€€
2030> 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	€€
2030> LATITUDE EN CIBLE	☹
PROXIMITE AGGLO	☺

EVALUATION SNCF RESEAU SASSEZ

COUTS GN	€€
SURCOUTS ROUTIERS	€€
2030> LATITUDE EN CIBLE	☺
PROXIMITE AGGLO	☹

EVALUATION SNCF RESEAU CAILLOUET

COUTS GN	€€
SURCOUTS ROUTIERS	€€
2030> LATITUDE EN CIBLE	☺
PROXIMITE AGGLO	☹

EVALUATION SNCF RESEAU SUD BA 105

COUTS GN	€€
SURCOUTS ROUTIERS	€€
2030> LATITUDE EN CIBLE	☹
PROXIMITE AGGLO	☹

Gare nouvelle d'Evreux



Etude comparative et analyse de SNCF Réseau :

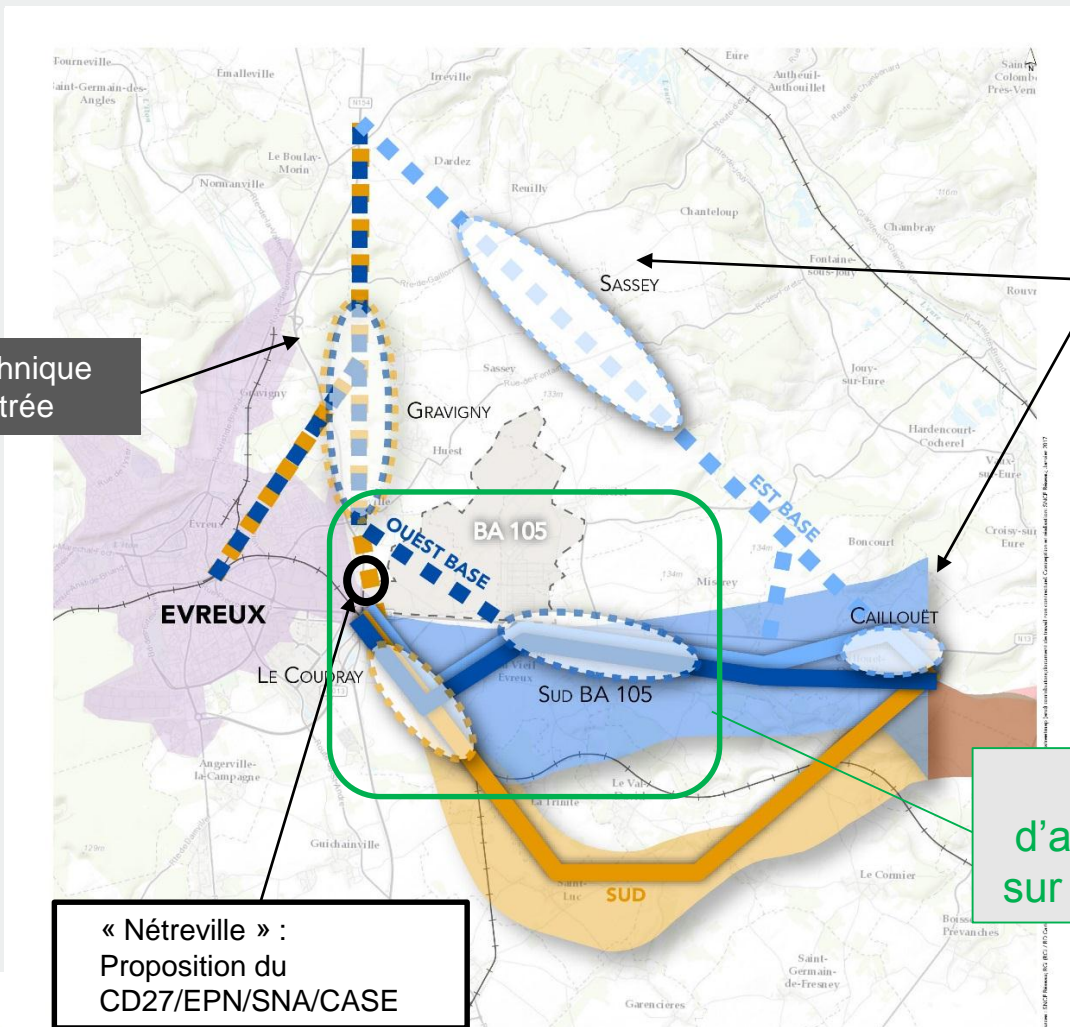
Poursuite des études sur les 5 localisations de gare nouvelle et analyse des résultats de Nétreville

	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

Gare nouvelle d'Evreux



Proposition de SNCF Réseau :



Faisabilité technique non démontrée

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

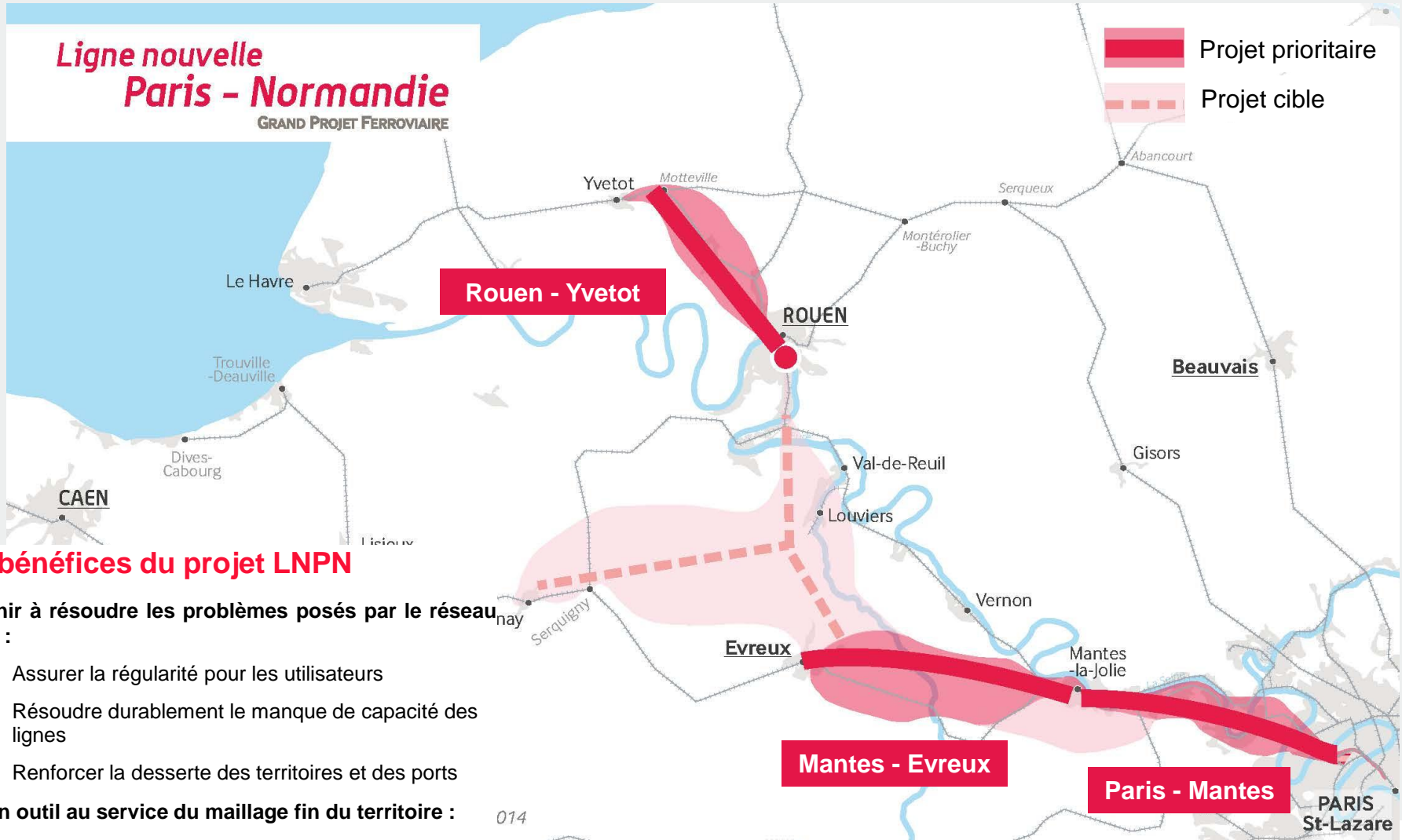
Proposition d'approfondissement sur ce secteur d'étude

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



Scénarios 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.

Construction des scénarios:

- Par section prioritaire, choix de la meilleure ZP correspondant au parti pris du scénario.
- En cas de ZP difficilement départageables, maintien de celle ayant le meilleur rapport performance/coût.

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.

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 :

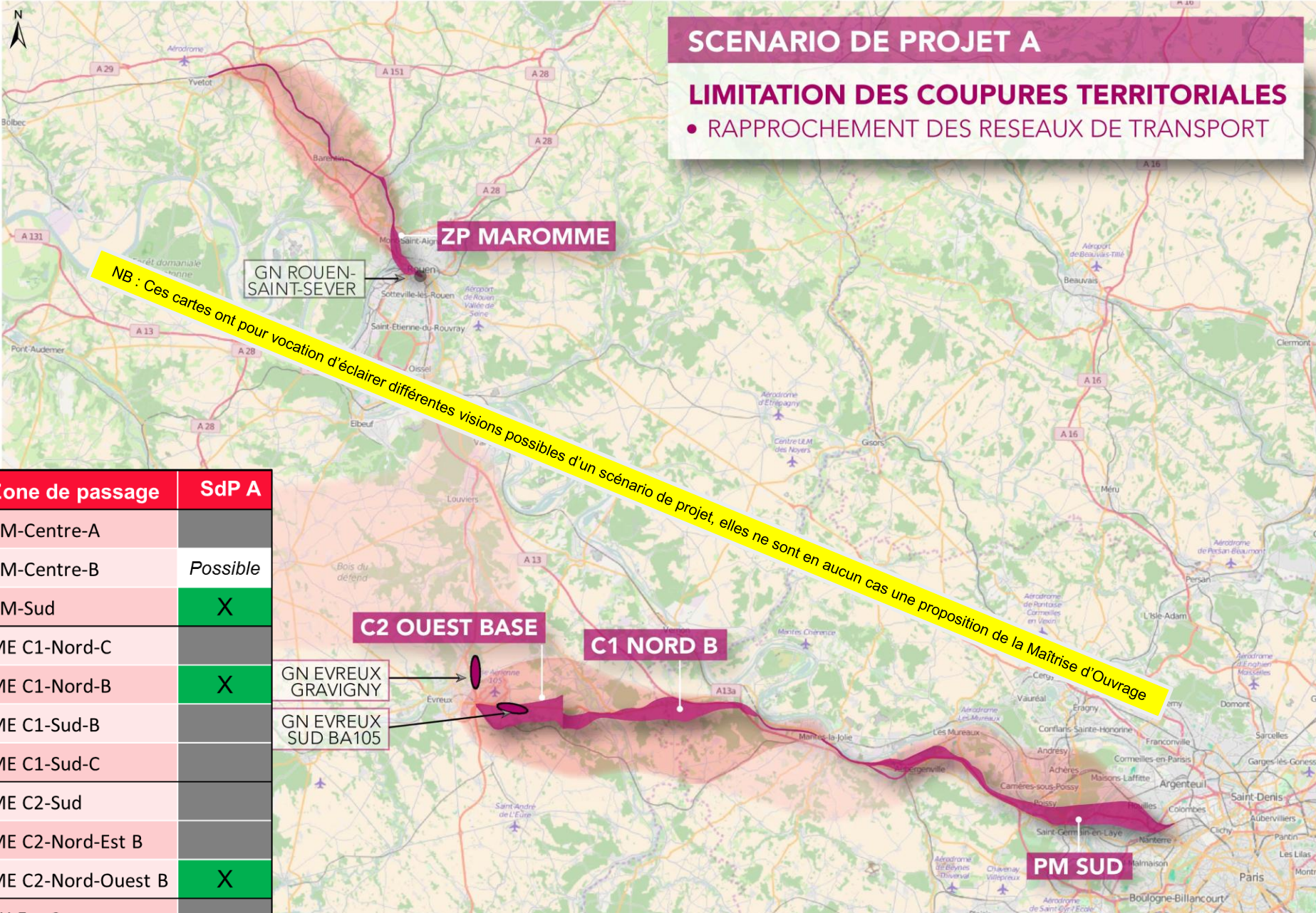
Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception
Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Rapprochement entre infrastructures
Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le 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

- RAPPROCHEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT



ZP MAROMME

GN ROUEN-SAINT-SEVER

C2 OUEST BASE

C1 NORD B

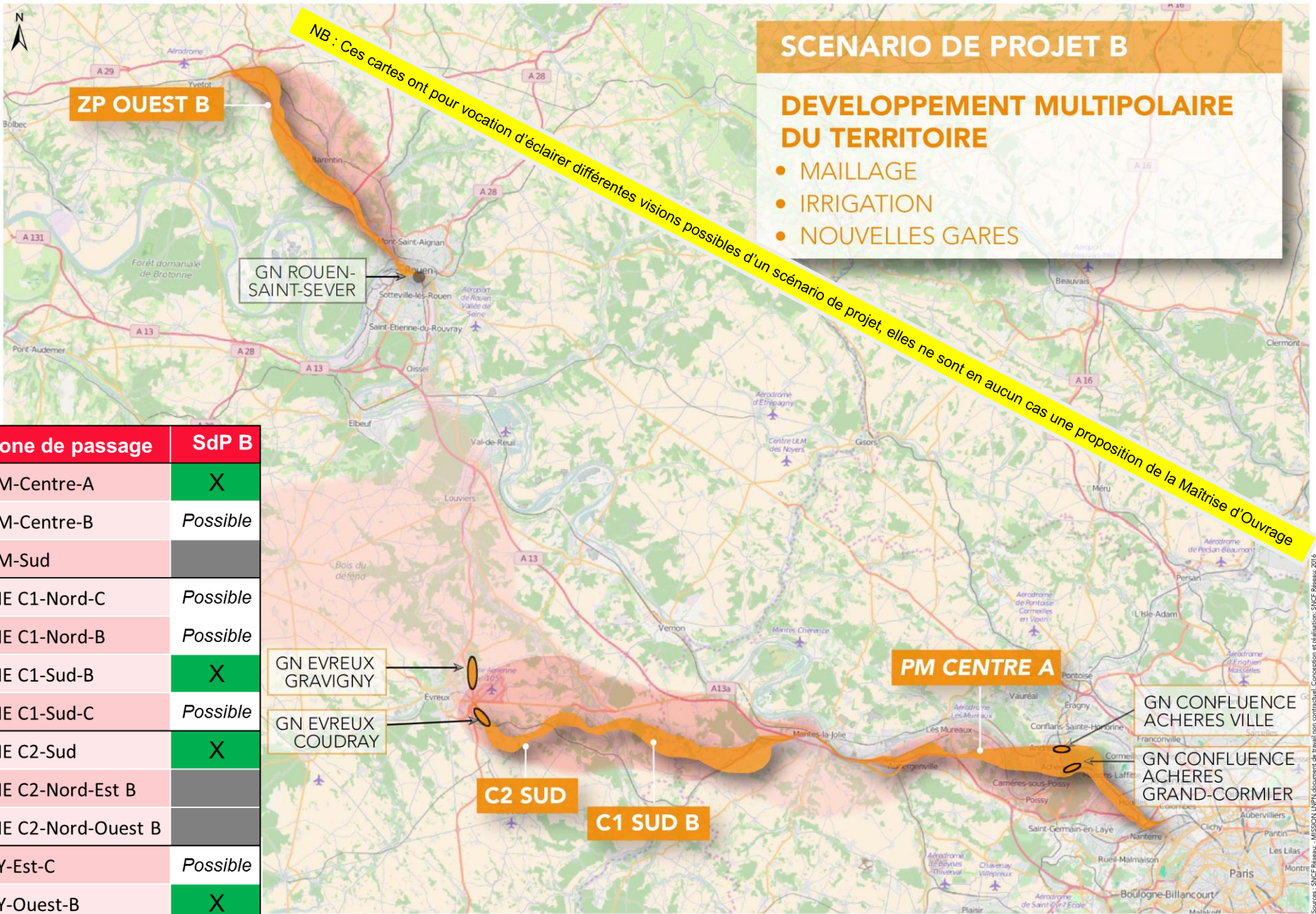
GN EVREUX GRAVIGNY

GN EVREUX SUD BA105

PM SUD

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

Source : SNCF Réseau, MISSION LNRPL Document de travail pour contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2016
© GBR B1110007 - © OpenStreetMap (pour contributeurs), CC-BY-SA



SCENARIO DE PROJET B

DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

- MAILLAGE
- IRRIGATION
- NOUVELLES GARES

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

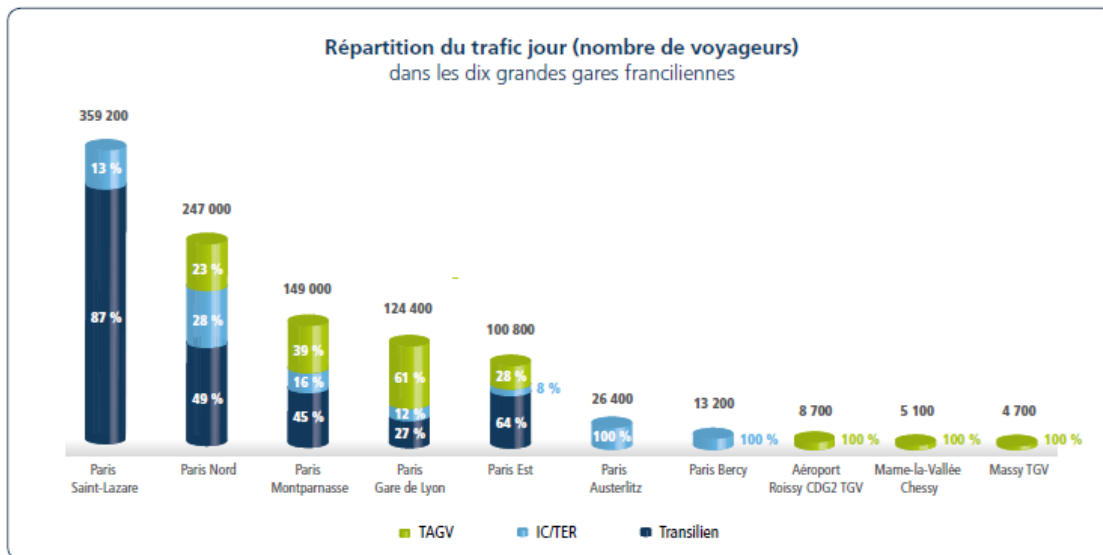
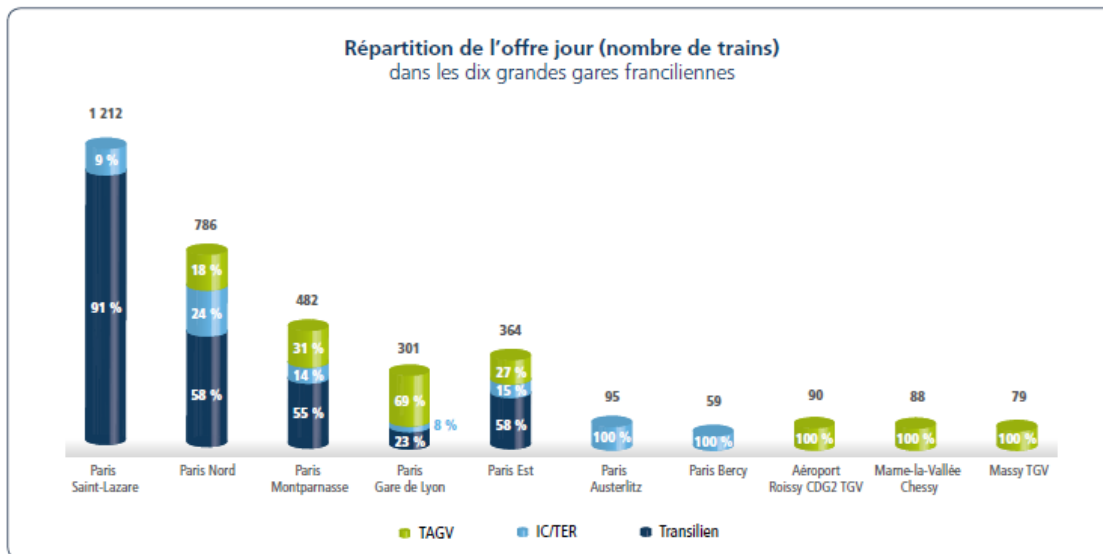
Zone de passage	SdP B
PM-Centre-A	X
PM-Centre-B	Possible
PM-Sud	
ME C1-Nord-C	Possible
ME C1-Nord-B	Possible
ME C1-Sud-B	X
ME C1-Sud-C	Possible
ME C2-Sud	X
ME C2-Nord-Est B	
ME C2-Nord-Ouest B	
RY-Est-C	Possible
RY-Ouest-B	X
RY-Maromme	Possible

Source: SNCF Réseau - MISSION L'IMPACT environnemental de l'axe non connecté. Conception et réalisation: SNCF Réseau, 2016
 © IGN 2016 - Tous droits réservés. Tous droits réservés. Tous droits réservés.

Complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare

LES USAGES

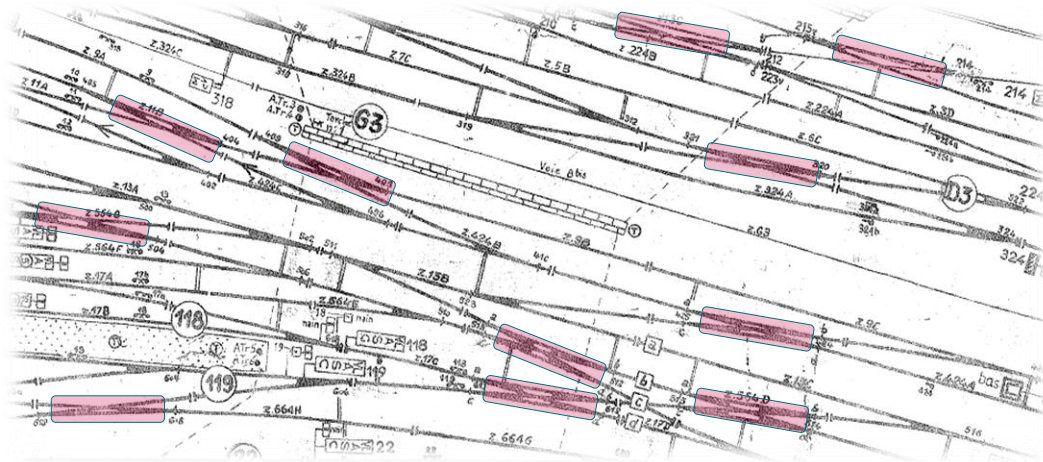
LA GARE DE SURFACE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE



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.

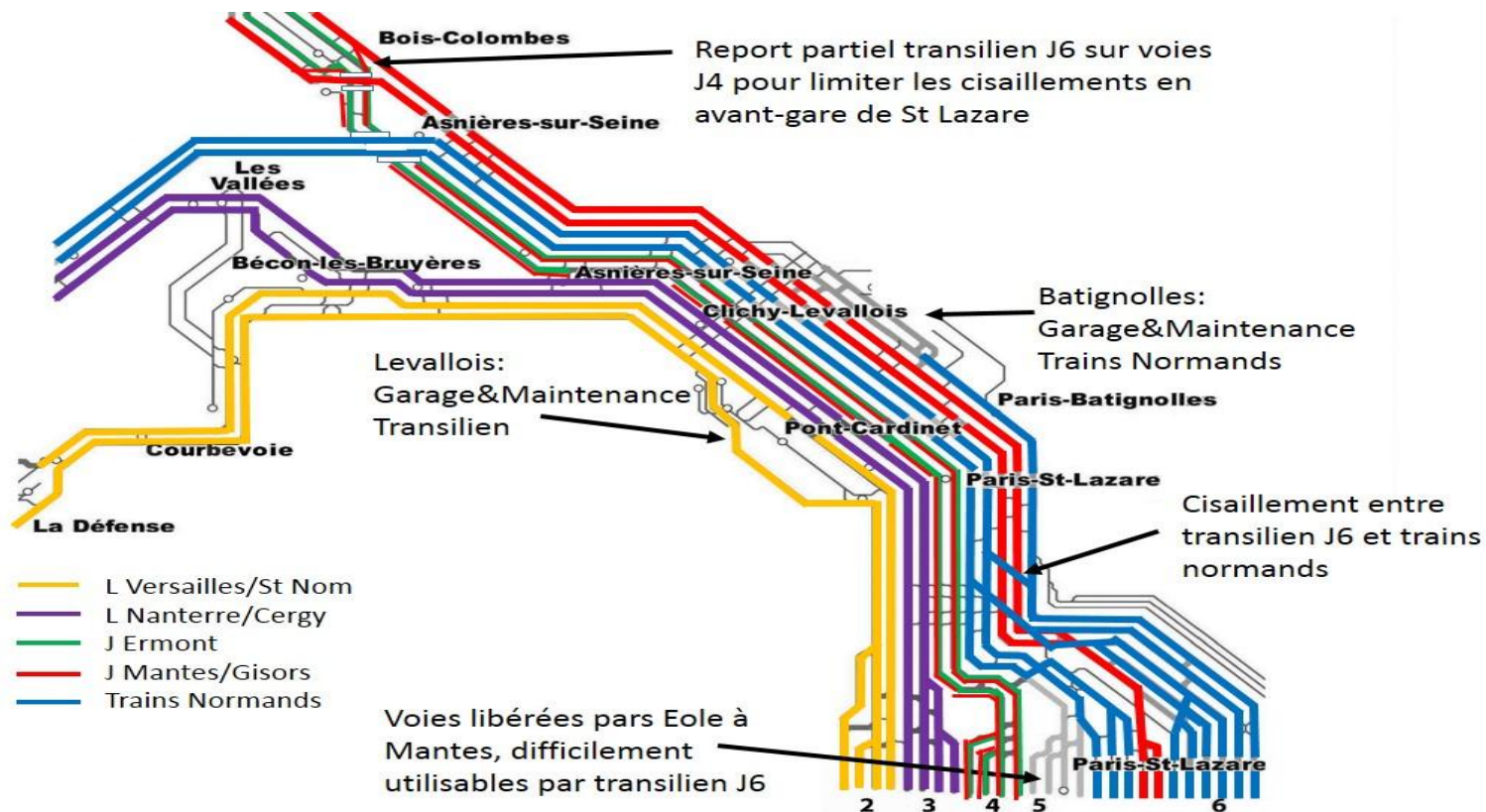


*TO: traversée oblique (croisement de deux voies sans liaison entre elles)

*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

Conclusion



Site internet du projet :

- www.inpn.fr

Contact :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama