

Projet LNPN

Commission consultative Paris-Mantes

Lundi 9 mai 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur Stéphane Grauvogel

Sous-Préfet de Saint-Germain en laye



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



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

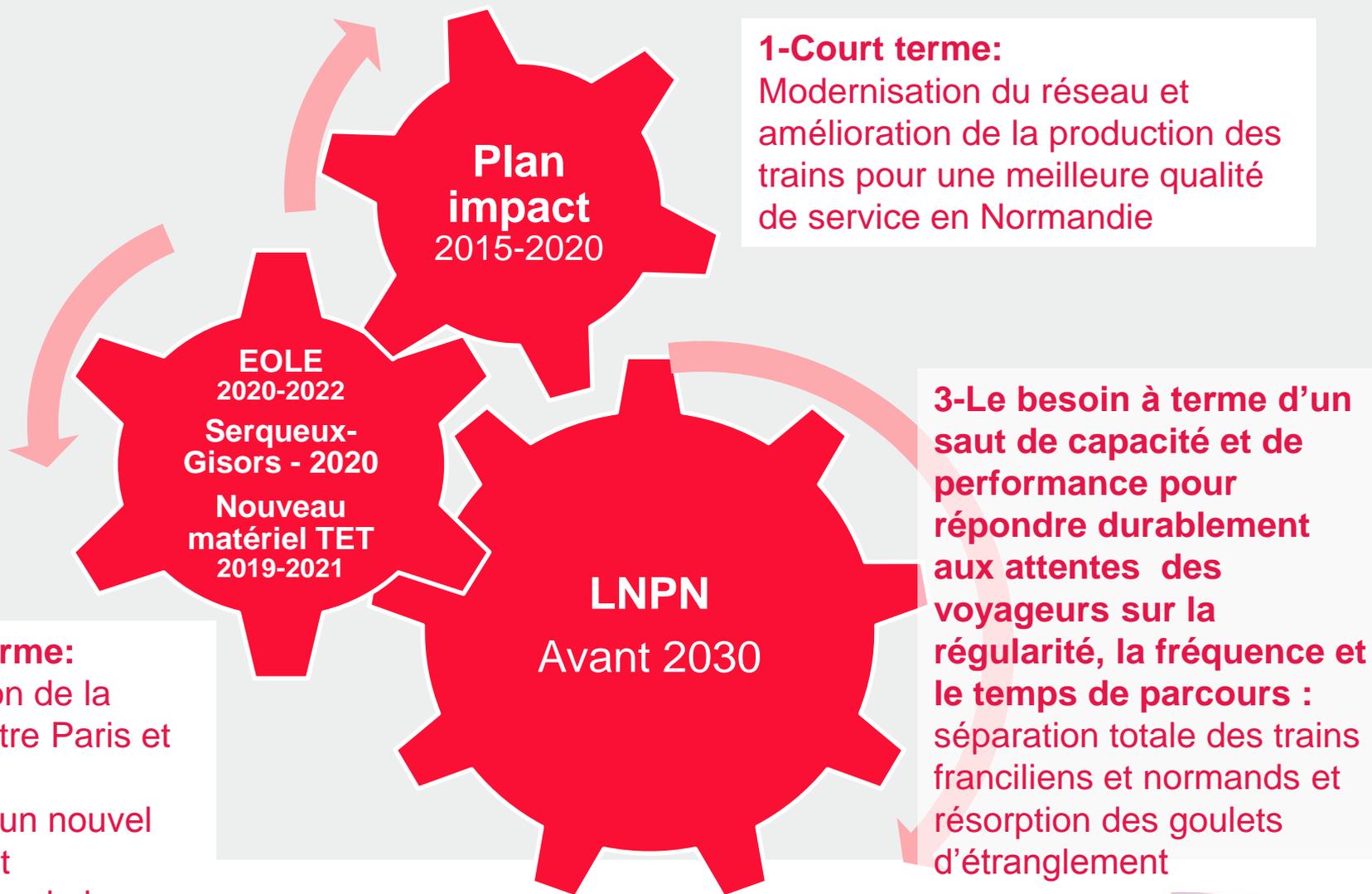
Mail : anne-marie-charvet@orange.fr



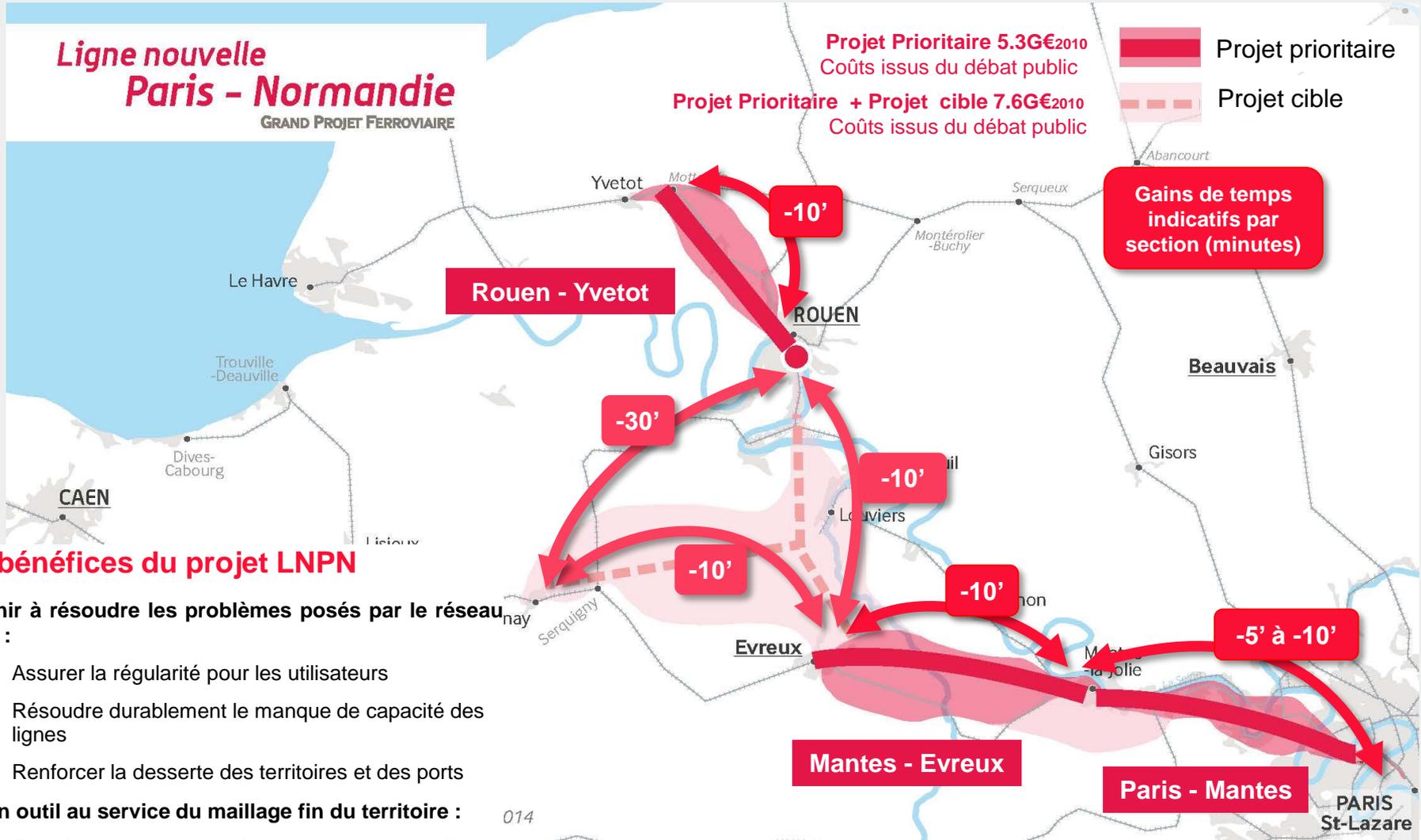
- 1. RAPPEL DU CONTEXTE**
- 2. PRESENTATION: DÉFINITION DU PROJET ENTRE PARIS ET MANTES**
- 3. ECHANGES ET EXPRESSIONS**
- 4. APPROPRIATION AUTOUR DE LA MAQUETTE 3D ET CARTES PAPIER**
- 5. ECHANGES ET EXPRESSIONS**
- 6. SYNTHESE ET SUITE**

Rappel du contexte

LNPN : un projet qui s'inscrit en cohérence avec la structuration de l'axe ferroviaire Vallée de la Seine



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.

Grands objectifs « transport » suite à la vague 1 de concertation et validés par le COPIL de juillet 2015

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

L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



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



Concertation continue avec tous les acteurs du projet

2009 - 2011

2011 - 2012

2014
-
2017

Horizon
2020

Horizon
2030

Processus d'élaboration des Zones de passage préférentielles (ZPP)



2015

Hiérarchisation et analyse des enjeux environnementaux

Faisabilité technique des éléments d'infrastructure

Grands objectifs de transport et de dessertes

Étape en cours

Mise au point de zones de passages (sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot) et de scénarios de dessertes associés

Objectif : Copil été 2016

2016

Analyse multicritère des zones de passage au regard des performances, des conditions d'insertion et des coûts

Proposition d'une ZPP par section prioritaire
Objectif : Copil fin 2016/début 2017

La conception de la LNPN guidée par le développement durable



Le cap fixé est de concevoir une ligne durable au service du développement économique, social et environnemental des territoires

- **Une LNPN au service du développement durable des territoires signifie :**
 - Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale
 - Une infrastructure éco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines
 - Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité de tous
 - Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial

- **Les choix successifs pour orienter le projet s'appuieront sur l'évaluation des solutions envisagées à la lumière de cet objectif**

Le calendrier de gouvernance et de concertation

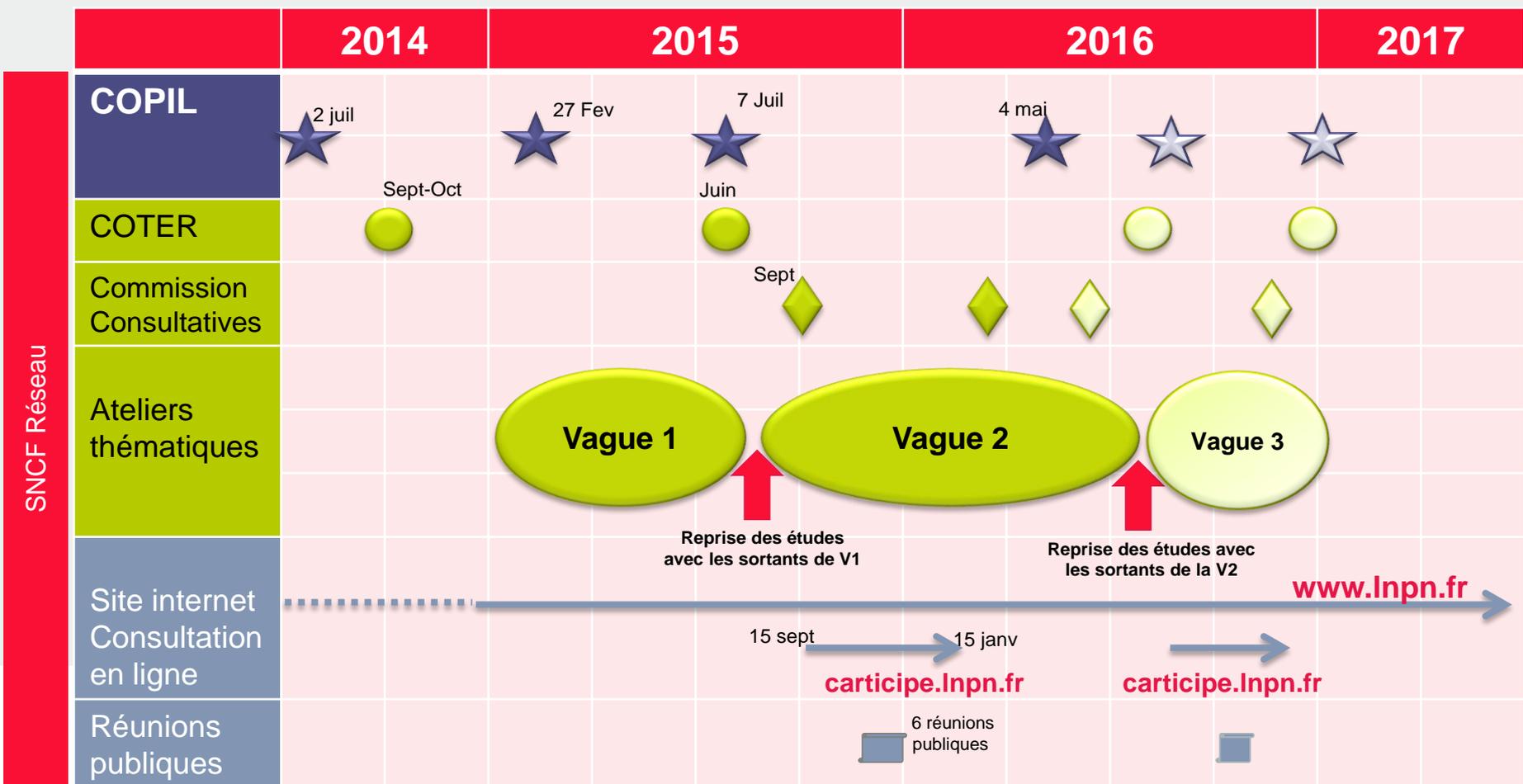


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

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

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



SNCF Réseau

www.lnppn.fr

carticpe.lnppn.fr

carticpe.lnppn.fr

Définition du projet entre Paris- Mantes

Les apports de la section Paris-Mantes



Dès l'horizon prioritaire, la section de ligne nouvelle entre Paris St Lazare et la gare actuelle de Mantes-la-Jolie permettra:

- de séparer complètement les trains Transilien et les trains normands → meilleure régularité
- de dégager des capacités sur la ligne existante → permet des évolutions du RER A, du RER E sur le réseau francilien.

→ Voici l'illustration de ce principe sous forme d'animation



A l'horizon prioritaire, pour atteindre les objectifs « transport », la liaison entre la gare de Paris St Lazare et la gare actuelle de Mantes-la-Jolie nécessite la création d'une ligne nouvelle composée des éléments suivants :

- Raccordement à la ligne existante dans le secteur de Nanterre La Garenne
- Section de ligne nouvelle
- Raccordement à la ligne existante à l'Est de Mantes

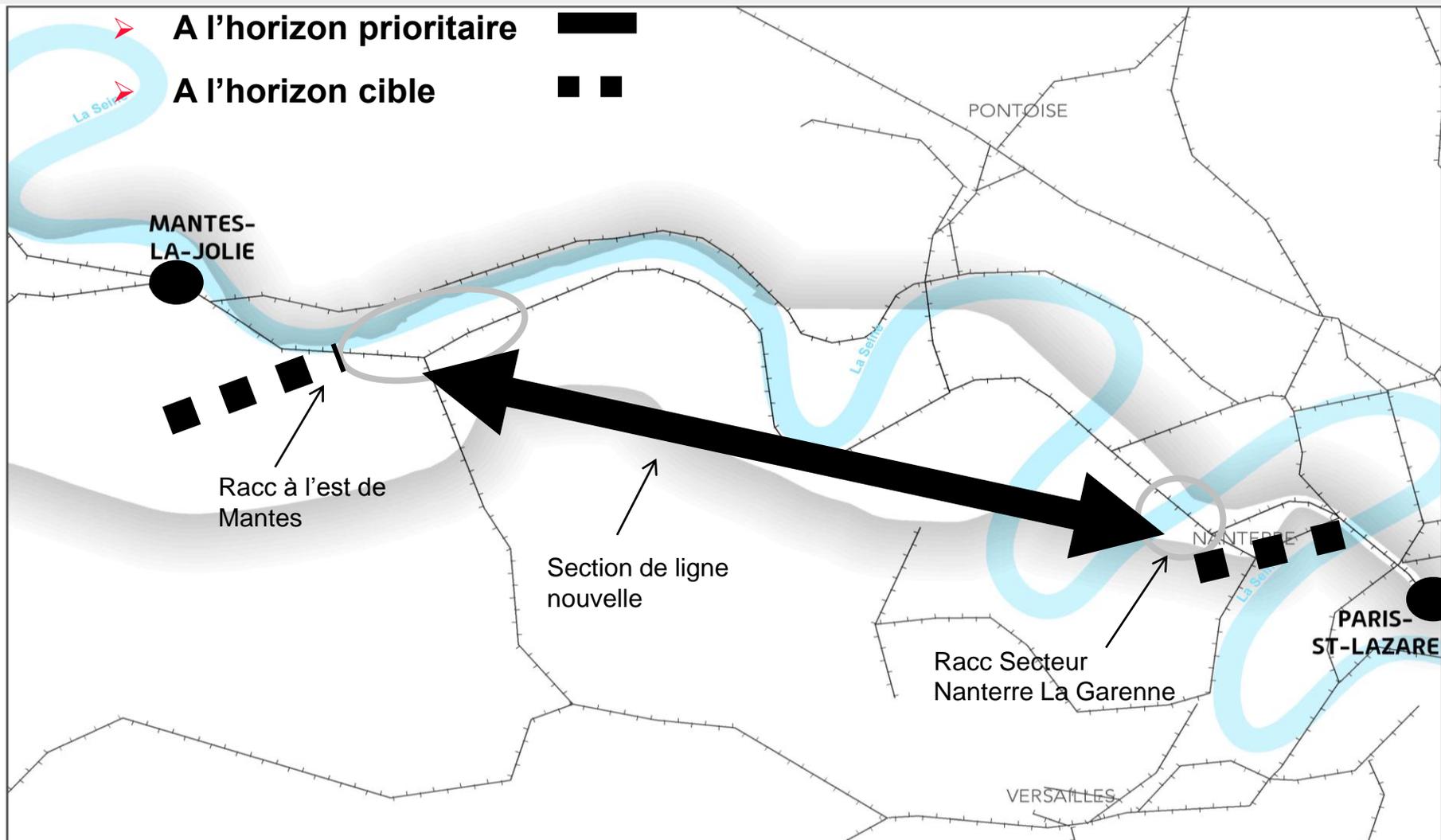
→ Ces éléments s'inscrivent dans l'aire d'étude de Paris-Mantes en tenant compte des enjeux du territoire.

→ Et en tenant compte de la vision cible du projet.

Besoins en infrastructure



Représentation schématique des besoins en infrastructure :

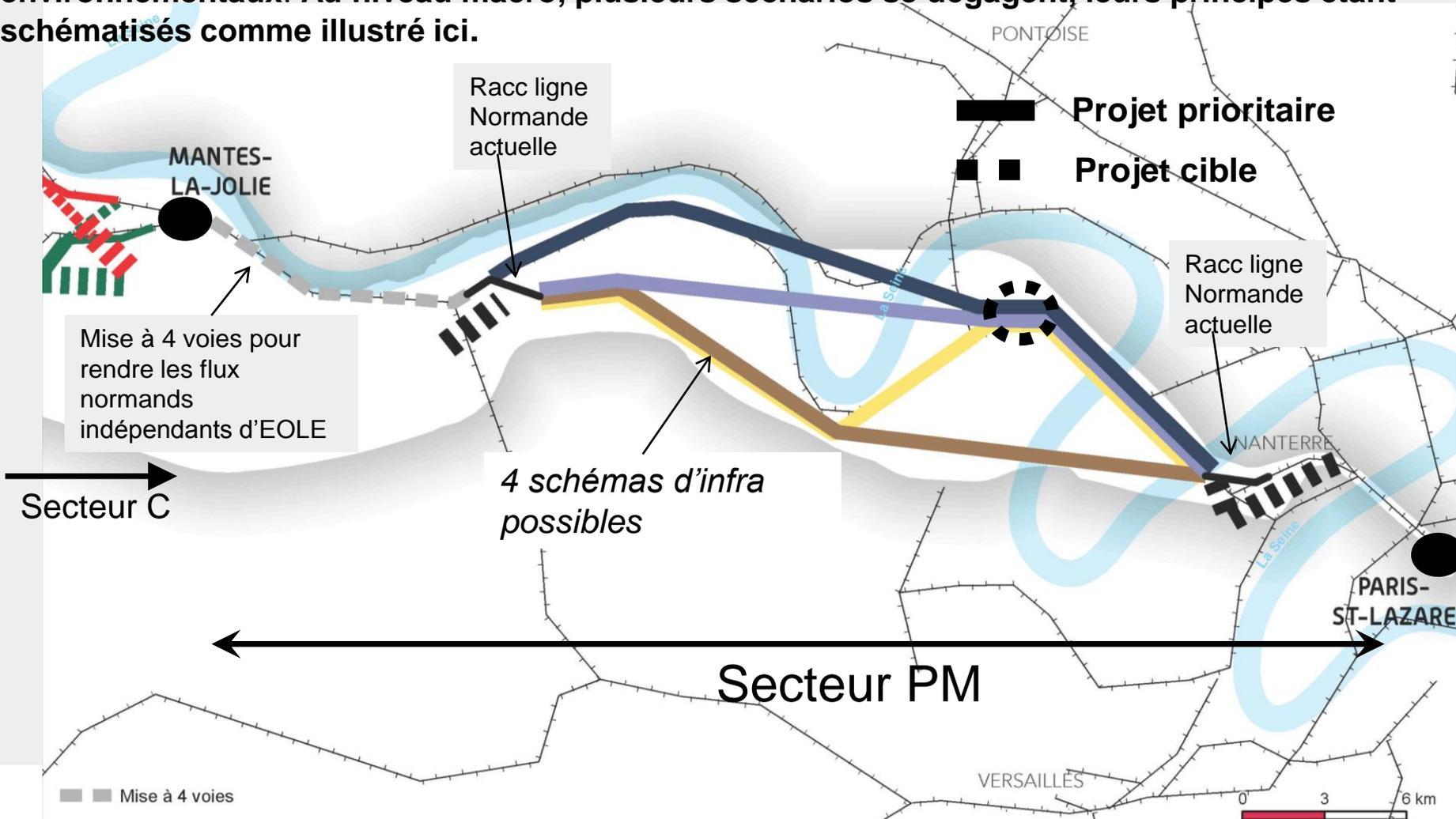


0 3 6 km

Besoins en infrastructure



Les éléments d'infrastructure doivent s'insérer dans le territoire en tenant compte des enjeux environnementaux. Au niveau macro, plusieurs scénarios se dégagent, leurs principes étant schématisés comme illustré ici.



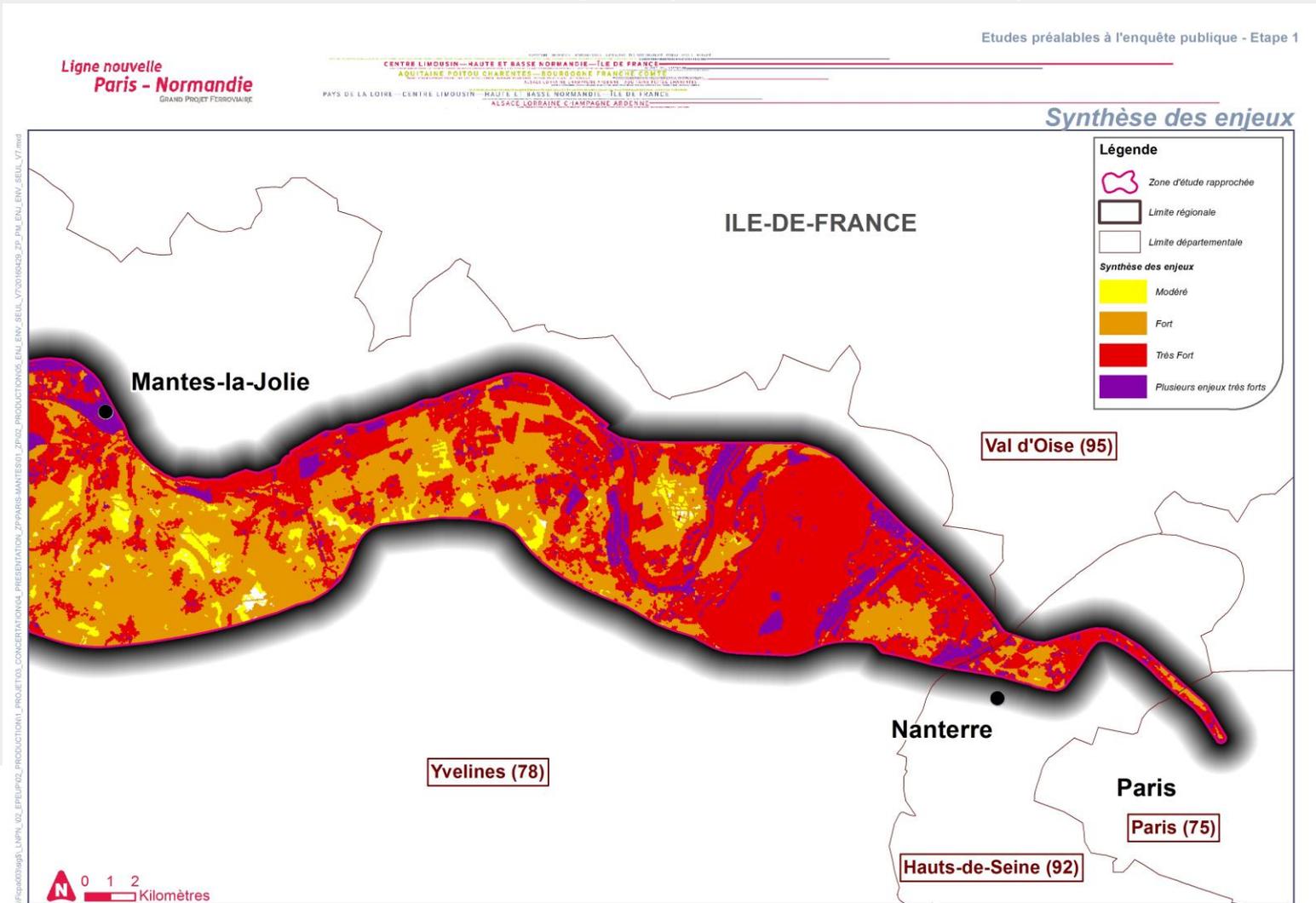
Chaque scénario se matérialise par le dessin d'une zone de passage au moyen d'un travail associant étroitement l'environnement et la technique.

Prise en compte des enjeux du territoire



Les étapes préalables à la définition des zones de passage sont:

- Le diagnostic des enjeux
- La hiérarchisation des enjeux (cf. carte ci-dessous)

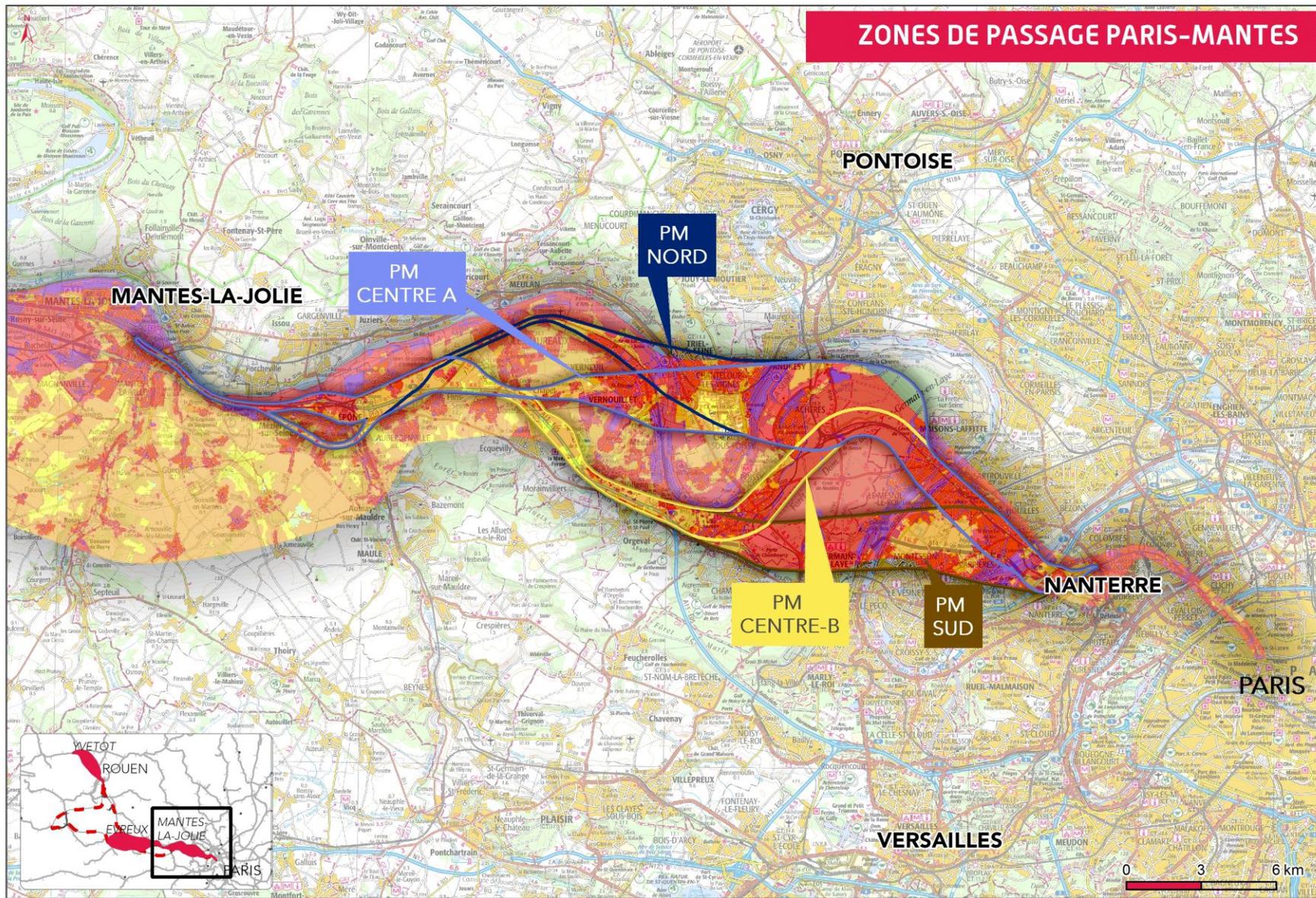




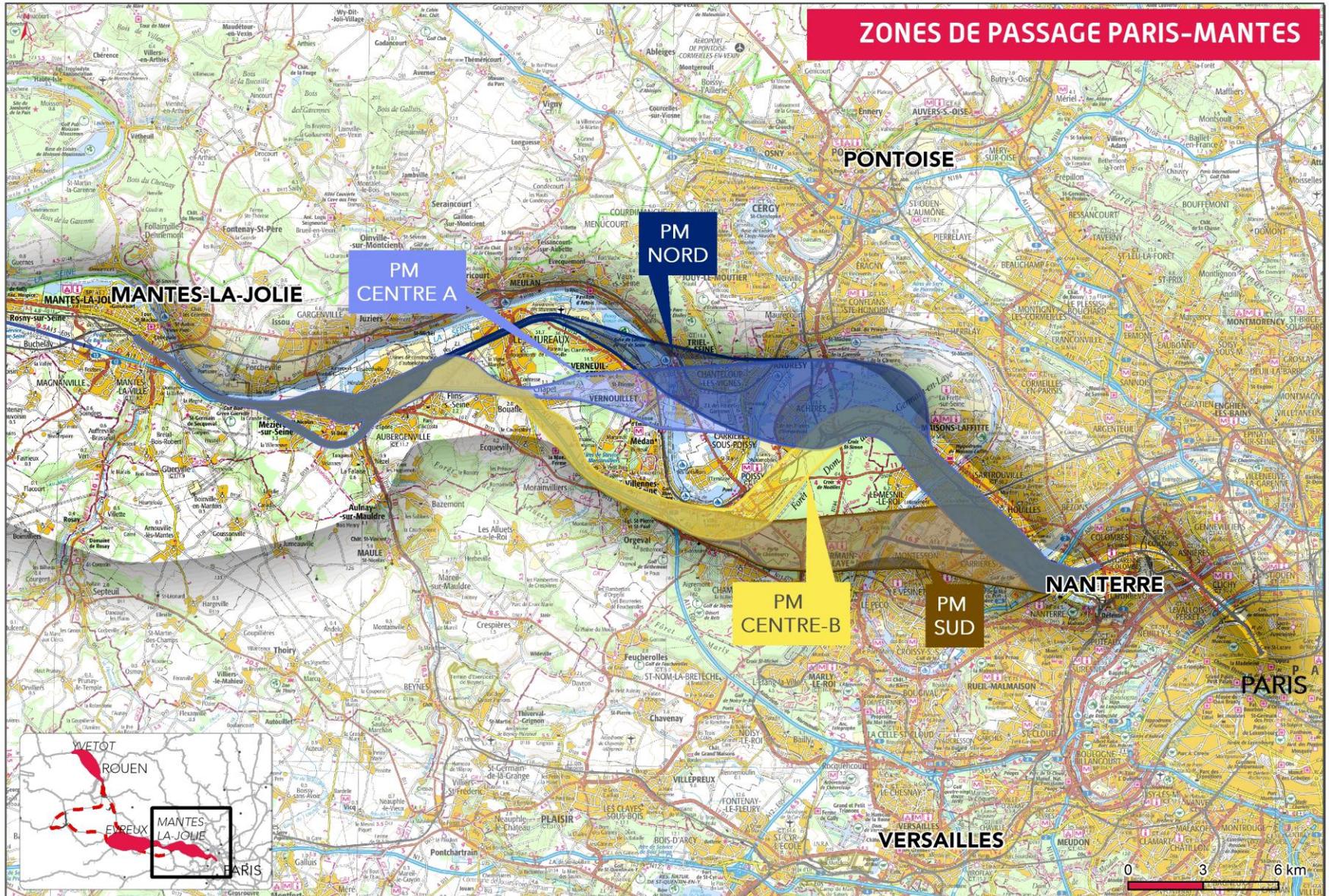
Les zones de passage sont proposées selon les principes suivants :

- Répondre au mieux aux **objectifs transport** (temps de parcours, dessertes...)
- Prioriser le principe d'**évitement** des enjeux les plus forts (cf. hiérarchisation)
- Intégrer la **faisabilité technique** du projet (rayons de courbure, pentes maximales, et les possibles choix techniques ex : souterrain, aérien...)
- Prévoir la **compatibilité** aux différents horizons (prioritaire/cible)

Enjeux du territoire entre Paris et Mantes



Construction des zones de passage



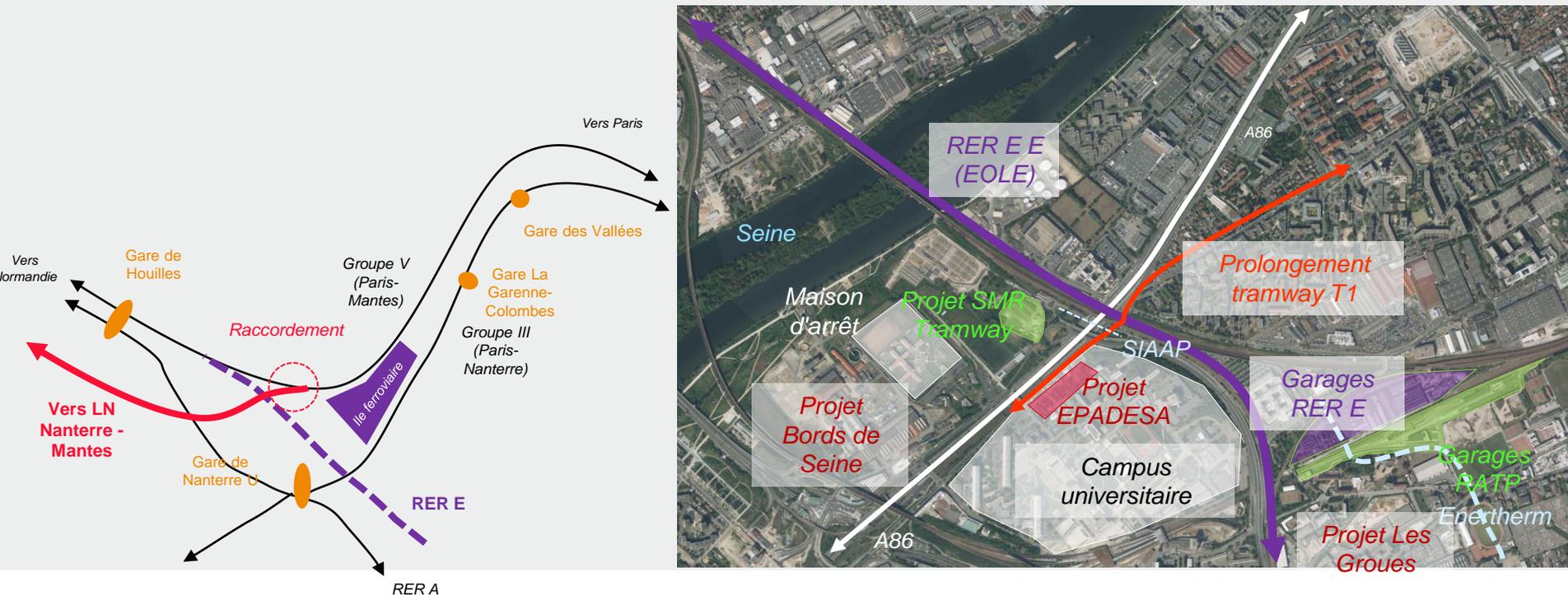
Secteur Nanterre – La Garenne- Colombes

Secteur Nanterre – La Garenne-Colombes



Raccordement dans le secteur Nanterre – La Garenne-Colombes :

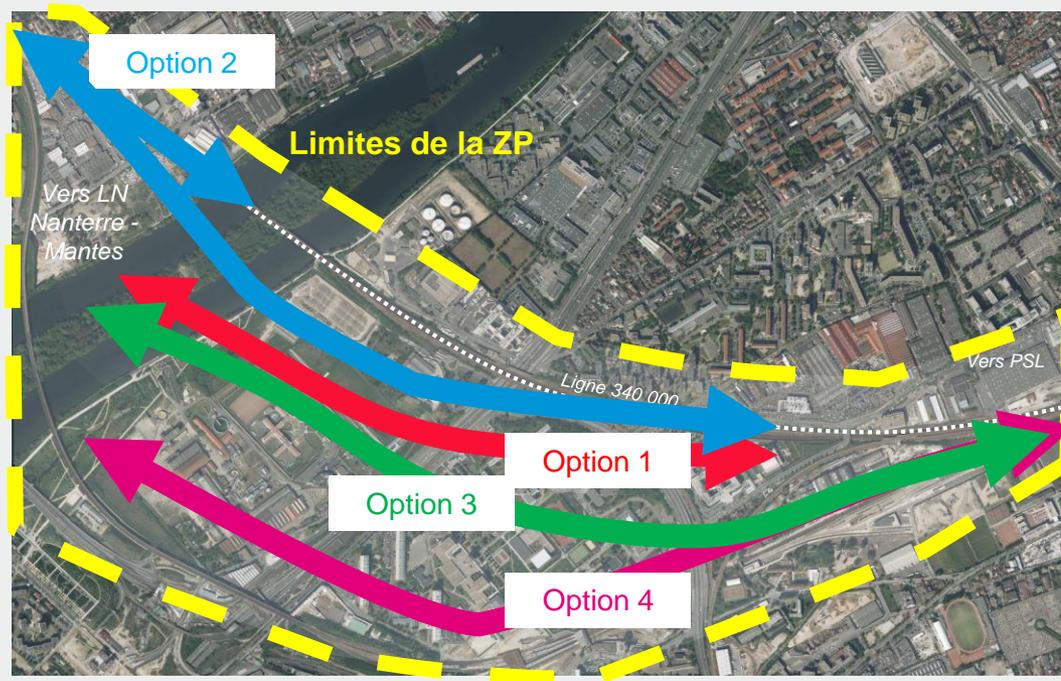
- Fonctionnalités : connexion de la LNPN au réseau existant de Paris-Saint-Lazare tout en restant séparé des circulations du RER E (projet EOLE)
- Un territoire très contraint : secteur bâti dense, nombreuses activités, réseaux et infrastructures de transport irriguant le territoire, projets (*liste non exhaustive*)





Raccordement dans le secteur Nanterre - La Garenne-Colombes :

- Plusieurs possibilités de raccordement, dont une partiellement en rive droite côté Yvelines, sont mises à l'étude.
- 4 options schématisées ici au sein de la zone de passage :

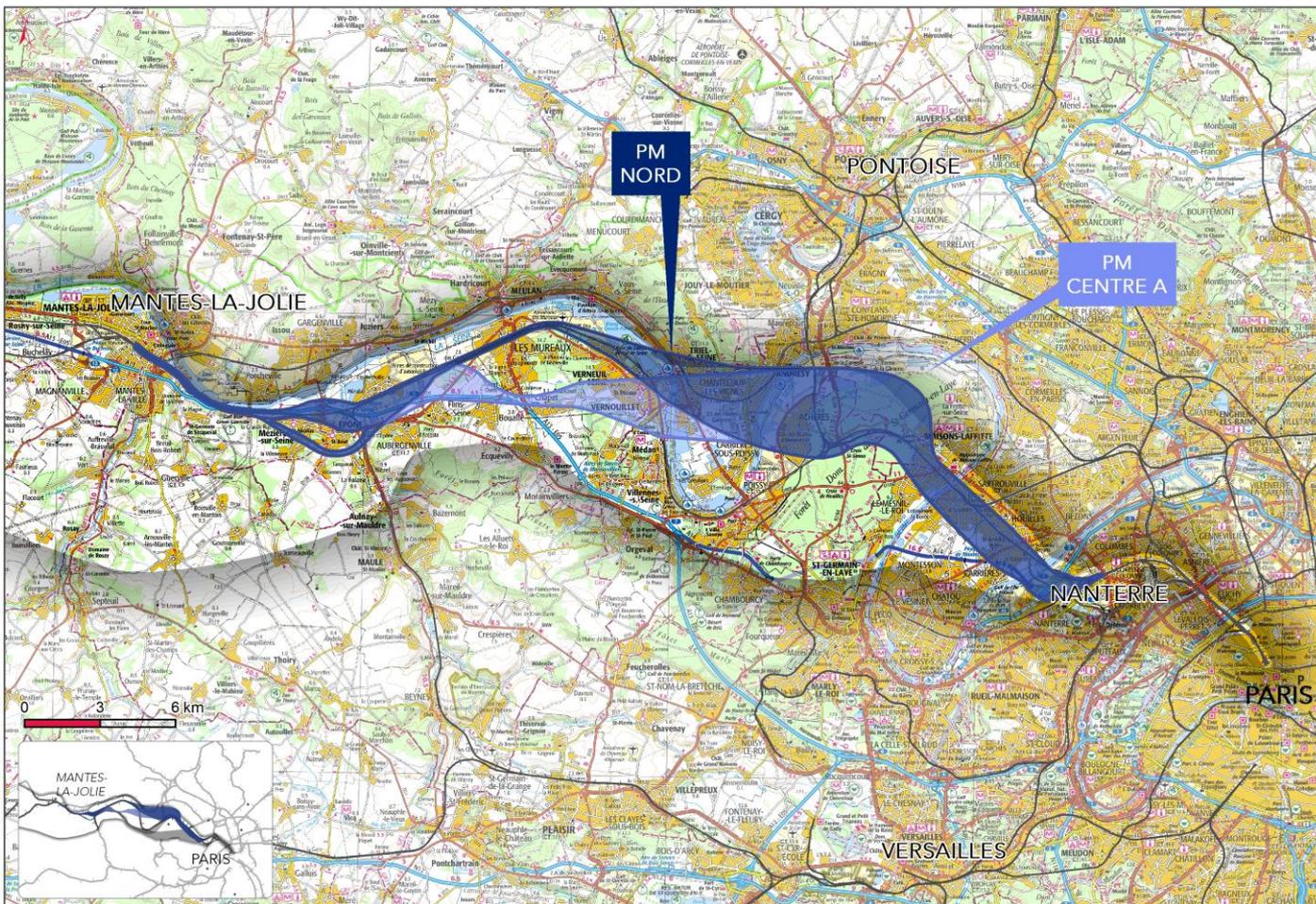


Détail des ZP Nord et Centre A

ZP Nord + Centre A



Communes	PM Nord	PM Centre A
Achères	X	X
Andrézy	X	X
Aubergenville	X	X
Bezons	X	X
Bouafle		X
Carrières-sous-Poissy	X	X
Carrières-sur-Seine	X	X
Chanteloup-les-Vignes	X	X
Chapet		X
Colombes	X	X
Ecquevilly		X
Epône	X	X
Flins-sur-Seine	X	X
Guerville	X	X
Houilles	X	X
La Falaise	X	X
La Garenne-Colombes	X	X
Le Mesnil-le-Roi	X	X
Les Mureaux	X	X
Limay	X	X
Maisons-Laffitte	X	X
Mantes-la-Jolie	X	X
Mantes-la-Ville	X	X
Médan		X
Mézières-sur-Seine	X	X
Montesson	X	X
Nanterre	X	X
Nézél	X	X
Poissy	X	X
Porcheville	X	X
Saint-Germain-en-Laye	X	X
Sartrouville	X	X
Triel-sur-Seine	X	X
Verneuil-sur-Seine	X	X
Vernouillet	X	X

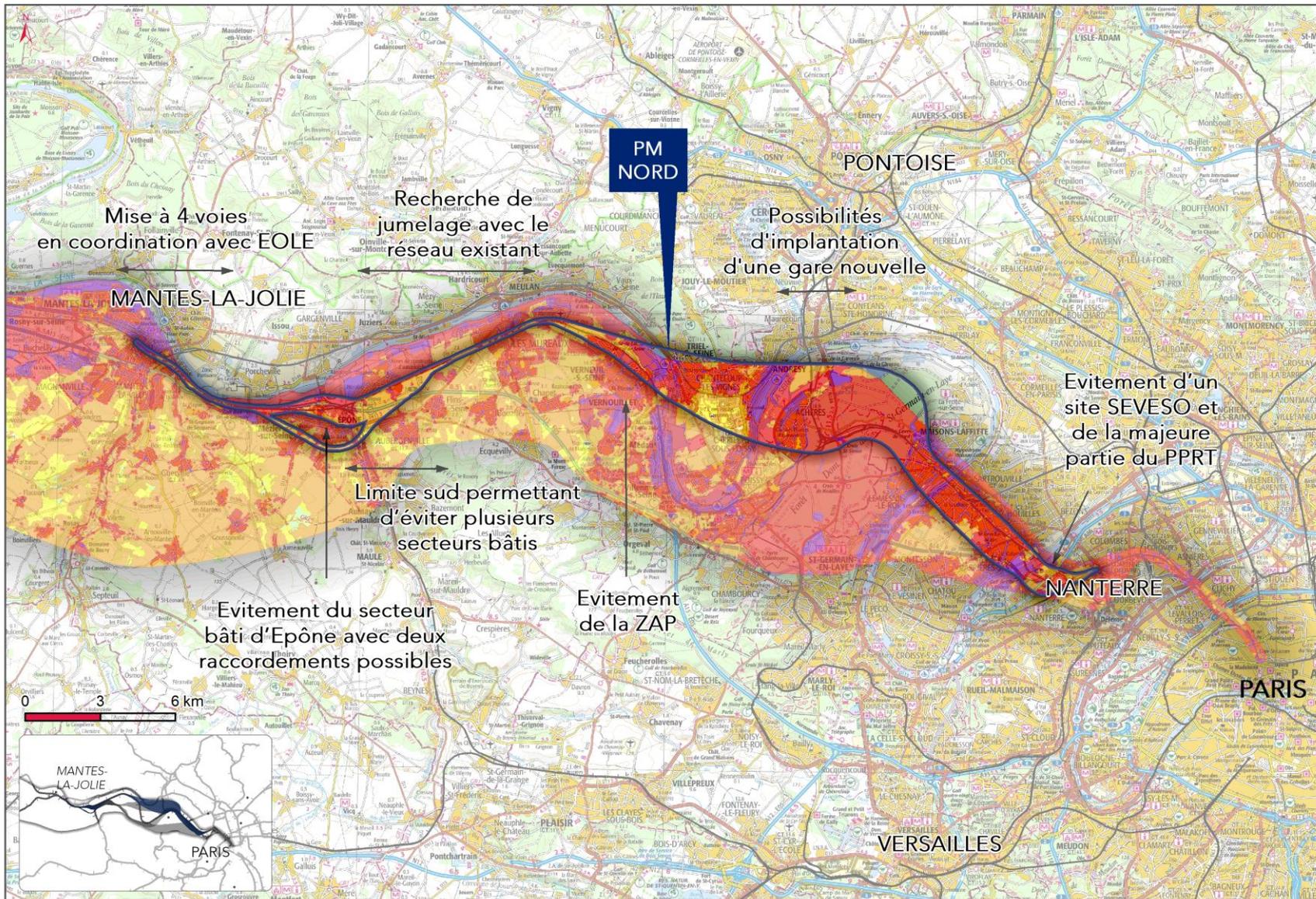




Enjeu étendu de la ZP Nord :

- insertion en milieu urbain contraint

ZP PM - Nord





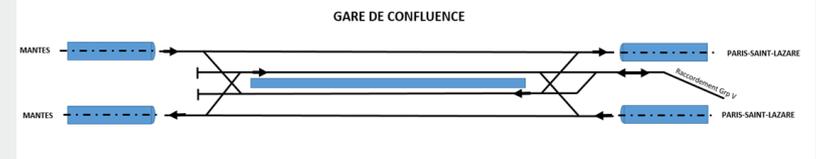
Enjeux étendus sur la ZP Centre A :

- les terres agricoles
- insertion en milieu urbain contraint

Secteur GN Confluence

Point particulier : desserte d'une gare nouvelle à Confluence

- Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre
- Deux sites à l'étude



« Achères-Ville »

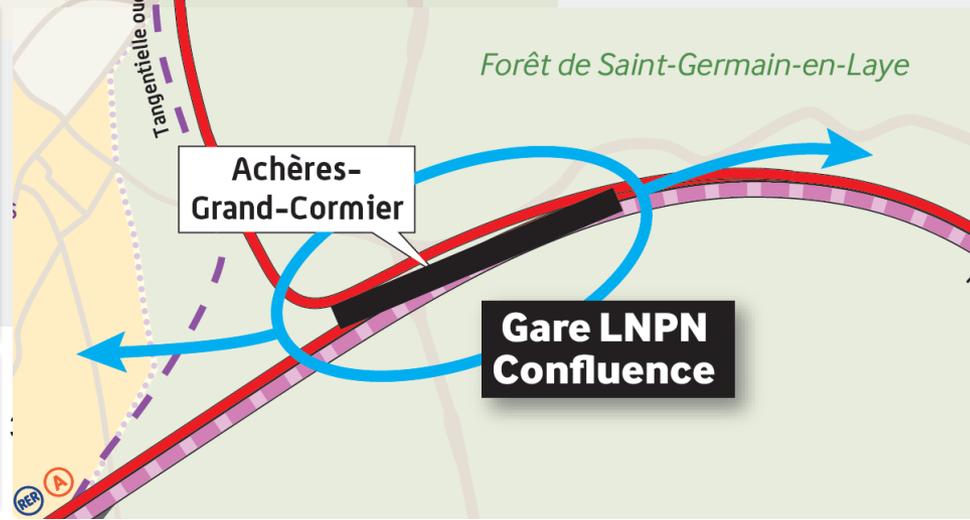
Principe : Gare en surface située à proximité de la gare RER d'Achères-Ville, permettant des correspondances optimisées avec le RER A et le Transilien

Zones de passage concernées : **Nord / Centre-A**

« Achères Grand-Cormier »

Principe : gare en surface située à proximité de la gare RER d'Achères Grand Cormier, permettant des correspondances optimisées avec le RER A et le Transilien

Zones de passage concernées : **Nord / Centre-A / Centre-B**



Point particulier : desserte d'une gare nouvelle à Confluence

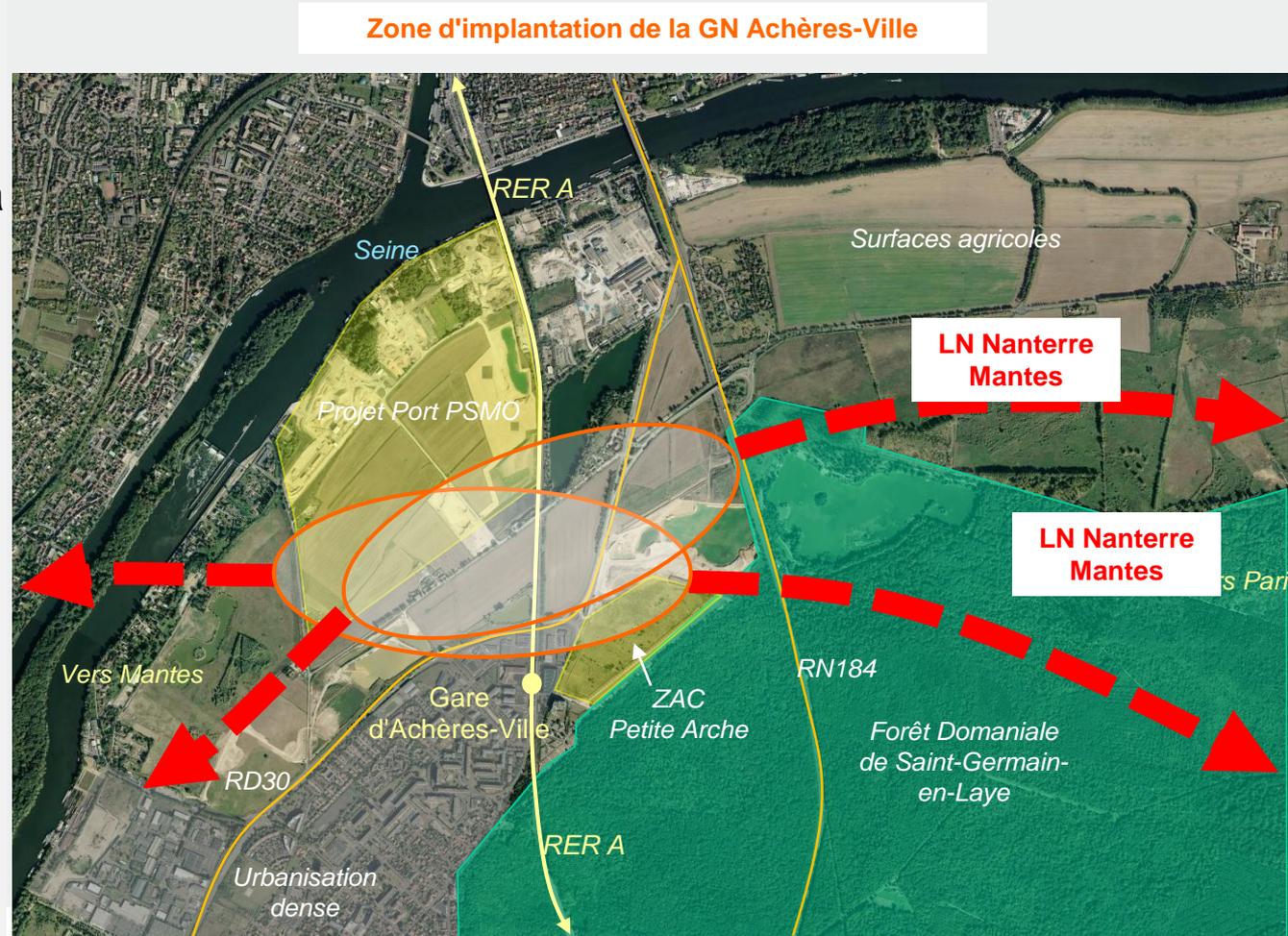


Achères-Ville

■ Contraintes :

- Forts enjeux de chaque côté de la gare : lit de la Seine à l'ouest et forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye à l'est
- Contraintes techniques pour réaliser une gare en surface et replonger rapidement sous la Seine en tunnel (en termes de profil en long, de zone d'inondation)

(non exhaustif)



Point particulier : desserte d'une gare nouvelle à Confluence



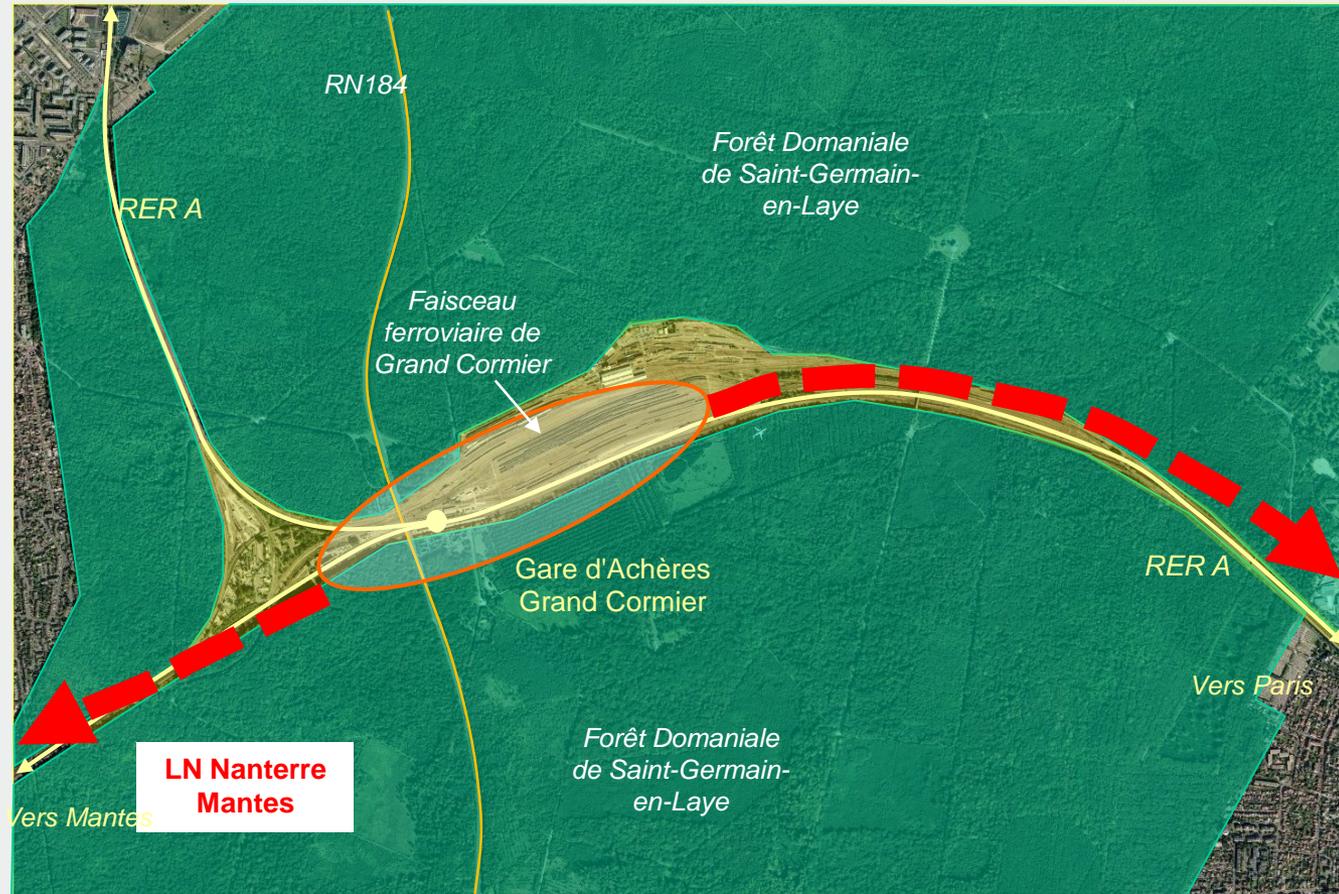
Achères-Grand-Cormier

■ Contraintes :

- Impact sur le faisceau ferroviaire de Grand Cormier, nécessitant un réaménagement (notamment émergence des tunnels)
- Forts enjeux de chaque côté de la gare : forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye

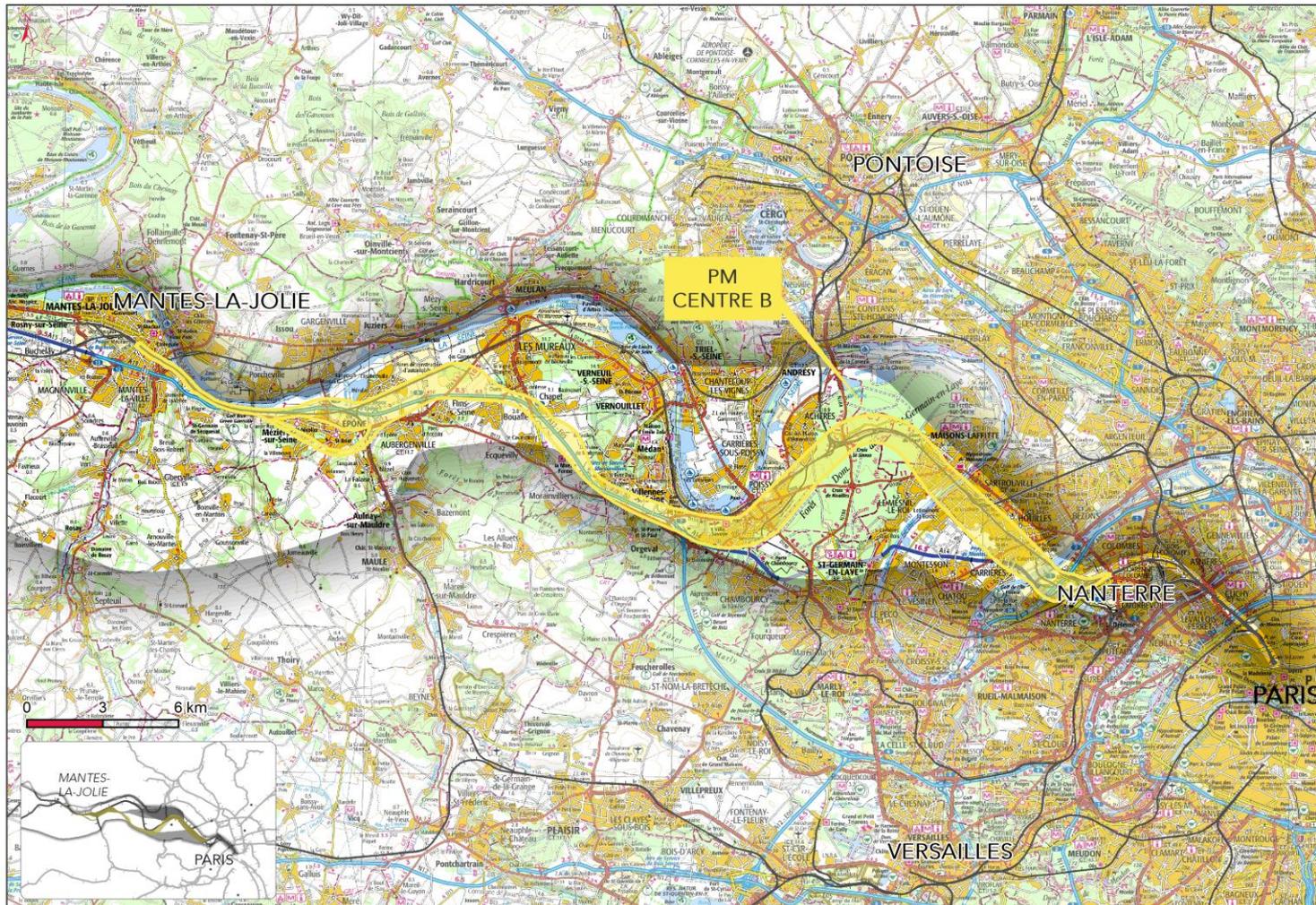
(non exhaustif)

Zone d'implantation de la GN Achères Grand-Cormier



Détail de la ZP Centre B

ZP Centre B



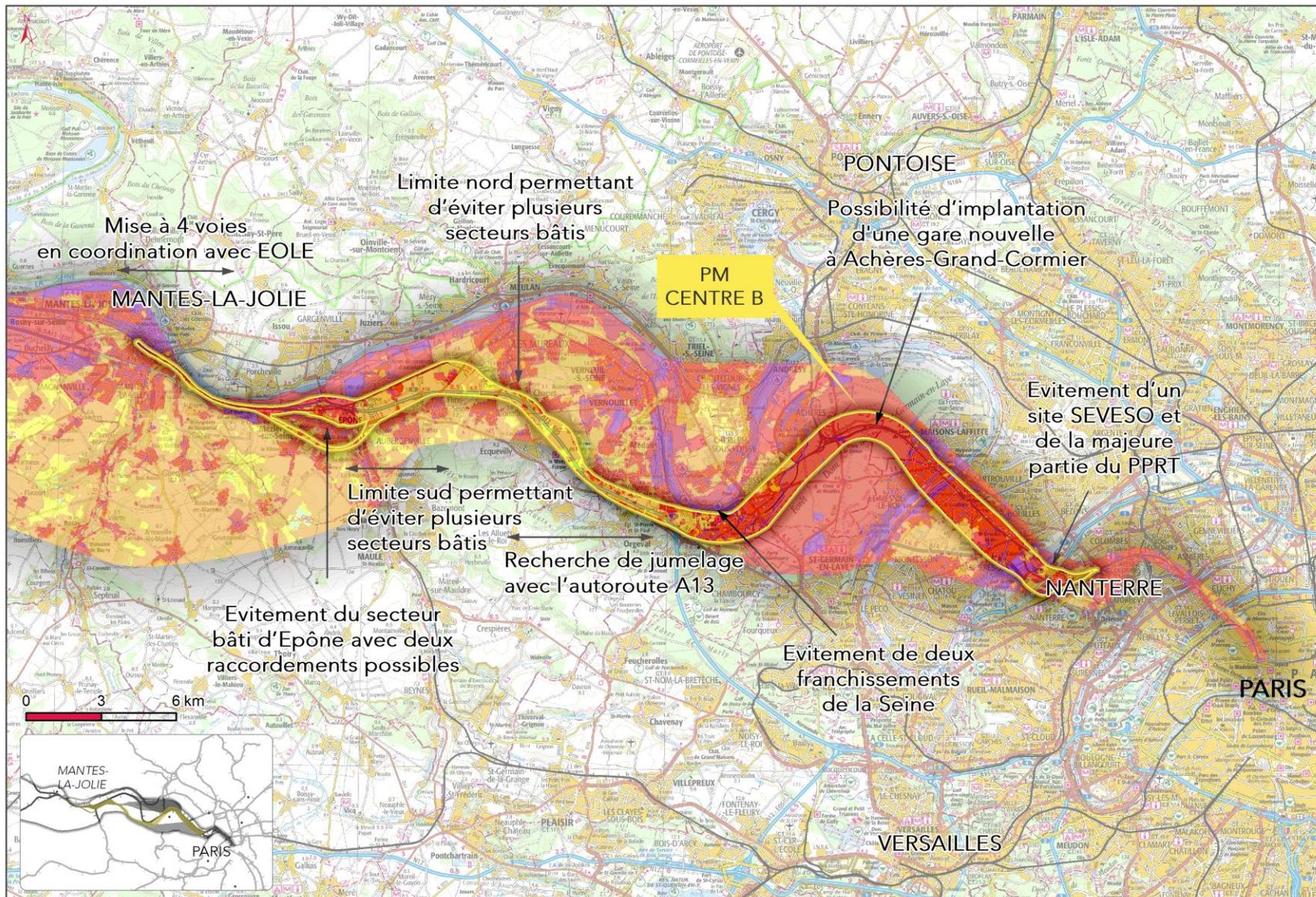
Communes	PM Centre B
Achères	X
Aubergenville	X
Bezons	X
Bouafle	X
Carrières-sur-Seine	X
Chambourcy	X
Chapet	X
Colombes	X
Ecquevilly	X
Epône	X
Flins-sur-Seine	X
Guerville	X
Houilles	X
La Falaise	X
La Garenne-Colombes	X
Le Mesnil-le-Roi	X
Les Mureaux	X
Limay	X
Maisons-Laffitte	X
Mantes-la-Jolie	X
Mantes-la-Ville	X
Mézières-sur-Seine	X
Montesson	X
Morainvilliers	X
Nanterre	X
Nézel	X
Orgeval	X
Poissy	X
Porcheville	X
Saint-Germain-en-Laye	X
Sartrouville	X
Villennes-sur-Seine	X



Enjeux de la ZP Centre B :

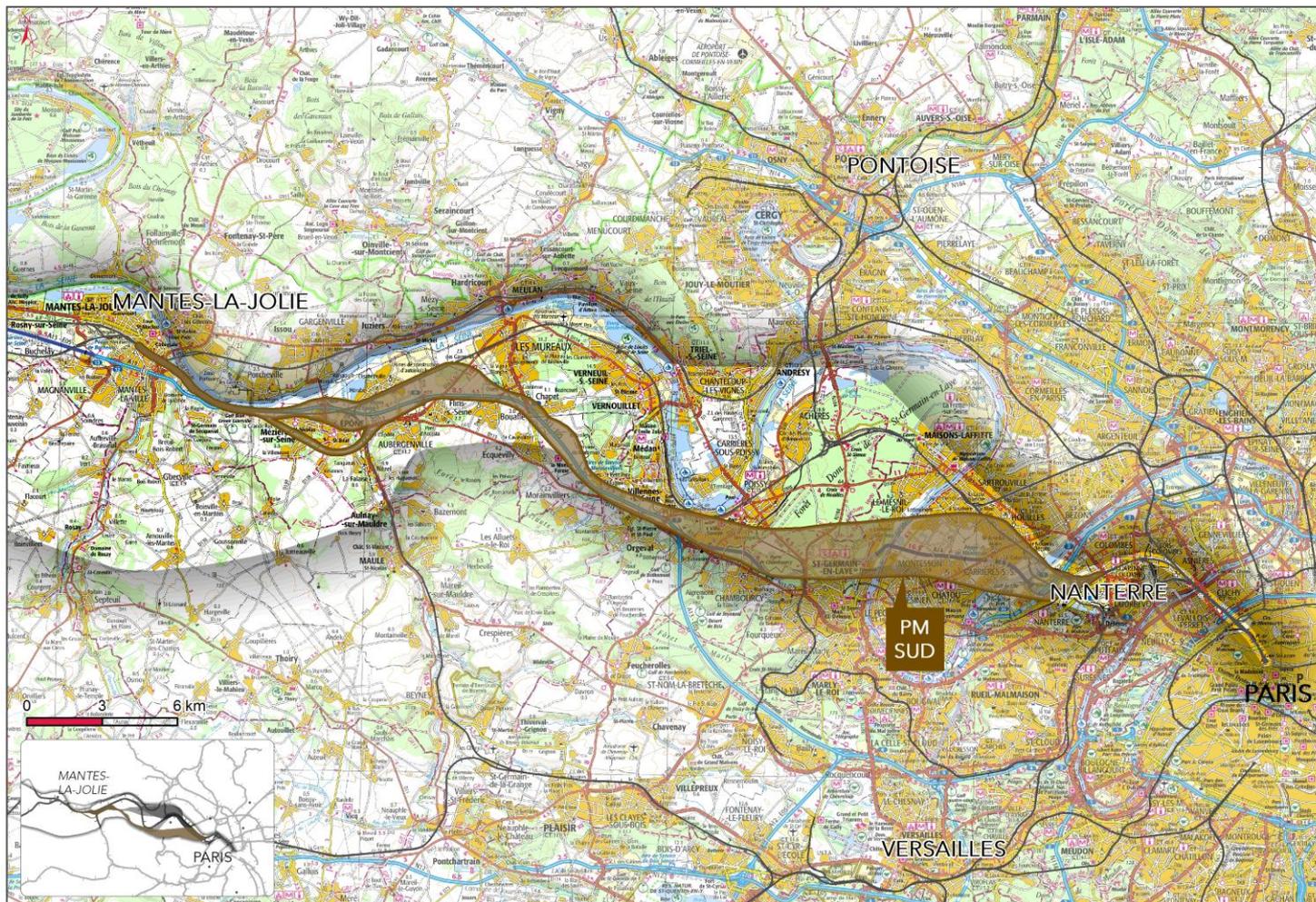
- les terres agricoles
- insertion en milieu urbain contraint

ZP Centre B



Détail de la ZP Sud

Zone de passage PM - Sud



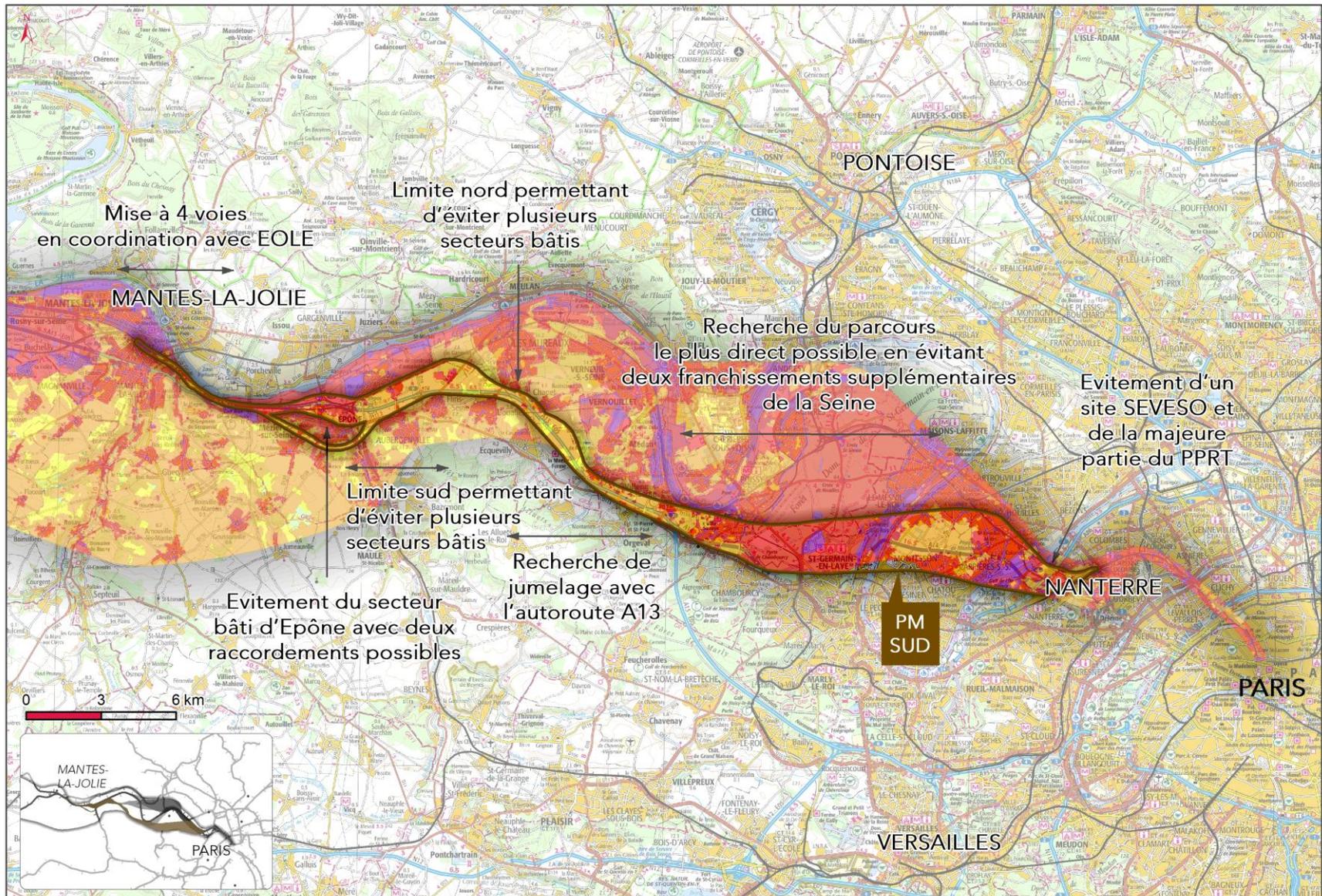
Communes	PM Sud
Aubergenville	X
Bezons	X
Bouafle	X
Carrières-sur-Seine	X
Chambourcy	X
Chapet	X
Chatou	X
Colombes	X
Ecquevilly	X
Epône	X
Flins-sur-Seine	X
Guerville	X
Houilles	X
La Falaise	X
La Garenne-Colombes	X
Le Mesnil-le-Roi	X
Le Pecq	X
Le Vésinet	X
Les Mureaux	X
Limay	X
Mantes-la-Jolie	X
Mantes-la-Ville	X
Mézières-sur-Seine	X
Montesson	X
Morainvilliers	X
Nanterre	X
Nézél	X
Orgeval	X
Poissy	X
Porcheville	X
Saint-Germain-en-Laye	X
Sartrouville	X
Villennes-sur-Seine	X



Enjeux de la ZP Sud :

- les terres agricoles
- insertion en milieu urbain contraint

Zone de passage PM - Sud



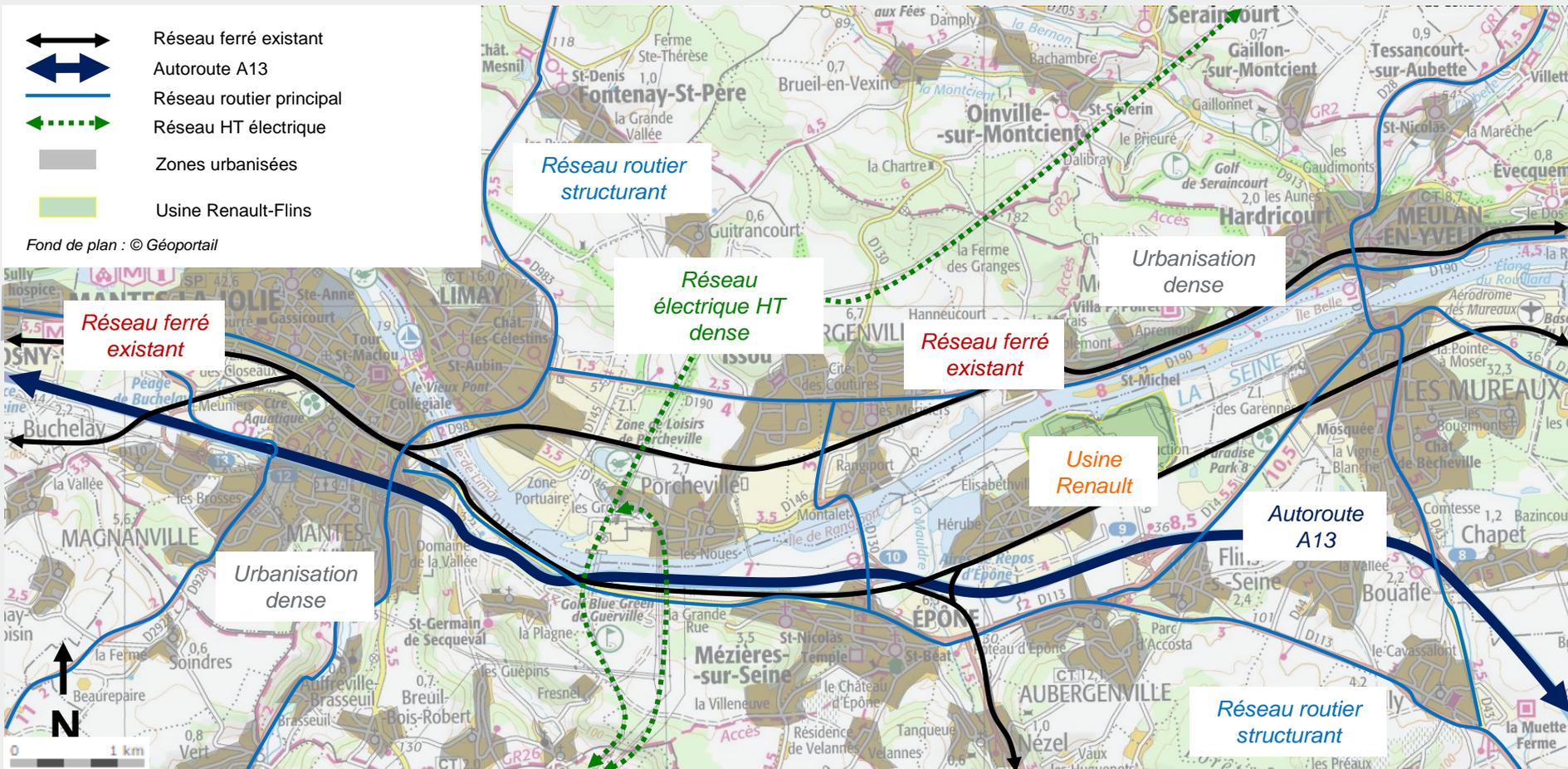
Secteur Est de Mantes

Point particulier : Secteur Est de Mantes

Contraintes techniques (non exhaustif)

-  Réseau ferré existant
-  Autoroute A13
-  Réseau routier principal
-  Réseau HT électrique
-  Zones urbanisées
-  Usine Renault-Flins

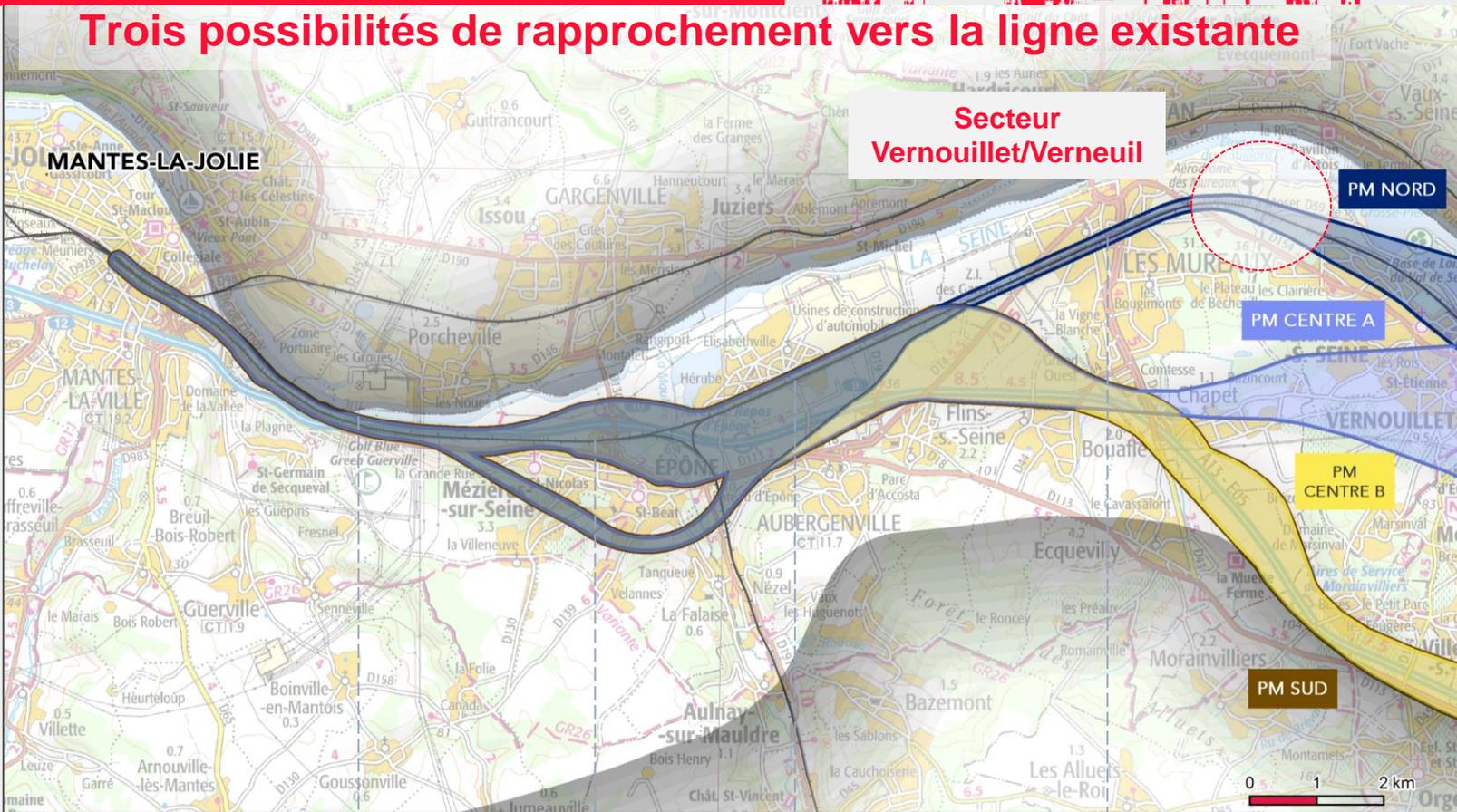
Fond de plan : © Géoportail



Point particulier : Secteur Est de Mantes



Trois possibilités de rapprochement vers la ligne existante



Secteur Vernouillet/Verneuil

PM NORD

PM CENTRE A

PM CENTRE B

PM SUD

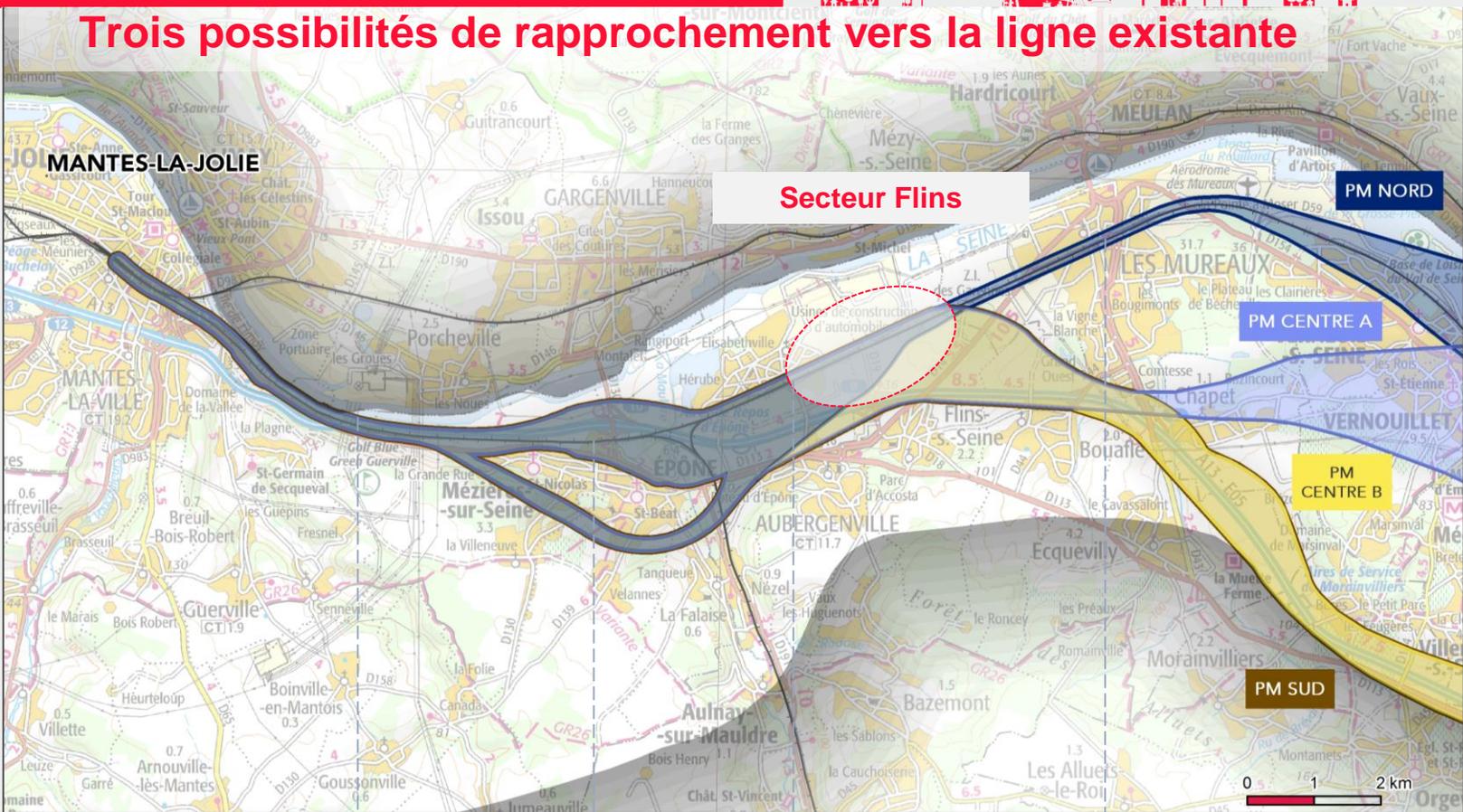
Sources: SNCF Réseau, © IGN, 2015 GEOFLA © SCAN 100 © : Mission LNPN : document de travail non contractuel. Conception & réalisation : SNCF RÉSEAU, avril 2016



Ligne nouvelle Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Point particulier : Secteur Est de Mantes



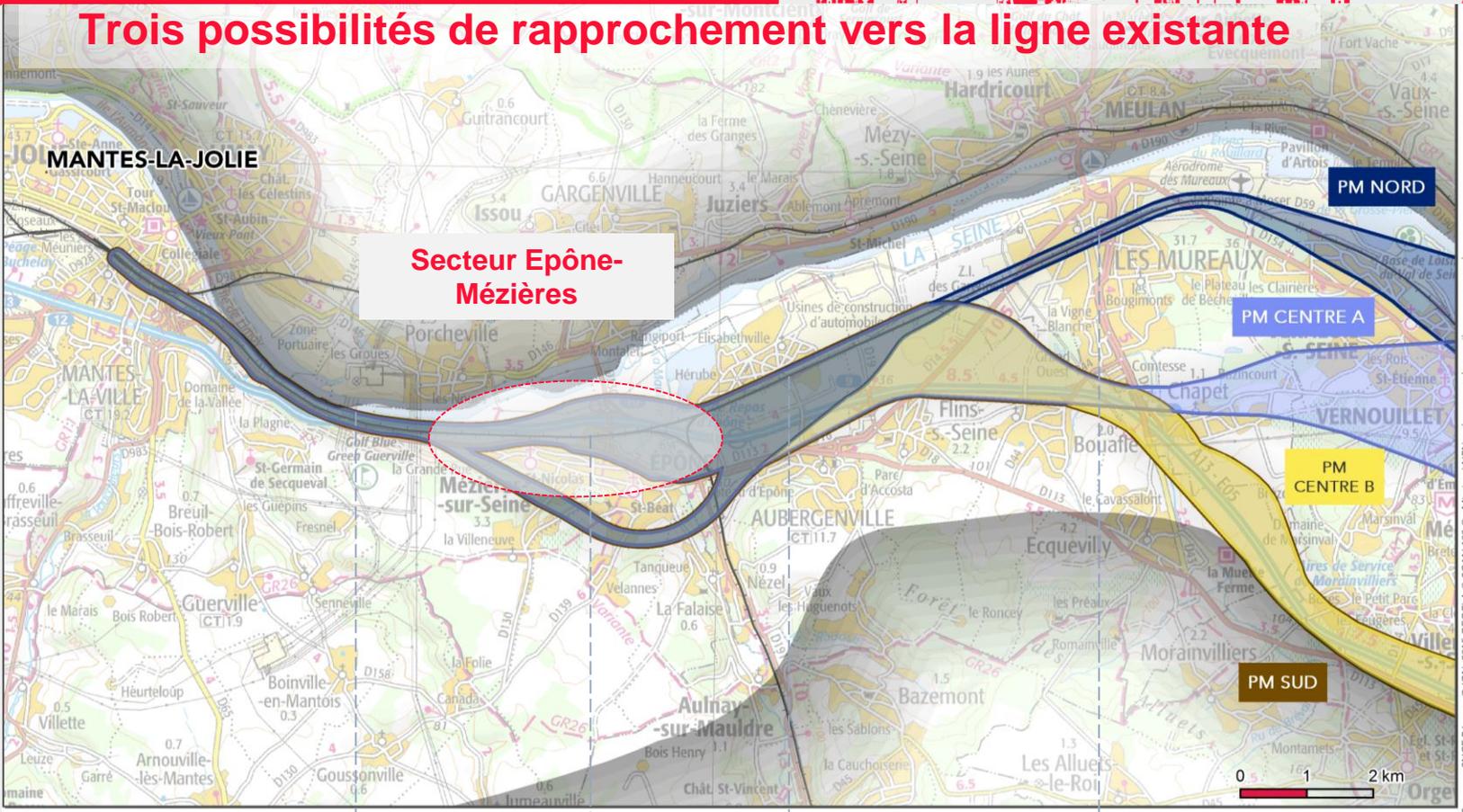
Sources: SNCF Réseau, © IGN, 2015 GEOFLA © SCAN 100 © : Mission LNPV - document de travail non contractuel. Conception & réalisation : SNCF RÉSEAU, avril 2016



Ligne nouvelle Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Point particulier : Secteur Est de Mantes



Secteur Epône-Mézières

PM NORD

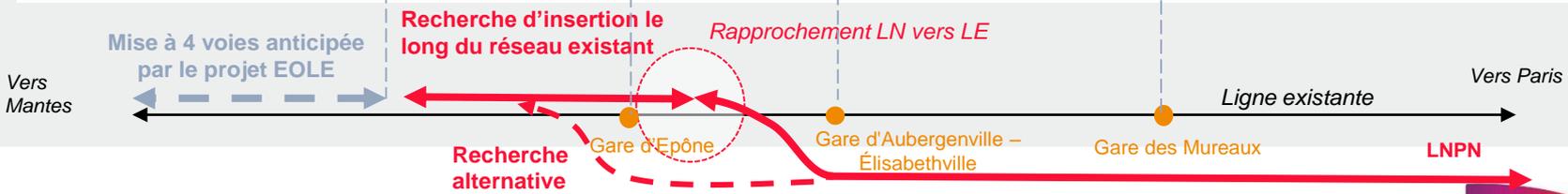
PM CENTRE A

PM CENTRE B

PM SUD



Sources: SNCF Réseau, © IGN, 2015 GEOFLA © SCAN 100 © Mission L'NPN - document de travail non contractuel. Conception & réalisation: SNCF Réseau, avril 2016



Ligne nouvelle Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

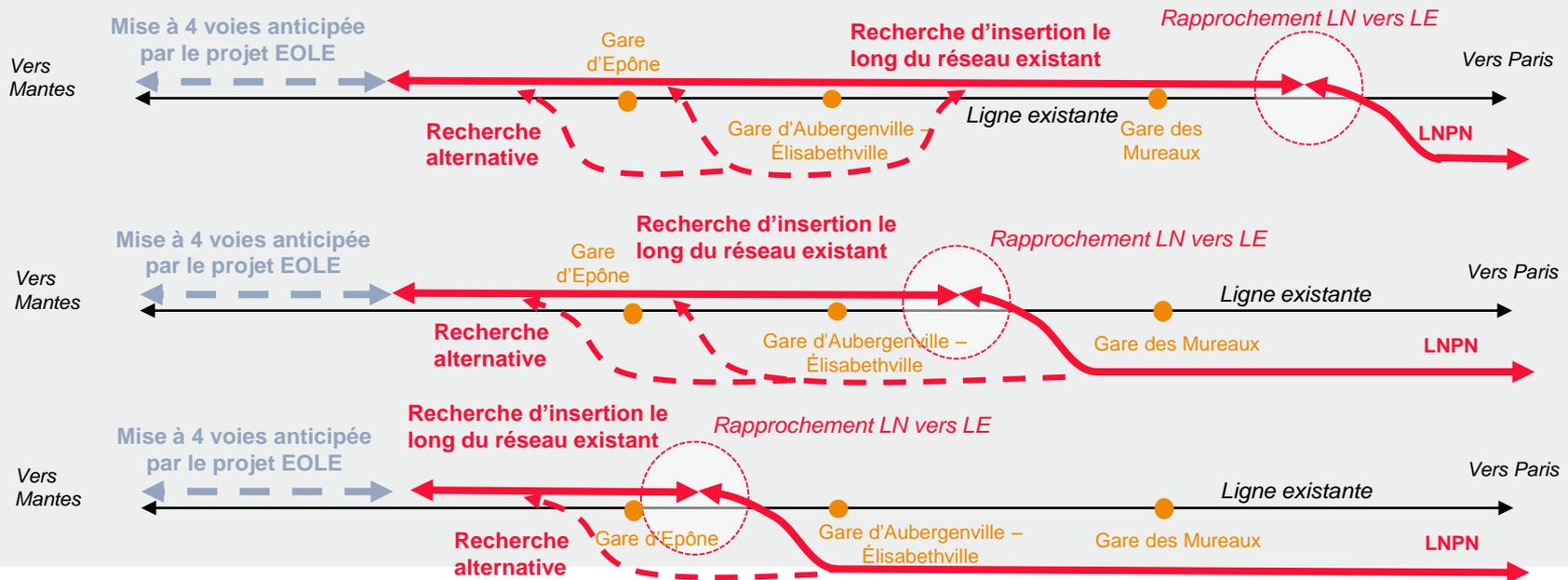


Point particulier : Secteur Est de Mantes



Possibilités de rapprochement vers la ligne existante

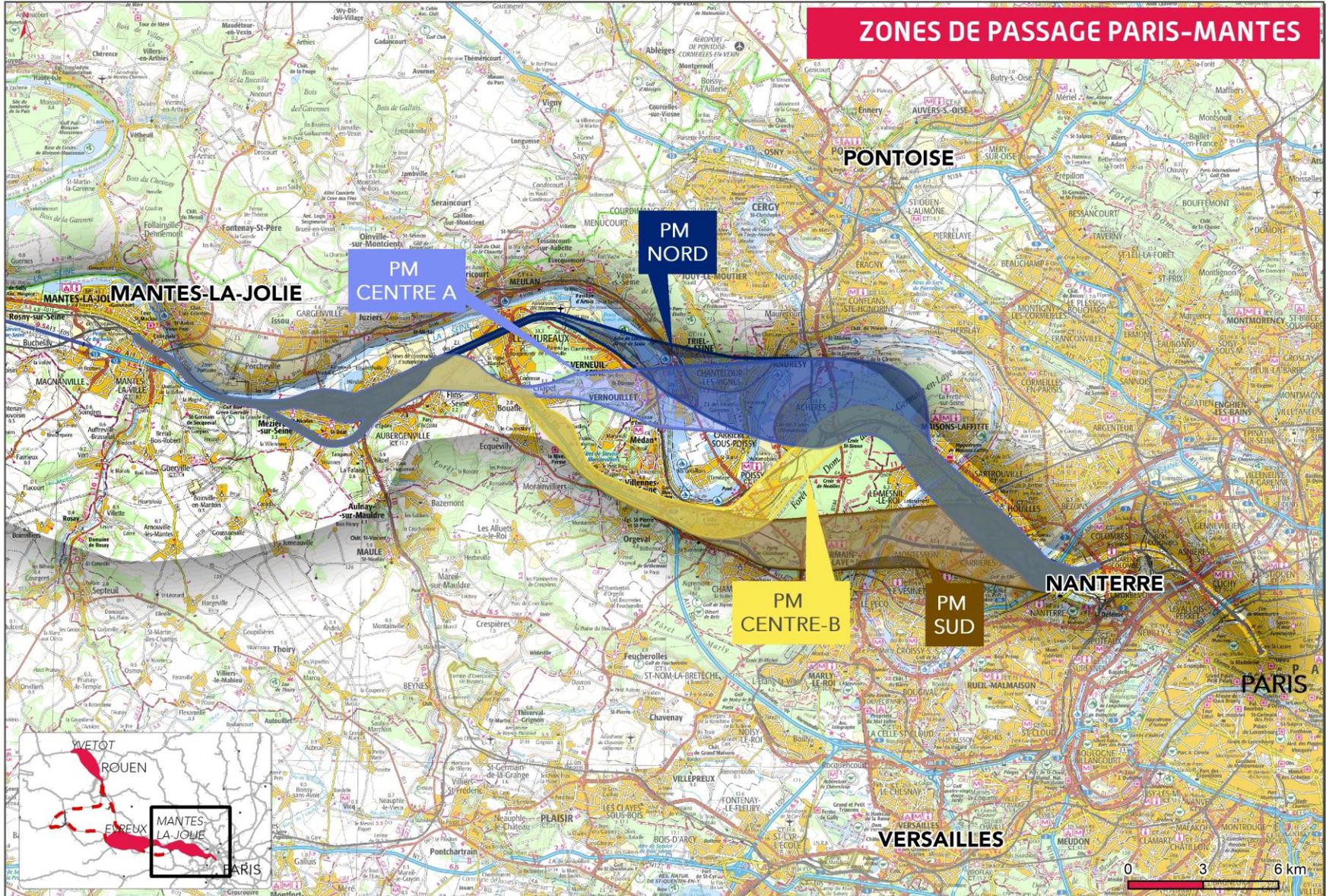
- Besoin de raccorder la LN et la ligne existante à l'est de Mantes-la-Jolie
- Plusieurs options de rapprochement de la LN à la LE sont envisageables :
 - Dans le secteur de Vernouillet/Verneuil (ZP Nord uniquement)
 - Dans le secteur de Flins } (ZP Centre A, Centre B et Sud)
 - Dans le secteur d'Épône-Mézières





Temps d'appropriation autour des cartes des zones de passage

Construction des zones de passage



Sources : SNCF Réseau, © IGN, 2015 GEOFLA © SCAN 100 © Mission INPN, document de travail non contractuel.
Conception & réalisation : SNCF RESEAU, avril 2016



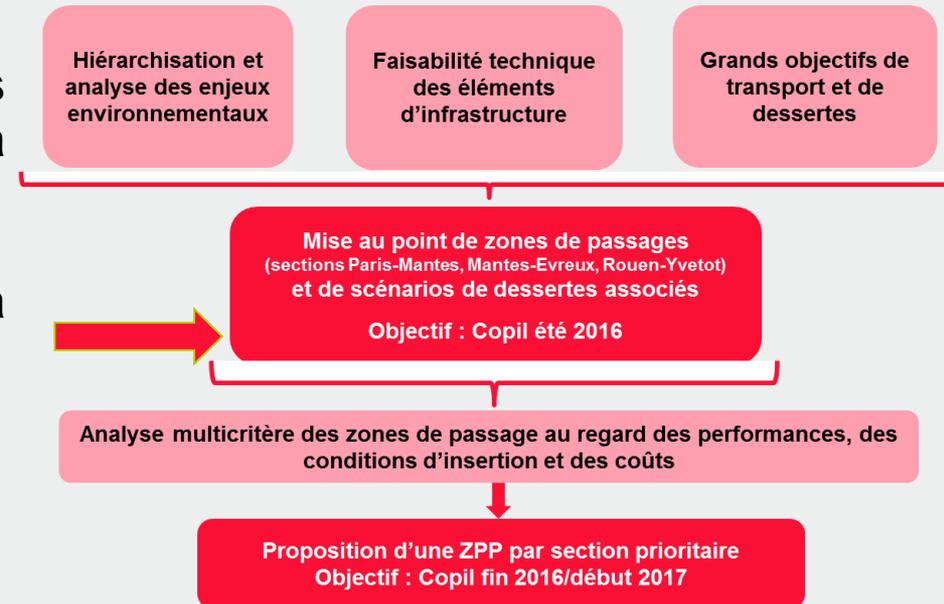
Synthèse et suites



■ **Poursuite de la concertation sur les zones de passage et poursuite de la définition des scénarios de dessertes**

■ **Prochain COPIL prévisionnel à la rentrée 2016 – objectifs :**

- **Proposition de 3 scénarios de projet**
- **Lancement de la vague 3 de concertation**





Site internet du projet :

- www.lnfn.fr

Contacts :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr
- Julien.loiselay@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama