



LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage
Débat public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012



Le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie présenté au débat public par Réseau Ferré de France a été élaboré pour répondre à **deux grandes ambitions** :

► **AMÉLIORER DURABLEMENT LE QUOTIDIEN DES VOYAGEURS NORMANDS ET FRANCILIENS EN LEUR OFFRANT DE MEILLEURES CONDITIONS DE TRANSPORT.** Ceci implique des trains plus réguliers, plus fréquents, plus rapides, plus confortables, de nouvelles liaisons entre les villes, de nouvelles dessertes et de meilleures correspondances.

► **RAPPROCHER LA NORMANDIE ET L'ÎLE-DE-FRANCE, DANS LA DYNAMIQUE DU GRAND PARIS** visant à mieux valoriser les atouts et identités de chaque territoire au sein d'un ensemble plus fort pour affronter l'avenir. À cette fin, un temps de parcours de 1 h 15 entre Paris et Le Havre, ainsi qu'entre Paris et Caen, a été recherché.

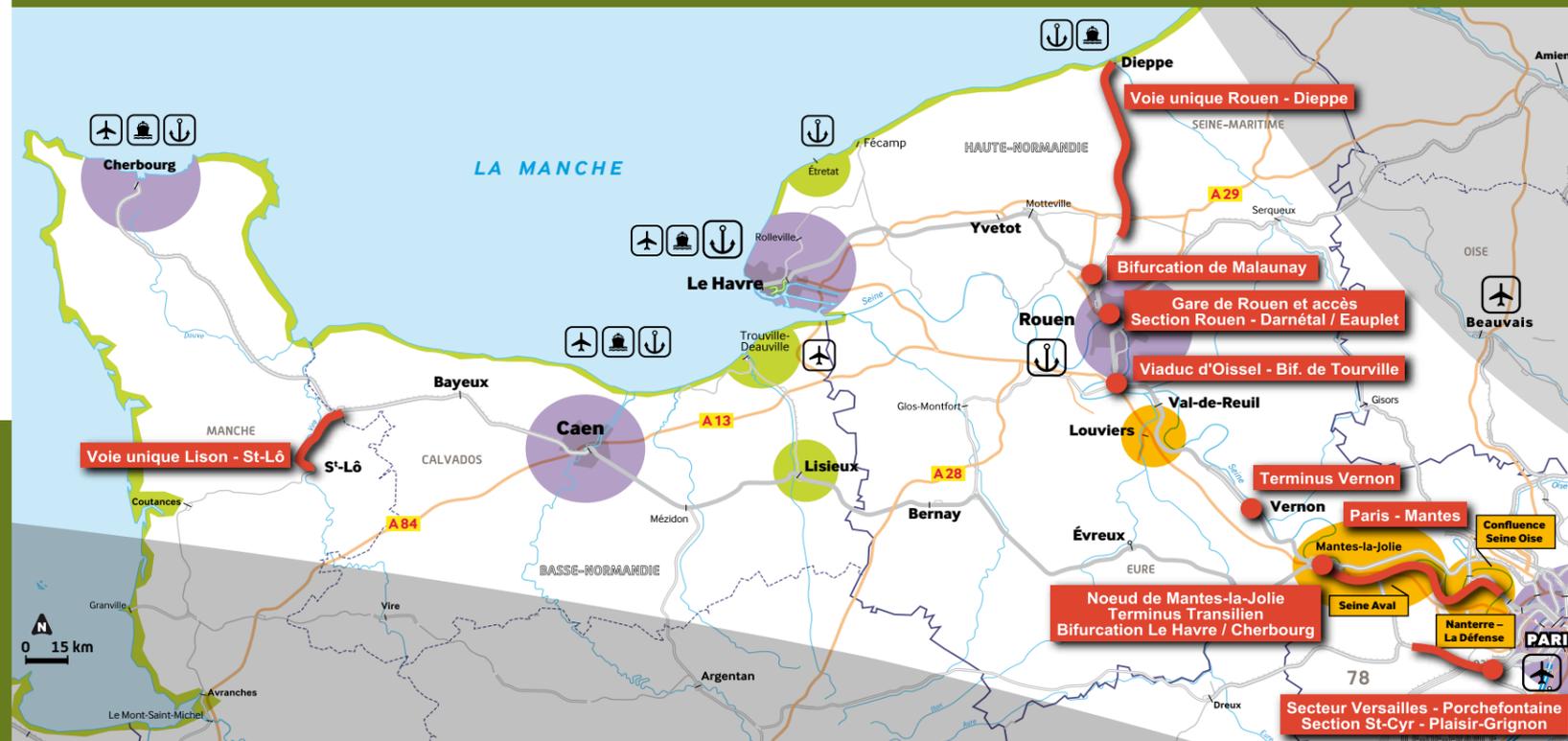
LA VALLÉE DE LA SEINE : UN AXE MAJEUR DU GRAND PARIS

Le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie fait partie du schéma d'ensemble du réseau de transport public décrit dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. C'est en effet par sa façade normande, en se développant le long de la vallée de la Seine, que le Grand Paris s'ouvre sur la mer.

La création récente du Commissariat général pour le développement de la vallée de la Seine traduit l'importance des enjeux, et place le projet dans un cadre de cohérence qui garantit que les territoires bas-normands, haut-normands et franciliens en tireront le meilleur parti.

Le projet est également conforme aux dispositions de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, qui vise à favoriser les modes de transports collectifs et à diffuser les effets de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire national.

Pourquoi une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie ?



- | | | |
|---|----------------------|---------------------------------|
| ● PÔLES MULTIFONCTIONNELS | PORTS MARITIMES | LIGNE FERROVIAIRE EXISTANTE |
| ● PÔLES D'EMPLOIS OU RÉSIDENTIELS | FERRYS | AUTOROUTE |
| ● PÔLES TOURISTIQUES | AÉROPORTS PRINCIPAUX | CONTRAINTES FERROVIAIRES FORTES |

— Un territoire singulier qui appelle des solutions singulières

Unie par la Seine au plus grand bassin de population et d'emplois d'Europe, la Normandie et ses 3,3 millions d'habitants offrent le premier ensemble portuaire de France et des pôles touristiques de renommée mondiale dans des territoires riches en histoire, aux paysages remarquables.

Industrie, logistique, services, recherche et développement, agriculture, tourisme, qualité de vie, ces territoires ont des talents à rassembler et à mieux faire partager, pour retrouver le chemin d'une démographie dynamique et d'un développement prometteur.

Tissu dense de villes à desservir, distances réduites, déplacements quotidiens nombreux, forts enjeux environnementaux... le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie doit offrir des réponses adaptées et durables aux besoins de mobilité dans les trois régions qu'il rapproche : Haute-Normandie, Basse-Normandie et Ile-de-France.

— Une situation ferroviaire insatisfaisante

Des trains trop peu nombreux :

13 trains directs par jour et par sens entre Paris et Rouen, contre 24 pour Paris – Orléans ;
18 par jour et par sens entre Rouen et Le Havre, contre 38 entre Strasbourg et Mulhouse.

+
Des temps de parcours de moins en moins compétitifs :
Paris – Le Havre en 1 h 45 en 1970 contre 2 h 02 en 2010, tandis que Paris – Le Mans s'effectue en 55 minutes.

+
Des retards fréquents sur l'axe Paris – Caen :
un train sur 5 est en retard de plus de 5 minutes en 2010.

+
L'ouest francilien à la recherche de solutions pour améliorer ses dessertes ferroviaires.

=
20 millions de voyageurs annuels en attente d'améliorations

— À l'origine des problèmes

► Un réseau saturé, notamment entre Paris et Mantes et autour de Rouen sur lequel la circulation des trains actuels est déjà fortement contrainte et qui ne permet plus de faire circuler des trains supplémentaires ;

► Des lignes tracées au XIX^e siècle, avec de nombreuses portions sinueuses qui ne permettent pas des vitesses élevées.

— Des objectifs définis et partagés par les acteurs du territoire

Améliorer la **PONCTUALITÉ**

Aller vers des **transports durables**

Rendre les déplacements plus

CONFORTABLES

Enrichir les dessertes en **Ile-de-France**

Mieux relier les **grandes villes normandes**

Développer les **trains régionaux**

Aller **rapidement à Paris**

Transporter les **MARCHANDISES** par le rail

Accéder directement à **La Défense**

Faciliter l'accès aux **AÉROPORTS FRANCILIENS**

Connecter la Normandie **à la grande vitesse**

Étoffer les **correspondances avec les réseaux franciliens**

LA SOLUTION PROPOSÉE : UNE RÉORGANISATION DU RÉSEAU FERRÉ

► Une ligne nouvelle à vitesse élevée (250 km/h en Normandie ; jusqu'à 200 km/h en Ile-de-France pour certains trains) pour atteindre les objectifs de temps de parcours et doubler les sections saturées ;

► Des lignes existantes en partie déchargées par la ligne nouvelle, pour le développement de toutes les dessertes (RER, trains régionaux, fret,...).

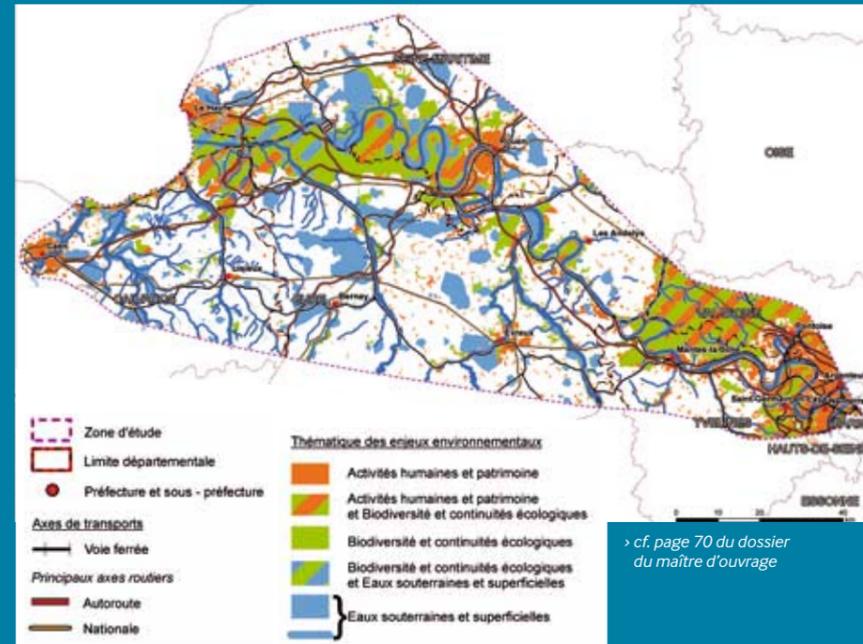
UNE DÉMARCHE PARTAGÉE POUR UNE MEILLEURE PRISE EN CONSIDÉRATION DE L'ENVIRONNEMENT DÈS LES PREMIÈRES ÉTUDES

Un diagnostic environnemental le plus complet possible a d'abord été établi pour tenir compte des richesses et des particularités des zones dans lesquelles pourrait s'inscrire le projet, et pour mettre en évidence les zones à forte concentration d'enjeux. L'évaluation environnementale a ensuite permis, pour chaque option de passage, d'éviter les zones les plus sensibles et d'apprécier les risques d'impacts environnementaux qui lui restent associés.

UN ENVIRONNEMENT RICHE, AUX SENSIBILITÉS FORTES

Vaste de plus de 10 000 km², l'aire d'étude du projet s'étend de part et d'autre de la vallée de la Seine, qui se caractérise par une forte occupation humaine. L'estuaire de la Seine, ainsi que sa vallée et celles de ses affluents n'en demeurent pas moins des espaces aux qualités écologiques et paysagères particulièrement sensibles. L'activité agricole, qui se développe préférentiellement sur les plateaux, dessine elle aussi les particularités des paysages normands.

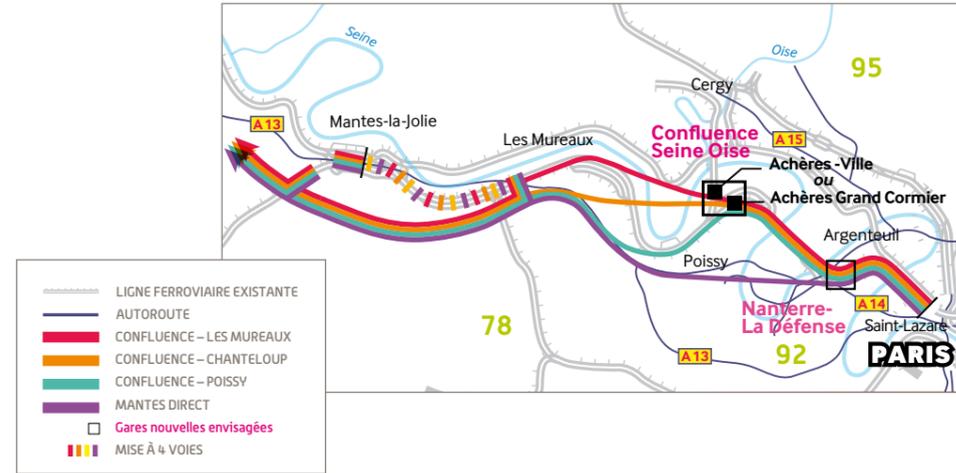
> SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DE L'AIRE D'ÉTUDE



Le projet présenté au débat public

Le projet proposé par RFF, porté au débat public à l'automne 2011, est un projet global qui prend sa source aux portes de Paris pour se ramifier profondément en Normandie. C'est bien l'ensemble du projet, de Paris au Havre et à Caen, qui permet d'atteindre les objectifs poursuivis. Toutefois, l'ensemble des scénarios passe près de Mantes-la-Jolie. La description est scindée en deux parties pour une meilleure lisibilité : d'abord entre Paris et Mantes-la-Jolie (ci-dessous), puis à l'ouest de Mantes-la-Jolie (pages suivantes).

> Les scénarios entre Paris et Mantes-la-Jolie



> QUATRE SCÉNARIOS EN ILE-DE-FRANCE

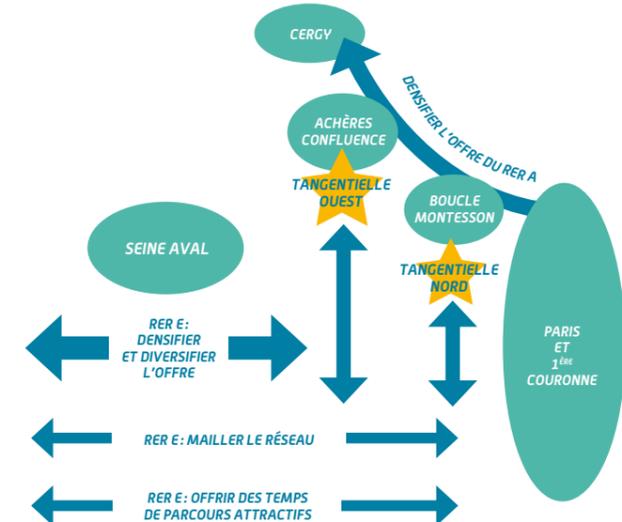
SCÉNARIOS	Km de ligne nouvelle	Km de raccordements	Coût (milliards d'€)
Confluence - Les Mureaux	57	21	5,4*
Confluence - Chanteloup	55	21	4,4*
Confluence - Poissy	59	21	4,7*
Mantes Direct	55	21	4,5*

* dont 0,5 milliard d'euros pour le contournement de Mantes.

— Le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, un levier de plus pour améliorer les déplacements dans le quart nord-ouest francilien

La ligne nouvelle pourrait accueillir tous les trains sans arrêt entre Paris et Mantes-la-Jolie. La capacité dégagée sur la ligne existante ouvrirait des opportunités pour améliorer la desserte des villes situées entre Paris et Mantes, ainsi qu'entre Paris et Cergy.

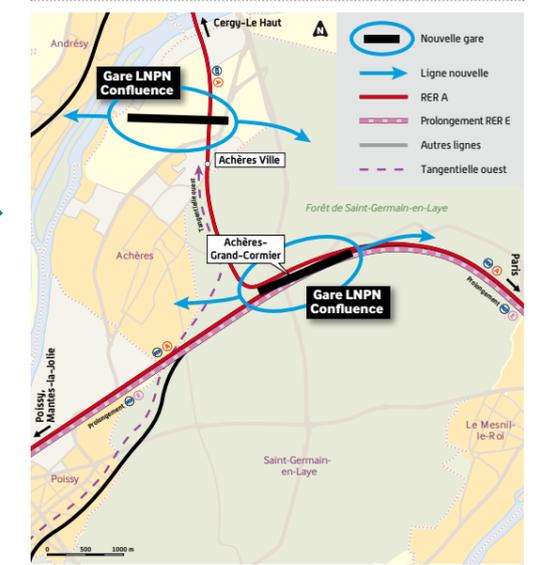
> L'IMPACT GLOBAL DU PROJET SUR LES DESSERTES FRANCILIENNES



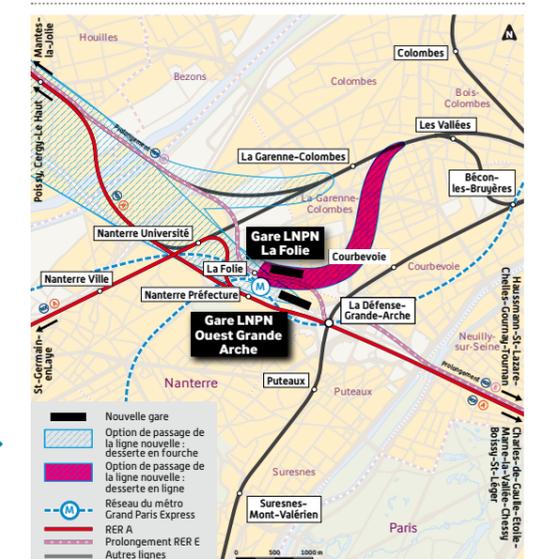
— Une gare à Confluence

L'option d'une gare à la confluence de la Seine et de l'Oise sera présentée au débat public. Cette gare supplémentaire permettrait d'ancrer la ligne nouvelle Paris-Normandie dans ce qui s'annonce comme un nœud majeur du transport francilien (RER A et E, Tangentielle ouest), et également comme un territoire stratégique d'aménagement, avec la zone d'emploi et d'habitation de Cergy-Pontoise et le futur port multimodal à Achères.

> DEUX LOCALISATIONS SONT POSSIBLES POUR LA GARE DE CONFLUENCE



> DEUX LOCALISATIONS SONT POSSIBLES POUR LA GARE NANTERRE – LA DÉFENSE



— Nanterre-La Défense, une desserte en fourche ou en ligne

Deux possibilités pour la desserte de La Défense seront proposées au débat public. La première, « en fourche », offre deux terminus : Saint-Lazare ou La Défense. La seconde, « en ligne », permet les deux arrêts consécutifs. Cette dernière option permettrait d'augmenter la fréquence des arrêts dans le secteur de La Défense. La gare doit permettre une correspondance facile avec le métro automatique du Grand Paris Express, vers Roissy notamment.

> GARES EN FOURCHE



Dans cette configuration, des trains vont à Paris Saint-Lazare, et d'autres trains vont à Nanterre – La Défense.

> GARES EN LIGNE



Ici, un même train peut desservir les deux gares. Cette double desserte peut être appliquée à tous les trains, ou certains trains peuvent ne desservir qu'une seule des deux gares.
 L'arrêt à La Défense allonge le temps de parcours vers Paris Saint-Lazare d'environ 5 minutes.

> Les scénarios en Normandie

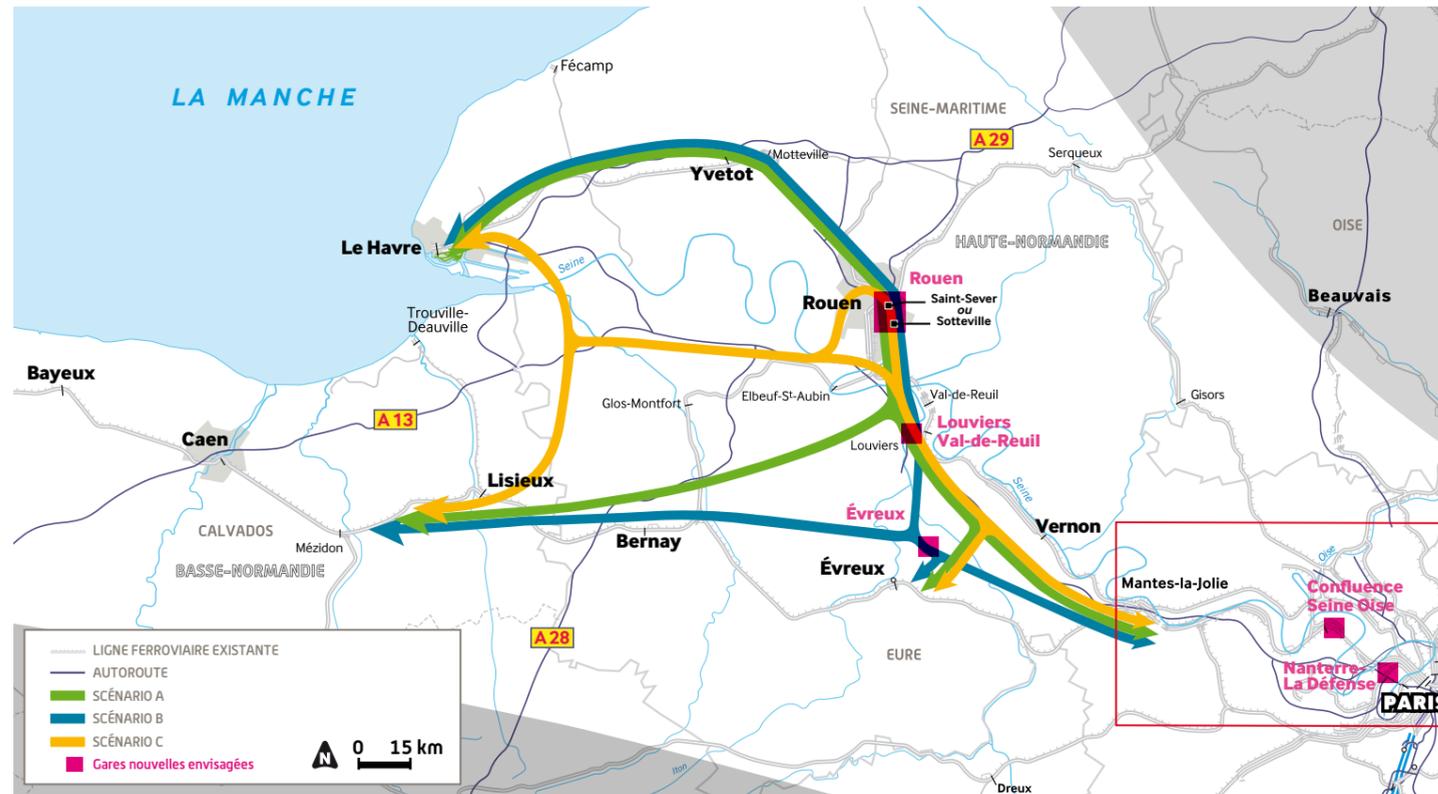
Sur sa partie normande, le projet propose trois scénarios. Ils répondent tous aux fonctionnalités attendues, notamment en termes de temps de parcours depuis Paris.

Le réseau ainsi complété transporterait environ 30 millions de voyageurs en 2025, soit 10 millions de plus qu'en 2010 quel que soit le scénario retenu.

Au-delà de ces points communs, chacun de ces scénarios possède des avantages et présente des inconvénients qui pourront être abordés au moment du débat.

Les scénarios se distinguent principalement par leur insertion dans le territoire et leur coût.

Les scénarios A et C permettent une liaison Caen – Rouen en 45 minutes (divisant par deux le temps actuel). Avec le scénario B, la liaison Caen – Rouen passe à 1h07 ce qui ne permet pas de maintenir le principe de « gare de rendez-vous » assurant des correspondances efficaces. Enfin, le scénario C offre une bonne liaison Le Havre – Caen et une possibilité complémentaire d'évacuation pour une partie du trafic du port du Havre. Mais il présente des contraintes environnementales et techniques très sérieuses.



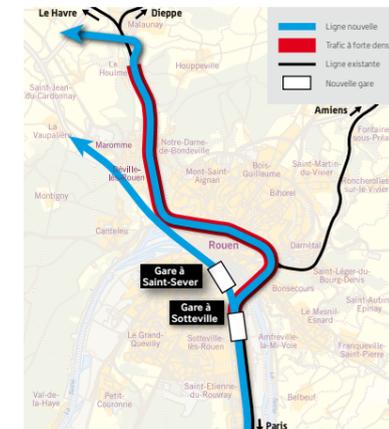
> TROIS SCÉNARIOS EN NORMANDIE

Scénarios	Km de ligne nouvelle	Km de raccords	Gares nouvelles	Coût (milliards d'€)
A	215	70	> Louviers – Val-de-Reuil > Rouen	6,5
B	210	60	> Louviers – Val-de-Reuil > Rouen > Evreux	6,3
C	200	75	> Louviers – Val-de-Reuil > Rouen	9,5

Une étude socio-économique a été réalisée pour mettre en balance les coûts et avantages des différents scénarios (gains de temps, qualité de service, report modal...). Elle n'a pu à ce stade prendre en compte les avantages liés au fret, aux améliorations des dessertes franciliennes, ou aux effets d'accélération du développement économique. Sans tenir compte de ces avantages, les scénarios A et B présentent déjà un bilan économique à l'équilibre. En revanche, le poids des investissements pèse fortement sur le bilan du scénario C.

> NOUVELLE GARE DE ROUEN : LE SITE DE SAINT-SEVER SE DÉMARQUE

À Rouen, le développement des trafics impose la création d'une nouvelle gare. Tous les trains desservant cette nouvelle gare, la gare actuelle en rive droite resterait desservie par certains trains régionaux. La région Haute-Normandie et le syndicat mixte pour le schéma de cohérence territoriale de Rouen – Elbeuf, associés à leurs partenaires, ont mené des études et une concertation de 2003 à 2009. Ce travail préalable permet de ne présenter au débat public de la ligne nouvelle Paris – Normandie que deux sites pour l'implantation de la nouvelle gare : Saint-Sever et Sotteville-les-Rouen. Le site de Saint Sever, plus central, avec un plus grand potentiel pour l'implantation d'un quartier d'affaires et des performances ferroviaires supérieures, paraît préférable malgré son coût plus élevé d'environ 300 millions d'euros.



> LES TEMPS DE PARCOURS (AVEC UNE GARE À SAINT-SEVER ET SANS ARRÊT À LA DÉFENSE)

	Meilleur temps Actuel	Meilleur temps Scénario A	Meilleur temps Scénario B	Meilleur temps Scénario C
Paris – Evreux	54 min	42 min (gare actuelle)	33 min (nouvelle gare) 47 min (gare actuelle)	42 min (gare actuelle)
Paris – Bernay	1 h 21	51 min	54 min	1 h 08
Paris – Lisieux	1 h 39	0 h 58	1 h 03	1 h 04
Paris – Caen	1 h 47	1 h 13	1 h 16	1 h 19
Paris – Saint-Lô	2 h 55	2 h 05	2 h 08	2 h 11
Paris – Cherbourg	2 h 53	2 h 12	2 h 15	2 h 18
Paris – Vernon	44 min en pointe	39 min	39 min	39 min
Paris – Rouen	1 h 08	45 min	47 min	45 min
Paris – Yvetot	1 h 31	1 h 05	1 h 08	1 h 22
Paris – Bréauté-Beuzeville	1 h 46	1 h 19	1 h 22	1 h 36
Paris – Le Havre	2 h 02	1 h 17	1 h 19	1 h 20
Paris – Dieppe	2 h 05	1 h 45	1 h 48	1 h 45
Rouen – Le Havre	51 min	29 min	29 min	32 min
Rouen – Caen	1 h 32	45 min	1 h 07	47 min
Rouen – Evreux	1 h 00 [car]	31 min	33 min	31 min
Caen – Le Havre	2 h 33	1 h 26	1 h 51 en pointe 2 h 21 en creux	41 min

> Sur les trajets incluant Paris, il faut compter -3 minutes pour la gare nouvelle La Défense et + 5 minutes environ pour Paris Saint-Lazare en cas d'arrêt à La Défense.

LE FRET FERROVIAIRE : UN APPORT ESSENTIEL AU DÉVELOPPEMENT DES PORTS

En Normandie comme en Ile-de-France, une forte croissance des emplois dans les activités de logistique et de transformation est possible. Cela suppose que l'ensemble portuaire du Havre et de Rouen conserve son rang au niveau nord européen. Or les porte-conteneurs, dont la capacité excède de plus en plus souvent 10 000 conteneurs, n'escalent que dans les très grands ports, autour desquels s'organisent les chaînes logistiques et industrielles les plus efficaces.

Maintenir les ports attractifs pour les armateurs suppose donc d'agrandir leur aire de diffusion et de collecter et de favoriser les regroupements d'activités logistiques sur des zones qui répondent aux besoins des entreprises et permettent de concentrer les flux à transporter. Dans cette approche, le transport ferroviaire (ainsi que le transport fluvial lorsqu'il existe) a un rôle essentiel à jouer. Il devra permettre des circulations fiables et rapides des trains de fret, en nombre suffisant même aux heures de pointe pour les voyageurs. Les autorités portuaires ont lourdement investi pour permettre les développements souhaités, et ont évalué que le nombre de trains de fret devra passer de 58 aujourd'hui (en moyenne par jour, dans les deux sens, dont 9 trains de conteneurs) à près de 75 en 2030 (dont 30 trains de conteneurs allongés).

Le projet de ligne nouvelle, en libérant des capacités sur le réseau historique, associé à la modernisation de la ligne Serqueux – Gisors, offre la garantie que tous les trains pourront à terme circuler dans les conditions requises.

> LE DÉVELOPPEMENT DES TRAINS RÉGIONAUX

Le projet offre plusieurs effets bénéfiques pour les déplacements régionaux :

- > Le délestage des lignes existantes permet des dessertes locales et régionales plus fréquentes ;
- > La réorganisation du réseau, et en particulier du nœud ferroviaire de Rouen, est envisagée avec l'objectif d'améliorer sensiblement les correspondances ;
- > De nouvelles liaisons sont possibles, comme Rouen – Evreux (en 30 minutes), ou Caen – Le Havre dans le scénario C (40 minutes) ;
- > Des déplacements quotidiens deviennent possibles ou sont facilités entre des villes aujourd'hui trop éloignées (Rouen – Caen en 45 minutes, Rouen – Le Havre en 30 minutes), ce qui élargit le potentiel d'emplois accessibles à chacun.

➤ En bref: le projet proposé au débat

Les principaux objectifs de cette ligne nouvelle sont :

- Augmenter le nombre de dessertes ferroviaires locales, régionales et nationales
- Améliorer la ponctualité et offrir un meilleur confort
- Réduire les temps de parcours
- Développer l'économie portuaire grâce au fret ferroviaire
- Encourager les déplacements durables

Au terme d'un important programme d'études, Réseau Ferré de France et les collectivités partenaires proposent au débat public :

- Quatre scénarios possibles sur le quart nord-ouest de l'Île-de-France;
- Trois scénarios en Normandie (régions Haute et Basse-Normandie);
- Quatre gares nouvelles envisagées: Nanterre – La Défense, Confluence Seine Oise, Louviers – Val-de-Reuil, Rouen et une cinquième à Évreux dans le cas du scénario B normand. Plusieurs sites d'implantation sont proposés pour chacune de ces gares.

> LES GRANDES ÉTAPES DE CONDUITE D'UN PROJET

ÉTUDES PRÉALABLES AU DÉBAT PUBLIC



DÉBAT PUBLIC
opportunité et caractéristiques générales du projet



DÉCISION DE RFF SUR LE PRINCIPE ET LES CONDITIONS DE LA POURSUITE ÉVENTUELLE DU PROJET

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
(concertation continue)



FONCTIONNALITÉS ET TRACÉ



ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



ÉTUDES DE DÉTAIL
(concertation continue)

DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES ET ACQUISITIONS FONCIÈRES



TRAVAUX
(information du public)

MISE EN SERVICE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE, MAÎTRE D'OUVRAGE DE CE PROJET

Réseau Ferré de France est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC). Créé en 1997 par l'État, RFF est propriétaire des infrastructures ferroviaires. Sa mission est d'assurer la gestion et le développement du réseau ferré national. Réseau Ferré de France définit, en partenariat avec les collectivités et l'État, des réponses appropriées à des besoins déterminés, dont il assure la maîtrise d'ouvrage.

À ce titre, RFF est maître d'ouvrage de la ligne nouvelle Paris – Normandie. Pendant le débat public, le rôle de RFF est de présenter le projet en réunions publiques et de répondre aux questions qui lui sont adressées. À la lumière du bilan et du compte-rendu du débat publiés par la commission nationale du débat public, RFF statuera sur le principe et les conditions de la poursuite éventuelle du projet.

> Réseau Ferré de France
92 avenue de France 75013 Paris
www.rff.fr

LE DÉBAT PUBLIC

Le débat public est organisé et animé par la Commission particulière du débat public (CPDP), instance indépendante nommée par la Commission nationale du débat public (CNDP). Toute information sur l'organisation du débat et sur ce projet, notamment le dossier support du maître d'ouvrage, est rendue disponible par la CPDP sur le site dédié.

> CPDP Ligne nouvelle Paris – Normandie
57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
www.debatpublic-lnpn.org – contact@debatpublic-lnpn.org