

# Projet LNPN

Atelier N° 1 – Vague 3

Mardi 13 décembre 2016



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





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



- 1. Retour sur le COPIL du 20 OCT 2016**
- 2. Présentation du 2eme jeu d'indicateurs pour éclairer les zones de passage et les scénarios de projet**
- 3. Secteur Ouest de Mantes**
- 4. Déroulement de la concertation de la vague 3**



**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**

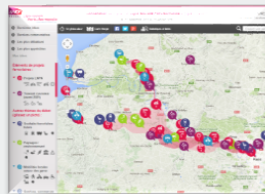
Mail :                                    **anne-marie-charvet@orange.fr**

# Retour sur le Comité de Pilotage du 20/10/16

# Conclusions Comité de Pilotage du 20/10/16

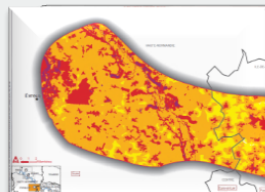


Le COPIL donne acte des **résultats de la vague 2 de concertation**, qui s'est déroulée de septembre 2015 à octobre 2016.



## Sept 2015 - Janvier 2016

- Recueil des attentes et des enjeux du territoire auprès du grand public via le site carticipé à l'attention du grand public



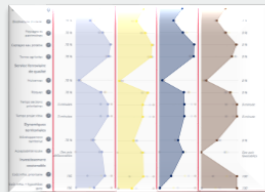
## Sept 2015 - Février 2016

- Hiérarchisation des enjeux environnementaux
- Mise à jour des schémas de desserte (horizons cible et prioritaire)



## Mars - Mai 2016

- Présentation en concertation (commissions consultatives et ateliers) des zones de passage envisagées par section prioritaire



## Juillet - Octobre 2016

- Processus permettant de proposer trois ZP par section prioritaire présenté et partagé en concertation (commissions consultatives; ateliers et COTER)



La garante de la concertation nommée par la CNDP, Madame Anne-Marie Charvet informe le COFIL, qu'ayant entendu les demandes de la profession agricole favorable au **doublage de la ligne existante ou au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de cette ligne entre Mantes-Evreux**, elle s'est engagée à réunir une commission *ad hoc* et à piloter **une étude « à dire d'expert » indépendante du maître d'ouvrage**. L'objectif est de présenter les résultats de ce travail lors du prochain comité de pilotage prévu **début 2017**.

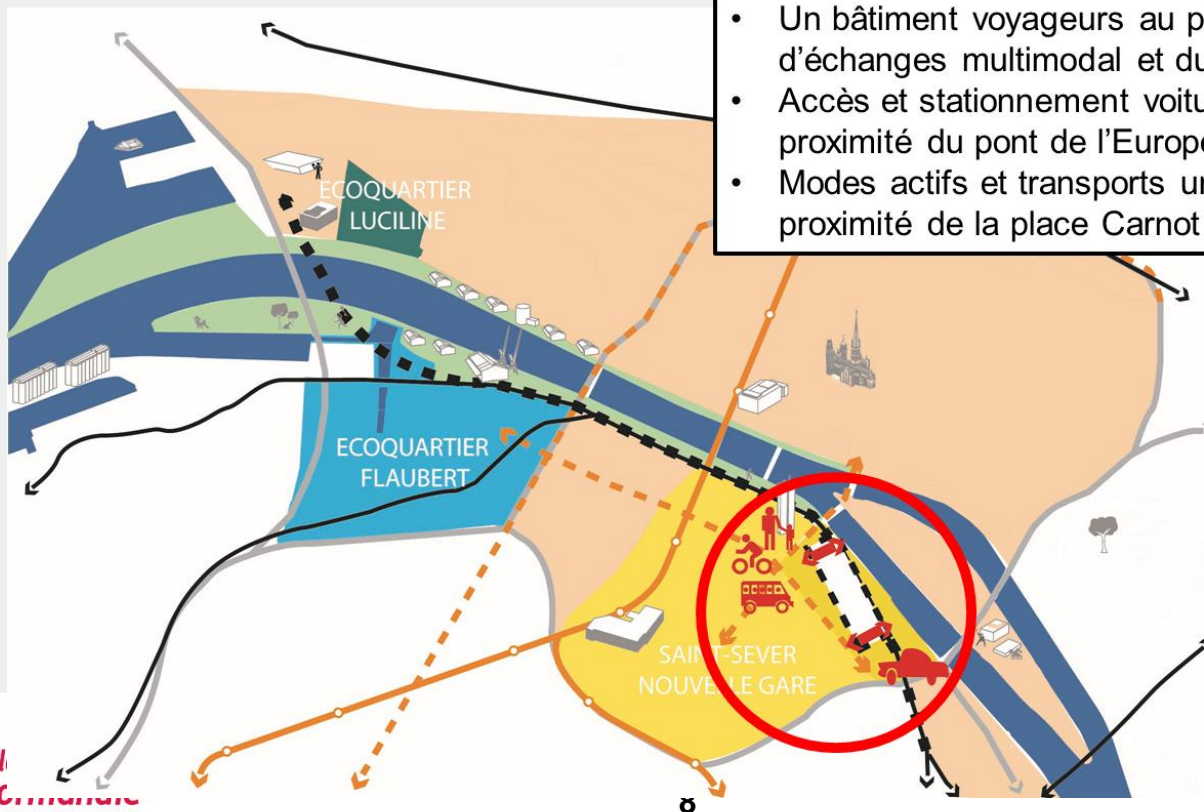
**Approbation de la méthodologie proposée** conjointement par la Direction Générale Ile-de-France (pilote) et la mission LNPN de SNCF Réseau qui garantira l'évolution optimale du complexe ferroviaire de **Paris Saint-Lazare** tant pour les trains franciliens que pour la future ligne nouvelle Paris-Normandie.

Demande à SNCF Réseau d'étudier des **schémas de principe pour l'Y de l'Eure** permettant de répondre aux temps de parcours objectifs à l'horizon cible pour les relations **Paris-Rouen (0h50), Paris-Caen (1h20), Rouen-Caen (1h00) et Rouen-Evreux (0h35)**, en éclairant, pour le prochain COFIL, les interactions entre leur positionnement et les objectifs du projet cible.

# Conclusions Comité de Pilotage du 20/10/16



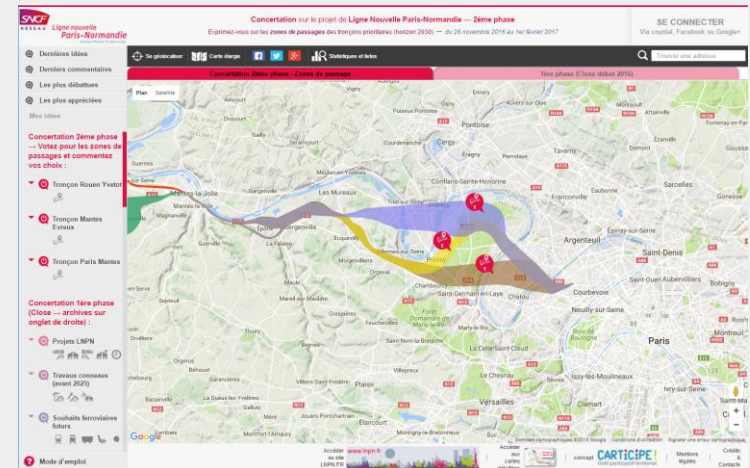
Le COPIL acte que la nouvelle gare de Rouen prévue sur le site de Saint-Sever sera **positionnée au plus proche du pôle d'échanges multimodal et du centre-ville**. Proposition de mise en place d'un **groupe de travail associant les parties prenantes concernées**.



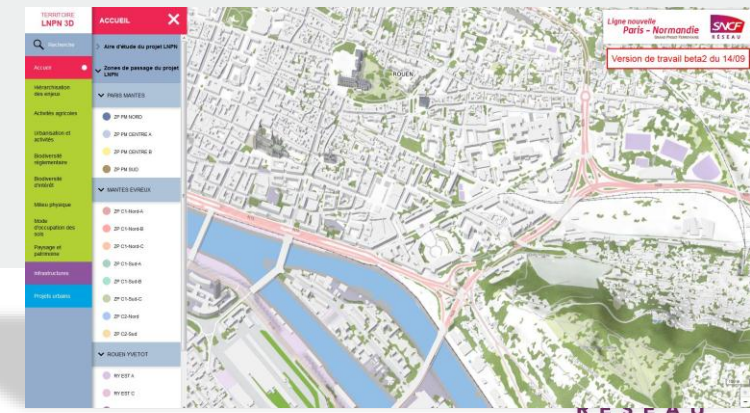


**Validation des modalités de concertation proposées pour la vague 3 : l'outil participatif cartographique « Carticipe » adossée à la carte Territoire LNPN 3D. En complément, des réunions seront organisées également pendant la période de consultation, en particulier destinées aux élus locaux.**

- **Carticipe Phase 2, pour consulter le grand public sur le choix des zones de passage**



- **La carte Territoire LNPN 3D, pour faciliter la compréhension du projet et les enjeux autour de son intégration dans le territoire**





**Validation de la liste des zones de passage retenues** pour la suite des études et la 3ème vague de concertation.

Le COPIL est **favorable à la proposition de trois scénarios contrastés** répondant à des logiques différentes d'aménagement du territoire. Ils feront l'objet d'une **analyse multicritère** au regard des performances, des conditions d'insertion, des coûts et des bénéfices pour la collectivité pour permettre in fine de faire la proposition d'une zone de passage préférentielle par section prioritaire.

→ **Présentés dans les diapositives suivantes**

# Zones de Passage retenues - méthodologie



Pour chaque zone de passage, une fiche décrivant la zone au travers de ses enjeux, des fonctionnalités associées, de son infrastructure.

Zone de passage

Zone de passage : ME C1 Sud B

Fonctionnalités



### FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : la ZP ME C1 Sud B est très favorable aux temps de parcours quelque soit l'horizon.

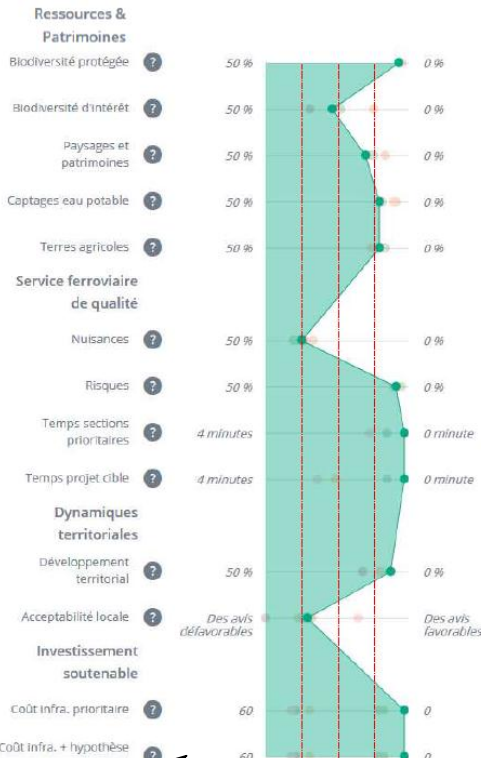
Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

Récapitulatif des indicateurs



### INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la zone de passage ME C1 Sud B s'amorce depuis la ligne existante en direction de Caen / Cherbourg, en contournant la forêt de Rosny par le sud.

La zone est ensuite assez large pour pouvoir éviter les forts enjeux des zones urbanisées, jusqu'au franchissement de l'Eure, similaire à celui de la zone de passage ME C1 Nord C.

A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

- Aménagement du réseau existant
- Gare nouvelle à l'étude

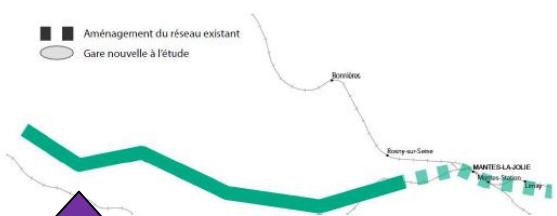
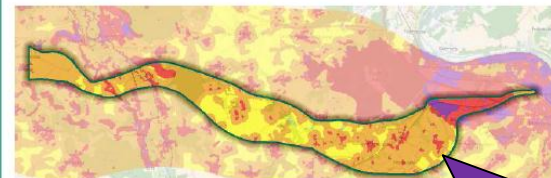


Schéma d'infrastructure

### PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre de l'axe Paris - Evreux - Caen - Cherbourg
- Bâti dense: Rosny, Mantes, Jouy-Mauvoisin
- Bâti diffus : la Villeneuve-en-Chevrie, Chauffour-les-Bonnières, Chaignolles...
- Grand réservoir de biodiversité sur les communes de Neauphettes, Méneville et Perdreauville (SRCE)

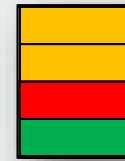
Hiérarchisation des enjeux

- Captage AEP Méneville
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Forêt de Rosny
  - ✓ Zone Natura 2000
  - ✓ Site inscrit
  - ✓ Réserve de biodiversité
  - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de l'Eure

Description des enjeux



## ■ Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :

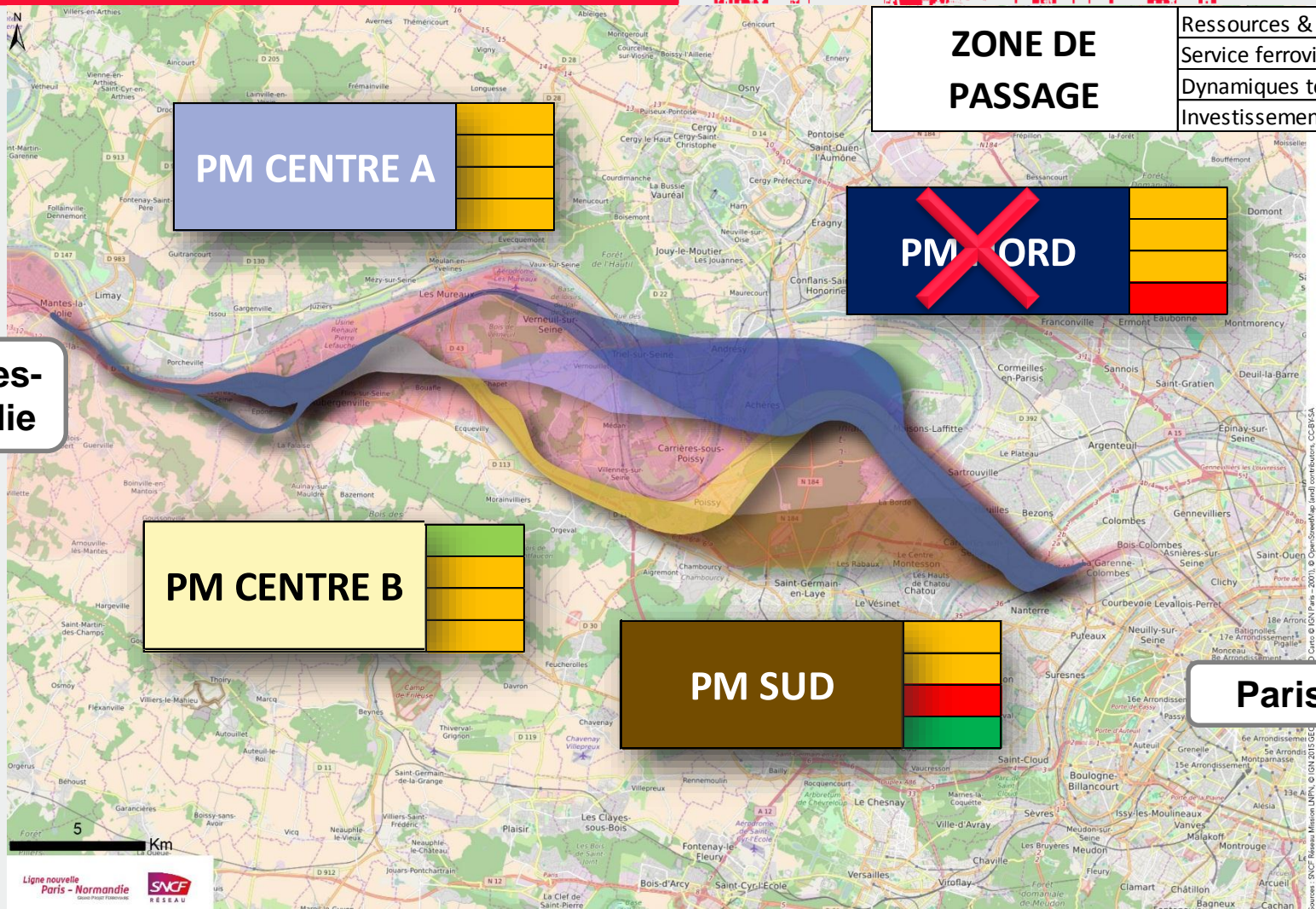


*Exemple  
indicateur*



## ■ Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).

# PARIS-MANTES : 3 zones de passage



**ZONE DE PASSAGE**

- Ressources & Patrimoines
- Service ferroviaire de qualité
- Dynamiques territoriales
- Investissement soutenable

**PM CENTRE A**

Yellow
Yellow
Yellow

~~**PM NORD**~~

Yellow
Yellow
Red

**PM CENTRE B**

Green
Yellow
Yellow

**PM SUD**

Yellow
Yellow
Red
Green

**Mantes-la-Jolie**

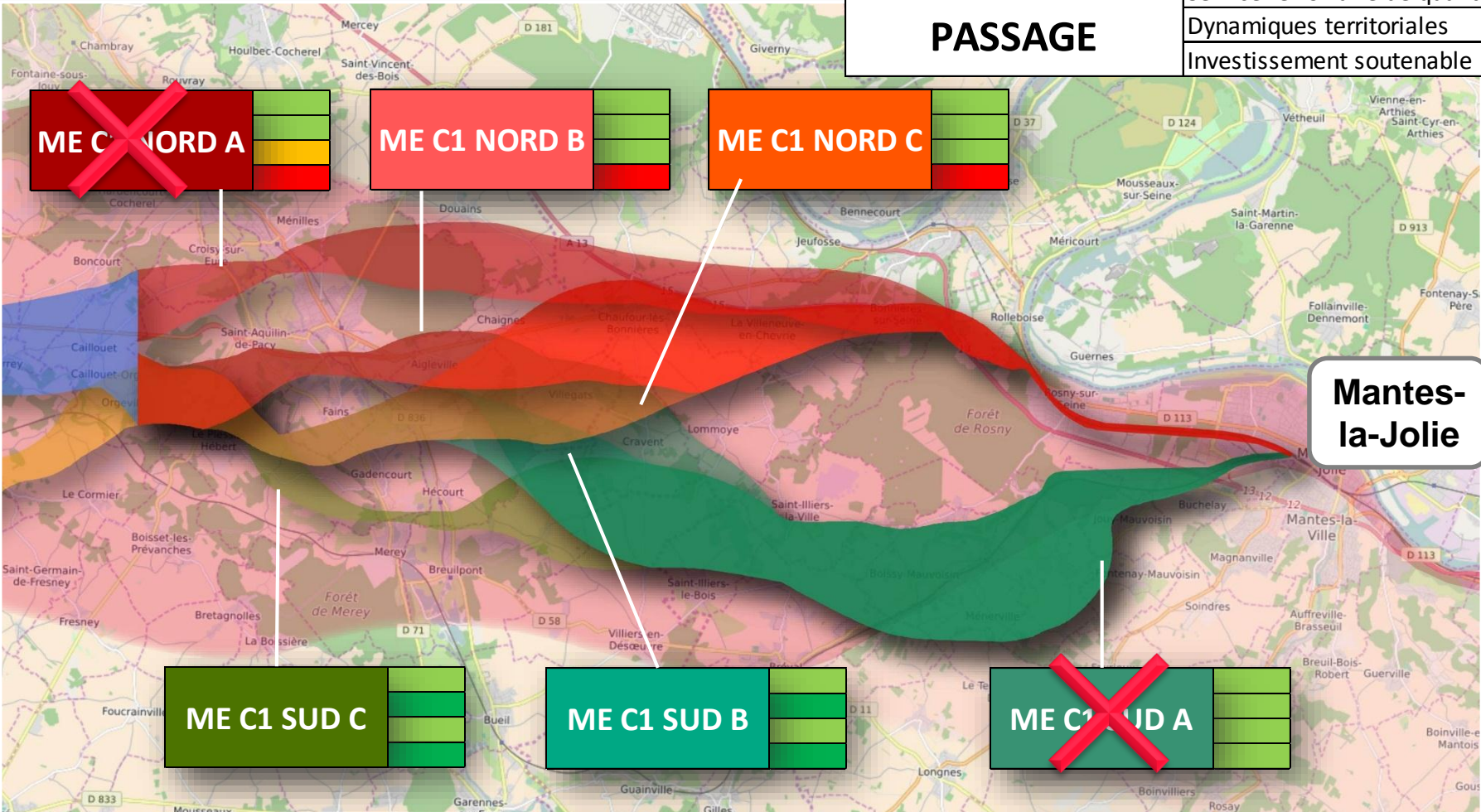
**Paris**

# MANTES-EVREUX Secteur C1 : 4 zones de passage



**ZONE DE PASSAGE**

- Ressources & Patrimoines
- Service ferroviaire de qualité
- Dynamiques territoriales
- Investissement soutenable

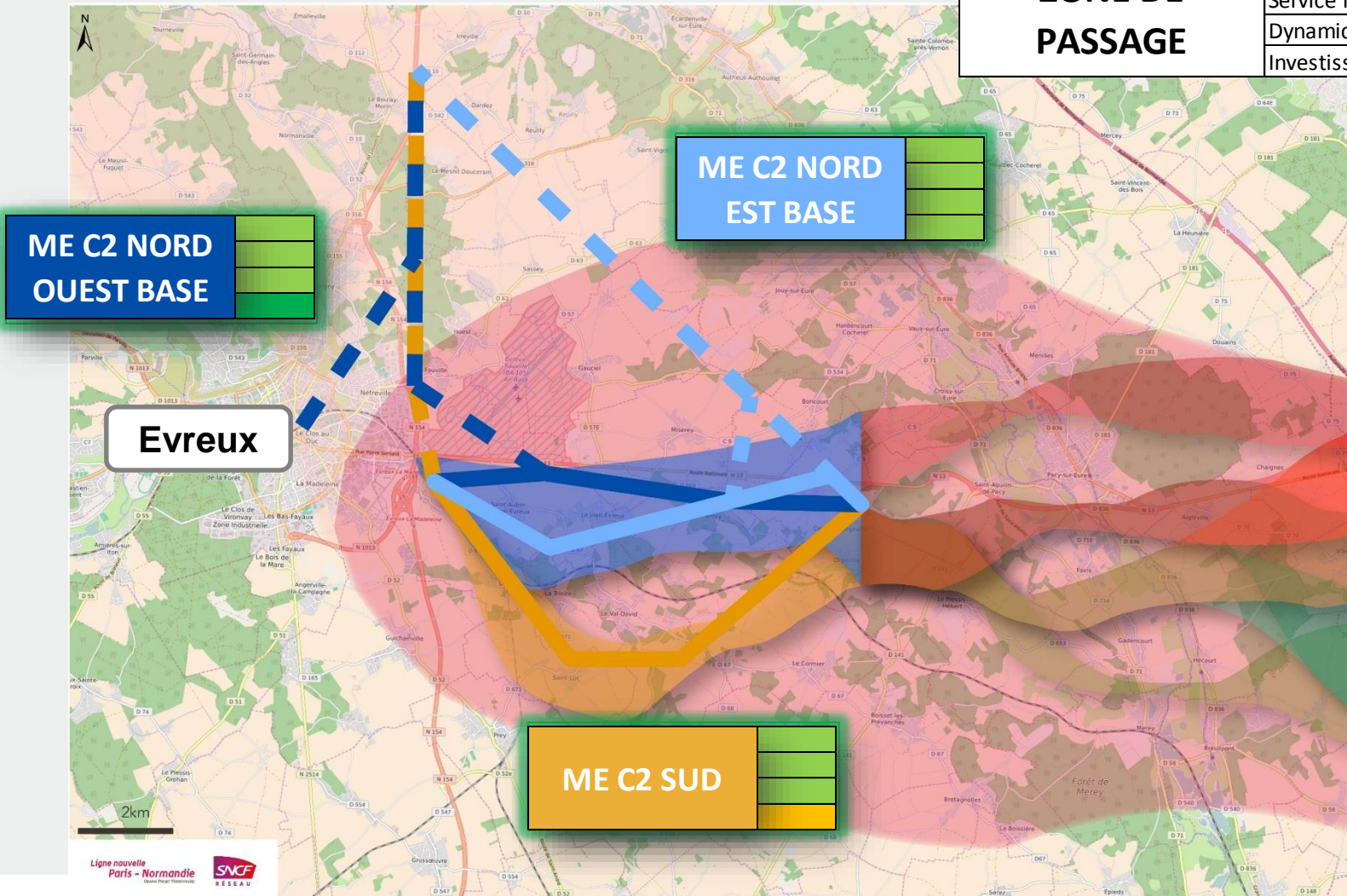


**Mantes-la-Jolie**

# MANTES-EVREUX Secteur C2 : 3 zones de passage

**ZONE DE PASSAGE**

Ressources & Patrimoines  
Service ferroviaire de qualité  
Dynamiques territoriales  
Investissement soutenable



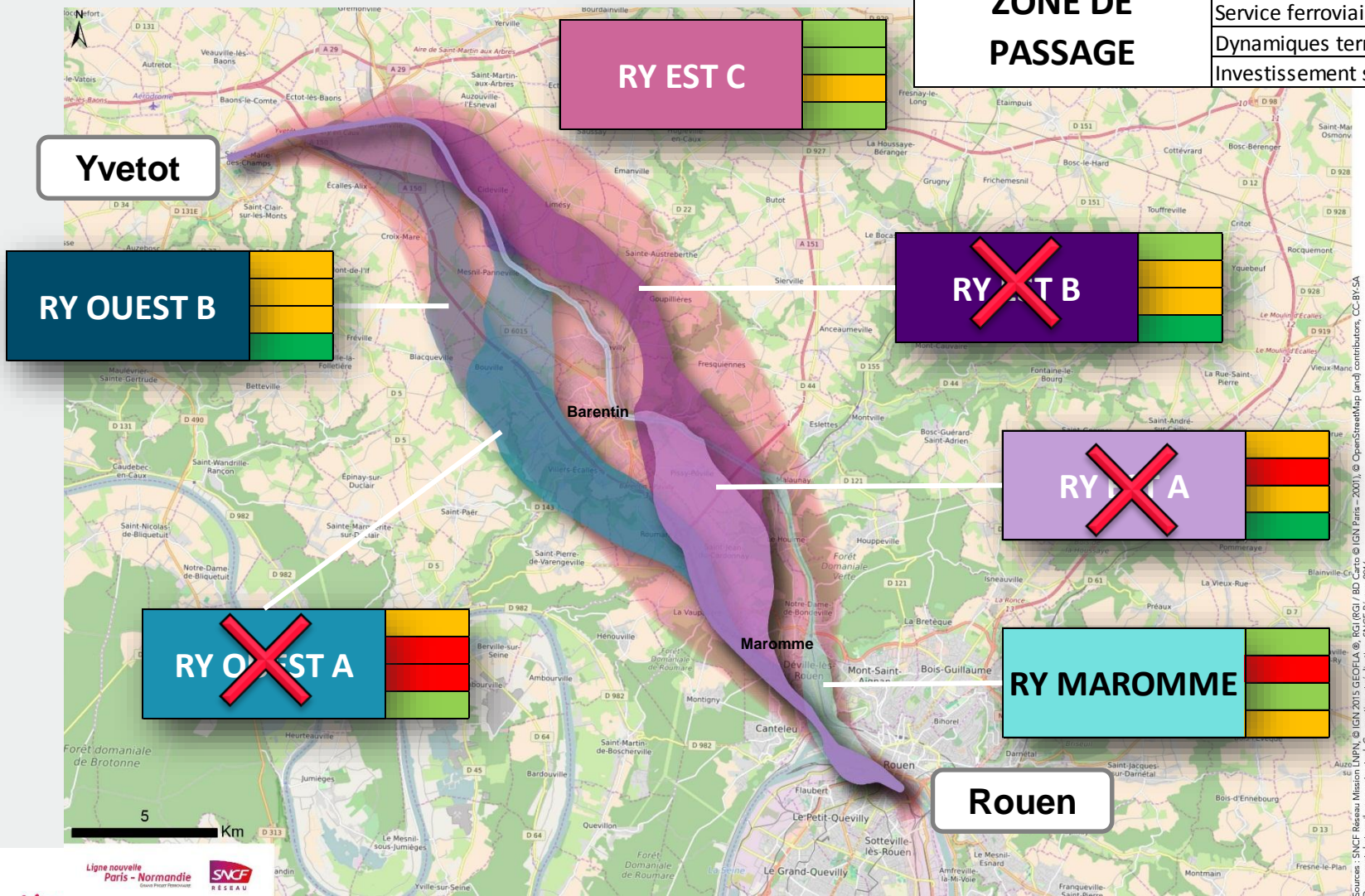
Sources : SNCF Réseau Mission LNP/N © IGN 2015 GEOPLA © RGI (RGI) / BD Cartho © IGN Paris - 2001, © OpenStreetMap (map) contributeurs, CC-BY-SA  
Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau 2016

# ROUEN-YVETOT : 3 zones de passage



**ZONE DE PASSAGE**

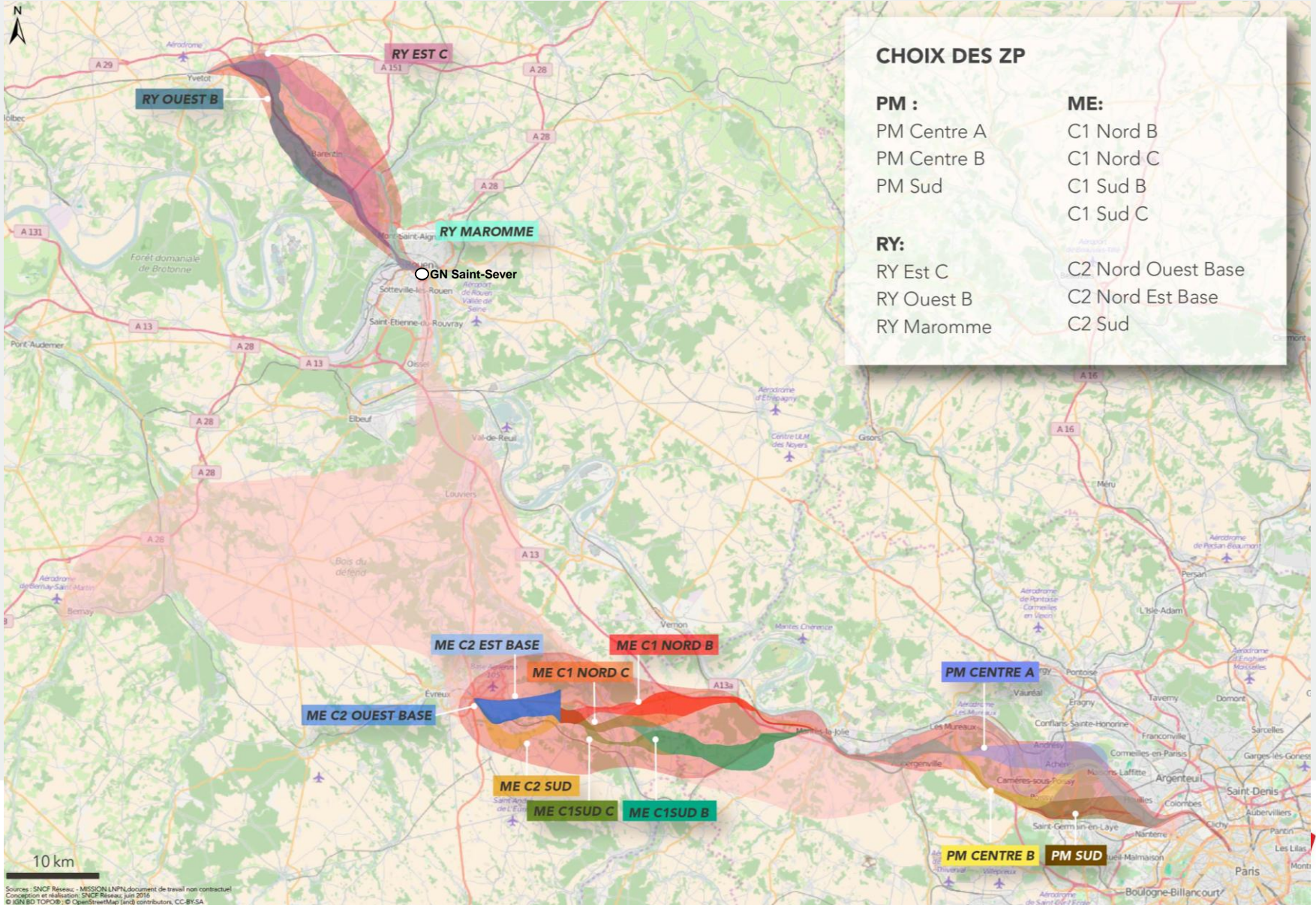
Ressources & Patrimoines
Service ferroviaire de qualité
Dynamiques territoriales
Investissement soutenable



Sources : SNCF Réseau, Mairie de Yvetot, IGN, 2015, GEOELA, © BGI/RSU/BD Carthage © IGN Paris - 2001, © OpenStreetMap (and) contributors, CC-BY-SA. Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau 2016.



# Zones de passage retenues pour le projet prioritaire



# Construction des scénarios de projet



**Elaboration de 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour éclairer différentes visions possibles de l'apport du projet pour les territoires, dans le cadre de la concertation.**

**Un scénario de projet correspond à l'assemblage d'une zone de passage, sur chacune des trois sections prioritaires, en lien avec des schémas d'infrastructures et de dessertes.**

## **Méthode de sélection des ZP formant les scénarios:**

- **Utilisation des ZP restantes à l'issue du premier niveau de l'analyse multicritères.**
- **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**

**→ Ils feront l'objet d'une analyse multicritère au regard des performances, des conditions d'insertion et des coûts.**

# Proposition de scénarios de projet



**Sur la base des scénarios proposés par les acteurs institutionnels lors de l'atelier du 6 septembre 2016, les scénarios suivants ont été validés par le COPIL du 20 octobre.**

## A : LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

- Rapprochement des réseaux de transport existants
- Limitation des consommations des nouveaux espaces

## B : DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

- Maillage
- Irrigation
- Nouvelles gares

## C : AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

- Performance
- Limitation des coûts
- Liaisons entre les grandes aires urbaines

Yvetot

# SCENARIO DE PROJET A LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

N.B: 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 Maitrise d'Ouvrage.

ZP MAROMME

Rouen

GN ROUEN-  
SAINT-SEVER

C2 OUEST BASE

C1 NORD B

Mantes-  
la-Jolie

GN EVREUX  
GRAVIGNY

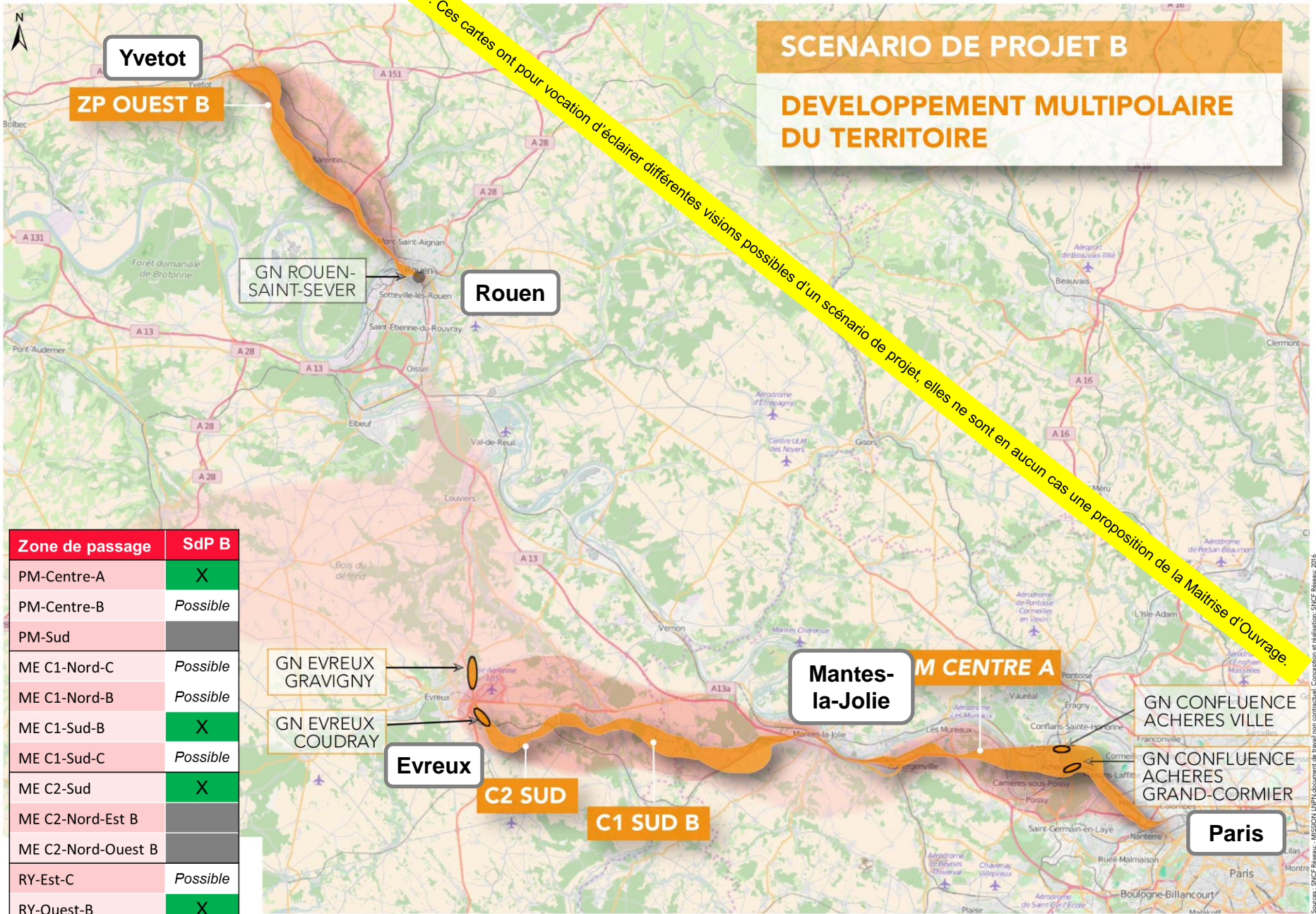
GN EVREUX  
SUD BA105

Evreux

PM SUD

Paris

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



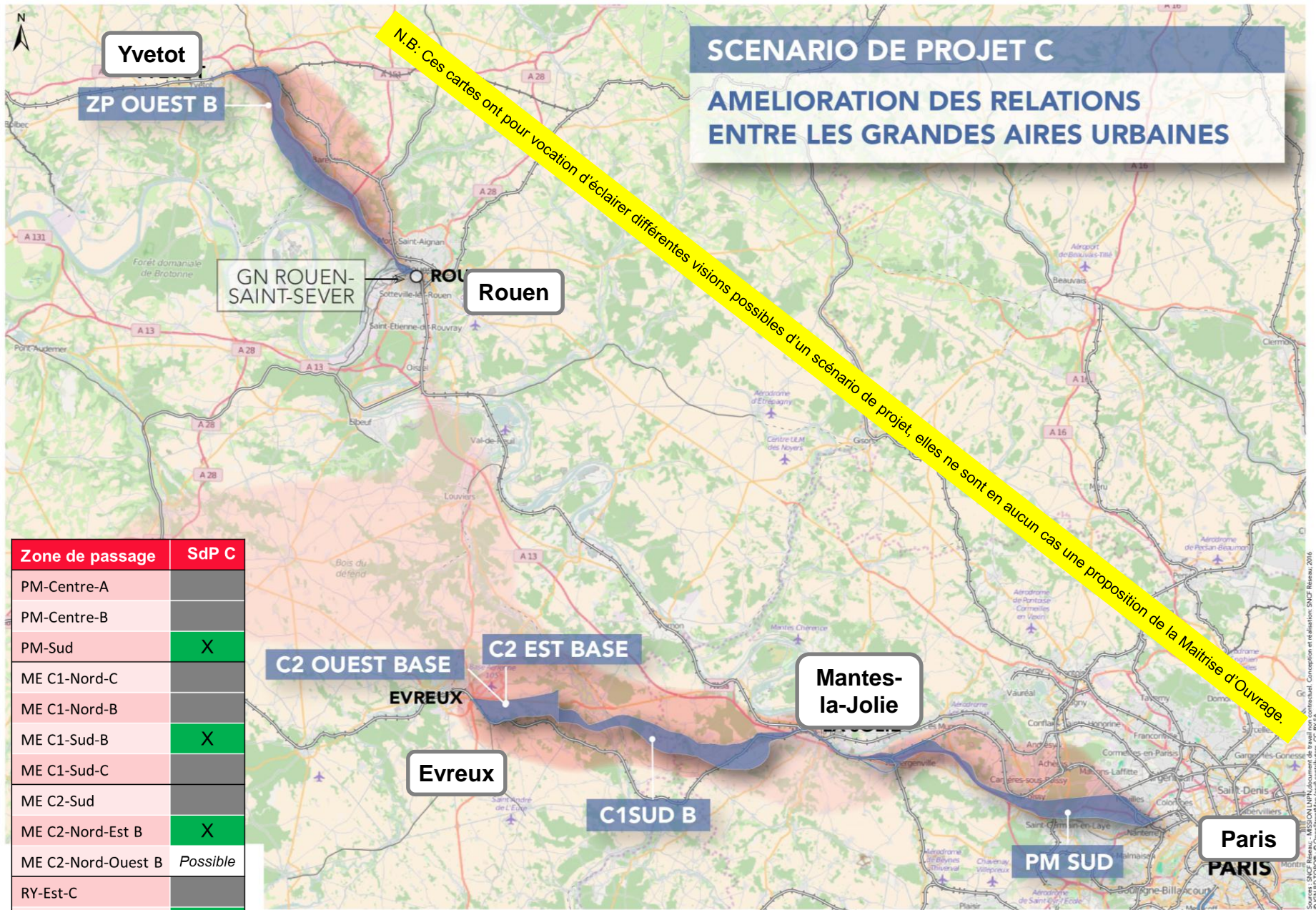
# SCENARIO DE PROJET B

## DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

N.B.: 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 Maitrise 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 LIAISON Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau, 2016  
 © IGN 2016. Tous droits réservés. Toute réimpression, tout usage non autorisé est formellement interdit.



# SCENARIO DE PROJET C

## AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

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	

Sources : SNCF Réseau, AMBISON IPR Document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2016. © IGN BD TOP25 - © OpenStreetMap (voir) contributeurs, CC-BY-SA

# Poursuite des études depuis le COPIL



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

- Pour éclairer dans un 1<sup>er</sup> temps les **zones de passage**, avec les indicateurs réellement disponibles (fonction de l'état d'avancement des études), **un 1<sup>er</sup> jeu d'indicateurs restreints**.

→ Ce 1<sup>er</sup> jeu a permis de sélectionner les zones de passage à retenir lors du COPIL du 20 octobre 2016

- Pour éclairer dans un 2<sup>ème</sup> temps (2<sup>ème</sup> semestre 2016) les **scénarios de projet**, **un 2<sup>ème</sup> jeu d'indicateurs complet** couvrant les **4 axes du référentiel (CLOUDD)**

✓ Certains indicateurs sont toujours en cours d'élaboration



# 1<sup>er</sup> jeu d'indicateurs pour éclairer les ZP



## RESSOURCES & PATRIMOINE

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

## DYNAMIQUES TERRITORIALES

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

## SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

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

## INVESTISSEMENT SOUTENABLE

<b>Coût de l'infrastructure</b>	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant
<b>Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible</b>	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

# 2e jeu d'indicateurs pour éclairer les ZP et scénarios

## RESSOURCES & PATRIMOINE

<b>Risques d'impacts / captages eau</b>	Risque d'impact résiduel sur les captages pour l'alimentation en eau potable et leur périmètre de protection rapprochée
<b>Risques d'impacts / zones agricoles</b>	Risque d'impact résiduel sur les zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort
<b>Risques d'impacts / biodiversité protégée</b>	Risques d'impact résiduel sur les zones de biodiversité protégées réglementairement
<b>Risques d'impacts / biodiversité d'intérêt</b>	Risque d'impact résiduel sur les zones de biodiversité d'intérêt
<b>Risque d'impact résiduel / paysages</b>	Risque d'impact résiduel sur les principaux paysages et patrimoines
<b>Ecoconception</b>	indicateur CO2 estimé en fonction du relief traversé, des grandes dispositions constructives et des linéaires de ZP

## DYNAMIQUES TERRITORIALES

<b>Risque d'impact résiduel / zones économiques</b>	Risque d'impact résiduel sur les zones économiques, grands équipements ou zones de projet
<b>Actifs supplémentaires</b>	Rapprochement des bassins d'emplois et d'actifs (Paris, Evreux, Caen, Le Havre, Rouen)
<b>Acceptabilité du grand public</b>	Prises de positions relatives à partir des expressions de CARTICIPE

## SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

<b>Temps de parcours</b>	Temps de parcours entre les principales agglomérations Paris – Rouen ; Paris - Le Havre ; Rouen - Le Havre ; Paris – Mantes ; Paris - Evreux ; Paris - Caen Rouen – Evreux ; Rouen – Caen
<b>Régularité</b>	Evaluation des grands enjeux
<b>Nombre de trains</b>	Fréquences entre les principales villes Paris – Rouen ; Paris - Le Havre ; Rouen - Le Havre ; Paris – Mantes ; Paris – Evreux ; Paris - Caen ; Rouen – Evreux ; Rouen – Caen
<b>Risques d'impacts /Nuisances</b>	Risque d'impact résiduel en termes de nuisances sur les zones urbanisée à vocation d'habitat
<b>Risques d'impacts /Risques</b>	Risque d'impact résiduel en termes de risques naturels et technologiques
<b>Inscription potentielle dans un couloir d'infrastructure existante</b>	Pourcentage du linéaire du scénario s'inscrivant dans un couloir d'infrastructure existante

## INVESTISSEMENT SOUTENABLE

<b>Coût infra. à l'horizon prioritaire</b>	Différence de coût - infrastructure neuve et aménagements sur le réseau existant - du scénario par rapport au moins cher, pour le projet prioritaire, y compris mesures conservatoires pour les gares nouvelles (quand incluses dans le scénario)
<b>Coût infra. à l'horizon cible</b>	Différence de coût - infrastructure neuve et aménagements sur le réseau existant - du scénario par rapport au moins cher, pour le projet cible (YC amorces, gares, Y, contournement)
<b>Heures économisées</b>	Nombre d'heures de transport économisées par an
<b>Nouveaux voyageurs</b>	Nouveaux voyageurs usagers du train
<b>Potentialités du projet cible</b>	Degré de liberté offert au projet cible



# Ressources & Patrimoines



Du scénario le moins bien ← au mieux classé →



Risques d'impacts / biodiversité protégée	Risques d'impact résiduels sur les zones de biodiversité protégées réglementairement	<p>Très fort ————— Faible</p>
Risques d'impacts / biodiversité d'intérêt	Risque d'impact résiduel sur les zones de biodiversité d'intérêt	<p>Très fort ————— Faible</p>
Risque d'impact résiduel / paysages	Risque d'impact résiduel sur les principaux paysages et patrimoines	<p>Très fort ————— Faible</p>

## Synthèse

- Biodiversité protégée: pas un enjeu discriminant mais reste important en terme de risque d'impact potentiel. Principaux points d'attention: vallée de l'Eure, Forêt de Roumare, zones humides d'intérêt de la vallée du Cailly.
- Biodiversité d'intérêt: peu discriminant mais le scénario B semble le moins bon et le scénario C le meilleur. Différences entre les scénarios: PM-centreA (sites d'espèces protégées et sites de l'AEV) et ME-C2Sud (corridors et réservoirs du SRCE) pénalisent le scénario B.
- Paysage: Peu discriminant. L'enjeu est un peu plus présent sur le scénario A en raison du choix de la ME-C2Nord-Ouest base qui jouxte le site de Gisacum.

Du scénario le moins bien ← au mieux classé →

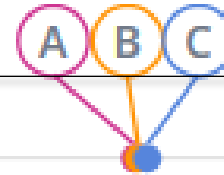
A B C

<b>Risques d'impacts / captages eau</b>	Risque d'impact résiduel sur les captages pour l'alimentation en eau potable et leur périmètre de protection rapprochée	Très fort ————— ●●● Faible
<b>Risques d'impacts / zones agricoles</b>	Risque d'impact résiduel sur les zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	Très fort ————— ●●● Faible

## Synthèse

- Captage eau potable: le scénario C semble être le meilleur car il évite un secteur à enjeu à l'Ouest de la forêt de Saint-Germain et au niveau de la vallée du Cailly.
- Agriculture: indicateur discriminant, le scénario A a le moins de risque d'impact potentiel et le scénario B est le moins bon. Le risque d'impact potentiel sur les scénarios B et C reste fort. Différences entre les scénarios: PM-centreA pénalise le scénario B (ZAP de Vernouillet) et la RY-OuestB pénalise les scénarios B et C (terres agricoles à très bon potentiel et territoire concerné par l'aménagement foncier de l'A150)

Du scénario le moins bien ← au mieux classé →



**Risque d'impact résiduel / zones économiques**

Risque d'impact résiduel sur les zones économiques, grands équipements ou zones de projet

Très fort

Faible

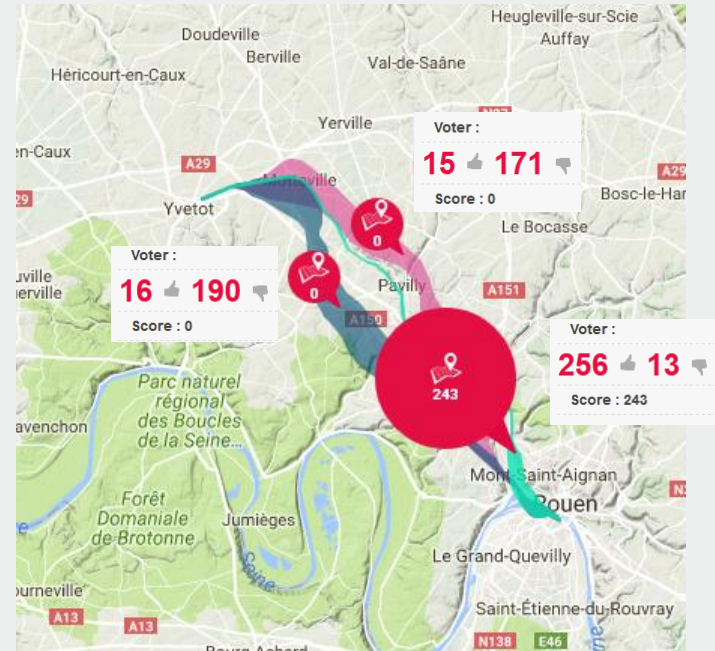
## Synthèse

- Cet indicateur n'est pas discriminant mais à prendre en compte pour ne pas altérer les zones économiques d'intérêt actuelles ou à venir (en l'état de nos connaissances actuelles issus du recueil des données auprès des acteurs du territoire).



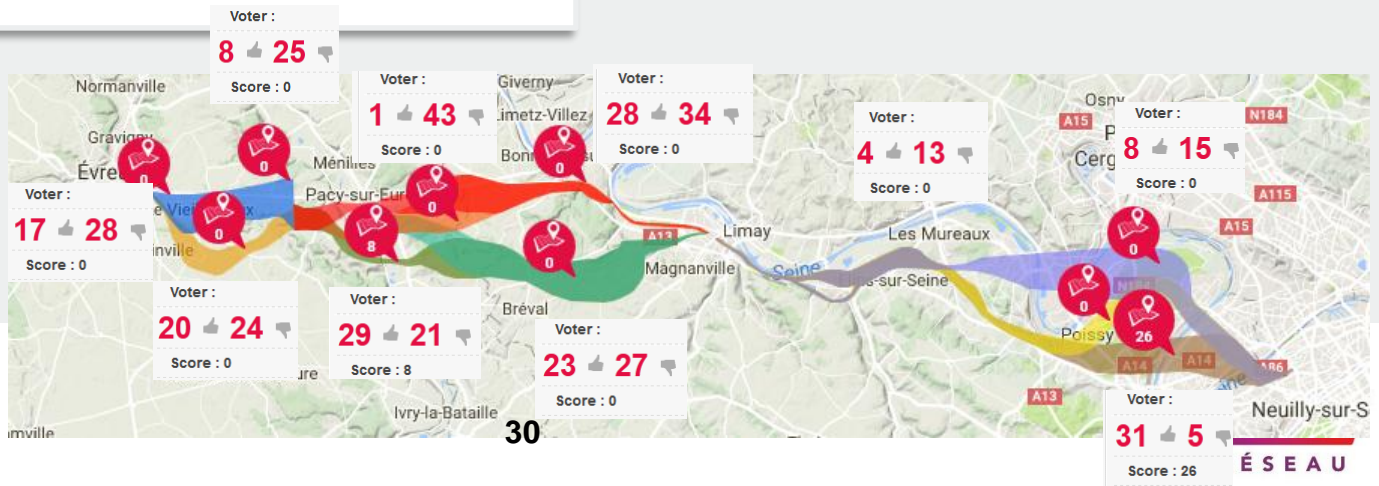
## Acceptabilité du grand public

Prises de positions relatives à partir des expressions de CARTIcipe le 12 décembre à 16h15



## Synthèse



- Cet indicateur traduit les prises de position par le grand public sur la nouvelle étape de carticipé.Inpn qui a débuté le 28 novembre 2016.
- Cet indicateur est une photographie de l'instant présent (12/12/2016 à 16h15) et sera amené à évoluer en fonction des avis exprimés par les uns et les autres



# Service ferroviaire de qualité

Du scénario le moins bien ← au mieux classé →

A B C

<b>Risques d'impacts /Nuisances</b>	Risque d'impact résiduel en termes de nuisances sur les zones urbanisée à vocation d'habitat	Très fort —————  ————— Faible
<b>Risques d'impacts /Risques</b>	Risque d'impact résiduel en termes de risques naturels et technologiques	Très fort —————  ————— Faible

## Synthèse

- Nuisances: peu discriminant mais le scénario B semble le moins bon et le scénario C le meilleur. Différences entre les scénarios: PM-centreA pénalise le scénario B (secteur urbanisé de Vernouillet, Verneuil, Chapet ) et le scénario A est un peu moins favorable que le scénario C avec la RY-Maromme (plus de riverains dans cette ZP).
- Risques naturels et technologiques : Le scénario A possède le moins de risque d'impact potentiel au regard des deux autres. Différence entre les scénarios: la ZP RY-OuestB est concernée de manière plus importante par les risques de ruissellement par rapport à la RY-Maromme.

Du scénario le moins bien ← au mieux classé →

A B C

Inscription  
potentielle dans  
un couloir  
d'infrastructure  
existante

Pourcentage du linéaire du scénario s'inscrivant  
dans un couloir d'infrastructure existante

0 %



100 %

## Synthèse

- Le scénario A, dont c'est le principe même, s'inscrit plus longuement dans des couloirs d'infrastructures, avec un rapprochement de l'A13, puis du réseau ferré jusqu'à Rolleboise, et de nouveau de l'A13/RN13. Sur la section Rouen-Yvetot, l'emprunt de la ZP Maromme, qui s'inscrit au plus près de la ligne existante (aménagement de capacités le long de la ligne), permet de ne pas créer de nouvelle coupure du territoire.
- Alors que le scénario B, privilégiant un maillage du territoire, s'écarte plus souvent des couloirs d'infrastructures.
- Le scénario C étant, lui, intermédiaire.



# Service ferroviaire de qualité



Temps de parcours

Temps de trajet économisé par rapport à la situation actuelle ?

- plus de 21%
- entre 15% et 20%
- moins de 15%

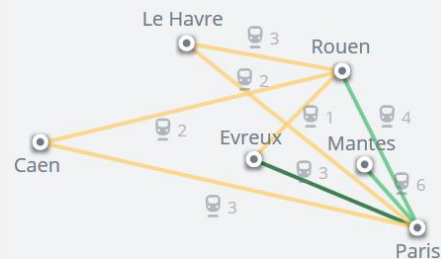
Nombre de trains

 Nombre de trains en heure de pointe, dans le sens de la pointe ?

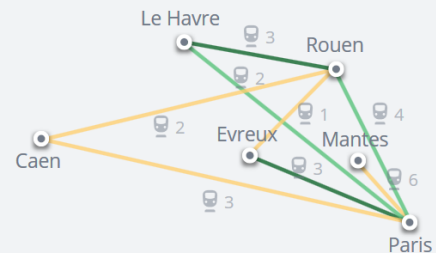
## Synthèse

- Les principes du scénario C sont les plus favorables aux temps de parcours entre grandes villes du territoire
- Le scénario A est le moins favorable aux temps de parcours depuis / vers Le Havre

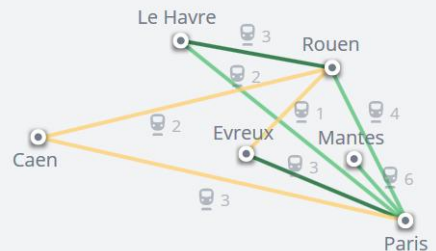
SCÉNARIO A  Projet prioritaire



SCÉNARIO B  Projet prioritaire



SCÉNARIO C  Projet prioritaire



# Service ferroviaire de qualité



Temps de parcours

Temps de trajet économisé par rapport à la situation actuelle ?

- plus de 21%
- entre 15% et 20%
- moins de 15%

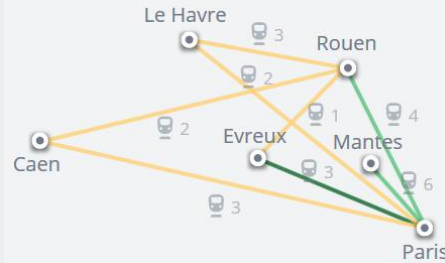
Nombre de trains

 Nombre de trains en heure de pointe, dans le sens de la pointe ?

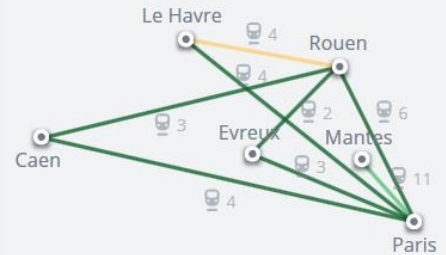
## Synthèse

- Les améliorations des sections prioritaires Paris - Mantes et Rouen - Yvetot sont conservées
- Le schéma de principe du projet cible n'est pas discriminant à ce stade des études. Il permet d'envisager des améliorations complémentaires sur les relations Paris - Caen / Cherbourg, Paris - Rouen / Le Havre, Rouen - Caen et Rouen - Evreux.

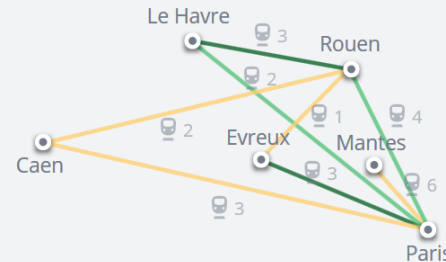
SCÉNARIO A Projet prioritaire



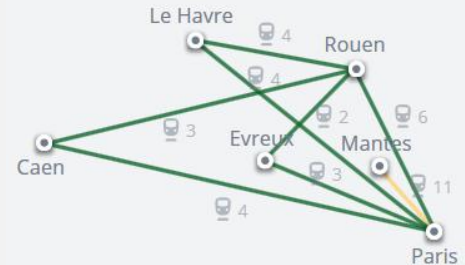
Projet cible



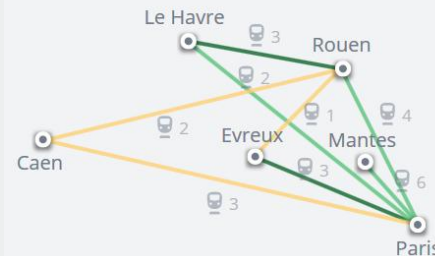
SCÉNARIO B Projet prioritaire



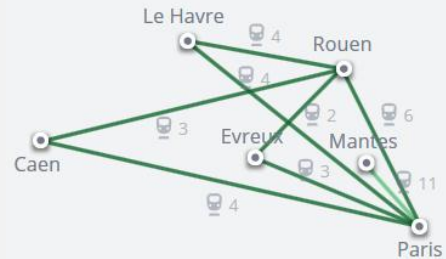
Projet cible



SCÉNARIO C Projet prioritaire



Projet cible



# Service ferroviaire de qualité



Du scénario le moins bien ← au mieux classé →



Heures  
économisées

Nombre d'heures de transport  
économisées par an

3 millions



7 millions

- La LNPN permet d'envisager une refonte des services et ainsi une amélioration globale des conditions de transport en train : temps de trajet, correspondance, attente ...
- Cet indicateur mesure les gains de temps de trajet attendus à l'horizon du projet cible pour l'ensemble des voyageurs sur une année d'exploitation.

# Indicateurs en construction



## RESSOURCES & PATRIMOINE

### Ecoconception

indicateur CO2 estimé en fonction du relief traversé, des grandes dispositions constructives et des linéaires de ZP.

## DYNAMIQUES TERRITORIALES

### Actifs supplémentaires

Rapprochement des bassins d'emplois et d'actifs (Paris, Evreux, Caen, Le Havre, Rouen)

## SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

### Régularité

Evaluation des grands enjeux

## INVESTISSEMENT SOUTENABLE

### Coût infra. à l'horizon prioritaire

Différence de coût - infrastructure neuve et aménagements sur le réseau existant - du scénario par rapport au moins cher, pour le projet prioritaire, y compris mesures conservatoires pour les gares nouvelles (quand incluses dans le scénario)

### Coût infra. à l'horizon cible

Différence de coût - infrastructure neuve et aménagements sur le réseau existant - du scénario par rapport au moins cher, pour le projet cible (YC amorces, gares, Y, contournement)

### Nouveaux voyageurs

Nouveaux voyageurs usagers du train

### Potentialités du projet cible

Degré de liberté offert au projet cible

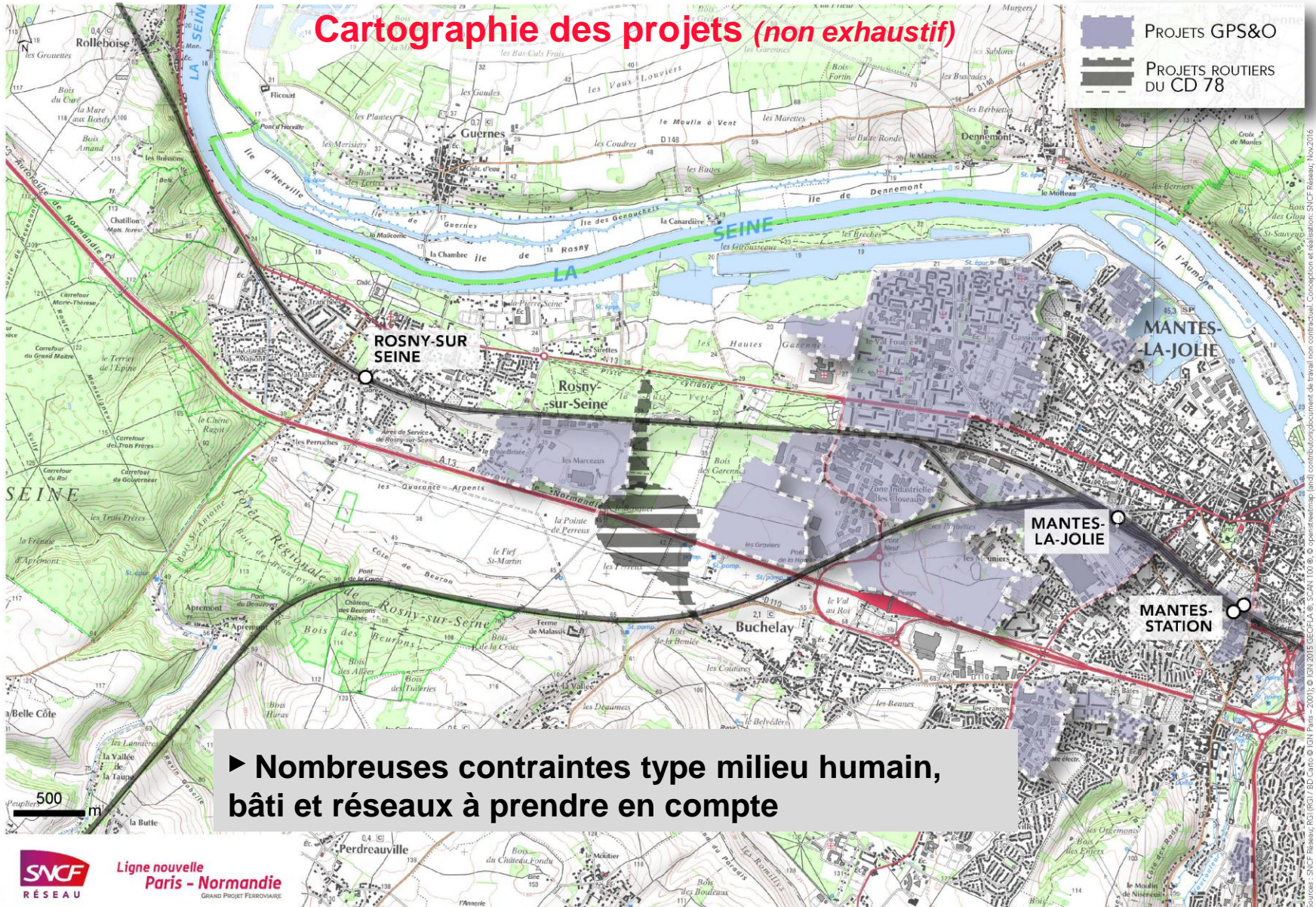
# Secteur Ouest de Mantes

# Secteur Ouest de Mantes



## Cartographie des projets (non exhaustif)

-  PROJETS GPS&O
-  PROJETS ROUTIERS DU CD 78

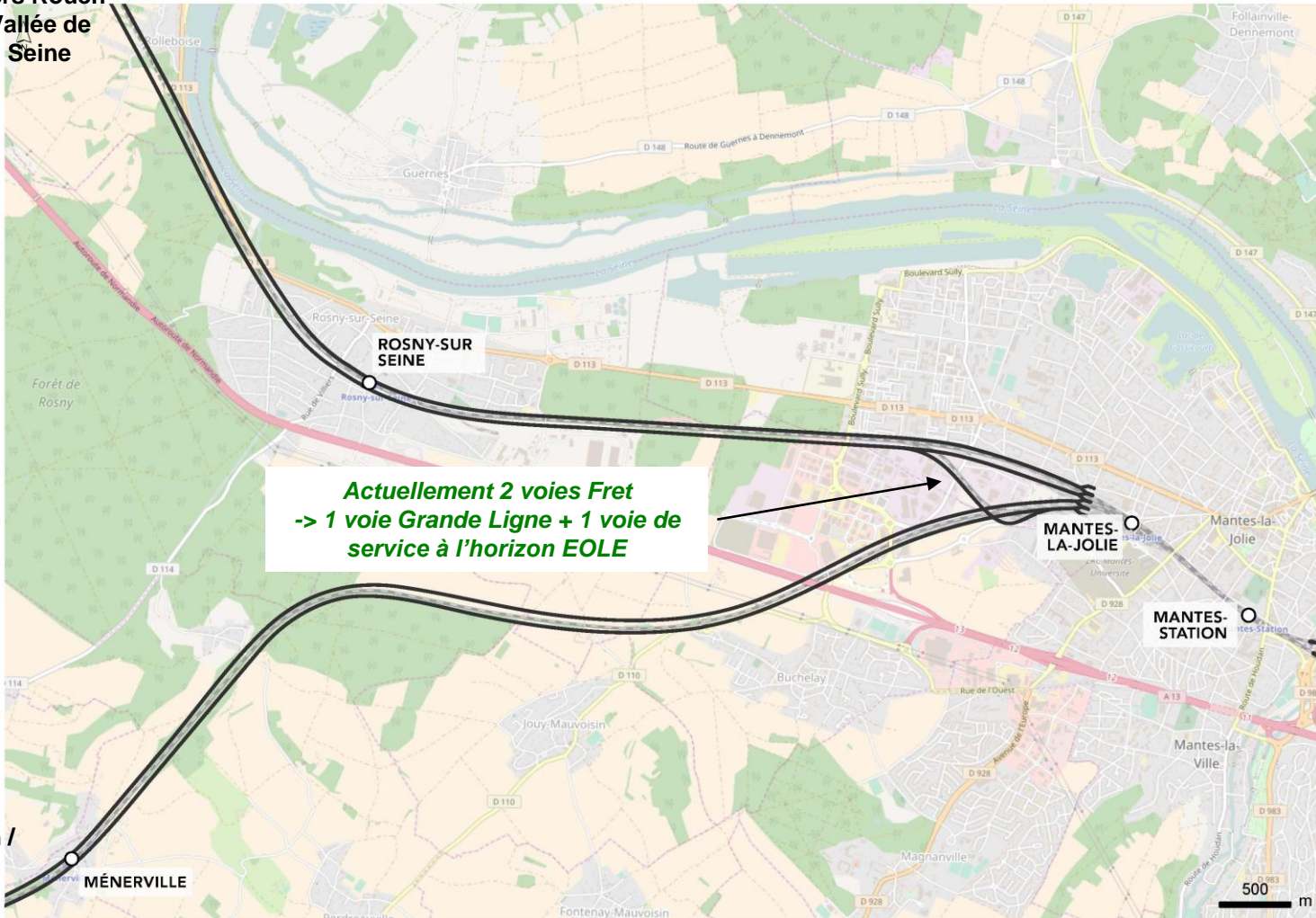


► Nombreuses contraintes type milieu humain, bâti et réseaux à prendre en compte

# Secteur Ouest de Mantes



Vers Rouen  
Vallée de  
Seine



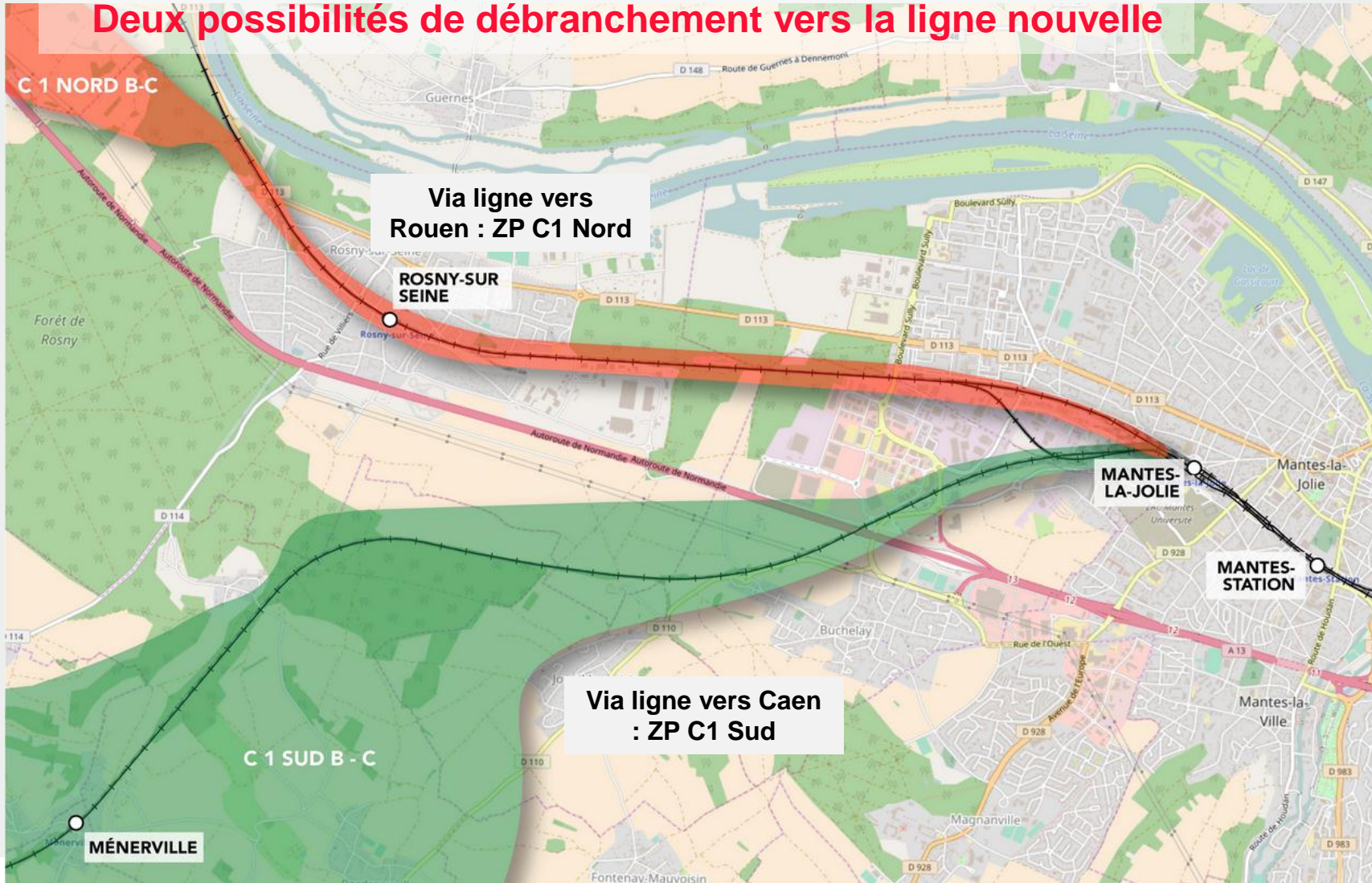
**Actuellement 2 voies Fret  
-> 1 voie Grande Ligne + 1 voie de  
service à l'horizon EOLE**

Vers Caen /  
Evreux

# Secteur Ouest de Mantes



## Deux possibilités de débranchement vers la ligne nouvelle





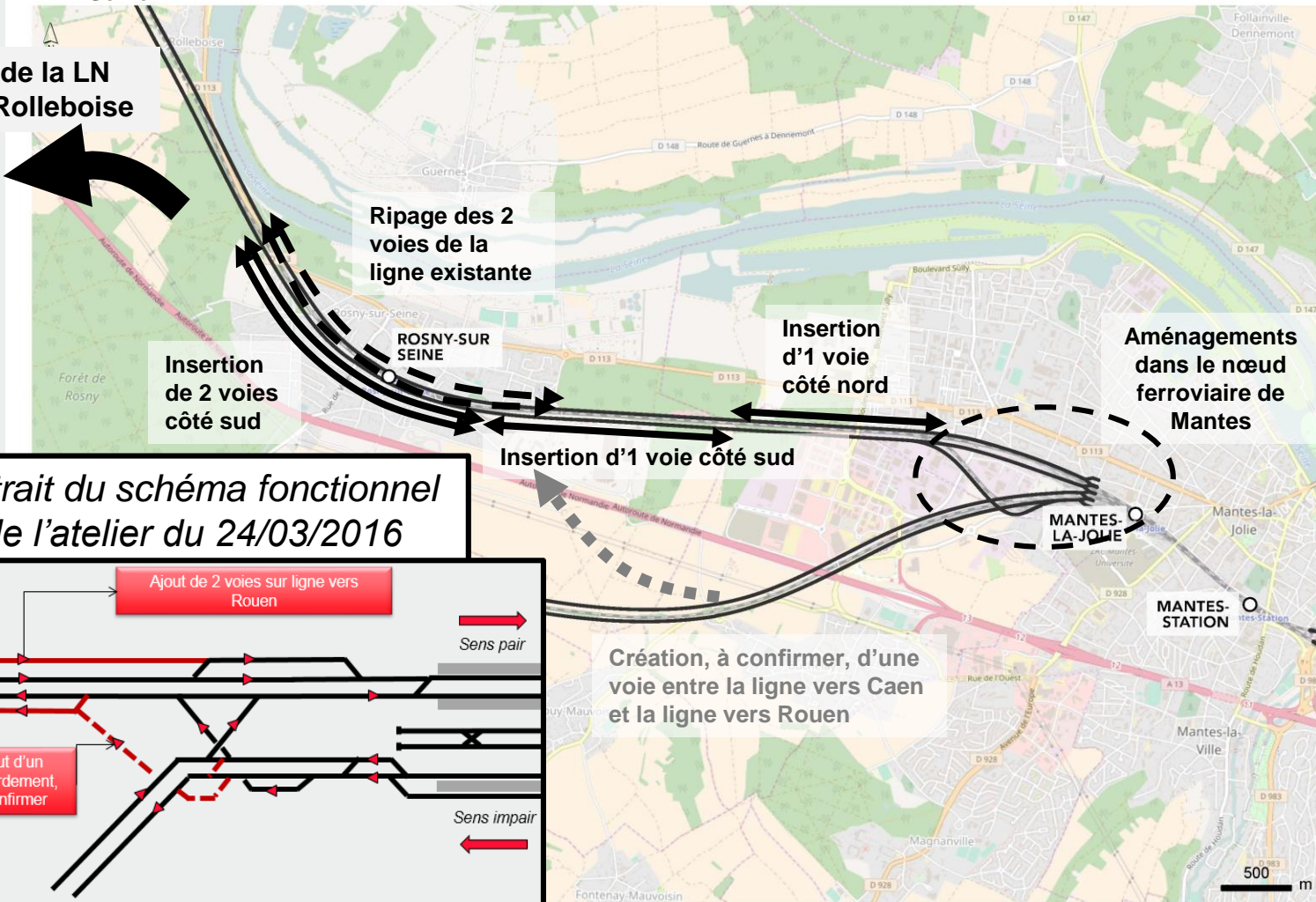
# Secteur Ouest de Mantes



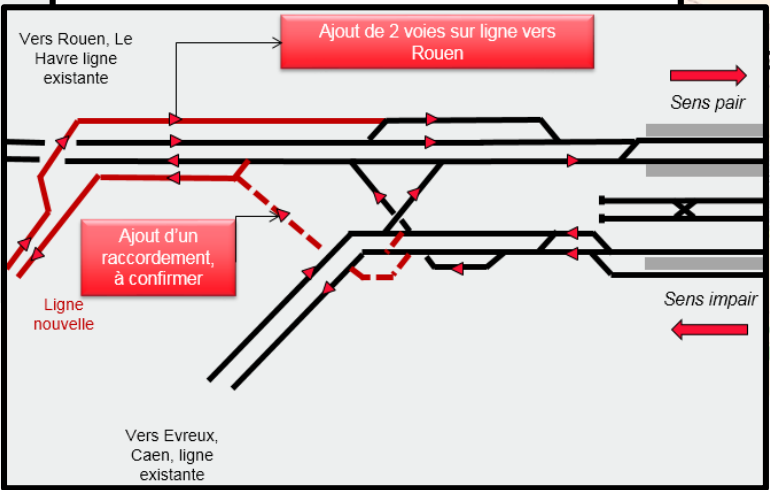
## Ouest de Mantes vers les ZP C1 Nord

Vers Rouen  
Vallée de  
Seine

Départ de la LN  
Secteur Rolleboise



Extrait du schéma fonctionnel  
de l'atelier du 24/03/2016

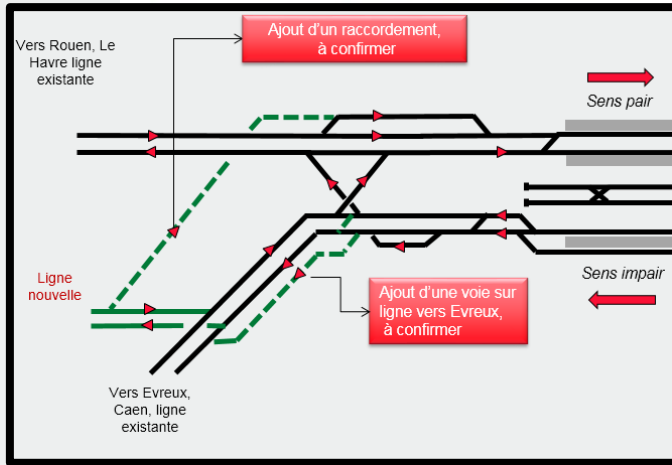


Source: SNCF Réseau (R) / BDC-Cano © ION (Paris, 2011) / © 2011 SNCF Réseau. Tous droits réservés. SCAN 100 60. © opérationnel (après contribution de travail non contractuel). Conception et réalisation: SNCF Réseau, Nov 2016.

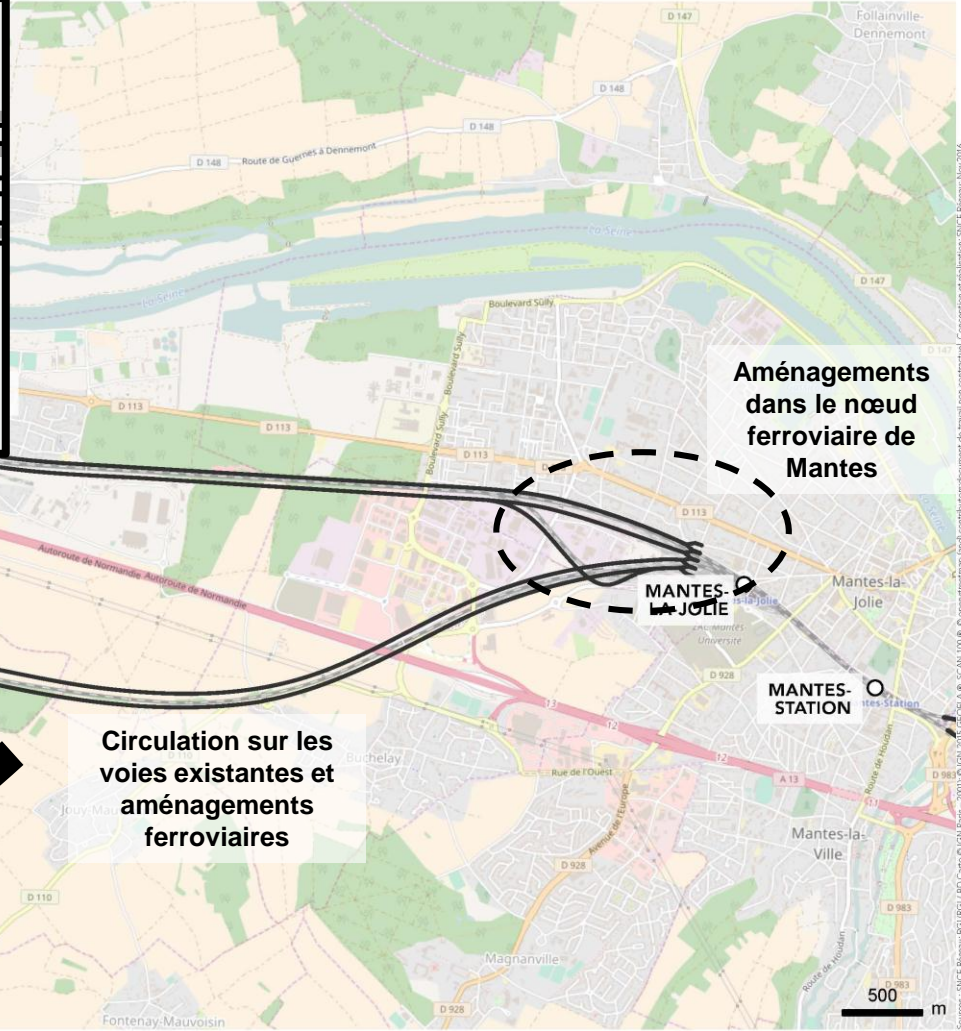
# Secteur Ouest de Mantes



## Ouest de Mantes vers les ZP C1 Sud



Extrait du schéma fonctionnel de l'atelier du 24/03/2016



Aménagements dans le nœud ferroviaire de Mantes

Départ de la LN

Circulation sur les voies existantes et aménagements ferroviaires

Vers Caen / Evreux



## Besoin fonctionnel :

- Le besoin de capacité est différent selon que le débranchement de la ligne nouvelle se fait depuis la ligne existante vers Rouen ou depuis celle vers Caen

## Eclairage comparatif :

- Deux débranchements sont envisageables :

Ligne de débranchement	ZP concernée(s)	Besoin de renforcement de capacité	Impact réseau existant	Longueur de ligne nouvelle
Vers Rouen	C1 Nord B/C	Avéré	<b>Très fort</b>	<b>Plus longue</b>
Vers Caen	C1 Sud B/C	Non avéré	<b>Modéré</b>	<b>Modérée</b>

## Analyse multicritère :

- L'analyse multicritère se poursuit pour prendre en compte les autres critères du CLOUDD

# Vague 3 : modalités de concertation

# Le calendrier de gouvernance et de concertation

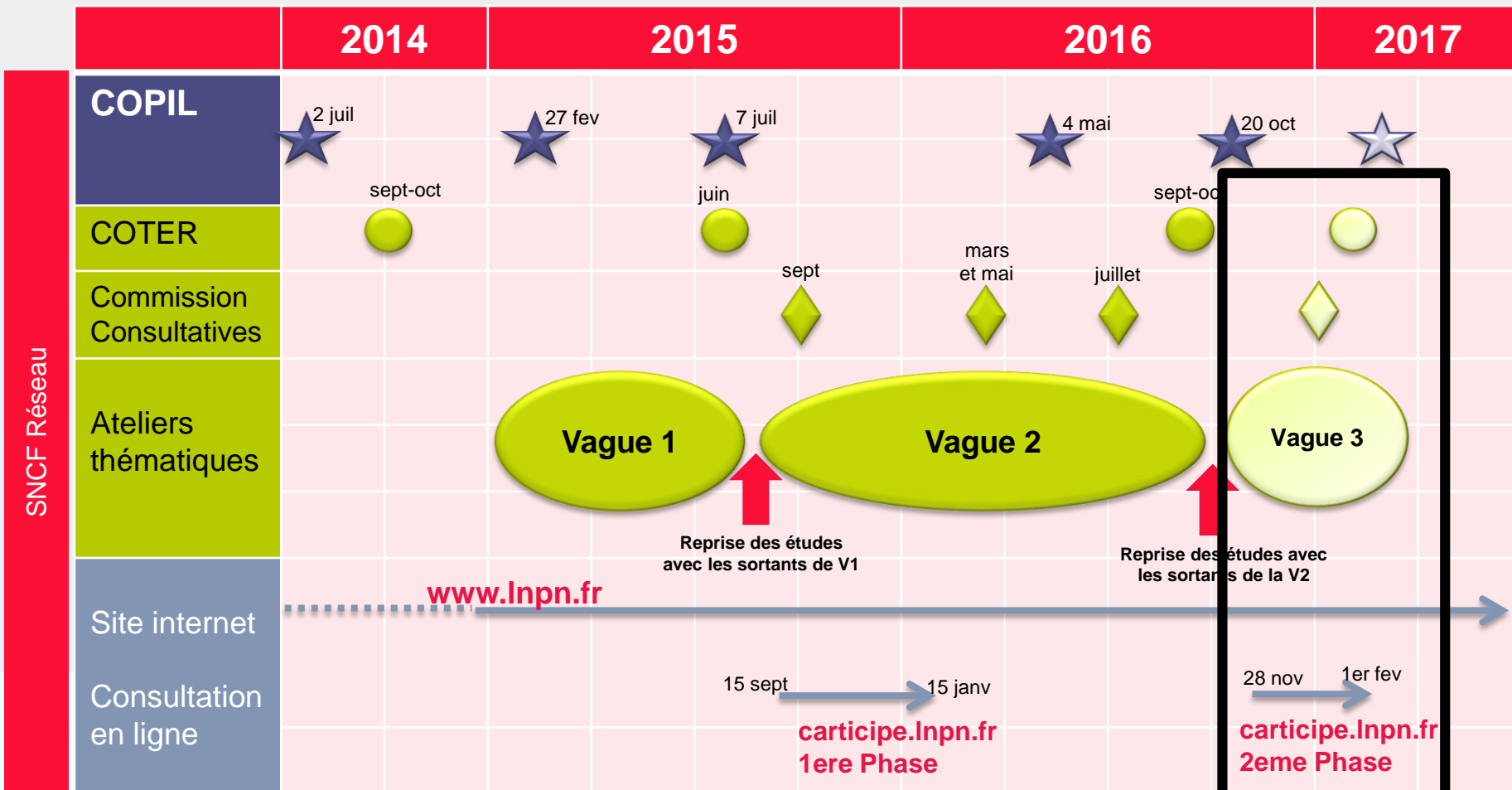


Objectifs des études et de la concertation

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



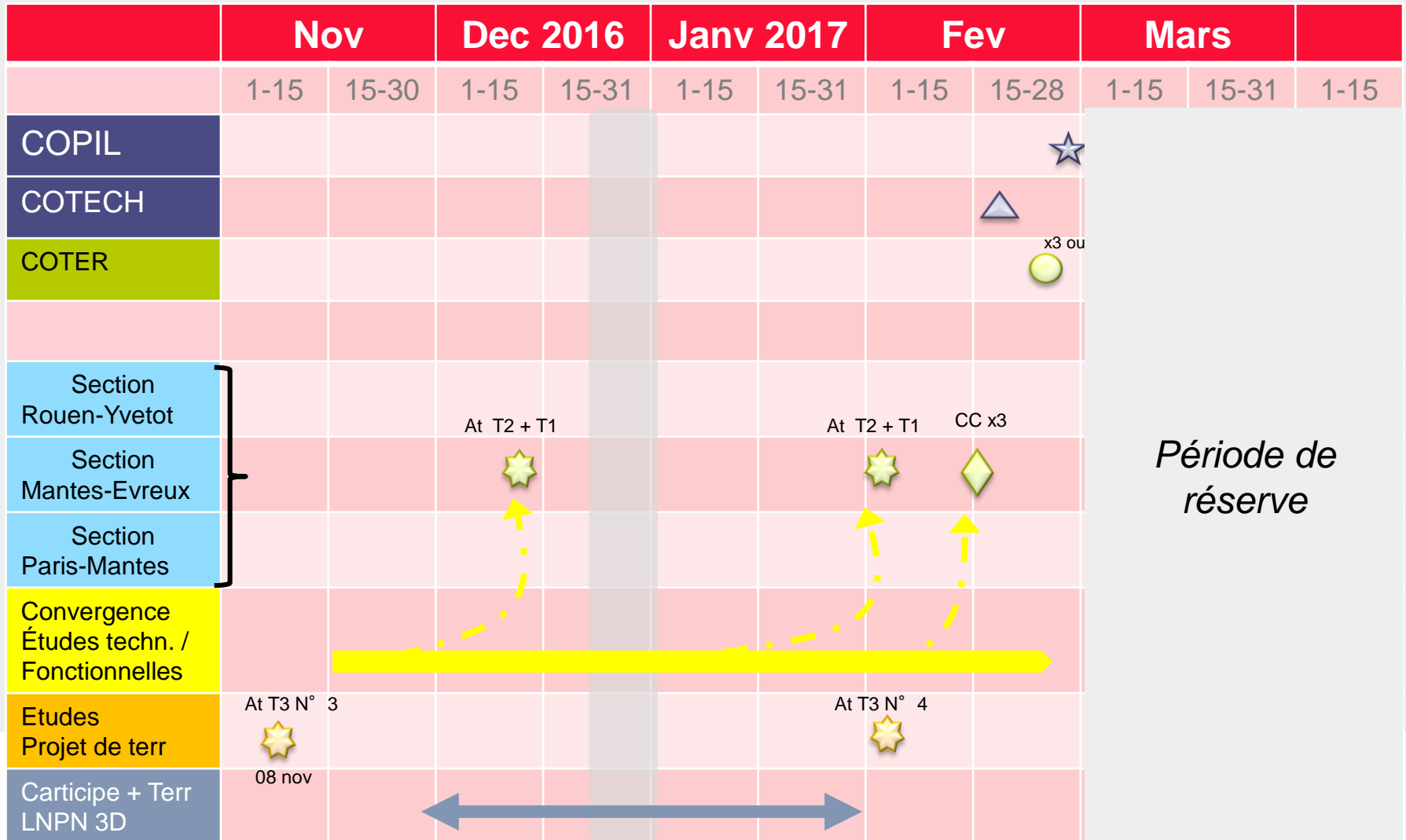
# Dispositif de concertation en vague 3



Objectifs  
des ateliers

Présentation  
des  
indicateurs

Restitution de  
l'analyse  
multicritère



# Information et participation



**Site internet du projet :**

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

**Consultation en ligne du 28 nov 2016 au 1<sup>er</sup> février 2017 et maquette cartographique du territoire LNPN en 3D:**

- <http://carticipe.inpn.fr>
- <http://territoireinpn3d.inpn.fr>

**Contacts :**

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

**Adresse Postale : SNCF RESEAU – MISSION LNPN**



# Fin du diaporama