



**PREMIER MINISTRE**  
Délégation interministérielle  
au développement de la vallée de la Seine



# **Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**Comité de pilotage  
du 7 juillet 2015**

**Paris**



# Sommaire

**Relevé de conclusions** **page 4 sur 64**

**Annexe 1 : Liste des présents** **page 7 sur 64**

**Annexe 2 : Communiqué de presse** **page 11 sur 64**

**Annexe 3 : Diaporama SNCF Réseau présenté en séance** **page 15 sur 64**



PREMIER MINISTRE  
Délégation interministérielle  
au développement de la vallée de la Seine



## Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) Comité de pilotage du 7 juillet 2015 – Paris

### Relevé de conclusions

#### Documents joints :

- Liste des présents (annexe 1 – page 7)
- Communiqué de presse (annexe 2 – page 11)
- Diaporama RFF présenté en séance (annexe 3 – page 15)

#### Relevé de décisions :

Le quatrième comité de pilotage (COPIL) relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) s'est tenu à Paris, le 07 juillet 2015, sous la présidence de Monsieur François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

1) Le montant des études de l'étape 1 s'élève à 22 M€. Les deux premières conventions de financement pour un montant de 5,82 M€ sont signées, la troisième, d'un montant de 16,18 M€, le sera d'ici fin juillet après approbation par les trois Régions. Le protocole global et la convention d'études PRO de la LNPN dans le cadre d'EOLE sont également signés. L'ensemble de ces financements, soit 60 M€ (études LNPN) et 38 M€ (études et travaux liés à Eole), est inscrit dans le contrat de plan interrégional Etat-Régions (CPIER) vallée de la Seine 2015-2020 qui a été signé le 25 juin 2015.

2) La garante de la concertation, Madame Anne-Marie Charvet, considère que la 1<sup>ère</sup> vague de concertation s'est déroulée dans des conditions de transparence, avec des supports adaptés, un souci constant d'écoute, et une bonne réactivité de la part du maître d'ouvrage SNCF Réseau. Elle relève que pour la suite du déroulement, la mise en place de réunions à destination du grand public et l'organisation de points presse à des moments clés sont des éléments d'ores et déjà pris en compte par le maître d'ouvrage.

3) Le COPIL est favorable à la mise en œuvre d'un outil participatif cartographique qui permettra la consultation du grand public par un module intégré sur le site internet du projet

DIDVS - 55, rue Saint-Dominique - 75007 Paris  
Tél. : 01 42 75 71 66

[www.lnnp.fr](http://www.lnnp.fr) . Quelques réunions publiques seront organisées également pendant la période de consultation du 15 septembre 2015 au 15 janvier 2016 en évitant la période de réserve des élections régionales de fin d'année 2015.

4) Le prestataire en charge du thème « projet de territoire en lien avec la LNPN » a été recruté, il rencontre actuellement les parties prenantes du territoire. Sur la base de ces entretiens, le cadrage des premières prestations à confier aux producteurs d'études sera proposé pour validation au comité technique en septembre 2015. Celles-ci feront l'objet d'un financement par SNCF réseau à hauteur de 200 K€ comme proposé lors du COPIL du 27 février 2015.

5) A la suite de la présentation du travail réalisé en ateliers fonctionnalités et sur la base des réponses aux questionnaires diffusés ce printemps, le COPIL valide les grands objectifs « transports » identifiés lors de la 1<sup>ère</sup> vague de concertation ainsi que la méthode reposant sur des scénarios de desserte d'étude contrastés à partir d'un scénario idéal reprenant l'ensemble des attentes du territoire.

6) Concernant la gare de Nanterre-La Défense, trois variantes seront étudiées dans les mois qui viennent : « en fourche », « en ligne » ou « sans gare ». Le COPIL du 27 février 2015 avait décidé de poursuivre l'analyse en privilégiant le scénario « rue de la Garenne ». Afin d'argumenter les éléments présentés au prochain comité de pilotage en vue de la décision ministérielle, les travaux conduits d'ici début 2017 préciseront les impacts directs et indirects, en particulier sur le projet de ZAC, et évalueront les conséquences financières des mesures conservatoires ou compensatoires à la charge de projet LNPN. Afin de piloter la réalisation de ces études techniques, le comité de pilotage approuve la constitution d'un groupe de travail spécifique composé de la DRIEA, de l'EPADESA, de la DIT, du département des Hauts-de-Seine, de la ville de Nanterre, de la région Île-de-France et de SNCF réseau – mission LNPN.

7) Le recueil des enjeux environnementaux du territoire du projet LNPN a été réalisé. La méthodologie de ce recueil est approuvée par le comité de pilotage, et sa synthèse portée à connaissance en séance.

\* \* \*  
\*



# **Annexe 1**

**COFIL LNP**

**Paris - 7 juillet 2015**

**Liste des présents**

**Ligne Nouvelle Paris Normandie**  
**Comité de pilotage - Paris / 07 juillet 2015**

**Liste des présents**

Nom	Prénom	Organisme
<b>ADAM</b>	Philippe	SNCF Réseau - Adjoint au chef de mission, Responsable Rouen-Yvetot
<b>ALPHAND</b>	Frédéric	Conseil départemental des Yvelines - Directeur des routes
<b>BARDON</b>	Florent	DRIEA - Chargé de mission
<b>BARTHET</b>	Martine	MEDDE/DGITM - Cheffe de bureau
<b>BRUNEAU</b>	Joël	Maire de Caen, Président de la Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer
<b>CARENCO</b>	Jean-François	Préfet de la Région d'Île-de-France
<b>CARON</b>	Philippe	Conseil départemental des Hauts-de-Seine - Directeur des infrastructures de transports
<b>CENTONZE</b>	Christophe	SGAR Île-de-France - Chargé de mission
<b>CHARLES</b>	Xavier	Conseil départemental du Calvados
<b>CHARVET</b>	Anne-Marie	CNDP - Garante
<b>COSSON</b>	Jean	SNCF - Directeur aux affaires territoriales
<b>CUCHET</b>	Céline	SNCF Réseau - Responsable concertation
<b>DAVID</b>	Gilles	DIDVS - Chargé de mission
<b>DE TREGLODE</b>	Hervé	CGEDD - Président du comité technique de la LNPN
<b>DUBOIS</b>	Romain	SNCF Réseau - DGA accès réseau
<b>DURANTON</b>	Nicole	Sénatrice de l'Eure
<b>DUTHOIT</b>	Bernard	SNCF - Directeur délégué aux grands projets
<b>FISCUS</b>	Laurent	SGAR Île-de-France, préfet
<b>FOURT</b>	Gilles	STIF - Chef de la division Projets ferroviaires

<b>GASTINE</b>	Jean-Baptiste	Communauté d'agglomération du Havre (CODAH) - Vice-président -
<b>GAUCHE CAZALIS</b>	Gilles	Villes de Nanterre - Adjoint au maire "Espace public, transports"
<b>HOULLEGATTE</b>	Jean-Michel	Cherbourg-Octeville - Maire
<b>JOUVET</b>	Jean-Louis	DREAL Basse-Normandie - Chef du service transports et infrastructures
<b>KIENE</b>	Benoît	Conseil régional Île-de-France - Chargé de mission
<b>LEBLANC</b>	Gilles	DRIEA - Directeur régional
<b>LUCAS</b>	Jean-Pierre	Conseil départemental de Seine-maritime - DGA
<b>MARTINEZ</b>	Paul	Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines - Président
<b>MAYER-ROSSIGNOL</b>	Nicolas	Conseil régional Haute-Normandie - Président
<b>MESCHIN</b>	Sophie	Conseil général de l'Eure - DGA
<b>MOURARET</b>	Pierre	Conseil régional de Basse-Normandie - Vice-Président
<b>NOUVEL</b>	Valérie	Vice-Présidente du conseil départemental de la Manche
<b>OLLIER</b>	Patrick	Communauté d'agglomération du Mont-Valérien - Président
<b>OLLIVIER</b>	Frédéric	Conseil départemental du Calvados - DGS
<b>PAPIN</b>	Cédric	SNCF Réseau - Responsable Paris-Mantes-Evreux
<b>PASTANT</b>	Didier	Conseil région de Haute-Normandie - Directeur de l'aménagement, de l'environnement et du transport
<b>PHILIZOT</b>	François	DIDVS - Président du comité de pilotage de la LNPN
<b>POUTAS</b>	Louis	Communauté urbaine de Cherbourg - Vice-Président
<b>SAINT-ELOI</b>	Jean-Pierre	DREAL Haute-Normandie
<b>SANCHEZ</b>	Frédéric	Rouen Métropole Normandie - Président
<b>SAURA</b>	Emmanuèle	Chef de mission - SNCF Réseau
<b>TAINTURIER</b>	François	Directeur Design réseau - SNCF Réseau



# **Annexe 2**

**COFIL LNPN**

**Paris - 7 juillet 2015**

**Communiqué de presse**



Communiqué de presse / 7 juillet 2015

## Lancement de la nouvelle étape du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie-LNPN-

**François PHILIZOT**, Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine et Président du comité de pilotage du projet LNPN, **Jean-François CARENCO**, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, **Jean-Paul HUCHON**, Président du Conseil régional d'Île-de-France, **Laurent BEAUVAIS**, Président du Conseil régional de Basse-Normandie, **Nicolas MAYER-ROSSIGNOL**, Président du Conseil régional de Haute-Normandie, **Emmanuèle SAURA**, Chef de la mission LNPN, SNCF Réseau, ont lancé la nouvelle étape du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie -LNPN-.

Projet interrégional (Île-de-France, Basse-Normandie, Haute-Normandie) de désaturation ferroviaire du Bassin Parisien, la ligne nouvelle Paris-Normandie contribuera, à terme, au développement d'une offre de transport adaptée aux besoins des trois régions intéressées.

Après une première vague d'études et de concertation (du 29 septembre 2014 au 1<sup>er</sup> juillet 2015) ayant permis de recenser les enjeux territoriaux et de préciser les objectifs et les scénarios de desserte, une nouvelle étape est engagée aujourd'hui.

### Un objectif double

- Identifier plusieurs zones de passage possibles d'ici fin 2015-début 2016.
- Définir la meilleure insertion possible du projet dans les territoires parcourus pour les zones de passage préférentielles (ZPP) pour chaque section prioritaire début 2017.

Cette nouvelle étape constitue une phase essentielle de ce projet de nouvelle génération avec pour objectif la **déclaration d'utilité publique en 2020**.

## **Le projet**

Considéré comme prioritaire au niveau national, suite aux travaux de la commission Mobilité 21, le projet LNPN sera conçu et réalisé en deux phases.

Le projet prioritaire, estimé à 5,3 milliards d'euros (ce 2010), à mettre en œuvre avant 2030, est **composé de trois sections de ligne nouvelle, Paris-Mantes, Mantes-Évreux et Rouen-Yvetot**, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.

À mi-chemin entre le train classique et le TGV, la LNPN, projet de nouvelle génération, propose un nouveau modèle de circulation. Vitesse adaptée (250 km/h) et maillage fin du territoire, elle offre une réponse à des besoins ferroviaires et de développement régionaux et interrégionaux, autour de la vallée de la Seine comme du bassin parisien.

## **Le financement**

La LNPN est un projet porté en commun par l'État, les régions Île-de-France, Basse-Normandie, Haute-Normandie et SNCF Réseau.

Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de cette ligne nouvelle sont inscrits au Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) de la vallée de la Seine 2015-2020 pour un montant de 98 millions d'euros, dont :

- 60 millions d'euros dans le cadre des études de la Ligne nouvelle Paris-Normandie, dont 22 millions d'euros pour l'étape actuelle (2015-1017) ;
- et 38 millions d'euros pour les études et travaux liés au projet EOLE.

Le contrat de plan interrégional État-Région (CPIER) vallée de la Seine 2015-2020 a été signé le 25 juin 2015.

## **Contact presse**

**Préfecture de la Région d'Île-de-France, Préfecture de Paris**

Service presse : 01 82 52 40 25 / pref-[communication@paris.gouv.fr](mailto:communication@paris.gouv.fr)

Twitter : [https://twitter.com/prefet75\\_IDF](https://twitter.com/prefet75_IDF) / Google + : <https://plus.google.com/+IledefranceGouvFrParis>

**SNCF Réseau Mission LNPN** :

Céline CUCHET / [celine.cuchet@rff.fr](mailto:celine.cuchet@rff.fr) / 01 53 94 19 74 / [www.lnnpn.fr](http://www.lnnpn.fr)



# **Annexe 3**

**COFIL LNPN**

**Paris - 7 juillet 2015**

**Diaporama  
présenté par SNCF Réseau**

# Projet LNPN

Comité de Pilotage N° 4

Le 07 juillet 2015



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





## **1. Partie 1 : Gouvernance, concertation, projet de territoire**

Conventions de financement, bilan de la concertation première vague, information sur l'ouverture de la concertation au public, démarche projet de territoire

## **2. Partie 2 : Les attentes en matière de services**

Retour sur les travaux dans les ateliers fonctionnalités, validation des grands objectifs et de la méthode reposant sur des scénarios de desserte, point spécifique gare nouvelle La défense, vitesse et matériel roulant

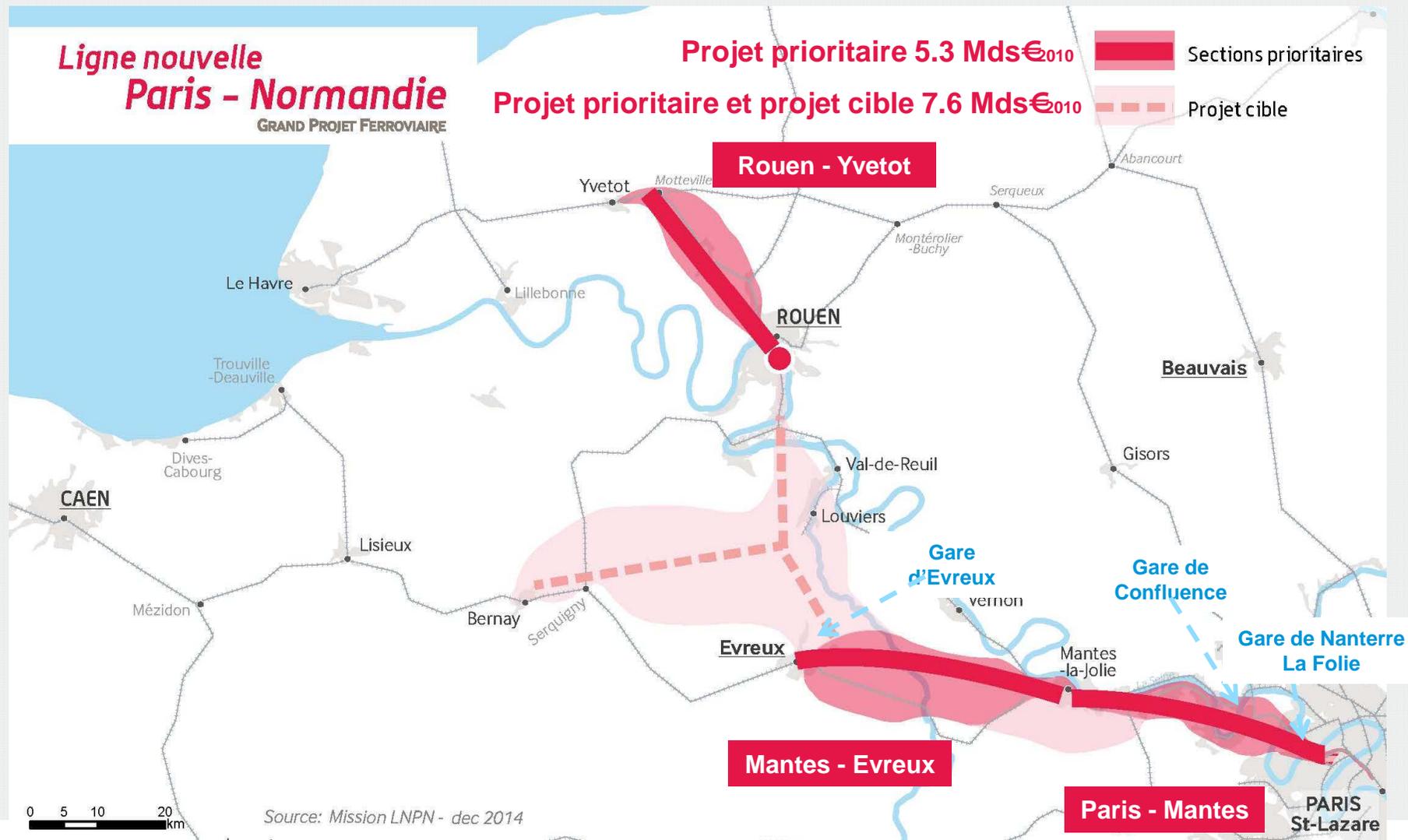
## **3. Partie 3 : Etudes environnementales : les enjeux du territoire**

Retour sur les travaux dans les ateliers insertion territoriale, présentation du recueil des enjeux du territoire

préambule

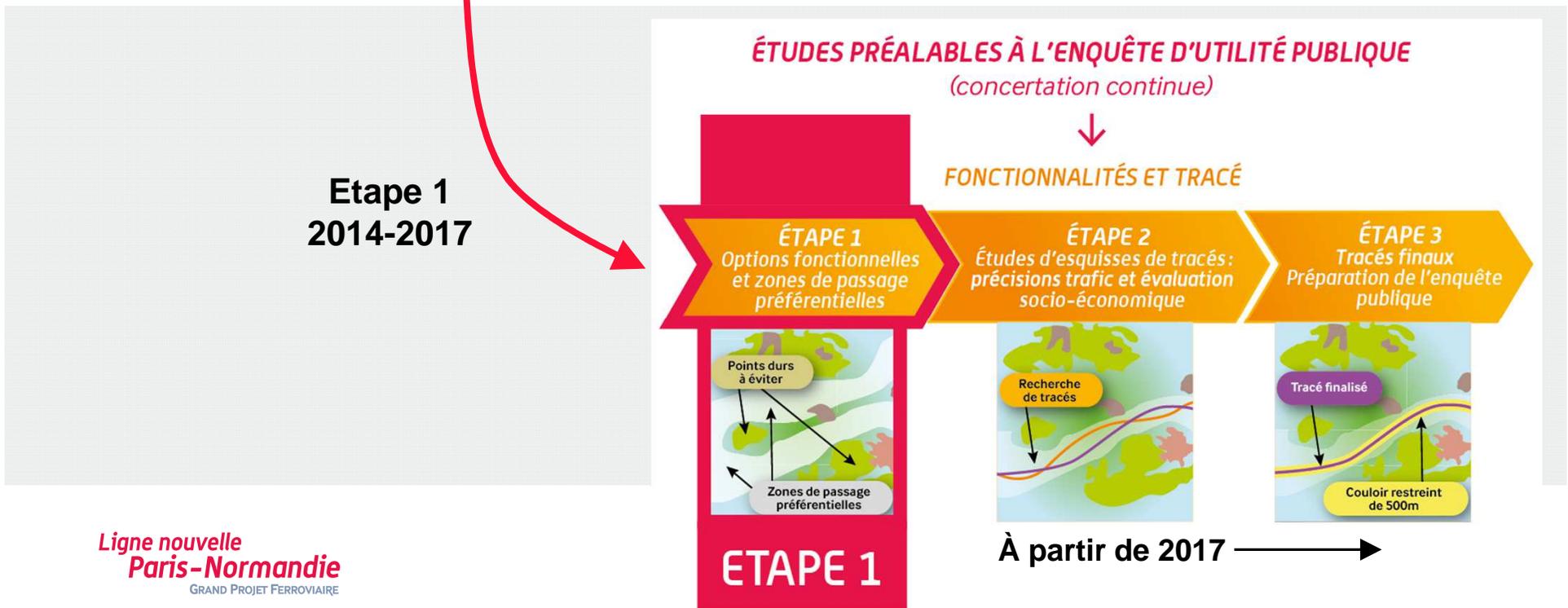
# Le projet LNPN

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



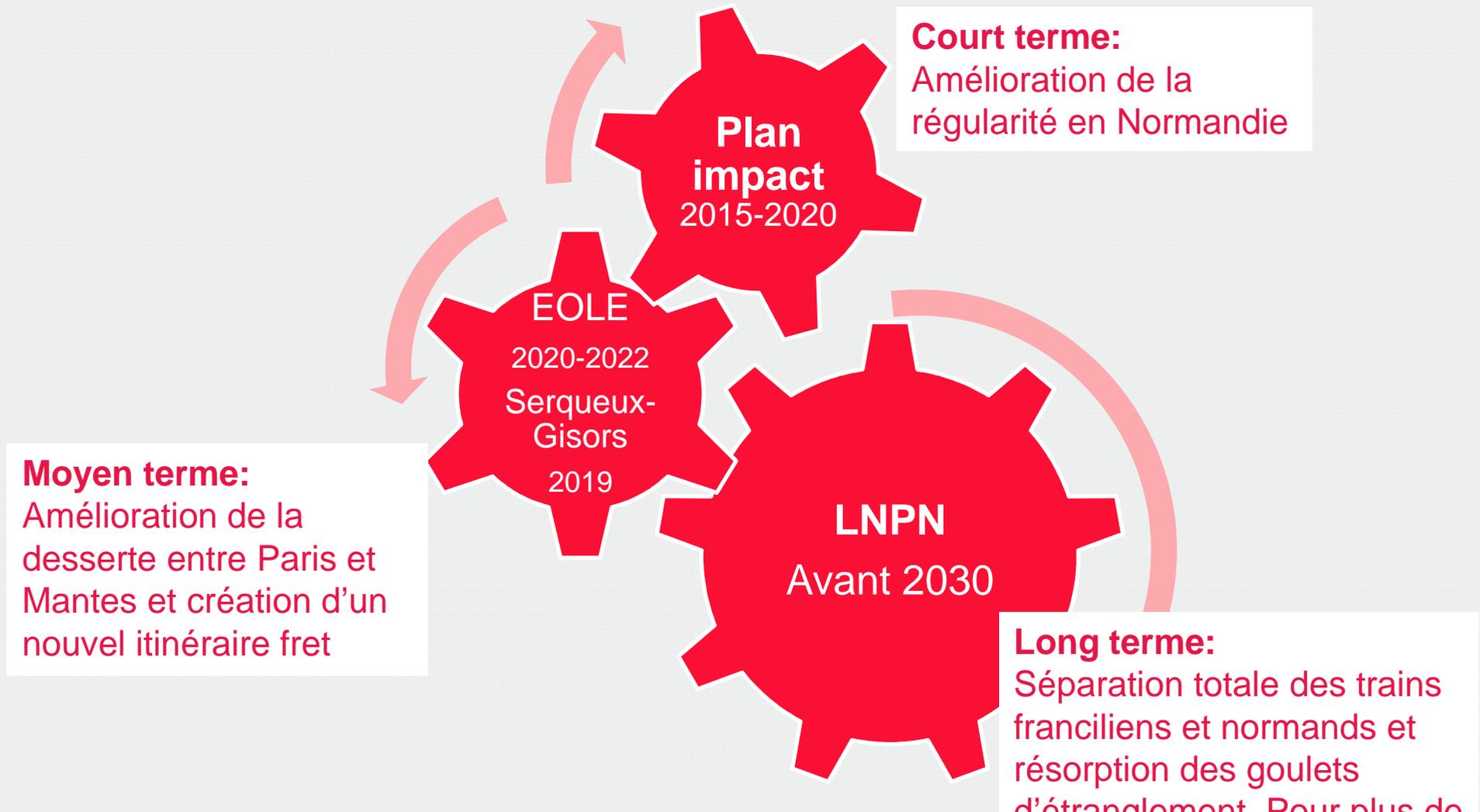
Ligne nouvelle Paris-Normandie  
GRAND PROJET FERROVIAIRE

# Les étapes de réalisation des sections prioritaires



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

# Articulation et cohérence avec les autres projets d'infrastructure de la vallée de la Seine



## Chapitre 1

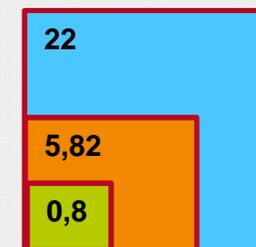
# Gouvernance, concertation, projet de territoire

# Financements – Etape 1

## Financement des études de l'étape 1

**Besoin de financement de 22 M€ couvrant toute l'étape 1**

- Deux premières conventions signées, pour un montant de 5,82 M€.
- Troisième convention de 16,08 M€ :
  - Délibération Basse-Normandie le 18 juin
  - *Délibération Haute-Normandie à venir le 6 juillet*
  - *Délibération Ile-de-France à venir le 9 juillet*



## Financement des travaux préparatoires à LNPN dans le cadre d'EOLE

- Protocole global et convention d'études PRO (2 M€) signées
- Convention travaux (36 M€) à mettre en place en 2016

**Le CPIER a été signé le 25 juin 2015**

## Garante de la concertation du projet LNPN



**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 particulière du débat public (CNDP).

Adresse postale:                    11 bis rue Saluces  
84 000 AVIGNON

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

# Garante de la concertation du projet LNPN



## Les valeurs de la CNDP et la mission du garant

### Transparence

Le garant veille à ce que l'information donnée par le maître d'ouvrage soit la plus complète possible et s'assure que celui-ci répond de manière adéquate aux questions du public

### Débat argumenté

Le garant veille à ce que chaque position et opinion soit étayée

### Égalité de traitement

Le garant s'assure que toute personne qui souhaite s'exprimer peut le faire

### Neutralité Impartialité

Le garant ne prend pas parti sur le fond du projet

### Indépendance

Vis à vis du maître d'ouvrage

# Bilan de la concertation de la première vague



La « vague 1 » de concertation s'est déroulée dans des conditions de transparence, avec des supports adaptés, un souci constant d'écoute, et une bonne réactivité :

- 3 COTER en début de vague et 3 COTER en fin de vague (50 à 60 participants par COTER)
- 7 Ateliers thématiques; 3 « Insertion Territoriale » et 4 « Fonctionnalités » (30 à 40 participants par atelier)
- La Responsable de la mission a rencontré et présenté le projet LNPN, dans le cadre de réunions bilatérales.
- Les éléments issus de la concertation menée par la métropole de Rouen sont intégrés dans le suivi de la concertation LNPN pour les sujets relevant de son périmètre.
- Le nombre de pages vues sur le site internet [www.lnnpn.fr](http://www.lnnpn.fr) est de 16 000 de janvier à juin 2015

En qualité de garante j'ai reçu 2 demandes d'informations et/ou de participation.  
Ligne nouvelle  
Paris-Normandie  
GRAND PROJET FERROVIAIRE

# Bilan de la concertation de la première vague



**En ma qualité de garante, je porte à la connaissance des instances de gouvernance les constats suivants :**

- **La Mission SNCF Réseau a parfaitement rempli ses obligations d'information, de réponses claires aux questions posées tant lors des ateliers qu'à celles via le site internet.**
- **La Mission a fait preuve d'écoute attentive et de disponibilité constante à l'égard de chaque acteur avec un souci d'égalité de traitement.**
- **Il me semble judicieux, que quelques réunions publiques soient tenues afin d'associer le maximum de citoyens le souhaitant, pour les informer de l'avancement de ce projet, qui a suscité un grand intérêt lors du débat public et une forte attente.**
- **Il appartiendra aux instances de gouvernance d'envisager un ou des points presse à des moments-clefs pour informer de l'avancement du projet et le « faire savoir ».**

# Outil participatif cartographique – Grand Public



## Avantages par rapport aux concertations grand public classiques:

### ■ Une consultation du grand public élargie;

- Un outil ouvert 24h/24 et 7j/7
- outil ergonomique suscitant l'intérêt et répondant aux possibilités d'implication d'un public non initié.

### ■ Une stimulation du débat et des idées

## → Un réseau social cartographique, vers la concertation 2.0 de SNCF Réseau

### ■ Consultation simultanée sur 3 régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France

### ■ Deux périodes de consultations du grand public durant la 2e vague et la 3e vague de concertation adaptées à l'avancement du projet.



# Projet de Territoire



## Projet de Territoire en lien avec la LNPN :

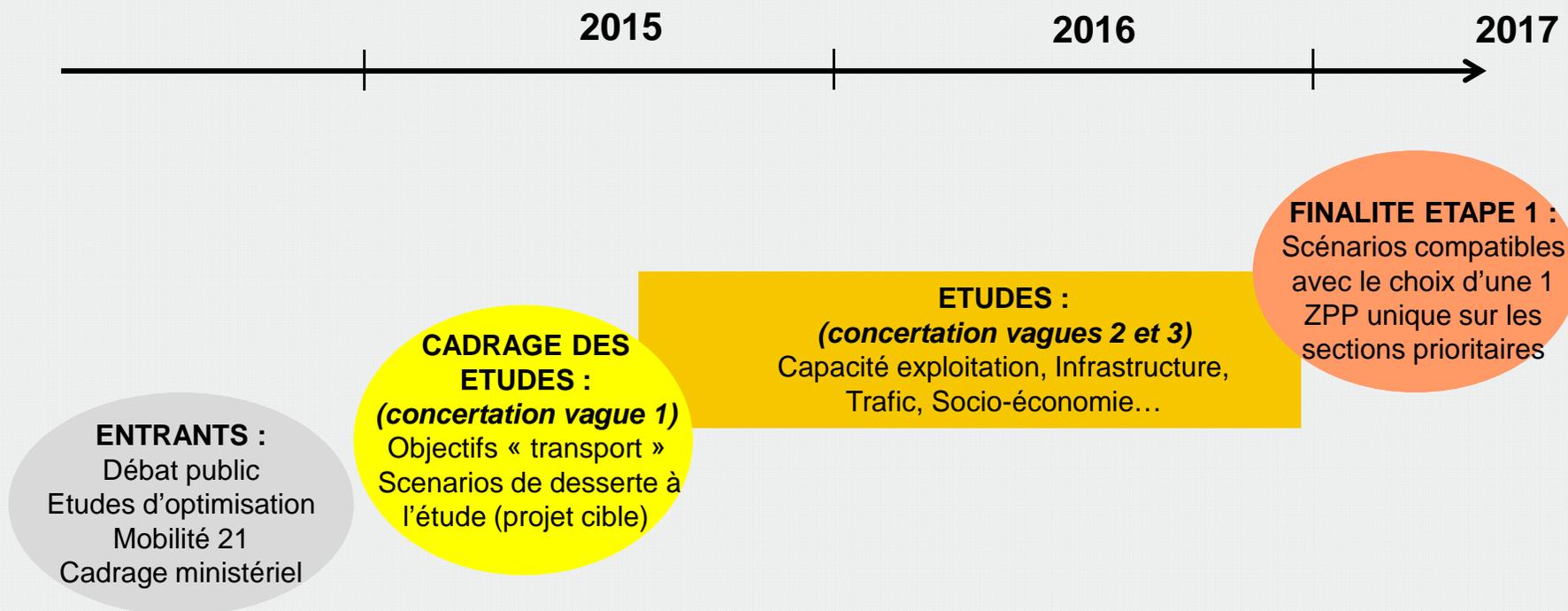
- **Le prestataire recruté est Acadie-Güller**
- **La réunion de lancement s'est tenue le 20 mai 2015**
- **Rencontre le 8 juin du prestataire avec les producteurs d'études**
  - Les agences d'urbanismes APUR, IAU-IDF, AUDAS, AUCAME, AURBSE, AURH
  - Et les représentants de l'Eure: Conseil départemental, CAPE, CASE, GEA
- **Rencontres prochaines du prestataire avec les parties prenantes.**
  - De juin à septembre 2015
- **Sur la base des ces entretiens, le cadrage des premières prestations à confier aux producteurs d'études sera proposé pour validation au comité technique en septembre.**

## Chapitre 2

# Les attentes en matière de service



## Démarche de l'étape 1 des EPEUP:





## Atelier fonctionnalités

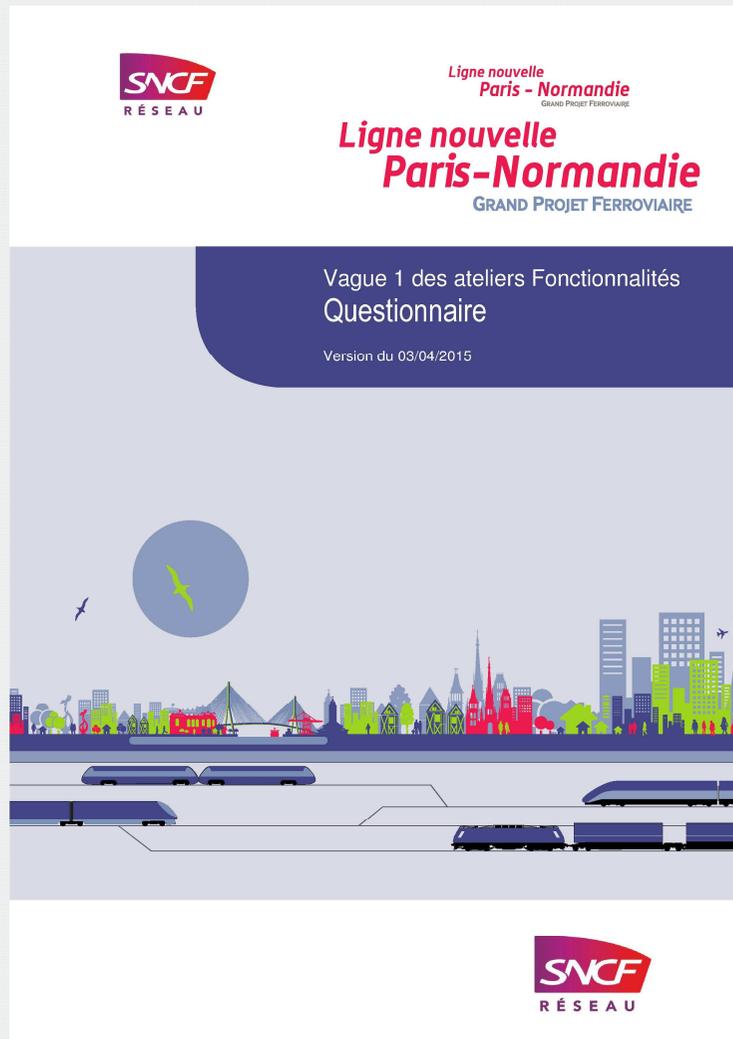
### Objectifs de la vague 1 :

- Mise à jour des fonctionnalités attendues
- Réflexions sur les objectifs « transport »
- Définition de scénarios de dessertes à l'horizon du projet cible (après 2030)

### Méthode :

- 4 réunions de l'atelier entre mars et juin 
- Recueil des expressions des fonctionnalités attendues au travers de questionnaires 

# Questionnaire des fonctionnalités attendues



- ✓ Intégration des besoins fret et voyageurs
- ✓ Approfondissement des attentes à l'échelle des territoires par rapport aux études préalables au débat public
- ✓ Hiérarchisation des attentes associées aux gares nouvelles

***Un document de synthèse en cours de production***



## Attentes exprimées concernant le Fret

- Améliorer la visibilité sur la disponibilité des sillons
- Améliorer la fiabilité des temps de parcours (éviter les « stockages » de trains en attente de libération de sillons fret)
- Augmentation du nombre de sillons, prise en compte des besoins des ports (HAROPA..) et des territoires
- Coordination des différents itinéraires (historique, via Gisors, via Amiens..)

# Schémas de desserte



## Construction d'un scénario « idéal » intégrant l'ensemble des attentes

### Principes de construction :

- Réponse aux différentes attentes et besoins exprimés, dans la limite des capacités estimées de l'infrastructure et dans le cadre fixé pour le projet (projet cible)
- **Pour les liaisons entre grands pôles (Paris, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg)** : à partir des besoins exprimés lors du débat public et confortés lors de la vague 1 de concertation
- **Pour les dessertes intermédiaires/fines du territoire et les dessertes réalisées à partir des nœuds (Mantes, Evreux, Vernon...)** : attentes précisées par rapport au débat public dans le cadre l'atelier fonctionnalités
- **Pour le fret** : 1 sillonn depuis Le Havre et 1 depuis Rouen en heure de pointe (un sens)

### En conséquence, des principes de desserte qui permettent :

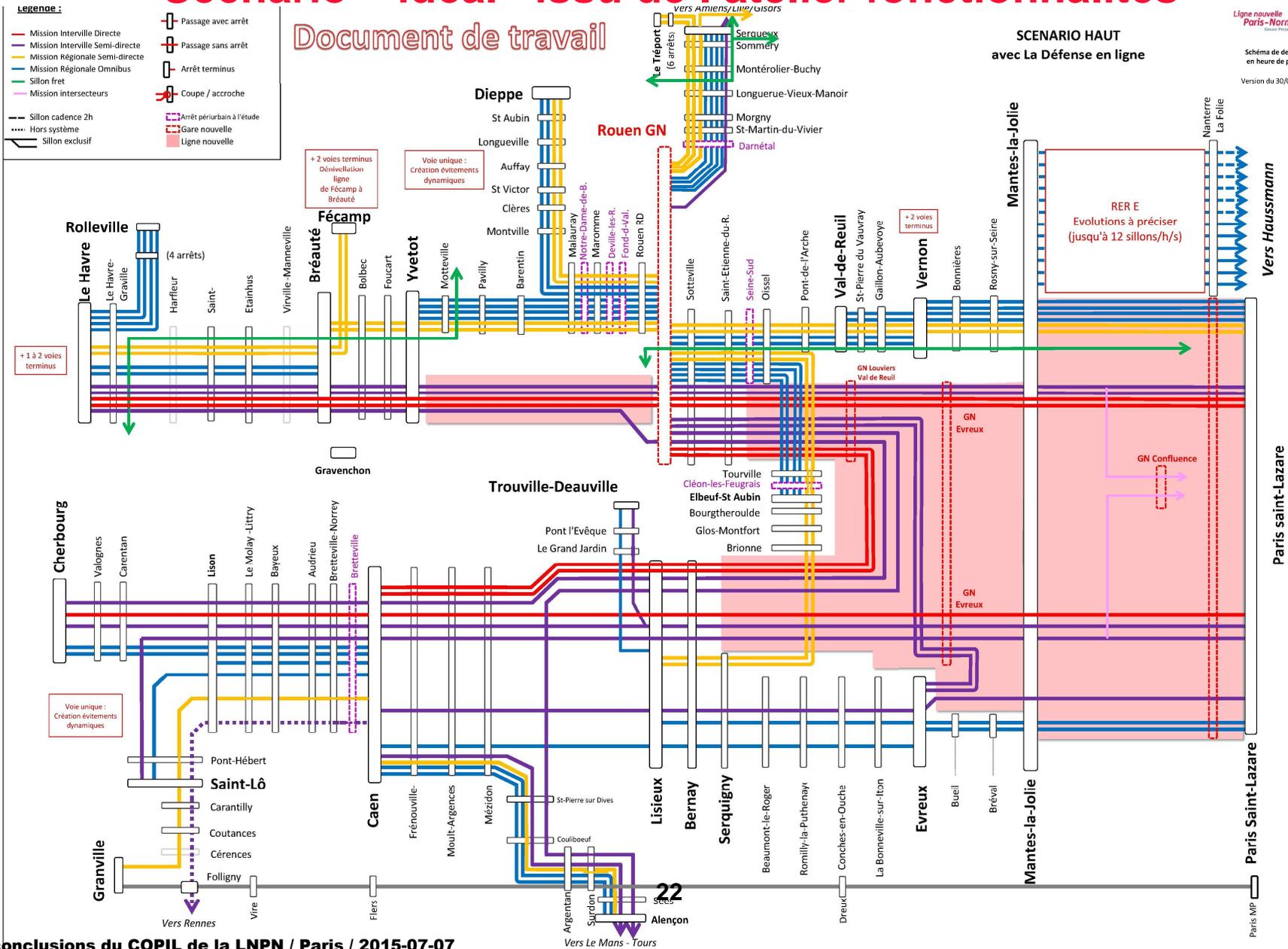
- la diffusion à toutes les échelles du territoire des bénéfices de la LN
- **1,5 à 2 fois plus de trains** Interville et régionaux en pointe

# Schémas de desserte

## Scénario « idéal » issu de l'atelier fonctionnalités

### Document de travail

- Legende :**
- Mission Intervalle Directe
  - Mission Intervalle Semi-directe
  - Mission Régionale Semi-directe
  - Mission Régionale Omnibus
  - Sillon fret
  - Mission intersecteurs
  - Sillon cadence 2h
  - Hors système
  - Sillon exclusif
  - Passage avec arrêt
  - Passage sans arrêt
  - Arrêt terminus
  - Coupe / accroche
  - Arrêt périurbain à l'étude
  - Gare nouvelle
  - Ligne nouvelle



Ligne nouvelle  
Paris-Normandie

Version du 30/06/2015

Schema de desserte en heure de pointe

# Schémas de desserte



**Exemples d'améliorations par rapport à la situation actuelle**  
(fréquences heure de pointe / heure / sens) :

Relation	Existant	Projet cible Capacités à l'étude dans le scénario « idéal »
<i>Paris – Caen / Cherbourg</i>	2 intervalles	4 intervalles
<i>Paris – Rouen – Le Havre</i>	2 intervalles	4 intervalles
<i>Paris - Vernon</i>	2 omnibus	4 omnibus
<i>Paris - Evreux</i>	1 omnibus	2 omnibus
<b>Total Paris – Mantes / Normandie</b>	<b>8 à 9 trains</b>	<b>16 trains</b>
<i>Caen - Rouen</i>	1 intervalle semi-direct par Serquigny	2 intervalles semi-directs par Serquigny + 2 à 3 trains rapides par LN
<i>Evreux - Rouen</i>	1 car	2 trains
<i>Périurbain Rouen</i>	Desserte à la <b>demi-heure</b>	Desserte au <b>quart d'heure</b>
<i>Périurbain de Caen</i>	Desserte à l' <b>heure</b>	Desserte à la <b>demi-heure</b>
<i>Réseau francilien</i>	6 RER E (Eole)	Capacités dégagées permettant des évolutions du RER E, RER A et du réseau francilien (à préciser)

# Co-construction des scénarios de desserte



## Des scénarios d'étude **contrastés** :

- ✓ éclairer les choix des prochains comités de pilotage
- ✓ favoriser la recherche d'un équilibre global entre coûts et bénéfices
- ✓ limiter les risques d'impasse en cours d'étude

- Des **familles de scénarios** fonction de priorités données au développement de l'offre :

	Dessertes régionales	Dessertes intervilles
<i>Situation existante</i>	=	=
« <b>Priorité aux dessertes intervilles</b> »	+	++
« <b>Priorité aux dessertes régionales</b> »	++	+
« <b>Hauts</b> » (idéal)	++	++

- Des **variantes locales** pour éclairer les choix concernant les **gares nouvelles** ou des aménagements du réseau existant (**PSL**)



## Variantes locales en lien avec les gares nouvelles (horizon cible)

**Nanterre - La Défense** : 3 variantes à l'étude (« en fourche », « en ligne », « sans gare »). Hypothèses de dessertes à l'étude présentées plus bas.

**Confluence** : variantes avec et sans gare. Hypothèse d'une capacité de desserte par 2 trains intersecteur.

**Evreux** : variantes avec et sans gare. Prise en compte de la configuration et localisation de la gare nouvelle. Hypothèses de desserte à préciser dans le cadre des études.

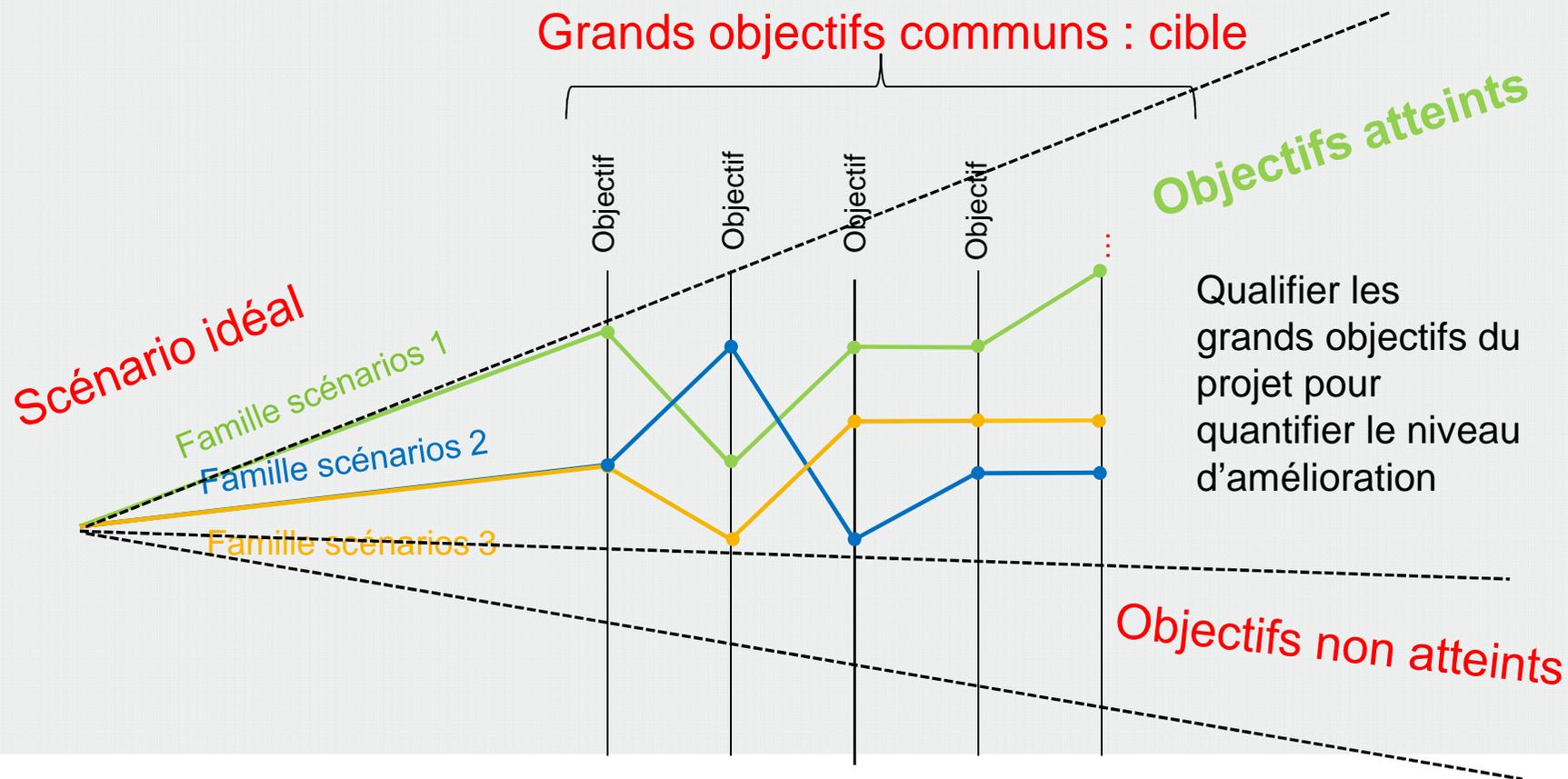
**Louviers Val-de-Reuil** : variantes avec et sans gare. Hypothèses de desserte à préciser dans le cadre des études.

*NB : La gare de Rouen est réalisée à l'horizon prioritaire, donc considérée dans tous les scénarios à l'horizon cible.*

# Evaluation des scénarios de desserte



De grands objectifs communs pour qualifier les scénarios en terme de réponse aux attentes des parties prenantes



## Objectifs « transport »



**Base d'objectifs :** améliorer la qualité de service (régularité, ponctualité, confort); augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires; réduire les temps de parcours

### Grands objectifs « transport » à la suite de vague 1 de concertation :

- Permettre un saut en régularité :
  - Axes Paris - Le Havre / Caen
  - Axe Paris - Mantes
- Améliorer le temps de parcours et la fréquence sur les longues distances :
  - Axe Paris - Caen
  - Axe Paris - Le Havre
- Améliorer les relations entre agglomérations normandes :
  - Relation Caen - Rouen
  - Relation Rouen - Evreux
- Faciliter le développement des dessertes de chaque territoire :
  - Dégager des capacités pour le trafic voyageurs entre Mantes et La Défense pour permettre l'évolution du RER E, du RER A et du réseau francilien
  - Développer et diversifier l'offre autour du nœud de Rouen
  - Développer l'offre métropolitaine de Caen
- Faciliter les échanges entre territoires normands et franciliens
- Permettre une desserte performante de Mantes
- Permettre le développement du Fret
- Faciliter l'accès de la Normandie au quartier d'affaire de La Défense
- Faciliter l'accès à Roissy (aux aéroports...)



## Validation des grands objectifs « transport » issus vague 1 et de la méthode reposant sur des scénarios d'étude contrastés



## Forte imbrication des sujets LNPN et nouveau quartier

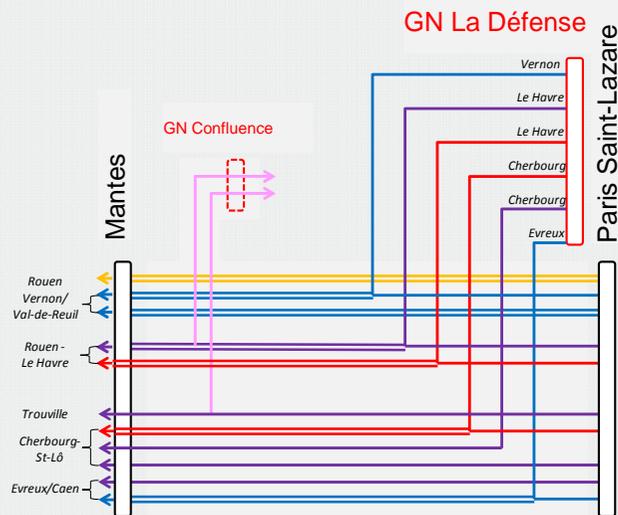
- **Côté LNPN : études bâtiment gare lancées (programme)**
  
- **Côté Métropole :**
  - Protocole de financement des études en cours de signature
  - Études lancées de manière à être en phase avec LNPN (programmation urbaine, ...)
  - Première série d'atelier de concertation sur la stratégie en cours (réunion de synthèse le 9 juillet)

# Gare nouvelle de Nanterre - La Défense



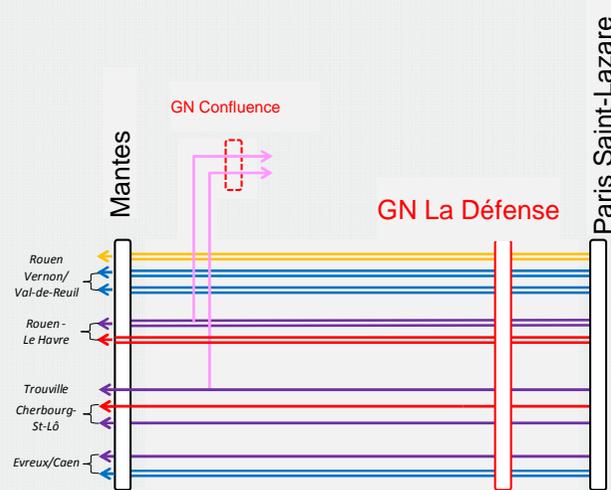
## 3 variantes à l'étude

### « en fourche »



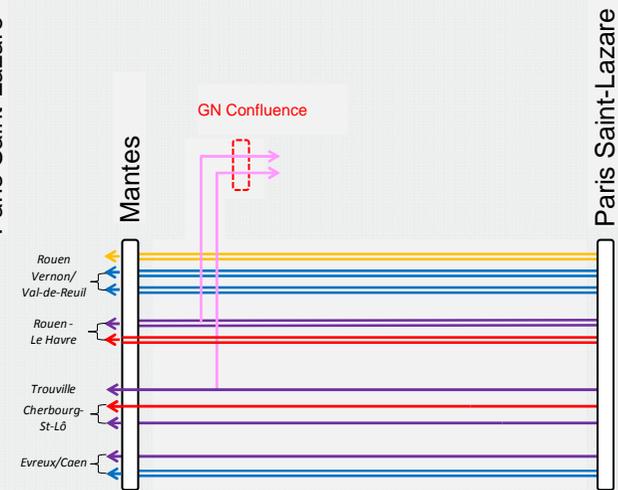
Nombre de missions : 18  
 Nombre de trains terminus Paris SL : 12  
 Nombre de trains terminus La Défense : 6

### « en ligne »



Nombre de missions : 16  
 Nombre de trains terminus Paris SL : 16  
 Nombre de trains avec arrêt La Défense : 16

### sans gare



Nombre de missions : 16  
 Nombre de trains terminus Paris SL : 16

# Gare nouvelle de Nanterre - La Défense



## Déroulement envisagé pour la partie technique des études :

### ■ Pour la gare nouvelle Nanterre - La Défense, située « rue de la Garenne » :

- Préciser les **impacts directs** sur le projet urbain des Groupes (ZAC) et sur l'existant
- Qualifier les **impacts indirects** : chantier, fonctionnement définitif
- Estimer les **conséquences financières** à la charge du projet LNPN : mesures conservatoires, compensations...

### ■ Pour les raccordements de cette gare :

- Préciser le champ des possibles des raccordements : **côté ligne nouvelle** (bords de Seine) et **côté la ligne existante** (Les Vallées).

### ■ Pour la fonction « TGV inter-secteurs »

- Etudier la faisabilité des itinéraires par le réseau existant en Ile-de-France et l'articulation avec la gare nouvelle Confluence

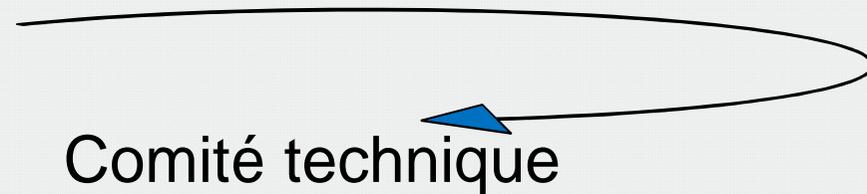
➔ **L'étude de ces éléments a été demandée en priorité au bureau d'études infrastructures, afin d'instaurer une décision lors du prochain COPIL en février 2016 puis un dossier ministériel**

# Gare nouvelle de Nanterre - La Défense



**Pour favoriser un rythme soutenu pour cette démarche, proposition d'un groupe de travail spécifique sur les aspects techniques, interagissant avec le dispositif de gouvernance et de concertation**

La DRIEA, comme représentant des  
composantes transport et logement de  
l'état déconcentré en Ile de France  
L'EPADESA,  
SNCF réseau -mission LNPN  
La DIT  
Le CD 92  
La ville de Nanterre  
RIF



Gouvernance et  
concertation

## Thématique vitesse et matériel roulant



- **Le projet LNPN est construit pour une vitesse de 250 km/h** au-delà de Mantes. Les études infrastructure et exploitation sont basées sur cette vitesse ;
  - La question du matériel roulant est importante pour asseoir la promesse de service
  - Il est prévu dans la convention d'« **envisager une stratégie sur la question du matériel roulant pour tous les types de relations (investissement, exploitation, installations d'entretien et de remisage, ...)** et définir pour les besoins des études une hypothèse de matériel roulant ». Ainsi, des préconisations de matériels roulants seront proposées courant 2016.
- Une compatibilité est à rechercher pour intégrer le contexte actuel de renouvellement du matériel (matériels intercités)

## Chapitre 3

# Les études environnementales : Identification des enjeux de territoire

# L'étape 1 – Rappel des objectifs



## En étape 1: rechercher l'inscription territoriale de moindre impact potentiel

- **Acquérir la connaissance des territoires** pour l'ensemble des thématiques liées au milieu humain, au milieu naturel, et au milieu physique
- **Hierarchiser les enjeux** du territoire
- Concevoir le projet en faisant valoir le **principe Eviter – Réduire – Compenser**
- **Identifier les risques d'impacts** du projet et **les mesures** nécessaires pour leur suppression, leur réduction ou leur compensation

# L'étape 1 – Rappel des objectifs



## Comment

### ■ Une méthodologie basée sur l'échange

- Expliquer la démarche
- Comprendre les attentes des acteurs du territoire

### ■ Les enjeux et leur hiérarchisation : 1<sup>ère</sup> vague

- Acquérir des connaissances complémentaires sur les territoires traversés
- Tendre à une vision partagée des enjeux et de leur hiérarchisation

### ■ Définir et évaluer des zones de passage : 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> vague

- Sur la base de premières prescriptions en faveur de l'intégration du projet dans son environnement
- En priorisant le principe d'évitement des enjeux les plus forts
- En tenant compte des particularités des orientations du projet (souterrain, aérien)

# Apports des ateliers de concertation



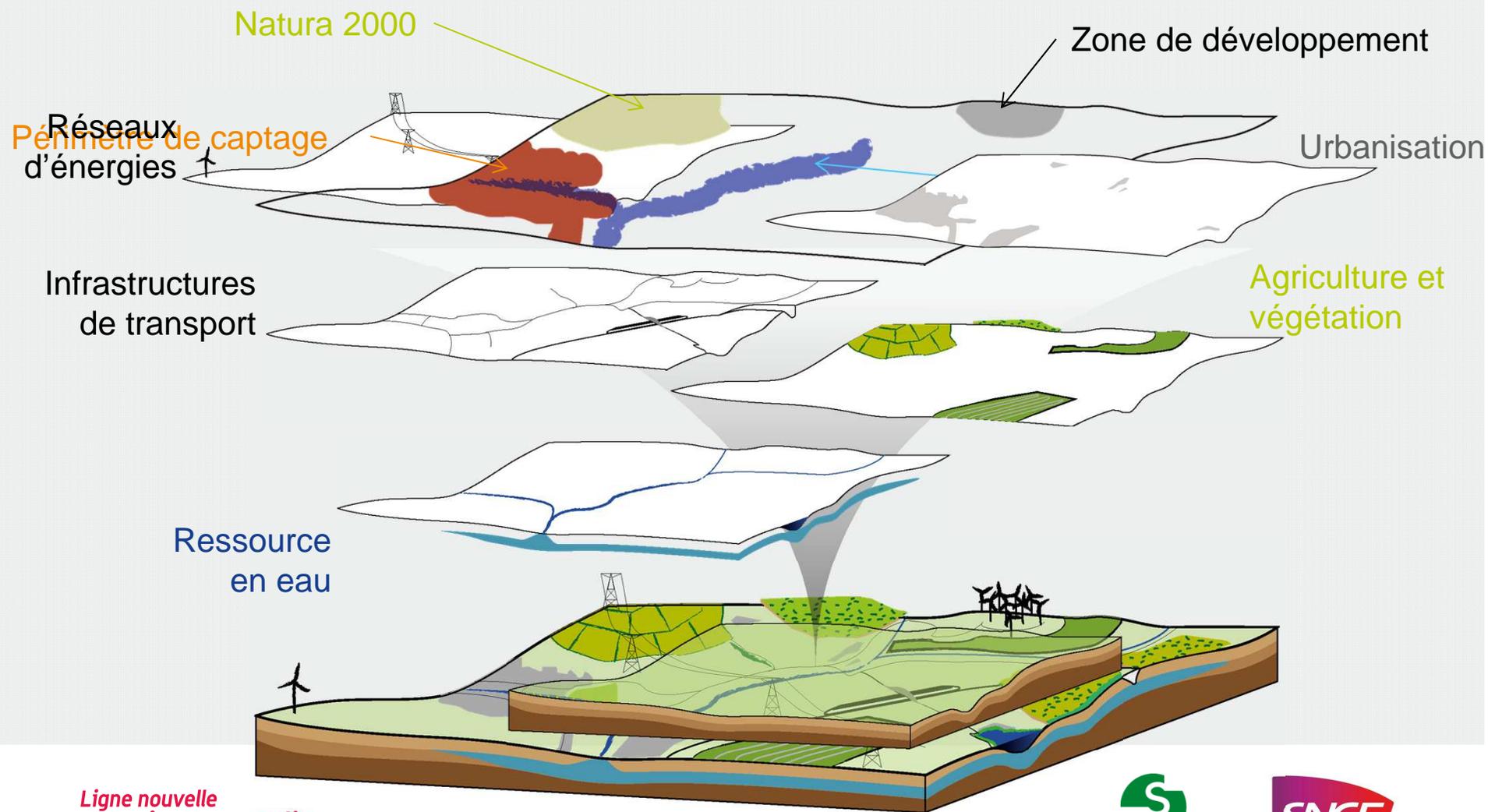
## L'expertise des acteurs du territoire intégrée dans le recueil des enjeux

- 3 ateliers de concertation d'une journée, associant les techniciens des institutions (DREAL, DRIEA, conseils départementaux, communauté de communes, chambres d'agriculture, etc...) et les associations (Nature environnement, collectifs d'association de défense, etc..)
  - Un recueil des données de caractérisation du milieu agricole réalisé par les chambres d'agriculture de l'aire d'études et piloté par la chambre d'agriculture de l'Eure
- ➔ Un enrichissement des données par des compléments dans les thèmes à enjeux et dans le recueil des informations

# Méthodologie des études



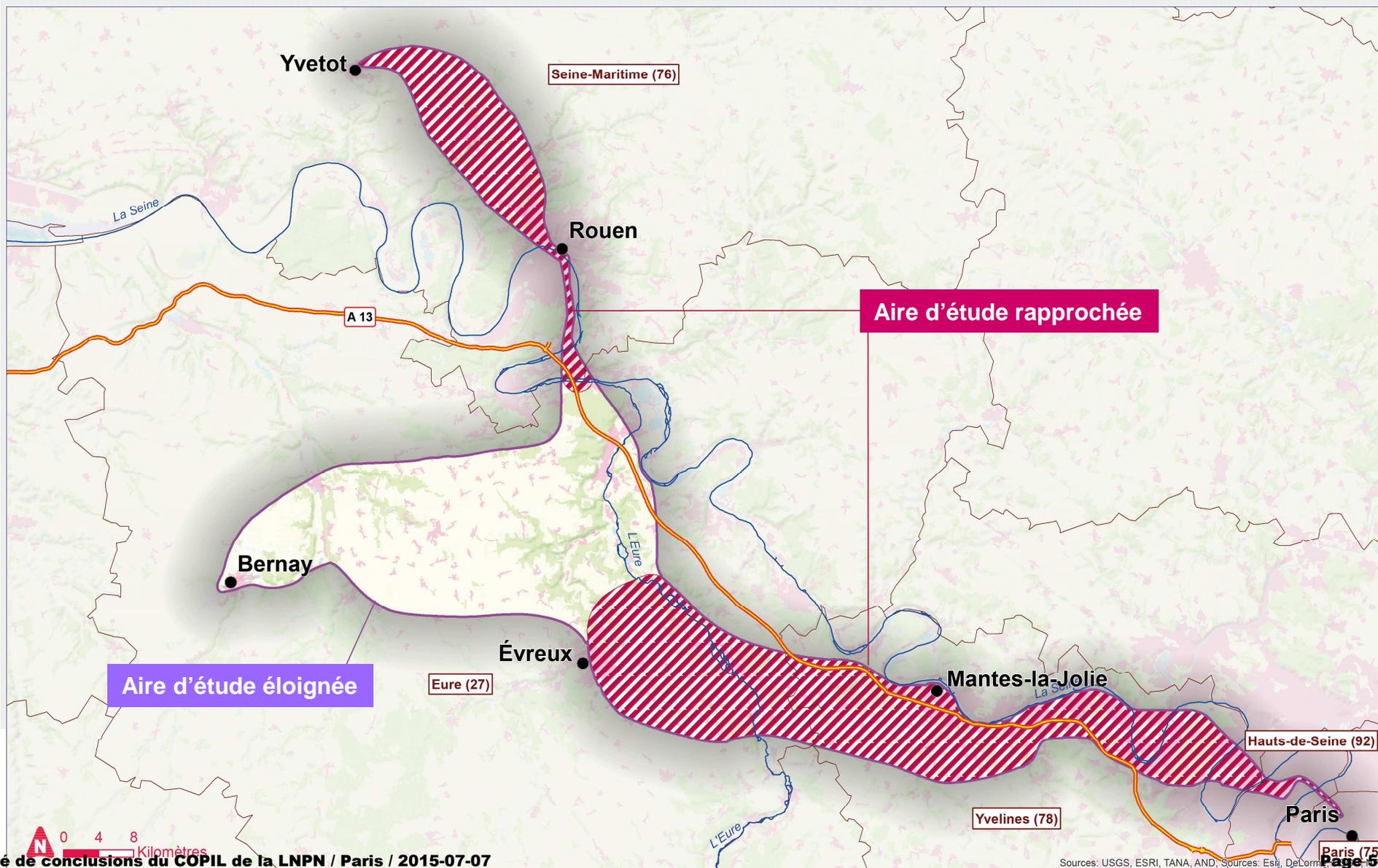
## Du territoire à la définition d'enjeux



# Méthodologie des études

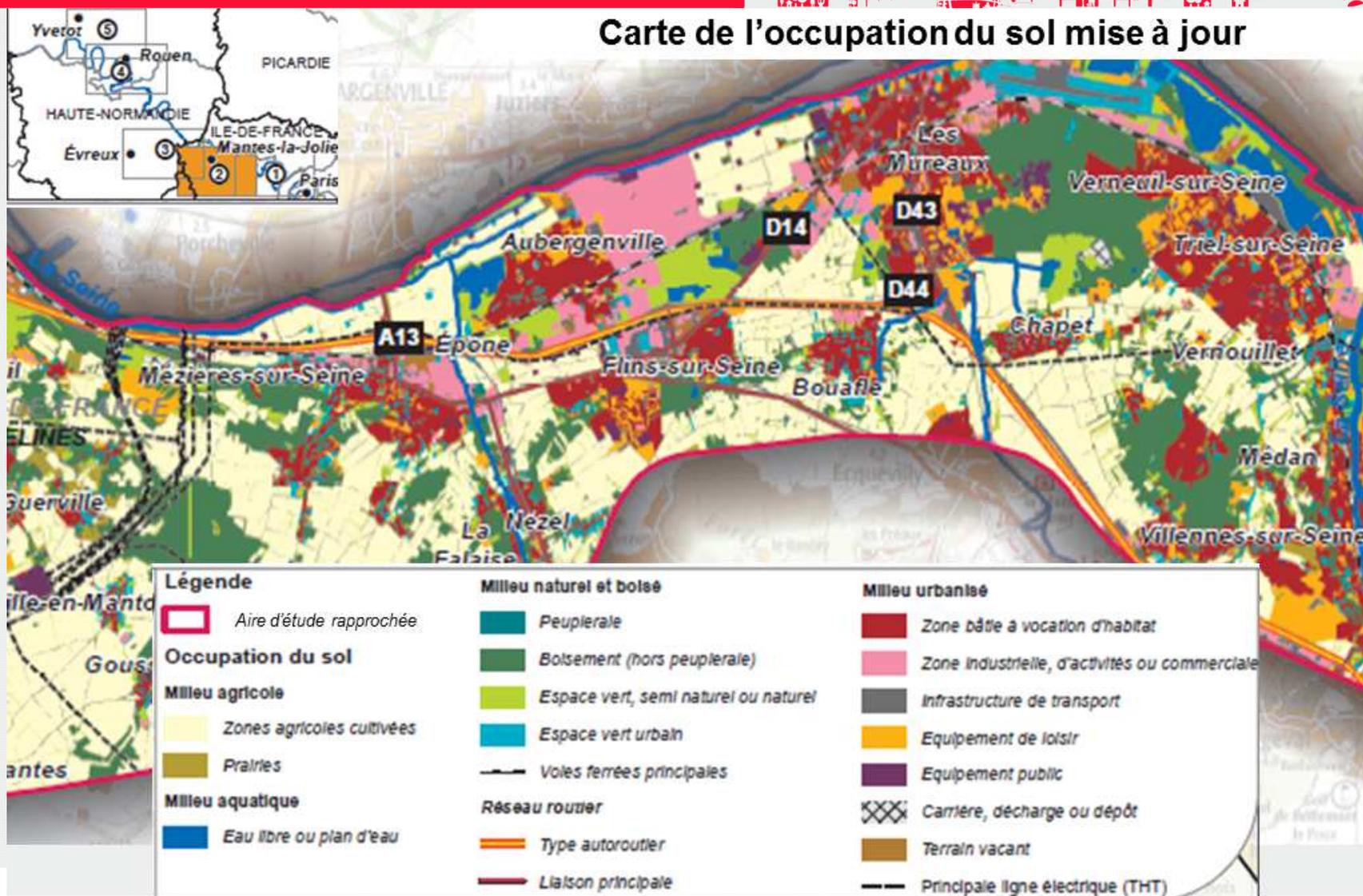


## Zones d'étude



# Méthodologie des études

Carte de l'occupation du sol mise à jour



# Principaux enjeux Milieu Physique

## Légende

- Aire d'étude rapprochée
- Aire d'étude éloignée
- Limite régionale
- Limite départementale
- Milieu physique
  - Captage AEP
  - Cours d'eau
  - Périmètre rapproché de captage AEP
  - Zone inondable

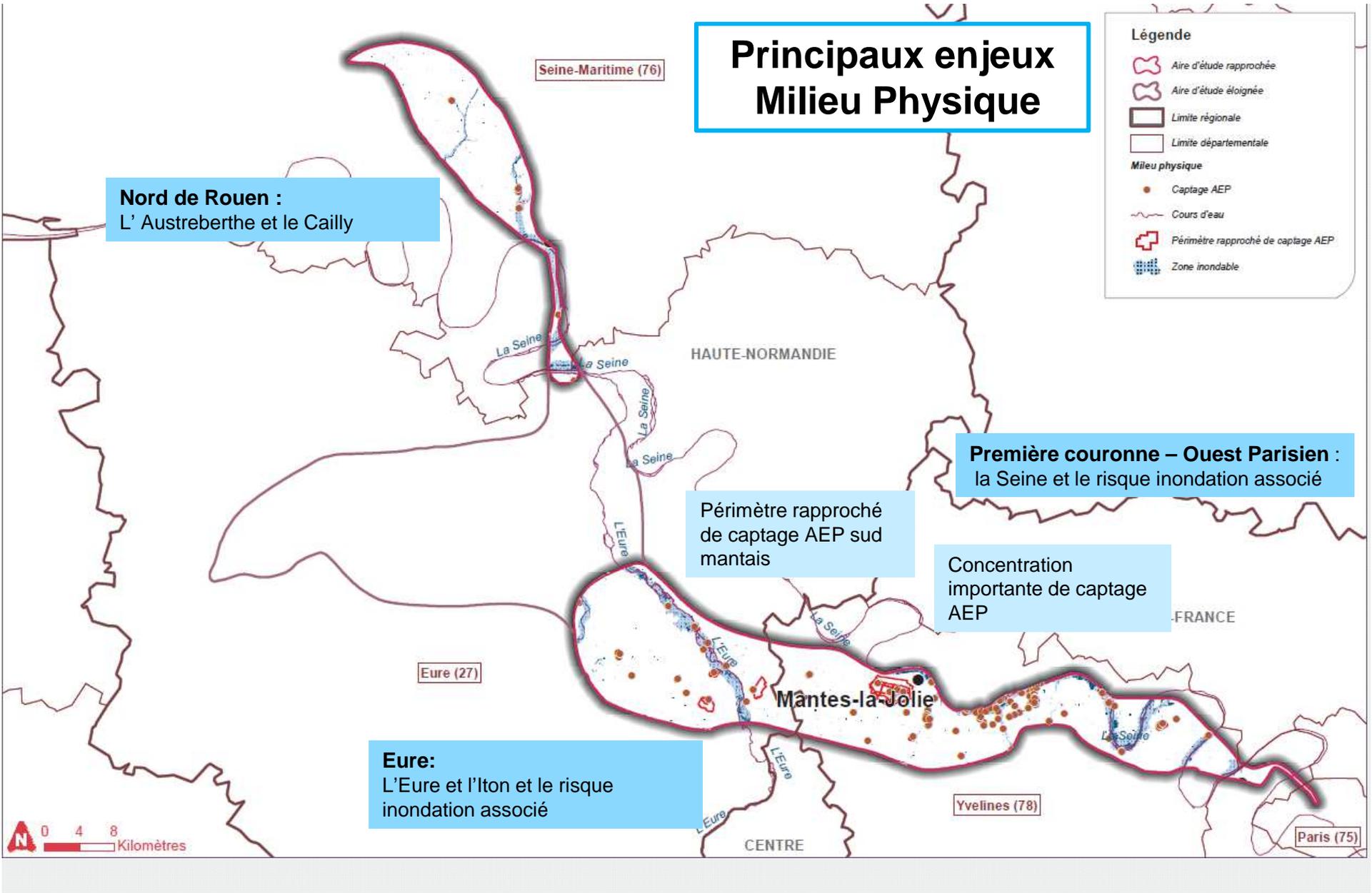
**Nord de Rouen :**  
L' Austreberthe et le Cailly

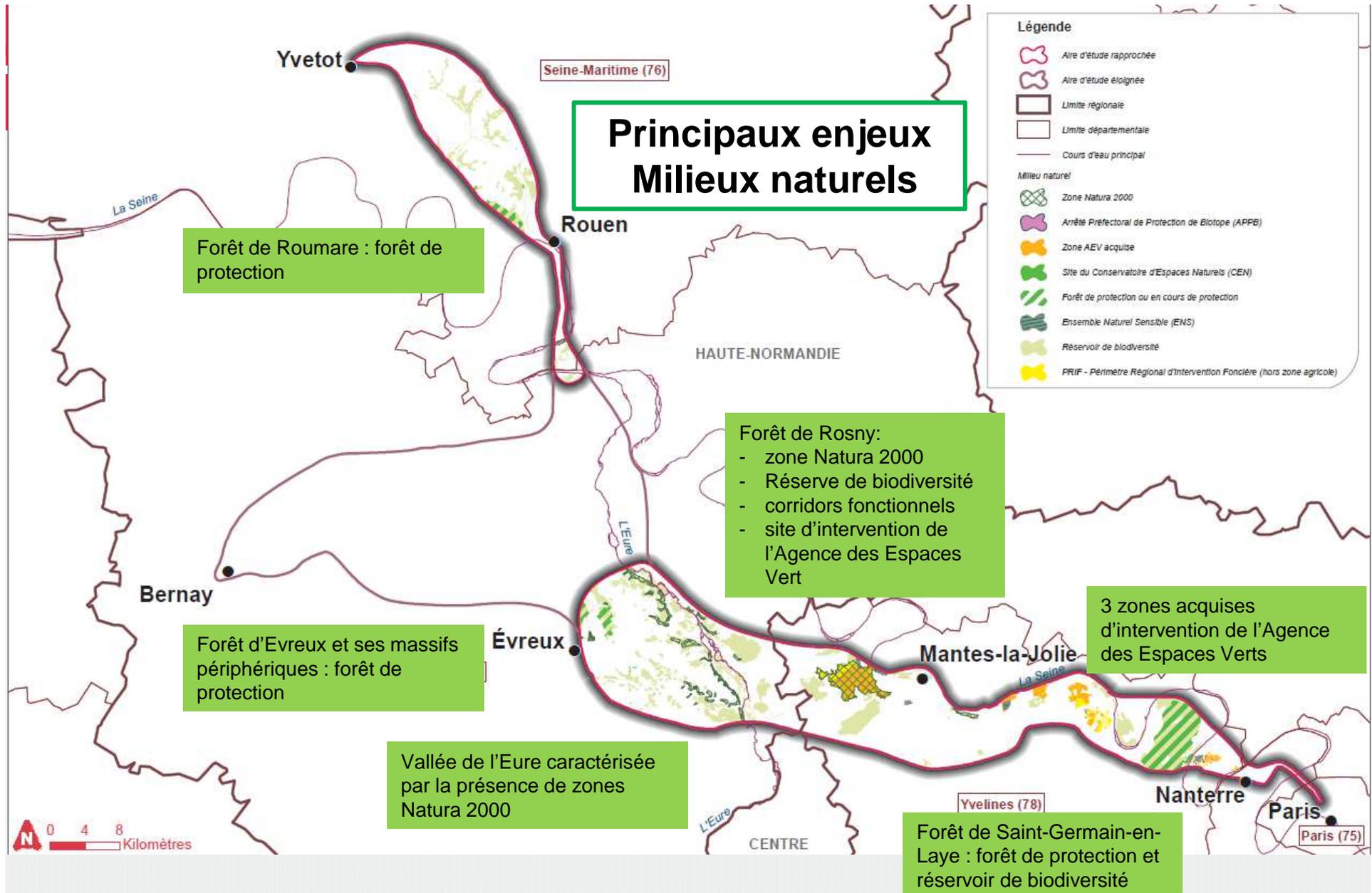
**Première couronne – Ouest Parisien :**  
la Seine et le risque inondation associé

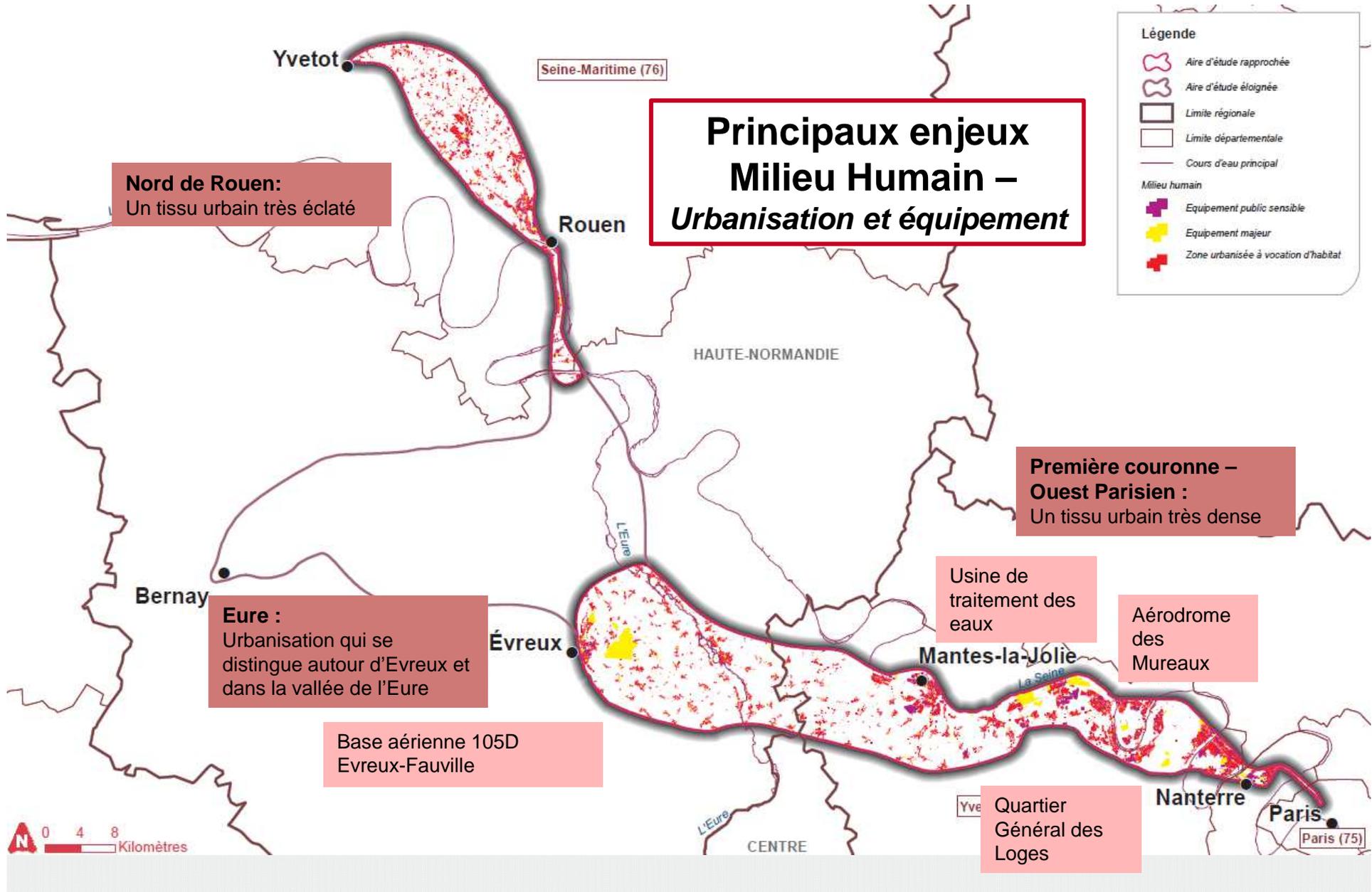
Périmètre rapproché  
de captage AEP sud  
mantais

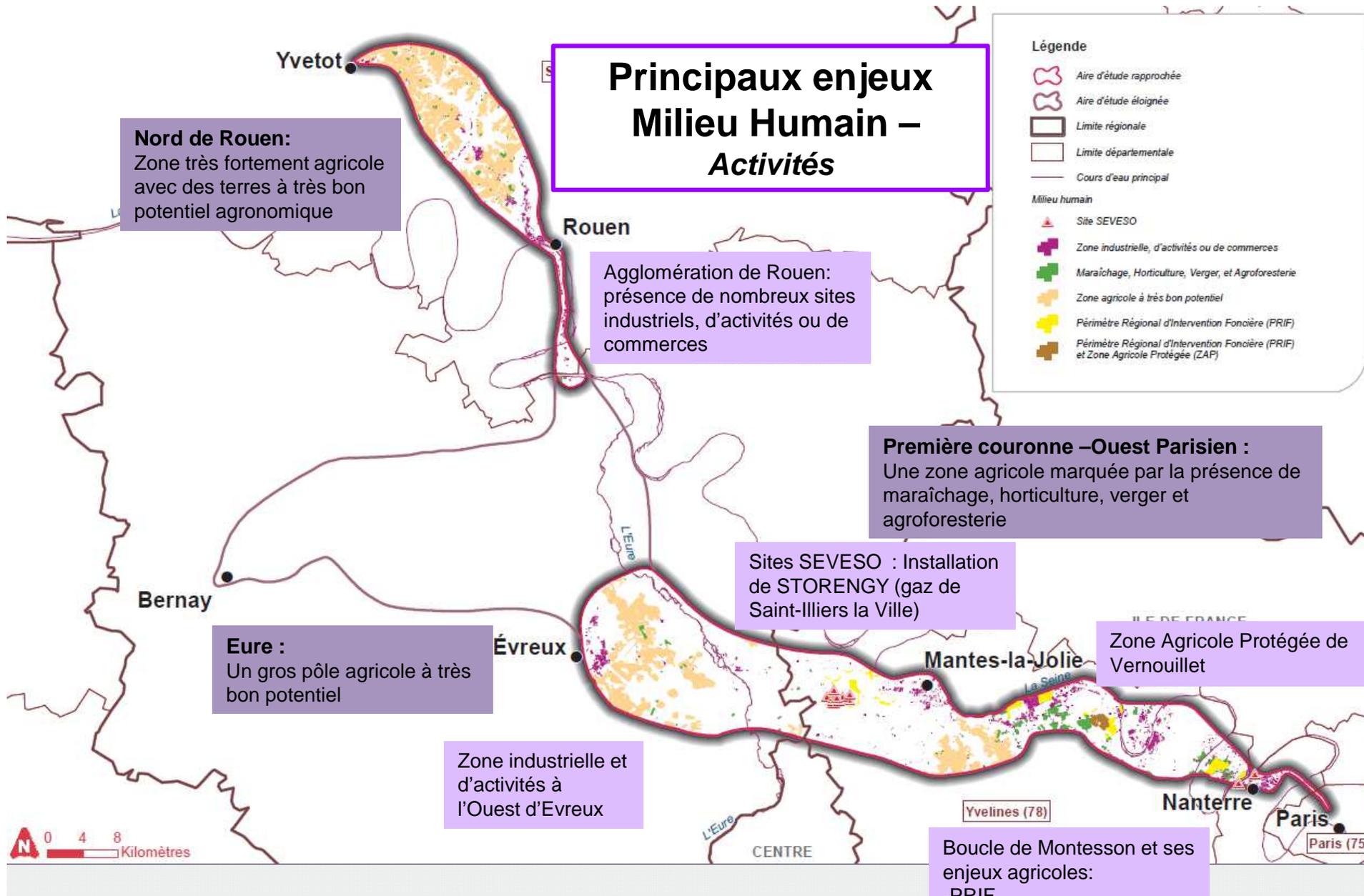
Concentration  
importante de captage  
AEP

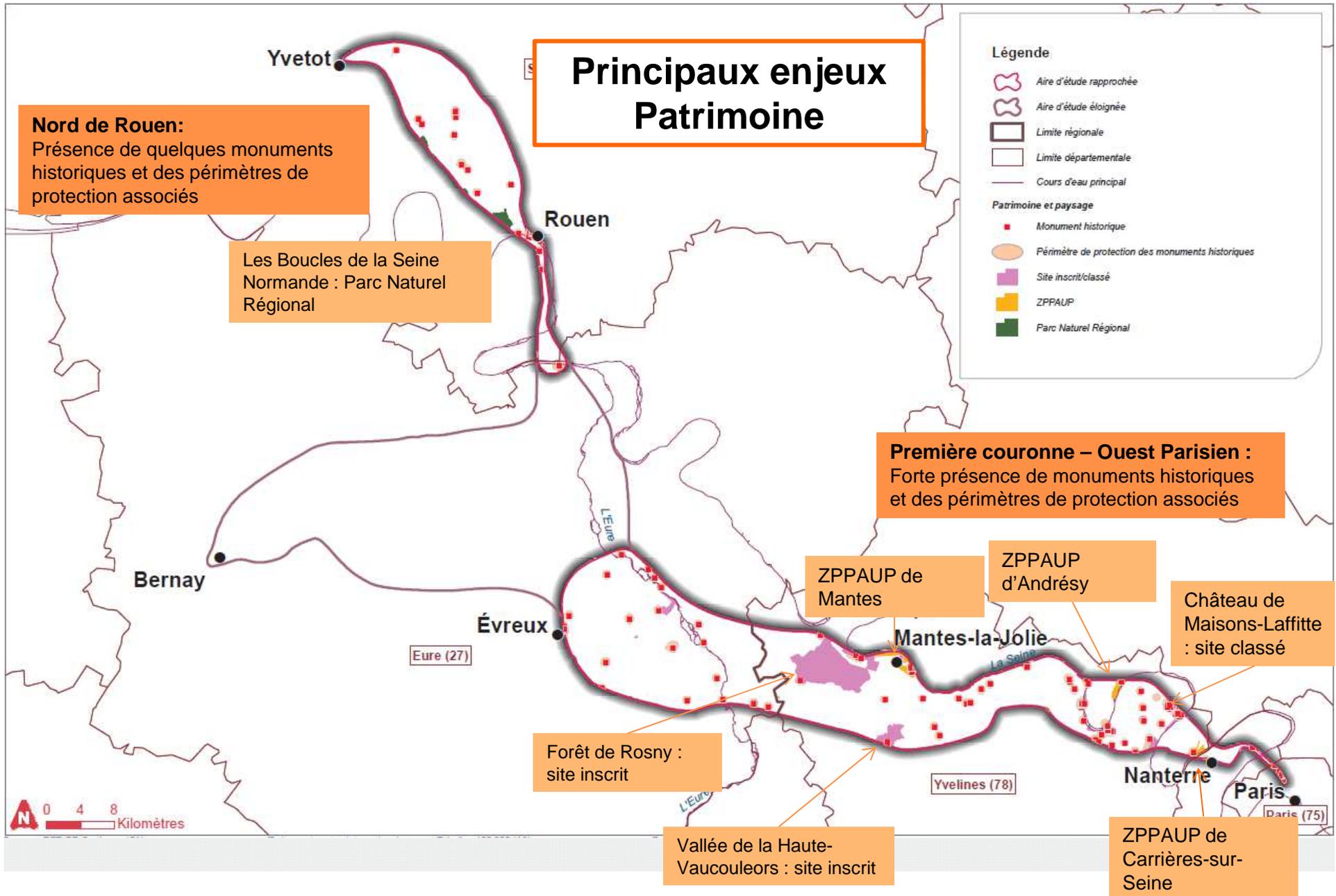
**Eure:**  
L'Eure et l'Iton et le risque  
inondation associé











## Proposition au comité de pilotage



→ Dans le cadre des études environnementales, la méthodologie ainsi que la base du recueil des enjeux du territoire réalisé en première vague de l'étape 1 sont portées à la connaissance du comité de pilotage



# Fin du diaporama





PREMIER MINISTRE  
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine  
55, rue Saint-Dominique 75007 Paris  
Tél. : +33 (0) 1 42 75 82 68