

Projet LNPN

Commission consultative – Rouen-Yvetot

Mercredi 15 Février 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur Bernard COUSIN

Directeur de la coordination des politiques de l'Etat



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

L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



- Un premier objectif est d'arrêter, en 2017 une zone de passage préférentielle (1km à 3 km) pour chacune des trois sections déclarées prioritaires.



2009 - 2011

2011 - 2012

2014 - 2017

Horizon 2020

Horizon 2030

Le calendrier de gouvernance et de concertation

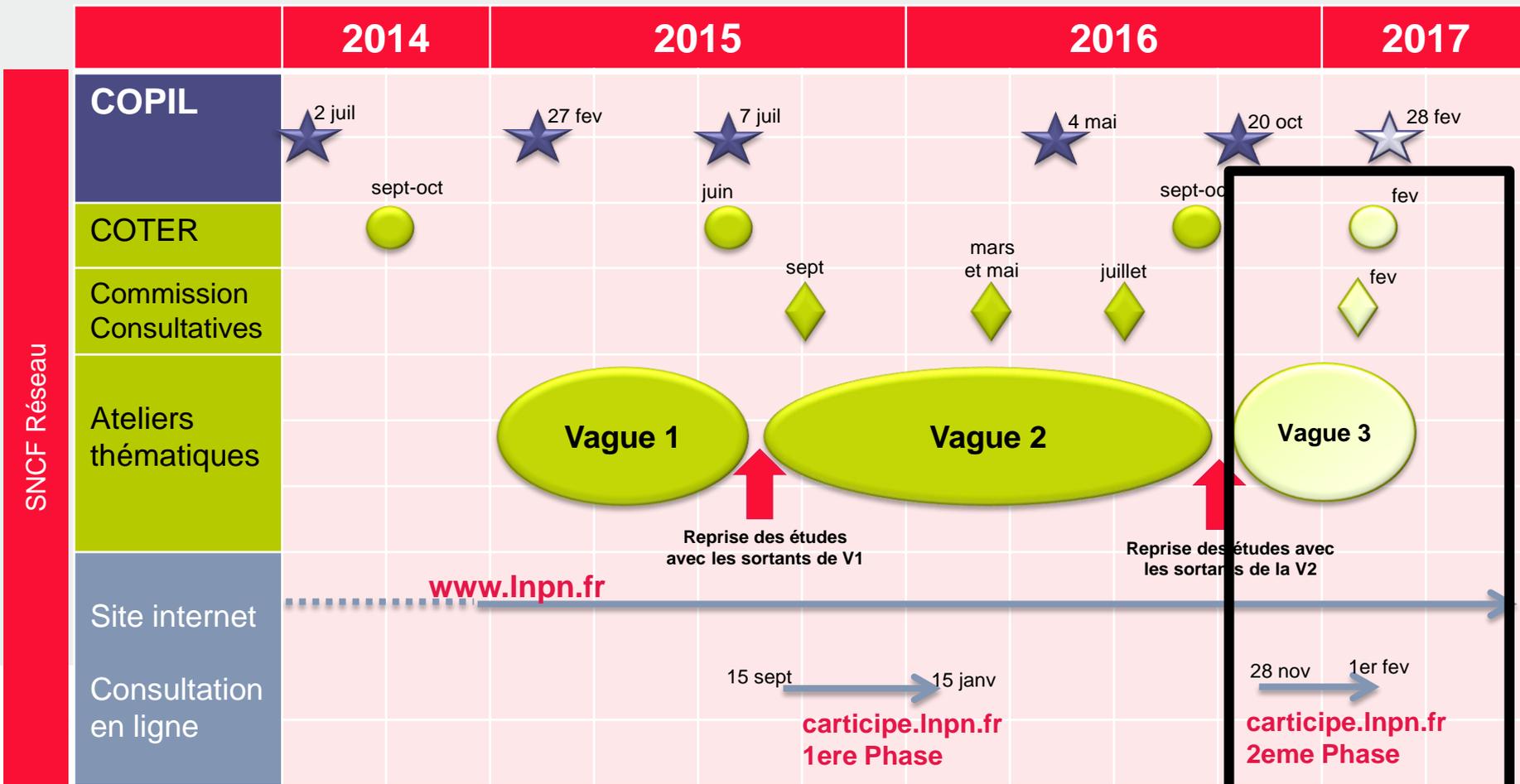


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point et présentation des Zones de Passages (ZP) et analyse des ZP avec le 1^{er} jeu d'indicateurs.
Scénarios de dessertes associés

Analyse des ZP retenues au COPIL du 20 oct avec le 2^{eme} jeu d'indicateurs



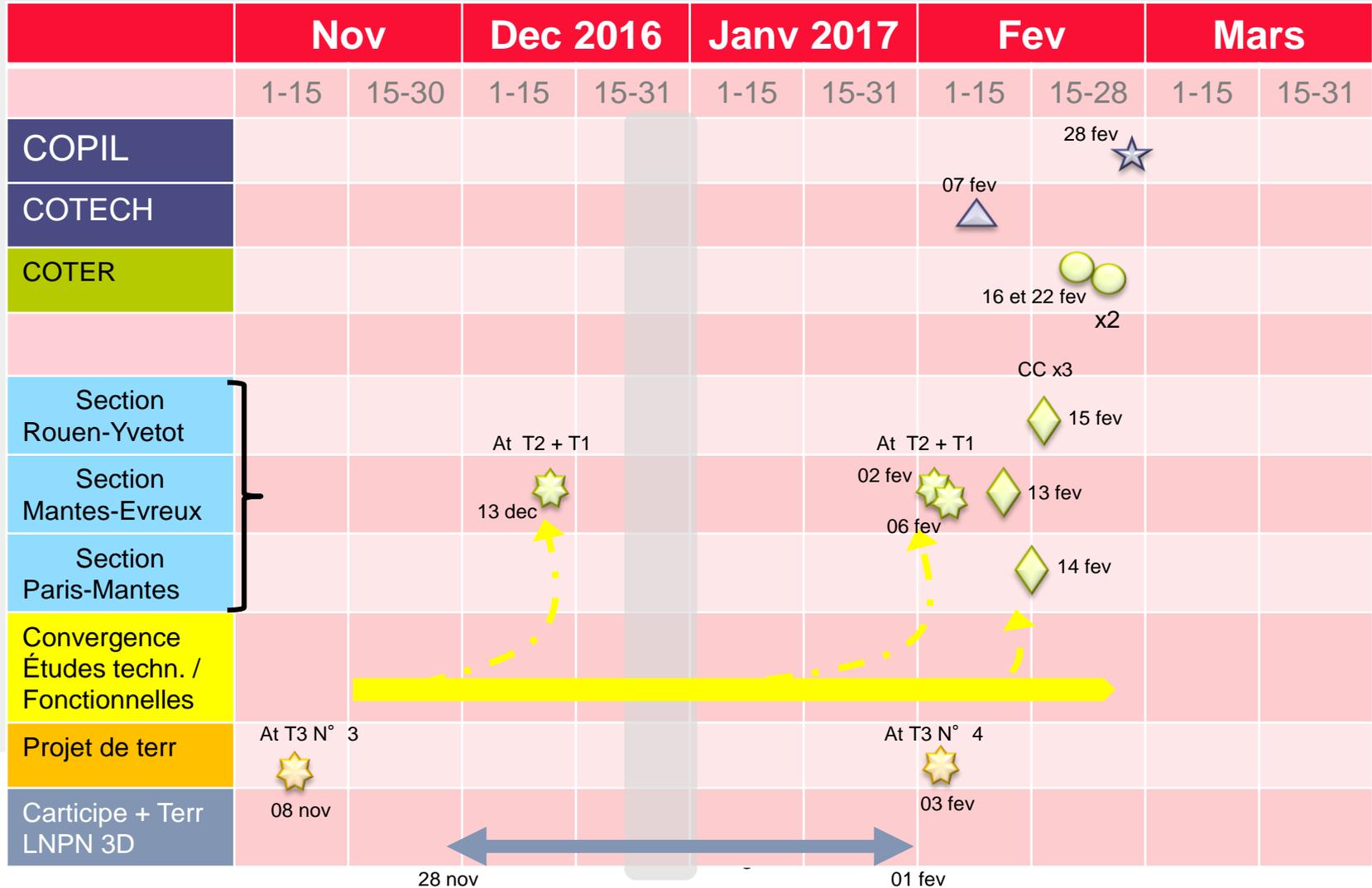
Le calendrier de gouvernance et de concertation



Objectifs
des ateliers

Présentation
du 2^e jeu
d'indicateurs

Restitution
intermédiaire de
l'analyse multicritère





- 1. Avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet**
 1. Présentation de l'analyse multicritère par zone de passage
 2. Présentation de l'analyse multicritère par scénario de projet

- 2. Echanges suite à la réception par le Maître d'Ouvrage d'une proposition : « l'alternative »**

- 3. Point sur les travaux conduits par le groupe de travail « Avenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare »**



Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Adresse postale: **47 rue de Guidicelli**
 13 007 Marseille

Mail : anne-marie-charvet@orange.fr

Zones de passage & Scénarii de projet



Concertation



Voici les principaux résultats à retenir de cette 2^e phase carticipe.Inpn:

■ Section Paris-Mantes:

- C'est la zone de passage «**Paris Mantes Sud**» qui obtient la préférence des participants du grand public actuellement avec un solde **positif** de 81 votes (+ 136 et - 55).



	Total	+	-
PM-Centre-A	-78	+15	-93
PM-Centre-B	-79	+24	-103
PM-Sud	+81	+136	-55

■ Section Mantes-Evreux:

- Sur le tronçon Mantes-Evreux, aucune des zones de passage proposées n'émerge de façon nette du vote des internautes.
- Cependant, entre Mantes et Orgeville, la zone de passage Mantes Evreux «**C1 Nord B**» obtient le plus faible écart entre les votes négatifs et positifs, elle est donc considérée comme la moins défavorable avec un solde **négligeable** de 93 votes (+ 112 et - 205)



	Total	+	-
ME-C1-Nord-B	-93	+112	-205
ME-C1-Nord-C	-288	+35	-323
ME-C2-Sud-B	-241	+58	-299
ME-C1-Sud-C	-226	+65	-291

	Total	+	-
ME-C2-Nord-Ouest Base	-127	+42	-169
ME-C2-Nord est base	-154	+25	-179
M2-C2-Sud	-189	+40	-229

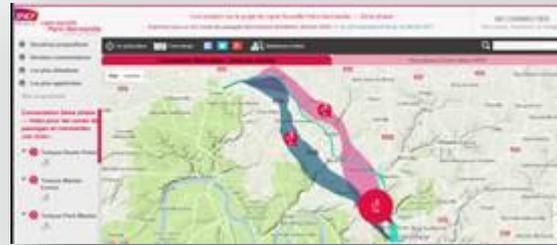


Voici les principaux résultats à retenir de cette 2^e phase carticipe.Inpn:

■ Section Rouen-Yvetot

- La zone de passage «**Rouen-Yvetot Maromme**» est plébiscitée. Elle recueille de nombreux commentaires favorables et un solde positif de 1150 votes (+ 1227 et - 77)

	Total	+	-
RY-Maromme	1150	+1227	-77
RY-Ouest-B	-931	+32	-963
RY-Est-C	-973	+45	-1018



➔ Les zones de passages qui obtiennent la préférence du public exprimé sont la **PM Sud, C1 Nord B, C2 Ouest Base et RY Maromme**, ce qui correspond rigoureusement au scénario A répondant à la logique de limitation des coupures territoriales.





Rappel de la méthode d'analyse multicritère



- Analyse des Zones de Passage à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

- Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).
- La mission LNPN est conseillée par le Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision de l'université Paris Dauphine (LAMSADÉ)

La méthode de classification des ZP



- Les indicateurs du 1^{er} jeu ont été précisés et d'autres ajoutés, toujours classés en 4 axes



- Définition des valeurs frontières

➤ Exemple :

	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable	
Rapprochement entre infrastructures	15	35	55		%

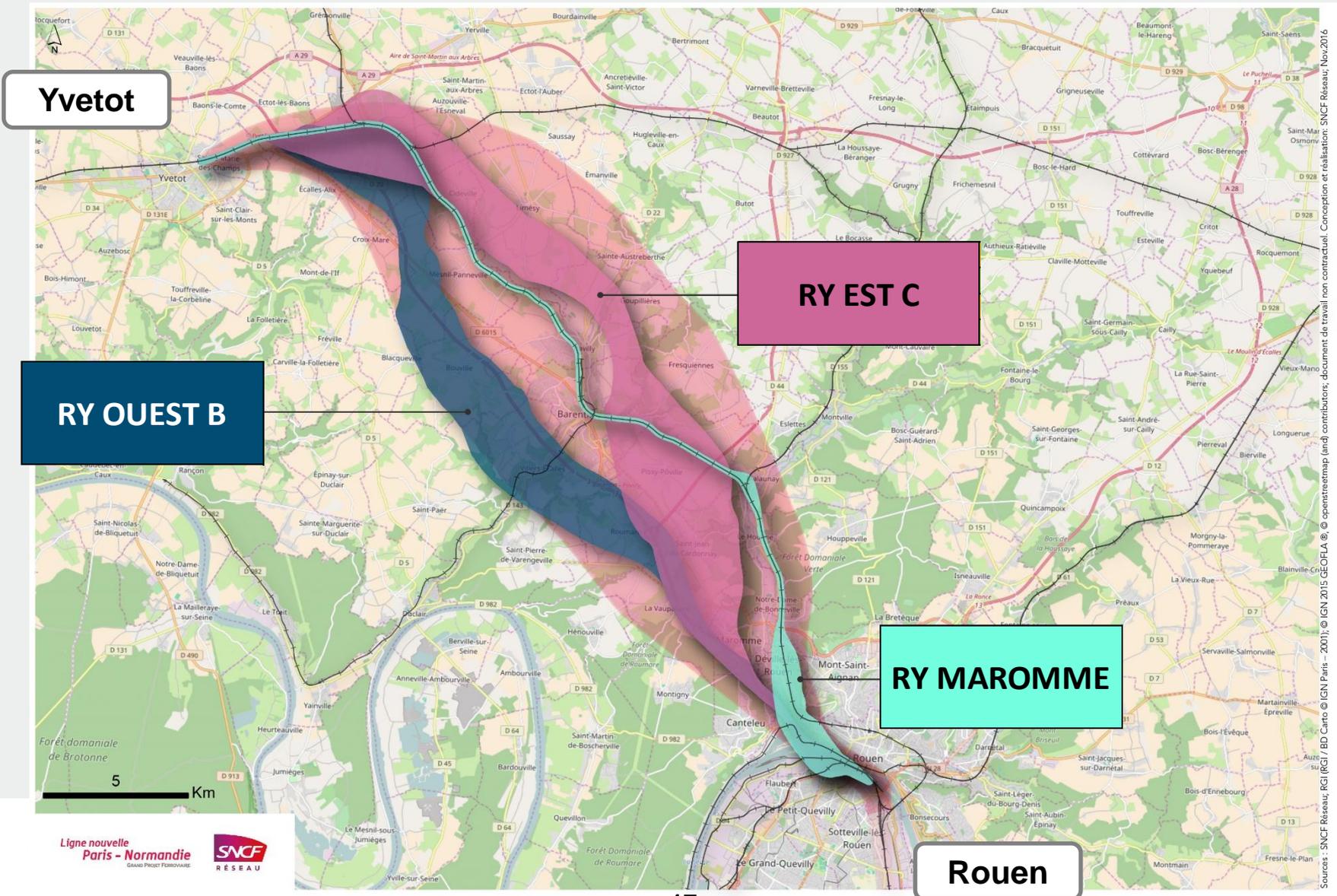
- Classement de chaque indicateur entre ces frontières, en fonction de sa valeur, et avec des règles d'associations

- ★ Risques / Biodiversité protégée
- ★ Risques / Biodiversité d'intérêt
- ★ Risques / Paysages et patrimoines
- ★ Risques / Captages eau potable
- ★ Risques / Terres agricoles
- ★ Ecoconception
- ★ Risques / Nuisances
- ★ Risques / Naturels et techno.
- ★ Ecart de temps de parcours
- ★ Rapprochement entre infrastructures
- ★ Régularité
- ★ Coûts d'infrastructures
- ★ Potentialités pour le projet cible
- ★ Risques / Développement territorial
- ★ Expression Carticipée



Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage

ROUEN-YVETOT – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Yvetot

RY EST C

RY OUEST B

RY MAROMME

Rouen



Sources : SNCF Réseau, RGI (RGI) / BD Cartho © IGN Paris – 2001, © IGN 2015 GEOFLA & © opentstreetmap (map) contributors, document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, Nov2016



RY MAROMME	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Ecart de temps de parcours				
Régularité				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				



RY OUEST B

Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception

Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Ecart de temps de parcours
Régularité
Rapprochement entre infrastructures

Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le projet cible

Risques / Développement territorial
Expression Carticipe

Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Red			
	Yellow		
		Light Green	
			Dark Green
	Yellow		
	Yellow		
		Light Green	
	Yellow		
			Dark Green
			Dark Green
		Light Green	
			Dark Green
		Light Green	
Red			

ROUEN-YVETOT

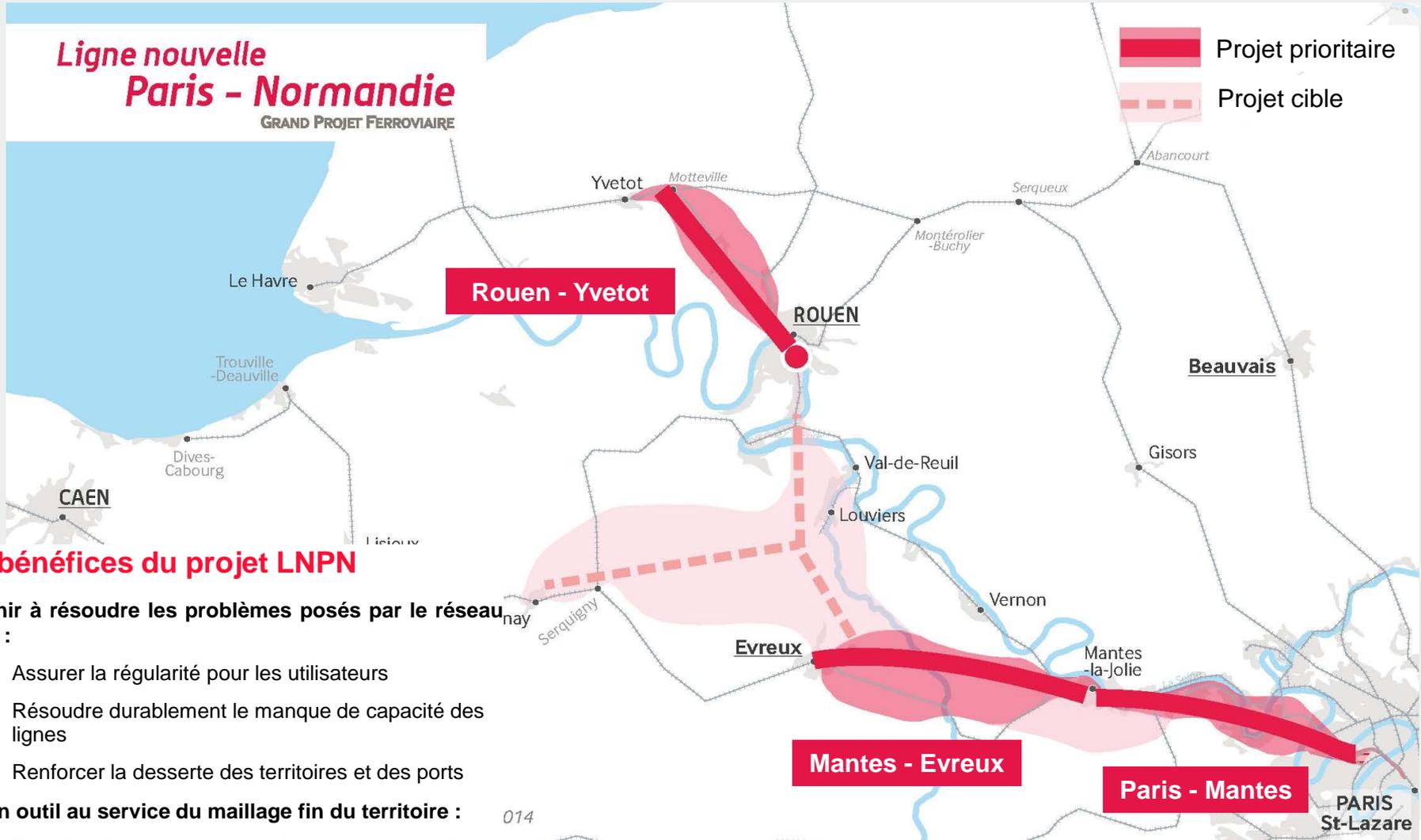


RY EST C	Défavorable	Peu favorable	Assez favorable	Favorable
Risques / Biodiversité protégée	Red			
Risques / Biodiversité d'intérêt		Yellow		
Risques / Paysages et patrimoines			Light Green	
Risques / Captages eau potable				Dark Green
Risques / Terres agricoles		Yellow		
Ecoconception		Yellow		
Risques / Nuisances			Light Green	
Risques / Naturels et techno.		Yellow		
Ecart de temps de parcours			Light Green	
Régularité				Dark Green
Rapprochement entre infrastructures			Light Green	
Coûts d'infrastructures			Light Green	
Potentialités pour le projet cible				Dark Green
Risques / Développement territorial				Dark Green
Expression Carticipe	Red			



Résultats de l'analyse multicritère par scénario de projet

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



Les bénéfices du projet LNPN

Parvenir à résoudre les problèmes posés par le réseau actuel :

- Assurer la régularité pour les utilisateurs
- Résoudre durablement le manque de capacité des lignes
- Renforcer la desserte des territoires et des ports

Etre un outil au service du maillage fin du territoire :

- Favoriser le report modal de la route vers le rail
- La LNPN doit permettre de meilleurs échanges à l'intérieur de la Normandie et entre la Normandie et l'IDF avec des nœuds de correspondances performants.



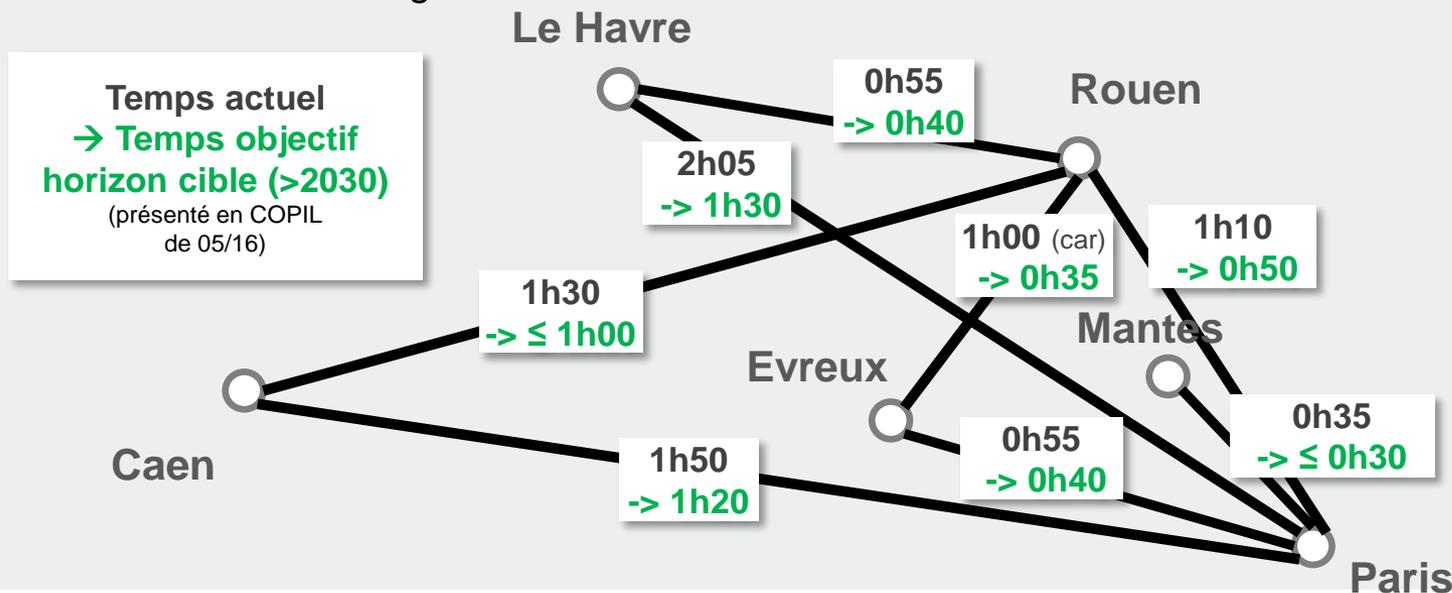
Elaboration de 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour donner différentes visions possibles.

Un scénario de projet correspond à l'assemblage d'une zone de passage, sur chacune des trois sections prioritaires.

- Les 3 scénarios contrastés présentés ont pour **vocation d'éclairer le débat en** présentant différentes visions possibles de **l'apport du projet pour les territoires.**
- Ils font l'objet d'une **analyse multicritère** notamment au regard des **performances, des conditions d'insertion et des coûts.**
- Au final, l'objectif est **d'élaborer un scénario de projet composé d'une zone de passage par section prioritaire, de schémas d'infrastructure et de dessertes associés.**

Le projet LNPN vise trois 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 fret**
 - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
 - par un matériel roulant compatible avec une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



Liste des indicateurs



Par zone de passage :

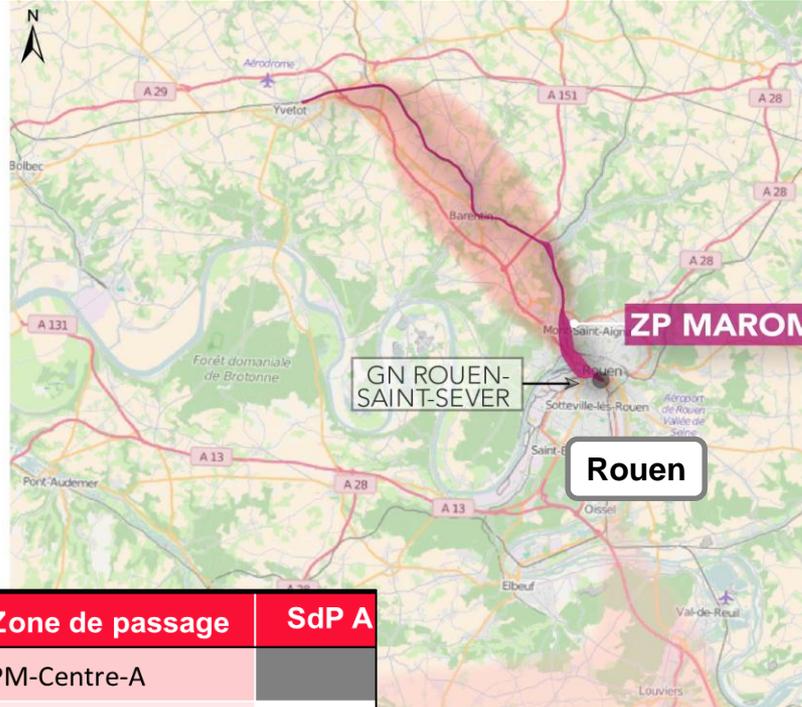
★	Risques / Biodiversité protégée
★	Risques / Biodiversité d'intérêt
★	Risques / Paysages et patrimoines
★	Risques / Captages eau potable
★	Risques / Terres agricoles
★	Ecoconception
★	Risques / Nuisances
★	Risques / Naturels et techno.
	Ecart de temps de parcours
★	Rapprochement entre infrastructures
★	Régularité
★	Coûts d'infrastructures
★	Potentialités pour le projet cible
★	Risques / Développement territorial
★	Expression Carticipe

Par scénario de projet :

Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception
Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Rapprochement entre infrastructures
Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le projet cible
Nouveaux voyageurs
Heures économisées
Risques / Développement territorial
Expression Carticipe
Actifs supplémentaires

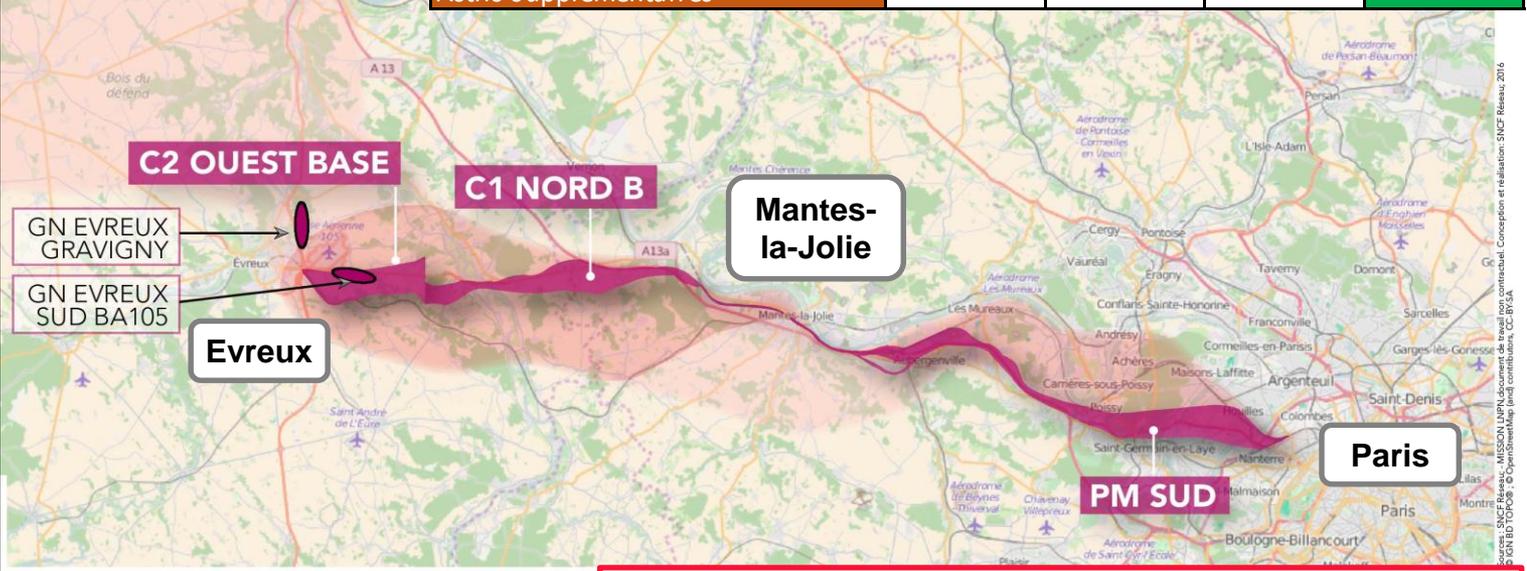
★ **Nouvel indicateur** ★ **Indicateur précisé**

SCENARIO DE PROJET A : LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES



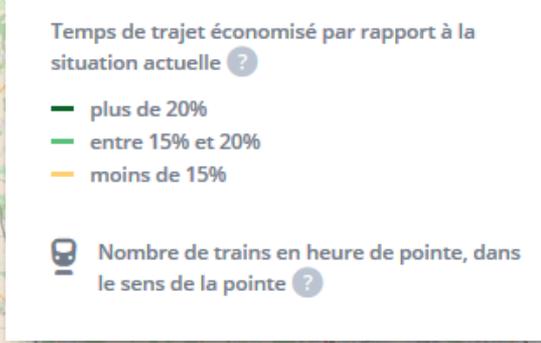
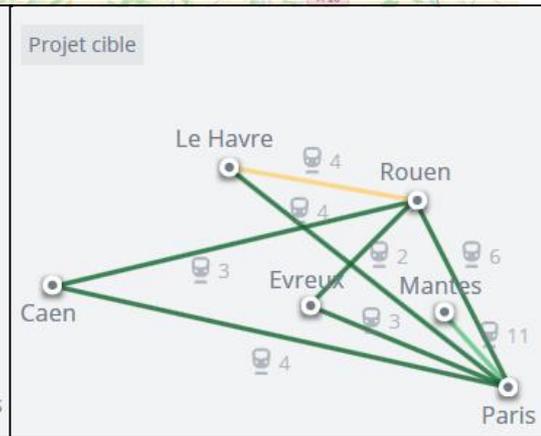
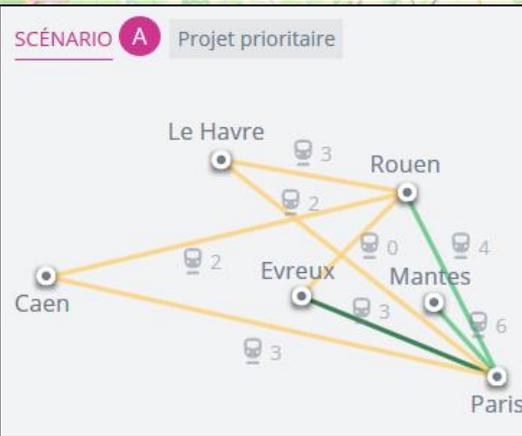
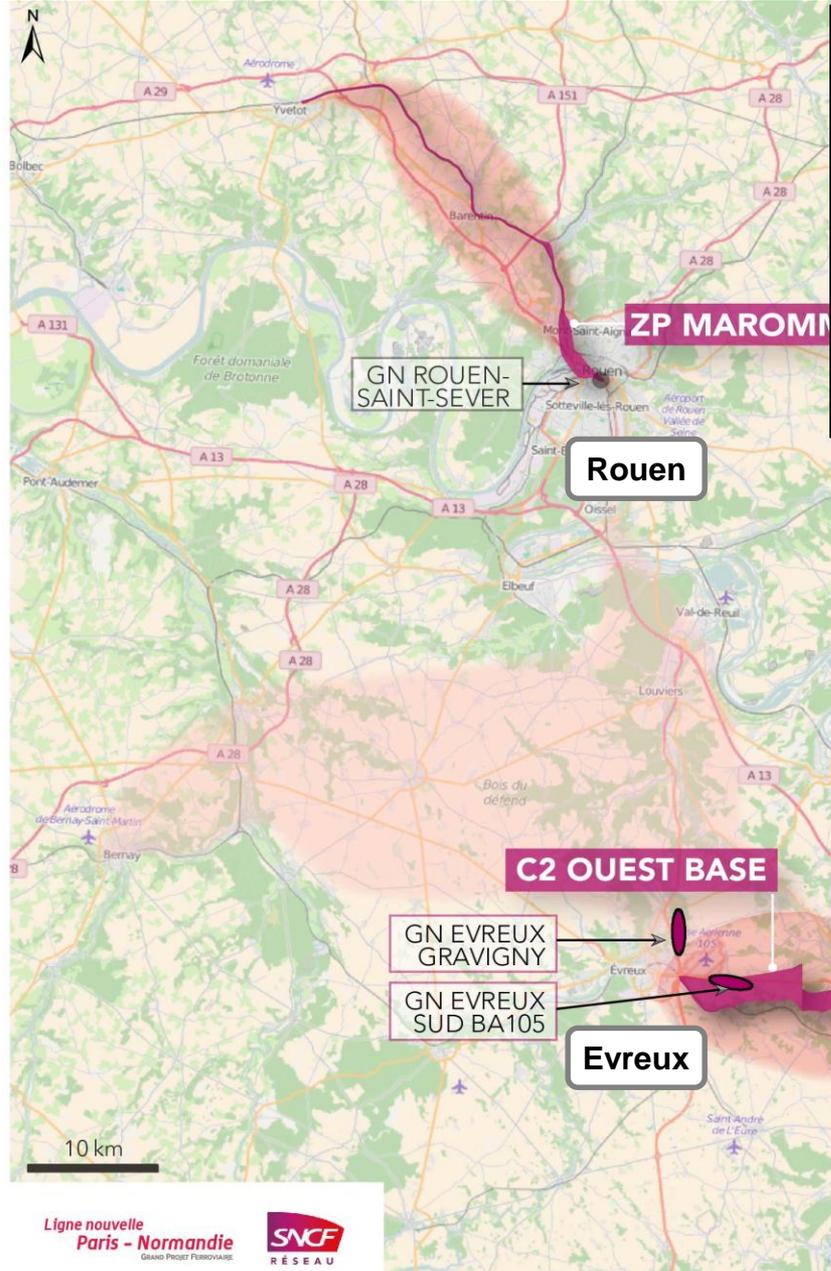
SCENARIO A	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				
Actifs supplémentaires				

Zone de passage	SdP A
PM-Centre-A	
PM-Centre-B	Possible
PM-Sud	X
ME C1-Nord-C	
ME C1-Nord-B	X
ME C1-Sud-B	
ME C1-Sud-C	
ME C2-Sud	
ME C2-Nord-Est B	
ME C2-Nord-Ouest B	X
RY-Est-C	
RY-Ouest-B	Possible
RY-Maromme	X



NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

SCENARIO DE PROJET A : LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

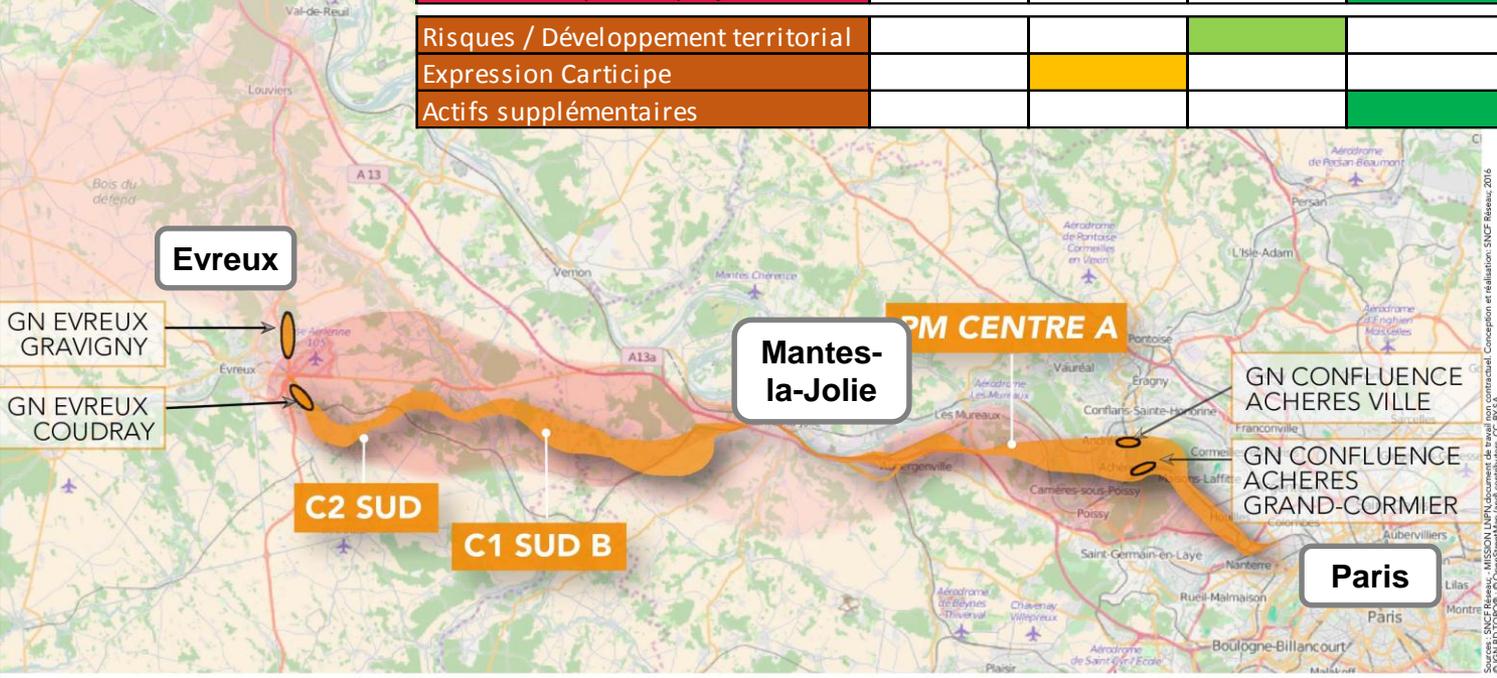


SCENARIO DE PROJET B : DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE



SCENARIO B	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipe				
Actifs supplémentaires				

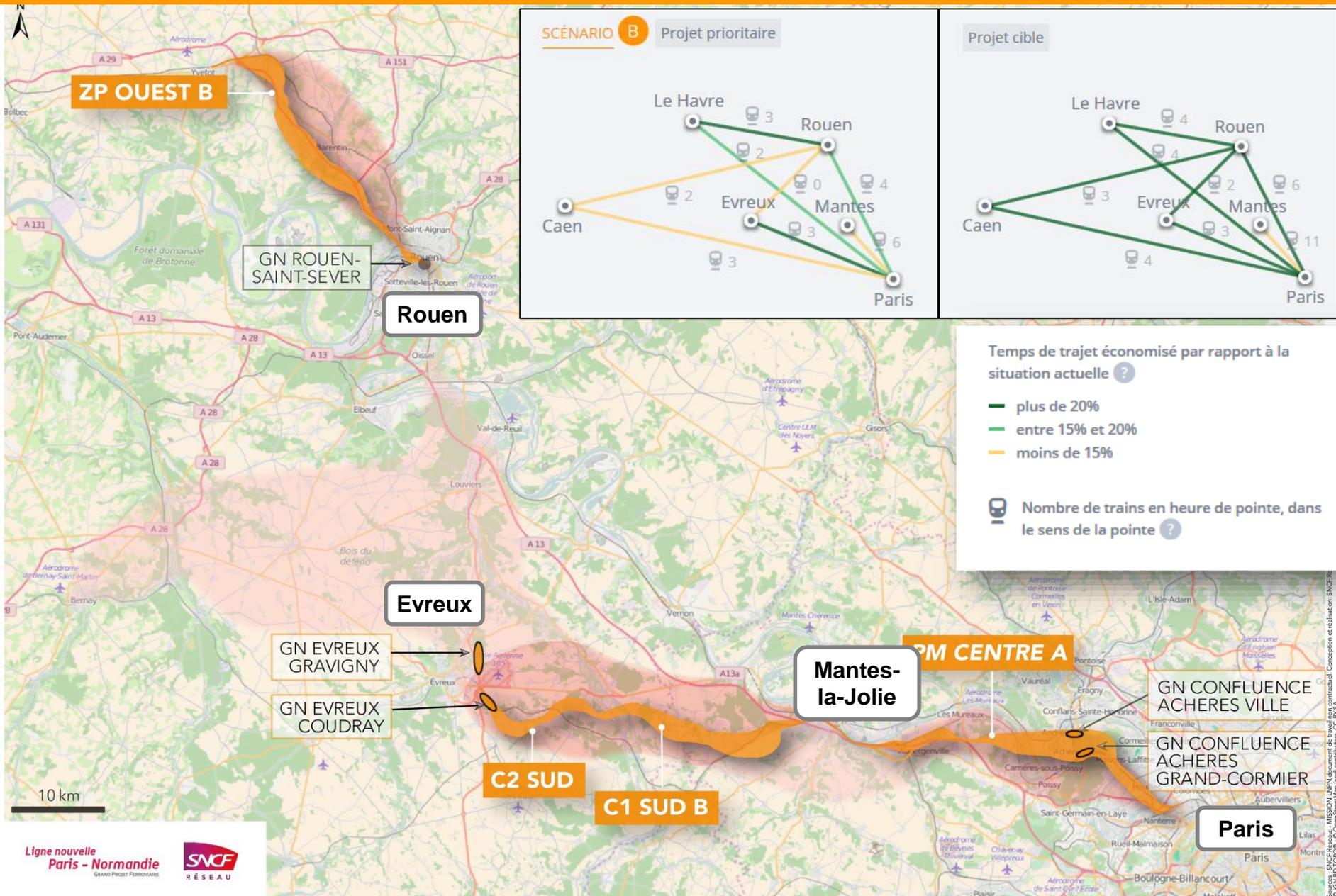
Zone de passage	SdP B
PM-Centre-A	X
PM-Centre-B	Possible
PM-Sud	
ME C1-Nord-C	Possible
ME C1-Nord-B	Possible
ME C1-Sud-B	X
ME C1-Sud-C	Possible
ME C2-Sud	X
ME C2-Nord-Est B	
ME C2-Nord-Ouest B	
RY-Est-C	Possible
RY-Ouest-B	X
RY-Maromme	Possible



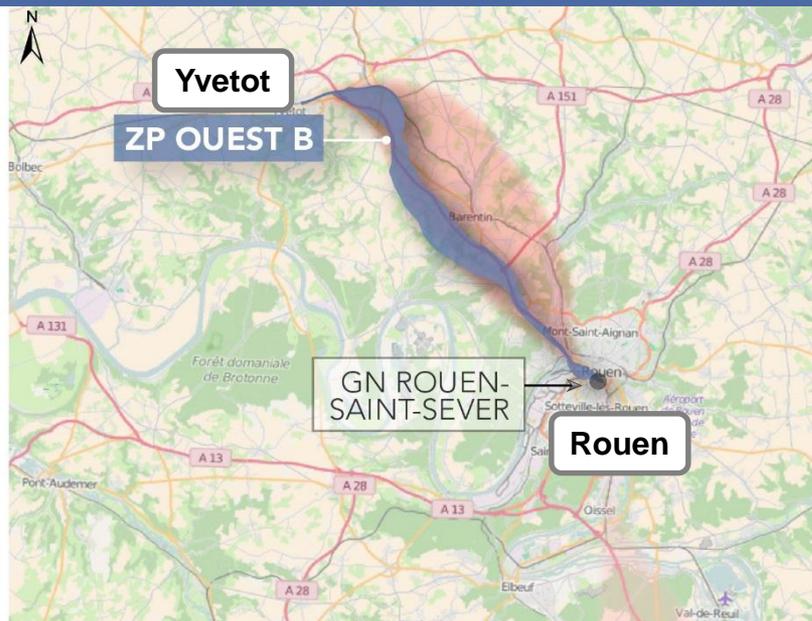
NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

Sources : SNCF Réseau, MESSON L'INRA document de travail non contractuel, Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2016 © IGN BD TOP00 © OpenStreetMap (indiv. contributeurs), CC-BY-SA

SCENARIO DE PROJET B : DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

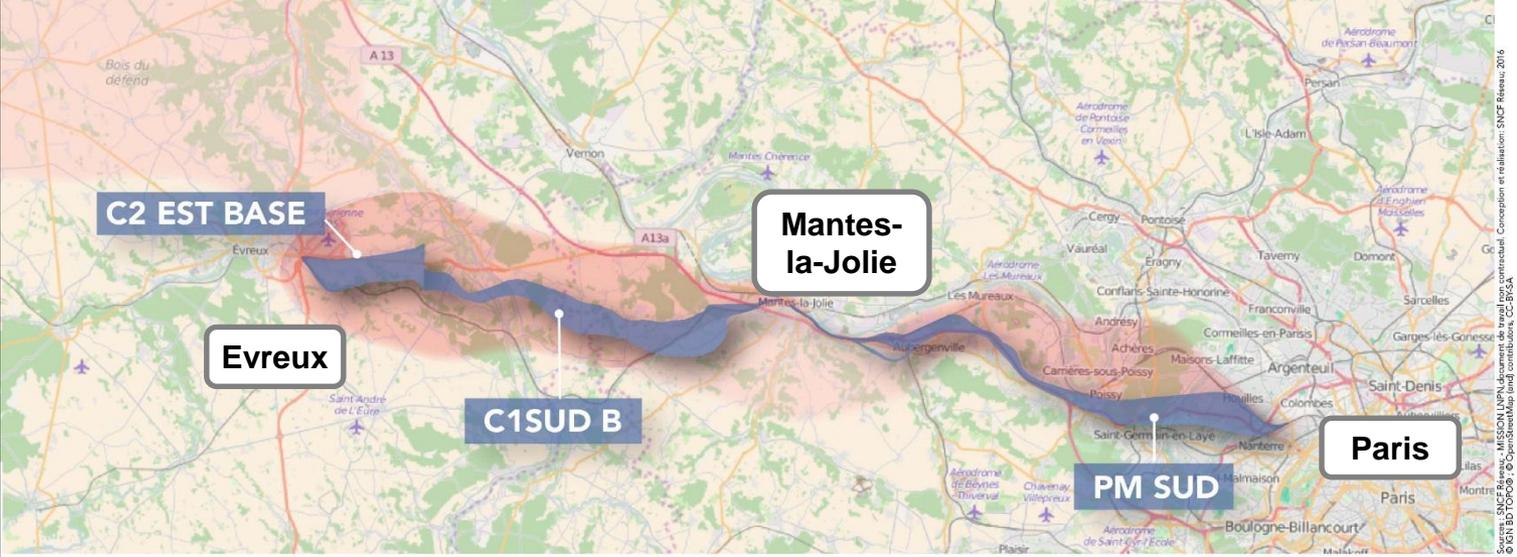


SCENARIO DE PROJET C : AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES



SCENARIO C	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Risques / Biodiversité protégée				
Risques / Biodiversité d'intérêt				
Risques / Paysages et patrimoines				
Risques / Captages eau potable				
Risques / Terres agricoles				
Ecoconception				
Risques / Nuisances				
Risques / Naturels et techno.				
Rapprochement entre infrastructures				
Coûts d'infrastructures				
Heures économisées				
Nouveaux voyageurs				
Potentialités pour le projet cible				
Risques / Développement territorial				
Expression Carticipée				
Actifs supplémentaires				

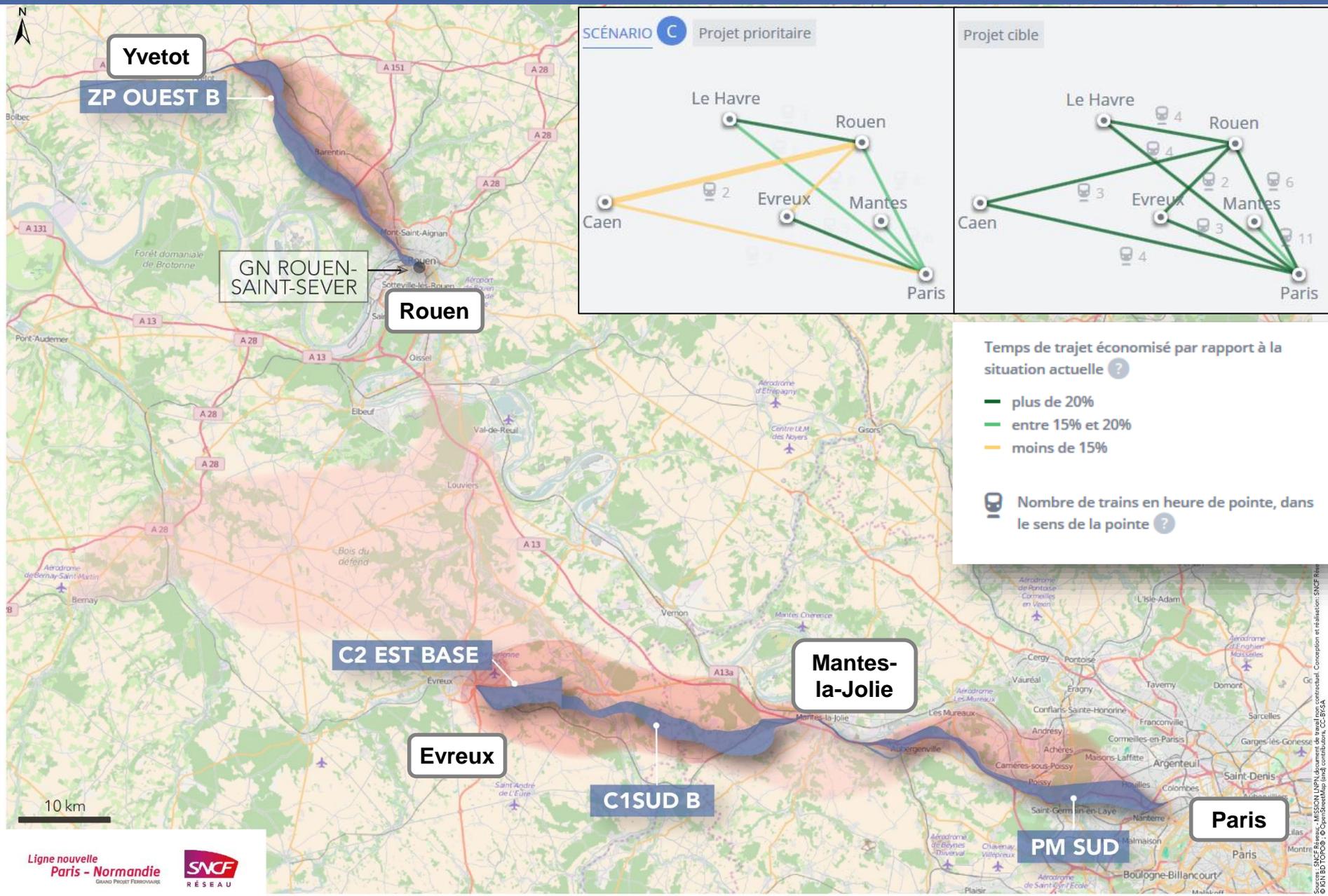
Zone de passage	SdP C
PM-Centre-A	
PM-Centre-B	
PM-Sud	X
ME C1-Nord-C	
ME C1-Nord-B	
ME C1-Sud-B	X
ME C1-Sud-C	
ME C2-Sud	
ME C2-Nord-Est B	X
ME C2-Nord-Ouest B	Possible
RY-Est-C	
RY-Ouest-B	X
RY-Maromme	



NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

Sources : SNCF Réseau - MISSION LNE - Document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2016. © 2016 SNCF Réseau. Tous droits réservés. Opérationnelle (en) cartographie, CC-BY-SA

SCENARIO DE PROJET C : AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES



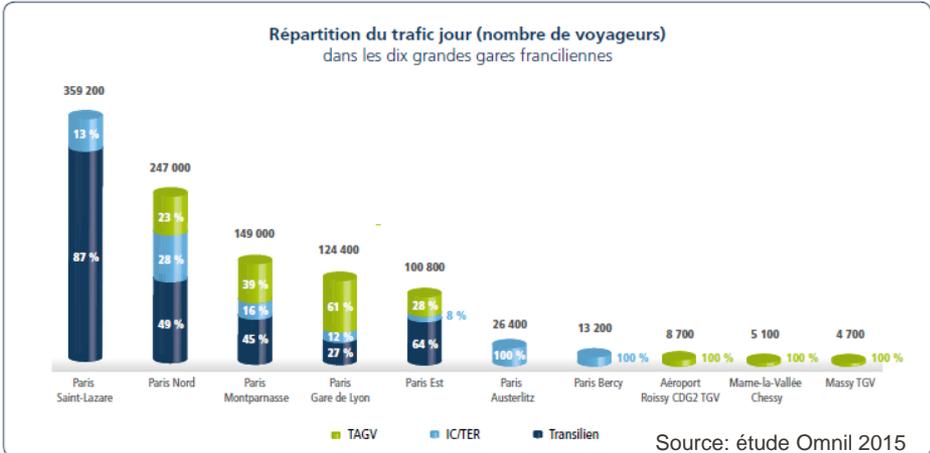
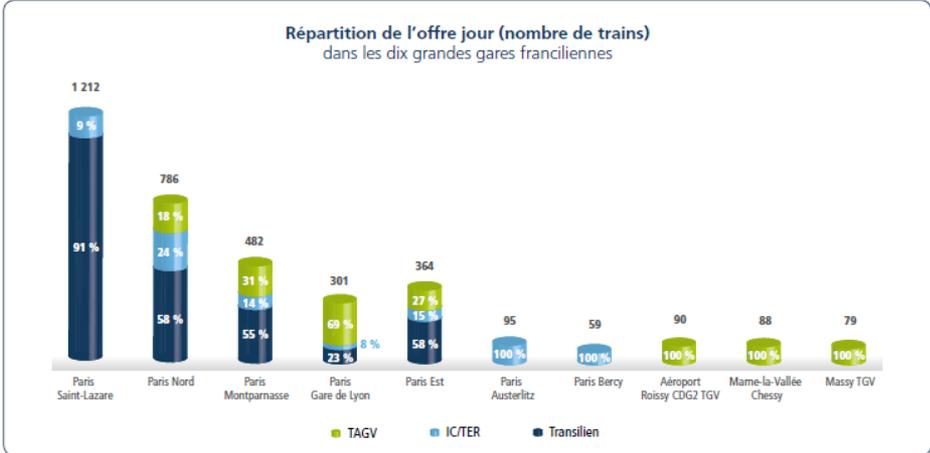
NB : Ces cartes ont pour vocation d'éclairer différentes visions possibles d'un scénario de projet, elles ne sont en aucun cas une proposition de la Maîtrise d'Ouvrage

Echanges suite à la réception par le Maître d'Ouvrage d'une proposition : « l'alternative »

Complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare

LES USAGES

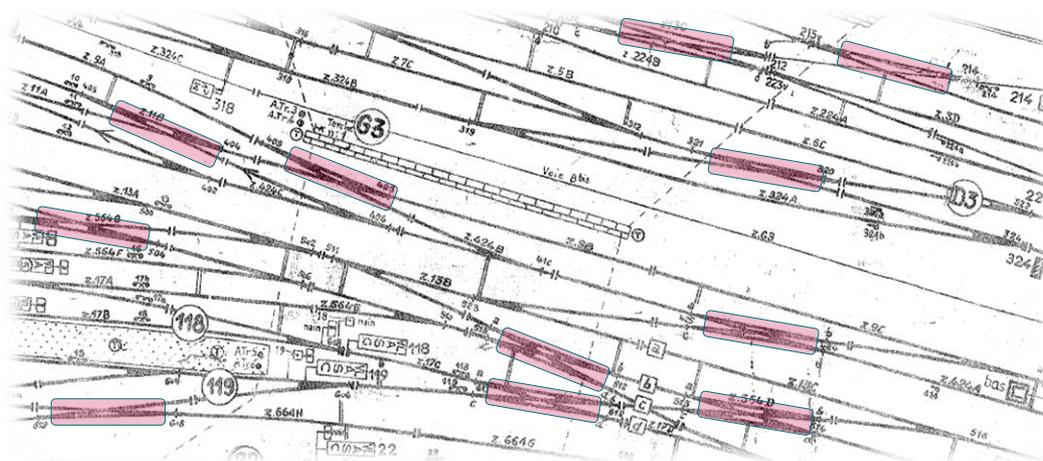
LA GARE DE SURFACE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE



RATIONALISATION DU PLAN DE VOIE

Le plan de voie comporte de **nombreux appareils de voie enchevêtrés** : 102 sur la gare et 215 entre Paris Saint Lazare et Asnières, notamment des TO et TJ*, qui se sont superposés au fil du temps, et des interventions successives, rendant la **gare inadaptée à une exploitation agile de type zone dense**.

Ces appareils peuvent être à l'origine de dysfonctionnements et nécessitent un effort particulier pour la maintenance.

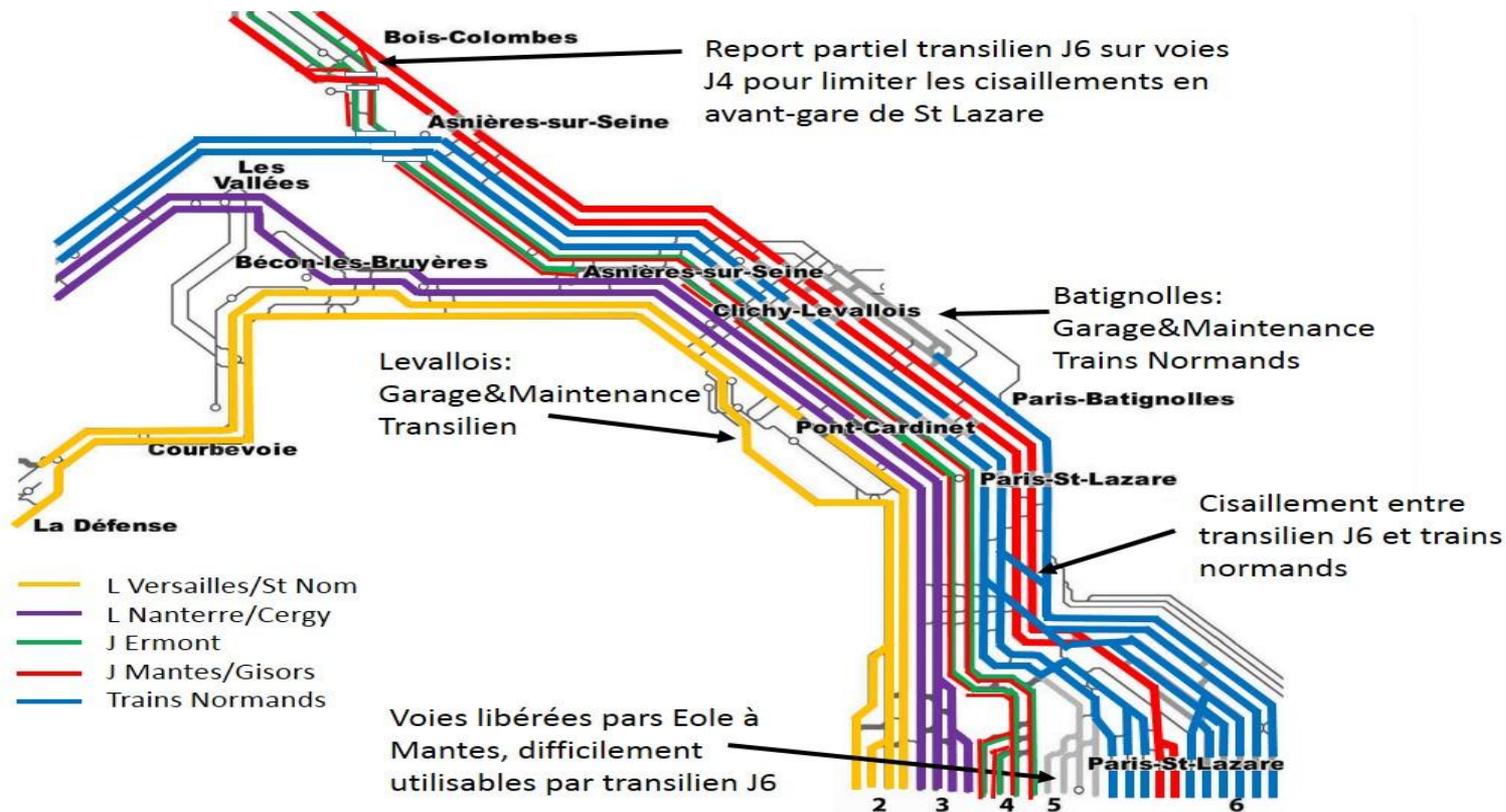


*TO: traversée oblique (croisement de deux voies sans liaison entre elles)

*TJ: traversée jonction (croisement de deux voies avec liaison entre elles)

Sur la gare Paris Saint Lazare: **14% des appareils de voies peu utilisés, 3% pas utilisés**

CIRCULATIONS SUR PARIS - BOIS-COLOMBES À L'HORIZON EOLE À MANTES



DÉCROISER LES FLUX

Vue depuis le poste 3 en direction de la province



Secteur d'insertion de l'ouvrage d'inversion (« saut de mouton »)

Gr V
actuel

Gr VI
actuel

La faisabilité technique (phasage et impacts travaux) ne pourra être confirmée que dans la suite des études

Conclusion



Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Adresse postale: **47 rue de Guidicelli**
 13 007 Marseille

Mail : anne-marie-charvet@orange.fr



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



Monsieur Bernard COUSIN

Directeur de la coordination des politiques de l'Etat



Site internet du projet :

- www.inpn.fr

Contacts :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama