

Projet LNPN

Commission consultative Rouen-Yvetot

Jeudi 7 juillet 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Madame Agnès BOUTY-TRIQUET
Adjointe du Secrétaire général de la préfecture de
Seine-Maritime



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. INTRODUCTION ET ACTUALITES DU PROJET

2. MÉTHODOLOGIE ET PREMIERS RÉSULTATS DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE

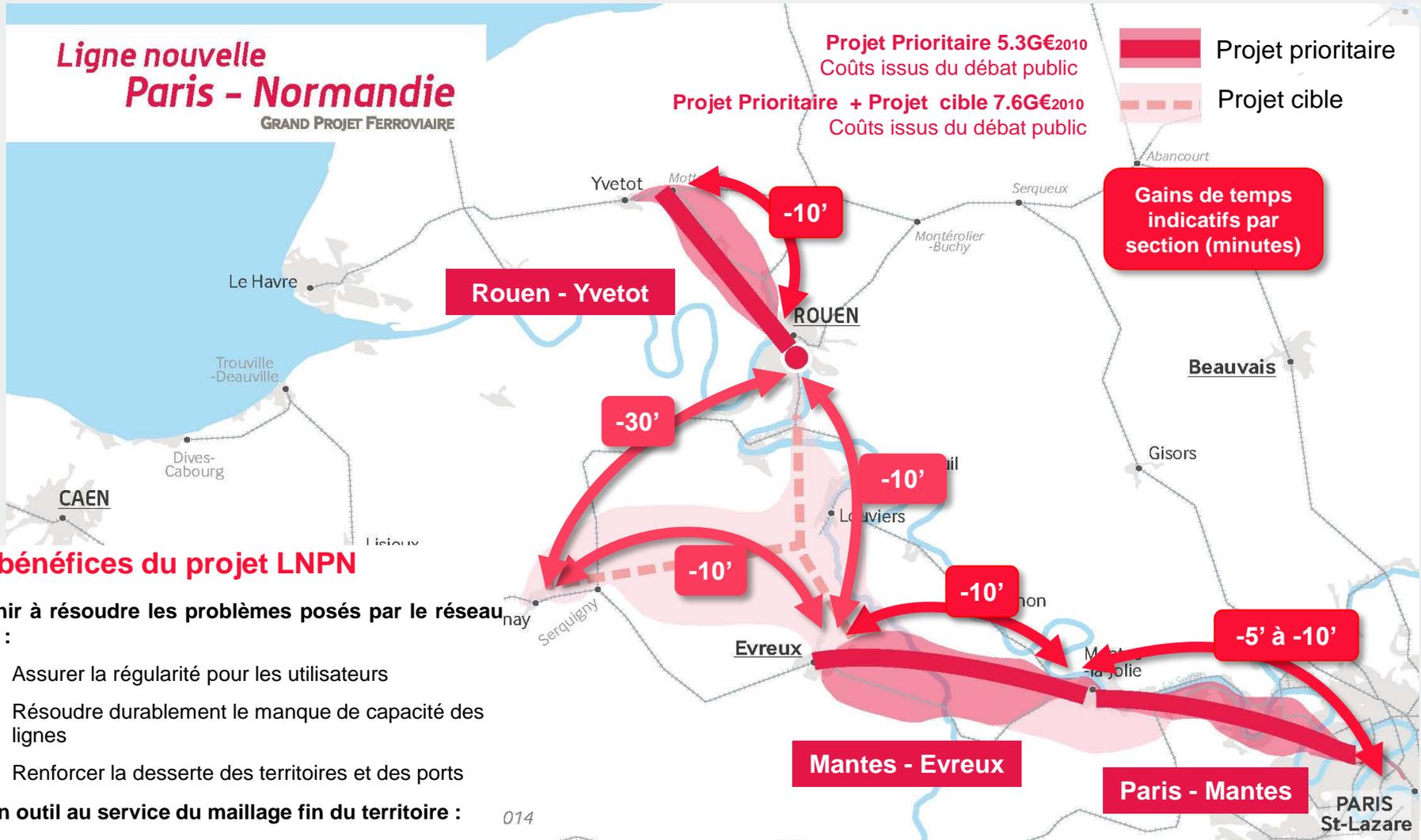
- Présentation de la démarche et du calendrier associé
- Analyse des zones de passage

3. TEMPS D'ÉCHANGES

4. SYNTHÈSE ET SUITE

Introduction et actualités du 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.

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.



2009 - 2011

2011 - 2012

2014
 -
2017

Horizon
 2020

Horizon
 2030

Le calendrier de gouvernance et de concertation

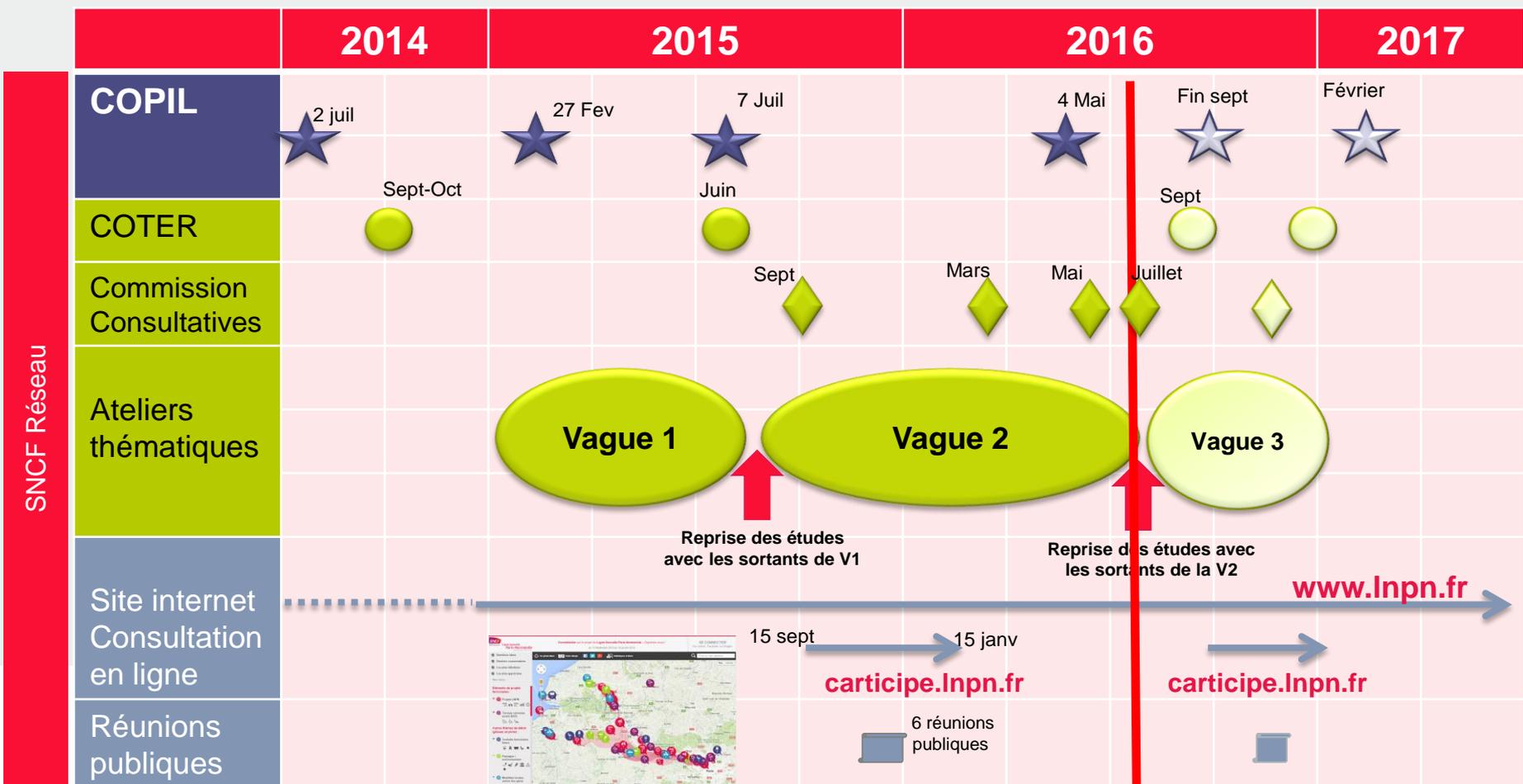


Objectifs des études et de la concertation

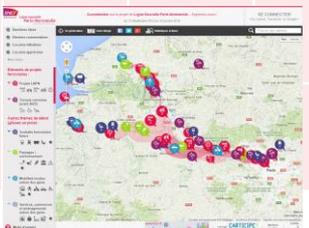
Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point 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



carticipate.lnpr.fr

carticipate.lnpr.fr

6 réunions publiques

www.lnpr.fr

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

2016

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 Septembre 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

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



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 Septembre 2016

MARS / MAI
2016

- Présentation des zones de passage en commissions consultatives :
22/03/16 : Mantes-Evreux ; 09/05/16 : Paris-Mantes ; 17/05/16 : Rouen-Yvetot

MAI - JUIN
2016

- Rencontre avec les EPCI de chaque section
- Evaluation des zones de passage : 1^{er} niveau d'analyse multicritère

JUILLET 2016

- Présentation en commissions consultatives des résultats de la concertation et du premier niveau d'analyse multicritère

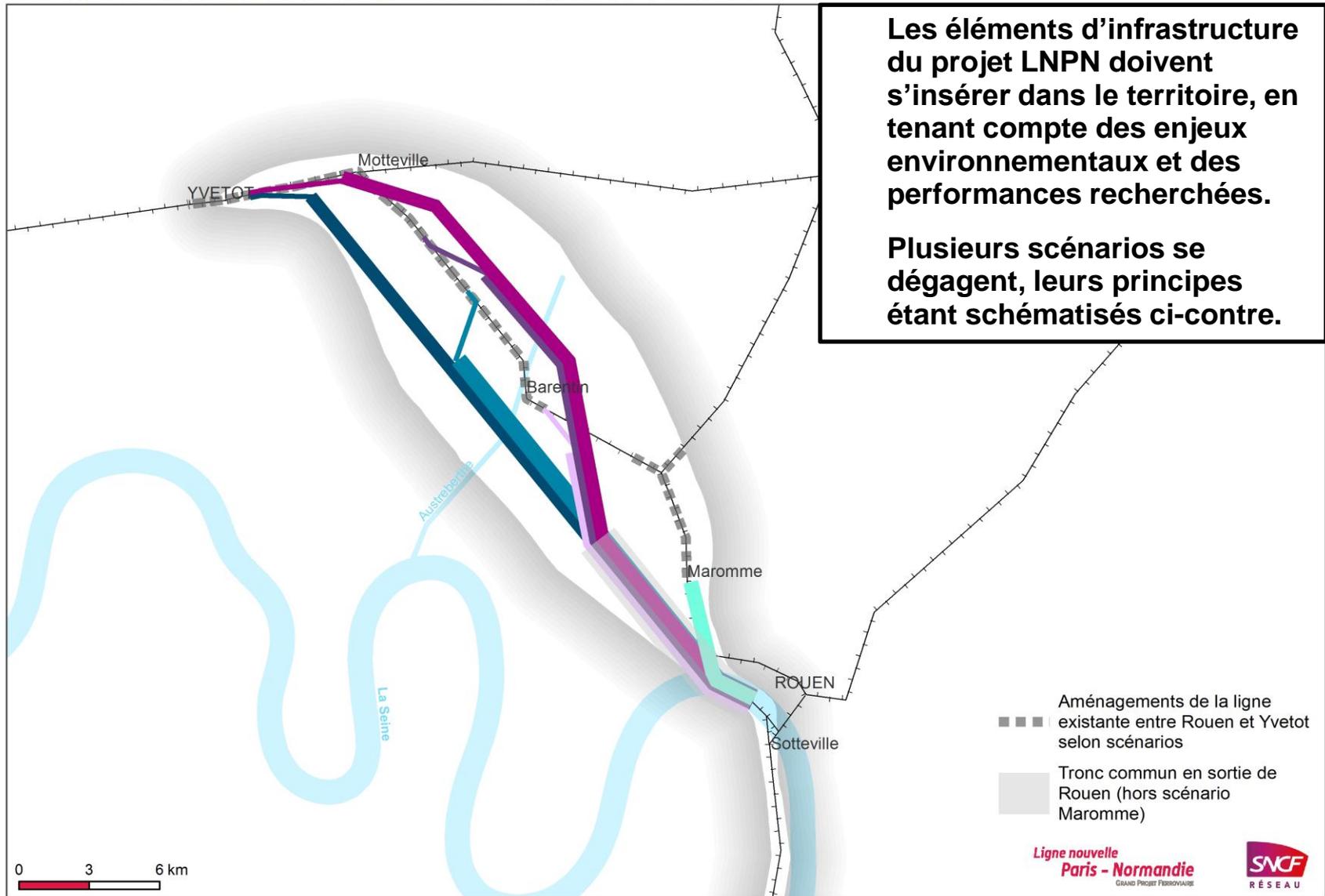
SEPTEMBRE
2016

- Atelier thématique de synthèse début septembre
- Comités territoriaux
- Comité de pilotage visant à réduire le nombre de zones de passage

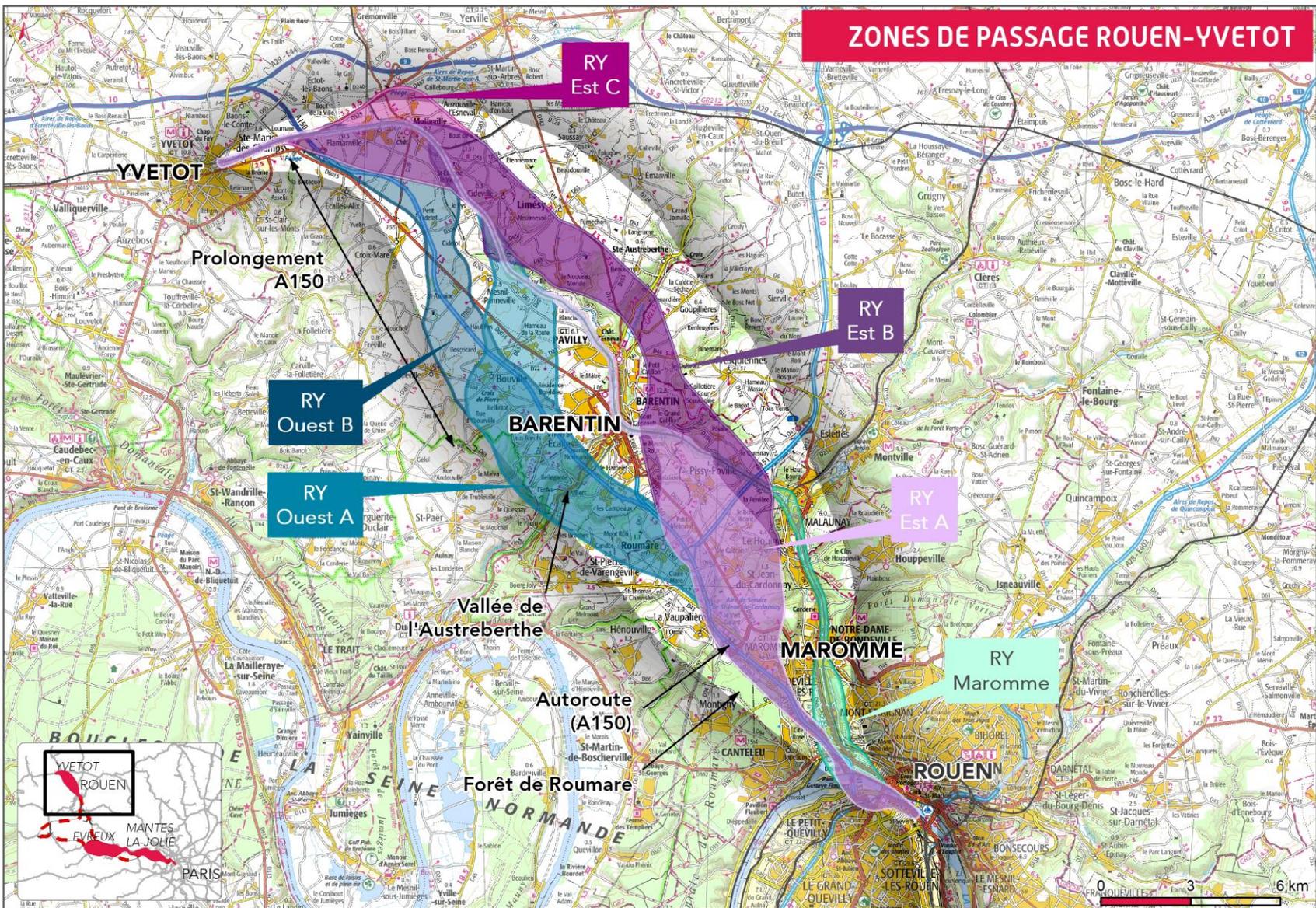
Besoins en infrastructure du projet LNPN



SCENARIOS D'INFRASTRUCTURES - ROUEN-YVETOT



Rappel des zones de passage



Méthodologie et premiers résultats de l'analyse multicritère



2.1 Présentation de la démarche et du calendrier associé



LNPN : une ligne durable au service du développement durable des territoires

- Pour **éclairer le choix** d'une zone de passage (et d'un schéma de desserte) au regard du développement durable (DD),
- l'équipe LNPN conçoit un « **référentiel** » de développement durable (le **CLOUDD**),
- **co-construit** avec les autres prestataires, des experts et des représentants des territoires, regroupés au sein d'un **FABLAB**.



Le CLOUDD (Clés et Outils pour un Développement Durable) regroupe :

- **Le cap d'« une LNPN durable au service du DD des territoires »**
 - intègre notamment les objectifs transports validés en Copil en juillet 2015
- **Dont les critères d'aide à la décision en étape 1 des EPEUP**
 - Pour choisir un projet global = une zone de passage + un scénario de desserte
- **Éclairés par des indicateurs**



Une LNPN durable au service du DD des territoires signifie :

Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous

Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial

Une infrastructure eco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines

Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale



2 jeux d'indicateurs pour coller à 2 phases de choix (ZP puis scénarios)

- Pour éclairer dans un 1^{er} temps les **zones de passage**, avec les indicateurs réellement disponibles (fonction de l'état d'avancement des études), **un 1^{er} jeu d'indicateur restreints**.
 - l'objectif n'est pas de trancher sur des choix structurants mais d'éliminer les zones de passage les plus mauvaises en ne se fermant pas de porte.
 - Garder idéalement 3 ZP par section prioritaire.

- Pour éclairer dans un 2^{ème} temps (2^{ème} semestre 2016) les **scénarios de projet**, **un 2^{ème} jeu d'indicateurs complet** couvrant les **4 axes du CLOUDD**

1^{er} jeu d'indicateurs pour éclairer les ZP



RESSOURCES & PATRIMOINE

Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort

DYNAMIQUES TERRITORIALES

Territoire & économie	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet
Acceptabilité locale	Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques
Temps projet prioritaire	Différence de temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide
Temps projet cible	Différence de temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)

INVESTISSEMENT SOUTENABLE

Coût de l'infrastructure	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant
Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant avec mesures conservatoires à réaliser à l'horizon prioritaire dans le cas d'une gare nouvelle à l'horizon cible



2.2 Analyse des zones de passage



Les indicateurs environnementaux sont basés sur la hiérarchisation des enjeux.

→ Seuls les enjeux les plus forts sont intégrés à l'analyse (intégralité des enjeux très fort et une partie des enjeux forts).

RESSOURCES & PATRIMOINES

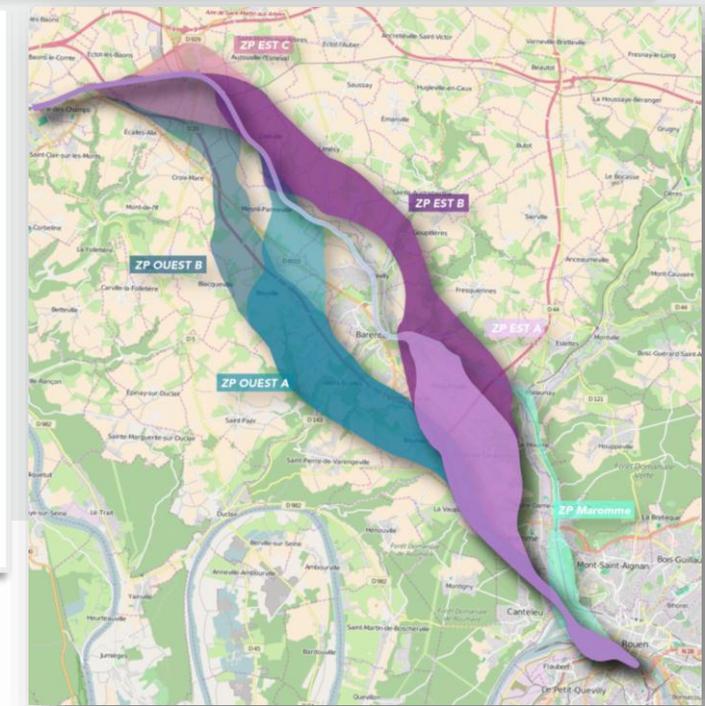


De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement	90 %		0 %
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique	90 %		0 %
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt	90 %		0 %

Synthèse

- La thématique biodiversité n'est pas discriminante et est peu représentée sur cette section
 - pour les ZP est et ouest forêt de Roumare et franchissement de l'Austreberthe.
 - Pour la ZP Maromme, zone humide et cours d'eau classés à longer ou à franchir.
- Pour le paysage et patrimoine, petit avantage pour les ZP est B et est C mais pas de différence significative (la différence s'explique en partie par le passage dans Pavilly et Barentin).

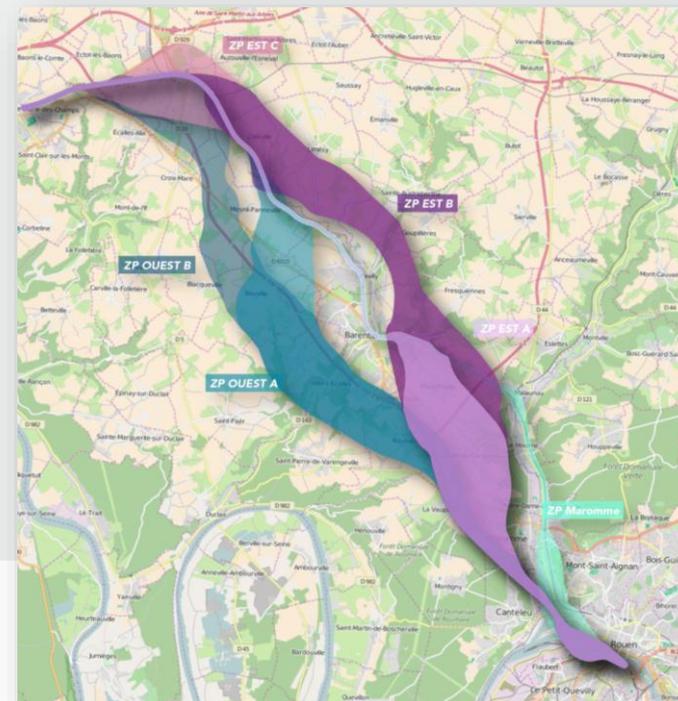




		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable	90 % ————— ● 0 %
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	90 % ————— ●●●● 0 %

Synthèse

- Peu de surface concernant l'alimentation en eau potable (ici seul les périmètres rapprochés et immédiats sont pris en compte).
- Pour les terres agricoles, la ZP Maromme comprend beaucoup moins de zones à forts enjeux.





Territoire & économie

Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

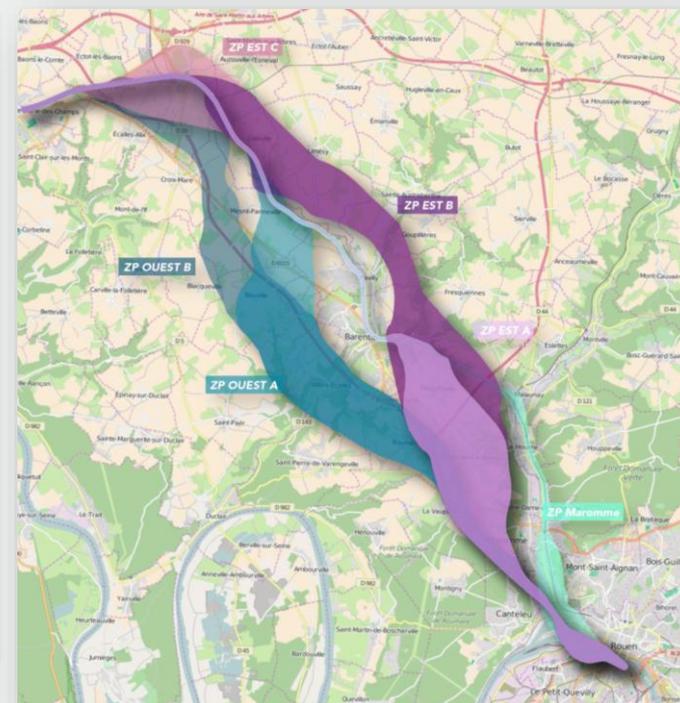
90 %



0 %

Synthèse

- Pour ce critère, la ZP est A est plutôt favorable alors que la ZP ouest B est plus concernée par cette thématique.
 - Les ZP les plus longues sont pénalisées par le SRE (schéma régional éolien) qui touche le nord de la zone d'étude
 - La ZP Maromme est pénalisée par les nombreuses zones d'activité ou industrielles le long du réseau existant dans la vallée du Cailly.





Acceptabilité locale

Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

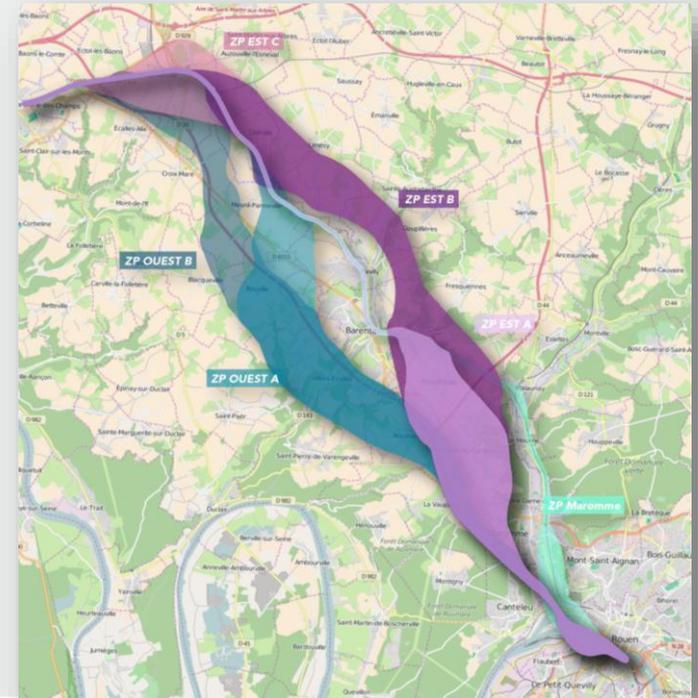
De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Des avis défavorables ● — ● — ● — ● *Des avis favorables*

Synthèse

- La ZP Maromme a recueilli le plus d'avis favorables, elle est suivie par la ZP Ouest B dont les avis positifs ne valent que si l'on parvient à se rapprocher de l'A150.

- Cet indicateur traduit la compréhension du maître d'ouvrage quant au positionnement des EPCI situés dans l'aire d'étude à propos des zones de passage à l'étude.
- Cette "compréhension" fait suite à une série de rencontres individuelles entre la SNCF et la plupart des EPCI.
- Cet indicateur est une photographie de l'instant présent et sera amené à évoluer en fonction des avis exprimés par les uns et les autres, via des avis votés par les instances délibératives élues ou lors de prises de position lors des commissions consultatives, comités territoriaux ou comité de pilotage.

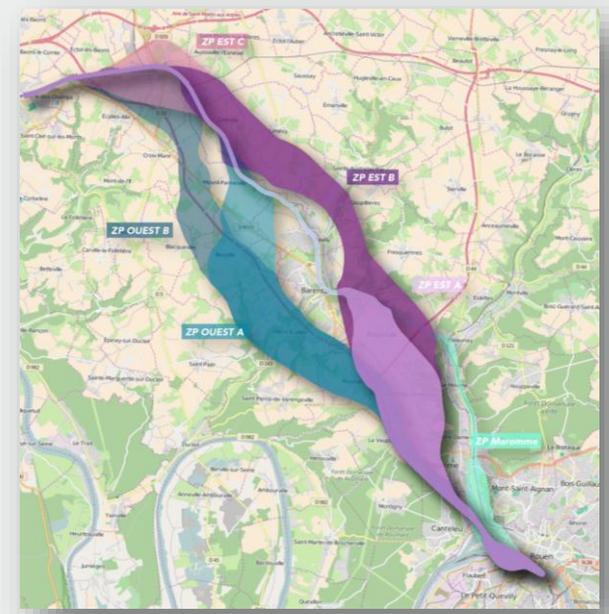




		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat	90 %  0 %
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques	90 %  0 %

Synthèse

- Les surfaces à vocation d'habitat sont très représentées dans les ZP. Celle de Maromme étant la plus défavorable (communes traversées en leurs centres par le réseau existant).
- Pour les risques naturels et technologique, la ZP Maromme est un peu plus concernée car elle couple des problématiques d'axe de ruissellement, des surfaces importantes d'extension de crues dans les vallons ainsi que de nombreuses ICPE, le long du réseau existant. Les autres zones sont plutôt concernées par des risques naturels et moins par des risques technologiques.





De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Temps projet
prioritaire

Différence de temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide

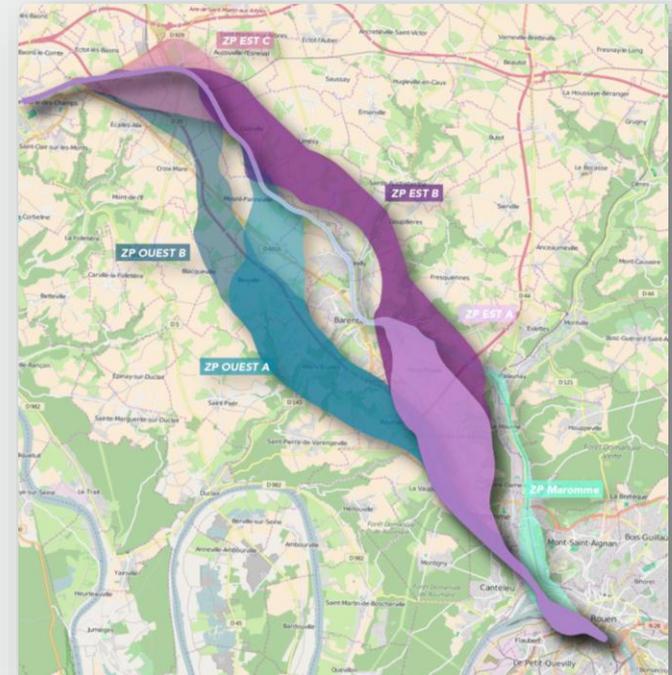
10 minutes



0 minute

Synthèse

- Les ZP les plus « courtes » (Maromme, Est A, Ouest A...) sont les moins performantes
- Les ZP les plus « courtes » impliquent des itinéraires moins performants sur le réseau existant (vitesses de ligne plus faibles et ralentissements par les trains omnibus)





De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

50



0

Coût de l'infrastructure

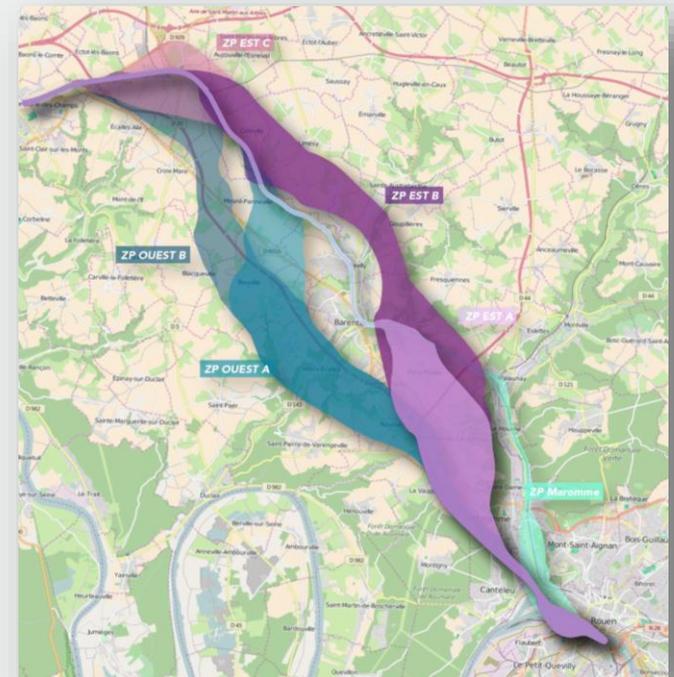
Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant

ZP Est et Ouest

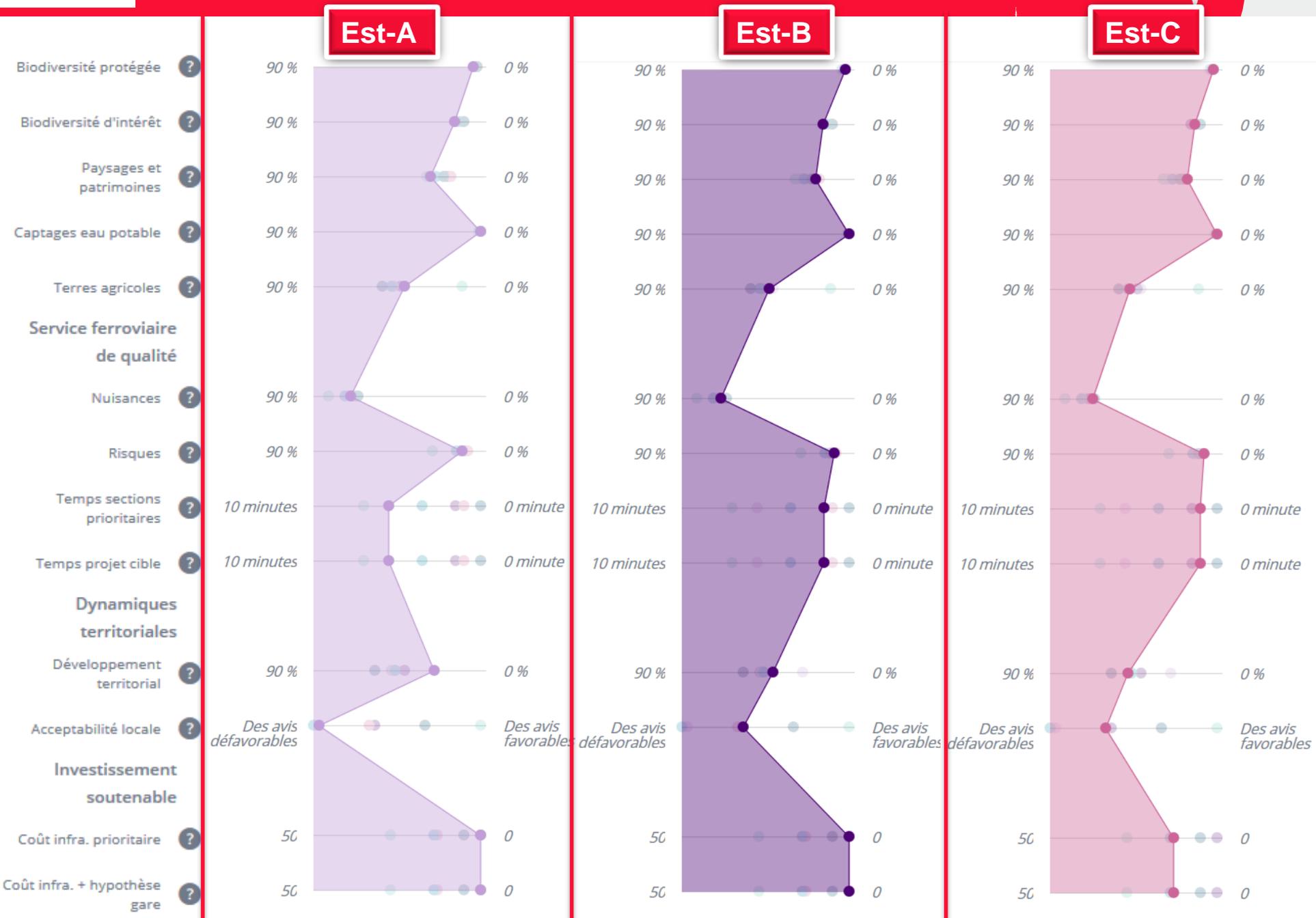
- Tunnel court sous la Seine puis montée en viaduc / aérienne pour rejoindre le plateau de Caux
- Pour les raccordements intermédiaires, le coût des aménagements de capacité sur la ligne existante contrebalance le linéaire de LN plus court
- Les scénarios les moins coûteux sont Est A (raccordement au Sud de Barentin) et Est B (raccordement au Sud de Motteville)

ZP Maromme

- Tunnel long jusqu'à la gare de Maromme
- Le coût des aménagements de capacité sur la ligne existante contrebalance le linéaire de LN plus court : la ZP Maromme ressort comme un scénario plutôt coûteux de ce fait



Synthèse : Famille Est

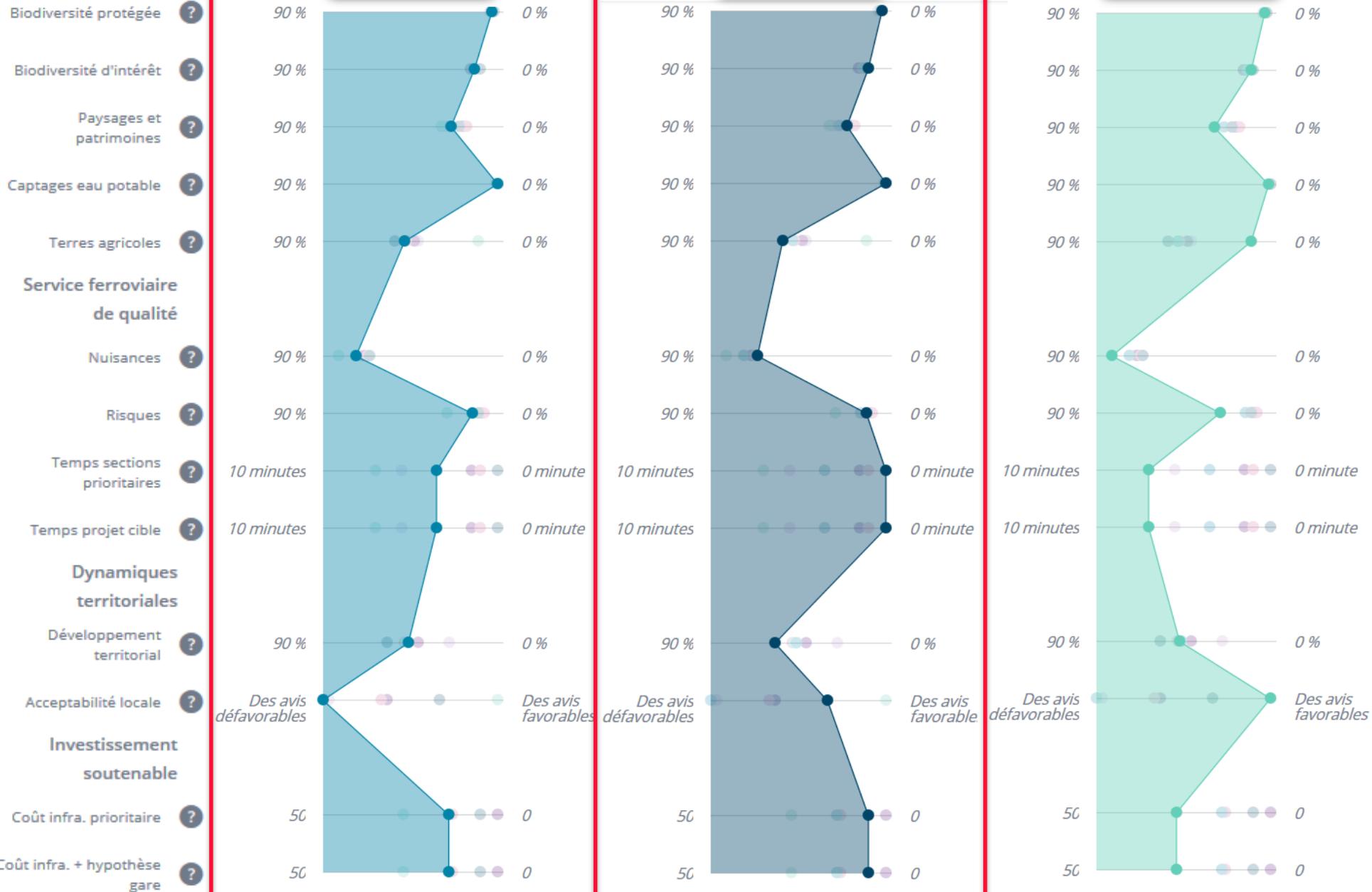


Synthèse : Famille Ouest et ZP Maromme

Ouest-A

Ouest-B

Maromme



Temps d'échanges

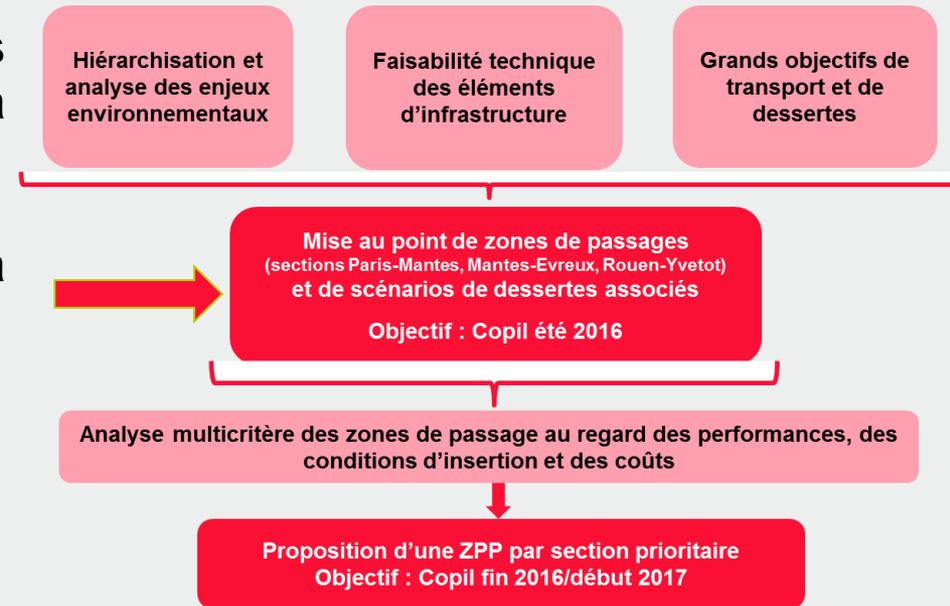
Poursuite



■ **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.inpn.fr

Retours suite à cette commission:

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama