



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



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

9^{ème} Comité de pilotage
26 octobre 2017

Paris

Sommaire

Relevé de conclusions..... page 3

Annexe 1 : Liste des présents page 13

Annexe 2 : Communiqué de presse page 19

Annexe 3 : Carte des zones de passage préférentielles page 23

Annexe 4 : Diaporama présenté par SNCF Réseau page 27

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

9^{ème} Comité de pilotage

26 octobre 2017 – Paris

Relevé de conclusions

Documents joints : 3

- Liste des participants (annexe 1 – page 13)
- Communiqué de presse (annexe 2- page 19)
- Carte des zones de passage préférentielles proposées par le COPIL (annexe 3 – page 23)
- Diaporama présenté par SNCF Réseau (annexe 4 – page 27)

* *
*

Le préfet Francois Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le 26 octobre 2017 à Paris, la 9^{ème} réunion du comité de pilotage (COPIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), en présence notamment de madame Fabienne Buccio, préfète de la région Normandie, monsieur Michel Cadot, préfet de la Région Île-de-France, monsieur Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie, monsieur Didier Bariani, délégué spécial à la coopération interrégionale du conseil régional de l'Île-de-France, monsieur Jean-Léonce Dupont, président du conseil départemental du Calvados, monsieur Pascal Lehongre, président du conseil départemental de l'Eure, monsieur Frédéric Sanchez, président de la métropole Rouen Normandie, monsieur Joël Bruneau, président de la communauté urbaine Caen la mer, monsieur Luc Lemonnier, président de la communauté d'agglomération havraise et de madame Anne-Marie Charvet, garante de la concertation (la liste des participants est jointe en annexe 1).

Ce COPIL avait pour objet d'émettre un avis final sur chacune des zones de passage préférentielles, ce qui permet de préciser l'enveloppe financière de la LNPN à l'horizon prioritaire, cet avis étant destiné à la ministre en charge des Transports en vue d'une prise de décision qui interviendra en 2018 dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités.

* *

*

En introduction, le préfet Philizot a informé les membres du COPIL qu'il avait reçu de nombreuses demandes de maires et de parlementaires de Seine-Maritime souhaitant assister à cette rencontre. Dans la réponse qu'il leur a transmise, il a indiqué que depuis la relance des travaux de la LNPN à la fin 2013, une large concertation associant les élus locaux et les responsables socio-économiques avait été déployée sous l'égide de la garante, madame Anne-Marie Charvet. Il a ajouté qu'à chaque étape importante du projet, cette concertation avait permis une large expression des différents acteurs parties prenantes. Changer in extremis les règles de fonctionnement de ce dispositif, calées conjointement, ne lui avait pas paru opportun.

Il a ajouté qu'il espérait que ce COPIL permette, dans le cadre des travaux des assises de la mobilité lancées en septembre dernier par le Premier ministre, de poser le projet sur les territoires francilien et normand ainsi que de présenter au gouvernement un dossier LNPN solide et porté par l'ensemble des élus.

Le préfet Philizot a ensuite commenté un point d'actualité sur les travaux engagés relatifs au devenir du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare. La gare Saint-Lazare, très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, est appelée à demeurer la principale porte d'entrée de la Normandie en Île-de-France. L'objectif de ces travaux en cours est d'améliorer le système, en commençant par des mesures d'exploitation n'appelant pas d'investissement significatif.

Trois chantiers ont été engagés depuis l'automne 2016. Un diagnostic du système du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare est en cours de réalisation et sa finalisation devrait intervenir en juin 2018. Par ailleurs, la réflexion sur la permutation des groupes 5 et 6 à l'aide d'un saut de mouton a conduit à la rédaction d'un cahier des charges en vue du lancement d'un appel d'offre. L'achèvement de l'étude préliminaire est ainsi prévu fin 2018. Enfin, le cahier des hypothèses de la rationalisation du plan de voies de Paris-Saint Lazare fait l'objet d'une concertation avec les autorités organisatrices de transport (AOT), et le lancement de l'étude de rationalisation du plan de voies est programmé au deuxième trimestre 2018.

SNCF Réseau a ensuite détaillé les résultats des études et de la concertation conduites depuis le dernier comité de pilotage tenu à Rouen en juillet dernier, sur les trois tronçons prioritaires : Paris-Mantes ; Mantes-Évreux ; et Rouen-Yvetot.

1- Tronçon Paris-Mantes

1-1-Apport de la LNPN sur l'exploitation du réseau francilien

Les deux premières réunions du groupe de travail « Impacts de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien », présidé par le Préfet Philizot, ont permis de bien partager les enjeux entre les partenaires internes au groupe public ferroviaire SNCF, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, la DGITM et la préfecture de Région Île-de-France. D'autres partenaires, comme la RATP, Transilien et les départements des Yvelines et du Val-d'Oise y seront associés, notamment dans le cadre d'une étude globale de desserte de l'Ouest francilien en 2018, dont le pilotage serait confié à la direction générale Île-de-France de SNCF Réseau, avec l'appui de la mission LNPN. Un cahier des charges devra être présenté à la prochaine rencontre de ce groupe.

Les premiers travaux de ce dernier ont montré que la réalisation du tronçon de la LNPN entre Paris et Mantes rendra possible, grâce aux sillons libérés sur le groupe V, la densification des dessertes, l'amélioration du maillage et le renforcement de l'offre des lignes du RER E, RER A et L.

Pour le RER E, le potentiel porte sur le renforcement de l'offre (potentiellement jusqu'à 12 trains, dont 8 terminus à Mantes et 4 aux Mureaux) et la densification de la desserte (connexion avec la tangentielle Ouest Tram 13 Express à Achères, connexion avec la tangentielle Nord Tram 11 Express et le RER A et la ligne L à Sartrouville, et enfin amélioration du maillage avec le RER A et la ligne L à Houilles).

Pour le RER A, il existe un potentiel de reconfiguration des dessertes, en lien avec le RER E, pour les branches de Cergy et Poissy. Indépendamment du projet LNPN, il est prévu de lancer une étude sur le décroisement, à offre constante, de la ligne L3 et du RER A à l'horizon d'EOLE.

Il a également été relevé l'importance d'avoir un premier bilan de la nouvelle grille du RER A (Cergy) et de la L3. Des premiers éléments seront présentés au 1^{er} trimestre 2018.

1-2-Analyse des zones de passages : éléments d'aide à la décision

a) Gare de Confluence

Dès l'horizon prioritaire, la perspective de créer une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence nécessiterait la mise en œuvre de mesures conservatoires comportant la construction d'une tranchée couverte et des voies principales directes. L'estimation des coûts du génie civil de la gare s'élève à 560 M€ pour le site d'Achères-Ville et à 535 M€ pour celui d'Achères Grand-Cormier. Pour la sous-section en cause, le coût de la ligne nouvelle sans gare serait de 160 M€ (Achères-Ville) ou 135 M€ (Achères Grand-Cormier)

Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, le surcoût en phase prioritaire est de 400 M€, et l'investissement à l'horizon cible pour finalisation de la gare est de 100 M€.

Au total, le coût de la fonctionnalité intersecteurs est compris entre 850 M€ et 1,050 Md€ (conditions économiques 01/2016).

Il faut souligner que cette gare procurerait des gains de temps généralisés pour les voyageurs (accessibilité, temps de trajet, suppression de correspondances, etc.) qui sont évalués en termes économiques entre 250 M€ à 600 M€. Par ailleurs, elle contribuerait à assurer un report modal de la route vers le fer engendrant des externalités positives tant sur le plan environnemental, que sur le plan de la décongestion et l'entretien routier, ou encore celui de la sécurité routière. Mais l'évaluation financière de ces bénéfices n'a pu faire l'objet d'un chiffrage car ceci n'est pas prévu au stade de l'étape 1 des études LNPN.

Pour ce qui est des coûts en valeurs actualisées, y compris raccordement et aménagements de l'itinéraire intersecteur, on estime celui de la gare entre 1,075 Md€ et 1,250 Md€. L'impact sur le coût de la ligne nouvelle à l'horizon prioritaire se situe entre -900 M€ et -990 M€. L'impact sur les performances de la ligne Paris-Mantes est calculé entre -250 M€ et -375 M€. Enfin, il faut souligner que les coûts d'entretien et d'exploitation pour le gestionnaire et l'exploitant ne peuvent être évalués en étape 1 des études LNPN.

Par ailleurs, les perspectives sociodémographiques et emplois sur le territoire, qui ont été analysées par l'IAU-Île-de-France pour le compte du conseil départemental du Val d'Oise, montrent que le secteur de la Confluence est un territoire dynamique situé entre le cœur de l'agglomération parisienne et la Normandie. Les isochrones routes et transports collectifs sont complémentaires, la desserte routière permet d'irriguer, en 30 minutes, des territoires peu denses en marge des réseaux ferrés, alors que la desserte en transports collectifs couvre les territoires les plus denses et les plus dynamiques du secteur. C'est un site à la croisée de grands corridors de transports en commun qui permettent d'en maximiser l'effet de levier.

Dans ce contexte, la maîtrise d'ouvrage considère que l'équilibre socio-économique d'une gare nouvelle à la Confluence ne serait pas atteint, même en prenant en compte les effets positifs non encore évalués en étape 1 des études LNPN.

Le vice-président du conseil département du Val-d'Oise, monsieur Philippe Rouleau, rappelle son attachement à cette gare, malgré son coût élevé. Il précise que cette gare serait située dans un territoire très dynamique avec un potentiel de développement important de l'emploi et de l'habitat.

Le préfet Cadot regrette que les avantages liés à la LNPN, comme le report modal par exemple, n'aient pas tous été évalués et chiffrés, et ajoute que se limiter à l'évaluation des différents coûts de la gare ne peut que rendre difficile une prise de position par les élus locaux.

Le président du COPIL rappelle que les études de l'étape 1 de la LNPN ne prévoient pas l'évaluation économique de l'ensemble des coûts et avantages. Il souligne que, même en prenant des hypothèses très favorables, l'équilibre socio-économique ne pourrait être atteint et resterait au contraire très négatif, fragilisant d'autant plus la réalisation du projet prioritaire de la liaison nouvelle.

Le vice-président du conseil départemental des Yvelines, monsieur Jean-François Raynal, indique que sa collectivité s'inscrit dans l'accompagnement du projet prioritaire de la LNPN dans sa globalité mais craint que certains habitants du département se sentent lésés par l'abandon de la gare de la Confluence. Il ajoute que celle-ci fait sens car elle est au centre d'une population de près de 600 000 habitants. Néanmoins, il admet que la zone de passage PM Sud est celle dont la réalisation est la moins complexe. Il rappelle que la ville de Mantes ne doit pas être oubliée et que les trains effectuant la liaison entre Paris et la Normandie doivent marquer l'arrêt en gare de Mantes. Enfin, il précise que la mise en service d'EOLE ne résoudra pas l'ensemble des problèmes de desserte de son territoire.

Le président du COPIL rappelle que les schémas de desserte étudiés prévoient tous des arrêts en gare de Mantes, cette dernière jouant un rôle important pour l'articulation avec le réseau francilien.

b) Résultat de l'analyse multicritère du tronçon Paris-Mantes

L'analyse multicritère conduite par SNCF Réseau a été fondée sur quatre axes : préserver l'environnement et les ressources naturelles (1) ; offrir un service ferroviaire équitable (2) ; favoriser les dynamiques territoriales (3) ; et investir dans un projet soutenable et adaptable (4). Cette analyse multicritères (hors la gare nouvelle de la Confluence) montre que la zone de passage PM Sud est la plus performante pour l'ensemble des 4 axes.

Au vu des résultats finalisés sur la gare nouvelle de la Confluence et de ceux de l'analyse multicritère sur cette section ainsi que des enseignements issus de la concertation, le maître d'ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle PM Sud, dont le coût à l'horizon prioritaire est estimé à environ 2,7 Md€ (coûts aux conditions économiques de janvier 2016).

1-3-Avis du COPIL relatif à la zone de passage du tronçon Paris-Mantes de la LNPN

Le président du COPIL propose les orientations suivantes :

- ✓ *Considérant que la zone de passage PM Sud est la plus favorable en termes d'impacts environnementaux et de fonctionnalités ferroviaires ;*
- ✓ *Considérant qu'elle est au surplus nettement la moins coûteuse ;*
- ✓ *Considérant que les trafics potentiels d'une gare Intersecteurs dans le secteur de la Confluence sont objectivement faibles au regard de son coût direct et indirect ;*

- ✓ *Considérant cependant l'intérêt d'améliorer la desserte du secteur de Cergy-Pontoise, et tant pour ses liens avec le cœur de l'agglomération parisienne qu'en direction de la Normandie ;*
- ✓ *Considérant l'importance d'améliorer le fonctionnement du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare, dont la performance est cruciale pour l'Ile-de-France et la Normandie ;*

Le COPIL propose de retenir la zone de passage préférentielle PM Sud, passant au sud de Poissy. Il demande que soient poursuivies les études permettant, à la faveur de la mise en service de la section Paris-Mantes de la ligne nouvelle Paris-Normandie, d'en tirer tous les bénéfices pour la desserte de l'ouest francilien et en particulier le secteur de Cergy, la gare de Mantes jouant un rôle majeur. Enfin, il insiste sur l'importance du programme d'études et d'aménagement du complexe de Paris-Saint Lazare, de façon à gagner progressivement en qualité de service et ceci sans attendre la mise en service des sections prioritaires de la LNPN.

Ces orientations sont adoptées par consensus par les membres du COPIL.

Enfin, le préfet Philizot rappelle que, même si le contournement ferroviaire de Mantes est prévu à l'horizon cible, tout a été anticipé au niveau de la gare de Mantes pour lui permette d'être en mesure d'absorber les trafics EOLE et LNPN dès l'horizon prioritaire.

2- Tronçon Mantes-Evreux

2-1-Analyse de la tierce expertise

Conformément à la demande formulée par le préfet Philizot lors du COPIL LNPN tenu à Rouen en juillet dernier, la maîtrise d'ouvrage a analysé l'étude à « dire d'expert » réalisée à la demande de la garante CNDP, madame Anne-Marie Charvet et conduite par le cabinet CITEC. Cette analyse a porté notamment sur la faisabilité technique des solutions proposées, sur la prise en compte des périmètres sensibles concernés telles que les zones protégées, ou encore sur l'examen des raccordements du shunt avec la ligne existante et le franchissement de l'Eure.

La maîtrise d'ouvrage considère que l'écart des coûts n'est pas significatif au vu des performances à l'horizon cible. De plus, elle estime que l'impact sur la capacité, la robustesse et les temps de parcours sont moins favorables qu'une ligne nouvelle. En outre, cette solution a des impacts environnementaux négatifs notamment en ce qui concerne les zones d'habitats prioritaires Natura 2000. Elle constate que des difficultés techniques objectives sont prévisibles pour ce qui est du raccordement ouest du shunt N°1. Des impacts sur les courbes et les tunnels de la ligne exploitée sont également à prendre en compte.

En conséquence, et bien que la solution proposée par CITEC entraîne une moindre consommation de terres agricoles, la maîtrise d'ouvrage continue de porter le principe d'une ligne nouvelle plutôt qu'un aménagement du réseau existant.

2-2-Analyse des zones de passages : éléments d'aide à la décision

a) Section C1

L'analyse multicritère montre que les deux zones de passage Sud sont les plus performantes en comparaison de celles du Nord.

Pour ce qui est des trois options du franchissement de l'Eure, sud, centre et nord, et en prenant en compte le volet des infrastructures, le franchissement nord, bien qu'il ait un linéaire plus long, offre le meilleur compromis technique. Pour ce qui est du volet « environnemental », le franchissement

nord semble le plus favorable et celui du sud le plus défavorable. Le franchissement central, quant à lui, comporte de multiples enjeux environnementaux, cependant la largeur de la zone de passage permet plus de latitude dans la recherche de mesures d'évitement. En conclusion, il apparaît que les franchissements centre et nord sont les plus aisés.

b) Section C2

L'analyse multicritère des trois sites possibles d'implantation d'une gare nouvelle pour desservir Évreux conduit au résultat suivant. Le site du Coudray offre un avantage comparatif en ce qui concerne l'axe « Services ferroviaires », le site de Nétreville est performant pour ce qui est de l'axe « Dynamiques territoriales » mais est pénalisé sur les axes « Environnement » et « Investissement et faisabilité technique ». Enfin, le site Sud BA 105 a une évaluation négative en référence à l'axe « Environnement » mais positive pour les axes « Services ferroviaires » et « Investissement et faisabilité technique ».

Le groupe de travail spécifique sur la gare nouvelle d'Évreux, animé par SNCF Réseau, a conclu à un fort intérêt territorial pour réaliser à l'horizon cible une gare nouvelle dans le secteur d'Évreux. Il a jugé que la localisation à Nétreville était la plus intéressante en termes de dynamique territoriale, mais a considéré qu'à ce stade des études, il ne fallait pas écarter une possibilité d'implantation de cette dernière au Coudray. Le groupe a identifié les études à conduire en étape 2, notamment la définition des besoins en infrastructures en lien avec la desserte envisagée, les incidences sur la nécessité du barreau ferroviaire au nord d'Évreux ou encore la valorisation socio-économique des effets attendus de la réalisation de cette gare d'agglomération.

Le trafic de voyageurs, qui est actuellement de 1 million par an en gare d'Évreux Centre, pourrait avec la réalisation d'une gare nouvelle à l'horizon cible augmenter de 80 %.

En conclusion, la maîtrise d'ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle C1 Sud, tout en incluant un franchissement Centre ou Nord de l'Eure. Pour ce qui est de la section C2, elle propose, au vu de la priorité accordée par les acteurs eurois au site de Nétreville tout en maintenant l'hypothèse du Coudray, de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle C2 Sud.

A ce stade des études, le coût estimé du tronçon Mantes-Évreux à l'horizon prioritaire est estimé à environ 1,06 Md€ (coûts aux conditions économiques de janvier 2016).

Le président du conseil départemental de l'Eure, monsieur Pascal Lehongre, rappelle son attachement à la réalisation à l'horizon cible d'une gare nouvelle d'agglomération à Évreux et considère que Nétreville est le site le plus pertinent. Il indique également sa préférence pour les fuseaux Sud et qu'il ne souhaite pas que soit écartée dès maintenant l'hypothèse sud pour le franchissement de l'Eure, dans la mesure où il traverse un territoire moins densément peuplé que les autres. Le président du Copil suggère que les trois options étudiées pour cette traversée soient approfondies en parallèle, avant d'opérer le choix définitif.

Le président de la communauté urbaine de Caen la mer, monsieur Joël Bruneau, indique que la perte d'une minute sur le trajet Paris-Caen en optant pour la zone de passage préférentielle C2 Sud n'est pas dirimante pour l'agglomération caennaise mais souhaite avoir la confirmation que ce choix est bien compatible avec le futur tronçon dit « Y de l'Eure ». SNCF Réseau confirme que le rayon de courbure de celle-ci permet un raccordement avec ce tronçon.

Monsieur Guy Lefrand, maire d'Évreux, se réjouit que les conclusions des études identifient le site de Nétreville pour accueillir la nouvelle gare et précise que cette dernière a vocation à être la gare d'agglomération d'Évreux-Louviers. Il ajoute que si la gare est réalisée en phase prioritaire, le barreau

pour relier la LNPN à l'ancien réseau n'est plus nécessaire. Ce point de vue est partagé par le président du conseil départemental de l'Eure.

2-3-Avis du COPIL relatif à la zone de passage du tronçon Mantes-Évreux de la LNPN

Le président du COPIL propose les orientations suivantes :

- ✓ *Considérant l'intérêt de la tierce expertise conduite par le cabinet CITEC pour la préservation des terres agricoles ;*
- ✓ *Considérant toutefois qu'aucune des solutions qu'elle présente n'est équivalente, en termes de fonctionnalités ferroviaires, avec les objectifs assignés au projet ;*
- ✓ *Considérant en outre que la seule qui s'en rapproche est, au surplus et en tenant compte des incertitudes techniques qu'elle comporte, d'un coût voisin de celui des fuseaux les plus efficaces étudiés jusqu'alors ;*
- ✓ *Considérant, par ailleurs, l'intérêt que présente la possibilité d'aménager à long terme une nouvelle gare très proche de l'agglomération d'Évreux ;*
- ✓ *Considérant la nécessité de minimiser, au surplus, l'impact de la traversée de la vallée de l'Eure ;*
- ✓ *Considérant, enfin, le rapport coût-avantage des fuseaux sud ;*

Le COPIL propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle regroupant les fuseaux C Sud, réservant la possibilité de créer une gare soit dans le secteur de Nétreville, soit dans celui du Coudray, les conditions du franchissement de l'Eure devant être précisées ultérieurement. Il propose de conserver à ce stade les trois hypothèses de traversée de l'Eure. Il souhaite que soient poursuivis les travaux sur l'impact socio-économique d'une gare nouvelle à Évreux, de façon à en préciser la création et le positionnement et à évaluer plus précisément l'équilibre de cette opération.

Ces orientations sont adoptées par consensus par les membres du COPIL.

3- Tronçon Rouen-Yvetot

3-1-Saturation du nœud de Rouen et besoin de capacité

Les contraintes du nœud de Rouen se situent sur trois secteurs : Nord, Sud et celui de la gare. Les contraintes en ligne, hors zone de gare, représentent 60 % des contraintes des circulations à Rouen (respectivement 40 % en zone de gare) et les principales contraintes au Nord sont localisées au niveau de la voie unique de Dieppe et de la bifurcation de Malaunay.

a) Capacité fret

En ce qui concerne les besoins de capacité pour le transport de fret, l'axe Serqueux-Gisors participe aux objectifs de développement de la part modale ferroviaire pour les ports de l'axe Seine (HAROPA) mais cette liaison n'a pas vocation à accueillir tous les trains de fret entre Le Havre et Paris (la capacité de Serqueux-Gisors est de 25 sillons par jour, les 2 sens confondus). Le projet de la LNPN a retenu, en ce qui concerne les hypothèses de dimensionnement aux heures de pointe, 1 sillon fret par heure et par sens respectivement pour chaque itinéraire de fret entre Le Havre et l'Île-de-France via Serqueux-Gisors et entre Rouen et l'Île-de-France via l'axe historique. En dehors des heures de pointe, le fret est susceptible de circuler sur l'axe historique.

b) Évolution des besoins de capacité au regard des enjeux de mobilité

La Région Normandie indique que depuis 2009, la fréquentation des transports ferroviaires régionaux s'est accrue d'environ 2 % par an sur l'étoile rouennaise. 23 000 voyageurs transitent par jour moyen de semaine en gare de Rouen-Rive Droite, dont 40 % utilisent le TER. 375 voyageurs sont recensés, en moyenne, par train Intercités en semaine, entre Le Havre et Rouen. A certaines heures de pointe, la limite de capacité est dépassée.

Les conclusions du travail conduit courant 2017 entre SNCF Réseau et la Région Normandie, et partagé avec la métropole Rouen Normandie, confirment l'ambition de développer l'offre en gare de Rouen, avec à terme 2 trains omnibus et 2 trains semi-directs sur chacune des 5 branches de l'étoile. À l'horizon du projet prioritaire de la LNPN, il est prévu de faire circuler 20 trains régionaux et 3 intervalles, par heure (contre respectivement 11 et 2 pour le service annuel 2017).

En conclusion de ces travaux, il apparaît que la réponse au besoin croissant de mobilité autour de Rouen en 2030 conduit nécessairement à densifier l'offre ferroviaire, d'autant plus que les collectivités locales souhaitent développer un cadre de vie attractif et une mobilité durable.

Dans ce contexte, les infrastructures actuelles ne sont pas en capacité d'absorber cette croissance du trafic dans de bonnes conditions, ce qui rend nécessaire des aménagements de capacité, visant par exemple à séparer les différents types de trafic, soit par la réalisation de voies supplémentaires le long des plateformes existantes, soit par la construction d'une ligne nouvelle.

Le président du COPIL considère que cette analyse conforte le besoin de construire une ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot ainsi que celui de réaliser une nouvelle gare à Rouen dont le calibrage dépendra des perspectives de trafic qui seront fixées par de futures études.

3-2-Analyse des zones des zones de passage (ZP)

a) Optimisation des zones de passage

Afin d'optimiser les zones de passage préférentielles et pour tenir compte des différents points de vue émis lors réunions organisées lors de la période de concertation des mois passés, notamment pour limiter les impacts négatifs de la ligne sur les populations et le milieu naturel, SNCF Réseau a étudié deux variantes, dites « optimisées », relatives aux tracés en sortie de Rouen (ZP Maromme) et pour rejoindre le plateau de Caux (ZP Ouest B et Est C).

En sortie de Rouen, SNCF Réseau propose une variante du tracé incluant un prolongement du tunnel jusqu'à Malaunay d'environ 3,7 km. Celui-ci, qui permet de réduire le linéaire de travaux sur la ligne existante, a un coût comparable au projet initialement étudié et limite les impacts du chantier, mais ne dispense pas de l'obligation de construire un ouvrage important à Malaunay pour supprimer l'actuelle bifurcation à niveau.

Pour ce qui est de la montée vers le plateau de Caux, SNCF Réseau a étudié une solution qui prévoit un allongement du premier tunnel de 1,2 km, une réduction sensible de la longueur du viaduc et un nouvel ouvrage souterrain de 3,1 km de long pour rejoindre le plateau. Le coût estimé de ce nouveau tracé, très légèrement plus élevé que celui étudié en premier lieu (entre 10 à 15 M€), s'explique notamment par l'existence de longues tranchées couvertes pour les deux tracés, mais aussi par la complexité du viaduc initialement projeté. Mais ne nécessitant pas une prise en compte aussi importante de provision pour risques, cet écart de coût a tendance à se rapprocher de zéro.

Cette variante offre de nombreux avantages, elle permet de préserver la forêt de Roumare, limite la consommation d'espace en longeant à niveau au plus près l'autoroute et évite la construction d'une part d'un long viaduc en sortie de Rouen et d'autre part la réalisation de carrefours dénivelés sur

plusieurs axes (viaduc A150, rue de Bapaume, voies ferrées Vallourec, vallée du Cailly), réduisant ainsi les nuisances environnementales et assurant une meilleure intégration urbaine.

b) Analyse multicritères du tronçon Rouen-Yvetot

Au travers de l'analyse multicritères conduite par SNCF Réseau, les deux zones de passages RY-Est C et RY Ouest B (optimisées) s'avèrent les plus performantes, notamment sur les axes « Service ferroviaire équitable » et « Investissement soutenable », répondant ainsi aux enjeux d'une bonne desserte ferroviaire. La ZP RY Maromme (optimisée), quant à elle, est plus favorable sur l'axe « Dynamiques territoriales », compte tenu de l'appui local qu'elle a un temps trouvé.

En conclusion, la maîtrise d'ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle RY Est C (optimisée) au regard des résultats de l'analyse multicritères et des séquelles laissées par l'aménagement de l'autoroute A150 et des nombreuses infrastructures qui sillonnent le territoire affecté par la ZP RY Ouest B.

À cela, et concernant la ZP RY Maromme (optimisée), il faut ajouter que le relèvement de vitesse étudié en 1998 ne répond pas au besoin de capacité du nœud ferroviaire rouennais.

Le coût estimé de ce tronçon, incluant celui de la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever, est estimé à environ 1,95 Md€ (coûts aux conditions économiques de janvier 2016).

Monsieur Luc Lemonnier, président de la communauté d'agglomération havraise, rappelle que la LNPN a vocation à contribuer au développement de la vallée de la Seine mais que Le Havre et Honfleur ne doivent pas être laissés de côté.

Le président de la métropole Rouen Normandie, monsieur Frédéric Sanchez remercie le président du COPIL d'avoir apporté des réponses aux nombreuses questions posées, notamment relatives au nœud de Rouen et à la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever. Il soutient la zone de passage RY Est C, même si un phasage de réalisation venait à intervenir. Il se réjouit qu'un consensus pour porter le projet auprès du gouvernement puisse se dégager.

Le vice-président du conseil départemental de Seine-Maritime, monsieur Alain Bazille, rappelle son attachement à la prise en compte de la modernisation du tronçon Yvetot-Le Havre dans le cadre du futur contrat de plan État-Région. Par ailleurs, il se félicite de l'abandon de la zone de passage RY Ouest B permettant d'éviter l'ajout d'une infrastructure lourde sur un territoire déjà traversé par l'A150. Enfin, il souhaite que le débouché du tunnel de la Vaupalière fasse l'objet d'une attention particulière. Le préfet Philizot précise qu'à ce stade de la réflexion le débouché précis du tunnel n'est pas défini à 500 mètres près.

Monsieur Jean-Léonce Dupont, président du conseil départemental du Calvados, est sensible à la globalité du projet et insiste sur l'importance de l'Y de l'Eure et de la liaison entre Rouen et Caen, notamment pour assurer un équilibre régional entre les deux capitales régionales.

3-3-Avis du COPIL relatif à la zone de passage du tronçon Rouen-Yvetot de la LNPN

Le président du COPIL propose les orientations suivantes :

- ✓ *Considérant l'importance de traiter les phénomènes de saturation constatés dans le nœud ferroviaire de Rouen, en particulier au sein de la gare rive droite et sur la section allant de Rouen à Malaunay, tant pour les liaisons longue distance que pour l'offre régionale ;*
- ✓ *Considérant l'intérêt de réduire le temps de trajet entre Rouen et Le Havre, en complément d'une fluidité accrue de la circulation ;*

- ✓ *Considérant la sensibilité environnementale des zones concernées par le projet, qu'il s'agisse des secteurs urbanisés, des territoires agricoles ou forestiers, sensibilité que traduit l'inquiétude qu'il a soulevée ;*
- ✓ *Considérant la nécessité d'optimiser l'ensemble de la section, au regard des perspectives d'évolution des circulations ferroviaires et dans la suite des progrès déjà enregistrés au cours de la première phase d'étude ;*
- ✓ *Considérant que les zones de passage RY Ouest B et RY Est C présentent des avantages évidents en matière de service ferroviaire équitable et d'investissement soutenable, mais que l'insertion de la seconde apparaît plus aisée ;*

Le COPIL propose de retenir la zone RY Est C, comportant notamment une section essentiellement en tunnel pour la traversée de la Seine et de l'agglomération rouennaise. Il demande que soient poursuivies les études d'optimisation, y compris sur la gare de Rouen-Saint-Sever, en tenant compte des schémas de desserte retenus à long terme. Enfin, il souhaite que soient conduits les travaux adaptés pour relever la vitesse entre Motteville et Harfleur, dans l'esprit de l'étude réalisée en 1998.

Ces orientations sont adoptées par consensus par les membres du COPIL.

* * *
*

Le préfet Philizot clôt ce 9^{ème} COPIL de la LNPN en se félicitant du consensus trouvé entre l'ensemble des partenaires pour émettre un avis sur les trois zones de passage préférentielles de la liaison nouvelle dont le coût total est estimé à l'horizon prioritaire (2030) à environ 5,96 Md€, incluant 0,25 M€ de bases travaux (coûts aux conditions économique de janvier 2016).

Cet avis sera présenté à la ministre en charge des Transports en vue d'une décision qui devrait intervenir en 2018 dans le cadre de la préparation de la loi de programmation relative aux infrastructures.

Annexe 1

9^{ème} COFIL LNP

Paris – 26 octobre 2017

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie

9^{ème} comité de pilotage - Paris / 26 octobre 2017

Liste des présents

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
AUDOIN	Véronique	Région île-de-France	Chargée de mission
BARIANI	Didier	Région île-de-France	Délégué aux coopérations interrégionales
BAZILLE	Alain	Département de Seine-Maritime	Vice-président "Infrastructures, transport et ports" du conseil départemental
BEAUVALLET	Paul	Région île-de-France	Directeur des transports
BERG	Patrick	DREAL Normandie	Directeur régional
BONAMY	Jean-Hugues	Département de l'Eure	Vice-président du conseil départemental
BRETEAU	Vincent	Région Normandie	DGA "Transports et aménagement du territoire"
BRUNEAU	Joël	Communauté urbaine de Caen la Mer	Président de la communauté urbaine
BUCCIO	Fabienne	Préfecture de la Région Normandie	Préfète de région
CADOT	Michel	Préfecture de la Région Île-de-France	Préfet de région
CENTONZE	Christophe	PRIF/SGAR	Chargé d'études
CHARVET	Anne-Marie	CNDP	Garante de la concertation
CHOLET	Guillaume	Département du Calvados	Chargé de mission
CUCHET	Céline	SNCF Réseau / LNPN	Responsable de la concertation
DAVID	Gilles	DIDVS	Chargé de mission "Transport et Aménagement de l'espace"

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
De TRÉGLODÉ	Hervé	MTES/CGEDD	Président du comité technique de la LNPN
DUBOIS	Romain	SNCF Réseau	DGA "Accès au réseau"
DUCHÉ	Frédéric	Département de l'Eure	Vice-président du conseil départemental
DUMAS	Sylvie	Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise	DGA
DUPONT	Jean-Léonce	Département du Calvados	Président du conseil départemental
DUPONT	Jean-Philippe	SNCF Mobilités	Directeur régional "Paris-Saint Lazare-Normandie"
DURIEUX	Jonathan	SNCF Epic de tête	DPPS
DUSSAUTOIR	Thierry	Département des Hauts-de-Seine	Chef du service "Politiques et Offres de Mobilités"
GASTINNE	Jean-Baptiste	Région Normandie	Vice-président Transport du conseil régional
GUERVIL	Leslie	Département du Val-d'oise	Chargée de mission
GUILLEMOT	Clément	Département du Val-d'oise	Collaborateur de la présidente du conseil départemental
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie	Chef de service adjoint "Mobilités-Infrastructure"
JUGUET	Johan	Ministère en charge des Transports/DGITM	Chargé de projets
KHENMINGMON GKHON	Thippaphone	SNCF Réseau	Equipe LNPN
LE DAIN	Jean-Philippe	Evreux Portes de Normandie	DGA
LEFRAND	Guy	Evreux Portes de Normandie	Président
LEHONGRE	Pascal	Département de l'Eure	Président du conseil départemental
LEMONNIER	Luc	Communauté de l'agglomération havraise	Président de la communauté
LOISELAY	Julia	SNCF Réseau	Mission LNPN-responsable Environnement
MABIRE	Pascal	SNCF Réseau	Chef de la mission LNPN

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
MATHIEU	Pierre-Antoine	SNCF Réseau	Equipe LNPN
MILCENT	Julien	Communauté urbaine de Caen la Mer	Chargé "Mobilités"
MORIN	Hervé	Région Normandie	Président du conseil régional
MORIZOT	Jean-Christophe	DRIEA	Chef de projets "Interregionaux Voyageurs"
PAPIN	Cédric	SNCF Réseau / LNPN	Responsable "Etudes-Infrastructures"
PASTANT	Didier	Région Normandie	Adjoint DGA "Transports et Aménagement"
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie	Chef de projet
PHILIZOT	François	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	Préfet, délégué interministériel
PIERRE	Gilles	Communauté de l'agglomération havraise	DGS
POUTAS	Louis	Ville de Cherbourg-en-Cotentin	adjoint au maire en charge des Mobilités
POUTOUX	Jean-Claude	Département du Val-d'Oise	DGA en charge de l'aménagement du territoire
PREVOT	Xavier	Département de la Seine-Maritime	Direction des routes
PROBST	Laurent	Île-de-France Mobilités	Directeur général
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Région Normandie/SGAR	Chargée de mission
RAYNAL	Jean-François	Département des Yvelines	Vice-président "Mobilités" du conseil départemental
ROBERT	Yvon	Ville de Rouen	Maire
ROBINET	Stéphanie	Département de l'Eure	Directrice de l'aménagement
ROQUE	Laurent	Région Normandie	Directeur "Mobilités-Infrastructures"
ROULEAU	Philippe	Département du Val-d'Oise	Vice-président "Transport" du conseil départemental
RUIZ	Alexandra	Services du Premier ministre	Conseillère Affaires réservées

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
SANCHEZ	Frédéric	Métropole Rouen Normandie	Président de la métropole
SARRAIL	Bastien	Département de l'Eure	Directeur adjoint "Routes-Transports"
SAURA	Emmanuèle	SNCF Réseau	Directrice territoriale Normandie
SENIQUETTE	Corinne	Département des Yvelines	Directrice Mobilités
SOARES	Stéphanie	Région île-de-France	Collaboratrice VP
TAINTURIER	François	SNCF Réseau	Directeur Design du réseau
TAUDIERE	Guillaume	Région Normandie	Chef de projet "LNPN et projets ferroviaires"
TAUTOU	Philippe	Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise	Président de la communauté urbaine

Annexe 2

9^{ème} COFIL LNP

Paris – 26 octobre 2017

Communiqué de presse

Paris, le 26 octobre 2017

Communiqué de presse

Trois zones de passage proposées pour le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) a tenu sa neuvième réunion, concluant l'étape 1, le jeudi 26 octobre 2017, à Paris, sous la présidence de monsieur François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Ont participé notamment à cette réunion madame Fabienne Buccio, préfète de la région Normandie, monsieur Michel Cadot, préfet de la Région Île-de-France, monsieur Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie, monsieur Didier Bariani, délégué spécial à la coopération interrégionale du conseil régional de l'Île-de-France, monsieur Jean-Léonce Dupont, président du conseil départemental du Calvados, monsieur Pascal Lehongre, président du conseil départemental de l'Eure, monsieur Frédéric Sanchez, président de la métropole Rouen Normandie, monsieur Luc Lemonnier, président de la communauté de l'agglomération havraise et monsieur Joël Bruneau, président de la communauté d'agglomération Caen la mer.

Après une introduction resituant la finalisation de l'étape 1 de ce projet dans le cadre des assises de la mobilité et de la future loi d'orientation des mobilités, le président du COFIL a présenté un point d'actualité sur les études engagées sur le complexe de Paris Saint-Lazare. L'objectif partagé de l'État, des collectivités locales et de la SNCF est d'en améliorer progressivement le fonctionnement pour accroître la régularité des trains. SNCF Réseau a ensuite détaillé les résultats des études et de la concertation menées depuis le comité de pilotage du 12 juillet 2017, sur les trois sections du projet prioritaire Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot.

Ont ainsi été portés à la connaissance du comité de pilotage, les conclusions des réflexions sur le projet de gare dans le secteur de la confluence Seine-Oise et l'analyse des enjeux de la LNPN en Île-de-France pour éclairer le choix de la zone de passage de la section Paris-Mantes.

Considérant l'évaluation des trois fuseaux étudiés et les enseignements issus de la concertation, le comité de pilotage a proposé de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle Paris-Mantes Sud, passant au sud de Poissy. Il a souligné l'importance des travaux engagés sur le complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare et a souhaité la poursuite des études sur les impacts positifs de cette section sur le réseau ferroviaire de l'Ouest francilien.

Pour la section Mantes-Évreux, le maître d'ouvrage a restitué en présence de la garante de concertation, Anne-Marie Charvet, pilote de la tierce expertise, son analyse détaillée et ses conclusions suite à cette expertise portant sur la modernisation du réseau existant entre Mantes et Evreux.

Par ailleurs, le groupe de travail sur les conditions d'implantation d'une gare nouvelle sur l'agglomération d'Evreux s'est prononcé en faveur d'une localisation dans les secteurs de Nétreville ou du Coudray.

Considérant les conclusions de l'analyse multicritère, les enjeux environnementaux de la vallée de l'Eure et celui du positionnement d'une gare soit sur le site de Nétreville, soit sur celui du Coudray, le comité de pilotage a proposé de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle regroupant les fuseaux C1 Sud, les conditions du franchissement de l'Eure devant être précisées ultérieurement.

RdC COFIL LNPN
Paris / 2017-10-26
Page 21 sur 100

Enfin pour la section Rouen-Yvetot, ont été présentés les enjeux de la saturation du nœud ferroviaire de Rouen, les besoins de capacité à long terme pour l'offre TER et des solutions techniques nouvelles, intégrant des tunnels allongés en sortie de Rouen, recherchées par la maîtrise d'ouvrage suite à des sollicitations issues de la concertation.

Le COPIL a ainsi pris connaissance de la nouvelle analyse multicritère de cette section tenant compte de ces éléments.

Considérant le résultat de cette analyse favorable aux zones de passage Ouest B et Est C sur les axes « service ferroviaire équitable » et « investissement soutenable » et prenant en considération l'opposition apparue lors de la concertation contre la ZP RY Ouest B, au motif notamment que ce territoire reste encore affecté par le réaménagement foncier lié à la construction de la récente A 150, il s'est prononcé en faveur de la zone de passage préférentielle RY Est C optimisée.

Le comité de pilotage, enfin, a rappelé l'importance de garder en perspective le projet dans sa globalité, incluant l'amélioration de la liaison entre Caen et Rouen.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie vise **3 objectifs principaux** :

- Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens
- Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, y compris pour le fret grâce à la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- Réduire les temps de parcours par une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle

Suite à la lettre de cadrage ministérielle du 12 novembre 2013, la LNPN sera conçue et réalisée en deux phases. **Le projet prioritaire, à mettre en œuvre avant 2030**, est composé de 3 sections de ligne nouvelle, Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.

Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle sont inscrits, pour un montant de 98 M€, au contrat de plan interrégional Etat-régions (CPIER) de la vallée de la Seine 2015-2020, signé le 25 juin 2015, dont :

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

Contact : *Délégation interministérielle au Développement de la vallée de la Seine (DIDVS)*
55, rue Saint Dominique 75007 Paris
François PHILIZOT, président du COPIL / Tél. : 01 42 75 71 66

<http://www.lnnp.fr>

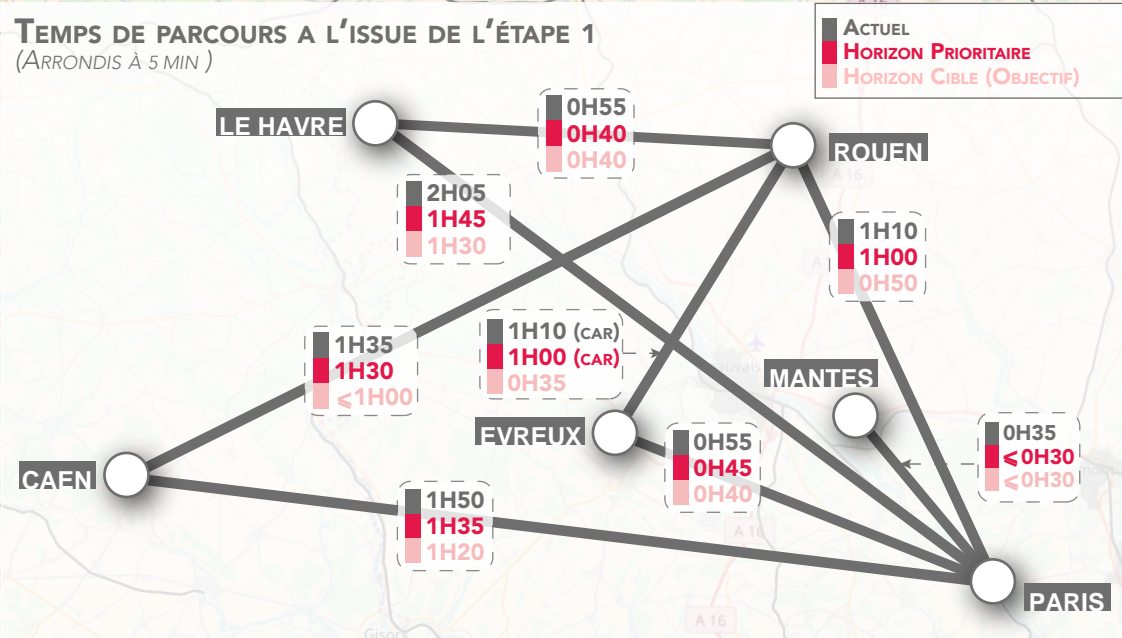
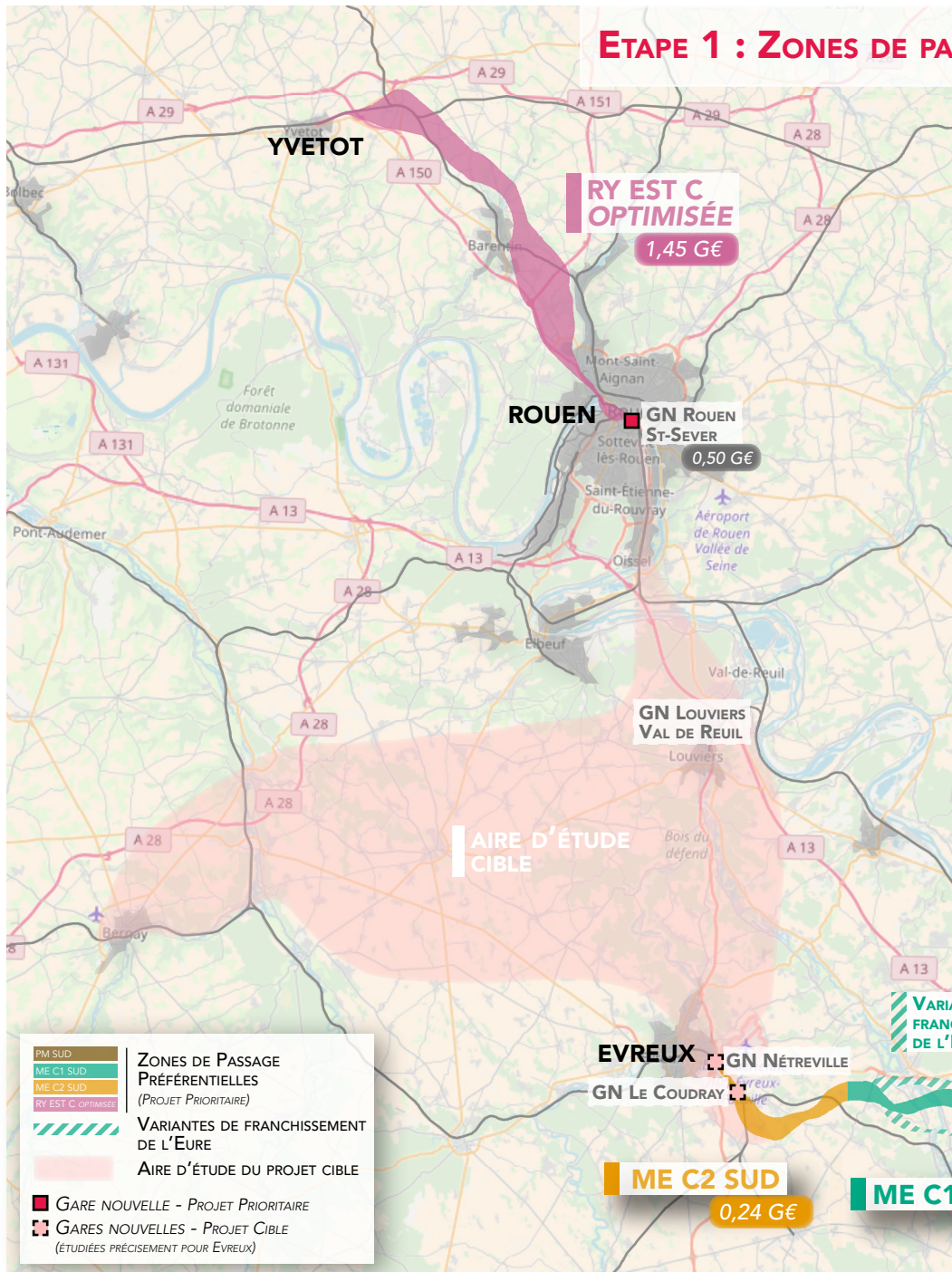
Annexe 3

9^{ème} COFIL LNP

Paris – 26 octobre 2017

**Carte des zones de passage
préférentielles**

ETAPE 1 : ZONES DE PASSAGE PRÉFÉRENTIELLES À L'ISSUE DU COPIL DU 26 OCTOBRE 2017



Coût Total ≈ 6 G€
 Coûts aux conditions économiques Janvier 2016
 INCLUANT LES BASES TRAVAUX ET LES MESURES CONSERVATOIRES POUR LA GARE NOUVELLE D'EVREUX. N'INCLUANT AUCUNE MESURE COMPENSATOIRE ENVIRONNEMENTALE.

- PM SUD
- ME C1 SUD
- ME C2 SUD
- RY EST C OPTIMISÉE
- VARIANTES DE FRANCHISSEMENT DE L'ÈURE
- AIRE D'ÉTUDE DU PROJET CIBLE
- GARE NOUVELLE - PROJET PRIORITAIRE
- GARES NOUVELLES - PROJET CIBLE (ÉTUDIÉES PRÉCISEMENT POUR EVREUX)

Sources : SNCF Réseau, RGI (RGI / BD Carro © IGN Paris - 2011), © IGN 2015 GEOFLA © SCAN 100 © openstreetmap (nrd) contributeurs/document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau, 2017

Annexe 4

9^{ème} COFIL LNP

Paris – 26 octobre 2017

**Diaporama
présenté par SNCF Réseau**

Projet LNPN

Comité de pilotage

Jeudi 26 Octobre 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RdC COPIL LNPN
Paris / 2017-10-26
Page 29 sur 100



Monsieur le Préfet François PHILIZOT

**Délégué interministériel au développement de la vallée
de la Seine**



- 1. Actualité du complexe de Paris-Saint-Lazare**
- 2. Section prioritaire Paris-Mantes**
 1. Apports de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien
 2. Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision, dont gare nouvelle de Confluence et analyse multicritère
 3. Proposition d'une zone de passage préférentielle Paris-Mantes
- 3. Section prioritaire Mantes-Evreux**
 1. Restitution de l'analyse de la MOA sur la tierce expertise, pilotée par Mme Charvet, garante CNDP de la concertation
 2. Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision, dont gare nouvelle d'Evreux et analyse multicritère
 3. Proposition d'une zone de passage préférentielle Mantes-Evreux
- 4. Section prioritaire Rouen-Yvetot**
 1. Saturation du nœud de Rouen et besoin de capacité
 2. Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision
 3. Proposition d'une zone de passage préférentielle Rouen-Yvetot
- 5. Synthèse générale de l'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique**

Actualité du complexe de Paris-Saint-Lazare

PARIS-ST-LAZARE : RAPPEL DES TROIS « CHANTIERS » ENGAGÉS

Mener un diagnostic du système PSL pour des actions à court et moyen terme



Capitalisation de l'ensemble des études existantes et pertinentes sur le périmètre PSL

- Janvier 2018 : mise au point d'une feuille de route
- Juin 2018 : finalisation du diagnostic

Permuter les groupes 5 et 6 à l'aide d'un saut de mouton en avant gare



Étude préliminaire sur la base des productions LNPN antérieures

- T4 2017 : préparation de l'EP (consultation bureaux d'études, recueil de données)
- T1 2018 : démarrage de l'EP
- Fin 2018 : achèvement de l'EP

Établir une vision long terme des évolutions à prévoir sur le complexe de PSL



Étude de la rationalisation du plan de voies de Paris Saint-Lazare

- T4 2017 : mise au point du cahier des hypothèses
- T1 2018 : mise en place du financement de l'étude
- T2 2018 : lancement de l'étude
- Mi-2019 : achèvement de l'étude

Section prioritaire Paris-Mantes



Apports de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien



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

Rappel du COPIL du 12/07/2017

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 LNPN)

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

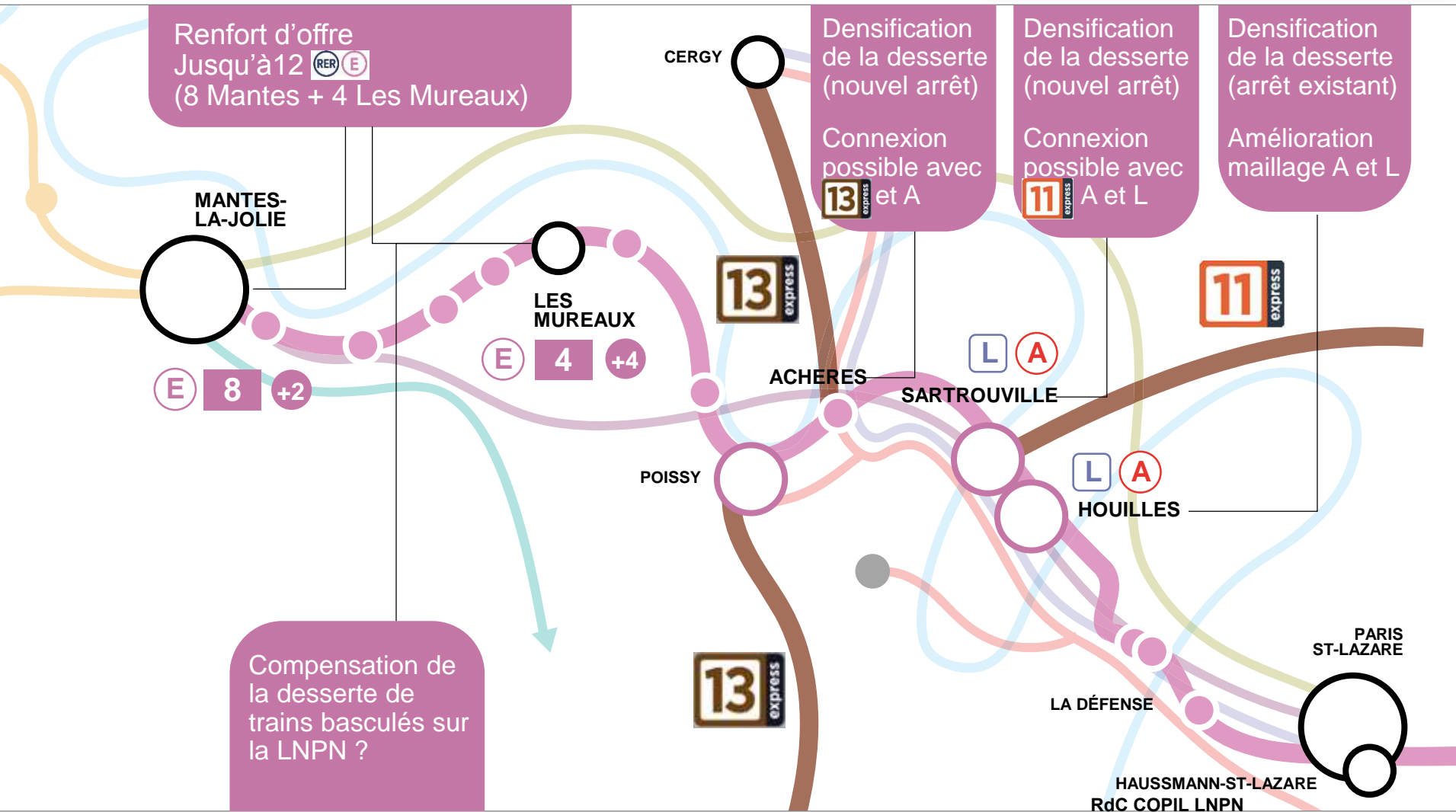




Potentialités sur le RER E

Densification des dessertes, amélioration du maillage? Renforcement de l'offre?

Rappel du COPIL du 12/07/2017





Conclusions du GT2 - Impacts de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien du 05/09/2017

- Ce groupe permet de **bien partager les enjeux entre les partenaires** internes au groupe public ferroviaire SNCF, avec Île-de-France Mobilités, la Région,...
- Il a été noté la nécessité d'associer d'autres partenaires comme la RATP et Transilien dans une logique de **lancement d'une étude globale de desserte de l'Ouest francilien en 2018**. Le pilotage a été attribué à **la DG IdF de SNCF Réseau**, avec l'appui de la mission LNPN. Un cahier des charges devra être présenté au prochain groupe de travail.
- Il a également été relevé l'importance d'avoir **un premier bilan de la nouvelle grille du RER A (Cergy) et de la L3**. Des premiers éléments seront disponibles au premier trimestre 2018.
- **La présentation du schéma directeur de la ligne J** au conseil d'Île-de-France Mobilités est envisagée début 2018.



Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision



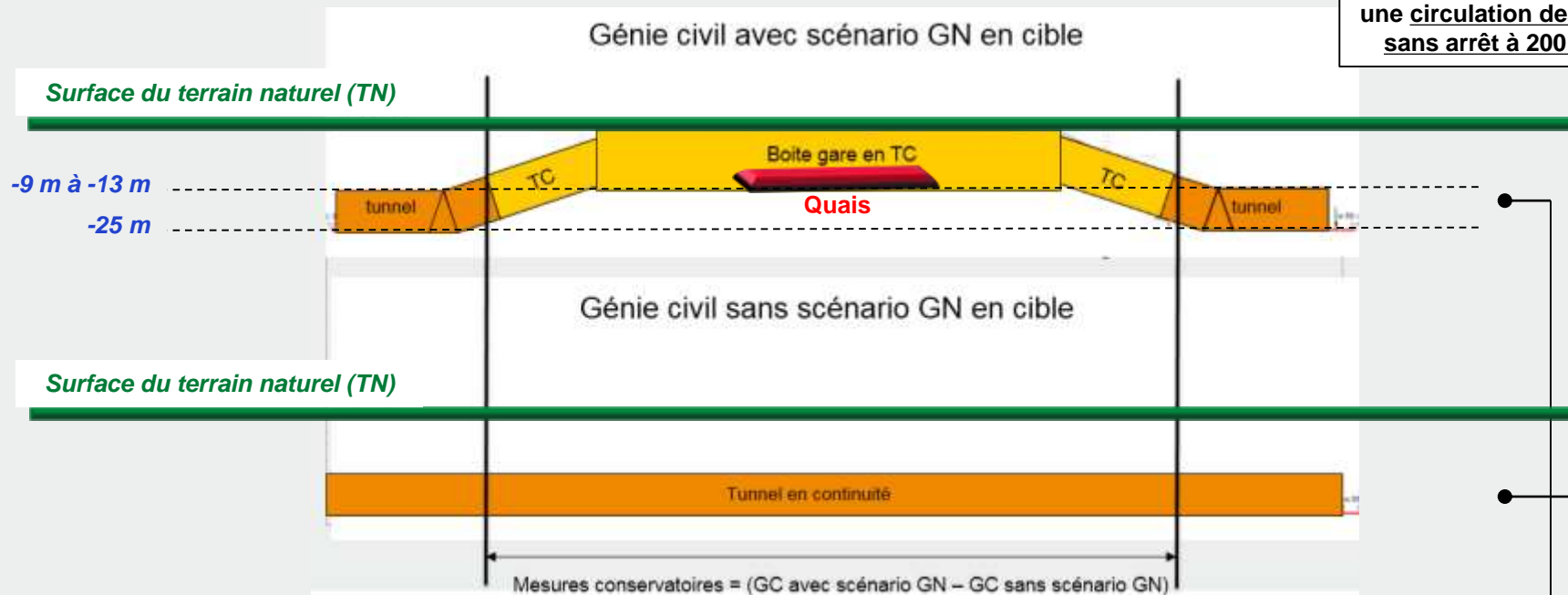
Gare nouvelle de Confluence

Synthèse du contexte technique

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)
- Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, **le surcoût en phase prioritaire est de 400 M€.**

- L'investissement à l'**horizon cible** pour finaliser la gare est de : **100 M€.**

➔ **Conclusion : Au total, le coût de la fonctionnalité intersecteurs est compris entre 850 M€ et 1050 M€ (CE 01/2016).**

Potentiel de trafic d'une gare d'interconnexion à Confluence et bénéfices pour les voyageurs



	Potentiel de trafic voyageurs intersecteurs	Principaux effets attendus pour les voyageurs
Fréquentation de la gare (voyageurs montants et descendants)	<p>0,4 et 0,6 million de voyageurs par an à l'horizon 2045</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 50% entre la Normandie et l'Ile-de-France ▪ 50% entre l'Ile-de-France et les autres régions <p><i>(à titre de comparaison, 1,9 million de voyageurs à Massy en 2015)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gains de temps d'accès en Ile-de-France ▪ Temps de trajet en train généralement réduit pour les voyageurs de/vers la Normandie et allongé pour les voyageurs de/vers les autres régions
Voyageurs en transit (sans arrêt)	<p>0,5 à 0,7 million de voyageurs par an à l'horizon 2045</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suppression de correspondance(s) à Paris

Synthèse des éclairages socio-économiques



■ AVANTAGES* :

1/ Gains de temps généralisés pour les voyageurs (accessibilité, temps de trajet, suppression de correspondances...) ≈ 250 M€ à 600 M€

2/ Bénéfices liés au report modal (externalités environnementales, décongestion routière, économies d'entretien de la voirie...) : non évalués en étape 1

■ COÛTS* :

1/ Coûts de la gare, y compris raccordement et aménagements de l'itinéraire intersecteur ≈ -1075 M€ à -1250 M€

2/ Impact sur le coût de la ligne nouvelle à l'horizon prioritaire ≈ -900 M€ à - 990 M€

3/ Impact sur les performances de la ligne Paris - Mantes ≈ -250 M€ à - 375 M€

4/ Coûts d'entretien et d'exploitation pour le gestionnaire et l'exploitant : non évalués en étape 1

* Valeur actualisée, selon préconisations de l'Instruction cadre « Royal »

Par ailleurs, les perspectives sociodémographiques et emplois sur le territoire ont été analysées parallèlement par l'IAU pour le compte du Conseil Départemental du Val d'Oise

➔ La MOA considère que l'équilibre socio-économique, ne sera pas atteint, même en tenant en compte des effets non évalués en étape 1



Copil du 27/02/17

- Des mesures conservatoires de 400 M€ d'infrastructure à engager dès l'horizon prioritaire pour une gare réalisée à l'horizon cible...
- ...accentué par les ZP PM Centre A et PM Centre B qui portent ces localisations, 550 à 600 M€ plus coûteuses que la PM Sud

Copil du 12/07/17

- Analyse d'accessibilité et estimation des potentiels de trafic à 0,5 million de voyageurs / an à l'horizon cible, soit 4 fois moins que la gare actuelle de Massy TGV, comparable par son bassin de chalandise
- Positionnement du Groupe Public Ferroviaire très réservé sur l'apport d'une gare de Confluence pour une fonctionnalité intersecteurs

Copil du 26/10/17

- Un éclairage socio-économique montrant un équilibre difficile à atteindre



Résultats de l'analyse multicritère Paris-Mantes

Une ligne durable fondée sur 4 axes



**Préserver
l'environnement et
les ressources
naturelles**

- Risque résiduel / Biodiversité protégée réglementairement
- Risque résiduel / Biodiversité d'intérêt
- Risque résiduel / Paysages et patrimoines
- Risque résiduel / Captages eau potable
- Risque résiduel / Terres agricoles
- Ecoconception (*teq-CO2*)



**Offrir un service
ferroviaire
équitable**

- Risque résiduel lié aux nuisances pour les riverains
- Risque naturel et technologiques résiduels pour usagers & riverains
- Ecart de temps de parcours / zone de passage la plus rapide
- Régularité (capacité à absorber les perturbations)
- Fréquence (nb trains par sens pdt heure de pointe)



**Favoriser les
dynamiques
territoriales**

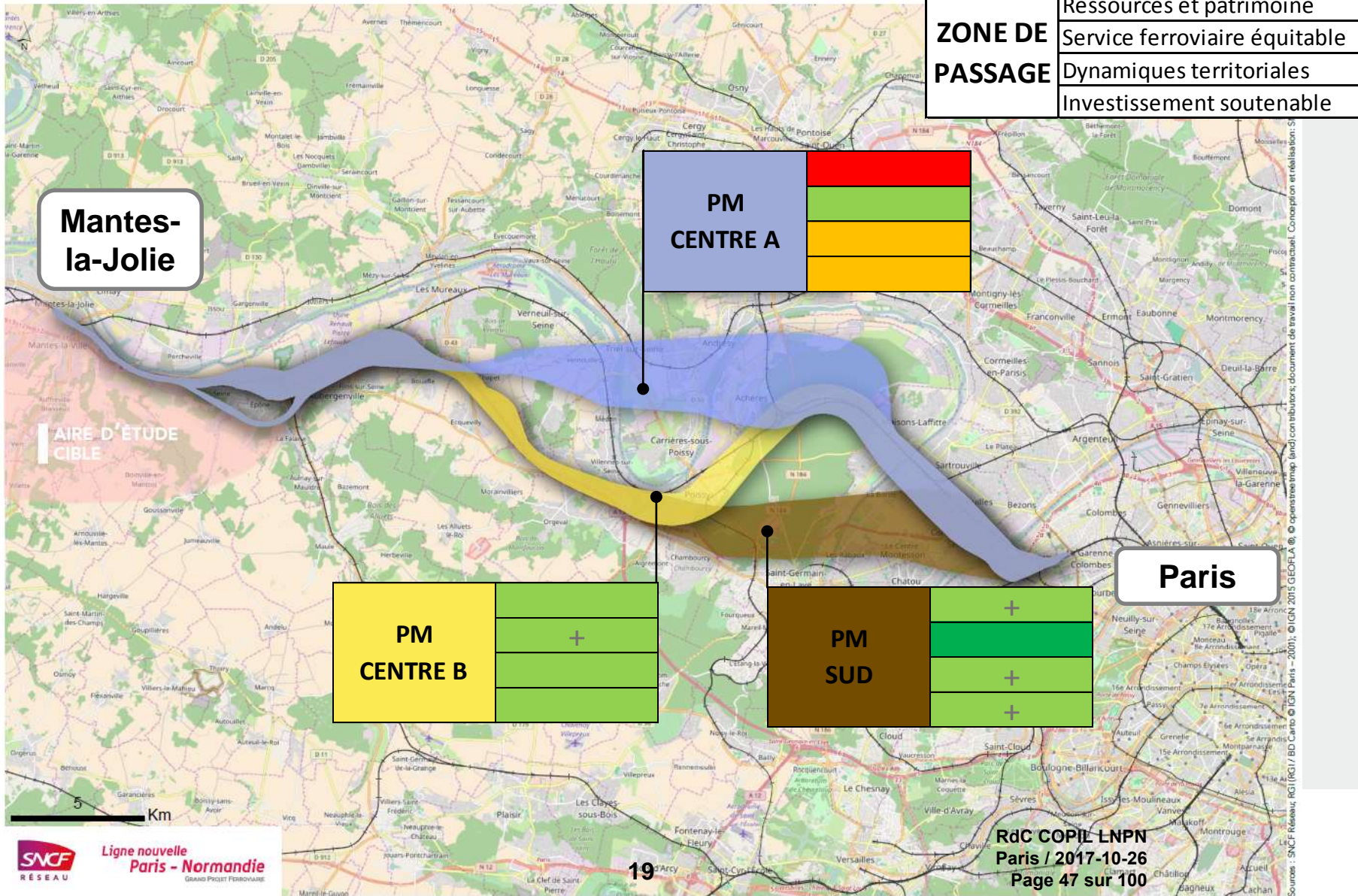
- Rapprochement entre infrastructures
- Risque résiduel / Développement territorial
- Expression Carticipe
- Risque résiduel de perte emplois agricoles



**Investir dans un
projet soutenable
et adaptable**

- Coûts infrastructures
- Potentialités pour le projet cible
- Capacité dégagée sur réseau existant (fret et voyageurs)
- Nombre d'heures de transport supplémentaires par rapport à la meilleure ZP
- Impacts travaux

Analyse multicritère PARIS-MANTES (hors GN)





Proposition d'une zone de passage préférentielle Paris-Mantes

PARIS-MANTES : Proposition de la zone de passage préférentielle au COPIL

Au vu :

■ Des résultats finalisés sur la Gare Nouvelle de Confluence

- Equilibre économique difficile à atteindre
- Position très réservée du Groupe Public Ferroviaire sur le potentiel de l'offre intersecteur

■ Des résultats de l'analyse multicritère sur cette section

- Hors gare nouvelle de Confluence, la zone de passage PM-Sud ressort comme étant la meilleure sur chacun des 4 axes de cette analyse

■ Des enseignements issus de la concertation

- Plutôt en faveur de la PM Sud, au motif de son coût plus faible et d'un impact environnemental moindre
- Majoritairement, souhait de trajets directs vers Paris, y compris depuis Mantes
- Des attentes des acteurs Val d'Oisiens, pour améliorer leur mobilité en transport collectif sur leur territoire notamment la desserte du secteur de Cergy

➔ **La Maîtrise d'Ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle PM Sud**

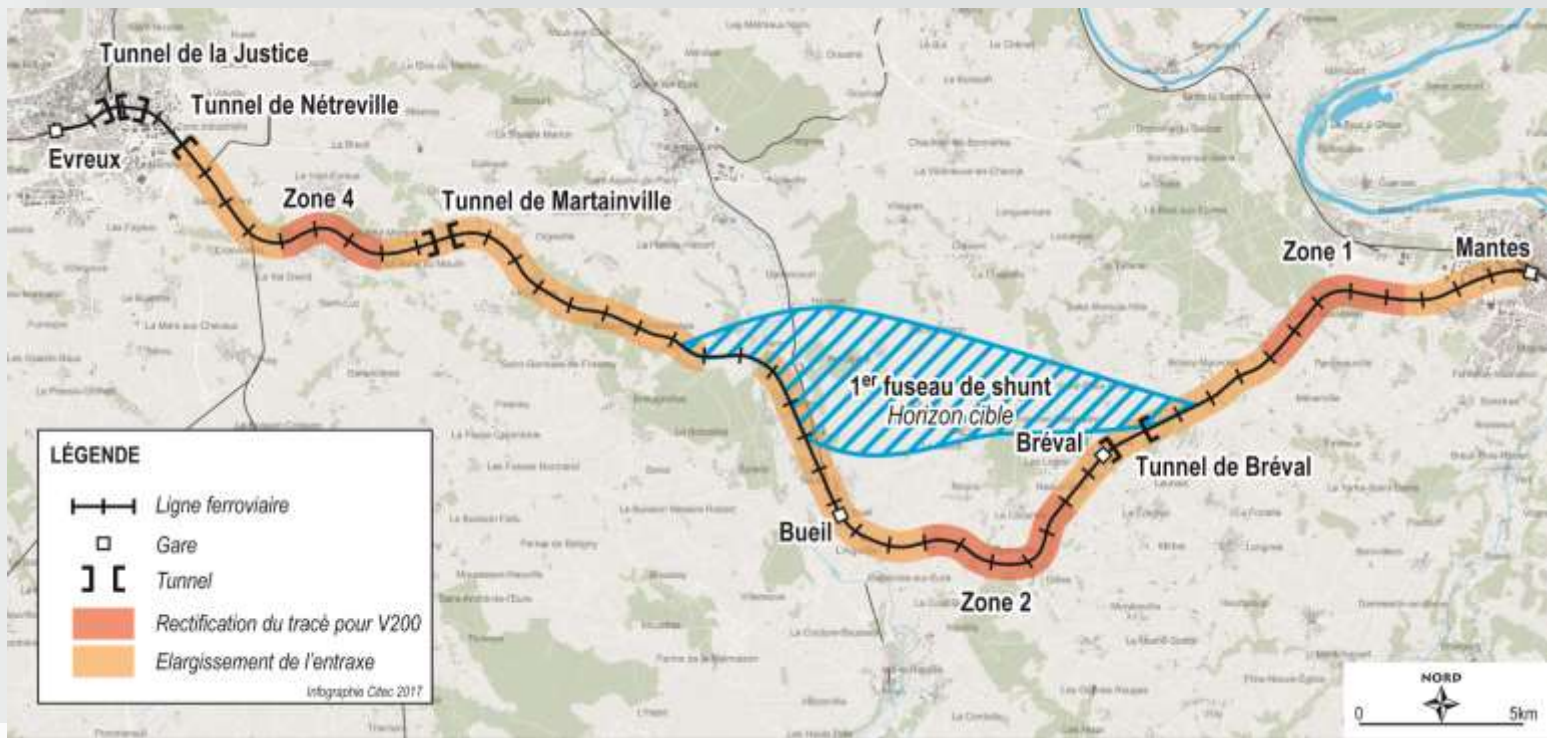
PARIS-MANTES : Proposition de la zone de passage préférentielle au COPIL



Section prioritaire Mantes-Evreux

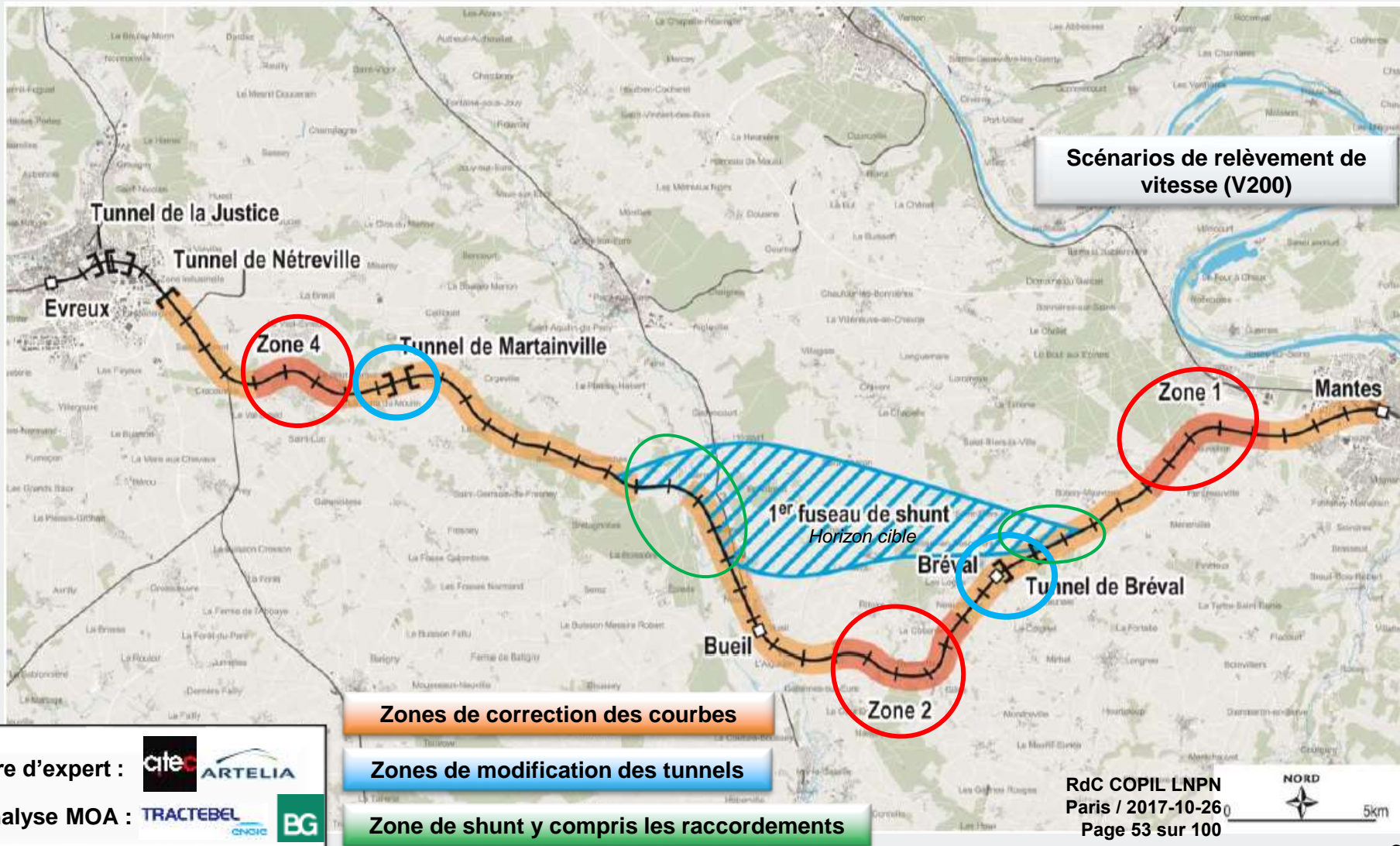


Analyse de la MOA sur la tierce expertise



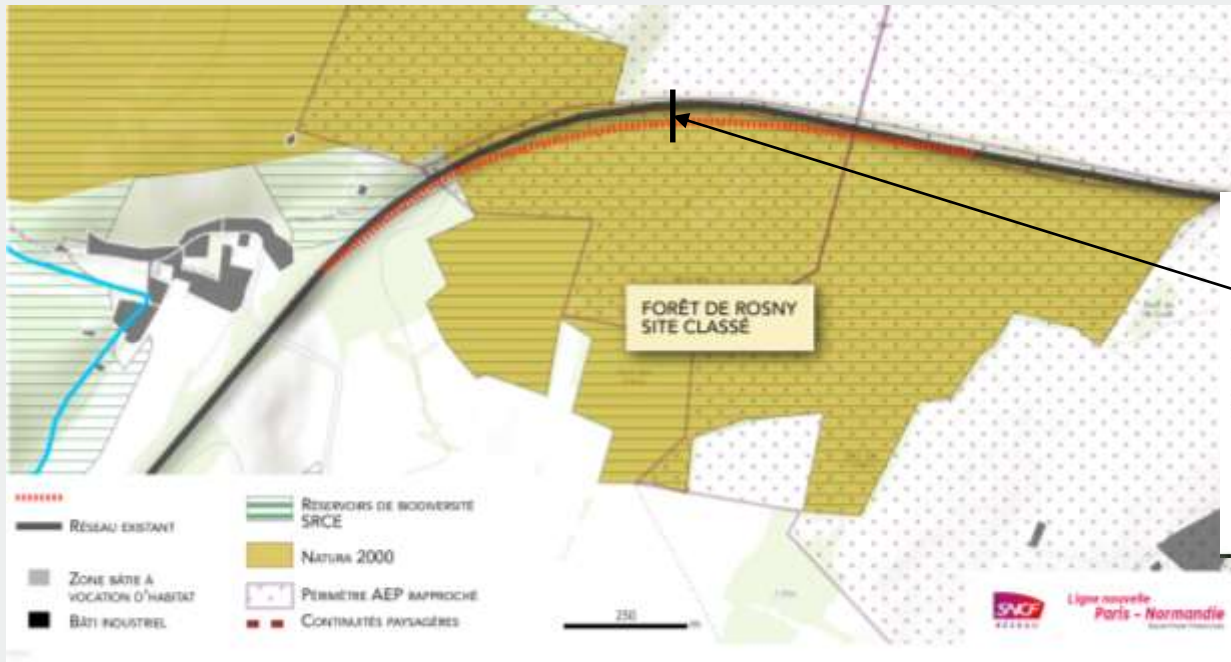
Analyse des zones de correction de courbes, des modifications de tunnels et du shunt N° 1

3 items ont été analysés : Courbes, tunnels, shunt N° 1



Analyse des zones de correction de courbes, des modifications de tunnels

Illustration pour la zone 1 (zone de ripage)



- Relever la vitesse nécessite de **décaler la ligne de plusieurs mètres**. La ligne se situant au cœur d'un déblai, la décaler implique de **créer un tunnel**.
→ **Surcoût**

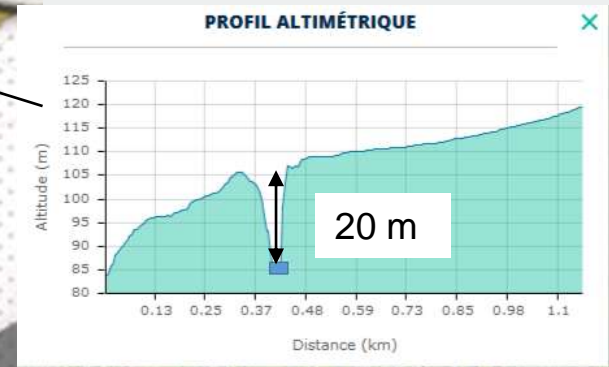


Illustration sur la zone du tunnel de Bréval

▪ Infrastructures :

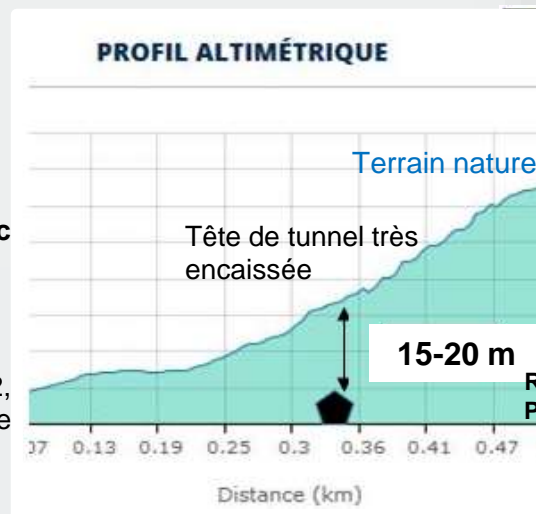
Tunnel datant de 1856, encadré par une tranchée renforcée

→ **Risques techniques en cas de modifications in situ avec impacts sur l'exploitation**

→ **Surcoûts si nouveau tunnel**

▪ Enjeux environnementaux :

Réservoir et corridors de biodiversité (SRCE), ZNIEFF de type 2, risque de remontée de nappe et aire d'alimentation du captage de Rosny-Buchelay



RdC COPIL LNPN
Paris / 2017-10-26
Page 54 sur 100



Au vu de :

- L'écart de coûts pas assez significatif pour des performances moindres à l'horizon cible
- L'impact sur la capacité, la robustesse et les temps de parcours moins favorable qu'une ligne nouvelle (sujet déjà abordé en COFIL du 12/07)
- L'intégration des enjeux environnementaux en zones d'habitats prioritaires Natura 2000
- Les difficultés techniques objectives du raccordement ouest du shunt N° 1 (sujet déjà abordé en COFIL du 12/07)
- Les impacts sur les courbes et les tunnels sur ligne exploitée
- Et malgré une moindre consommation des terres agricoles (150 ha à l'horizon 2045) ...

... La Maîtrise d'Ouvrage continue de porter le principe d'une ligne nouvelle par rapport à un aménagement du réseau existant



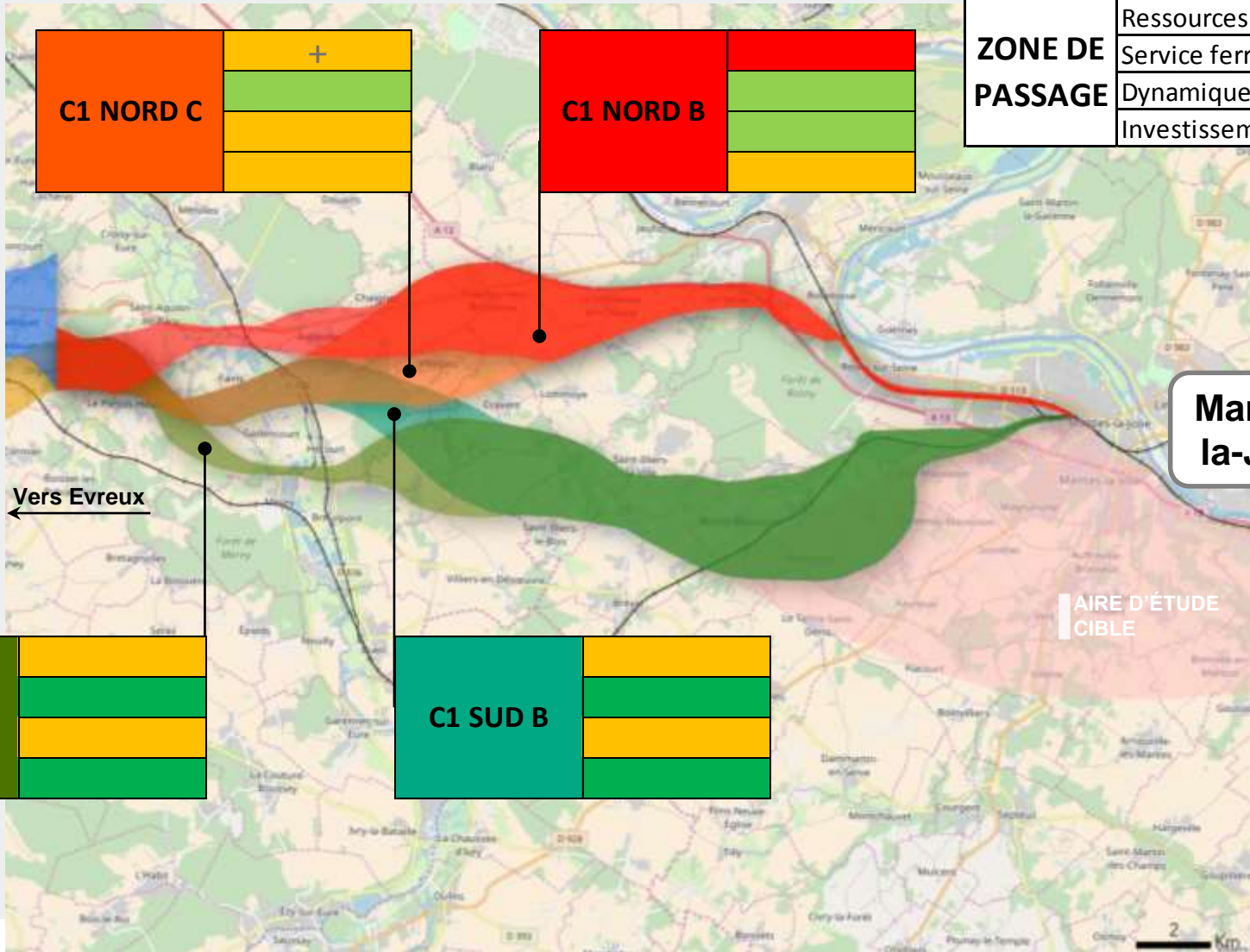
Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision



Section C1

Résultats de l'analyse multicritère

MANTES-EVREUX C1



ZONE DE PASSAGE	Ressources et patrimoine
	Service ferroviaire équitable
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

Mantes-la-Jolie

Vers Evreux

AIRE D'ÉTUDE CIBLE

C1 SUD C

- Yellow bar
- Green bar
- Yellow bar
- Green bar

C1 SUD B

- Yellow bar
- Green bar
- Yellow bar
- Green bar

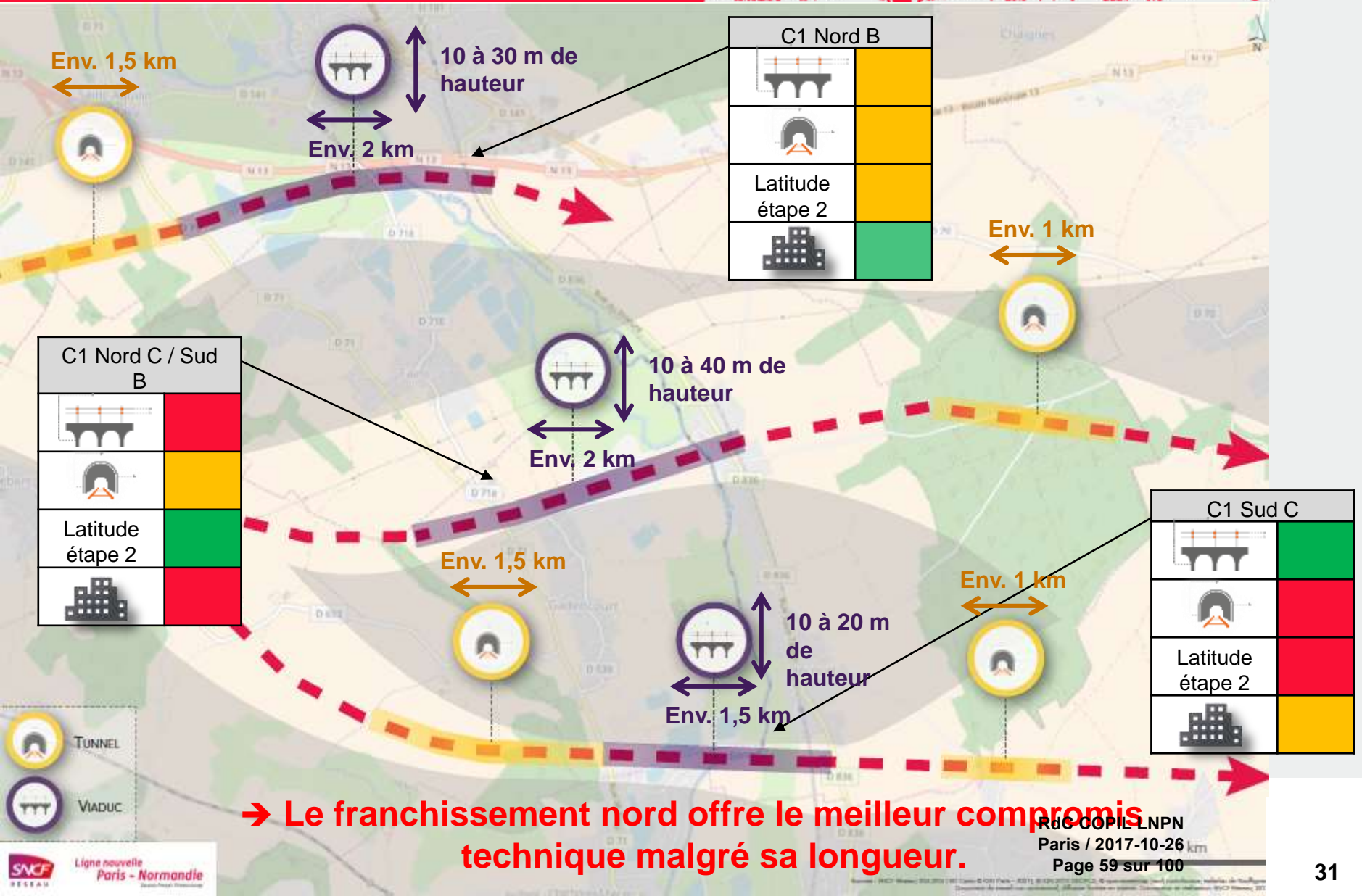
C1 NORD C

- Yellow bar with '+' symbol
- Green bar
- Yellow bar
- Yellow bar

C1 NORD B

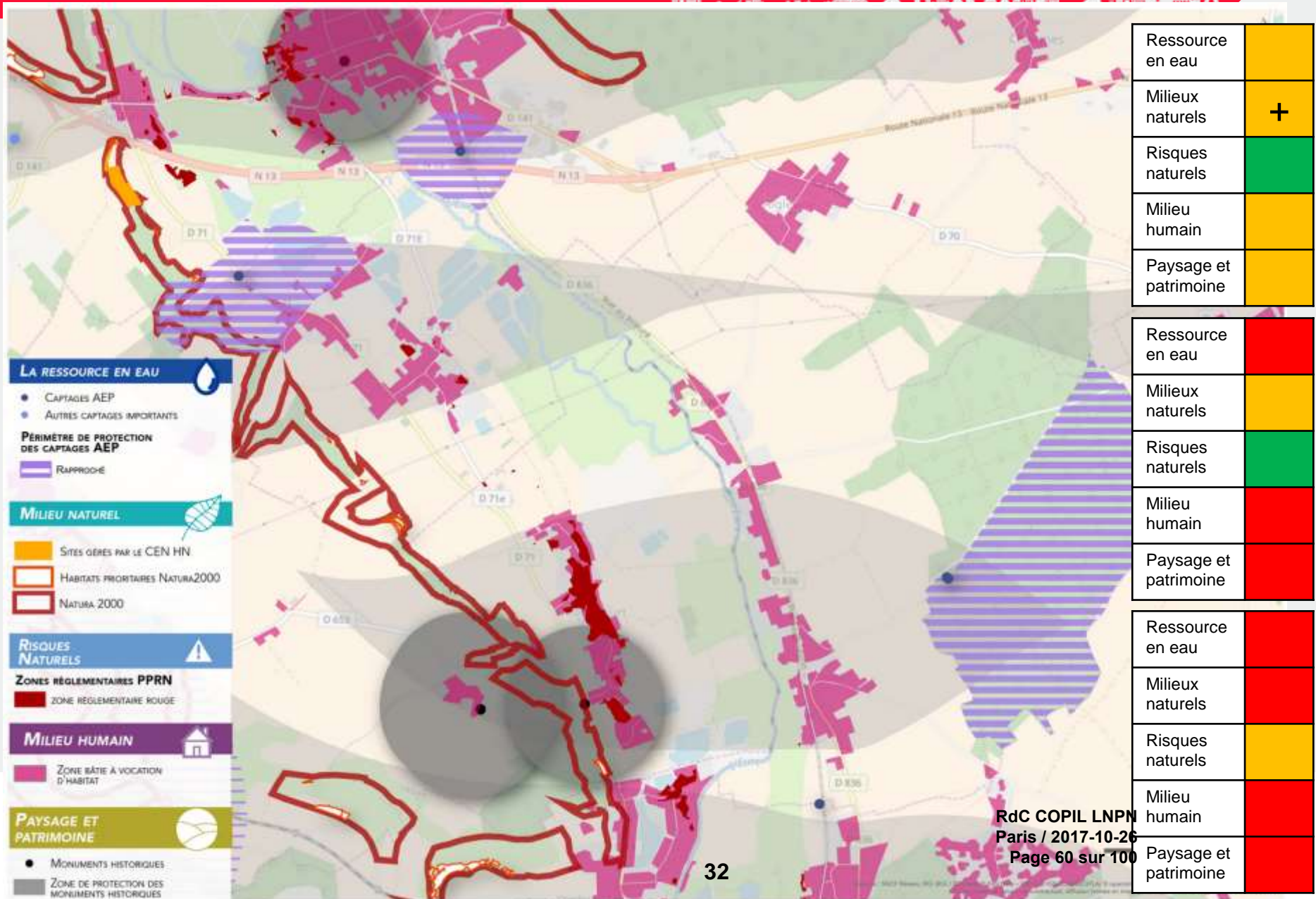
- Red bar
- Green bar
- Green bar
- Yellow bar

Analyse technique



→ Le franchissement nord offre le meilleur compromis technique malgré sa longueur.

Analyse environnementale





■ Volet infrastructures :

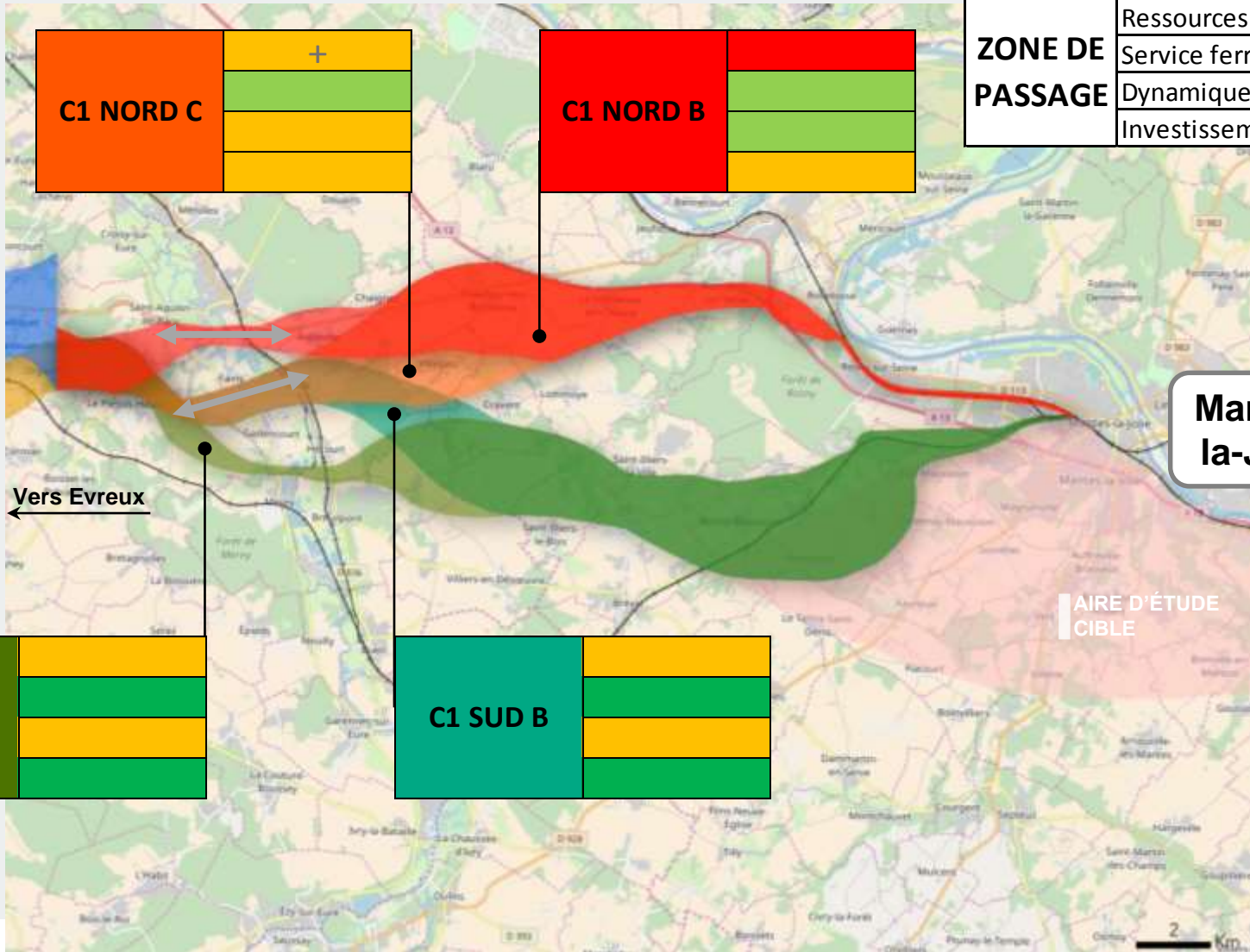
- Le franchissement nord offre le meilleur compromis technique malgré sa plus grande longueur

■ Volet environnemental :

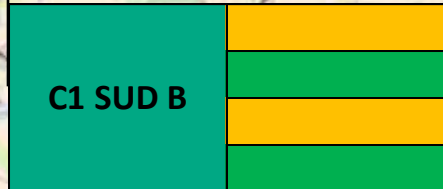
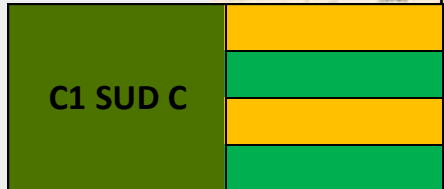
- Le franchissement nord semble être le plus favorable si l'on réussit à éviter certains enjeux
- Le franchissement sud est le plus défavorable
- Le franchissement central comporte de multiples enjeux environnementaux, cependant la largeur de la zone de passage permet plus de latitude dans la recherche de mesures d'évitement

➔ Les franchissements centre et nord sont les plus favorables

MANTES-EVREUX C1



Mantes-la-Jolie



↔ Les franchissements centre et nord sont les plus favorables



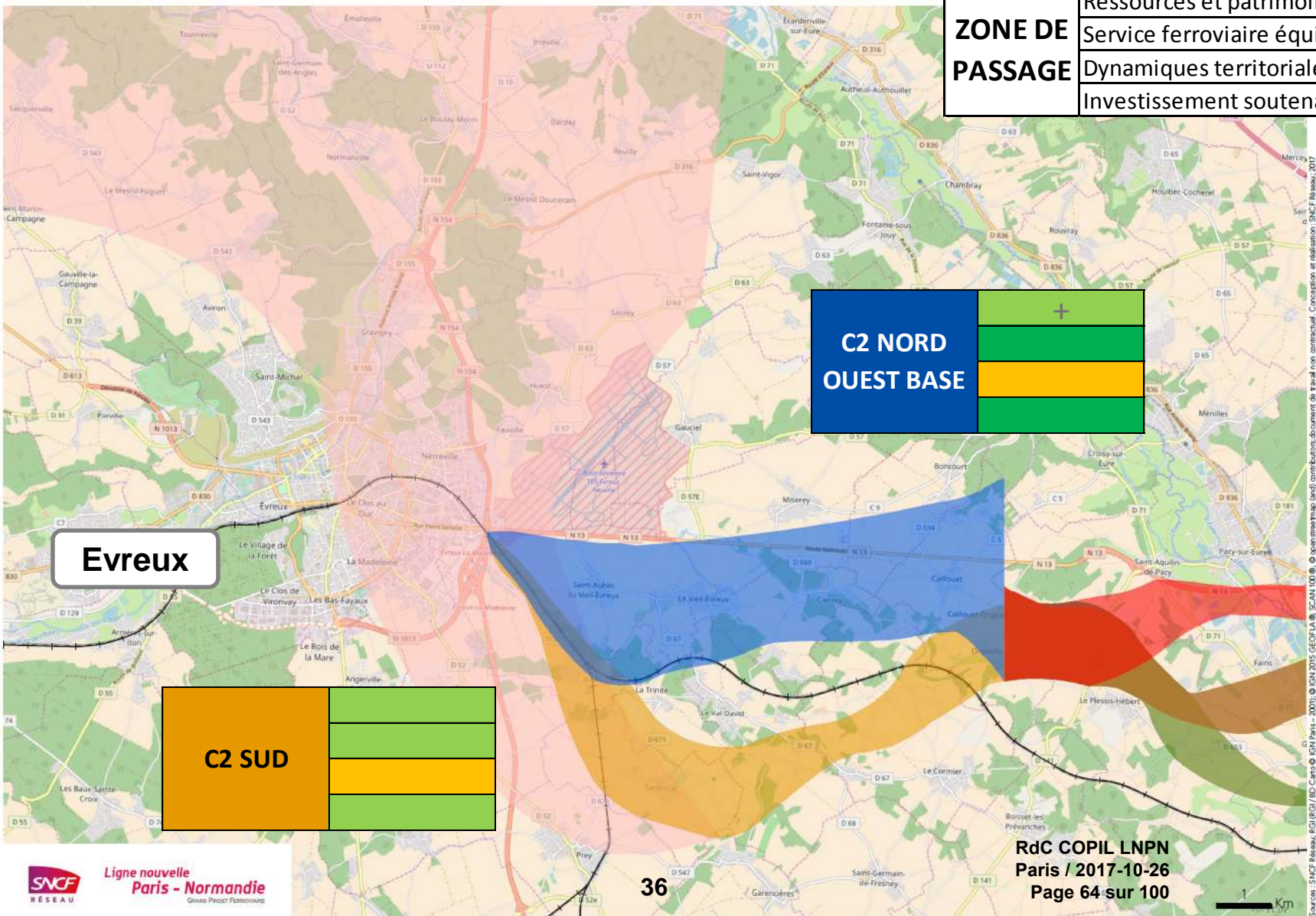
Section C2

Résultats de l'analyse multicritère

MANTES-EVREUX C2 (hors GN)



ZONE DE PASSAGE	Ressources et patrimoine
	Service ferroviaire équitable
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable



Evreux

C2 SUD

C2 NORD OUEST BASE

+

Sources : SNCF Réseau, RGI/IGI/BD Carthage © IGN Paris - 2001; © IGN 2015; GEOFLA © SCAN 10.0 © openstreetmap (pari) contributeurs; document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2017



Section C2

Gare nouvelle d'Evreux

Synthèse

Rappel du COPIL du 12/07/2017

- 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-économique



Analyse multicritère des 3 sites de gares

Comparaison des variantes d'infrastructure associées aux localisations

Nétreville

EVALUATION variante // RN154

Environnement	●
Services ferroviaires	●
Dynamiques territoriales	●
Investissements et faisabilité technique	+

EVALUATION variante longeant la BA105

Environnement	●
Services ferroviaires	●
Dynamiques territoriales	●
Investissements et faisabilité technique	●

Le Coudray

EVALUATION variante // RN154

Environnement	●
Services ferroviaires	+
Dynamiques territoriales	●
Investissements et faisabilité technique	+

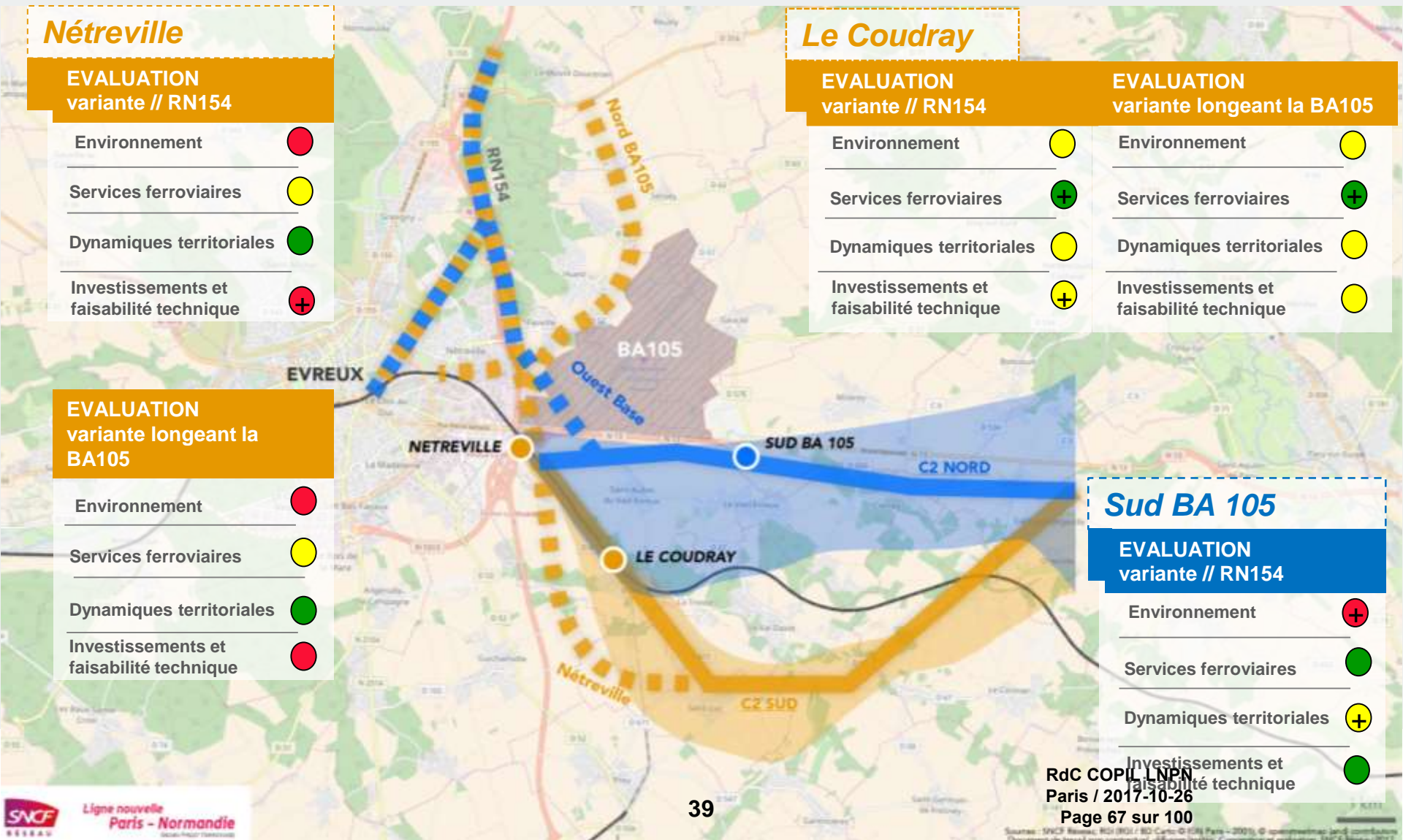
EVALUATION variante longeant la BA105

Environnement	●
Services ferroviaires	+
Dynamiques territoriales	●
Investissements et faisabilité technique	●

Sud BA 105

EVALUATION variante // RN154

Environnement	+
Services ferroviaires	●
Dynamiques territoriales	+
Investissements et faisabilité technique	●





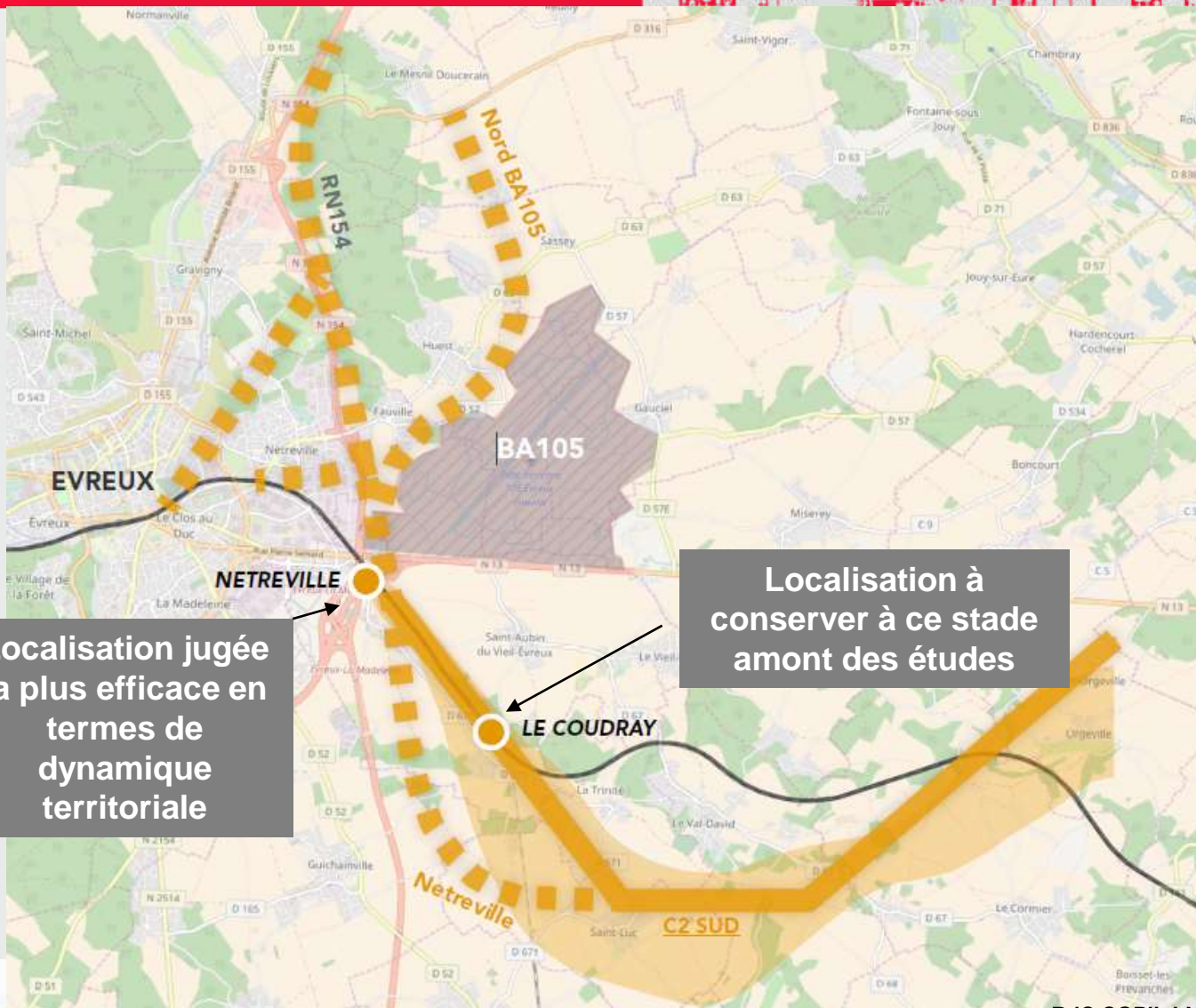
Le groupe de travail constate :

- **L'intérêt territorial** pour la réalisation, à l'horizon cible, d'une gare nouvelle dans le secteur d'Evreux (sous réserve du résultat des éclairages socio-économiques à venir)
- Le **portage par les acteurs eurois** de la **localisation Nétreville**, jugée la plus efficace en termes de **dynamique territoriale**
- L'importance du **choix de la ZP C2 Sud**, incluant cette localisation
- La nécessité de conserver, à ce stade encore très amont des études, la **possibilité d'implantation au Coudray**, en raison des conditions de réalisation de la localisation Nétreville, à préciser en étape 2

Le groupe a par ailleurs identifié les études suivantes à mener en étape 2 :

- Elaboration de la desserte associée à l'ambition d'une **gare d'agglomération**
- Définition des **besoins en infrastructures** qui en découleraient
- Incidences sur **la nécessité du barreau ferroviaire** au nord d'Evreux
- **Valorisation socio-économique** des effets de la réalisation de cette gare d'agglomération

Proposition au COPIL issue du GT GN d'Evreux

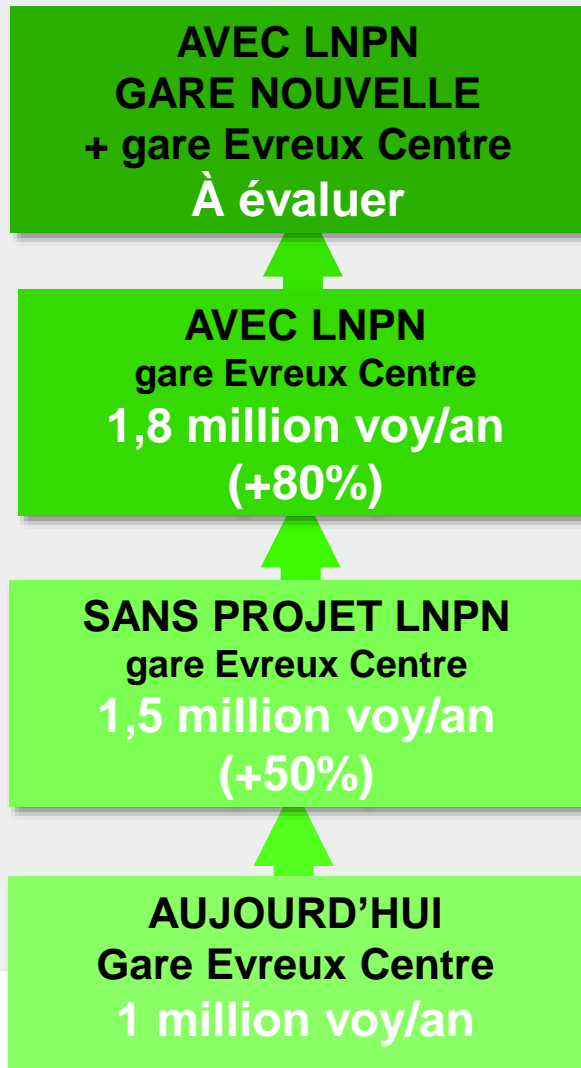


Localisation jugée la plus efficace en termes de dynamique territoriale

Localisation à conserver à ce stade amont des études

Eclairage socio-économique des scénarios d'infrastructures avec gare nouvelle à Evreux

Potentiel de trafic à l'horizon CIBLE



Effet gare nouvelle à évaluer en fonction des principes de desserte qui seront définis en **étape 2** (proposition du groupe de travail d'explorer des hypothèses associées à un projet de gare d'agglomérations).

Effet LNP : rapprochement entre Evreux, Paris et d'autres agglomérations normandes

Effet des évolutions sociodémographiques et des coûts de transport...

Synthèse de la gare nouvelle d'Evreux



Copil du 20/10/16

- Première évaluation des 5 sites proposés par SNCF Réseau (Sassey, Caillouët, Sud BA 105, Le Coudray, Gravigny)
- Proposition d'un site supplémentaire à Nétreville par les acteurs de l'Eure (CD27/GEA/CAPE/CASE)

Copil du 28/02/17

- Faisabilité technique confirmée et intégration du site de Nétreville dans les études SNCF Réseau ...
- ...tandis que sont écartés les sites de Sassey et Caillouët, jugés trop éloignés de l'agglomération, ainsi que celui de Gravigny (faisabilité technique non démontrée)
- En conséquence, la ZP C2-Est-base est écartée

Copil du 12/07/17

- Approfondissements techniques et présentation des coûts sur les 3 sites de gare maintenus, à la fois sur les aspects ferroviaires et routiers, avec mise en lumière des enjeux archéologiques, forestiers et agricoles
- Des mesures conservatoires comprises entre 0 et 25 M€, à engager dès l'horizon prioritaire

Copil du 26/10/17

- Finalisation de l'analyse multicritère et proposition de poursuivre les études sur les sites du Coudray et de Nétreville
- Eclairages socio-économiques : des perspectives de trafic en augmentation de +80% dans le secteur d'Evreux à l'horizon LNPN cible et des effets de gare nouvelle restant à évaluer en étape 2, notamment en fonction des hypothèses de gare d'agglomération



Proposition d'une zone de passage préférentielle Mantes-Evreux

Au vu :

■ Sur la section C1 :

- De l'analyse par la MOA de la tierce expertise (CITEC)
- Des franchissements nord et centre de l'Eure plus favorables (enjeu fort pour l'étape 2)
- Des résultats de l'analyse multicritère privilégiant la famille de zones de passage sud

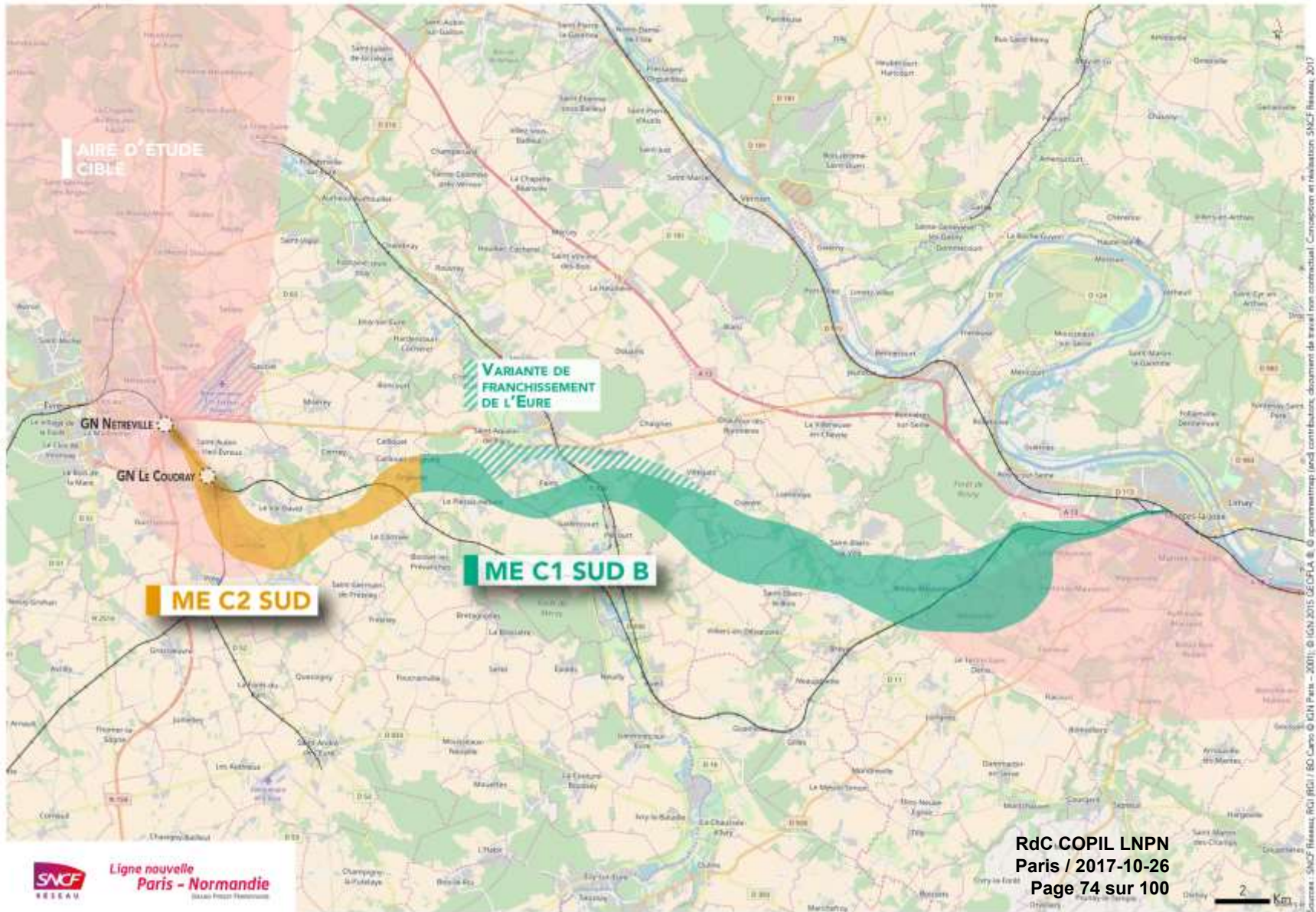
➔ **La Maîtrise d'Ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle C1 Sud B, tout en incluant un franchissement centre ou nord de l'Eure**

■ Sur la section C2 :

- Des résultats de l'analyse multicritère (hors implantation d'une gare), plutôt favorables à la ZP C2 Nord
- Du portage par les acteurs eurois en faveur de la création d'une gare sur le site de Nétreville, favorisant la meilleure dynamique territoriale
- Du maintien à ce stade encore amont d'une localisation au Coudray en raison de considérations techniques
- Du faible montant des mesures conservatoires pour la gare nouvelle à engager dès l'horizon prioritaire en regard des potentiels de trafic et de desserte à évaluer en étape 2

➔ **Conduisent la Maîtrise d'Ouvrage à proposer de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle C2 Sud**

MANTES-EVREUX : Proposition des zones de passage préférentielle et de 2 sites de gares nouvelles à Evreux au COPIL



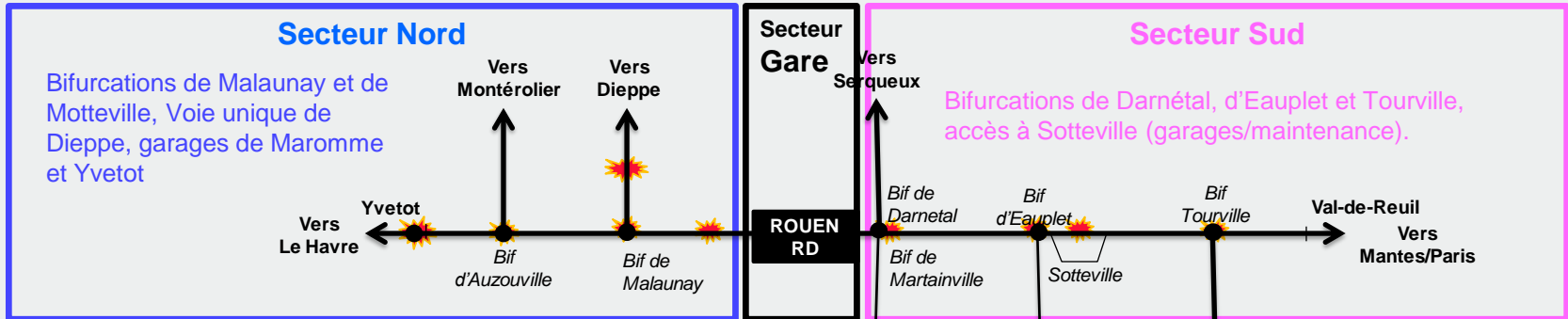
Section prioritaire Rouen-Yvetot



Saturation du nœud de Rouen et besoin de capacité

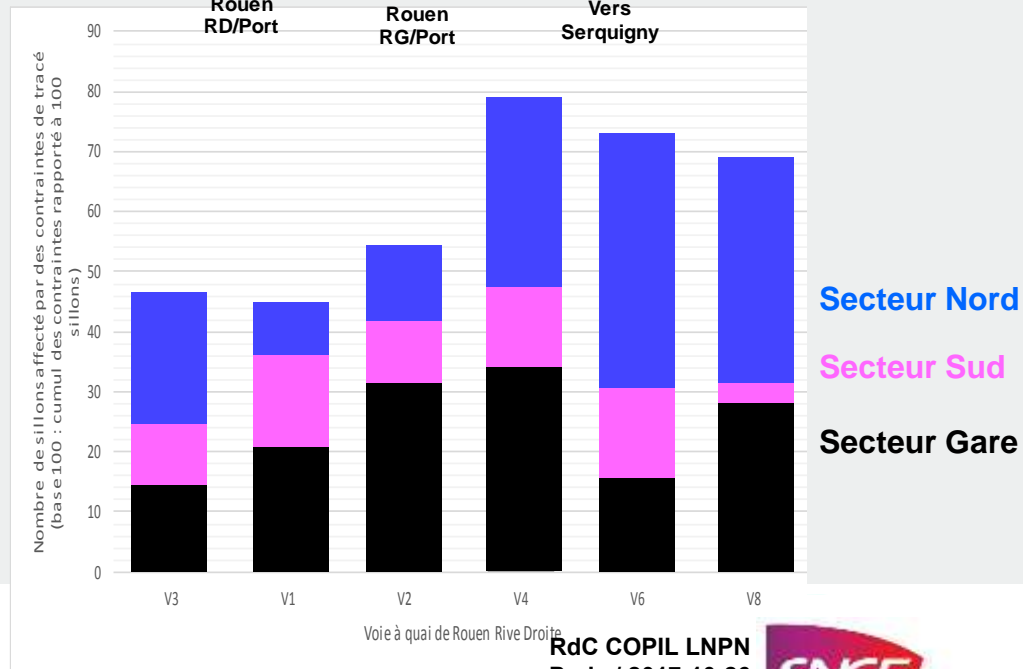
Les enjeux de capacité du nœud de Rouen

Périmètre d'analyse des contraintes du nœud de Rouen :



Les contraintes en ligne, hors zone de gare, représentent 60% des contraintes des circulations à Rouen (respectivement 40% en zone de gare)

Les principales contraintes au Nord sont localisées au niveau de la voie unique de Dieppe et de la bifurcation de Malaunay



Le besoin de capacité pour le fret

- L'axe Serqueux – Gisors n'a pas vocation à accueillir tous les trains de fret entre Le Havre et Paris (capacité Serqueux – Gisors de 25 sillons par jour, 2 sens confondus)
- Mais il participe aux objectifs de développement de la part modale ferroviaire pour les ports de l'axe Seine (HAROPA)
- Le projet LNPN prend en hypothèse, pour dimensionner l'infrastructure sur les heures de pointe :
 - Transit du fret Le Havre – IdF via Serqueux-Gisors (1 sillon fret / heure / sens)
 - Transit du fret Rouen – IdF via l'axe historique (1 sillon fret / heure / sens)
 - Ligne existante Rouen – Motteville utilisée par les circulations voyageurs
- Hors heures de pointe, le fret est susceptible de circuler sur l'axe historique



RÉGION NORMANDIE

L'évolution des besoins de capacité
au regard des enjeux de mobilité



La fréquentation actuelle

Depuis 2009, la fréquentation des transports ferroviaires régionaux s'est accrue d'environ 2% par an sur l'étoile rouennaise

- **23 000 voyageurs transitent en gare de Rouen Rive Droite sur un jour moyen de semaine, dont 40 % utilisent le TER**
- **375 voyageurs / train Intercités en moyenne, en semaine entre Le Havre et Rouen**
- **Les actions entreprises pour y répondre :**
 - Le cadencement en décembre 2008 pour accroître la productivité du système ferroviaire et développer l'offre
 - Le renouvellement du matériel roulant par des trains plus capacitaires (AGC bimode, Régiolis...),
 - L'amélioration des infrastructures (ex : redécoupage du block automatique lumineux de Rouen dans le cadre du CPER 2007-2013), au profit d'une meilleure robustesse
- **Les mesures prises ont permis de faire face aux besoins. Malgré cela des phénomènes de saturation apparaissent : sur 20 trains arrivant à Rouen entre 7 h et 9 h, 3 sont occupés à plus de 100 %**

La mobilité en 2030

- **Deux méthodes conduisent à la conclusion d'un mode ferroviaire saturé à l'horizon 2030, avec un potentiel peu en rapport avec le paysage de la mobilité à cet horizon :**
 - Projection des tendances passées (+ 1,7% / an d'accroissement 2009 - 2015)
 - Démarche « Normandoscopie » : gare par gare, évaluation du « potentiel captable » 2030, à l'aide des traces mobiles et de prévisions d'amélioration de la qualité de desserte, et comparaison à la capacité offerte (25 à 30 % du « captable »)
- **Intérêt d'une méthode complémentaire fondée sur l'exploitation de l'Enquête Ménages – Déplacements 2017**

Le paysage de la mobilité 2030

- **Une maîtrise de la périurbanisation accessible qu'à long terme et des grands axes d'accès durablement saturés (A150, tunnel de la Grand'Mare, Sud III...)**
- **Un choix politique partagé par la Métropole et la Région d'un développement d'un cadre de vie attractif et d'une mobilité durable :**
 - Promouvant le partage équitable de l'espace public au profit des transports collectifs, dans le cadre du projet « Ville respirable »
 - Poursuivant le développement des infrastructures de déplacements (cf. PDU)

Les limites de l'accroissement de la capacité des trains

- **Une attente des usagers tournée vers plus de fréquences pour avoir des horaires adaptés aux besoins plutôt que de trains plus capacitaires**
- **Une limite à l'accroissement des capacités d'emport (= nombre de places) : le matériel lui-même (disponibilité, gestion) mais aussi les longueurs de quais**
- **L'accroissement des capacités d'emport peut permettre de différer l'investissement en infrastructures mais n'est pas une alternative en soi car une fois réalisé :**
 - Plus d'évolution possible, ce qui rend difficile les conditions de transport dans l'attente des nouveaux investissements
 - Capacité finale moindre (\Leftrightarrow 2 fois la capacité actuelle alors que la construction d'une section nouvelle permet de nouvelles circulations)
 - Un coût à assumer : en investissement (surcoût matériel mais aussi infrastructures : quais, électrification...) comme en fonctionnement (maintenance d'un sous-parc, frais d'exploitation de rame plus grande etc.)

Hypothèses d'offre à Rouen à terme

- Travail mené entre le printemps et l'été 2017 entre SNCF Réseau et la Région, et partagé ensuite avec la Métropole Rouen Normandie
- Permet de confirmer l'ambition de développement de l'offre dans la gare nouvelle de Rouen, avec à terme, par heure et par sens, 2 trains omnibus et 2 trains « semi-directs » sur chacune des 5 branches de l'étoile

SA 2017 (indicatif en l'absence de trame régulière)	Horizon 2030 Sans projet LNPN	Horizon 2030 LNPN PRIORITAIRE + développement offre régionale	Horizon post-2030 LNPN CIBLE
≈ 11 régionaux + 2 intervalles	15 régionaux + 2 intervalles	20 régionaux + 3 intervalles	20 régionaux + 7 intervalles

Conclusions

- **Le paysage de la mobilité autour de Rouen en 2030 conduit nécessairement à densifier l'offre ferroviaire**
 - Une croissance de l'occupation des trains générant des phénomènes de saturation à terme
 - Des attentes pour le ferroviaire orientées vers plus de fréquences
 - Une saturation durable des grands axes routiers d'accès à Rouen
 - Une orientation des collectivités vers le développement d'un cadre de vie attractif et une mobilité durable

- **Les infrastructures actuelles ne sont pas en capacité d'absorber cette croissance du trafic dans de bonnes conditions, ce qui rend nécessaire des aménagements de capacité, visant par exemple à séparer les différents types de trafic :**
 - soit voies supplémentaires le long des plateformes existantes,
 - soit ligne nouvelle.

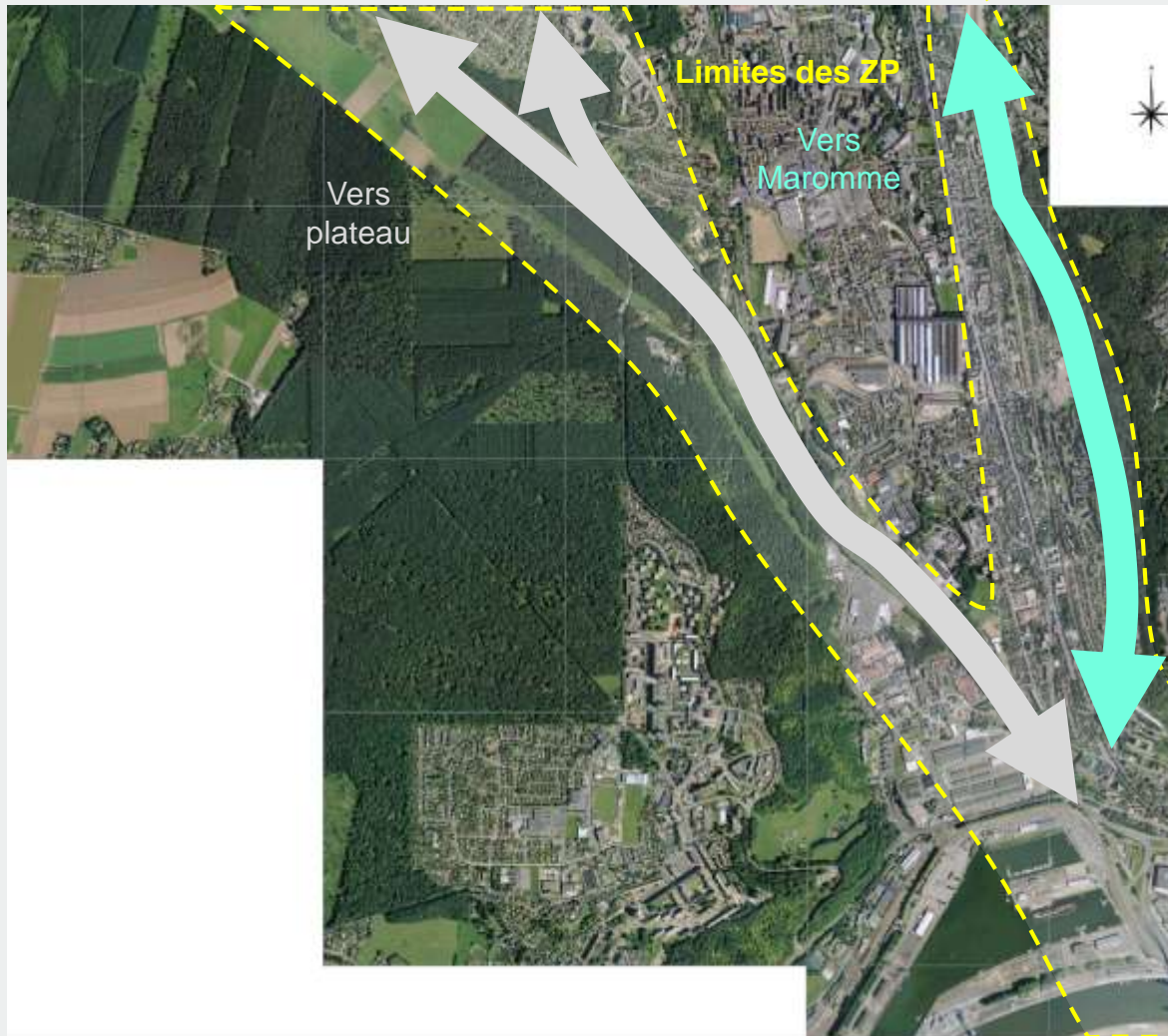


Analyse des zones de passage : éléments d'aide à la décision



Optimisation des zones de passage

La sortie de Rouen



Contraintes liées à la mise à 4 voies entre Maromme et Malaunay :

- **Maintien nécessaire des circulations ferroviaires**
 - **Relief important et secteur densément urbanisé de la vallée du Cailly**
 - Nombreux remblais et déblais à élargir
 - Zone très contrainte au niveau du cimetière de Notre Dame de Bondeville et du PN 45
- **En écoute de la concertation, étude d'une variante de tunnel prolongé (pointillés rouges) qui limite les impacts entre Rouen et la gare de Malaunay uniquement**

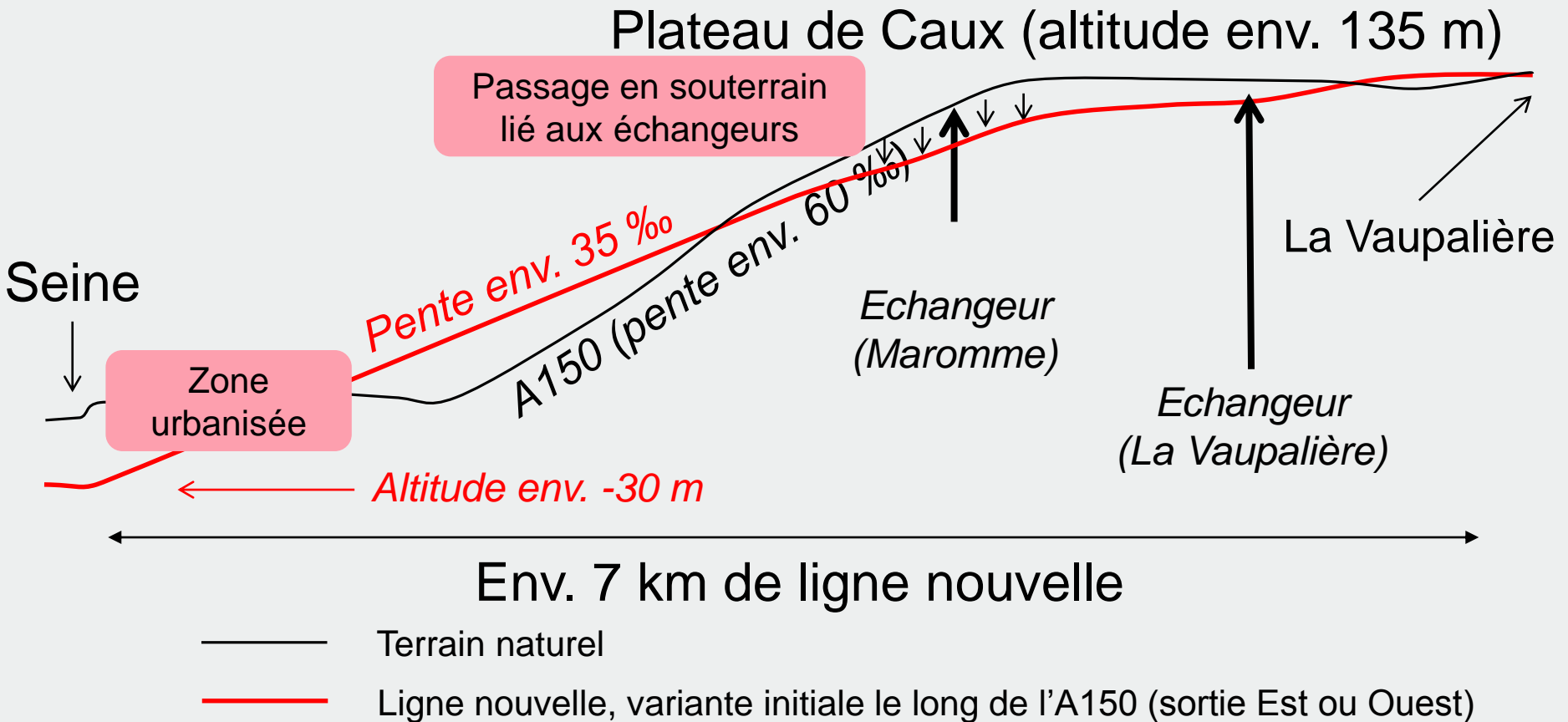
Les autres aménagements restent nécessaires :

- **Dénivellation de la bifurcation de Malaunay**
- **3^{ème} voie Barentin - Motteville**



Exemple d'un profil en long – variantes initiales

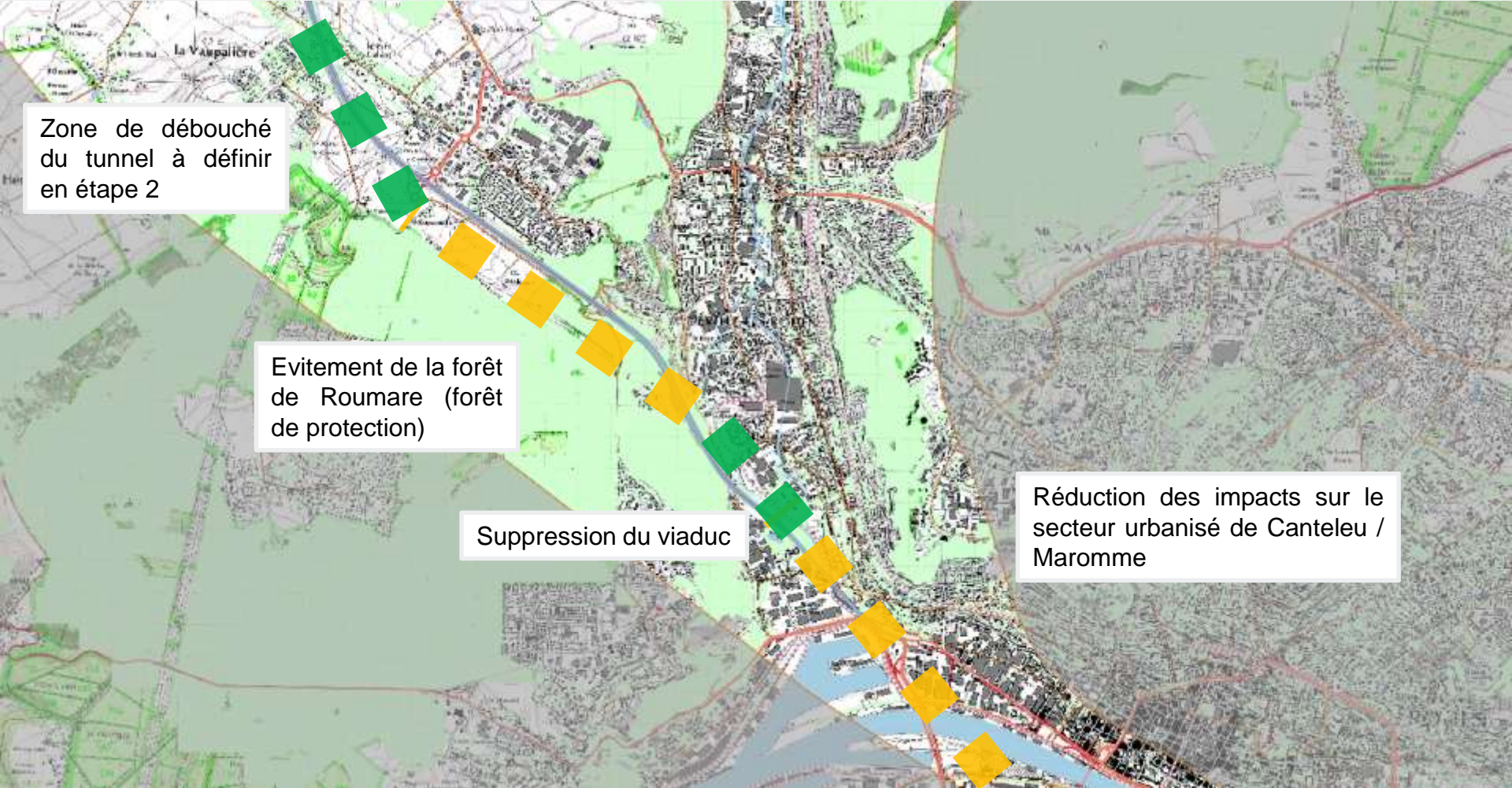
ZP
Ouest –B
Est-C



Solution recherchée initialement pour limiter les coûts

Principe de passage montée vers le plateau de Caux – variante optimisée

ZP
Ouest –B
Est-C



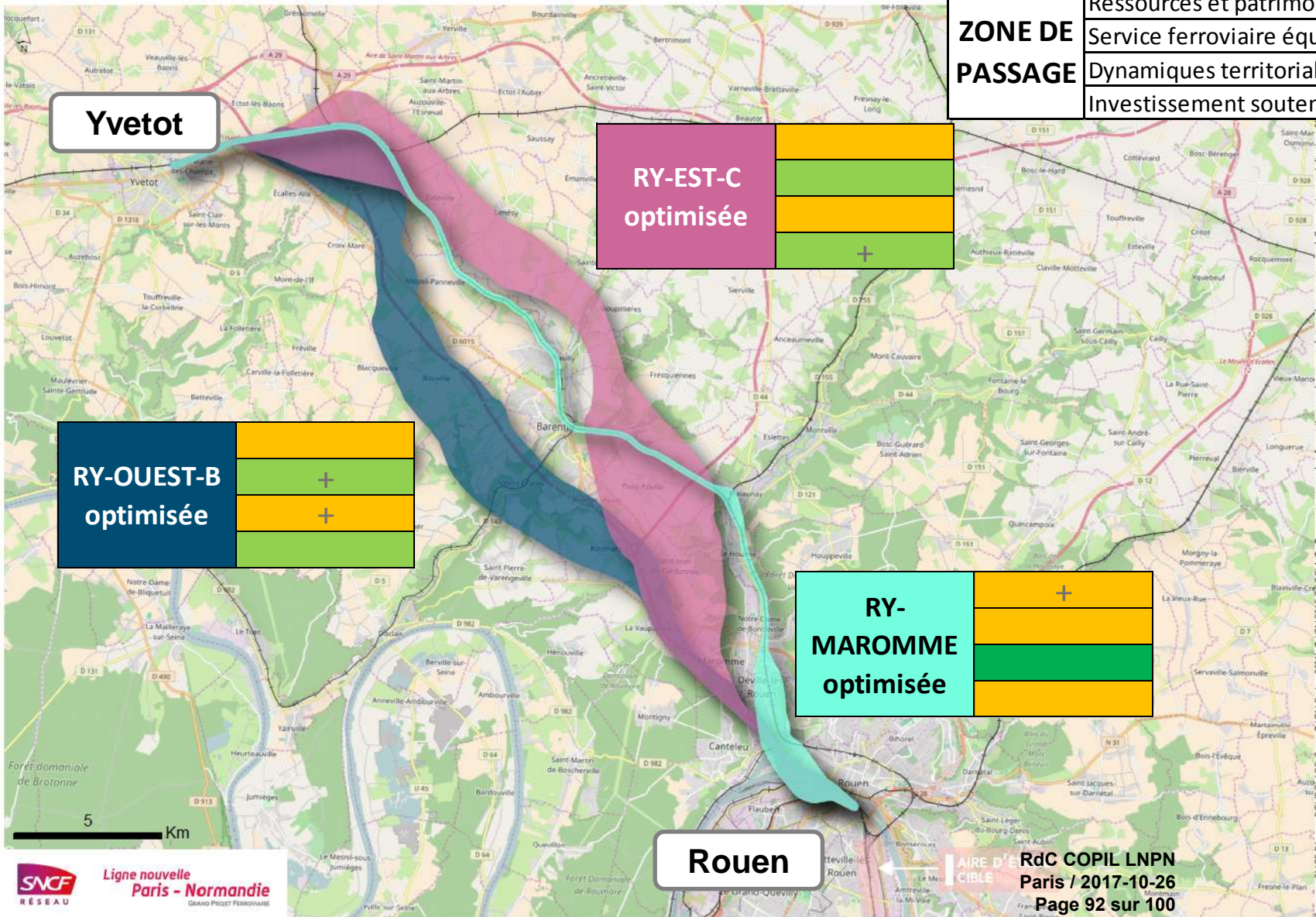
■ ■ ■ LN en souterrain

■ ■ ■ LN en aérien



Résultats de l'analyse multicritère Rouen-Yvetot

ROUEN-YVETOT - ZP optimisées



Yvetot

RY-EST-C optimisée

RY-OUEST-B optimisée

RY-MAROMME optimisée

Rouen



AIRE D'ÉCART
RdC COPIL LNPN
Paris / 2017-10-26
Page 92 sur 100



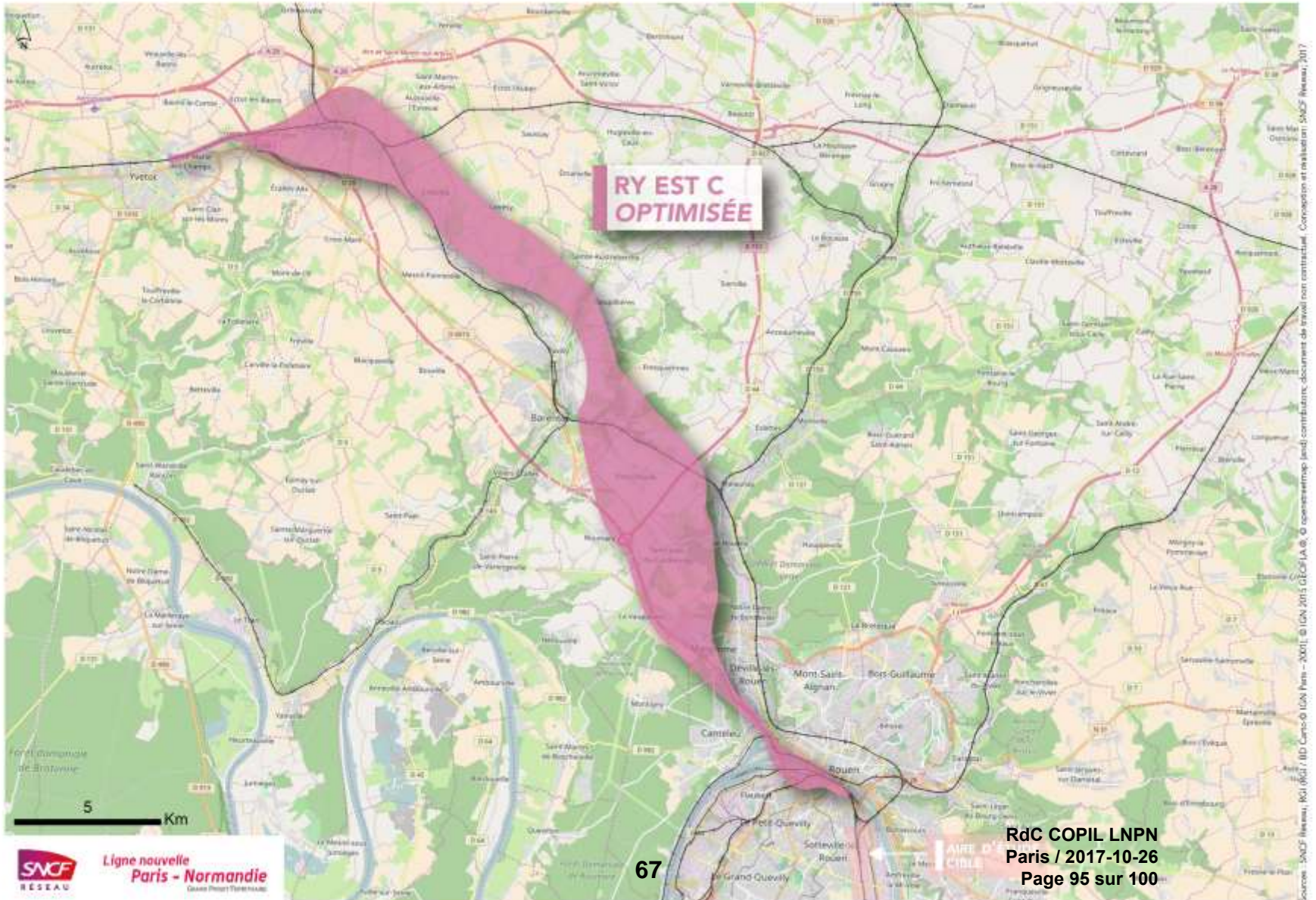
Proposition d'une zone de passage préférentielle Rouen-Yvetot

ROUEN-YVETOT : Proposition de la zone de passage préférentielle au COPIL

Au vu :

- **De l'analyse de l'étude 1998, restituée au Comité de Pilotage du 12 juillet 2017, montrant que :**
 - Le relèvement de vitesse étudié alors ne répond pas au besoin de capacité du nœud ferroviaire rouennais
 - Mais qu'il reste en revanche pertinent entre Motteville et Harfleur. Ce relèvement sera étudié dans le cadre du schéma directeur Paris-Le Havre
 - **Du travail d'optimisation mené durant l'été pour réduire les impacts du débouché en rive droite de Rouen sur chacune des trois zones de passage**
 - **Des résultats de l'analyse multicritère montrant que :**
 - Les ZP RY-Ouest-B et RY-Est-C restent meilleures sur les axes « Service ferroviaire équitable » et « Investissement soutenable », répondant ainsi aux enjeux de desserte
 - La ZP Maromme l'emporte largement sur l'axe « Dynamique territoriale », du fait de l'appui local qu'elle a un temps trouvé
 - **Des enseignements de la concertation :**
 - De manière constante particulièrement en défaveur de la ZP RY-Ouest-B, au motif que ce territoire reste encore affecté par le réaménagement foncier lié à la récente A150, et qu'il est déjà sillonné par de multiples infrastructures
- ➔ La Maîtrise d'Ouvrage propose de poursuivre les études sur la zone de passage préférentielle RY Est C optimisée**

ROUEN-YVETOT : Proposition de la zone de passage préférentielle au COPIL



Synthèse générale de l'étape 1

Le calendrier de l'étape 1

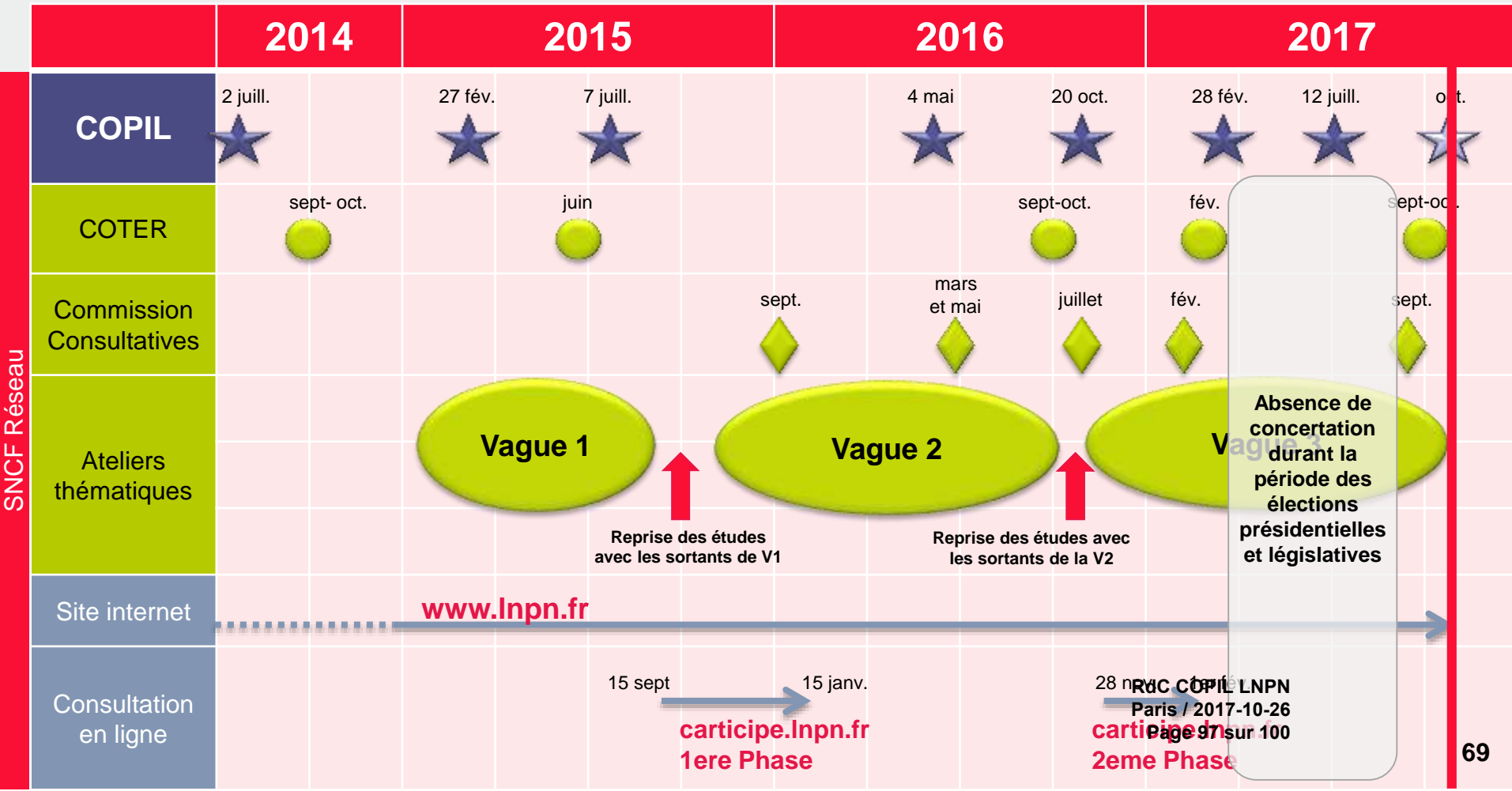
Objectifs des études et de la concertation

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





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