



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



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

8^{ème} Comité de pilotage
12 juillet 2017

Rouen

Sommaire

Relevé de conclusions..... page 3

Annexe 1 : Liste des présentspage 11

Annexe 2 : Diaporama SNCF Réseau présenté en séance page 17

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

8^{ème} Comité de pilotage

12 juillet 2017 – Rouen

Relevé de conclusions

Documents joints : 2

- Liste des participants (annexe 1 – page 7)
- Diaporama SNCF Réseau (annexe 2 – page 13)

* *
*

Le préfet Francois Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le 12 juillet 2017 à Rouen, la 8^{ème} réunion du comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), en présence notamment de madame Fabienne Buccio, préfète de la région Normandie, de monsieur Michel Cadot, préfet de la Région Île-de-France, de monsieur Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie, de monsieur Didier Bariani, vice-président du conseil régional d'Île-de-France, de monsieur Frédéric Sanchez, président de la métropole Rouen Normandie, de monsieur Joël Bruneau, président de la communauté d'agglomération Caen la mer et de madame Anne-Marie Charvet, garante (la liste des participants est jointe en annexe 1).

Quatre points ont été examinés au cours de cette réunion :

1. Avancement des études par section prioritaire ;
2. Complexe de la gare de Paris-Saint Lazare ;
3. Planning des études et de la concertation pour la fin de l'étape 1
4. Avancement de l'Y de l'Eure.

* *
*

En introduction, le préfet Philizot rappelle que cette 8^{ème} réunion du COPIL est l'ultime point d'étape avant le choix des trois fuseaux de passage qui devrait intervenir au cours du prochain comité programmé à la fin octobre 2017.

Il poursuit en informant que des assises de la mobilité seront organisées par le gouvernement à partir de septembre prochain et qu'une loi de programmation relative aux infrastructures sera soumise au Parlement au premier semestre 2018. Dans ce contexte, le Gouvernement a décidé de geler les grands projets d'infrastructures. Néanmoins, le préfet Philizot précise que les études déjà engagées ayant fait l'objet d'une inscription à un contrat de plan peuvent être poursuivies. En conséquence, les études préalables à la déclaration d'utilité publique de la LNPN, inscrites au CPIER 2015-2020 de la vallée de la Seine, seront conduites conformément au calendrier prévu par la convention de financement de 22 M€ signée par les différents partenaires, État, Régions et SNCF Réseau. Il conclut en rappelant qu'il est important de tenir le calendrier fixé relatif au choix des zones de passage préférentielles (ZPP), qui permet de préciser le coût prévisionnel du projet, d'autant plus que le calendrier de réalisation du projet prioritaire de la LNPN fera l'objet d'un examen dans le cadre de la loi de programmation de 2018.

SNCF Réseau a présenté ensuite le diaporama joint en annexe 2.

Des différents échanges et débats survenus en cours de rencontre, il convient de retenir les éléments suivants.

1-Section Paris-Mantes

1-1-Gare de Confluence

La construction d'une gare nouvelle LNPN à Achères Ville ou à Achères Grand Cormier aurait un surcoût financier en phase prioritaire (2030) de 400 M€. SNCF Réseau estime (à dire d'expert) l'investissement à réaliser pour assurer, via les raccordements adaptés, un itinéraire pour les trains intersecteurs à 350 M€ pour le site de Grand Cormier et de 550 M€ pour celui d'Achères Ville. Enfin, l'investissement pour achever la gare à l'horizon cible du projet LNPN devrait être de 100 M€.

Le groupe public ferroviaire considère, indépendamment notamment des coûts d'investissement et des bilans établis par les gestionnaires des infrastructures et des gares, que les expériences de dessertes intersecteurs normandes ont fait preuve de leur fragilité économique. Il ajoute que l'itinéraire incluant une gare à la Confluence ne serait pas plus performant que ceux utilisés par le passé ou actuellement.

Le groupe SNCF reconnaît qu'une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence présente un intérêt potentiel sur le plan de l'accessibilité, au sein d'une zone de chalandise comparable à la gare d'interconnexion de Massy TGV. Ses perspectives de desserte sont toutefois limitées compte tenu notamment de la configuration du réseau ferroviaire national. Il considère que l'équilibre économique de ce projet serait difficile à atteindre et souligne que l'intérêt de cette gare n'est pas avéré.

Le préfet de la Région Île-de-France souligne que les deux zones de passage (ZP) du tronçon prioritaire Paris-Mantes, la ZP Centre A et la ZP Centre B, qui permettraient la réalisation de cette gare, ont un coût supérieur de plus de 500 M€ à celui de la ZP PM Sud.

Le président du conseil départemental du Val-d'Oise rappelle que cette gare assurerait la desserte d'une agglomération de taille équivalente à celle de Rouen.

Afin de finaliser l'analyse sur l'opportunité d'une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence à l'horizon cible, le président du COPIL demande à ce dernier de lui communiquer les résultats de l'étude en cours que sa collectivité pilote sur les perspectives démographiques et d'emploi dès lors que celle-ci sera achevée.

SNCF Réseau restituera pour sa part, à la prochaine réunion du groupe de travail « Gare de la Confluence », un éclairage socio-économique de ce projet, réunion qui est programmée fin septembre 2017.

1-2-Enjeux de la LNPN en Île-de-France

Les premiers travaux du groupe de travail « Impacts de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien », réuni par le préfet Philizot en mai dernier, ont montré que le tronçon Paris-Mantes de la LNPN aurait des effets importants et positifs, tant directs qu'indirects et potentiels sur les services ferroviaires franciliens.

L'ouverture de ce tronçon entraînera, à l'horizon 2030, le basculement des trains normands Intercités sur la ligne nouvelle permettant ainsi une amélioration globale des fréquences, de la régularité et des gains de temps entre Paris et Mantes. Mantes sera alors à moins de 30 mn de Paris-Saint Lazare avec une vitesse maximale des trains à 200 km/h. Il est à noter qu'un gain de 1 minute sur le parcours Paris-Mantes correspond à une valeur actualisée nette (VAN) d'un montant de 250 M€.

La densification des dessertes et l'amélioration du maillage pourront de plus s'envisager via notamment une interconnexion renforcée à Poissy avec la tangentielle Ouest (TGO) et le RER A. De même, une autre interconnexion serait possible à Sartrouville avec la tangentielle Nord, le RER A et la ligne L, mais cela suppose une adaptation de la gare. Ces interconnexions nécessiteraient néanmoins des travaux importants dont le coût reste à évaluer. En outre, la LNPN permettrait le renforcement de l'offre du RER E qui pourrait aller jusqu'à 12 trains par heure (8 terminus à Mantes et 4 terminus aux Mureaux).

Enfin, la capacité libérée en termes de voies vers et à Paris-Saint Lazare, grâce à la séparation complète des flux du RER E assurée par EOLE et celle des trains rapides normands et franciliens permise par la LNPN, ouvre des possibilités de reconfigurations du RER A, en lien avec la ligne L ainsi qu'avec le RER E. Le renforcement de la branche Cergy du RER A apparaît à ce propos comme une piste intéressante à étudier.

SNCF Réseau s'efforcera d'apporter un éclairage socio-économique sur les impacts de la LNPN relatifs à l'exploitation du réseau de l'Ouest francilien, une nouvelle réunion du groupe ad-hoc étant prévue en septembre prochain.

3-Section Mantes-Évreux

3-1-Étude à « dire d'expert »

La garante de la concertation a resitué en séance le contexte de l'étude à « dire d'expert » portant sur la modernisation du réseau existant entre Mantes et Évreux. Cette étude, confiée au bureau d'études CITEC Ingénieurs Conseils, a fait suite aux demandes exprimées par les organisations professionnelles agricoles de la région qui s'inquiétaient de la perte de terres de culture liée à la construction d'une ligne nouvelle.

Elle précise que le « dire d'expert » n'a pas vocation à remplacer les études conduites par la mission LNPN de SNCF Réseau, mais a pour objet d'examiner la ou les possibilités d'utiliser tout ou partie de la ligne existante en restant cependant compatible avec les objectifs fixés à l'horizon des projets prioritaire et cible de la LNPN.

Elle conclut que ce « dire d'expert » ne pouvait assurer la faisabilité définitive du scénario proposé et que des études complémentaires seraient nécessaires.

Les conclusions présentées par l'expert de CITEC Ingénieurs Conseils, indiquent qu'il existe selon lui une alternative crédible à la construction d'un tronçon de ligne nouvelle, et que deux solutions sont envisageables :

1. La première, « scénario 2' », prévoit, dès l'horizon prioritaire, le relèvement de vitesse sur la ligne existante à 200 km/h et la réalisation d'un shunt. D'un coût de 812 M€ HT, ce scénario utiliserait 122 ha de terres agricoles ;
2. La deuxième solution consiste en un phasage des aménagements. À l'horizon prioritaire serait mis en œuvre le « scénario 1' » qui assure un relèvement de vitesse à 200 km/h sur l'ensemble du tronçon existant (hormis une courte section où la vitesse ne serait que de 160 km/h), puis à l'horizon cible, le shunt du « scénario 2' » serait réalisé. Le coût total s'élèverait à 916 M€ HT (soit 13% de surcoût par rapport à la première solution) et 135 ha de terres agricoles seraient utilisées.

En ce qui concerne les objectifs assignés par le gouvernement à la LNPN (temps de parcours et capacité), les deux solutions répondraient au besoin de capacité des deux horizons, mais augmenteraient les temps de parcours selon les destinations au plus de 5 minutes.

Le président de Caen la Mer s'inquiète d'une dégradation des temps de parcours durablement induits par une ligne exploitée au mieux à 200 km/h contre les 250 km/h permis avec la ligne nouvelle, pour des gains sur les coûts d'investissement plutôt limités et craint que cela n'obère la performance de la LNPN à l'horizon cible.

Le président du conseil départemental de l'Eure fait remarquer que ces deux solutions, qui utilisent au maximum la ligne existante, limitent la consommation de terres agricoles par rapport à la construction d'un tronçon de ligne nouvelle. Il souligne donc leur intérêt pour répondre aux inquiétudes locales.

Le président du conseil régional de Normandie considère que le projet de la LNPN ne peut se faire à minima et que les objectifs assignés doivent être remplis, notamment en ce qui concerne les temps de parcours. Il note que l'aménagement limité proposé ne permet pas d'atteindre le même but.

Le président Philizot demande à SNCF Réseau de procéder à une analyse de ce « dire d'expert », de vérifier la faisabilité technique des solutions proposées et de développer les réflexions sur les périmètres sensibles, telles que les zones protégées ou encore les raccordements du shunt avec la ligne existante et le franchissement de l'Eure, afin de nourrir le débat en vue du choix des ZPP prévu à la fin octobre 2017.

3-2-Gare d'Évreux

Les conditions d'implantation d'une gare nouvelle sur les secteurs « Sud BA 105 », du Coudray et de Nétreville ont été précisées notamment celles liées aux contraintes ferroviaires et routières, ou

encore aux enjeux archéologiques, forestiers et agricoles, dans le cadre d'un groupe de travail ayant réuni au cours du printemps les différents acteurs locaux concernés.

SNCF Réseau retrace les conclusions de ce groupe de travail en confirmant la faisabilité technique d'une gare nouvelle sur chacun de ces trois sites et chiffre la construction de la section correspondante en phase prioritaire à 220 M€ si la gare est au Sud de la base aérienne 105, 265 M€ si est choisi le site du Coudray et entre 240 M€ et 260 M€ si est retenu celui de Nétreville.

En phase cible, ces montants se situent respectivement entre 610 et 710 M€ pour une gare située au Sud de la BA 105, entre 615 M€ et 975 M€ pour une implantation au Coudray et, entre 945 M€ et 1,1 Md€ pour une localisation à Nétreville.

Pour le prochain COPIL, SNCF Réseau finalisera l'analyse multicritère qui sera enrichie des thèmes proposés et de compléments renseignés par les territoires (impact sur l'étalement urbain, accessibilité des modes doux, volume de population à proximité immédiate, opportunités de développement d'activités).

Le président du conseil départemental de l'Eure souligne tout l'intérêt d'une gare nouvelle à Évreux dans le secteur de Nétreville car il considère que le département ne doit pas se limiter à être un lieu de passage pour les voyageurs de la LNPN. Il ajoute qu'il faudra veiller à restreindre la consommation de terres agricoles.

4- Section Rouen-Yvetot

4-1- Étude de relèvement de vitesse réalisée en 1998

Lors du dernier COPIL de la LNPN de février 2017, il avait été demandé que SNCF Réseau réalise un « dire d'expert » relatif à l'étude de relèvement de vitesse conduite en 1998 sur la section Rouen-Le Havre, étude dont l'objectif était d'identifier les zones permettant d'y parvenir, tout en restant positionné au maximum sur les emprises ferroviaires.

En réponse à cette demande, SNCF Réseau a précisé en séance l'état d'avancement de sa réflexion et a présenté les caractéristiques de la ligne, les travaux réalisés depuis 1998, l'évolution du contexte de la ligne ainsi que les évolutions réglementaires générales et techniques.

La loi sur l'Eau et les milieux aquatiques (LEMA) du 30 décembre 2006 a imposé dans le domaine ferroviaire la création d'ouvrages de collecte et de rétention des eaux de ruissèlement (bassins de rétention) ou encore de dispositifs pour éviter la pollution de la ressource en eau souterraine (mise en place de géotextile sous voies par exemple).

De plus, pour ce qui est des normes ferroviaires, plusieurs mesures ou domaines, qui sont aujourd'hui obligatoires, n'ont pas été traités ou peu documentés dans l'étude de 1998, notamment la maintenabilité de la voie, les structures d'assise et les ouvrages en terre, les installations fixes de traction électrique.

Cela conduit donc à prévoir la réalisation d'aménagements complémentaires qui restent à évaluer et à chiffrer, le coût d'une telle opération étant dès lors supérieur à celui évalué en 1998, même actualisé aux conditions économiques actuelles.

En ce qui concerne l'analyse des temps de parcours, SNCF Réseau confirme un gain possible de 4 à 5,5 minutes, se répartissant en 2 à 2,5 minutes de gain lié à l'infrastructure et 2 à 3 minutes lié à un matériel plus performant.

SNCF Réseau tient à préciser que le relèvement de vitesse entre Rouen et Yvetot est complexe (urbanisation importante et relief accidenté); en revanche sur le tronçon Yvetot-Le Havre la géographie présente moins de contraintes.

SNCF Réseau propose de poursuivre l'étude dans le cadre du schéma directeur Paris-Le Havre, notamment à partir des renouvellements prévus (voie, signalisation) et en lien avec la mise en place du système européen de signalisation ERTMS.

Le vice-président du conseil régional de Normandie souligne que l'agglomération du Havre est sensible à la robustesse de l'exploitation des trains et que le respect annoncé des temps de parcours fixés pour l'horizon cible est important (Paris-Le Havre en 1h30).

Le président de la Métropole Rouen-Normandie reconnaît qu'il est certes possible d'apporter des améliorations de la desserte entre Yvetot et Le Havre, mais que cela ne répond pas aux préoccupations et attentes du collectif « LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix ». Il déclare qu'il faudra répondre aux questions posées par cette association et ajoute qu'il est nécessaire que SNCF Mobilités fournissent des éléments sur la fréquentation des trains qui sont indispensables pour programmer une offre de desserte (capacité, fréquences). Le préfet Philizot confirme qu'il est difficile d'obtenir des données sur plus de cinq ans.

4-2- Le nœud de Rouen et le tronçon Rouen-Yvetot

Le préfet Philizot informe les membres du COPIL que, compte-tenu des enjeux majeurs qui pèsent sur l'ultime phase d'étude des fuseaux de passage de la section Rouen-Yvetot et du dimensionnement de la nouvelle gare de Rouen-Saint Sever, il avait jugé nécessaire de constituer un groupe de travail dédié, qu'il a réuni le 10 juillet dernier. Cette rencontre a permis notamment de préciser le schéma de desserte des transports et des infrastructures à l'horizon prioritaire et d'examiner les perspectives d'évolution de l'offre ferroviaire que la Région Normandie souhaite développer.

Le président de la Métropole Rouen-Normandie remercie le préfet Philizot pour la mise en place de ce groupe de travail car le dossier de la gare de Rouen-Saint Sever est complexe et revêt un enjeu important pour le futur de l'agglomération rouennaise. Il ajoute qu'il sera vigilant en ce qui concerne la conception et le bon dimensionnement de cette nouvelle infrastructure.

5- Le complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare

SNCF Réseau présente un point d'étape sur l'optimisation du plan de voies de la gare et le cahier des charges des deux études « Diagnostic du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare » et « Décroisement des groupes V et VI ».

La première étude, d'une durée de 12 mois, a un coût évalué à 250 k€ qui sera supporté intégralement par l'établissement public.

La deuxième, estimée à environ 500 k€, s'étendra sur 12 mois.

Le COPIL se déclare favorable au lancement de ces deux études et approuve la proposition du préfet Philizot de financer celle du « décroisement des groupes V et VI » sur le budget des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EP EUP) de la LNPN.

Le président du conseil régional de Normandie tient une nouvelle fois à préciser que la gare de Paris-Saint Lazare est un sujet central et majeur pour sa collectivité.

Le vice-président du conseil régional de la Région Normandie souligne que l'abandon d'une nouvelle gare LNPN à La Défense rend plus que nécessaire le fait de partager la gare de Paris-Saint Lazare. Il rappelle que sa collectivité a pour objectif d'y créer un terminal dédié aux trains normands qui proposerait des services « grandes lignes » aux passagers et au personnel, avec la mise en place notamment de portiques de contrôle des accès, ceci pour assurer une meilleure robustesse, une plus grande fluidité des trafics et renforcer la sécurité des voyageurs.

6-Planification des études et de concertation

Le COPIL se prononce favorablement pour la poursuite de la concertation selon les modalités déjà en vigueur jusqu'au mois d'octobre 2017 afin de restituer les études conduites ces derniers mois au sein des différentes instances mises en place (ateliers de travail, commissions consultatives et comités territoriaux) et de préparer le prochain comité de pilotage qui a vocation à proposer à la ministre en charge des Transports le choix d'une zone de passage préférentielle par section prioritaire.

7- Le tronçon « Y de l'Eure »

Une information est donnée aux membres du COPIL sur les caractéristiques géométriques de ce type de triangle ferroviaire. Une implantation de celui-ci la plus proche de Rouen favoriserait la liaison entre Rouen et Caen, permettant notamment d'atteindre l'objectif de relier les deux métropoles normandes en moins d'une heure. Celle au contraire la plus éloignée de Rouen, privilégierait les liaisons Paris-Rouen et Paris-Caen.

Le président de la Région Normandie rappelle que le tronçon dit « Y de l'Eure » est un sujet important et qu'il est indispensable d'avancer sur ce projet. Le préfet Philizot indique que le calage de la programmation des études de ce tronçon devra intervenir au prochain COPIL en octobre.

* * *
*

Le préfet Philizot réunira le prochain COPIL de la LNPN à la fin du mois d'octobre 2017.

Annexe 1

8^{ème} COPIL LNP

Rouen – 12 juillet 2017

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie

8^{ème} comité de pilotage - Rouen / 12 juillet 2017

Liste des présents

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
AUDOIN	Véronique	Région Île-de-France	Chargée de mission
BARIANI	Didier	Région Île-de-France	Vice-président
BARTHET	Martine	Ministère en charge des Transports/DGITM	Chète de bureau
BAZILLE	Alain	Département de Seine-Maritime	Vice-président
BAZIN	Arnaud	Département du Val-d'Oise	Président
BRUNEAU	Joël	Caen la Mer	Président
BUCCIO	Fabienne	Préfecture de la Région Normandie	Préfète de Normandie
CADOT	Michel	Préfecture de la Région Île-de-France	Préfet d'Île-de-France
CATHERINE	Arnaud	Cherbourg en Cotentin	Maire-adjoint
CENTONZE	Christophe	PRIF/SGAR	Chargé d'études
CHABOCHE	Jean-Sébastien	CODAH	DGA
CHARLES	Xavier	Département du Calvados	Conseiller départemental
CHARVET	Anne-Marie	CNDP	Garante de la concertation
CHOLET	Guillaume	Département du Calvados	Chargé de mission
CROIXMARIE	Lionel	Département du Val-d'Oise	Chargé de la mission ferroviaire
CUCHET	Céline	SNCF Réseau / LNPN	Responsable de la concertation
DAVID	Gilles	DIDVS	Chargé de mission Transport et Aménagement de l'espace
De TRÉGLODÉ	Hervé	MEEM/CGEDD	Président du comité technique de la LNPN
DUCHE	Frédéric	Département de l'Eure	Vice-président
Du MOULIN DE LABARTHETE	Simon	AURH	Directeur

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
DUPONT	Jean-Philippe	SNCF Mobilités	Directeur régional PSL Normandie
DURIEUX	Jonathan	SNCF Epic de tête	DPPS
DUSSAUTOIR	Thierry	Département des Hauts-de-Seine	Chef de service / SPOM
FACQ	Florent	DRIEA	Chef du Département Transports Inter-régionaux / Fret
FAUSSURIER	Jean	SNCF Réseau	Directeur accès réseau Île-de-France
GASTINNE	Jean-Baptiste	Région Normandie	Vice-président Transport
GUILLEMOT	Clément	Département du Val-d'Oise	Cabinet du Président
GUILLOTIN	Françoise	Métropole Rouen Normandie	Vice-président
HELLEU	François	Evreux Portes de Normandie	Directeur Aménagement
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie	Chef de service adjoint Mobilités-Infrastructure
JUGUET	Johan	Ministère en charge des Transports/DGITM	Chargé de projets
LAFFARGUE	Camille	Ministère en charge des Transports/DGITM	Chargée de projets
LEHONGRE	Pascal	Département de l'Eure	Président du conseil départemental de l'Eure
LOISELAY	Julia	SNCF Réseau	Mission LNPN
LUCAS	Jean-Pierre	Département de Seine-Maritime	DGA
MABIRE	Pascal	SNCF Réseau	Chef de la mission LNPN
MASSON	Bertrand	Métropole Rouen Normandie	Directeur d'études
MEGDOUB	Julien	Région Île-de-France	Chef du service gouvernance, coopérations et prospective
MILCENT	Julien	Caen la Mer	Chargé Mobilités
MORIN	Hervé	Région Normandie	Président
OLLIVIER	Frédéric	Région Normandie	DGS
PASTANT	Didier	Région Normandie	Adjoint DGA
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie	Chef de projet

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
PHILIZOT	François	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	Préfet, délégué interministériel
PIERQUIN	Anne	Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Adjointe DGA
PLAINE	Marion	Communauté d'agglomération du Cotentin	Responsable Transports
POUTOUX	Jean-Claude	Département du Val-d'Oise	DGA Aménagement du territoire
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Région Normandie/SGAR	Chargée de mission
ROQUE	Laurent	Conseil régional de Normandie	Directeur Mobilités-Infrastructures
SANCHEZ	Frédéric	Métropole Rouen Normandie	Président
SARRAIL	Bastien	Département de l'Eure	Directeur adjoint Mobilités
SAURA	Emmanuèle	SNCF Réseau	Directrice territoriale Normandie
SMANIOTTO	Sylvie	Région Normandie	DGA
SOARES	Stéphanie	Région Île-de-France	Collaboratrice de D. Bariani
TABART	Didier	Département des Yvelines	Chargé de Mission Politique des Déplacements
TAINTURIER	François	SNCF Réseau	Directeur Design du réseau

Annexe 2

8^{ème} COPIL LNP

Rouen – 12 juillet 2017

**Diaporama
présenté par SNCF Réseau**

Projet LNPN

Comité de pilotage

Mercredi 12 Juillet 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





1. Avancement des études par section prioritaire

1. Paris-Mantes

- Gare nouvelle de Confluence
- Point sur le groupe de travail « LNPN et enjeux IdF »

2. Mantes-Evreux

- Présentation des résultats de la phase III de l'étude CITEC pilotée par Mme Charvet
- Gare nouvelle d'Evreux

3. Rouen-Yvetot

- Analyse de l'étude de relèvement de vitesse conduite en 1998
- Point d'actualité sur le nœud de Rouen et la gare nouvelle de Rouen

2. Complexe Paris Saint-Lazare

3. Planning des études et de la concertation pour la fin de l'étape 1

1. Validation de la prolongation de la vague 3 jusqu'au COPIL d'octobre prochain

4. Horizon cible: avancement du Y de l'Eure

Le calendrier de gouvernance et de concertation

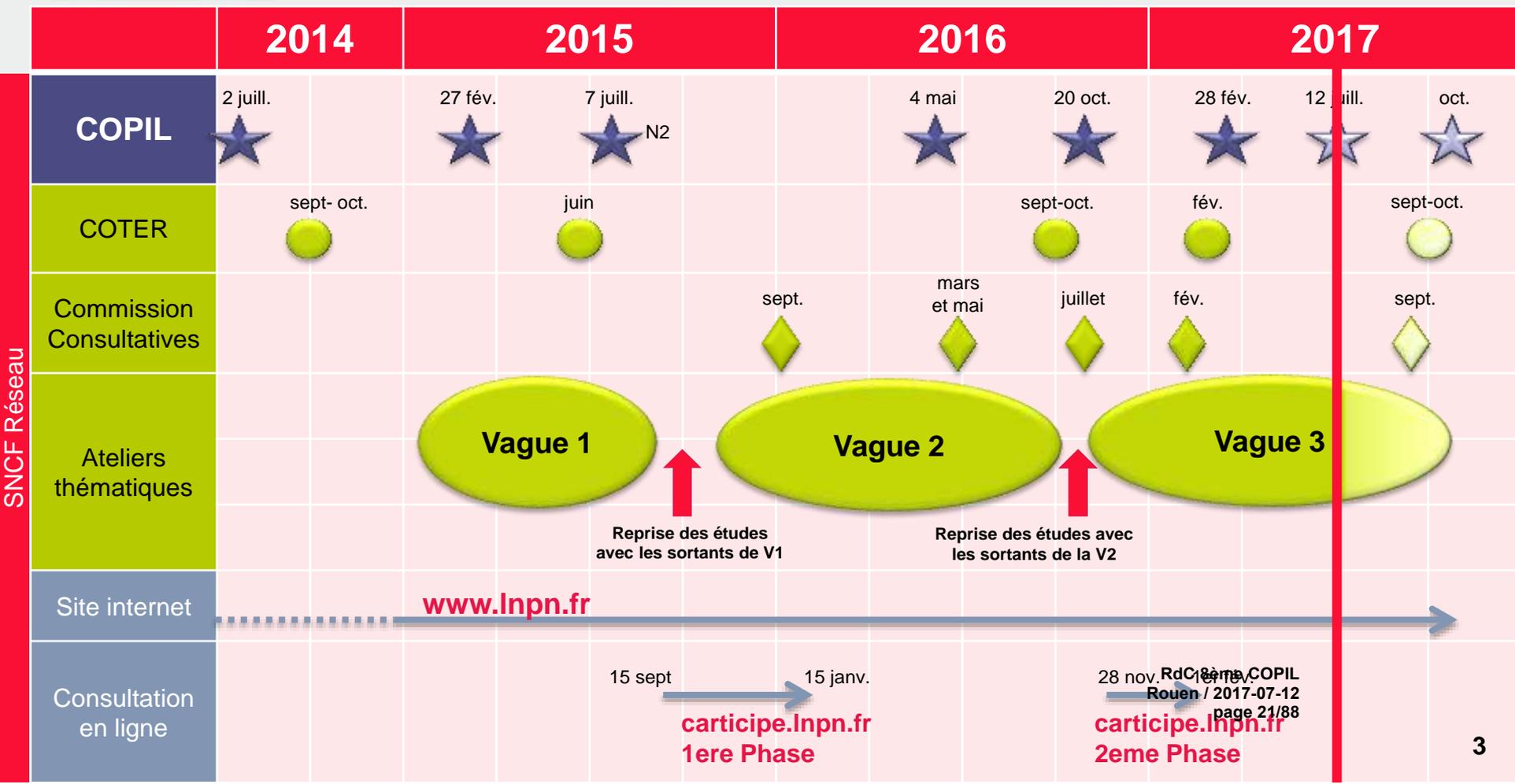
Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

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

Présentation de l'analyse des ZP retenues

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

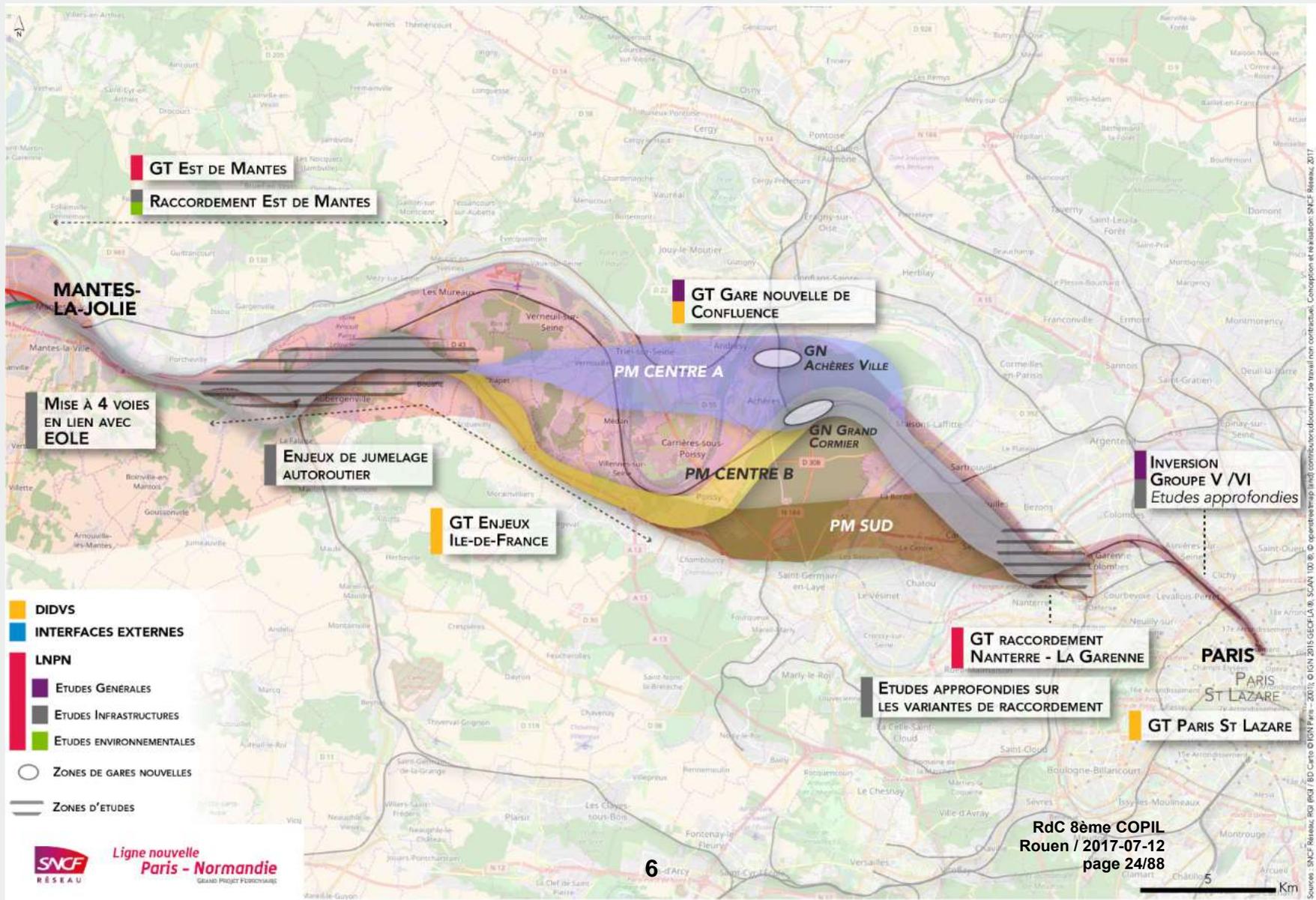


Avancement des études par section prioritaire



Paris - Mantes

PARIS-MANTES – Analyse en cours sur les ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016





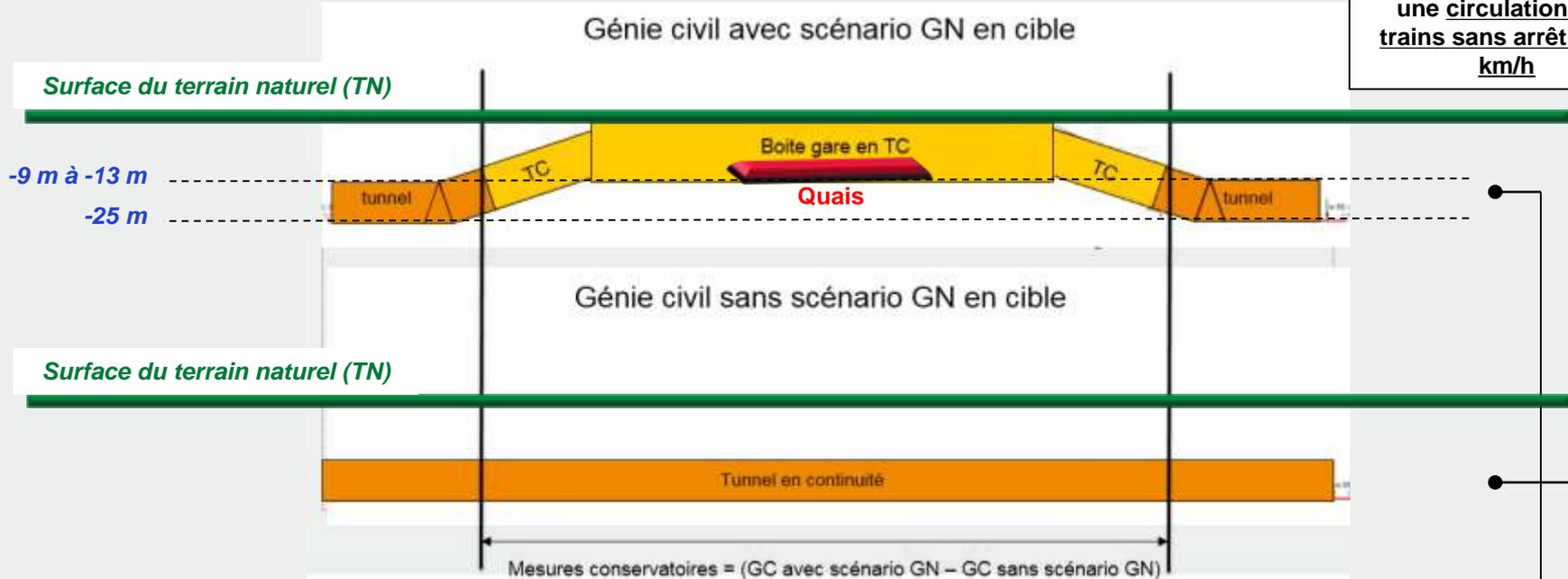
Gare nouvelle de Confluence

Conclusions du contexte technique et des coûts

Derniers résultats d'étude

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

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



- A réaliser dès l'horizon prioritaire : la tranchée couverte et les voies principales directes

- L'estimation des coûts du génie civil **de la gare** est de **560 M€** (Achères-Ville) ou **535 M€** (Achères Grand-Cormier)
- L'estimation de la ligne nouvelle **sans gare** est de **160 M€** (Achères-Ville) ou **135 M€** (Achères Grand-Cormier)

Conclusions :

- Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, **le surcoût en phase prioritaire est de 400 M€.**
- **Le coût de la fonctionnalité intersecteurs est comprise entre 950 M€ et 1150 M€.**

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 26/88

Conclusions sur les potentiels de trafic d'une gare d'interconnexion TAGV

- Une gare nouvelle dans le secteur de Confluence, **bien que présentant un intérêt potentiel sur le plan de l'accessibilité**, avec une zone de chalandise comparable à d'autres gares d'interconnexion (exemple Massy TGV), a des **perspectives de desserte (nombre de trains) limitées compte tenu de la situation géographique de la Normandie et de la configuration du réseau ferroviaire national**.
- En cohérence, les attentes maximales exprimées en matière de desserte ferroviaire (nombre de trains) sont, relativement faibles (5 à 7 fois inférieures à l'offre actuelle de la gare de Massy TGV à titre de comparaison).
- Le **potentiel de trafic est estimé entre 0,4 et 0,6 million de voyageurs par an à l'horizon cible (2045)** (2 millions de voyageurs par an à Massy TGV à titre de comparaison). La demande se composerait pour moitié par les échanges avec la Normandie et pour moitié par les échanges avec les autres régions.

Analyses complémentaires sur les potentialités pour les territoires concernés et synthèse



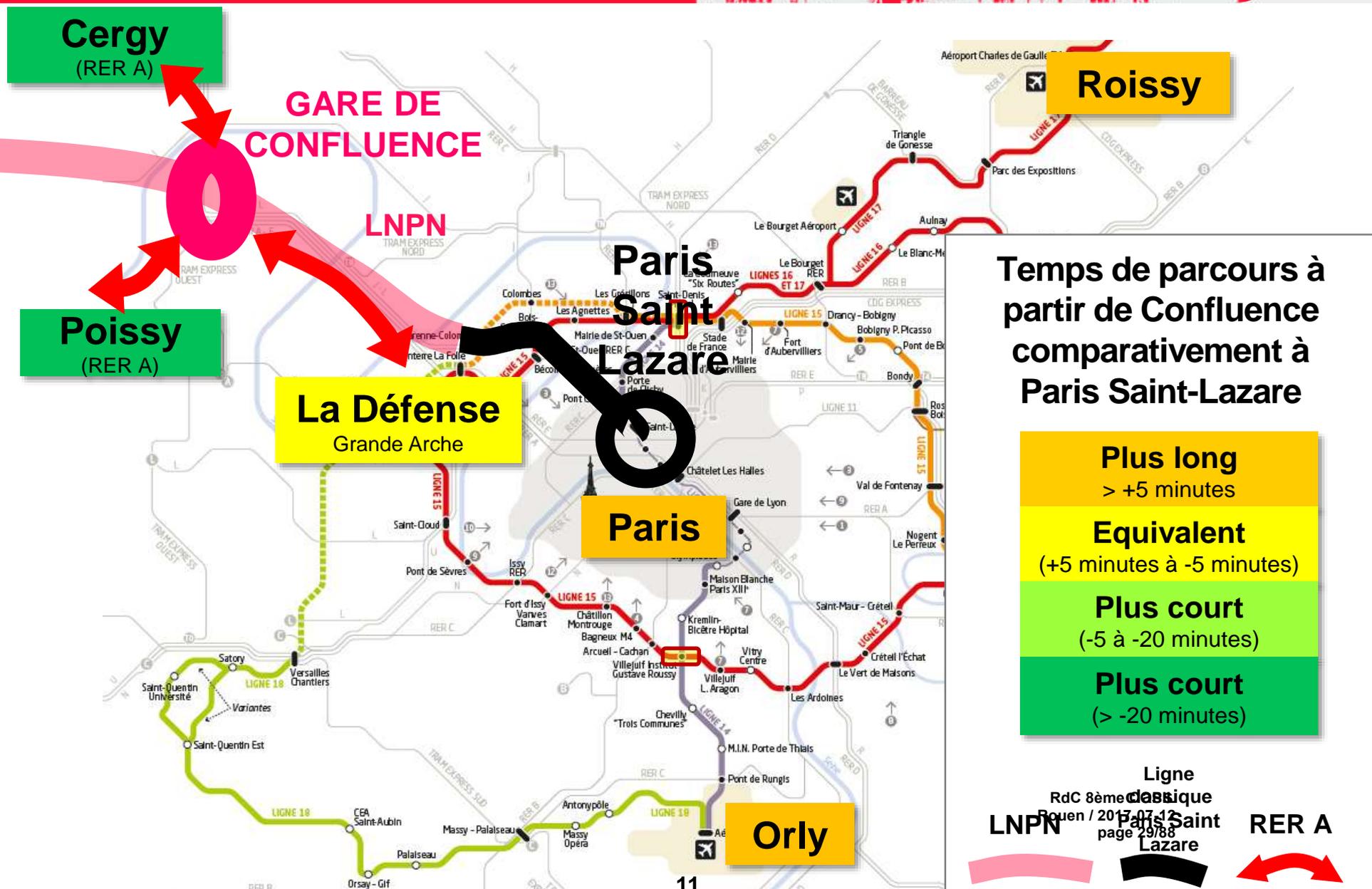
Accessibilité autour de la gare nouvelle d'Achères Grand Cormier et temps de correspondance avec le réseau existant.

Correspondance à mettre en perspective de basculement de la branche du RER A de Poissy vers Cergy à l'horizon EOLE.

Accessibilité autour de la gare nouvelle d'Achères Ville et temps de correspondance avec le réseau existant.



Analyses complémentaires sur les potentialités pour les territoires concernés et synthèse

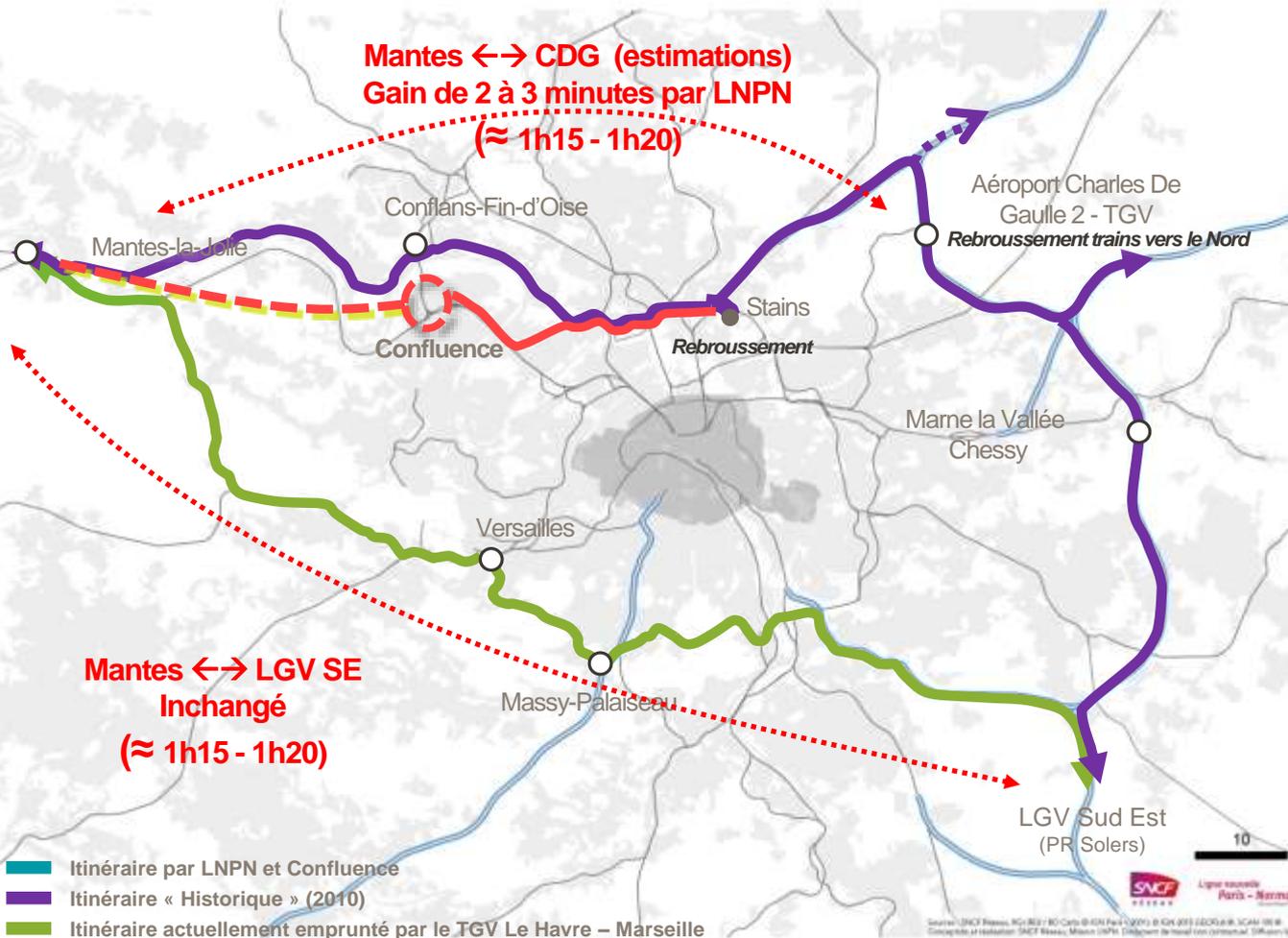


Maillage avec le réseau existant : synthèse

- **Afin de finaliser l'analyse sur l'opportunité d'une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence à l'horizon cible, les éléments suivants seront précisés d'ici le prochain COPIL :**
 - Etude en cours lancée par le département du Val d'Oise sur les perspectives démographiques et d'emploi
 - Eclairages socio – économiques par SNCF Réseau

GARE DE CONFLUENCE ET FONCTIONNALITÉ TRAINS INTERSECTEURS

Et avec une Gare de Confluence ?



- TGV Le Havre –Strasbourg et Cherbourg-Dijon (2010) abandonnés faute de marché et du fait du déficit économique de ces trains
- TGV Le Havre – Marseille en circulation avec un équilibre économique fragile

Données structurantes

Pour des trains vers l'Atlantique
Absence d'itinéraire performant

Pour des trains vers le Sud –Est
Un itinéraire naturel via Versailles et Massy plus performant (30 km plus court ; gain de 20 mn a minima)

Pour des trains vers le Nord et l'Est

Des gains de temps par LNPN faibles en comparaison de l'itinéraire historique donc des gains de trafics essentiellement liés aux questions d'accessibilité et de chalandise.

Des chartes d'exploitation plus élevées notamment les péages Gare.

ANALYSE AUX BORNES DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

Conclusion portant sur la fonctionnalité Trains Intersecteurs d'une gare à Confluence

En première approche aux bornes du Groupe Public Ferroviaire, indépendamment des coûts d'investissements et d'autres paramètres qui seraient à prendre en compte (bilan du GI et du Gestionnaire de Gares) :

- + Les dessertes TGV Intersecteurs Normandes ont montré par le passé leur fragilité économique,
- + Dans l'hypothèse de la mise en œuvre d'une desserte de trains Intersecteurs à l'horizon LNPN (situation cible) :
 - L'itinéraire permettant une desserte de la gare de Confluence ne serait pas vraiment plus performant que ceux utilisés par le passé ou actuellement,
 - En revanche, les charges d'exploitation (notamment les péages gare) serait plus élevées et pèseraient sur le compte du ou des transporteurs,
 - Les trains intersecteurs qui emprunteraient l'itinéraire permettant un arrêt en gare de Confluence seraient donc très limités en nombre et ne couvriraient pas l'ensemble des attentes formulées (absence de desserte de l'Atlantique et du Sud-Est).
 - Leur équilibre économique paraît difficile à atteindre.



Point sur le groupe de travail

« LNPN et enjeux IdF »



Synthèse des enjeux du **Projet LNPN** pour les **services franciliens**

Ligne nouvelle
Paris-Normandie

EFFETS DIRECTS



6 trains / h

Inférieur
à **30 min.**

+1

-5 min.

Condition :
 MR V200

1 MINUTE
Gagnée
entre Paris et Mantes
≈ 250 M€ VAN



EFFETS INDIRECTS

Paris Mantes par Poissy

Gain de capacité sur la ligne existante et de desserte
Amélioration de la qualité de service pour le et par diffusion pour la ligne Paris – Mantes par Conflans

1 POINT
de **REGULARITÉ**
Branche ouest
RER E ≈ 400 M€ VAN



EFFETS POTENTIELS

(pouvant nécessiter
des actions
complémentaires au-
delà du projet LN PN)

Densification de la desserte et maillage

Renfort de l'offre

Reconfiguration possible

en lien avec

Conditions : Travaux infra



Matériel roulant



1 POINT
de **REGULARITÉ**
Branche ouest RER A et L
≈ 1000 M€ VAN

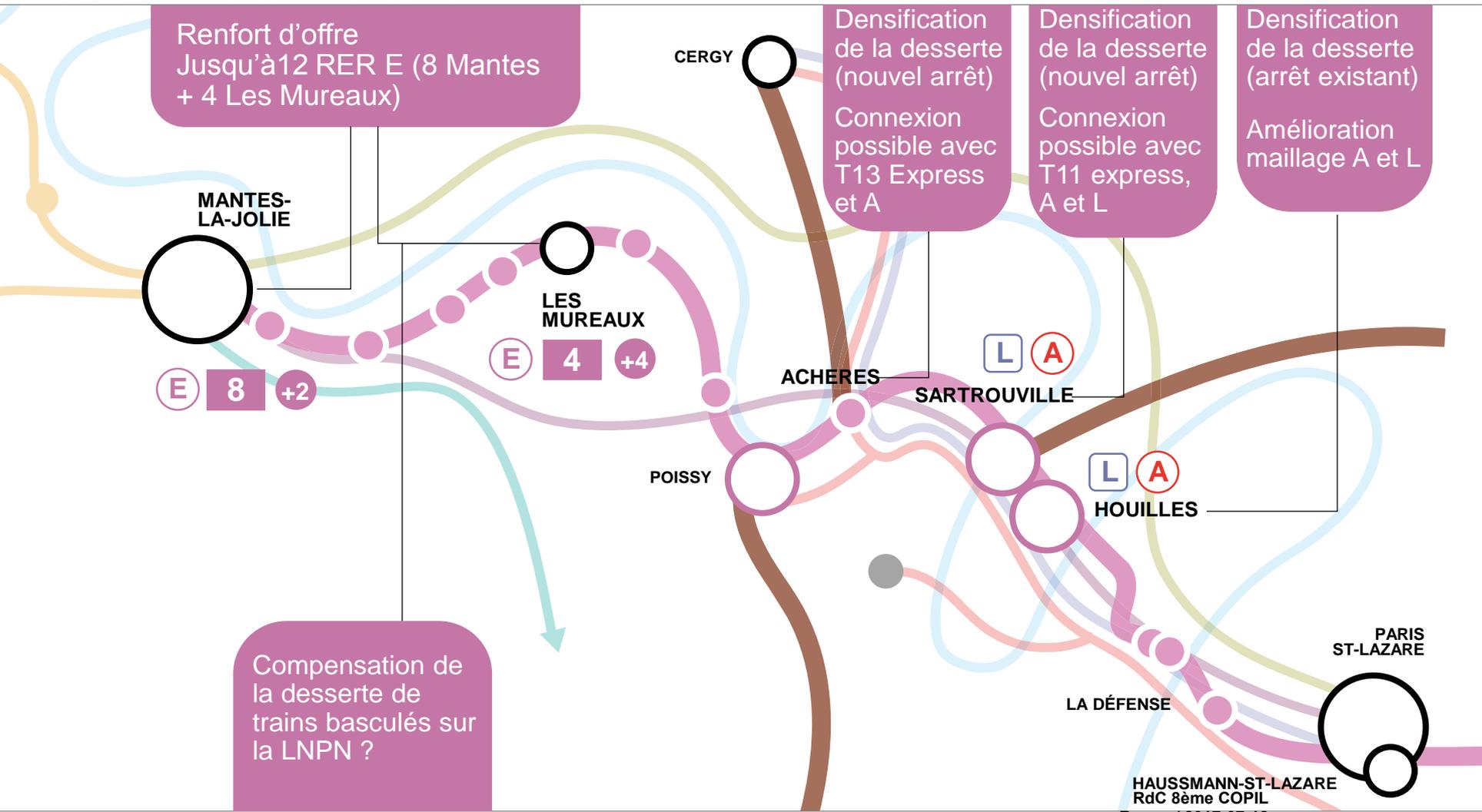




Potentialités sur le **RER E**

Densification des dessertes, amélioration du maillage?

Renforcement de l'offre?



Potentialités de reconfiguration du RER A en lien avec RER E

Simplification RER A
avec renfort RER E Poissy ?

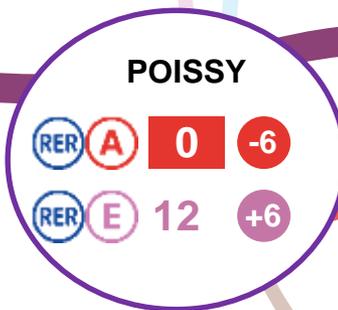
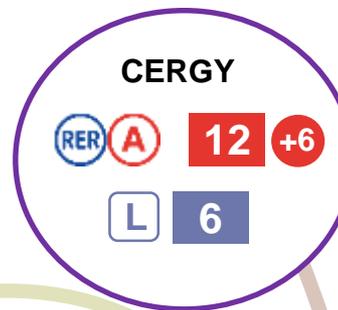
Basculement RER A Poissy sur Cergy
+ et renfort RER E Poissy

[...] **Les potentialités d'évolution du RER A en lien avec la ligne L et le RER E**

Le STIF étudie, à l'horizon EOLE, la faisabilité du basculement du RER A de Poissy sur Cergy et de la ligne L de Cergy sur Poissy (il est à souligner que ces basculements sont sans lien avec la LNPN). La conclusion de ces études devrait intervenir en 2019, l'horizon de mise en œuvre étant liée à EOLE.

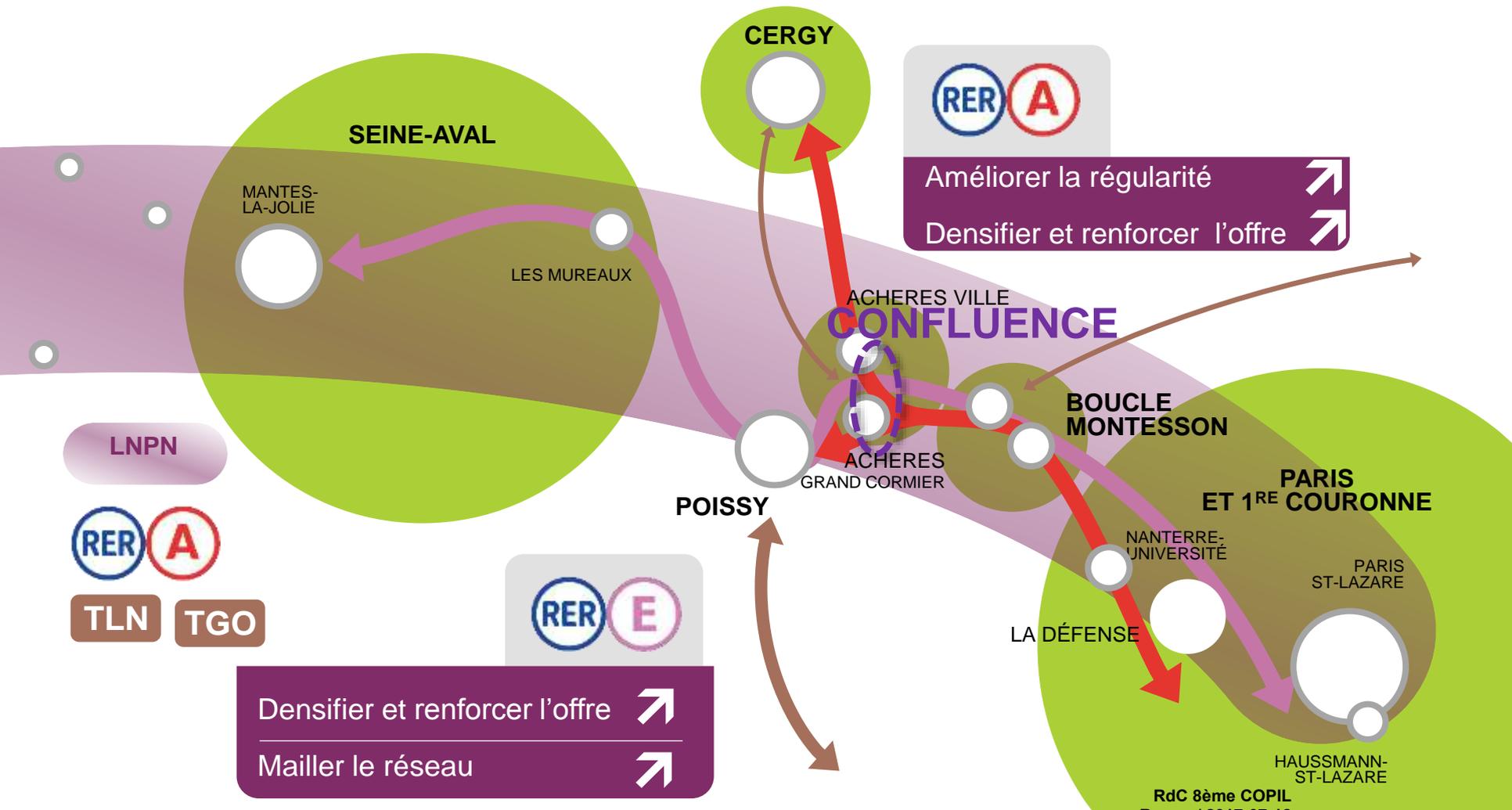
La capacité libérée en termes de voies à Paris-Saint Lazare grâce à EOLE et la séparation complète des flux du RER E et des trains rapides normands permise par la LNPN ouvrent des possibilités de reconfigurations du RER A, en lien avec la ligne L ainsi qu'avec le RER E. [...]

Extrait du relevé de conclusions « Impacts de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien » du 19 mai 2017





Synthèse du territoire de l'axe Ouest



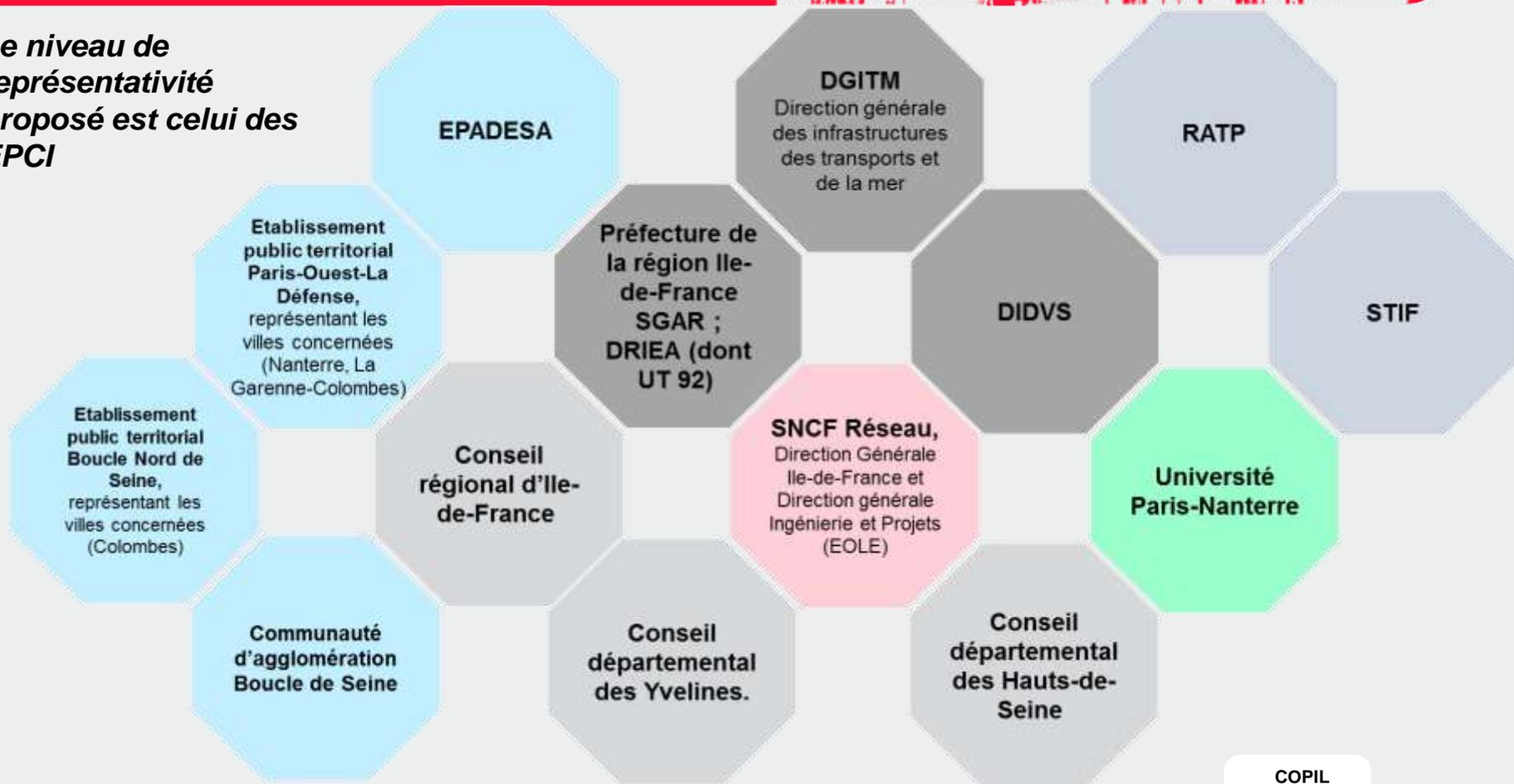
RdC 8ème COFIL
Rouen / 2017-07-12
page 37/88



LNPN et le raccordement de Nanterre-La Garenne

Participants aux groupes de travail

Le niveau de représentativité proposé est celui des EPCI



COPIL
28/02/17

GT Racc. Nant N° 1
11/05/17

GT Racc. Nant N° 2
20/06/17

COPIL
12/07/17

GT Rac.. Nanterre N° 3
Sept -17

COPIL
Octobre 17 :
Choix de 2
variantes

Poursuite des
échanges et
choix du tracé

Mars

Avril

◆ Mai

◆ Juin

★ Juillet

Août

Septembre

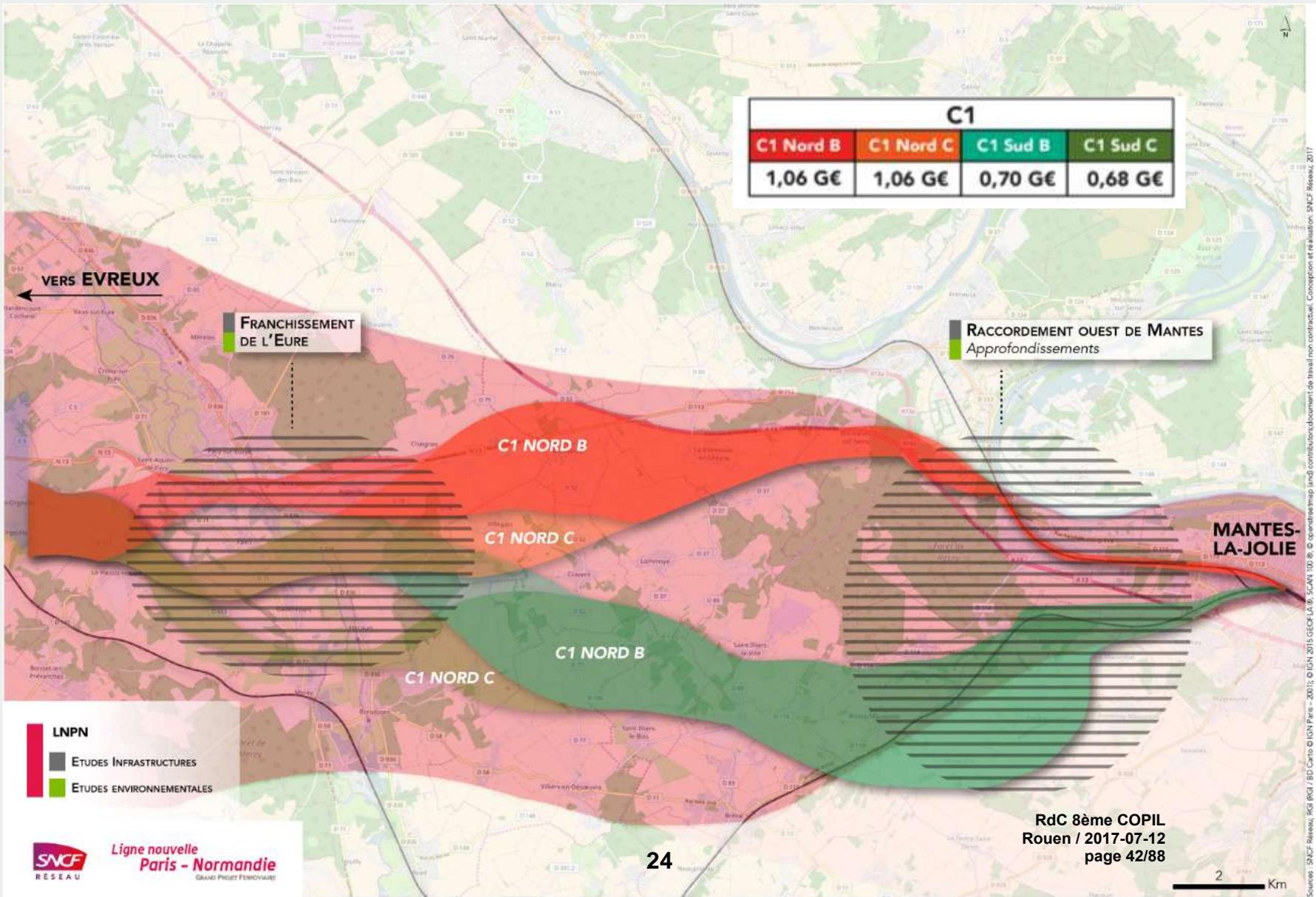
★ Octobre

Etape 2



Mantes – Evreux

MANTES-EVREUX Secteur C1 – Analyse sur les ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Sources : SNCF Réseau, RCI / BD Cartho / IGN Paris - 2011; © IGN, 2015, GEOLAB; SCAN 100 8; © geonimmap (inif) contributeur/document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2017



Etude de modernisation du réseau existant sur Mantes – Evreux

(Phase 3)

L'étude à dire d'expert :

- ◆ **Résulte de demandes** exprimées à l'occasion de nombreuses réunions et commissions
- ◆ Elle a été réalisée afin de répondre aux obligations de transparence et de continuité de l'information et de la concertation telle que demandée par la CNDP et **acceptée par le maitre d'ouvrage**
- ◆ Le garant a demandé que soit effectué un **dire d'expert** pour répondre à des demandes récurrentes et à un contexte de plus en plus tendu à l'occasion de différentes réunions

Ce dire d'expert

- ◆ N'a pas pour vocation de remplacer les études conduites par l'équipe LNPN,
- ◆ mais, sur la base des documents transmis, **d'examiner** sur l'un des tronçons prioritaire, **la ou les possibilités d'utiliser tout ou en partie la ligne existante,**
- ◆ tout en étant compatible avec les objectifs fixés pour les sections **prioritaires** ainsi que l'objectif **cible**

Cette étude ne peut assurer la faisabilité définitive du scénario proposé

- ◆ Le niveau de l'expertise à dire d'expert ne permet pas de telles conclusions
 - Ce point n'a pas été bien compris, par certains membres du Cotec, ce qui peut expliquer une des sources de confusion lors de la discussion à laquelle nous avons été confronté, certains interlocuteurs d'ailleurs l'entretenant sans doute à dessein
- ◆ **Des études complémentaires seront nécessaires**

Caractéristiques de la ligne actuelle **entre Mantes et Evreux**

1
2
3
4
5



- Trois paliers de vitesses maximales et deux gares intermédiaires desservies par les trains TER
- Quatre tunnels, dont la section ne permet pas de relever la vitesse au-delà de 160 km/h
- Derniers km avant Evreux pas concernés par les aménagements envisagés
 - Horizon Cible : la plupart des trains utilisent le « Y-Normand » raccordé avant le tunnel de Nétreville
 - Vitesses actuelles conservées sur ce tronçon

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 46/88

Les scénarios étudiés

1
2
3
4
5

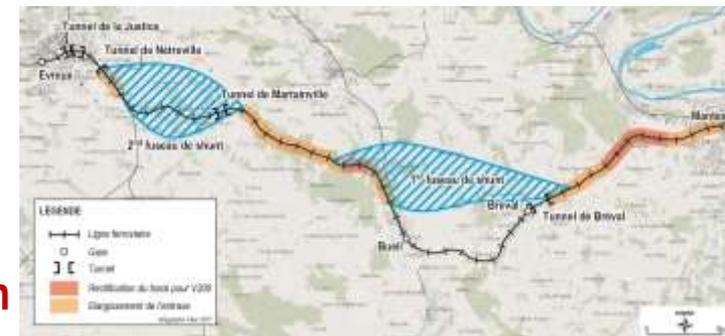
Sc.1 « Relèvement de vitesse »

- V 200 km/h ($\Delta t \sim 4$ min p.r LNPN)
 - Performance cohérente par rapport à LN Paris – Ma
- 4 tronçons nécessitent une correction de tracé
- Sc.1 est **suffisant à l'horizon prioritaire**



Sc.2 « Shunts + relèvement de vitesse »

- shunts = gain de temps ($\Delta t \sim 3$ min) et en capacité
 - dépassement des trains lents par les trains rapides
- Tracé délicat au niveau de la vallée de l'Eure
- Sc.2 **est le meilleur du point de vue de l'exploitation**



Sc.3 « Doublement de la ligne existante »

- 4 voies sur tout le linéaire, sans autre aménagement
 - Difficultés dans les zones urbanisées
- Offre aucun gain de temps
- Sc.3 **n'est pas retenu**



RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 47/88

Scénarios optimisés – Evaluation des coûts et surfaces consommées

1
2
3
4
5

Sc.1' « Relèvement de vitesse, excepté zone 3 »

- Modification apportée pour limiter les coûts
 - Maintien d'une courte section à 160 km/h (zone 3)
 - Correction très onéreuse pour un gain de 15 secondes
- Coût du scénario 1' : **565 M€ HT**
- Surfaces utilisée **20 ha** de terres agricoles (sur 38 au total)



Sc.2' « 1^{er} shunt & relèvement de vitesse »

- Modification apportée pour limiter les coûts
 - Le second shunt n'est pas retenu
 - Plus cher que le relèvement de vitesse de la ligne ex
- Coût du scénario 2' : **812 M€ HT**
- Surfaces utilisée **122 ha** de terres agricoles (sur 165 au total)



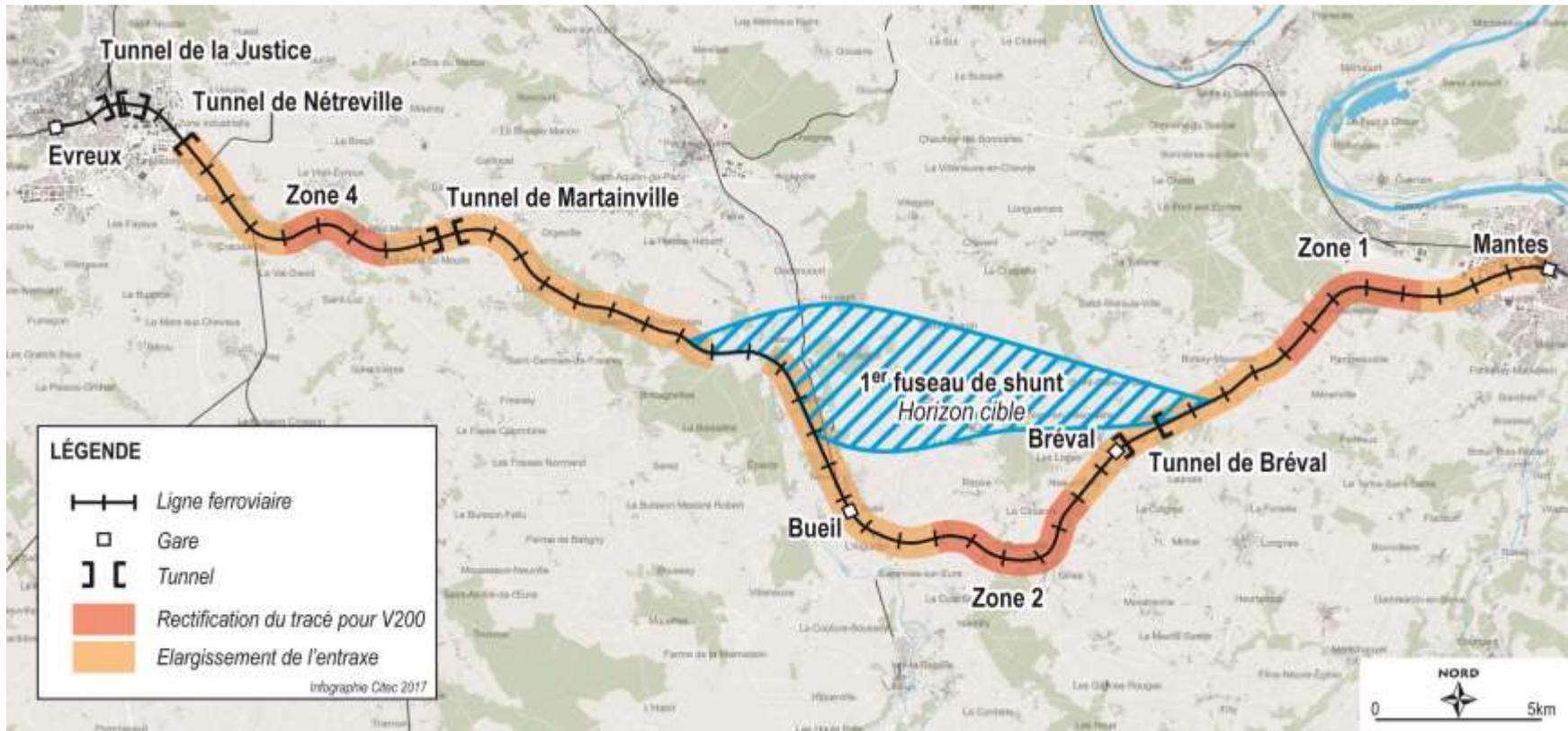
Phasage 1' (horizon prioritaire) + 2' (horizon cible) : **916 M€ HT**

- Entraîne des surcoûts par rapport à la réalisation du seul scénario 2' : **104 M€ HT soit 13 %**
- Surfaces utilisées : **135 ha maximum de terres agricoles**

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 48/88

Conclusion

1
2
3
4
5



Deux solutions envisageables

- Aménagement du seul scénario 2' dès l'horizon prioritaire : **812 M€**
- Phasage des aménagements (sc. 1' puis aménagement complémentaire du sc. 2') : total **916 M€**
 - Surcoût de 13 % par rapport à la première solution

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 49/88

Comparaison des performances (temps de parcours) et des coûts

1
2
3
4
5

Comparaison des temps de parcours entre Mantes et Evreux

- Perte de temps pour les trains rapides de 3, respectivement 4 minutes
- Léger gain de temps pour les TER

		Horaire 2017	LNPN Cible	Scénario 1'	Scénario 2'
Train rapide	Temps de parcours	25 min	~ 17 min	21 min	20 min
	Δt / horaire 2017	---	- 8 min	- 4 min	- 5 min
	Δt / LNPN Cible	---	---	+ 4 min	+ 3 min
TER avec arrêt à Bréval et Bueil	Temps de parcours	31 min	31 min	28 min	30 min
	Δt / LNPN Cible	---	---	- 3 min	- 1 min

Comparaison des temps de parcours par rapport aux objectifs LNPN

- **Scénario 2' permet quasiment d'atteindre les objectifs**
 - Temps objectifs dépassés de 1 à 5 minutes

Relation	Temps objectif	Horaire 2017	LNPN Cible	Scénario 1'	Scénario 2'
Paris – Evreux	0h40	0h56	0h37 - 7 %	0h41 + 3 %	0h40 =
Paris – Rouen	0h50	1h10	0h48 - 4 %	0h52 + 4 %	0h51 + 2 %
Paris – Caen	1h20	1h50	1h22 + 3 %	1h26 + 8 %	1h25 + 6 %
Paris – Le Havre	1h30	2h11	1h30 =	1h34 + 4 %	1h33 + 3 %

Comparaison des coûts

- Malgré la demande du Cotec, il a semblé pour le moins « hasardeux » de comparer des montants issus de documents différents sans pouvoir vérifier la cohérence des hypothèses

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
Page 50/64

Conclusions

1
2
3
4
5

Certains scénarios d'aménagements de la ligne existante entre Mantes et Evreux

- Sont techniquement faisables
- Sont pertinents en regard des grands objectifs du projet LNPN

Il existe bien une alternative crédible à la construction du tronçon de ligne nouvelle Mantes – Evreux

A l'**horizon Cible** (au-delà de 2030)

- La capacité de la ligne existante n'est pas suffisante dès la mise en service du «Y Normand»
- Seul le **scénario 2'** permet d'offrir la capacité nécessaire
 - Le shunt prévu permet le dépassement par les trains rapides des TER desservant Bréval et Bueil

A l'**horizon Prioritaire**

- Le trafic prévu peut sans problème s'écouler par la ligne existante
- Le **scénario 1'** prévoyant l'aménagement de la ligne existante pour la vitesse de 200 km/h
 - Exception faite de la zone 3

Recommandations / Remarques

1

Compte tenu des incertitudes quant à l'évolution du trafic

2

- il est opportun d'associer l'aménagement final de la section Mantes – Evreux à la réalisation des sections de lignes nouvelles prévue à l'horizon Cible, notamment le « Y normand ».

3

4

Si la solution proposée (phasage) est retenue,

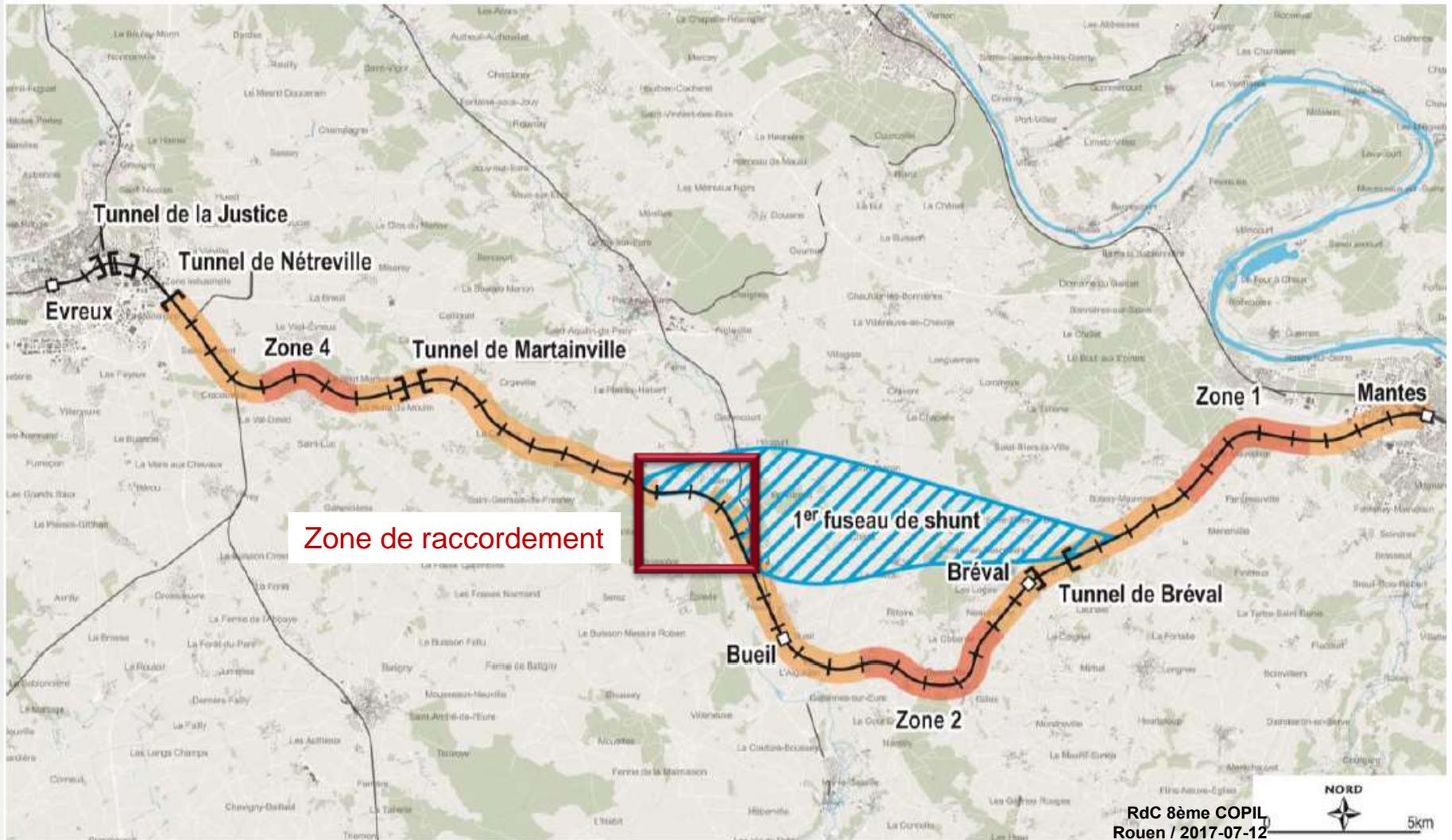
5

- il convient de s'assurer, que la réalisation du shunt sera ultérieurement possible.
 - Le tracé doit donc être défini avec suffisamment de précision pour permettre de faire les réserves foncières.

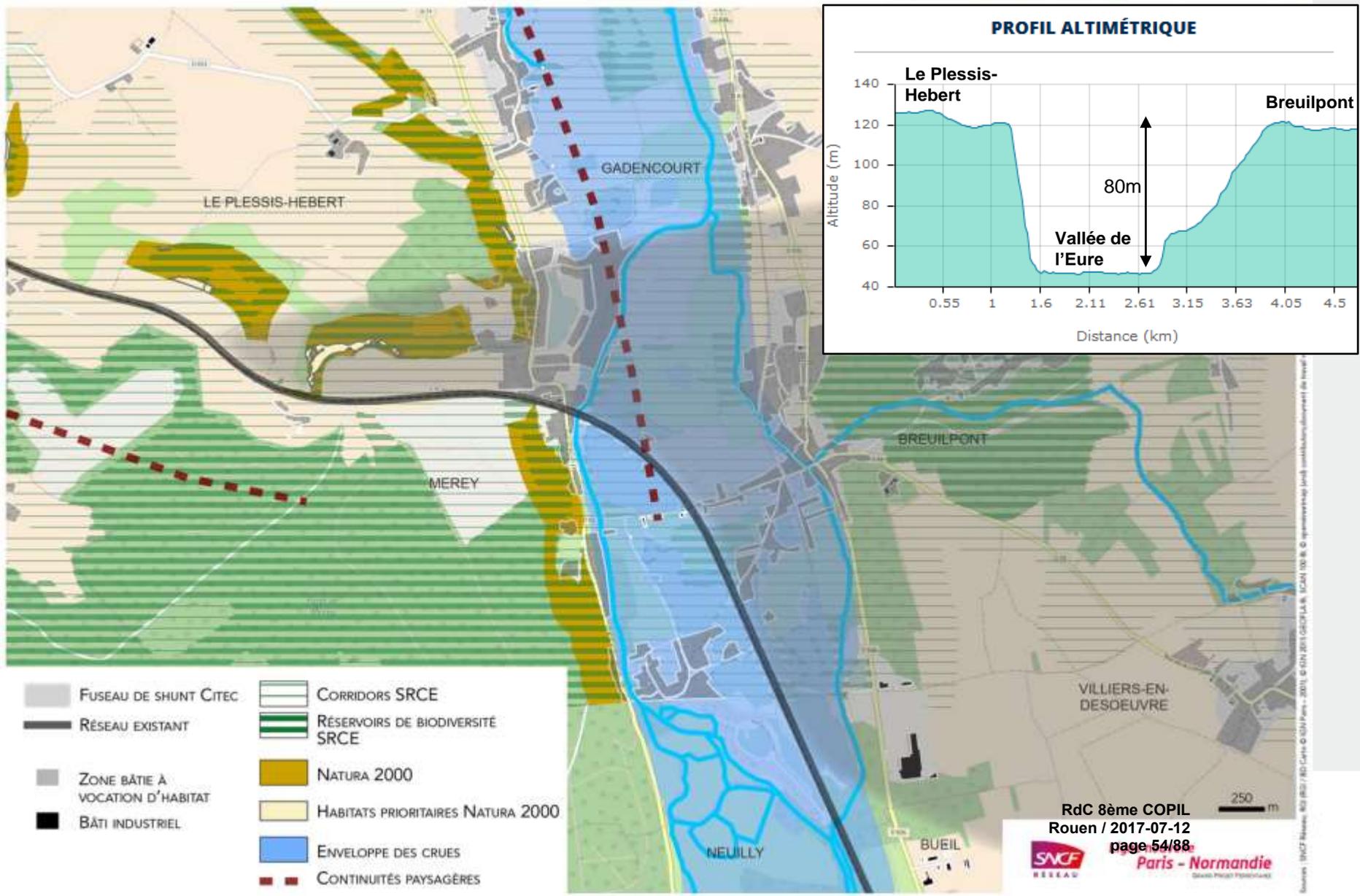
Il convient de relever un élément essentiel pour l'évaluation des solutions alternatives

- Le scénario 2' **n'offre pas autant de souplesse** d'exploitation qu'une ligne nouvelle
- L'absence d'itinéraire alternatif rend impossible le détournement des trains en cas de problèmes d'exploitation sur ce tronçon central pour la desserte de la Normandie

Exemple de points à vérifier



Un secteur de raccordement contraint



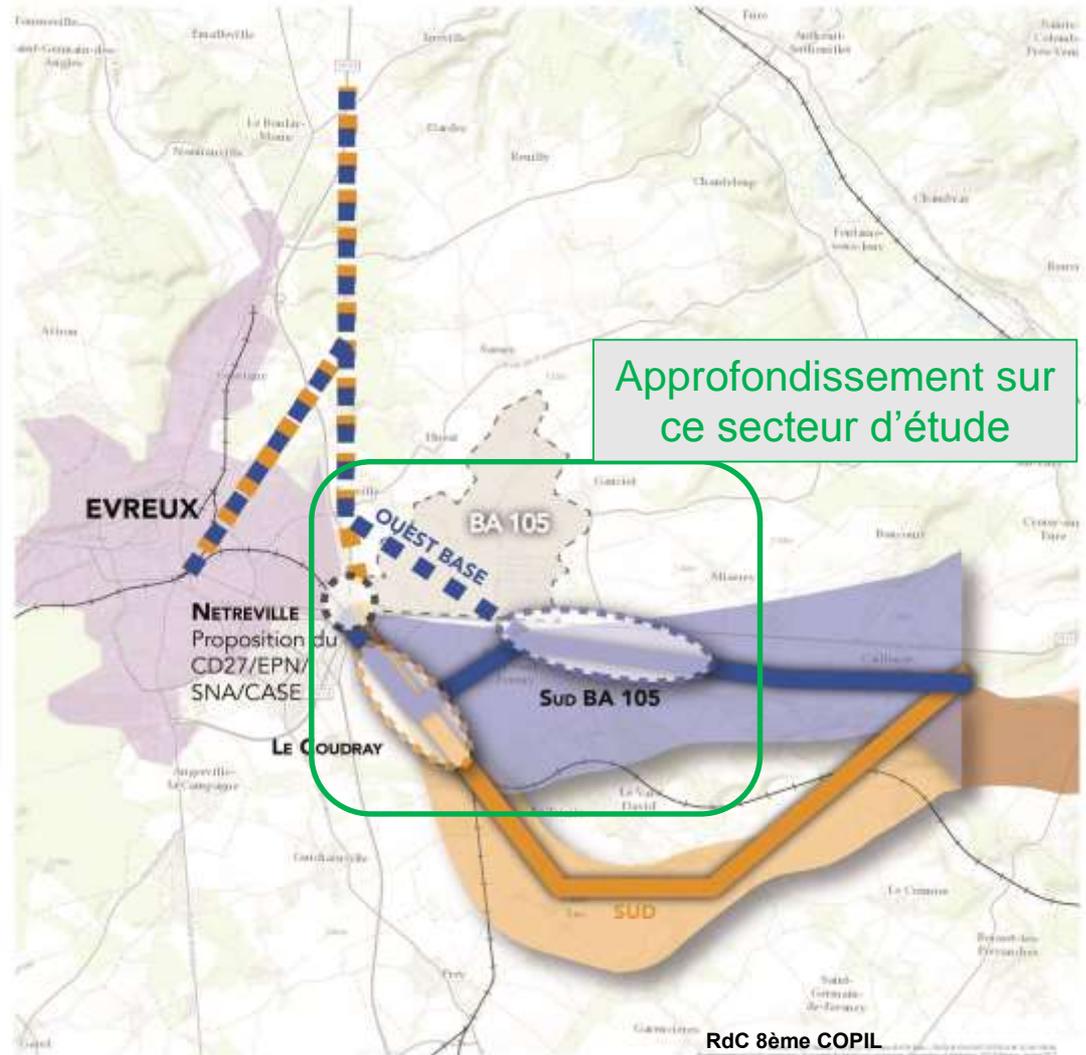


Gare nouvelle d'Evreux

MANTES-EVREUX - Secteur C2 – ZP et hypothèses de localisation de gares retenues lors du COPIL du 28 février 2017

[...] Le COPIL a retenu **trois hypothèses de localisation de cette gare nouvelle**, situées au sud-ouest de la base aérienne 105, incluant la zone de Nétreville.

La zone de passage C2 Nord-Est base est donc écartée, et il est demandé à SCNF Réseau d'approfondir les études des zones de passage C2 Nord-Ouest-base et C2-Sud.[...]

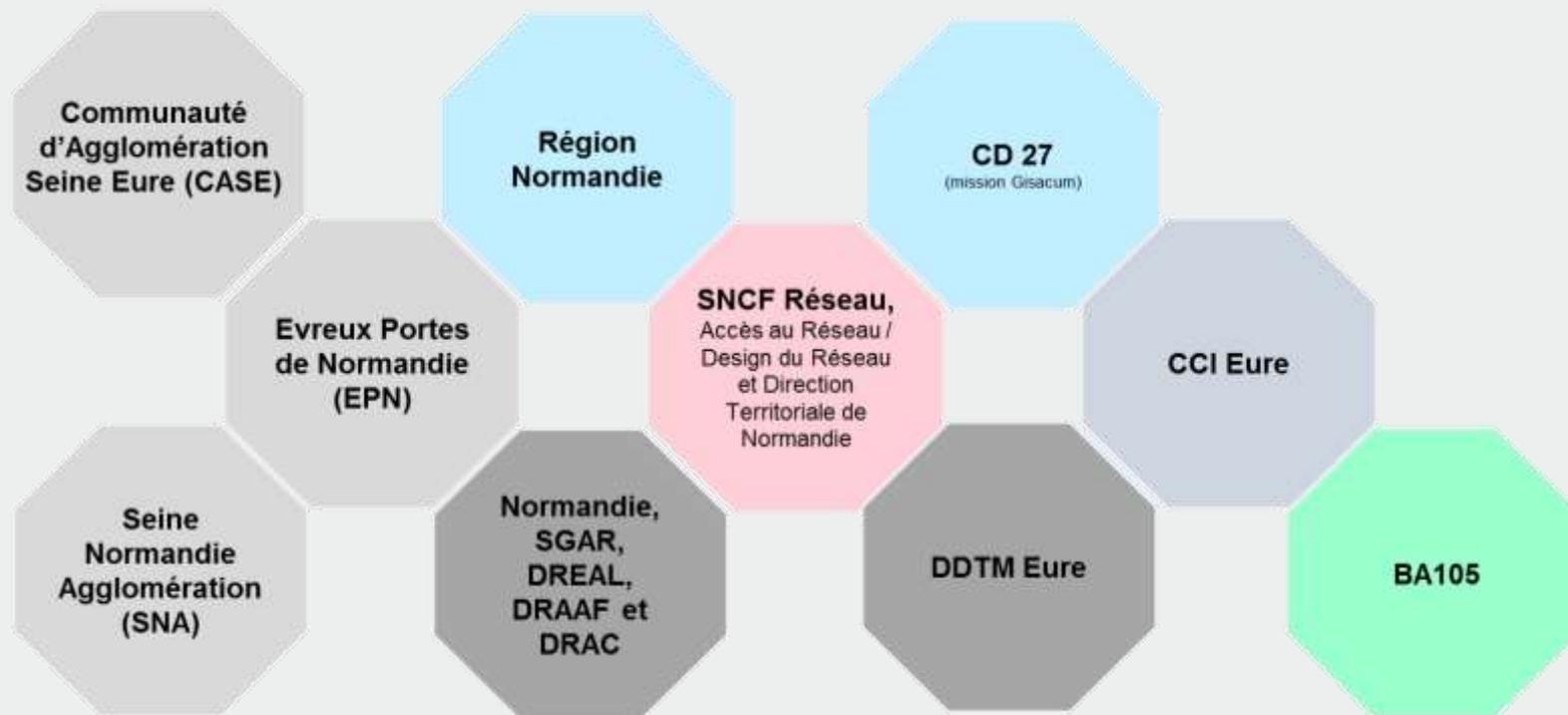


Extrait du relevé de conclusion du COPIL du 28 février 2017

Groupe de travail sur la GN d'Evreux



11 institutions représentées :

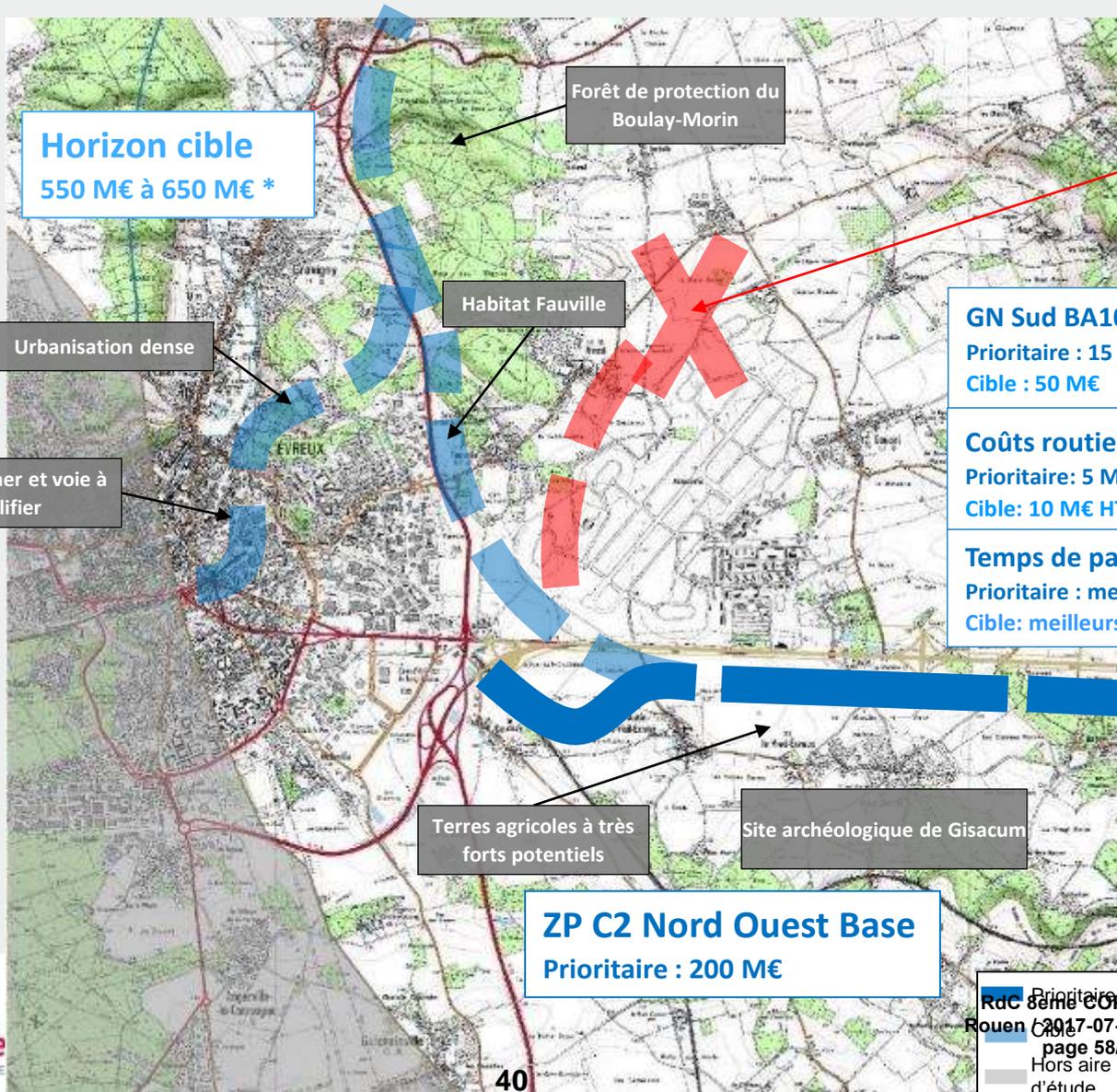


Groupes de travail mensuel:



GN Sud BA 105 – Orientation cible le long RN154

* Le surcoût d'un passage en tunnel sous la forêt de protection est estimé à 100 M€



Horizon cible
550 M€ à 650 M€ *

Insertion géométrique impossible

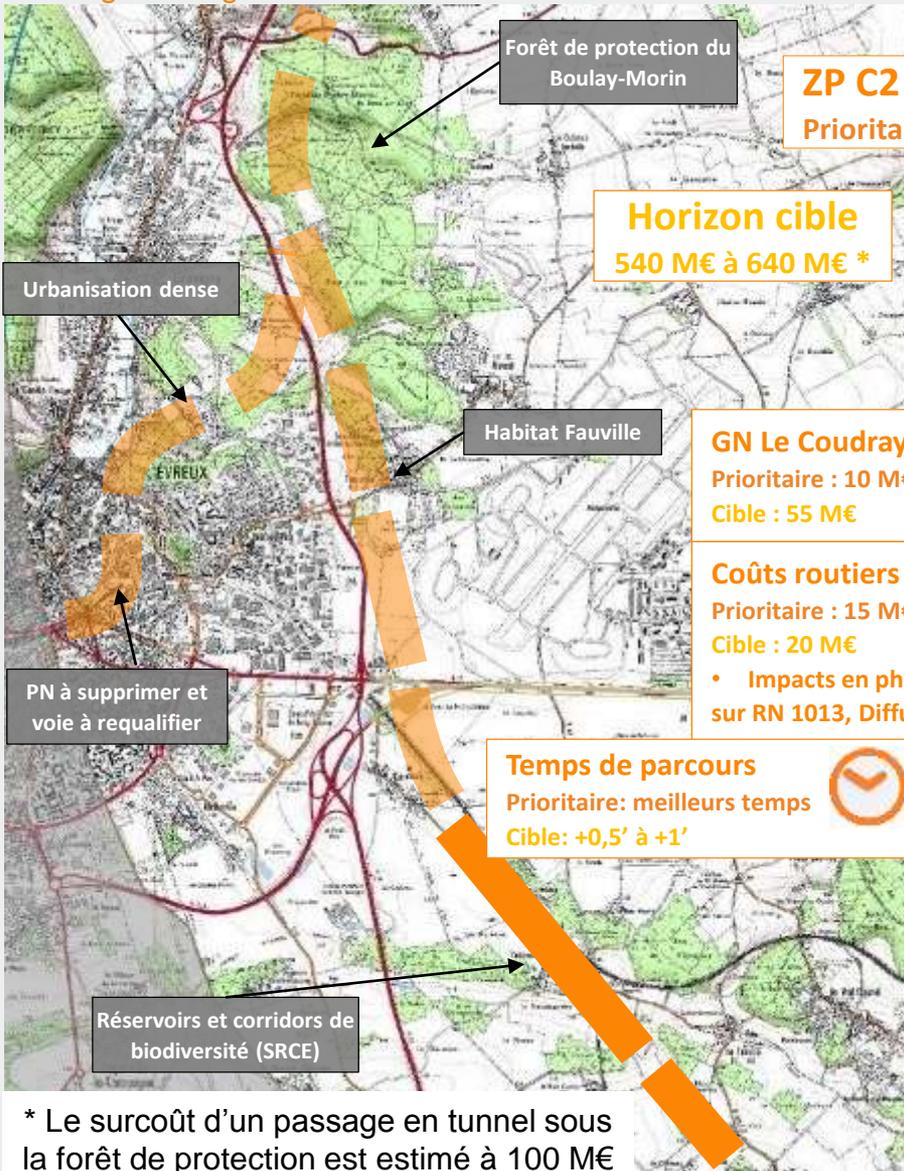
GN Sud BA105	
Prioritaire : 15 M€	
Cible : 50 M€	
Coûts routiers	
Prioritaire: 5 M€	
Cible: 10 M€ HT	
Temps de parcours	
Prioritaire : meilleurs temps	
Cible: meilleurs temps	

	Prioritaire
	Cible
	Hors aire d'étude

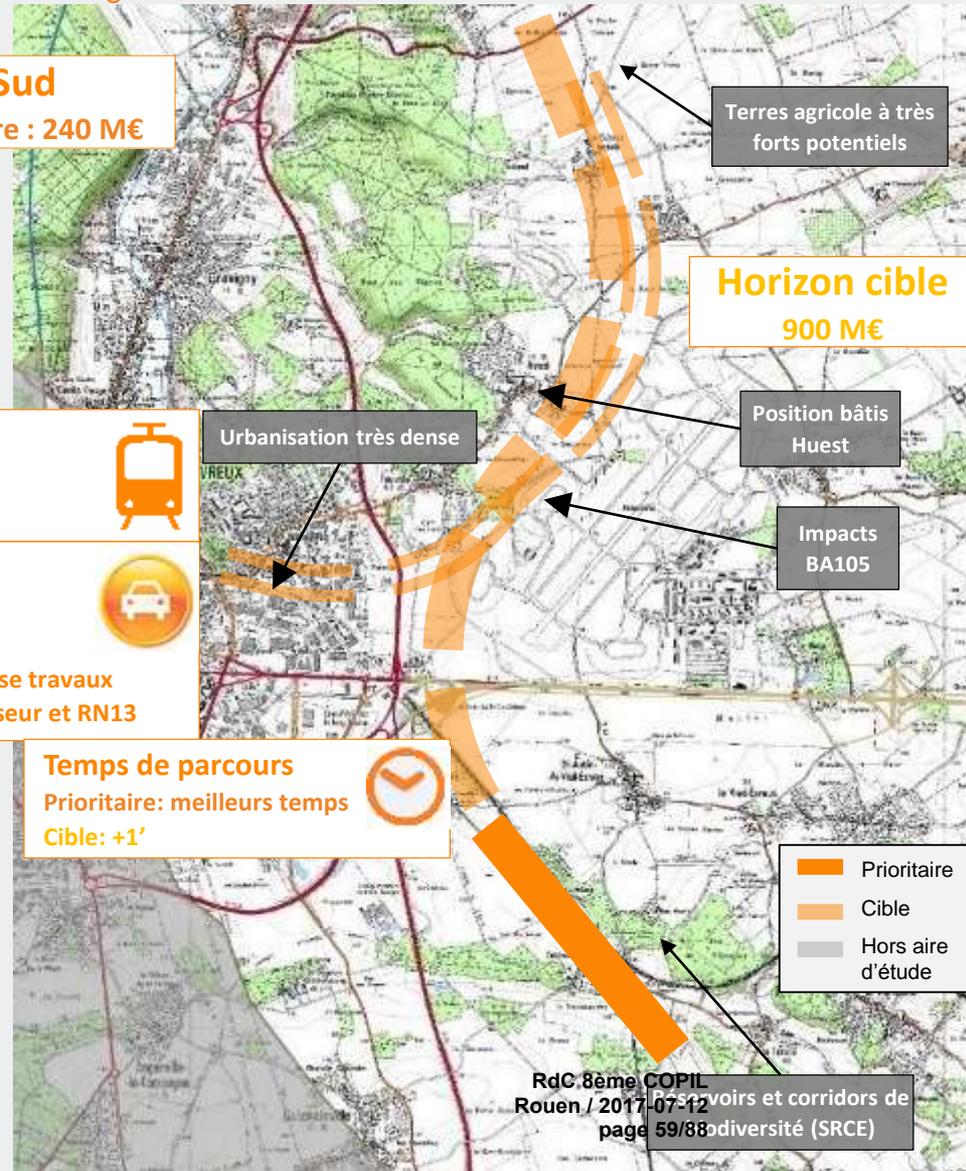
ZP C2 Nord Ouest Base
Prioritaire : 200 M€

GN Le Coudray – 2 orientations cibles possibles

Passage le long de la RN154



Passage au nord de la BA 105



* Le surcoût d'un passage en tunnel sous la forêt de protection est estimé à 100 M€

- █ Prioritaire
- █ Cible
- █ Hors aire d'étude

GN Nétreville – 2 orientations cibles possibles

Passage le long de la RN154

Passage au nord de la BA 105

Horizon cible

620 à 720 M€ *

Forêt de protection du Boulay-Morin

GN Nétreville

Prioritaire : 0 M€

Cible : 250 M€



Coûts routiers

Cible : 75 M€

• Impacts en phase travaux sur RN 1013 et RN13

Temps de parcours

Prioritaire: +1' à +1,5'

Cible: +1'



Coûts routiers

Cible : 80 M€

• Impacts phase travaux sur RN 154, nœud routier, RN1013, RN et RN13

Temps de parcours

Prioritaire : +1,5'

Cible: +1,5'



Horizon cible

770 M€

Terres agricole à très forts potentiels

Position bâtis Huest - Fauville

Impacts BA105

Urbanisation dense

EVREUX

Habitat Fauville

ZP C2 Sud

Prioritaire : 240 M€

PN à supprimer et voie à requalifier

Interruption totale du trafic ferroviaire en fonction du mode de construction (1 à 6 mois) / Dispositions constructives routières très complexes (ralentissements probables pendant plusieurs mois)

Réservoirs et corridors de biodiversité (SRCE)

Urbanisation très dense

échangeur N1013 / N154

■ Prioritaire
■ Cible
■ Hors aire d'étude

Terres agricole à très forts potentiels

Terres agricole à très forts potentiels

Réservoirs et corridors de biodiversité (SRCE)

Position bâtis Guichainville

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 60/88

* Le surcoût d'un passage en tunnel sous la forêt de protection est estimé à 100 M€

GN Evreux – Récapitulatif des coûts



		GN Sud BA 105 par RN154	GN Le Coudray par RN154	GN Le Coudray par nord BA 105	GN Nétreville par RN154	GN Nétreville par nord BA 105
		ZP C2 NORD OUEST BASE	ZP C2 SUD			
Phase prioritaire	Aménagements ferroviaires	200 M€	240 M€	240 M€	240 M€	260 M€
	Mesures conservatoires	20 M€	25 M€	25 M€	0 M€	0 M€
	TOTAL prioritaire	220 M€	265 M€	265 M€	240 M€	260 M€
Phase cible	Aménagements ferroviaires	550 à 650 M€ *	540 à 640 M€ *	900 M€	620 à 720 M€ *	770 M€
	Gare nouvelle	50 M€	55 M€	55 M€	250 M€	250 M€
	Aménagements routiers	10 M€	20 M€	20 M€	75 M€	80 M€
	TOTAL cible	610 à 710 M€	615 à 715 M€	975 M€	945 à 1045 M€	1 100 M€

* Le surcoût d'un passage en tunnel sous la forêt de protection est estimé (à dire d'expert) à 100 M€

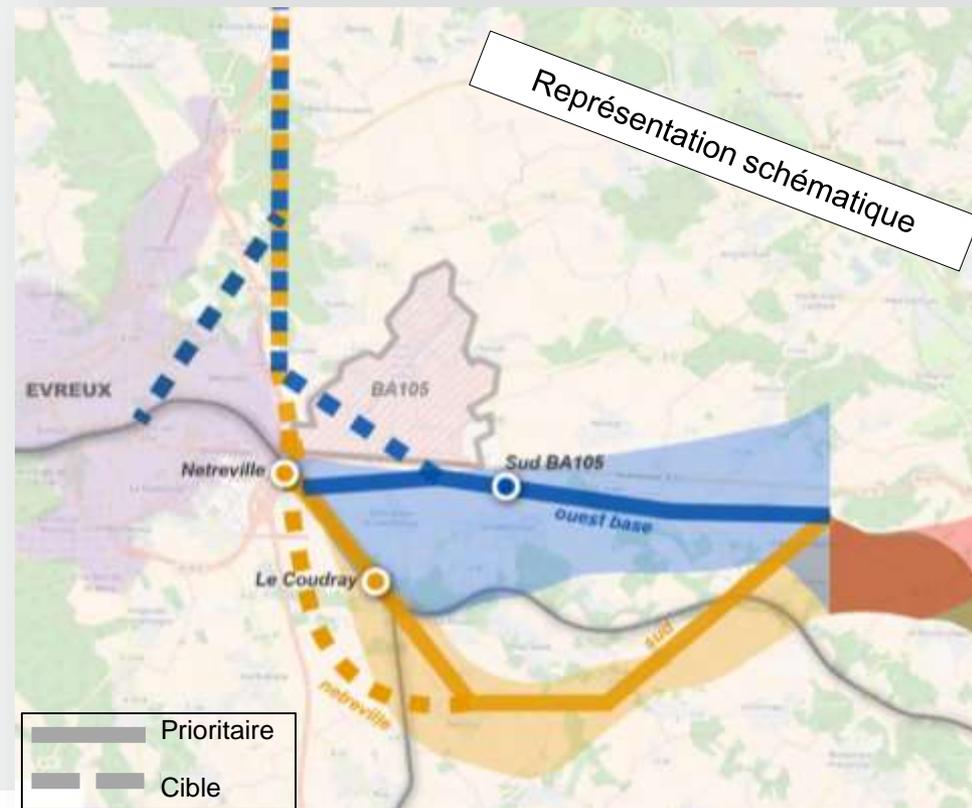
La suite des études d'étape 2 montrera l'opportunité du barreau Evreux centre Nord (estimé entre 220 et 270 M€) en lien avec le sujet de la gare d'agglomération

Synthèse

- Validation de la **faisabilité technique sur les 3 sites de gare**, à la fois sur les aspects ferroviaires et routiers, avec mise en lumière des enjeux archéologiques, forestiers et agricoles

Poursuite du travail jusqu'au prochain COPIL

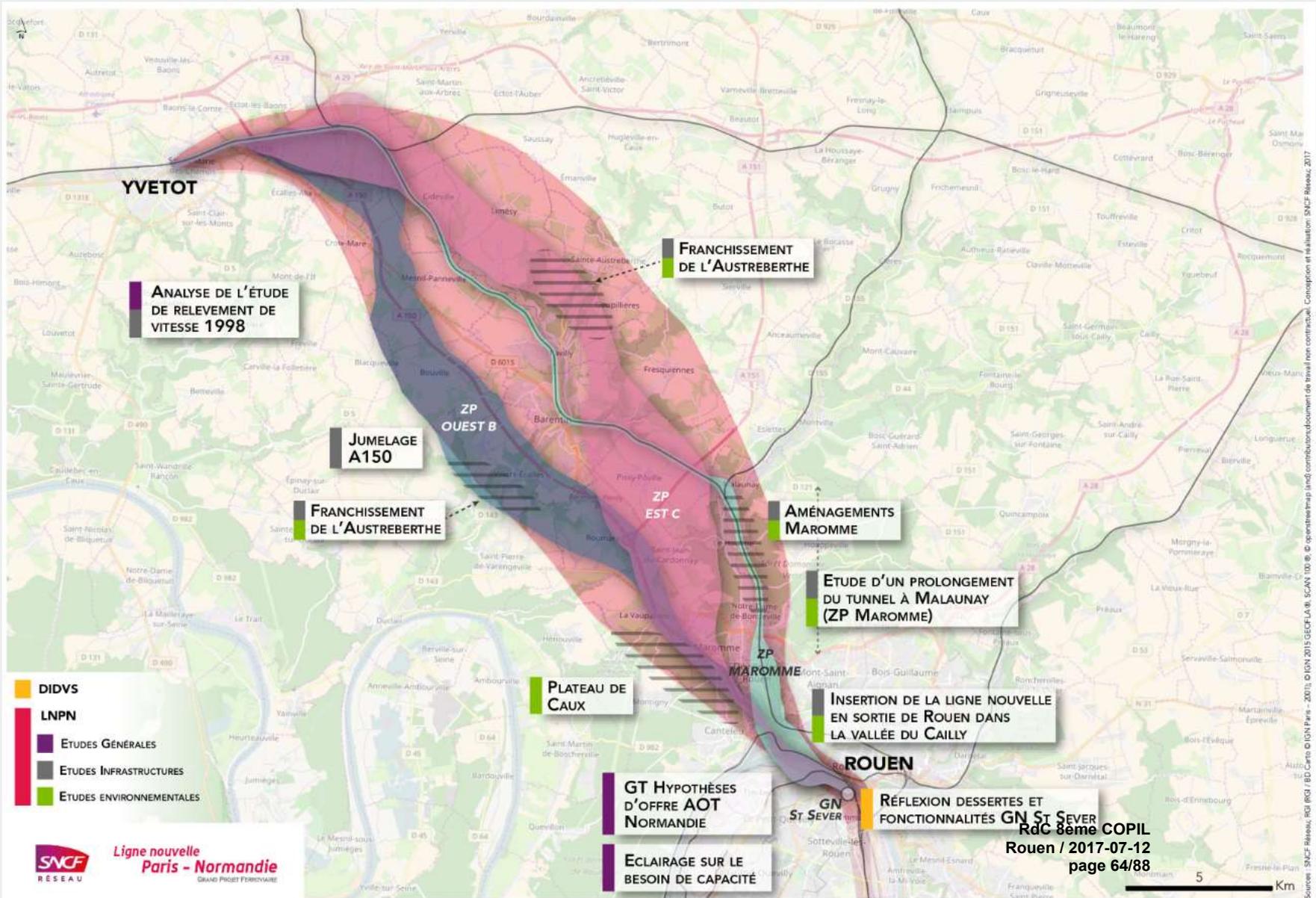
- Finalisation de l'**analyse multicritère** enrichie des thèmes proposés par les territoires (dynamiques territoriales, environnement & activités humaines, service ferroviaire, investissements & faisabilité technique).
- Eclairage socio-économiques





Rouen - Yvetot

ROUEN-YVETOT – Analyse en cours sur les ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016





Etude de relèvement de vitesse conduite en 1998



[...] Le comité de pilotage a demandé au maître d'ouvrage d'analyser, au regard des règles actuelles et des objectifs du projet LNPN, le document « *L'alternative* » rédigé par le collectif « *LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix* », ainsi que **l'étude réalisée par la SNCF en 1998 sur le relèvement de la vitesse entre Rouen et Le Havre.**[...]

Extrait du relevé de conclusion du COPIL du 28 février 2017

**LIAISON RAPIDE NORMANDIE-
VALLEE DE SEINE-RESEAU TGV**

**LEVEE D'OPTION POUR L'AMELIORATION DE
LA VITESSE DE LA LIGNE ROUEN-LE HAVRE
du km 141+780 au km 226+200**

LNPN Rouen-Yvetot

« L'alternative »

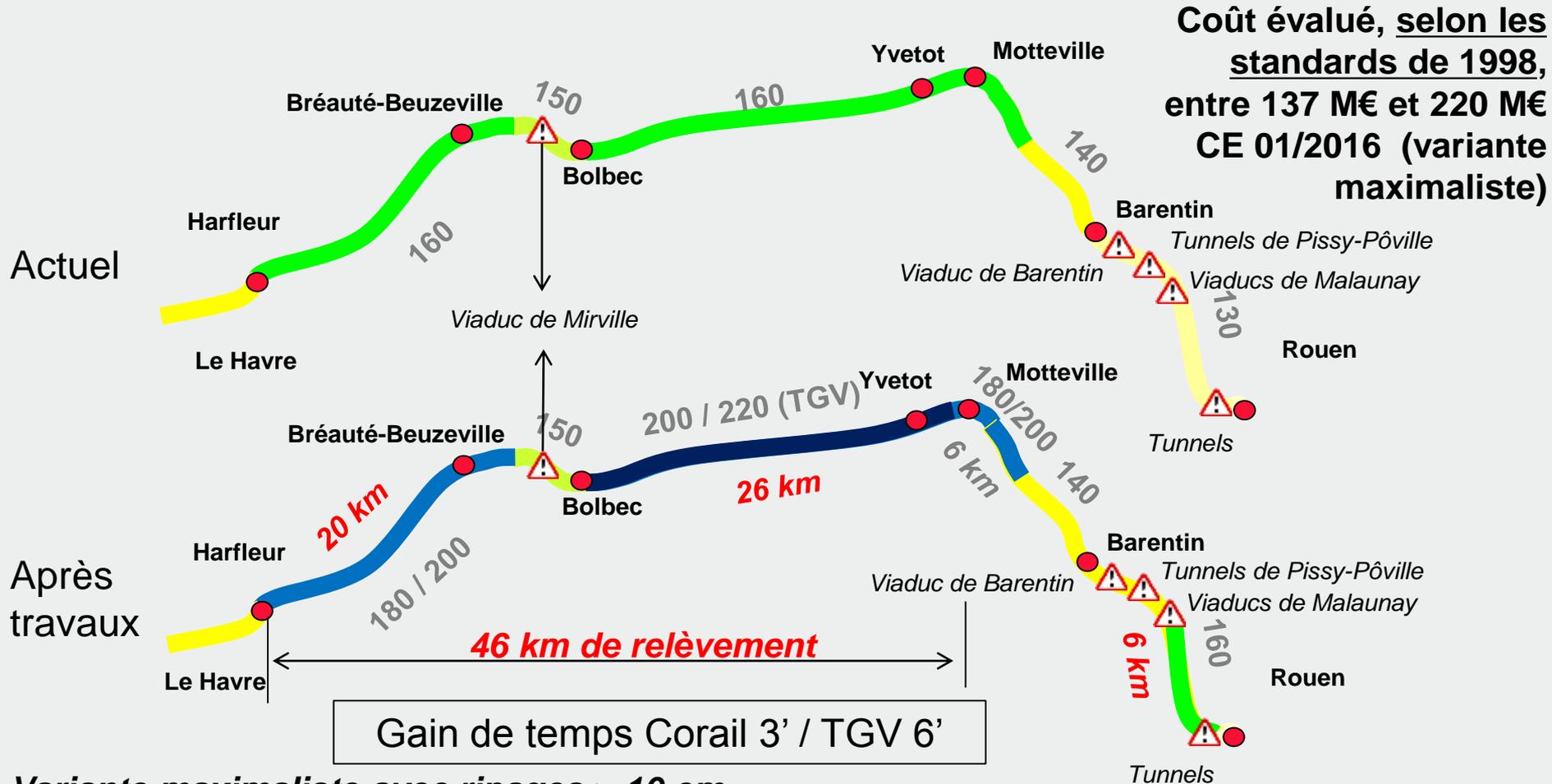
Collectif
« *LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix* »

Janvier 2017



LNPN OUI,
MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX!

Les résultats sur Rouen – Le Havre (88 km) : schéma simplifié des vitesses de lignes



Coût évalué, selon les standards de 1998, entre 137 M€ et 220 M€ CE 01/2016 (variante maximaliste)

Variante maximaliste avec ripages > 10 cm

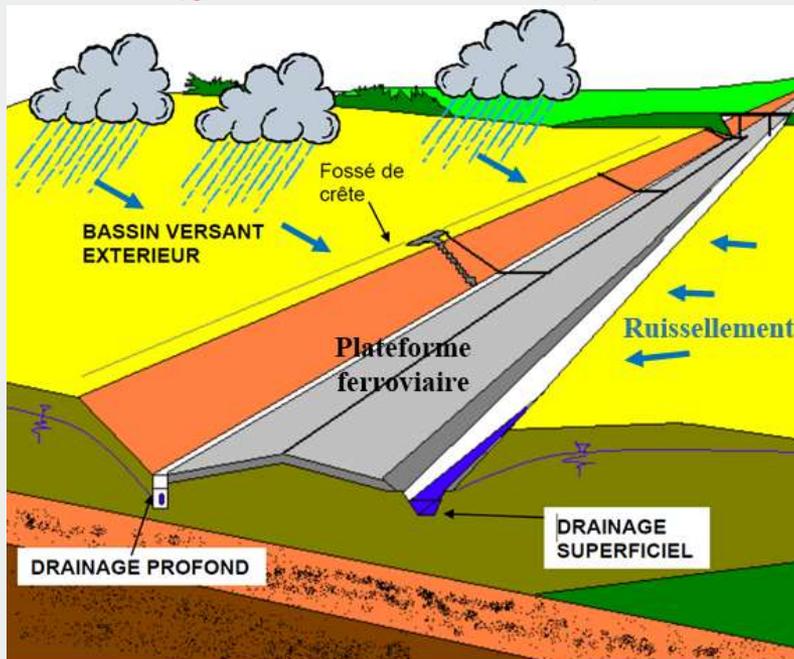
Etude ne tenant pas compte des contraintes d'exploitation (mixité des circulations ...)

Evolution du contexte règlementaire

Principales évolutions : A. Loi sur l'Eau

■ Deux conséquences principales pour le domaine ferroviaire :

- *Création d'aménagements hydrauliques conséquents, comme des **bassins de rétention***
- *Mise en œuvre de dispositifs pour éviter la pollution de la **ressource en eau souterraine** (géotextile sous les voies)*



Evolution du contexte règlementaire

Principales évolutions : B. Normes ferroviaires

- **18 items techniques** pour juger de l'acceptabilité : seule la haute qualité de l'ensemble des éléments d'infrastructure garantira l'exploitation en **sécurité, en confort et la maintenabilité ultérieure** de la ligne.
 - Dans les études de 1998, plusieurs thèmes jugés indispensables aujourd'hui n'étaient pas traités ou trop peu documentés (maintenabilité de la voie, structures d'assise et ouvrages en terre, installations fixes de traction électrique...).
- **Cela peut par exemple entraîner la nécessité de renforcer de la plateforme, les talus (création de murs de soutènement), créer des ouvrages d'assainissement, revoir les profils en long pour garantir le gabarit ferroviaire sous les points durs (tunnels, ponts-routes) ...**



RdC 8ème COPIL
Rouen / 2010-07-12
page 10/13



Etude de 1998

- Les gains de temps sont liés aux performances du matériel roulant et de l'infrastructure (5 minutes de gain au total avec du matériel roulant TGV).
- Dans le cas de la variante de base du relèvement de vitesse (ripage < 10 cm) et de la circulation d'un matériel TGV, le gain se répartit approximativement pour moitié entre les performances du matériel (un TGV à la place d'un matériel Corail tracté) et pour moitié aux améliorations de l'infrastructure (relèvement de vitesse).

Hypothèses de desserte* et de matériel roulant actualisées

- Pour un **Omnéo Premium**, le gain lié à l'infrastructure est estimé entre **2 à 2,5 minutes**
 - Pour un **matériel plus performant**, à l'horizon **LNPN Cible**, le gain lié à l'infrastructure est estimé entre **2 à 3 minutes**
- Gain de temps de 2 à 3 minutes dû spécifiquement au projet de relèvement de vitesse, le reste étant apporté par le matériel roulant.**

(*) Hypothèses de desserte : 0 ou 2 arrêts intermédiaires entre Rouen et Le Havre à Yvetot et Bréauté



- **Le relèvement de vitesse peut être vu comme un complément au projet LNPN, la majeure partie du gain de temps de parcours étant réalisée au-delà d'Yvetot**

Il est donc proposé de poursuivre l'étude du relèvement de vitesse dans le cadre du Schéma Directeur Paris – Le Havre demandé par l'Etat à SNCF Réseau, en lien notamment avec les renouvellements prévus (voie, signalisation)

Démarrage prévu du Schéma Directeur à l'automne, discussion sur le financement en cours, dans le cadre de la revoyure du CPER

- **Etudes à mener : études d'infrastructure et études environnementales**



Le nœud de Rouen

*Retour sur la première réunion du groupe de travail
GN ROUEN Saint-Sever du 10 juillet 2017*

Complexe de Paris Saint-Lazare

LE COMPLEXE DE PARIS SAINT LAZARE



12 JUILLET 2017

RdC 8ème COPIL
Rouen / 2017-07-12
page 74/88



1 - DIAGNOSTIC DU COMPLEXE PARIS SAINT-LAZARE

➤ **Périmètre d'étude entre Paris Saint-Lazare et Bois-Colombes**

- Gare, avant gare et relations avec les sites techniques (Batignolles et Clichy Levallois)

➤ **Enjeux**

- Améliorer la robustesse d'exploitation à court et moyen terme (avant l'arrivée d'Eole).
- Mener cette démarche avec l'ensemble des acteurs opérationnels du complexe.

➤ **Méthode**

- **Phase 1** : capitaliser sur l'ensemble des études déjà réalisées pour identifier les préconisations pertinentes.
 - ❑ Objectif : fin 2017.
- **Phase 2** : confronter ces préconisations à la réalité opérationnelle et les amender pour les insérer dans une trajectoire de progrès.
 - ❑ Objectif : par étapes successives d'ici à mi-2018.

➤ **Financement**

- Pris en charge par la SNCF (budget de l'ordre de 250K€)

2 - OPTIMISATION DU PLAN DE VOIE

➤ Trois enjeux

- Etablir un plan de voie au juste nécessaire, adapté aux circulations prévues.
- Anticiper l'évolution future des besoins, notamment l'accueil de nouveau matériel roulant.
- Sécurité : vérifier l'adéquation des largeurs des quais actuels aux flux des voyageurs.

➤ Deux objectifs immédiats

- Convenir du cahier des hypothèses: document circulé et stabilisé.
- Définir l'expression des besoins (trafic voyageur).

➤ Le Service annuel 2018 pris comme référence

- Mise en service du réseau Grand Paris Express et d'EOLE
- Diminution du trafic annuel à PSL d'environ 20 millions de voyageurs pour les lignes L et J

➤ L'emprise constituée par les voies sous dock est hors-champ.

➤ Longueur des quais : prend en compte le schéma de desserte cible d'OMNEO, compatible avec le projet EOLE (hypothèse de voies à quai à 400m : étudiée par LNPN).

3 - DÉCROISEMENT DES GROUPES V ET VI

➤ Périmètre d'étude entre Paris Saint-Lazare et Bois-Colombes

➤ Problème posé

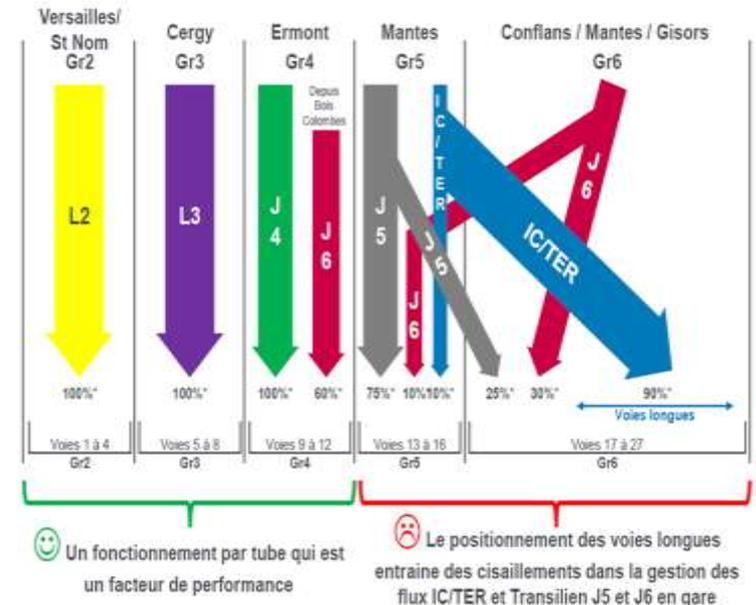
- Les voies longues sont sur le groupe VI.
- Les trains normands arrivent par le groupe V.
- Conséquence: des cisaillements.

➤ Besoin de lancer une étude préliminaire

- Avancer dans la faisabilité technique.
- Evaluer l'avantage fonctionnel.
- Apprécier l'avantage économique.

➤ Financement et calendrier

- Estimation à date : 500K€.
- Calendrier provisoire : un an à compter du lancement de l'appel d'offre
- Accord préalable d'un financement des études préliminaires sur budget LNPN



Financements des EP du SdM de décroisement Gr V / Gr VI. (1/2)



Contexte – Proposition 3^{ème} COPIL PSL du 15/06

Prendre **500 k€** sur les financements de l'étape 1 des EP EUP LNPN pour financer les EP du SdM de décroisement Gr V / Gr VI menées par la DG IdF, dans l'attente d'une nouvelle convention

Calendrier



Modalités / Principes de financement par LNPN

Utilisation de la convention de financement relative à la **troisième tranche fonctionnelle** d'études et d'actions à réaliser dans le cadre de l'étape 1 des EP EUP LNPN à hauteur de **500 k€**.

Extrait de la Convention :

3.2.2 - Assurer la circulation des trains Paris-St Lazare – Mantes – Normandie de manière indépendante des trains franciliens entre Paris et Mantes :

- Déterminer les modifications à apporter au secteur Paris – St Lazare – Clichy-Batignolles (gare St Lazare, voies des groupes 4,5 et 6, installations de garage de Clichy-Batignolles) pour assurer en qualité le service recherché tant pour les trains Paris – Mantes – Normandie que les trains franciliens,
- (...),
- Etudier les modifications d'infrastructure nécessaires pour assurer la séparation complète des trains Paris – Mantes – Normandie et des trains franciliens entre le raccordement ouest de la ligne nouvelle et Mantes-la-Jolie.

Nota : Si la part de financement LNPN ne couvre pas l'ensemble des études, financement complémentaire à identifier par la DG IdF

Planification de la fin de l'étape 1

Planification de la fin de l'étape 1



**Objectifs
des études
et de la
concertation**

Restitution analyse multicritère retravaillée

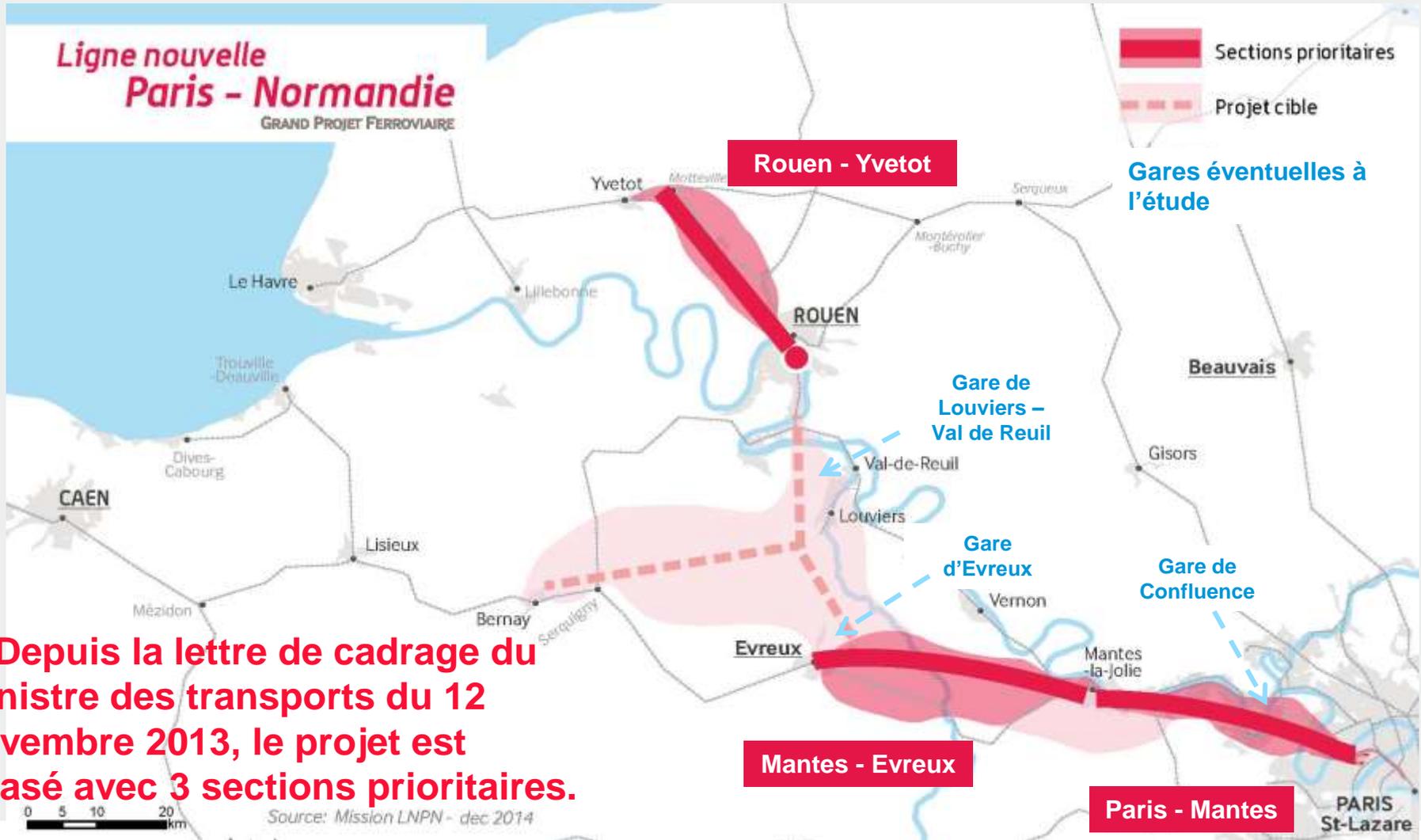
**Choix de
la ZPP**

	Sept 2017				Oct 2017			
	4-8	11-15	18-22	25-29	2-6	9-13	16-20	23-27
COFIL							★	
COTECH		▲			▲			
COTER						● ●	1 COTER IdF 1 COTER Normand	
			Ateliers T2 + T1	Commissions consultatives (x3)				
Section Rouen-Yvetot			★	◆				
Section Mantes-Evreux			★	◆				
Section Paris-Mantes			★	◆				

Elections
sénatoriales

Horizon cible : Avancement du Y de l'Eure

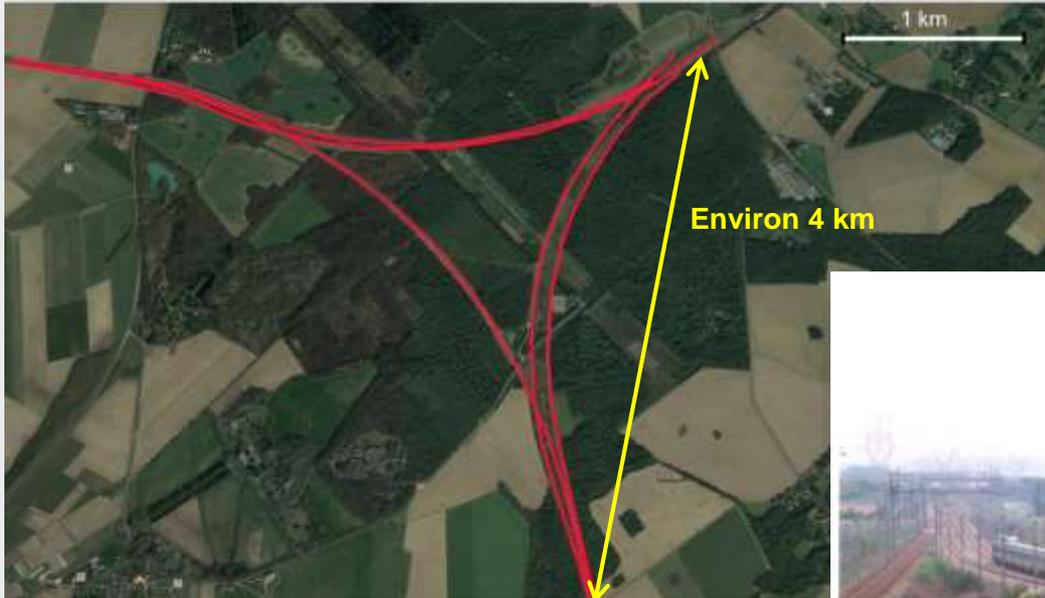
Un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible



→ Depuis la lettre de cadrage du Ministre des transports du 12 novembre 2013, le projet est phasé avec 3 sections prioritaires.

Exemple de Triangle Ferroviaire type LGV

Ligne LGV de Paris à Lyon et Marseille St Charles

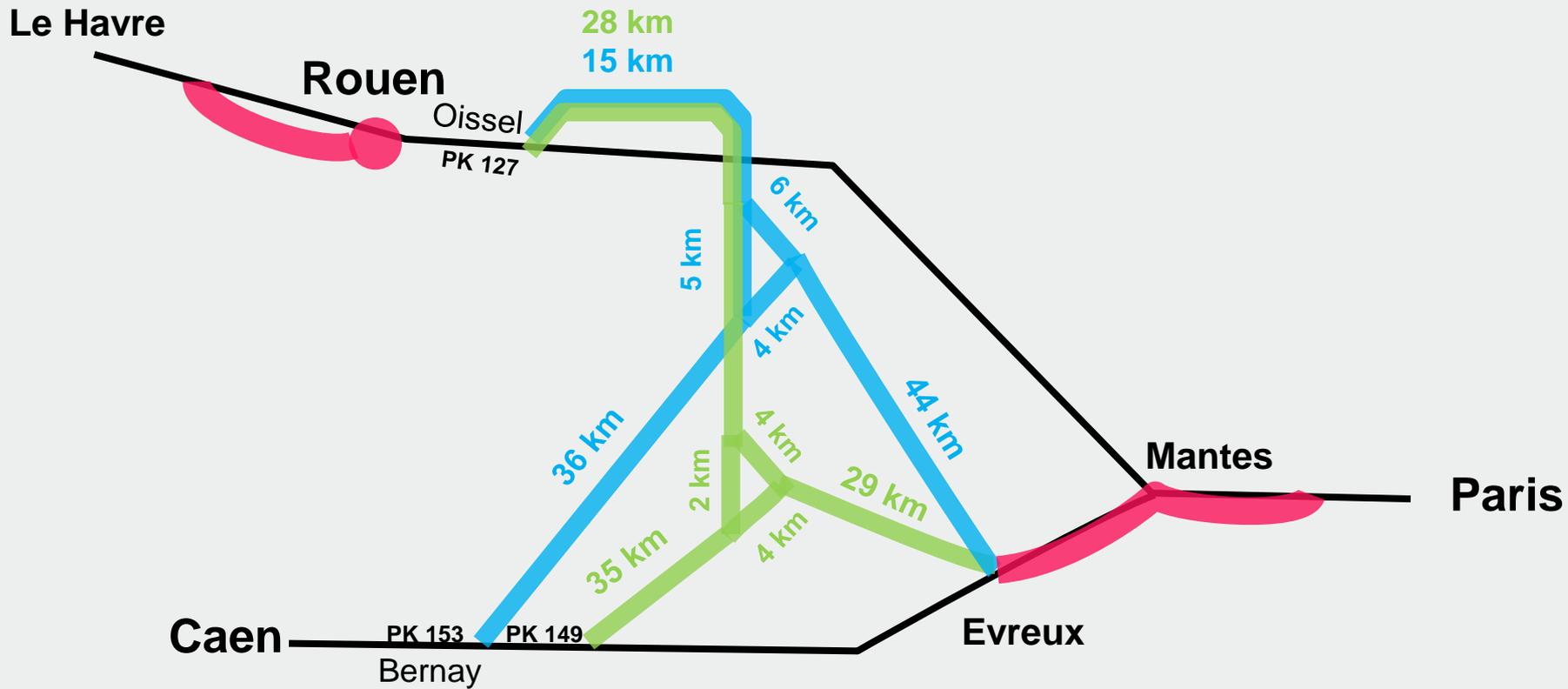


Raccord entre le réseau nord et le sud avec l'interconnexion Est vers Marne-La-Vallée-Chessy et Aéroport Charles de Gaulle.



Photo Triangle de Coubert (LGV Interconnexion Est)

Y de l'Eure



- LNP Prioritaire**
- LNP CIBLE, Objectif Paris – Rouen / Caen**
- LNP CIBLE, Objectif Rouen - Caen**

Enjeux de performance des schémas de Y de l'Eure



	Objectif Cible Paris – Rouen / Caen	Objectif Cible Rouen - Caen
PARIS – ROUEN Aujourd'hui : 1h10 Objectif Cible : 0h50	Meilleurs temps	Meilleurs temps +1 minute
PARIS – CAEN Aujourd'hui : 1h50 Objectif Cible : 1h20	Meilleurs temps	Meilleurs temps +2 minutes
ROUEN – CAEN Aujourd'hui : 1h30 Objectif Cible : <1h00	1h00 à 1h05	0h55 à 1h00

Y de l'Eure – Zones de recherche de positionnement théorique du triangle



Le plus favorable pour Rouen - Caen

Le plus favorable pour Paris - Rouen - Caen

Conclusion



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