

Projet LNPN

Commission consultative Mantes-Evreux

Mardi 5 juillet 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





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



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



1. INTRODUCTION ET ACTUALITES DU PROJET

2. MÉTHODOLOGIE ET PREMIERS RÉSULTATS DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE

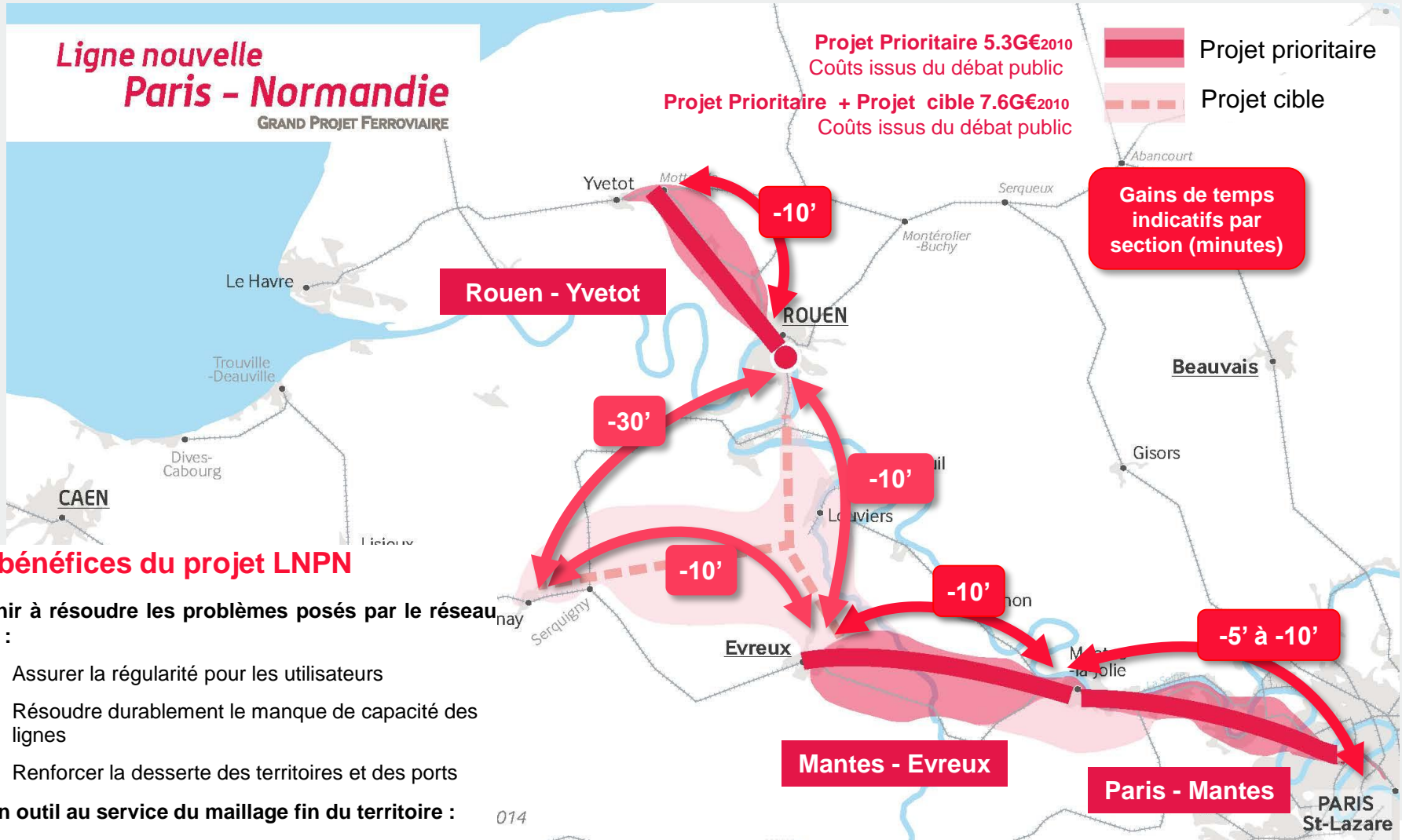
- Présentation de la démarche et du calendrier associé
- Analyse des zones de passage Secteur C1
- Analyse des zones de passage Secteur C2

3. TEMPS D'ÉCHANGES – 1H15

4. SYNTHÈSE ET SUITE – 10 MIN

Introduction et actualités du projet

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



L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



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



Concertation continue avec tous les acteurs du projet

2009 - 2011

2011 - 2012

2014
-
2017

Horizon
2020

Horizon
2030

Le calendrier de gouvernance et de concertation

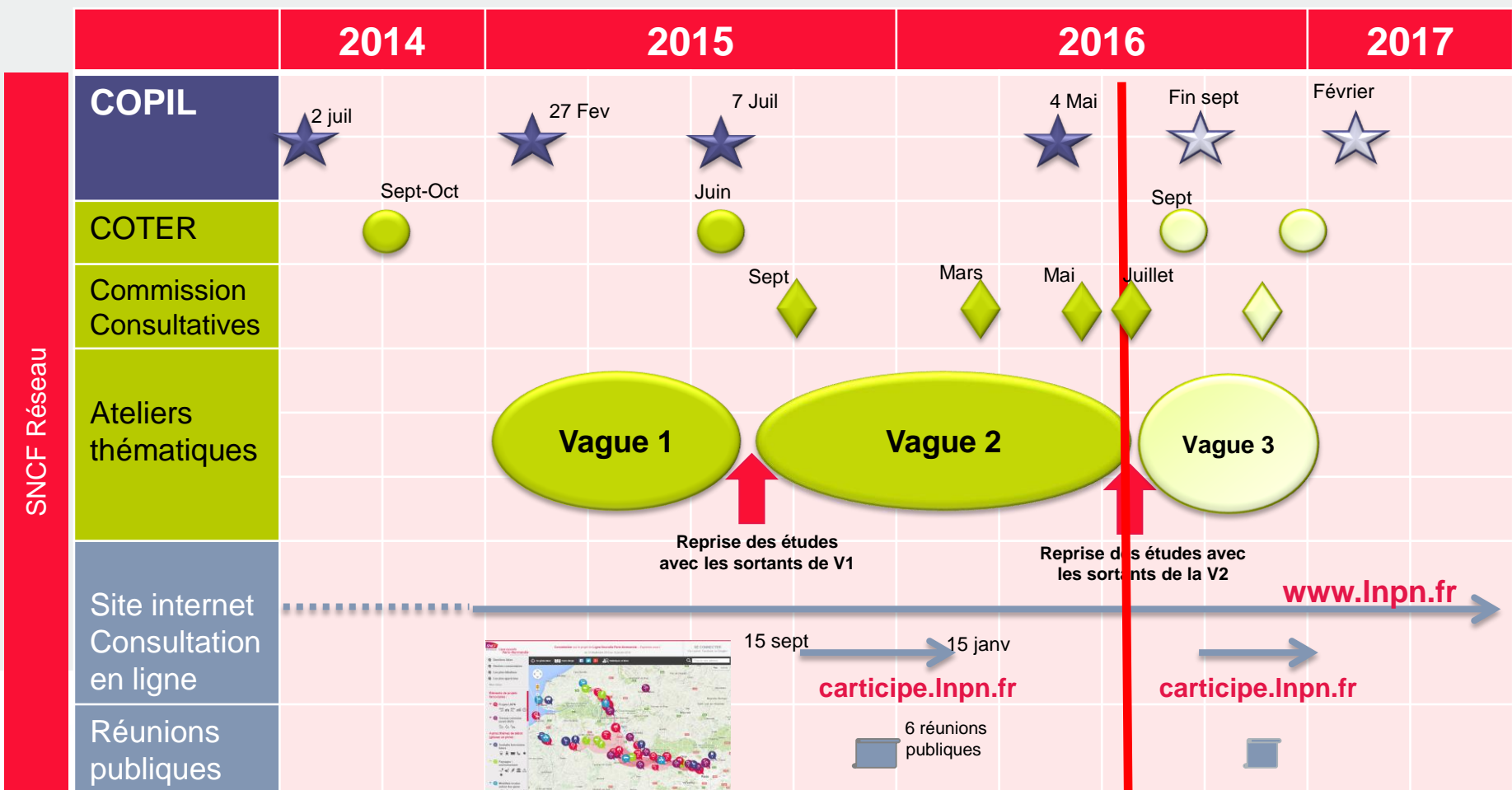


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point des Zones de Passages (ZP) et de scénarios de dessertes associés

Choix d'une ZPP par section prioritaire et de scénarios de desserte associés



carticipate.lnpr.fr

carticipate.lnpr.fr

6 réunions publiques

www.lnpr.fr

Processus d'élaboration des Zones de passage préférentielles (ZPP)



2015

Hiérarchisation et analyse des enjeux environnementaux

Faisabilité technique des éléments d'infrastructure

Grands objectifs de transport et de dessertes

2016

Étape en cours →

Mise au point de zones de passages (sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot) et de scénarios de dessertes associés
Objectif : Copil Septembre 2016

Analyse multicritère des zones de passage au regard des performances, des conditions d'insertion et des coûts

Proposition d'une ZPP par section prioritaire
Objectif : Copil fin 2016/début 2017

Processus d'élaboration des Zones de passage préférentielles (ZPP)



Étape en cours

Mise au point de zones de passages
(sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot)
et de scénarios de dessertes associés

Objectif : Copil Septembre 2016

MARS / MAI
2016

- Présentation des zones de passage en commissions consultatives :
22/03/16 : Mantes-Evreux ; 09/05/16 : Paris-Mantes ; 17/05/16 : Rouen-Yvetot

MAI - JUIN
2016

- Rencontre avec les EPCI de chaque section
- Evaluation des zones de passage : 1^{er} niveau d'analyse multicritère

JUILLET 2016

- Présentation en commissions consultatives des résultats de la concertation et du premier niveau d'analyse multicritère

SEPTEMBRE
2016

- Atelier thématique de synthèse début septembre
- Comités territoriaux
- Comité de pilotage visant à réduire le nombre de zones de passage

Besoins en infrastructure

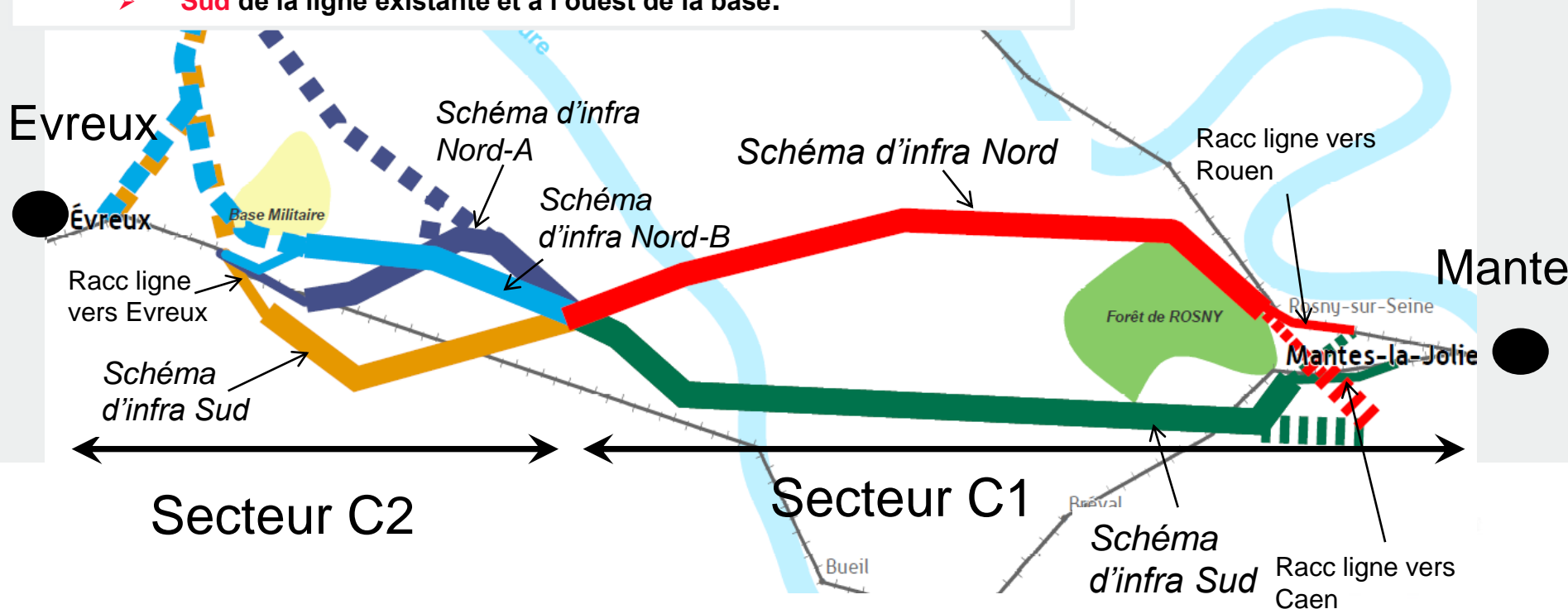


Les éléments d'infrastructure doivent s'insérer dans le territoire en tenant compte des enjeux environnementaux. Au niveau macro, plusieurs scénarios se dégagent, leurs principes étant schématisés comme illustré ici.

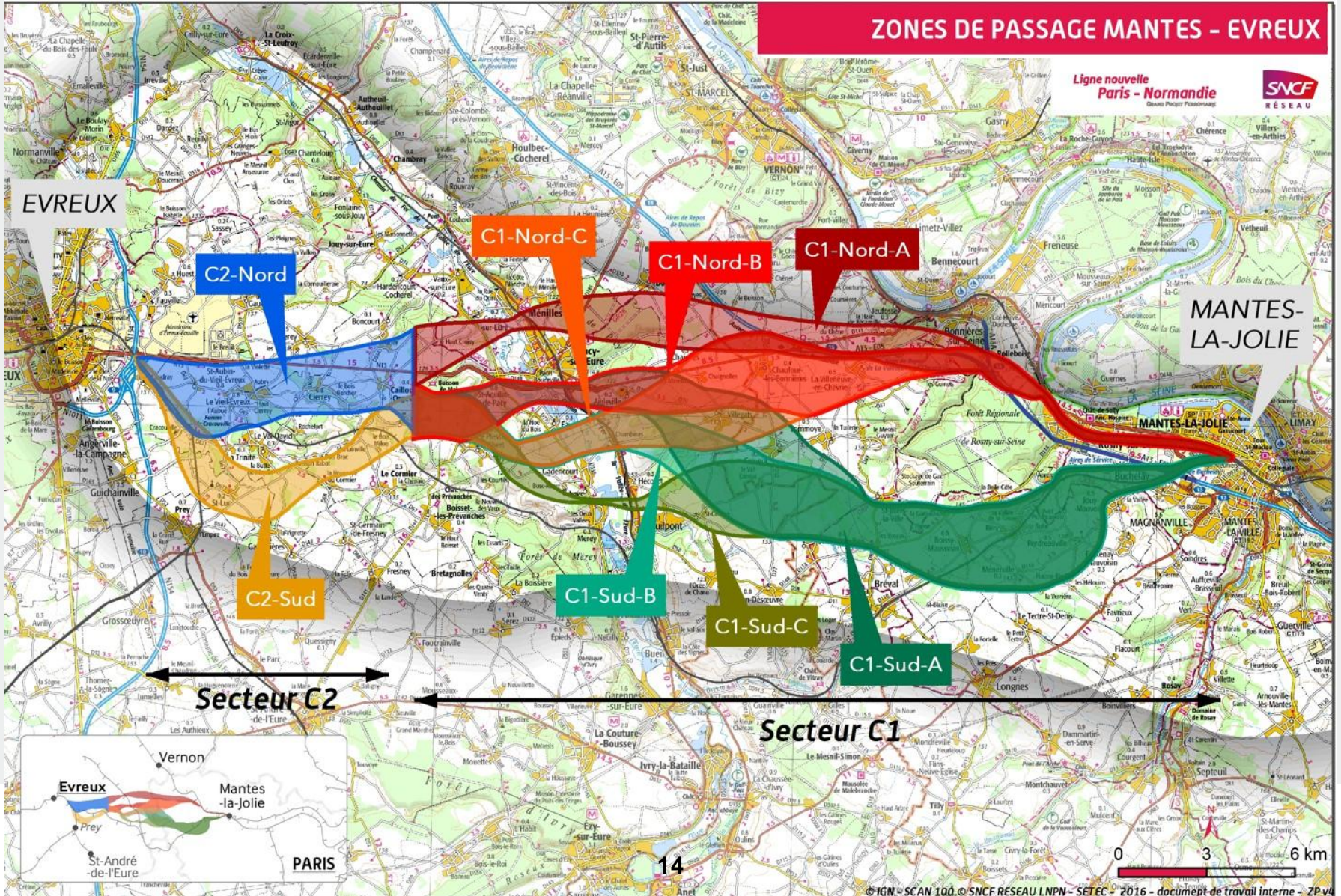
Les conditions de la desserte d'Evreux à l'horizon cible doivent être prises en compte dès la conception de la section prioritaire. Ainsi, le secteur C2 se subdivise en deux familles :

- **Nord** de la ligne existante
 - (A) : à l'est
 - (B) : à l'ouest de la base
- **Sud** de la ligne existante et à l'ouest de la base.

- ■ **Projet prioritaire**
- ■ **Projet cible**



Rappel des zones de passage



Niveau de dessertes de l'agglomération d'Evreux

SYSTÈME GARE CENTRE + GARE NOUVELLE



Desserte : En plus des longues distances, capte les circulations Paris-Caen via Serquigny

Accessibilité :

- ☺ Sur l'axe de la Nationale
- ☺ Dans la continuité du futur contournement Est routier d'Evreux

Performance :

- ☺ Itinéraire Evreux Centre-Rouen plus court
- ☹ Itinéraires moins directs pour longues distances

Enjeux d'insertion:

- Articulation possible avec le doublement de la RN13
- Zone d'activité en projet
- Terrain à très bon potentiel agricole
- SRCE

Desserte : En plus des longues distances, capte les circulations Evreux-Rouen

Desserte : En plus des longues distances, capte les circulations Paris-Caen via Serquigny

Accessibilité :

- ☺ Sur l'axe de la Nationale
- ☺ Dans la continuité futur contournement Est

Performance :

- ☺ Itinéraires plus directs pour longues distances
- ☹ Itinéraire Evreux Centre-Rouen plus long

Enjeux d'insertion :

Articulation possible avec doublement RN13

Desserte : en plus des longues distances, capte les circulations Evreux-Rouen

Accessibilité :

- ☺ Accessible depuis Evreux via RN154

Performance :

- ☺ Itinéraire Evreux Centre-Rouen plus court
- ☹ Itinéraires moins directs pour longues distances

Enjeux d'insertion :

- Topographie dénivelée
- Forêt de protection
- Zone rouge de PPRI
- Zones d'activités présentes ou en projet.
- SRCE

abilité
à étudier

Méthodologie et premiers résultats de l'analyse multicritère



2.1 Présentation de la démarche et du calendrier associé



LNPN : une ligne durable au service du développement durable des territoires

- Pour **éclairer le choix** d'une zone de passage (et d'un schéma de desserte) au regard du développement durable (DD),
- l'équipe LNPN conçoit un « **référentiel** » de développement durable (le **CLOUDD**),
- **co-construit** avec les autres prestataires, des experts et des représentants des territoires, regroupés au sein d'un **FABLAB**.



Le CLOUDD (Clés et Outils pour un Développement Durable) regroupe :

- **Le cap d'« une LNPN durable au service du DD des territoires »**
 - intègre notamment les objectifs transports validés en Copil en juillet 2015
- **Dont les critères d'aide à la décision en étape 1 des EPEUP**
 - Pour choisir un projet global = une zone de passage + un scénario de desserte
- **Éclairés par des indicateurs**



Une LNPN durable au service du DD des territoires signifie :

Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous

Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial

Une infrastructure eco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines

Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale



2 jeux d'indicateurs pour coller à 2 phases de choix (ZP puis scénarios)

- Pour éclairer dans un 1^{er} temps les **zones de passage**, avec les indicateurs réellement disponibles (fonction de l'état d'avancement des études), **un 1^{er} jeu d'indicateur restreints**.
 - l'objectif n'est pas de trancher sur des choix structurants mais d'éliminer les zones de passage les plus mauvaises en ne se fermant pas de porte.
 - Garder idéalement 3 ZP par section prioritaire.

- Pour éclairer dans un 2^{ème} temps (2^{ème} semestre 2016) les **scénarios de projet**, **un 2^{ème} jeu d'indicateurs complet** couvrant les **4 axes du CLOUDD**

1^{er} jeu d'indicateurs pour éclairer les ZP



RESSOURCES & PATRIMOINE

Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort

DYNAMIQUES TERRITORIALES

Territoire & économie	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet
Acceptabilité locale	Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques
Temps section prioritaire	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (projet prioritaire)
Temps projet cible	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)

INVESTISSEMENT SOUTENABLE

Coût de l'infrastructure	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant
Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant avec mesures conservatoires à réaliser à l'horizon prioritaire dans le cas d'une gare nouvelle à l'horizon cible



2.2 Analyse des zones de passage

Secteur C1



Les indicateurs environnementaux sont basés sur la hiérarchisation des enjeux.

→ Seuls les enjeux les plus forts sont intégrés à l'analyse (intégralité des enjeux très fort et une partie des enjeux forts).

C1 - RESSOURCES & PATRIMOINES

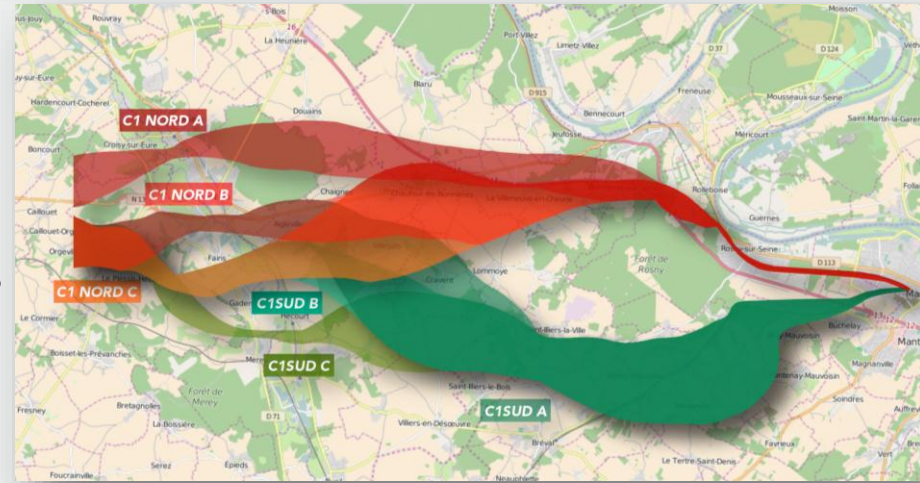


De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement	50 % 0%
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique	50 % 0%
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt	50 % 0%



Synthèse

- ZP homogènes pour les zones de protection réglementaire.
- C1 nord A contient plus de sites d'intérêt écologique alors que C1nord B et C sont les moins concernées par ce critère.
- Pour le patrimoine et paysage, pas de grosse différence, un petit avantage pour les C1nord B et C



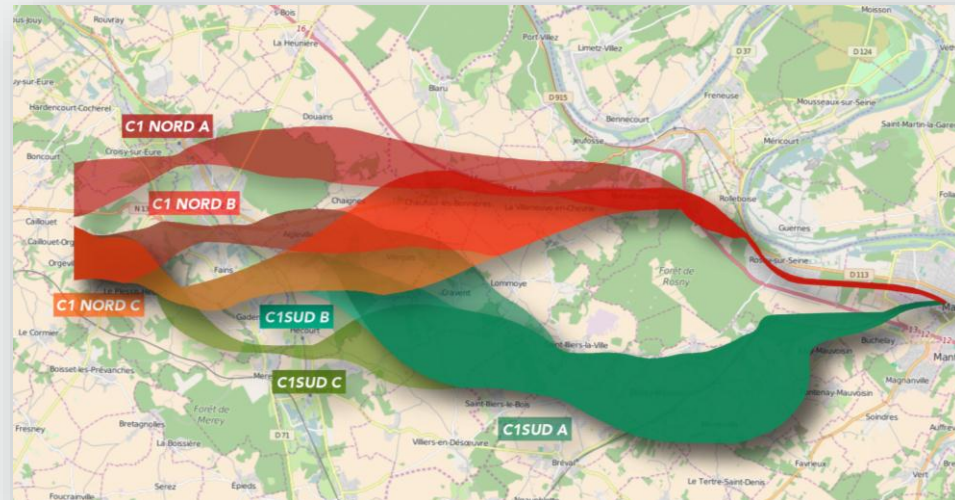
C1 - RESSOURCES & PATRIMOINES



		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable	50 %  0%
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	50 %  0%

Synthèse

- ZP C1 nord contiennent un peu moins d'enjeux concernant l'alimentation en eau potable.
- Pas de réelle différence significative concernant les espaces agricoles



C1 - DYNAMIQUES TERRITORIALES



Territoire & économie

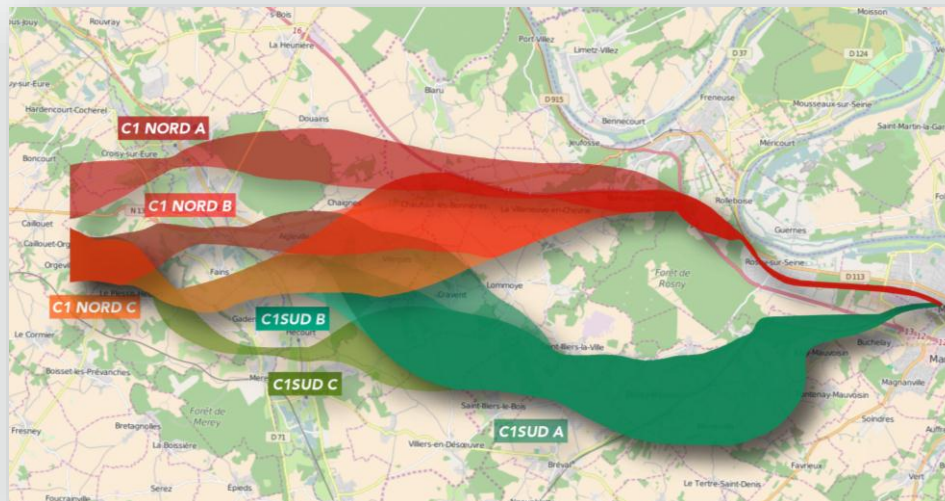
Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

50% ——— ● ● ● ——— 0%

Synthèse

- ZP C1 nord A contient plus d'éléments se rapportant aux activités économiques locales ou à leurs développements



C1 - DYNAMIQUES TERRITORIALES



Acceptabilité locale

Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

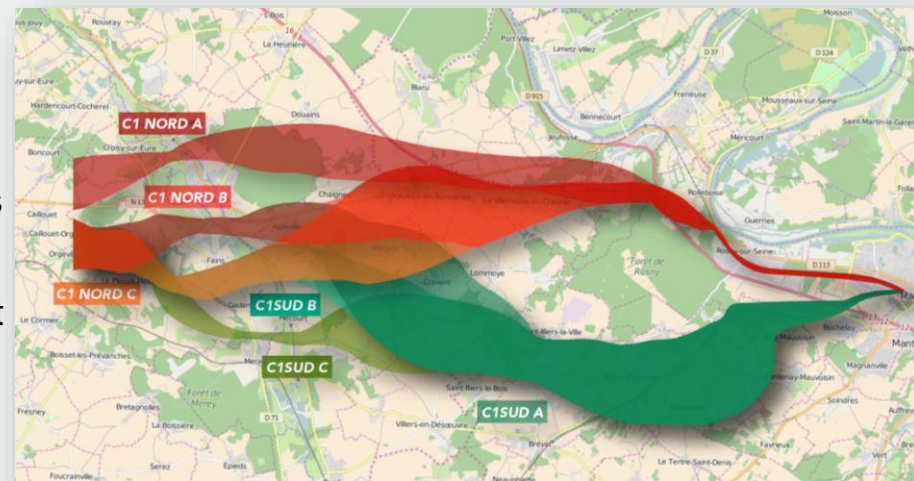
De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

class-0 —●—●—●—●—● Fort

Synthèse



- La zone de passage C1 Nord A semble celle qui a le moins de soutien de la part des territoires

- Cet indicateur traduit la compréhension du maître d'ouvrage quant au positionnement des EPCI situés dans l'aire d'étude à propos des zones de passage à l'étude.
- Cette "compréhension" fait suite à une série de rencontres individuelles entre la SNCF et la plupart des EPCI. Toutes n'ont pas pu être rencontrées.
- Cet indicateur est une photographie de l'instant présent et sera amené à évoluer en fonction des avis exprimés par les uns et les autres, via des avis votés par les instances délibératives élues ou lors de prises de position lors des commissions consultatives, comités territoriaux ou comité de pilotage.



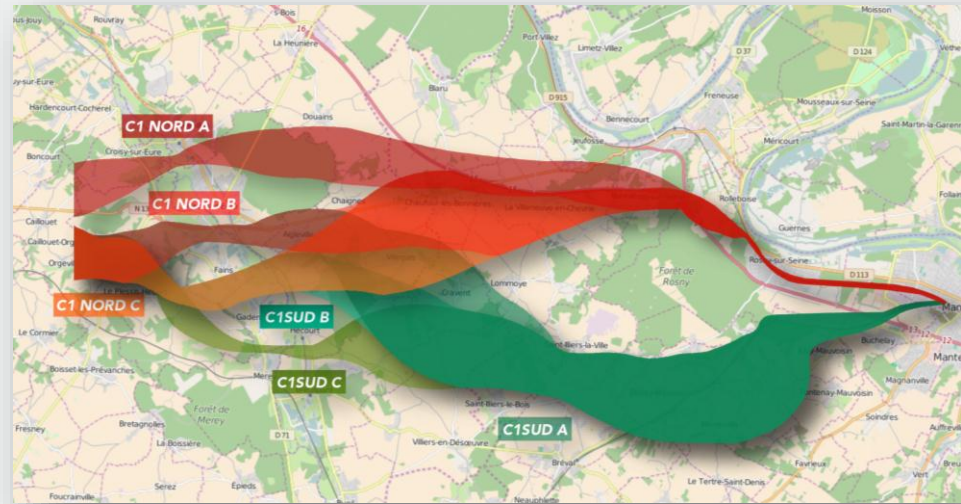
C1 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE



		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat	50% —  — 0%
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques	50% —  — 0%

Synthèse

- Toutes les ZP contiennent beaucoup de zones à vocation d'habitat.
- Sur les ZP C1 nord, l'habitat est en général assez regroupé, alors qu'il est plus diffus sur les ZP C1 sud.
- L'indicateur risque n'est pas discriminant sur cette section



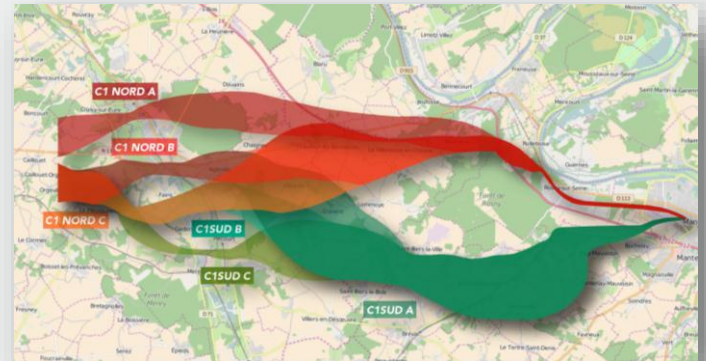
C1 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE



		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Temps section prioritaire	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (projet prioritaire)	4 minutes ———●●● 0 minute
Temps projet cible	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)	4 minutes —●●● 0 minute

Synthèse

■ Les ZP Nord (A et B) sont moins performantes.



- A l'horizon du projet cible, la section de ligne nouvelle Mantes-Evreux (secteurs C1 et C2) est empruntée par tous les trains rapides des axes Paris-Evreux-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre.
- A l'horizon prioritaire, la section est empruntée par les trains rapides de l'axe Paris-Evreux-Caen-Cherbourg.

C1 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

Coût de l'infrastructure

Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

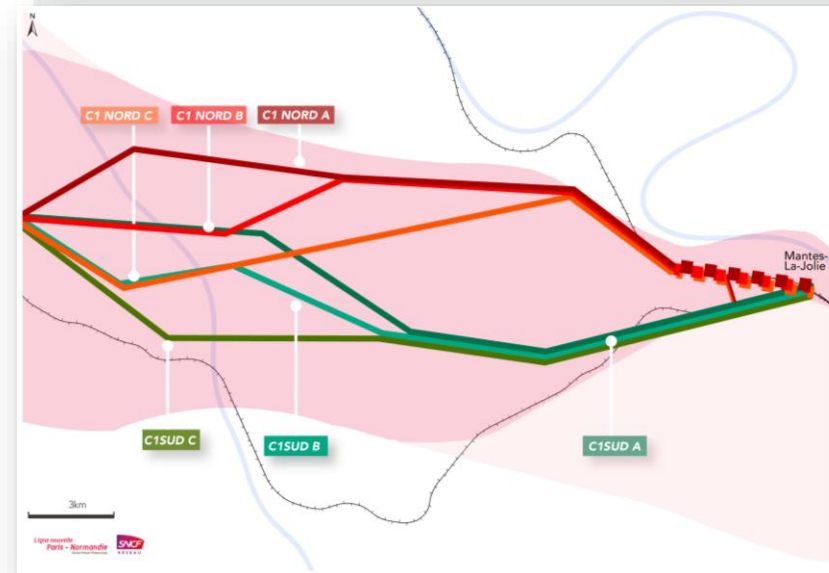
170



100

Scénarios Nord :

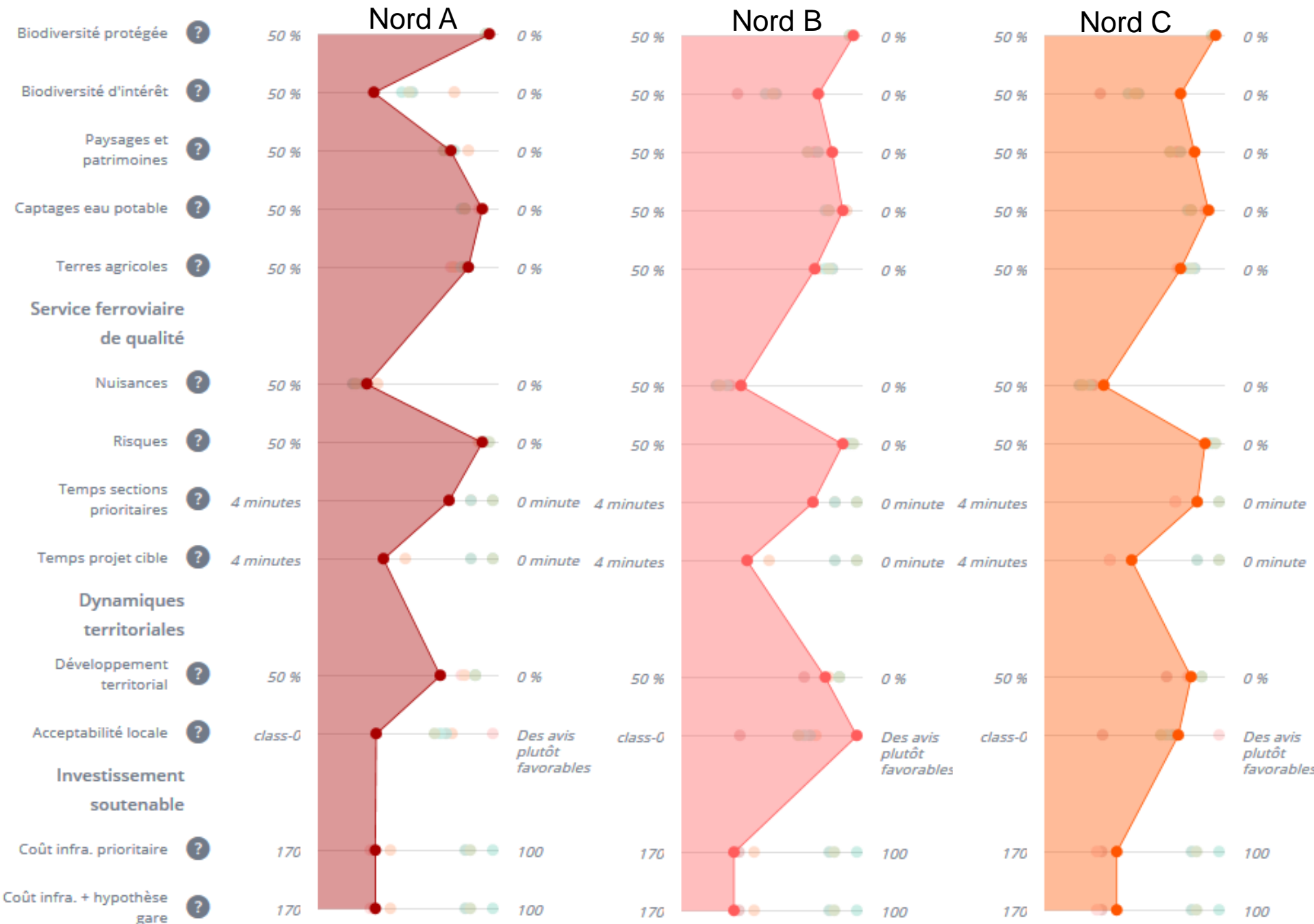
- L'axe existant vers Rouen étant durablement plus chargé, les aménagements de capacité sont indispensables et coûteux :
 - nécessité d'un doublement de la ligne existante jusqu'à la zone du tunnel de Rolleboise,
 - avec création d'un barreau entre les 2 lignes existantes (vers Caen et vers Rouen) à l'Ouest de Mantes.
- Le parti d'aménagement quant à lui cherche à contourner la forêt par le nord en essayant de rattraper l'A13, dans un contexte topographique chahuté qui impose des tunnels (moindres pour le Nord C).



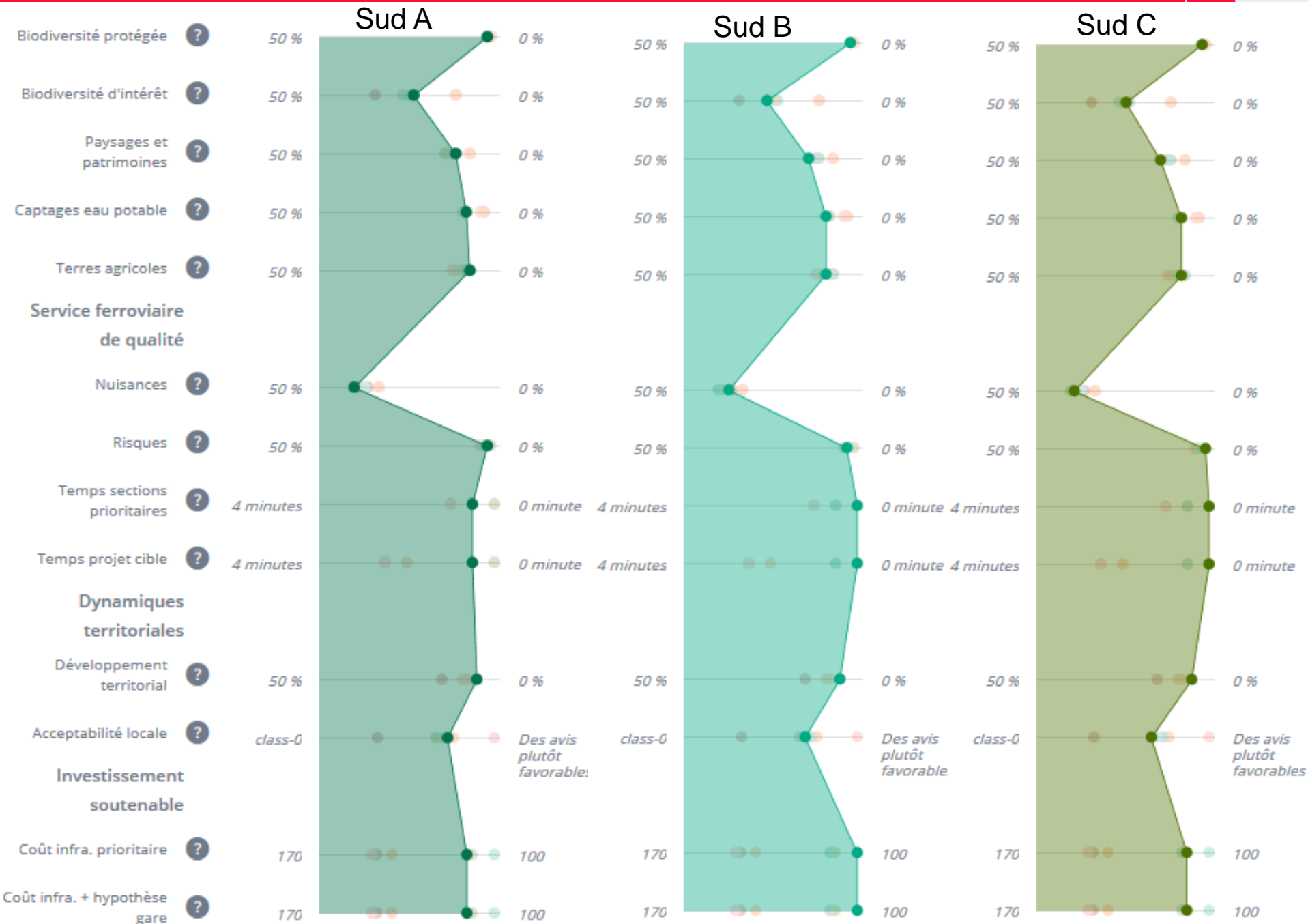
Scénarios Sud :

- Le scénario Sud B est le moins cher en raison de contraintes de topographie moindres¹

Synthèse Secteur C1 - Nord



Synthèse Secteur C1 - Sud





2.3 Analyse des zones de passage

Secteur C2

C2 - RESSOURCES & PATRIMOINES



De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement	50 % ————— ● 0%
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique	50 % —●● 0%
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt	50 % —●● 0%

Synthèse

- ZP homogènes pour les zones de protection réglementaire, ce critère n'est pas représenté.
- Pas de réelle différence significative concernant les deux autres critères
- Ces trois indicateurs ne sont pas discriminants sur cette section



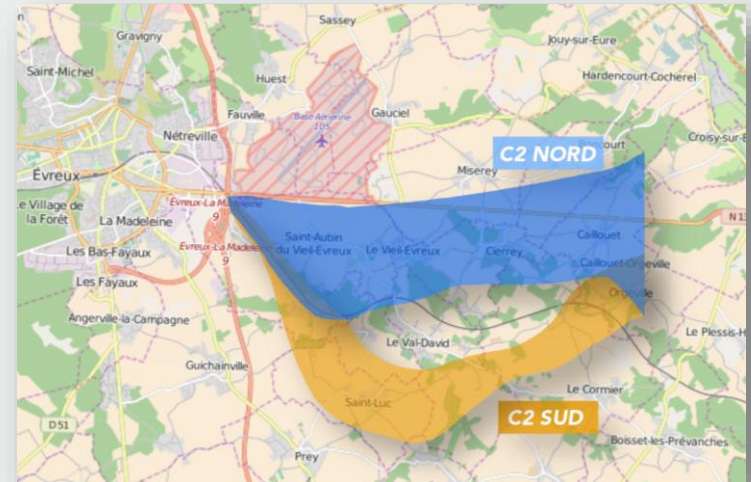
C2 - RESSOURCES & PATRIMOINES



		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable	50% ————— ● 0%
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	50% ● ● ————— 0%

Synthèse

- Le critère concernant l'alimentation en eau potable est peu représenté sur ces ZP et non discriminant.
- Des enjeux agricoles importants sur les deux ZP mais un peu plus représentés sur la C2 nord.



C2 - DYNAMIQUES TERRITORIALES



Territoire & économie

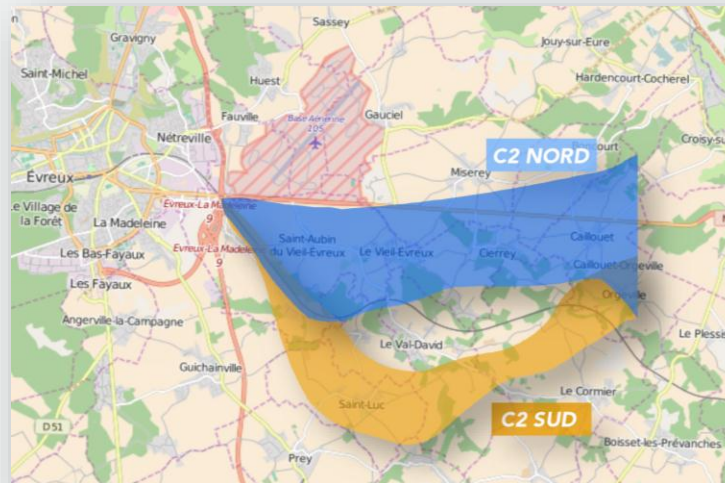
Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

50% ————— ● ————— 0%

Synthèse

- Pas de réelle différence significative concernant les deux zones de passage.





Acceptabilité locale

Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

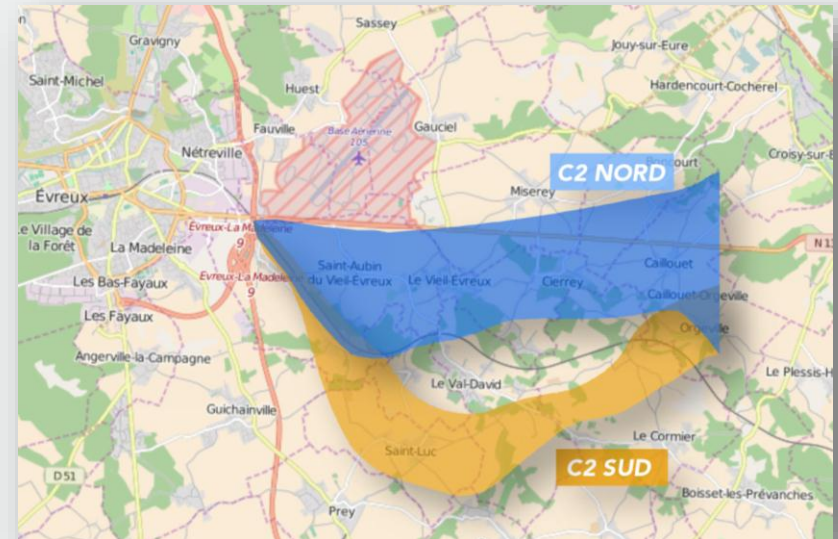
De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

class-0 ———— ● ———— ● Fort

Synthèse

- La zone de passage C2 Sud est aujourd'hui privilégiée car elle laisse l'opportunité d'une gare nouvelle au plus proche de l'agglomération d'Evreux

- Cet indicateur traduit la compréhension du maître d'ouvrage quant au positionnement des EPCI situés dans l'aire d'étude à propos des zones de passage à l'étude.
- Cette "compréhension" fait suite à une série de rencontres individuelles entre la SNCF et la plupart des EPCI. Toutes n'ont pas pu être rencontrées.
- Cet indicateur est une photographie de l'instant présent et sera amené à évoluer en fonction des avis exprimés par les uns et les autres, via des avis votés par les instances délibératives élues ou lors de prises de position lors des commissions consultatives, comités territoriaux ou comité de pilotage



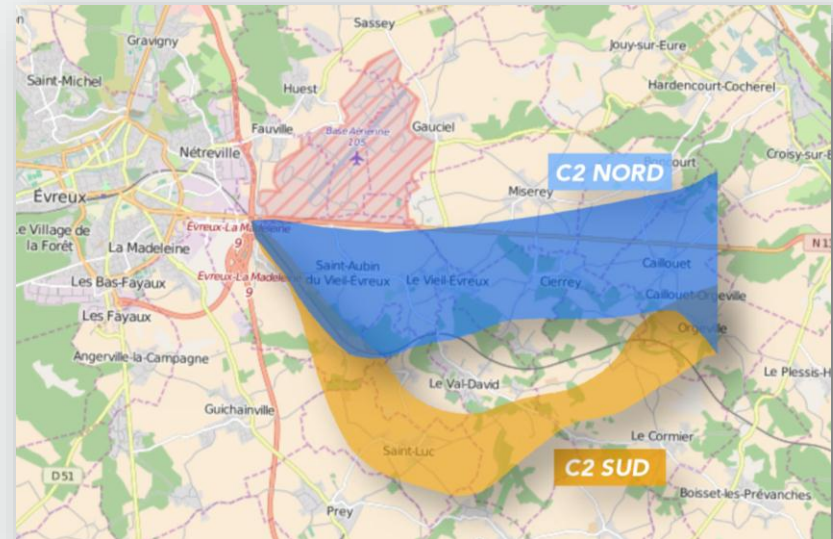
C2 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE



		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat	50% 0%
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques	50% 0%

Synthèse

- Toutes les ZP contiennent beaucoup de zones à vocation d'habitat mais un peu plus représentés sur la C2 nord.
- Aucun enjeu majeur répertorié sur le critère risque sur les 2 ZP.



C2 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

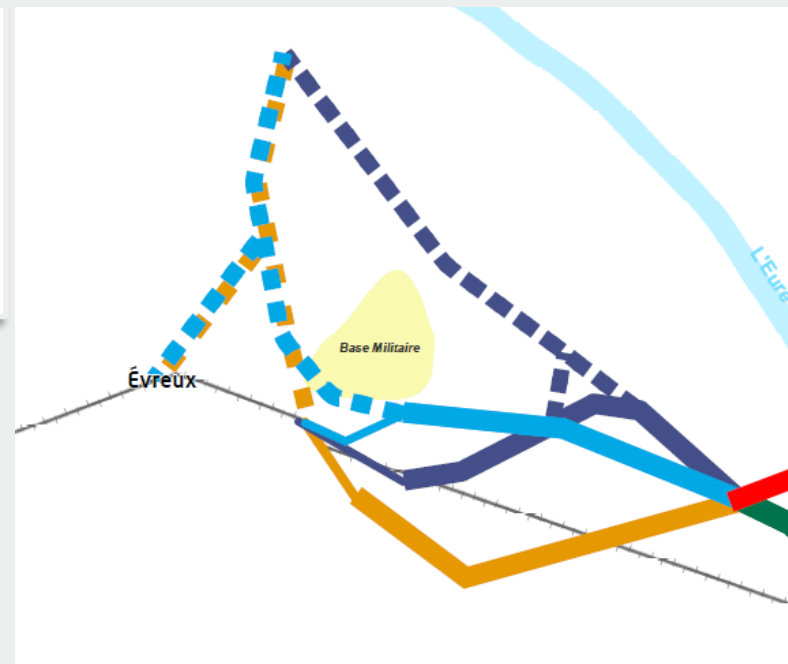


		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Temps section prioritaire	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (projet prioritaire)	4 minutes ——— ● ——— ● ● 0 minute
Temps projet cible	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)	4 minutes ——— ● ——— ● ● 0 minute

Synthèse

■ La ZP Sud est moins performante pour les trains rapides entre Paris et la Normandie.

- A l'horizon du projet cible, la section de ligne nouvelle Mantes-Evreux (secteurs C1 et C2) est empruntée par tous les trains rapides des axes Paris-Evreux-Caen-Cherbourg et Paris-Rouen-Le Havre.
- A l'horizon prioritaire, la section est empruntée par les trains rapides de l'axe Paris-Evreux-Caen-Cherbourg



C2 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE



De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Coût de l'infrastructure

Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant

170



100

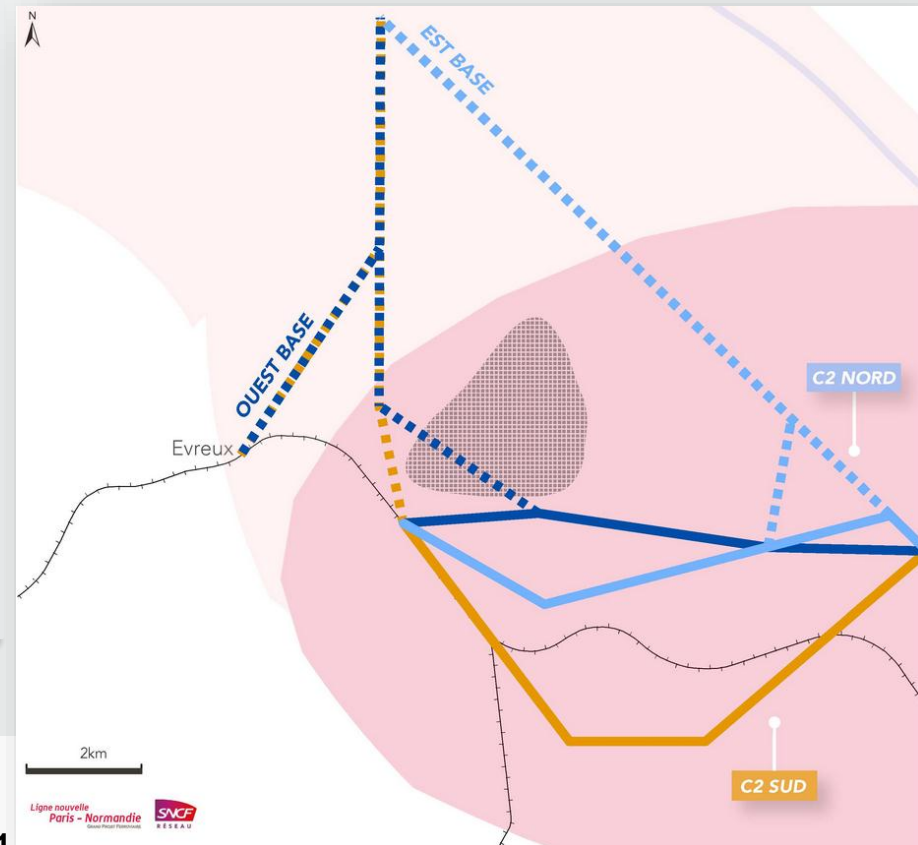
Ne sont considérées que les branches prioritaires du projet.

Scénarios Nord :

- Le positionnement ultérieur du triangle, du scénario Nord Est Base, oblige à des sinuosités de la ligne nouvelle prioritaire, entraînant des linéaires supérieurs, qui se répercutent dans les coûts. Ce scénario est ainsi le plus onéreux.

Scénario Sud :

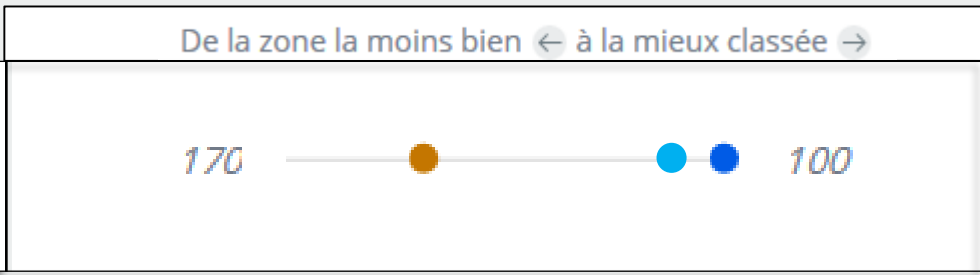
- L'approche par le Sud de l'agglomération d'Evreux entraîne des contraintes urbaines plus importantes, ce qui accentue le coût de ce scénario par rapport au Nord Ouest Base.



C2 - SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

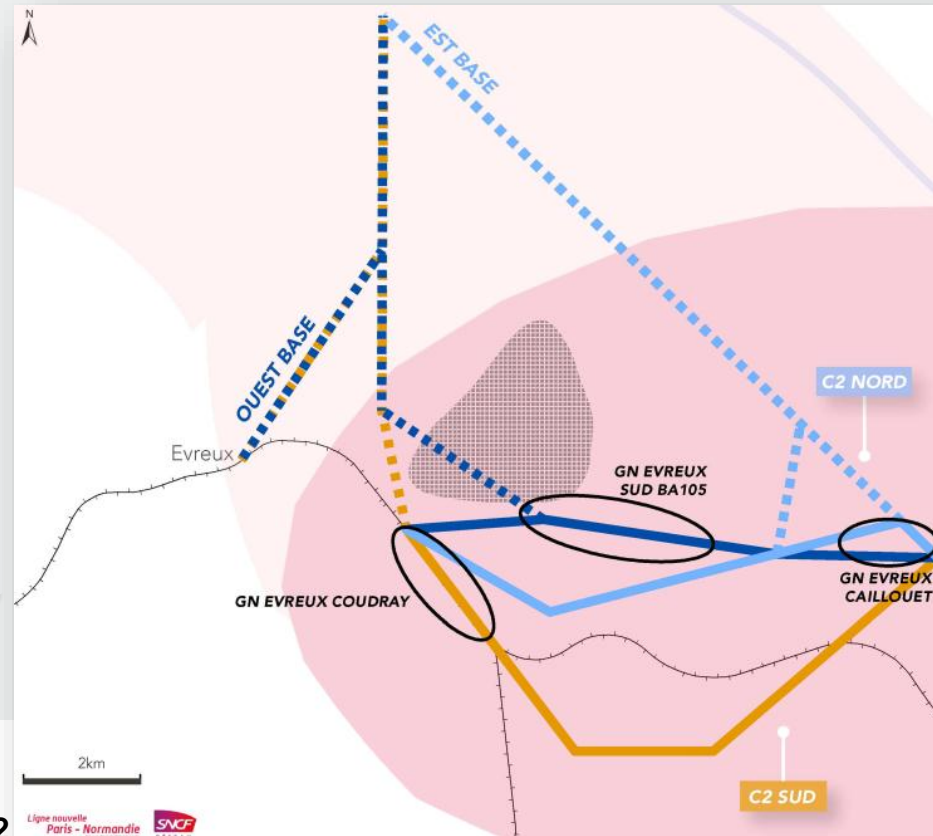


Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant avec mesures conservatoires à réaliser à l'horizon prioritaire dans le cas d'une gare nouvelle à l'horizon cible
---	--



Synthèse

- Dans les scénarios avec gare nouvelle, seules les mesures conservatoires des options sur les branches prioritaires ont été prises en compte (les investissements sur les branches à l'horizon cible ne nécessitant pas de phasage à l'horizon prioritaire).
- Le scénario Sud devient plus onéreux dans un scénario avec gare nouvelle, en raison des aménagements en interconnexion avec le réseau existant, à réaliser dès la phase prioritaire.

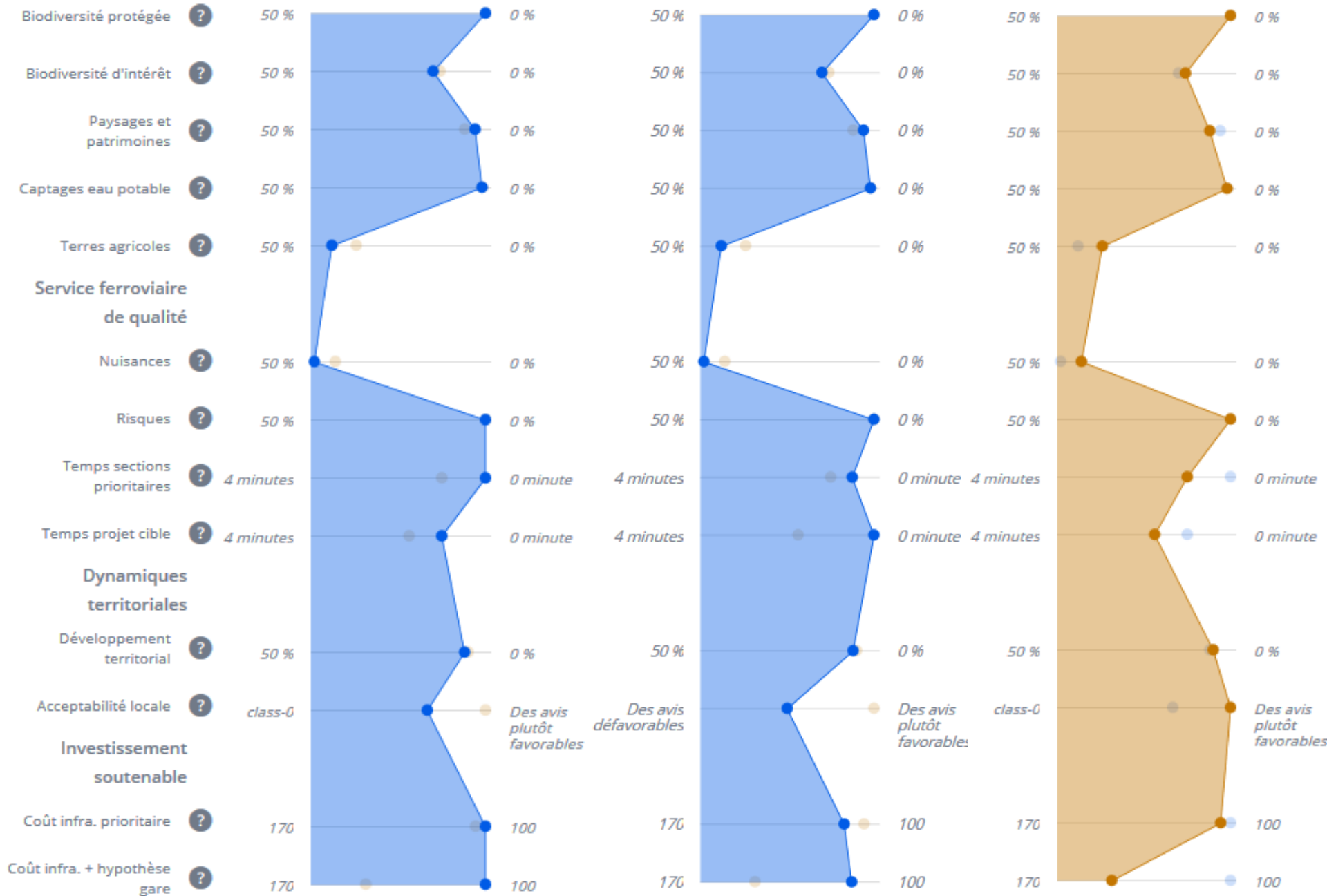


Synthèse secteur C2

Nord-Ouest Base

Nord-Est Base

Sud



Temps d'échanges

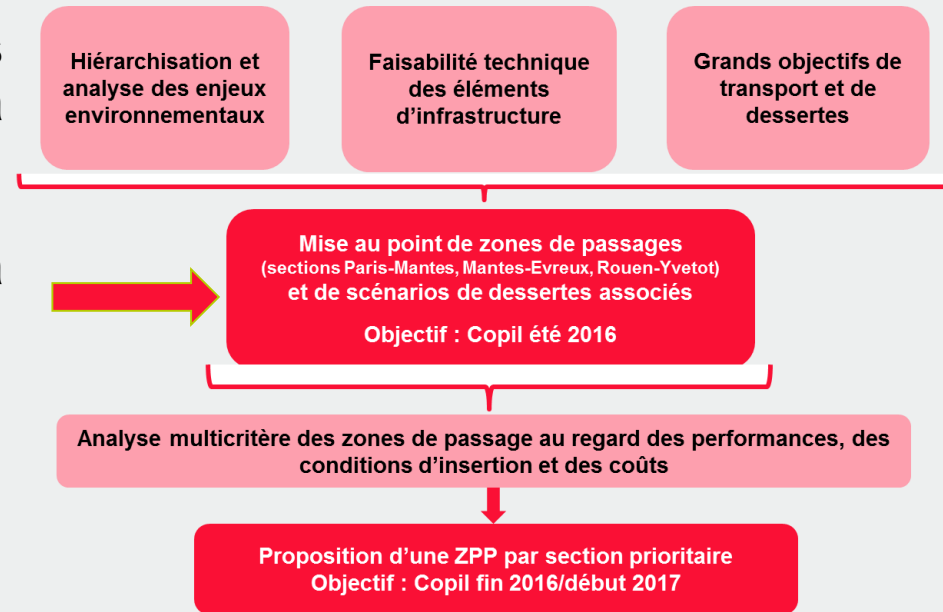
Poursuite



■ **Poursuite de la concertation sur les zones de passage et poursuite de la définition des scénarios de dessertes**

■ **Prochain COPIL prévisionnel à la rentrée 2016 – objectifs :**

- **Proposition de 3 scénarios de projet**
- **Lancement de la vague 3 de concertation**





Site internet du projet :

- www.lnfn.fr

Contacts :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr
- Julien.loiselay@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama