

Zone de passage : PM Nord



FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : comparativement aux autres ZP, la ZP PM Nord est peu favorable aux temps de parcours.

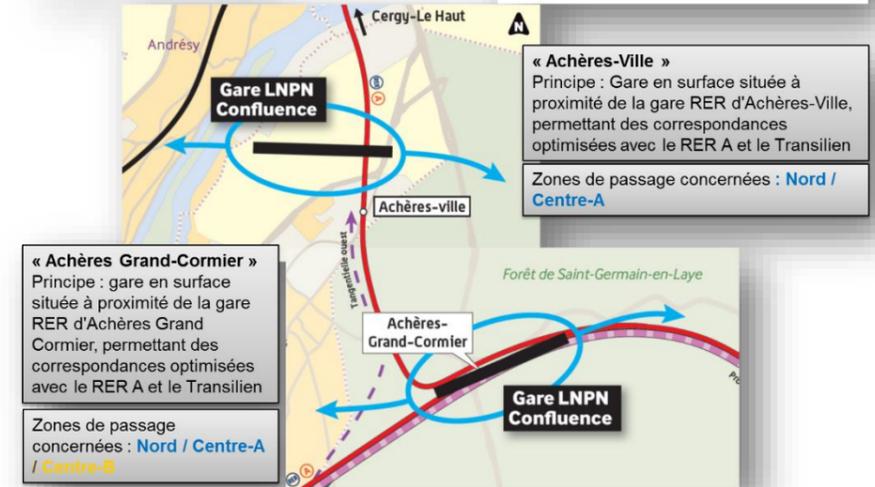
La zone de passage PM Nord permet une possibilité d'implantation d'une gare nouvelle sur deux sites différents à Achères ville et Achères Grand Cormier.

A ce stade des études, il ne s'agit pas d'une gare pour aller à Paris mais pour une desserte à connecter avec le réseau existant et notamment avec des TGV Intersecteurs (province – province).

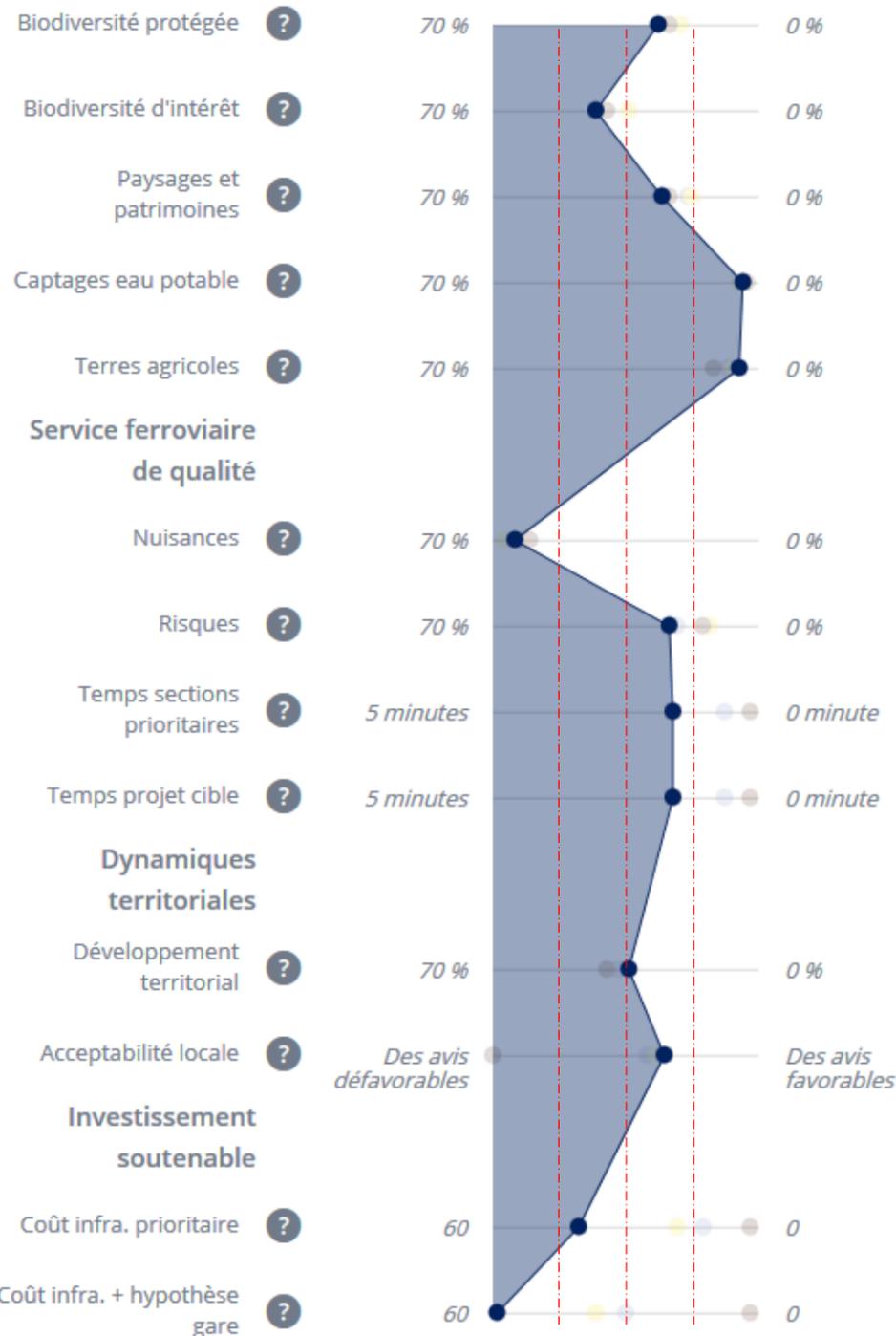
Dans le secteur d'Achères Ville, une correspondance est recherchée avec la branche Cergy du RER A. Dans le secteur d'Achères Grand Cormier, une correspondance est recherchée avec la branche Poissy du RER A.

■ Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre

■ Deux sites à l'étude



Ressources & Patrimoines



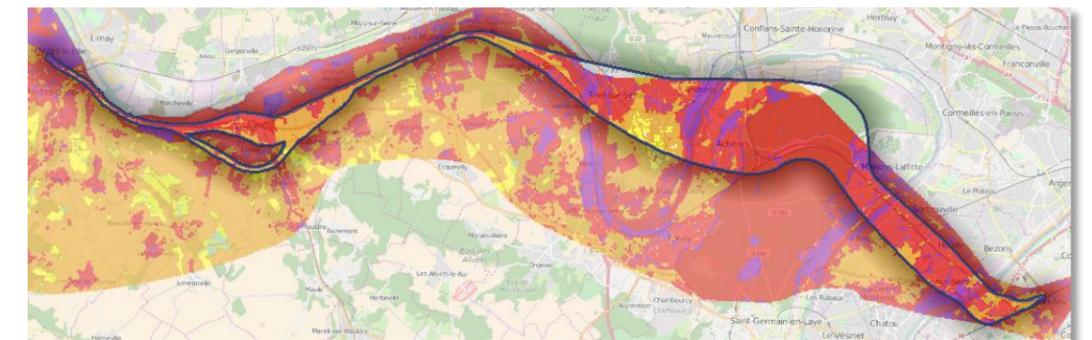
INFRASTRUCTURES :

La zone de passage PM Nord possédant de très forts enjeux à éviter, la première partie est envisagée en souterrain.

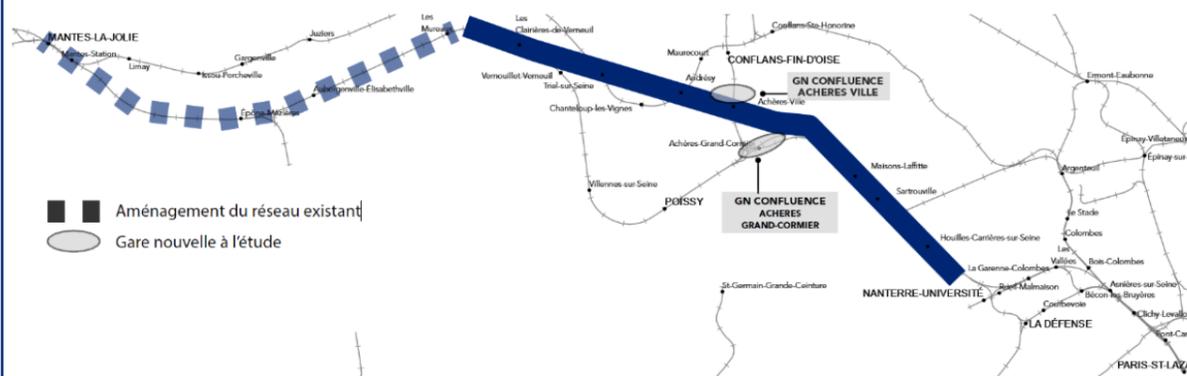
Elle se dirige vers le nord et permet la possibilité d'implantation d'une gare nouvelle sur 2 sites. Elle cherche ensuite à se rapprocher au plus vite de la ligne ferroviaire existante, en s'affinant pour s'élargir à nouveau afin d'englober deux types de raccordements possibles dans le secteur d'Epône.

La zone de passage se resserre enfin pour la mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense : Nanterre, Carrières-sur-Seine, Houilles, Sartrouville, Aubergenville
- Nombreux équipements importants : université, Station d'épuration, maison d'arrêt...
- PPR avant le premier franchissement de la Seine (Risque inondation de la Seine (TRI Métropole francilienne))
- Plusieurs captages AEP, dont certains prioritaires : St Germain en Laye, Achères Montsouris, Les Mureaux, Aubergenville, Epône, Mézières
- PPR captages AEP prioritaires: Vernouillet, Triel-sur-Seine, Verneuil
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye (en cours de protection et réservoir de biodiversité)
- ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) de Mantes-la-Jolie, de Carrières-sur-Seine et d'Andrésy.
- Zone Natura 2000 : très petite surface concernée par la zone de passage au niveau du passage sud d'Epône



Zone de passage : PM Centre A



FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : **la ZP PM Centre A est assez favorable aux temps de parcours.**

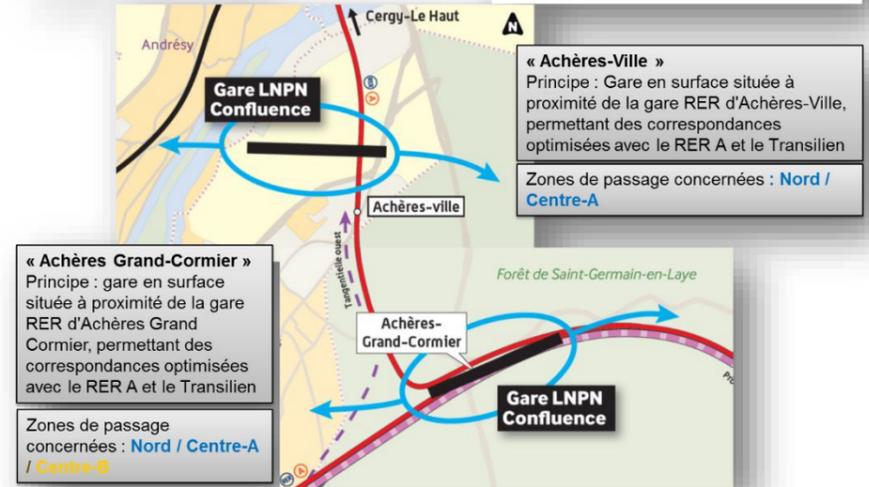
La zone de passage **PM Centre A** permet une possibilité d'implantation d'une **gare nouvelle sur deux sites différents à Achères ville et Achères Grand Cormier.**

A ce stade des études, il ne s'agit pas d'une gare pour aller à Paris mais pour une desserte à connecter avec le réseau existant et notamment avec des TGV Intersecteurs (province – province).

Dans le secteur d'**Achères Ville**, une correspondance est recherchée avec la branche Cergy du RER A. Dans le secteur d'**Achères Grand Cormier**, une correspondance est recherchée avec la branche Poissy du RER A.

■ Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre

■ Deux sites à l'étude



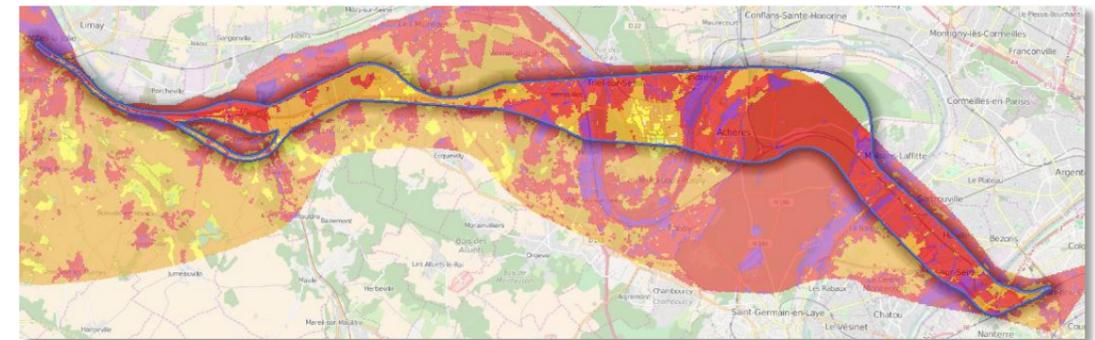
INFRASTRUCTURES :

La zone de passage **PM Centre A** possédant de très forts enjeux à éviter, **la première partie est envisagée en souterrain.**

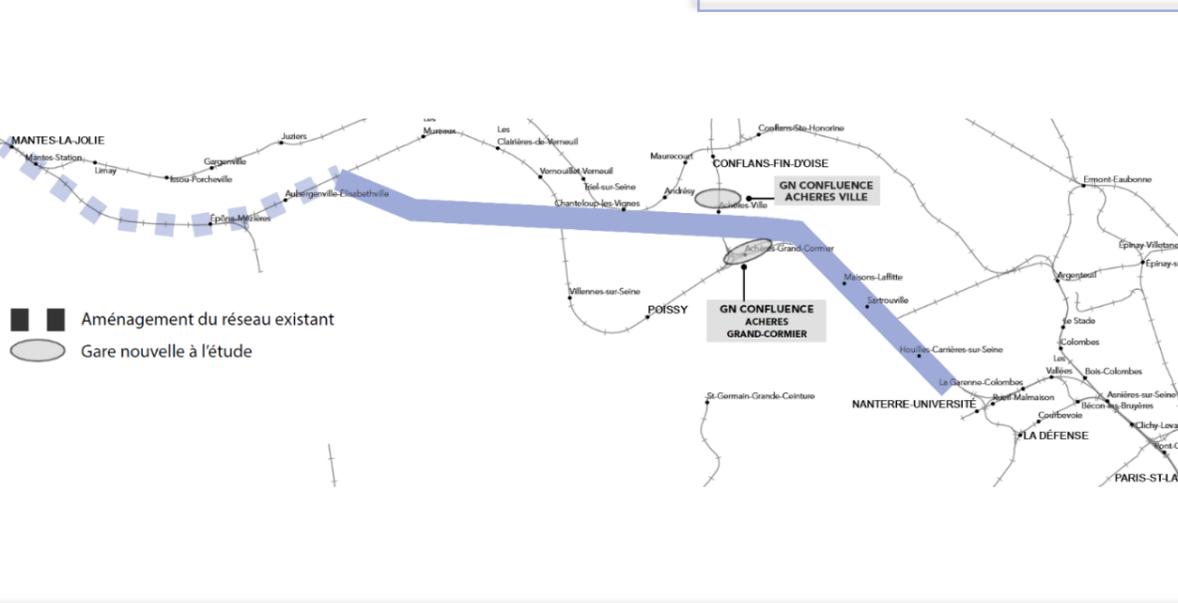
Elle se dirige vers le nord et permet la possibilité d'implantation d'une **gare nouvelle sur 2 sites**. Elle s'oriente ensuite plein ouest, privilégiant le parcours le plus direct, pour se rapprocher du réseau existant entre Flins et Epône, où deux types de raccordements sont possibles.

La zone de passage se resserre enfin pour la mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.

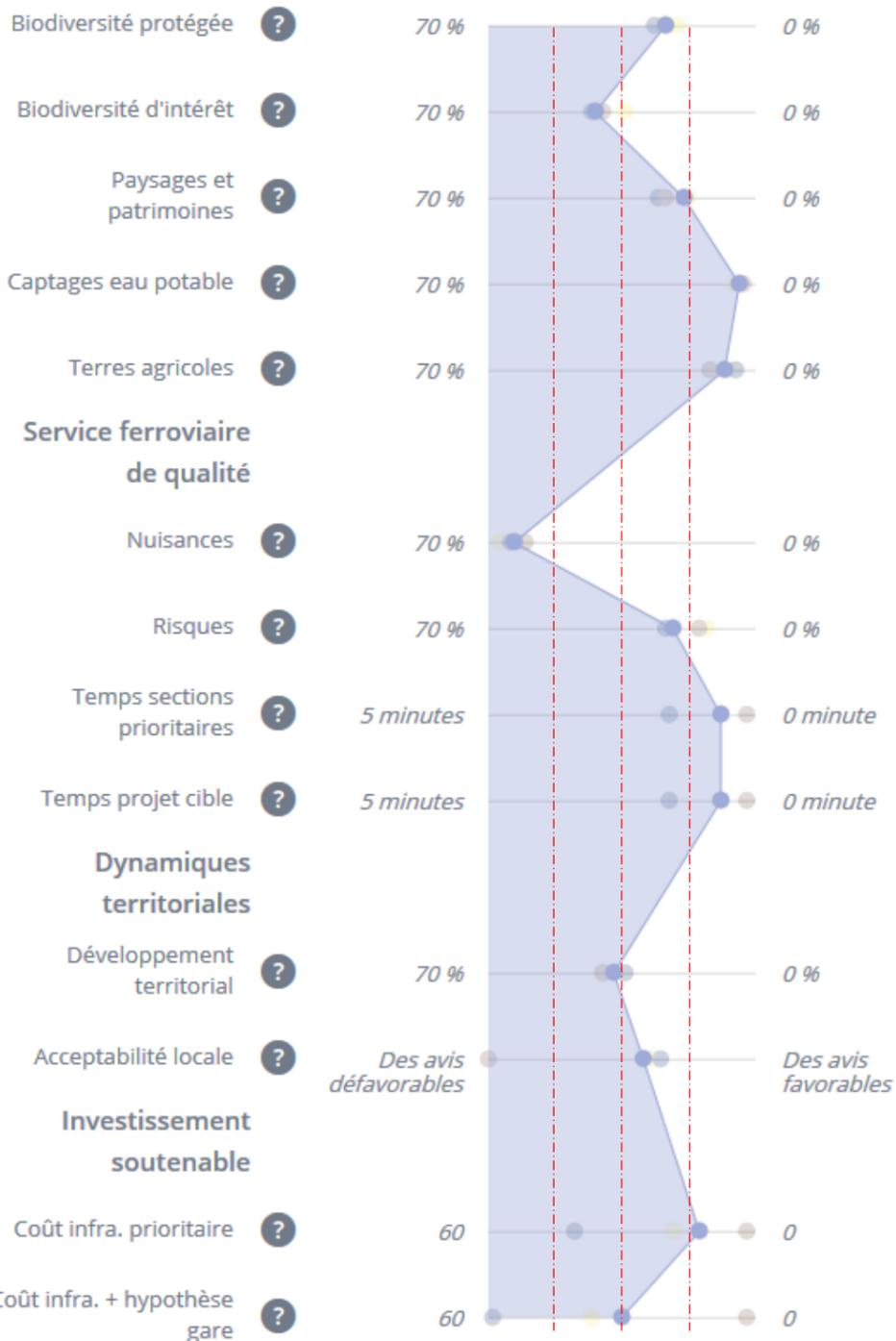
PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



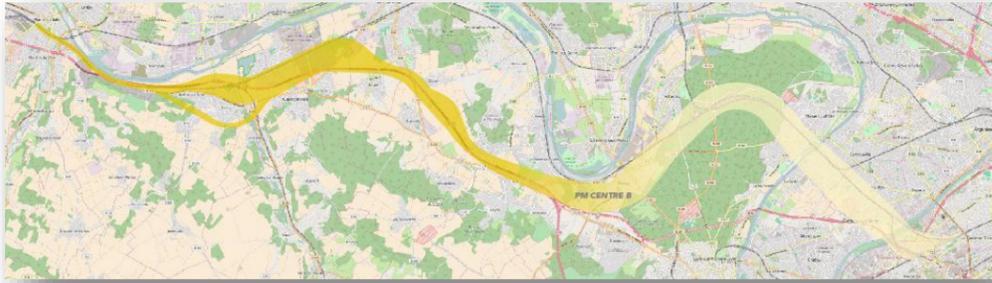
- Bâti dense : Nanterre, Carrières-sur-Seine, Houilles,
- Nombreux équipements importants : université, Station d'épuration, maison d'arrêt...
- PPR avant le premier franchissement de la Seine
Risque important d'inondation de la Seine (TRI Métropole francilienne)
- Plusieurs captages AEP, dont certains prioritaires : St Germain en Laye, Achères Montsouris, Les Mureaux, Aubergenville, Epône, Mézières
- PPR captages AEP prioritaires: Vernouillet, Triel-sur-Seine, Verneuil
- Terres agricoles : zone agricole protégée de Vernouillet
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye (en cours de protection et réservoir de biodiversité)
- ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) de Mantes-la-Jolie, de Carrières-sur-Seine et d'Andrésy.
- Zone Natura 2000 : très petite surface concernée par la zone de passage au niveau du passage sud d'Epône



Ressources & Patrimoines



Zone de passage : PM Centre B



FONCTIONNALITÉS :

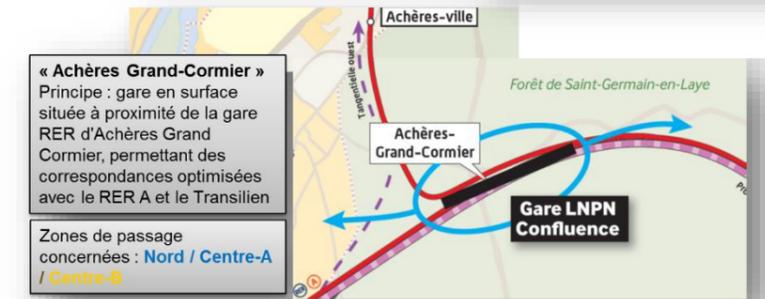
La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : comparativement aux autres ZP, **la ZP PM Centre B est peu favorable aux temps de parcours.**

La zone de passage **PM Centre B** permet une possibilité d'implantation d'**une gare nouvelle sur le site d'Achères Grand Cormier.**

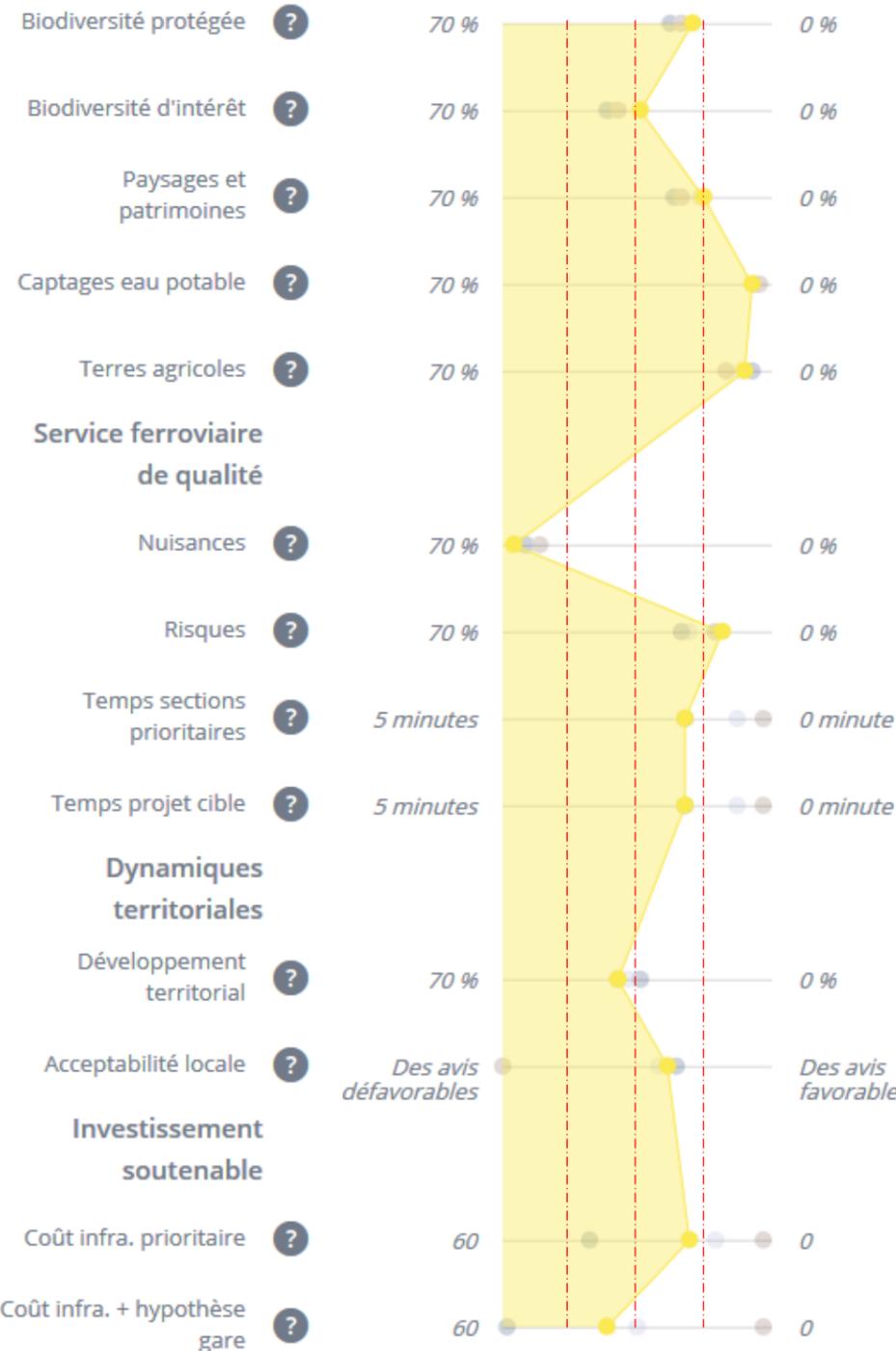
A ce stade des études, il ne s'agit pas d'une gare pour aller à Paris mais pour une desserte à connecter avec le réseau existant et notamment avec des TGV Intersecteurs (province – province).

Dans le secteur d'**Achères Grand Cormier**, une correspondance est recherchée avec la branche Poissy du RER A.

■ Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre



Ressources & Patrimoines



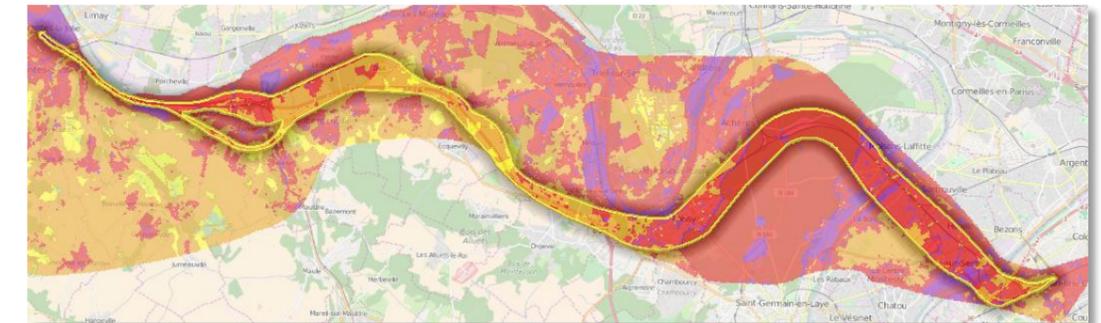
INFRASTRUCTURES :

La **première partie** est commune avec les zones de passage PM Nord et PM Centre A, et **est envisagée en souterrain.**

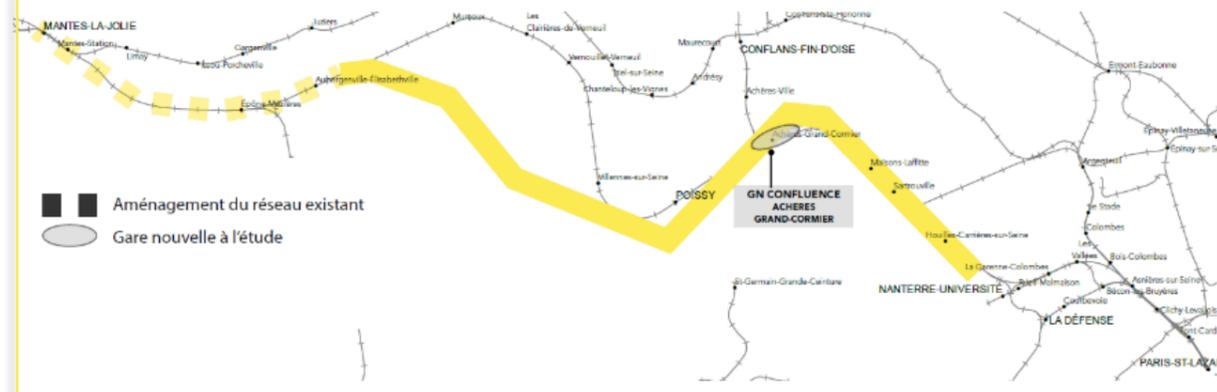
La zone de passage **PM Centre B** est uniquement compatible avec une gare nouvelle Confluence sur le site d'**Achères Grand Cormier**. Elle s'oriente ensuite vers le sud pour éviter un double franchissement de la Seine et rechercher un rapprochement avec l'autoroute A13.

La zone de raccordement est commune à l'ensemble des zones avec un rapprochement du réseau existant entre Flins et Epône, où deux types de raccordements sont possibles, puis une mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense : Nanterre, Carrières-sur-Seine, Houilles,
- Nombreux équipements importants : université, Station d'épuration, maison d'arrêt...
- Terres agricoles dans la zone de recherche de jumelage avec l'A13.
- PPRT avant le premier franchissement de la Seine
- Risque important d'inondation de la Seine (TRI Métropole francilienne)
- ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager) de Mantes-la-Jolie, de Carrières-sur-Seine et d'Andrésy.
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye (en cours de protection et réservoir de biodiversité)
- Zone Natura 2000 : très petite surface concernée par la zone de passage au niveau du passage sud d'Epône
- Terres agricoles : zone agricole protégée de Vernouillet
- ZPPAUP: Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
- Monuments historiques : domaine des Migneaux, hôtel de ville de Poissy, propriété des Meissonier, pavillon d'Octroi sur RN13, Villa Savoye, Collégiale Notre-Dame (ancienne)
- Plusieurs captages AEP, dont certains prioritaires : St Germain en Laye, Achères Montsouris, Poissy, Chapet, Aubergenville, Epône, Mézières
- PPR captages AEP prioritaires: Vernouillet, Triel-sur-Seine, Verneuil



Zone de passage : PM Sud

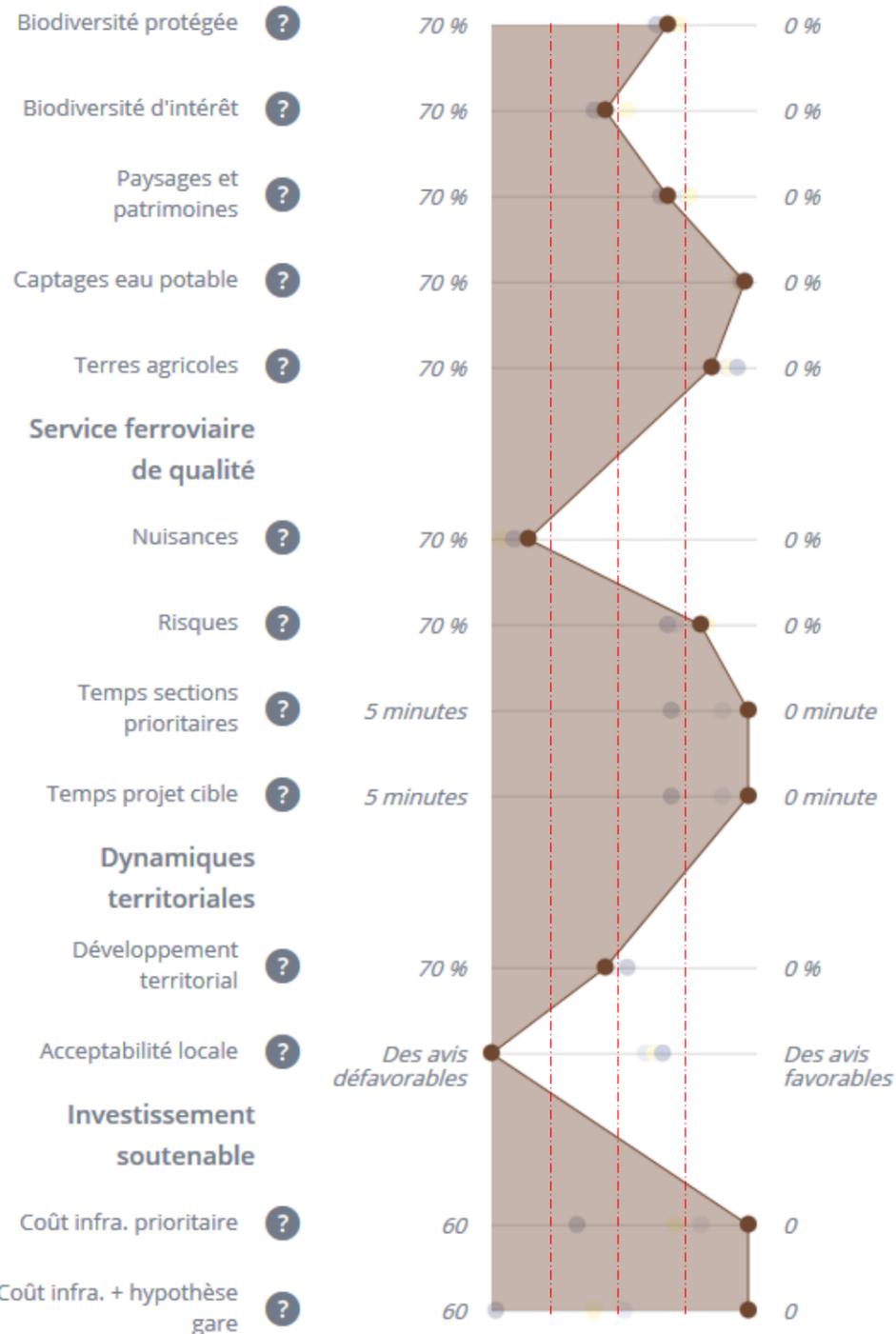


FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : **la ZP PM Sud est la plus favorable pour les temps de parcours.**

Cette ZP PM Sud ne prévoit pas de gare nouvelle.

Ressources & Patrimoines



INFRASTRUCTURES :

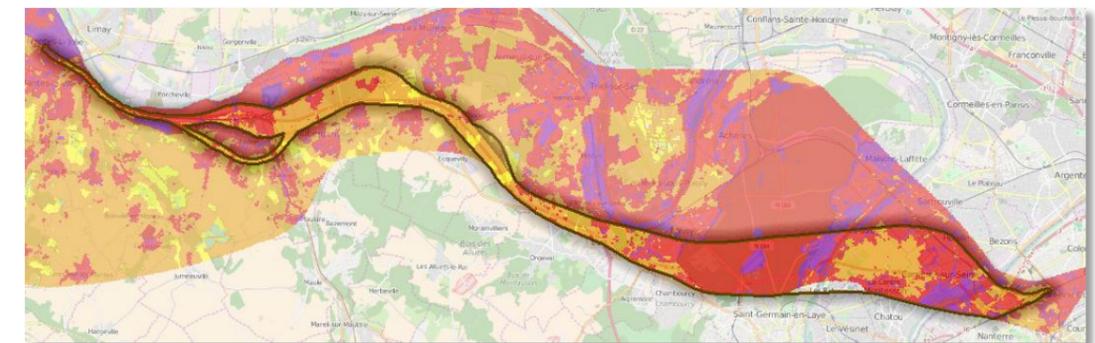
La première partie de la zone de passage PM Sud possédant de très forts enjeux, elle est envisagée en **souterrain**.

Elle n'inclut pas de création de gare nouvelle et s'oriente vers Mantes par un parcours le plus direct, ce qui évite un double franchissement de la Seine, puis elle recherche un rapprochement avec l'autoroute A13.

La zone de raccordement est commune à l'ensemble des zones avec un rapprochement du réseau existant entre Flins et Epône, où deux types de raccordements sont possibles, puis une mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.



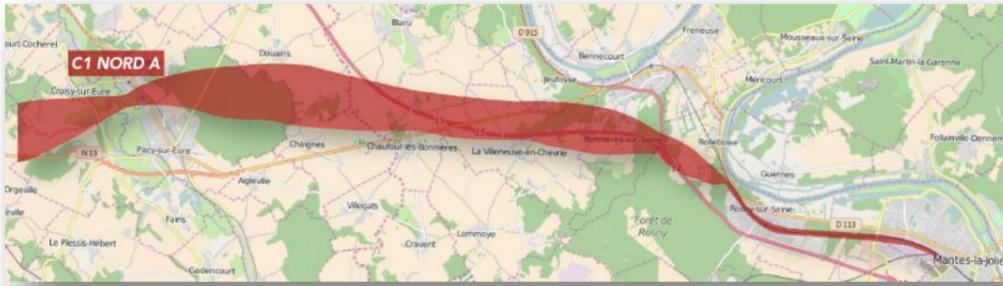
PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense : Nanterre, Carrières-sur-Seine, Houilles, Aubergenville
- Nombreux équipements importants : université, Station d'épuration, maison d'arrêt...
- PPRT avant le premier franchissement de la Seine
- Risque inondation de la Seine (TRI Métropole francilienne)
- ZPPAUP: Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Mantes-la-Jolie et de Carrières-sur-Seine.

- Terres agricoles dans la zone de recherche de jumelage avec l'A13.
- Monuments historiques : domaine national de Saint-Germain en Laye - parc, domaine des Migneaux, Villa Savoye-Plusieurs captages AEP, dont certains prioritaires : St Germain en Laye, Achères Montsouris, Poissy, Chapet, Aubergenville, Epône, Mézières
- PPR captages AEP prioritaires: Vernouillet, Triel-sur-Seine, Verneuil
- Risque très important d'inondation selon le TRI Métropole francilienne

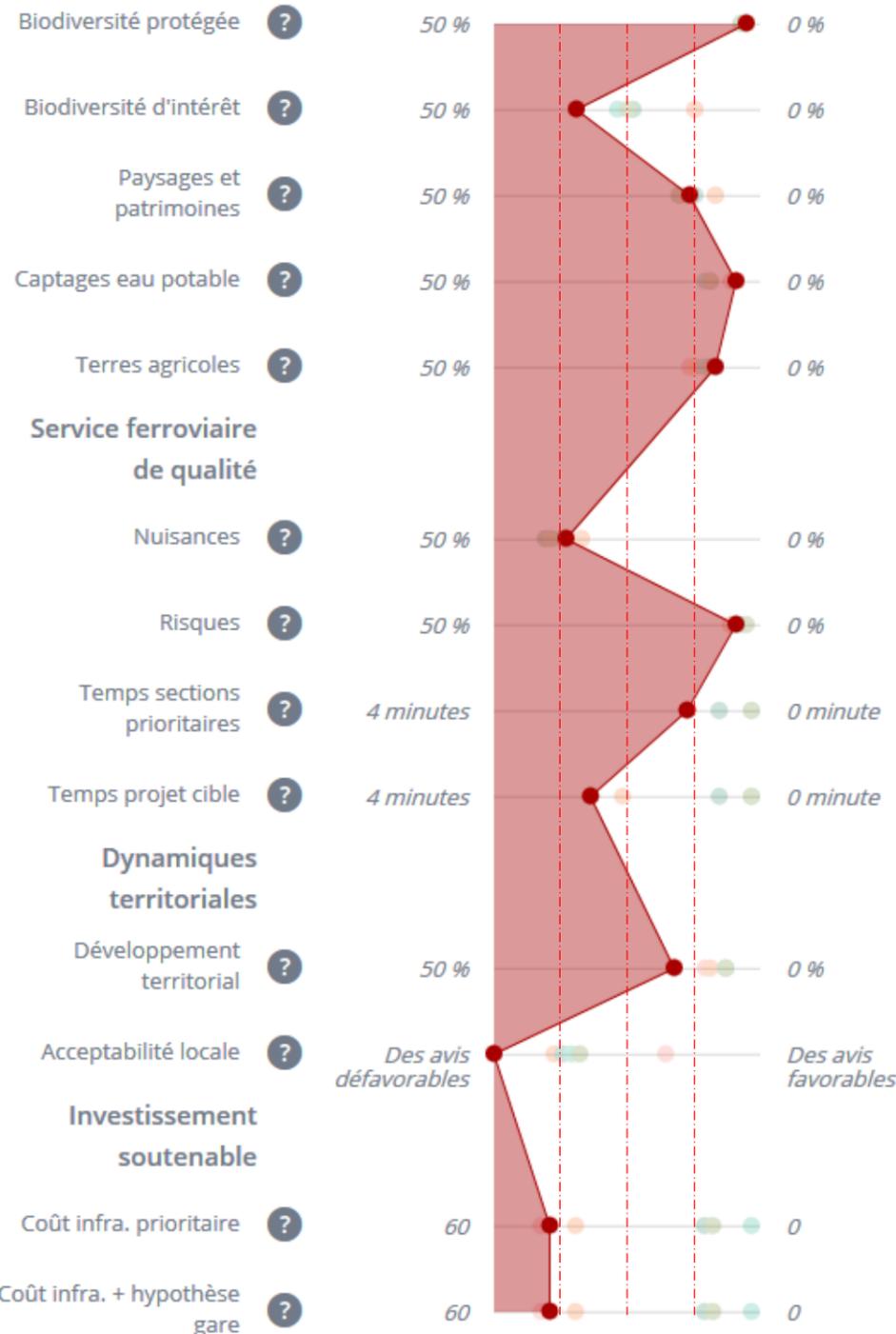
Zone de passage : ME C1 Nord A



FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Nord A est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire mais relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.**

Ressources & Patrimoines

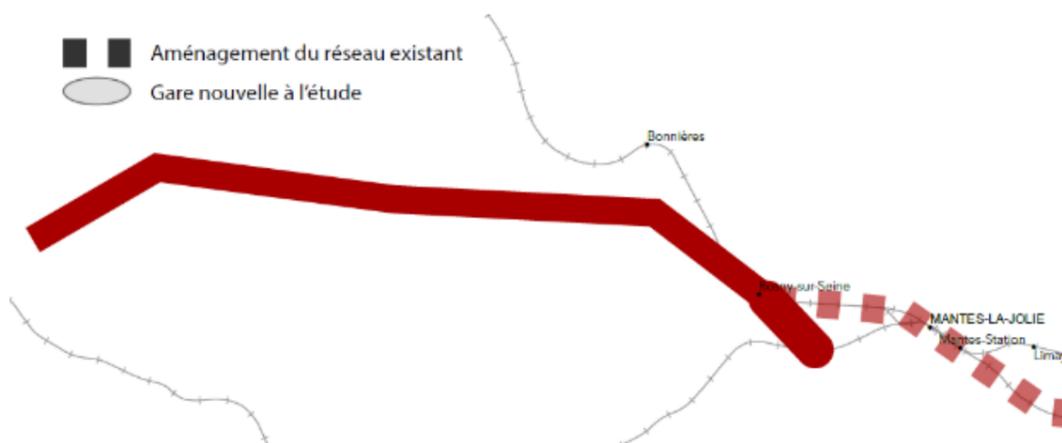


INFRASTRUCTURES :

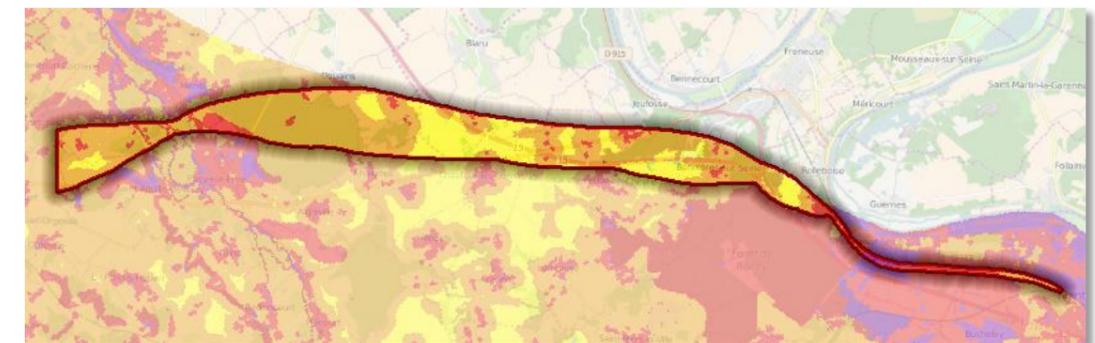
Au-delà de Mantes, la ligne nouvelle s'amorce depuis la ligne existante Mantes-Rouen, dans le secteur de Rosny. L'axe ferroviaire existant vers Rouen étant durablement plus chargé, des aménagements de capacité sont hautement probables : nécessité d'un doublement de la ligne existante jusqu'à la zone du tunnel de Rolleboise et création d'un barreau ferroviaire entre la ligne existante vers Caen et celle vers Rouen.

La zone de passage **ME C1 Nord A** cherche ensuite à contourner la forêt de Rosny par le nord, avec un parti pris de rapprochement avec l'A13 ou de passage au nord de celle-ci, dans un contexte topographique chahuté qui impose des tunnels. Puis le franchissement de l'Eure se fait au niveau de Pacy-sur-Eure / Ménilles, pour passer ensuite entre les bois de Vaux et de Préaux, au nord, et éviter le château du Buisson de May au sud.

Cette zone a la particularité de ne pas être compatible avec la zone ME C2 Sud.



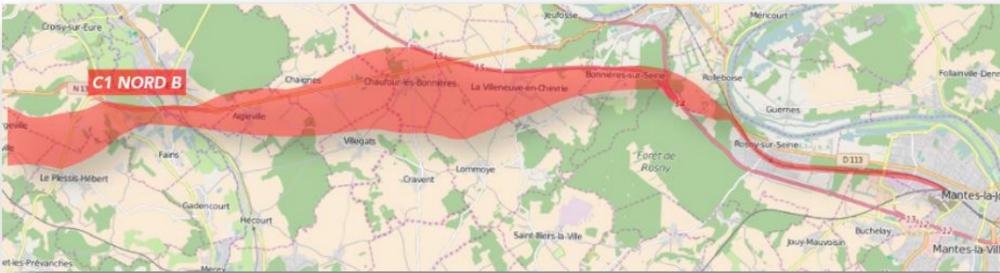
PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense (Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine)
- Forêt de Rosny :
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert

- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Terres agricoles à bon potentiel
- Monument historique: ruines de la tour carrée du Mesnil-Regnard
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure
- Réservoirs de biodiversité :
 - ✓ Bois de la Roquette et Gulard
 - ✓ Forêt de Pacy
- Captage AEP (Croisy-sur-Eure)

Zone de passage : ME C1 Nord B



FONCTIONNALITÉS :

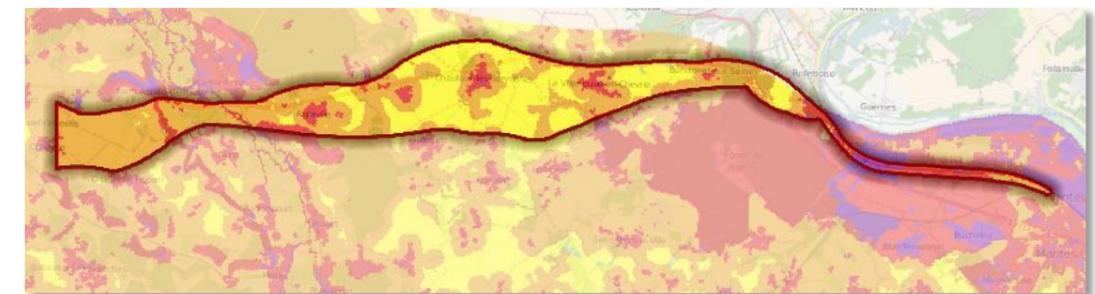
A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Nord B est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire mais relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.**

INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la ligne nouvelle s'amorce depuis la ligne existante Mantes-Rouen, dans le secteur de Rosny. L'axe ferroviaire existant vers Rouen étant durablement plus chargé, des aménagements de capacité sont hautement probables : nécessité d'un doublement de la ligne existante jusqu'à la zone du tunnel de Rolleboise et création d'un barreau ferroviaire entre la ligne existante vers Caen et celle vers Rouen.

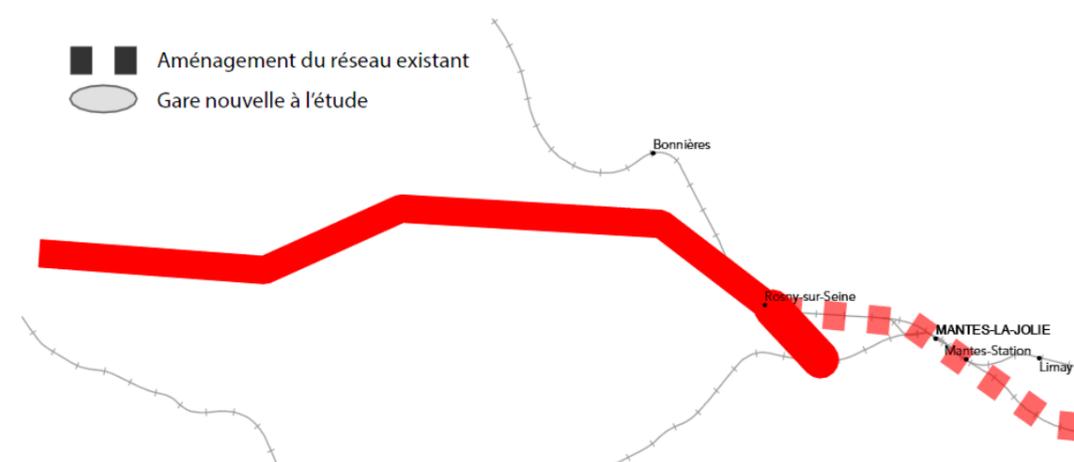
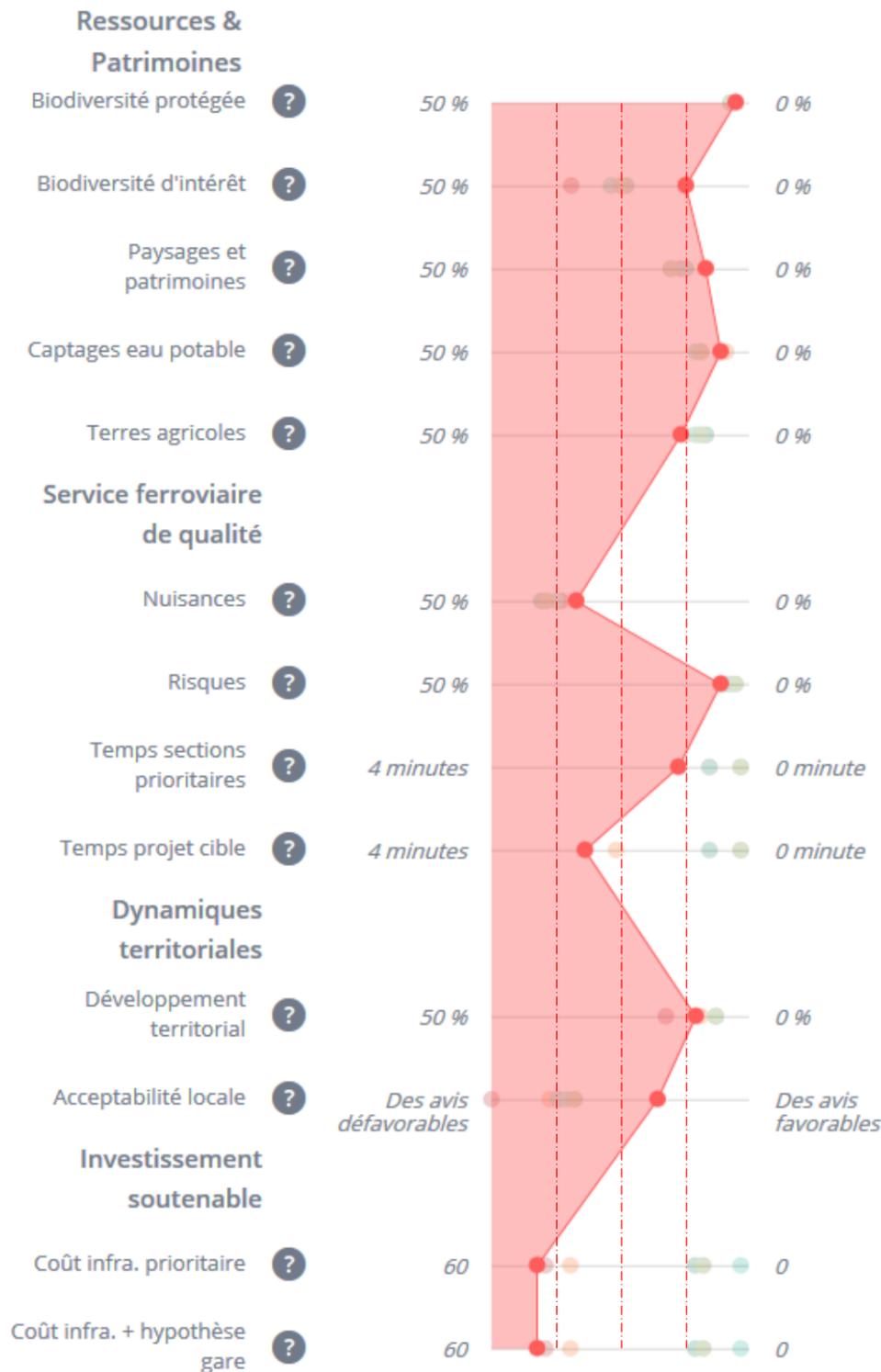
La zone de passage **ME C1 Nord B** cherche ensuite à contourner la forêt de Rosny par le nord, avec un parti pris de rapprochement avec l'A13 ou de passage au nord de celle-ci, dans un contexte topographique chahuté qui impose des tunnels. Puis, un passage sera recherché hors zones habitées, jusqu'au franchissement de l'Eure où un rapprochement avec la RN 13 est envisagé. A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine puis village avec bati assez regroupé en milieu de zone de passage.
- Forêt de Rosny :
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert

- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure



Zone de passage : ME C1 Nord C



FUNCTIONNALITÉS :

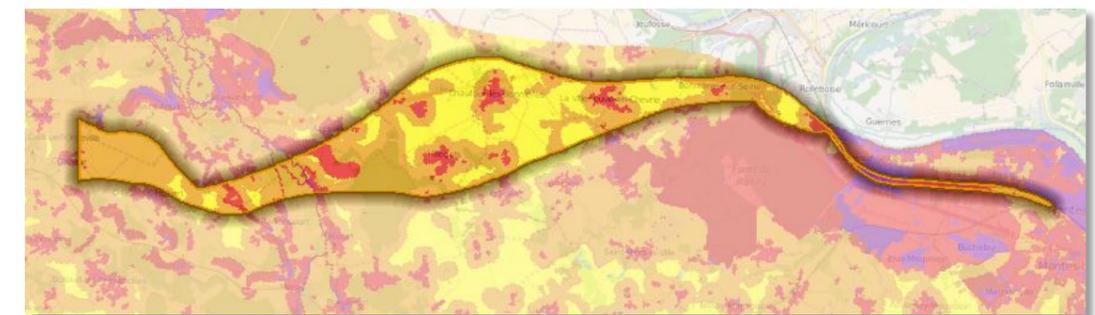
A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Nord C est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire mais relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.**

INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la ligne nouvelle s'amorce depuis la ligne existante Mantes-Rouen, dans le secteur de Rosny. L'axe ferroviaire existant vers Rouen étant durablement plus chargé, des aménagements de capacité sont hautement probables : nécessité d'un doublement de la ligne existante jusqu'à la zone du tunnel de Rolleboise et création d'un barreau ferroviaire entre la ligne existante vers Caen et celle vers Rouen.

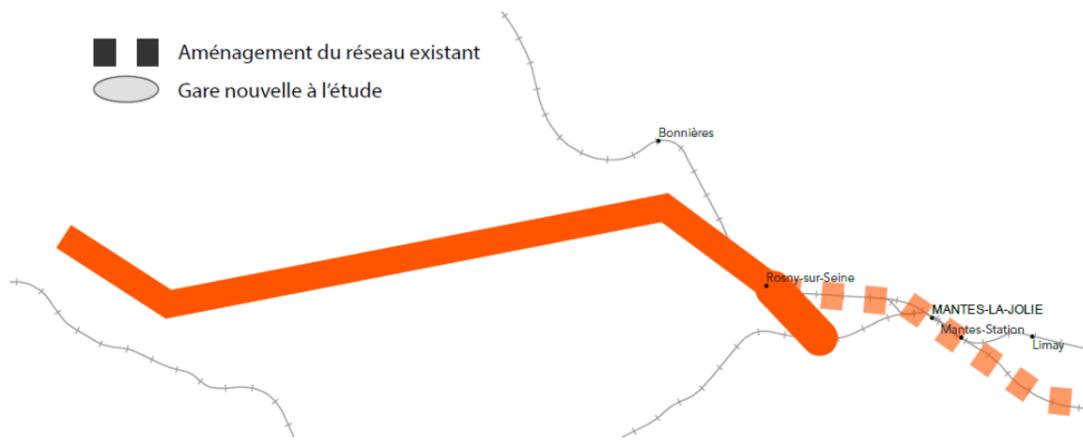
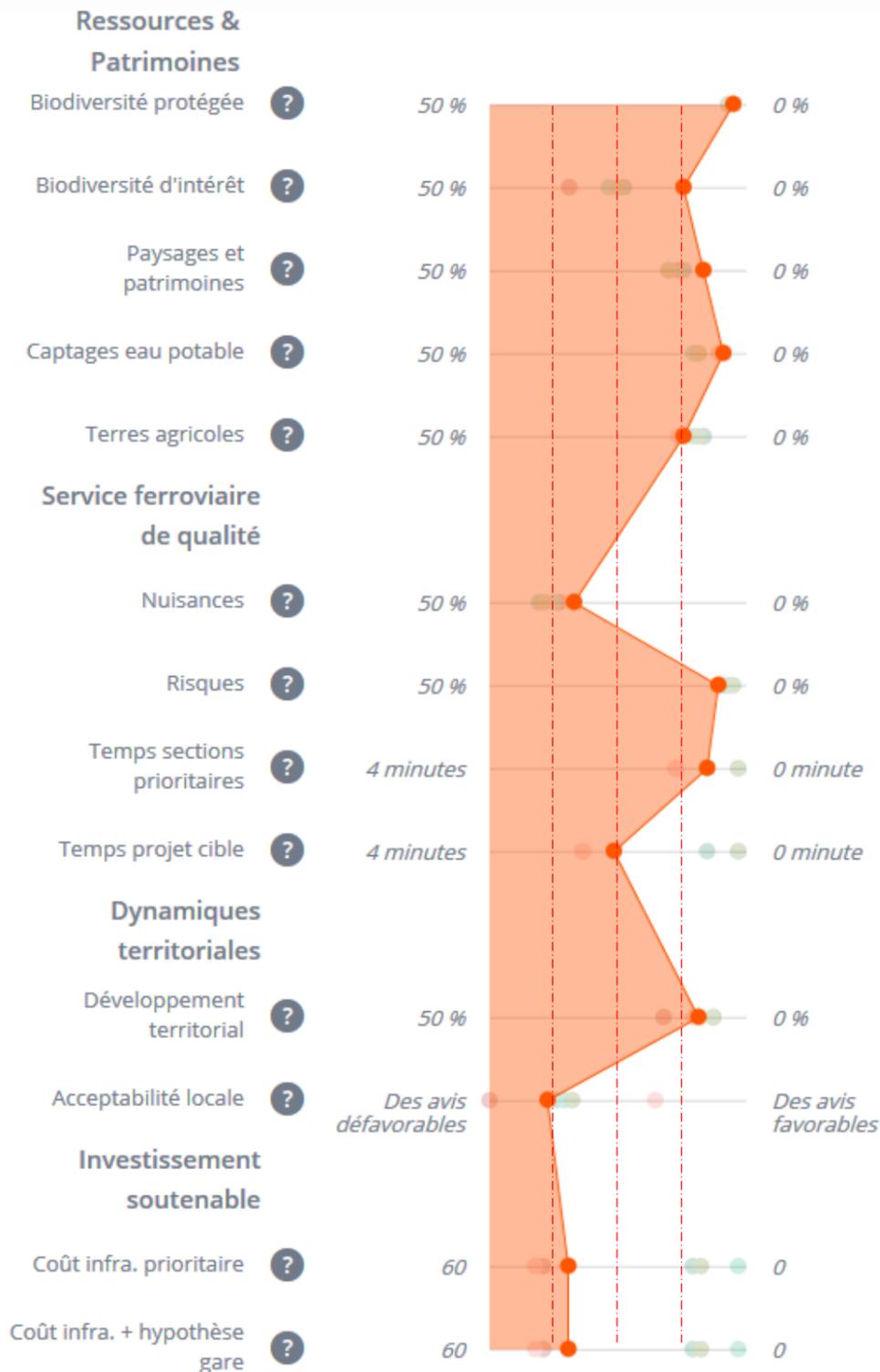
La zone de passage **ME C1 Nord C** cherche d'abord à contourner la forêt de Rosny par le nord, puis à rejoindre le plus directement possible un franchissement de l'Eure plus au sud que l'axe de la RN13. Cette zone reste compatible avec un éventuel rapprochement avec l'A13. Un passage sera recherché hors zones habitées. A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense de Mantes-la-Jolie et Rosny-sur-Seine puis village et hameaux répartis de manière diffuse au sein de l'aire d'étude.
- Forêt de Rosny :
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert

- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure



Zone de passage : ME C1 Sud A

FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Sud A est assez favorable aux temps de parcours quelque soit l'horizon.**

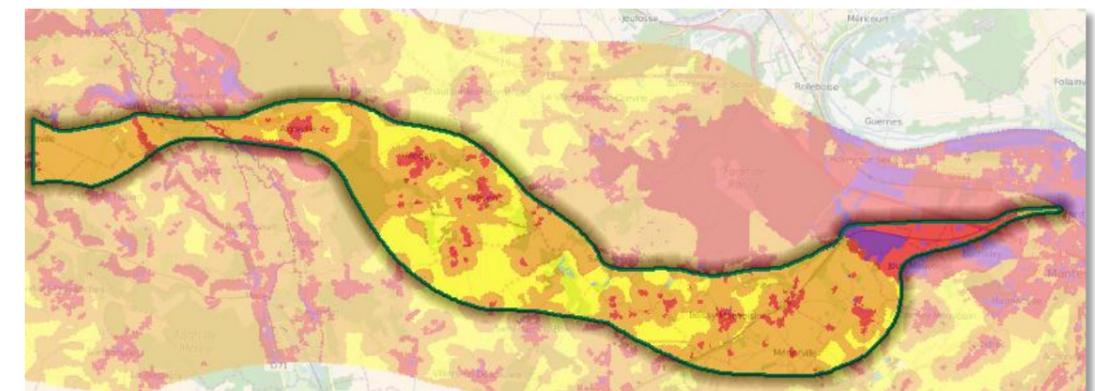
INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la zone de passage **ME C1-Sud-A** s'amorce depuis la ligne existante en direction de Caen / Cherbourg, en contournant la forêt de Rosny par le sud.

La zone est ensuite assez large pour pouvoir éviter les forts enjeux des zones urbanisées, jusqu'au franchissement de l'Eure (similaire à celui de la zone de passage C1-Nord-B) où un rapprochement avec la RN 13 est envisagé.

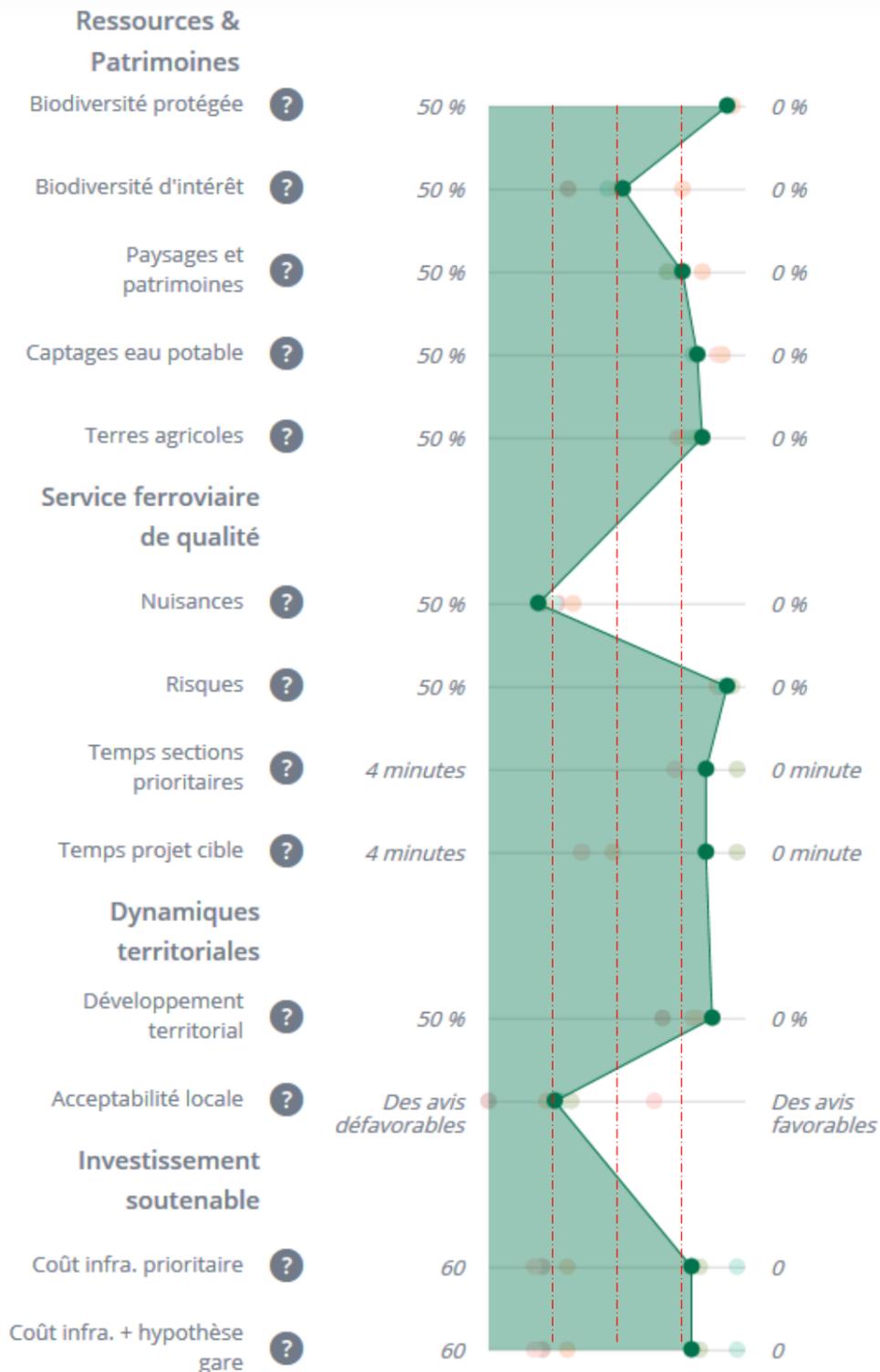
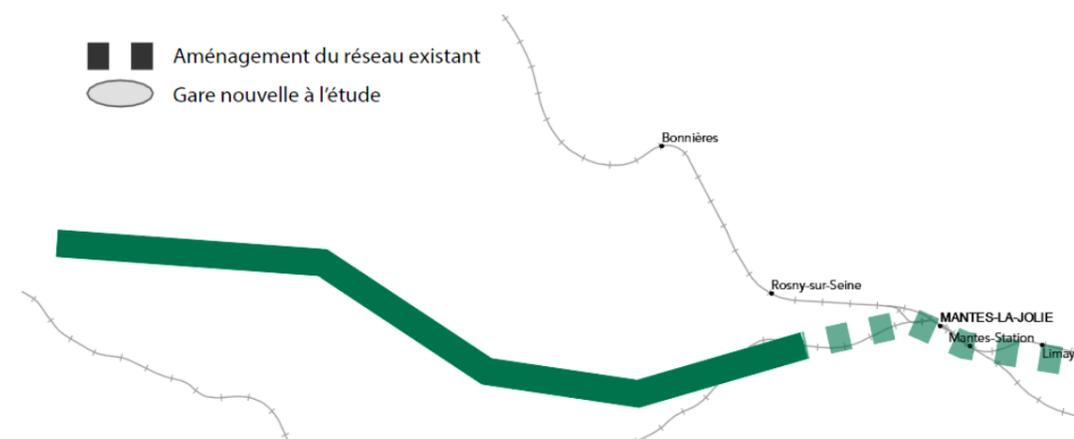
A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Bâti dense: Rosny, Mantes, Jouy-Mauvoisin
- Bâti diffus : la Villeneuve-en-Chevrie, Chauffour-les-Bonnières, Chaignolles...
- Grand réservoir de biodiversité sur les communes de Neauphettes, Méneville et Perdreauville (SRCE)

- Captage AEP Méneville
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Forêt de Rosny :
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure



Zone de passage : ME C1 Sud B

FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Sud B est très favorable aux temps de parcours** quelque soit l'horizon.

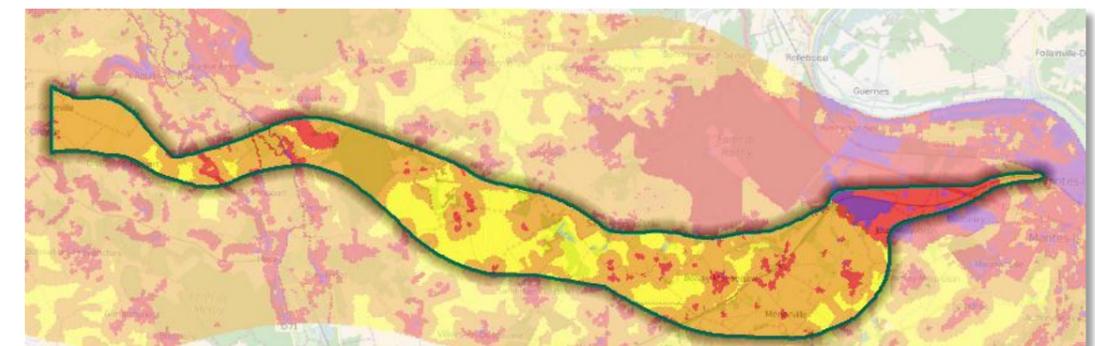
INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la zone de passage **ME C1 Sud B** s'amorce depuis la ligne existante en direction de Caen / Cherbourg, en contournant la forêt de Rosny par le sud.

La zone est ensuite assez large pour pouvoir éviter les forts enjeux des zones urbanisées, jusqu'au franchissement de l'Eure, similaire à celui de la zone de passage ME C1 Nord C.

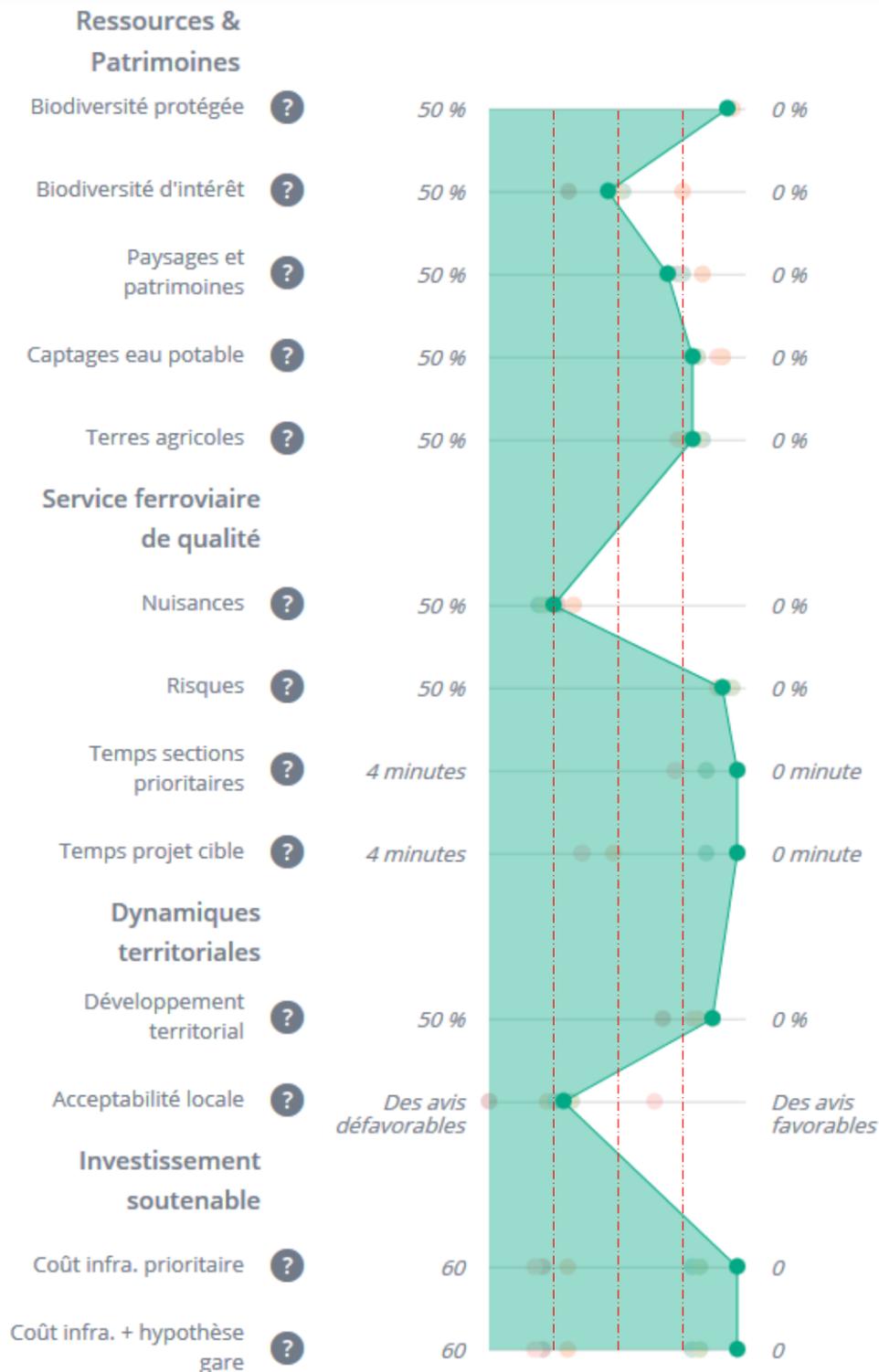
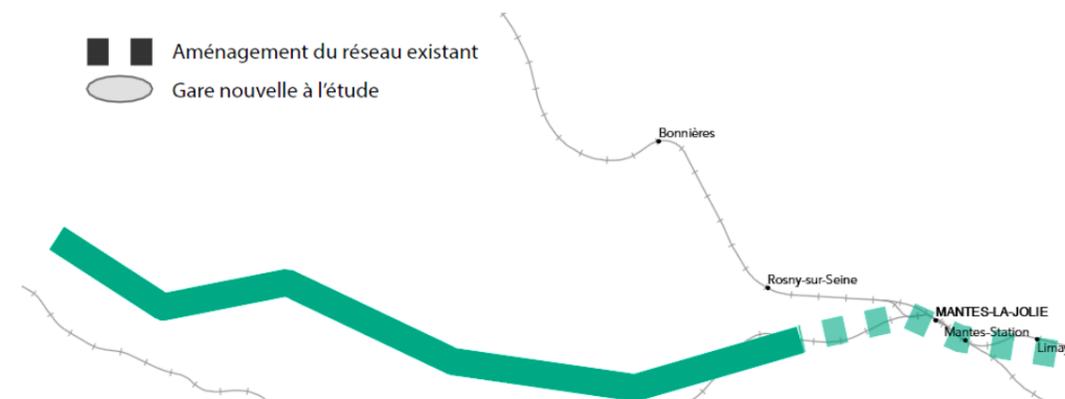
A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Bâti dense: Rosny, Mantes, Jouy-Mauvoisin
- Bâti diffus : la Villeneuve-en-Chevrie, Chauffour-les-Bonnières, Chaignolles...
- Grand réservoir de biodiversité sur les communes de Neauphlettes, Ménerville et Perdreauville (SRCE)

- Captage AEP Ménerville
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Forêt de Rosny
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure



Zone de passage : ME C1 Sud C



FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP ME C1 Sud C est très favorable aux temps de parcours** quelque soit l'horizon.

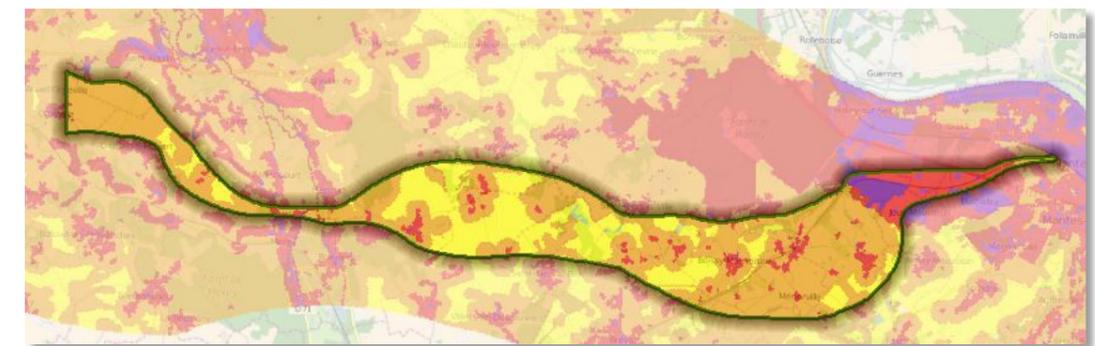
INFRASTRUCTURES :

Au-delà de Mantes, la zone de passage **ME C1 Sud C** s'amorce depuis la ligne existante en direction de Caen / Cherbourg, en contournant la forêt de Rosny par le sud.

La zone est ensuite assez large pour pouvoir éviter les forts enjeux des zones urbanisées, sauf au droit du franchissement de l'Eure, situé le plus au sud de l'aire d'étude, sur une zone particulièrement contrainte.

A l'est, la zone évite le château du Buisson de May au nord et le Plessis-Hébert au sud.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

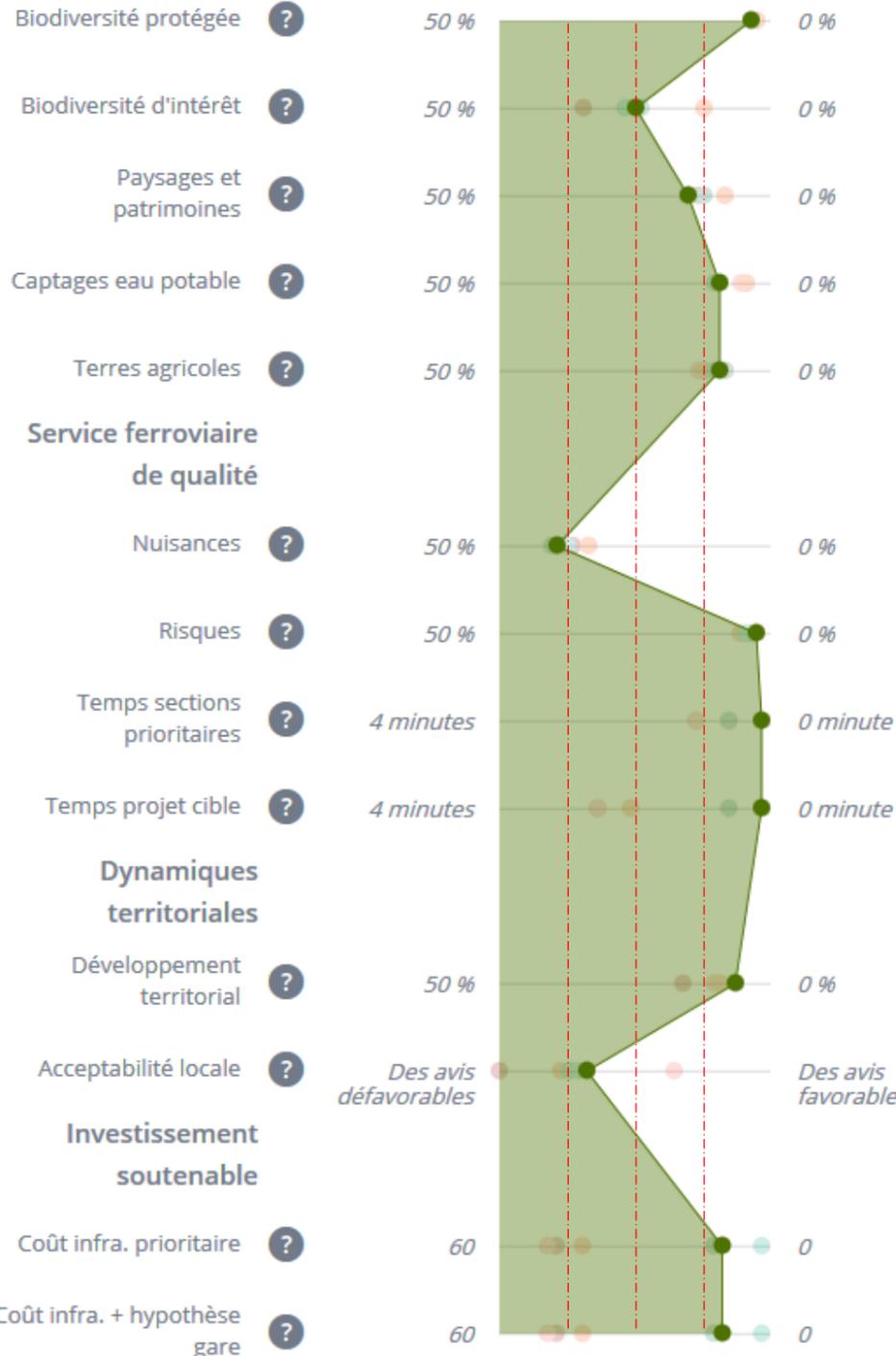


- PPR de captages AEP prioritaires de Buchelay SDAGE et au titre du Grenelle
- Bâti dense: Rosny, Mantes, Jouy-Mauvoisin
- Bâti diffus : la Villeneuve-en-Chevrie, Chauffour-les-Bonnières, Chaignolles...
- Grand réservoir de biodiversité sur les communes de Neauphlettes, Méneville et Perdreauville (SRCE)
- Captage AEP Méneville et de Les Grands Prés (Eure)

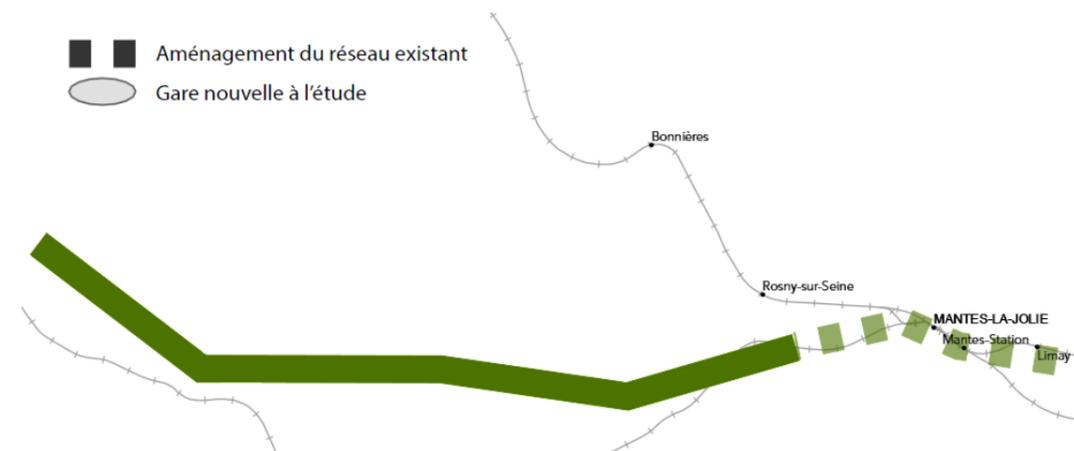
- Terres agricoles à très bon potentiel à l'ouest de la vallée de l'Eure
- Forêt de Rosny
 - ✓ Zone Natura 2000
 - ✓ Site inscrit
 - ✓ Réserve de biodiversité
 - ✓ Site d'intervention de l'Agence des Espaces Vert
- Zone inondable de la vallée de l'Eure
- Zone Natura 2000: coteaux de la vallée de l'Eure

Ressources &

Patrimoines



- Aménagement du réseau existant
- Gare nouvelle à l'étude



Zone de passage : ME C2 Nord Est Base Aérienne



FONCTIONNALITÉS :

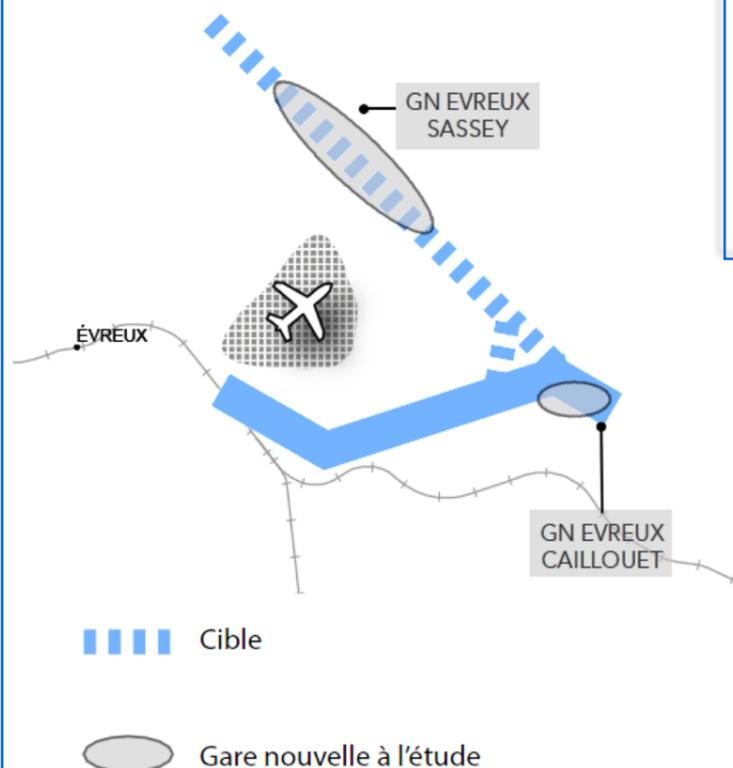
A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP C2 Nord (Est Base) est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et elle est la plus favorable à l'horizon du projet cible.**

La desserte d'Evreux par la gare existante est maintenue possible à tous les horizons de projet et pour toutes les zones de passage C2 (ZP). A l'horizon du projet cible, une gare nouvelle permettrait en plus la desserte du secteur d'Evreux par des trains rapides circulant sur la ligne nouvelle, sans rejoindre la ligne existante.

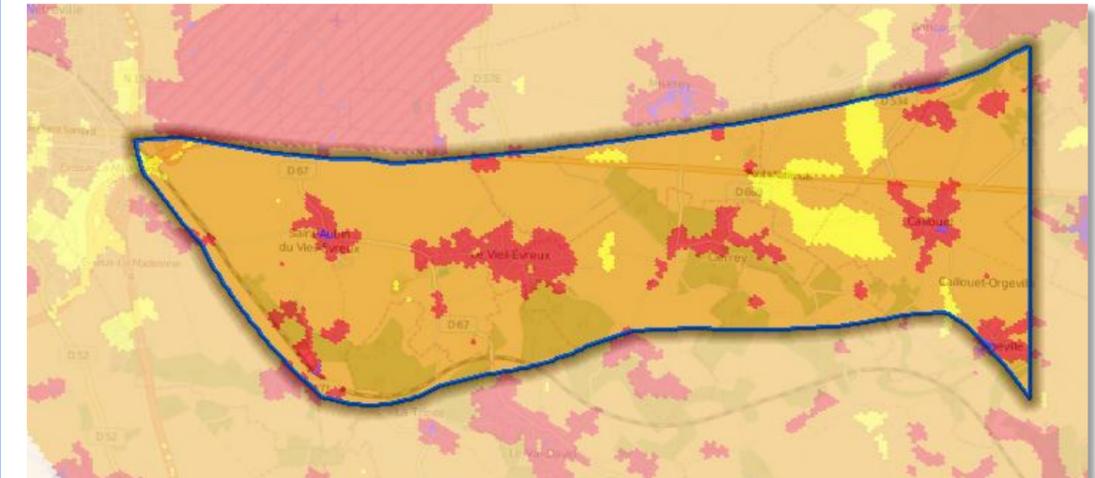
INFRASTRUCTURES :

Pour cette section, la continuité de l'infrastructure à l'horizon cible doit être prise en compte dès la conception de l'horizon prioritaire. Le parti pris d'aménagement de cette zone est un **passage cible à l'est de la BA 105, avec la réalisation d'un triangle ferroviaire** autorisant les liaisons Rouen-Evreux à l'horizon cible.

A l'horizon prioritaire, le **raccordement** à la ligne existante est assez long et s'effectue, par rapport à cette dernière, **par le nord.**



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

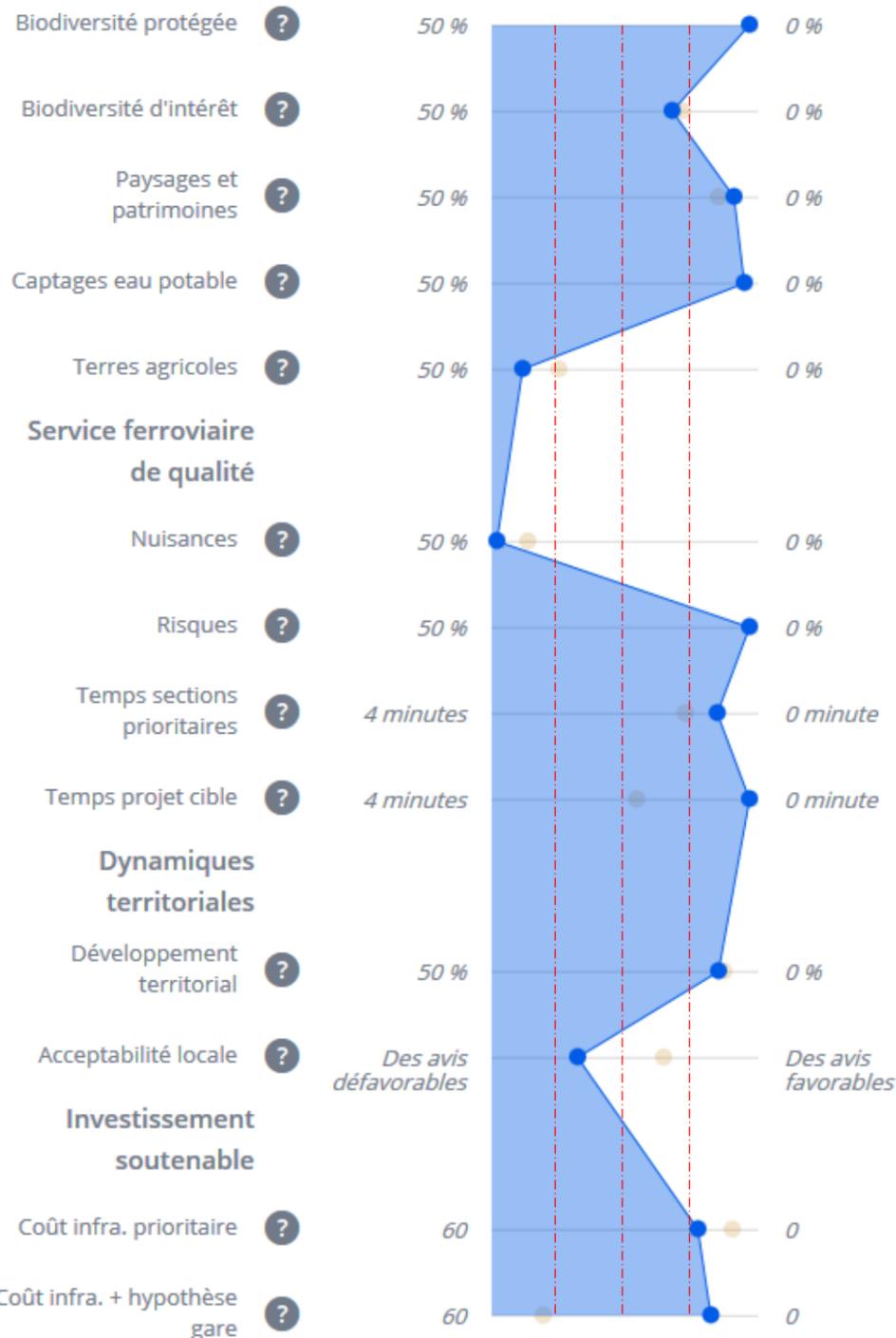


- Bâti diffus (villages et hameaux)
- Captage AEP
- Site archéologique et touristique de Gisacum
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Monument historique classé: Fanum de Cracouville
- Réservoirs de biodiversité : Bois de Rouvres, bois de la Longue Haie, Bois de Cierrey, Bois de l'Épinguet, le Bois Clos

Le positionnement ultérieur du triangle oblige à des sinuosités de la ligne nouvelle prioritaire, empêchant tout rapprochement avec la RN13, mais il évite les zones urbanisées.

Par construction, les positionnements possibles de gare nouvelle éventuelle sont géographiquement assez éloignés d'Evreux.

Ressources & Patrimoines



Zone de passage : ME C2 Nord Ouest Base Aérienne

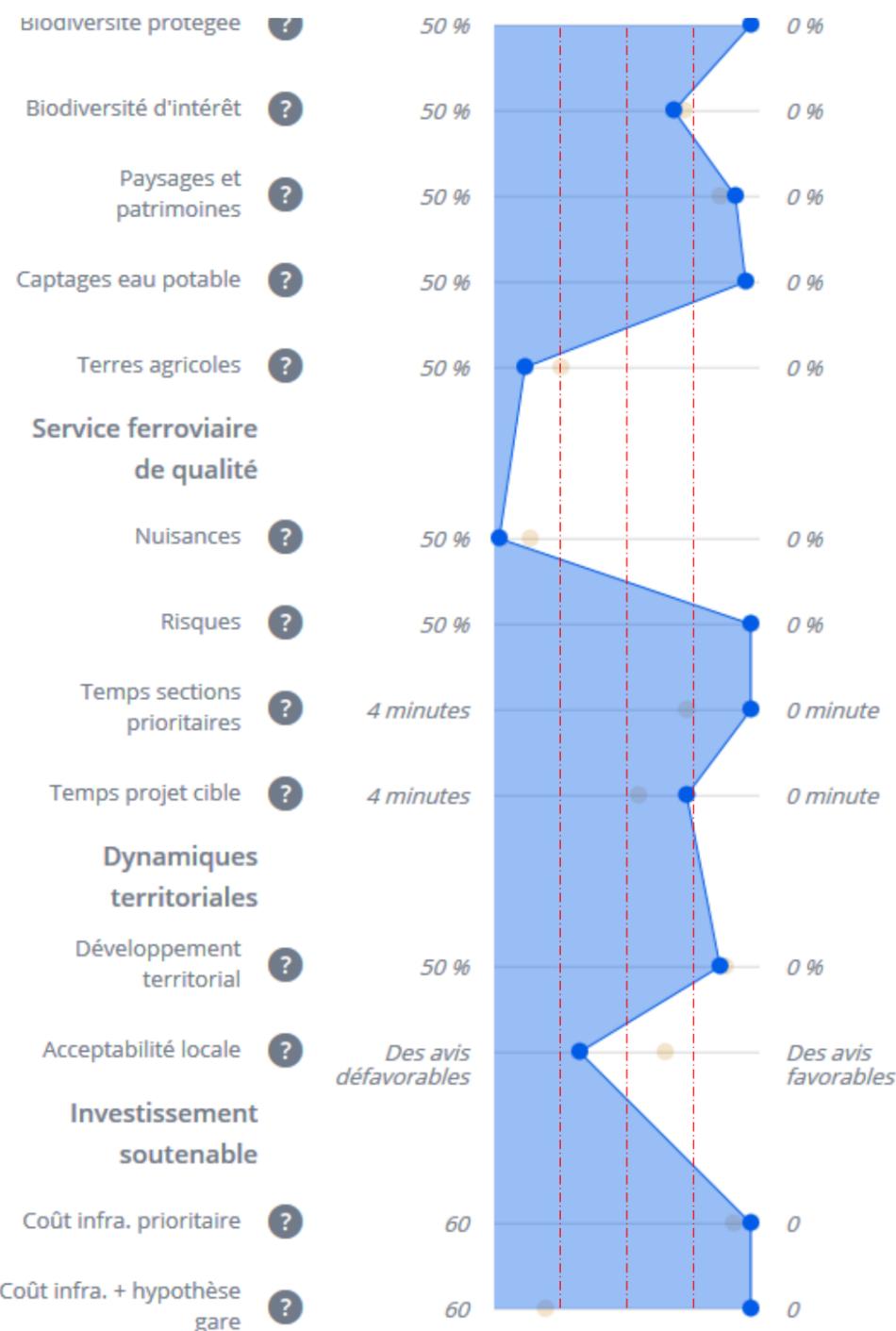


FONCTIONNALITÉS :

A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP C2 Nord (Ouest Base) est la plus favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire et est assez favorable à l'horizon du projet cible.**

La desserte d'Evreux par la gare existante est maintenue possible à tous les horizons de projet et pour toutes les zones de passage C2 (ZP). A l'horizon du projet cible, une gare nouvelle permettrait en plus la desserte du secteur d'Evreux par des trains rapides sur la ligne nouvelle, sans rejoindre la ligne existante.

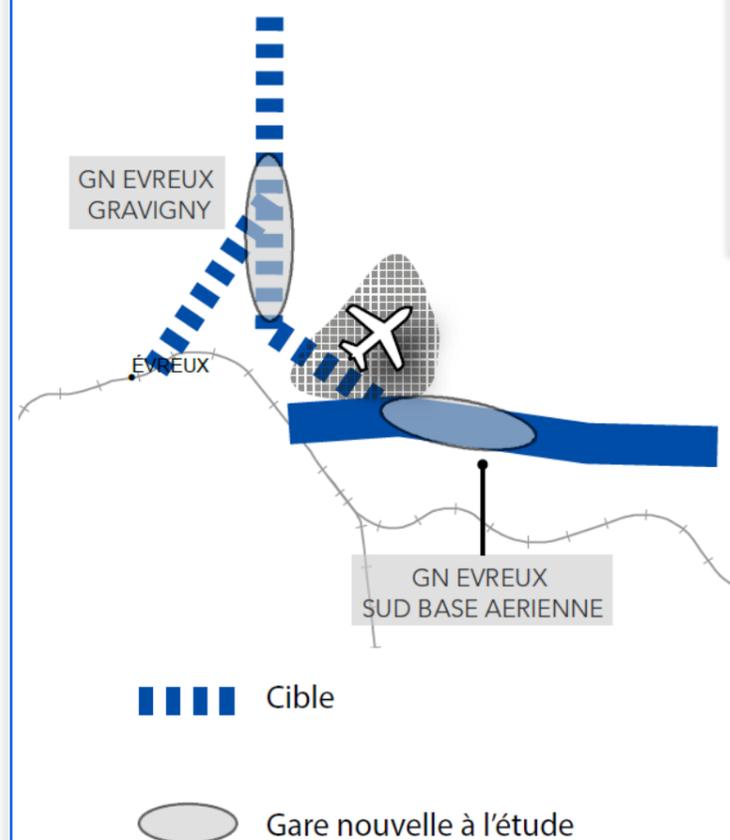
Ressources & Patrimoines



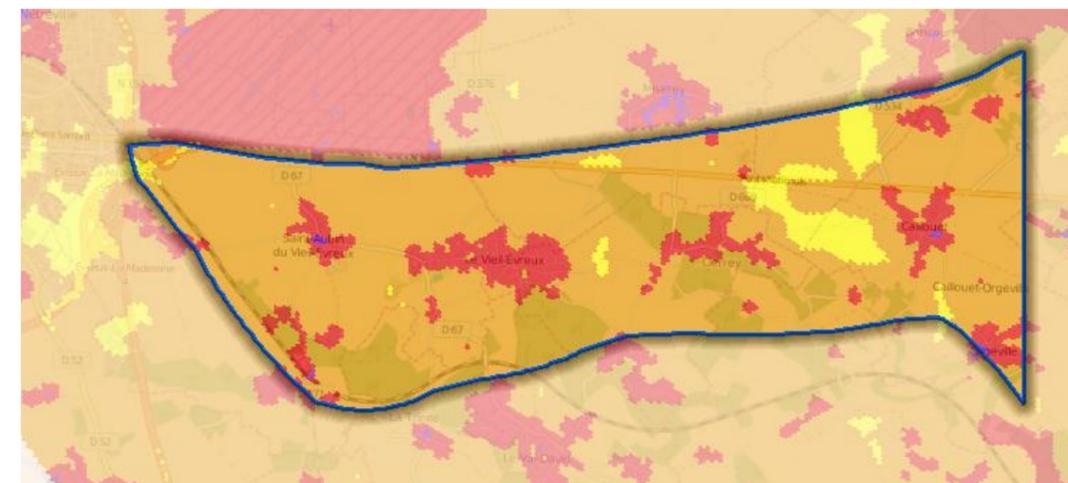
INFRASTRUCTURES :

Pour cette section, la continuité de l'infrastructure à l'horizon cible doit être prise en compte dès la conception de l'horizon prioritaire.

Le parti pris d'aménagement de cette zone est un **passage cible à l'ouest de la BA 105**, pour rapprocher la ligne nouvelle de l'agglomération d'Evreux et rendre possible la desserte d'une éventuelle gare nouvelle géographiquement plus proche.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti diffus (villages et hameaux)
- Captage AEP
- Site archéologique et touristique de Gisacum
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Monument historique classé: Fanum de Cracouville
- Réservoirs de biodiversité : Bois de Rouvres, bois de la Longue Haie, Bois de Cierrey, Bois de l'Épinguet, le Bois Clos

A l'horizon prioritaire, le **raccordement** à la ligne existante est plus court et s'effectue **par le nord** de cette dernière. A l'horizon cible, il est complété par une **seconde branche de raccordement au nord d'Evreux, pour rendre possibles les liaisons Rouen-Evreux Centre.**

Un rapprochement avec la RN13 est envisageable au sud de la base aérienne.

Zone de passage : ME C2 Sud

FONCTIONNALITÉS :

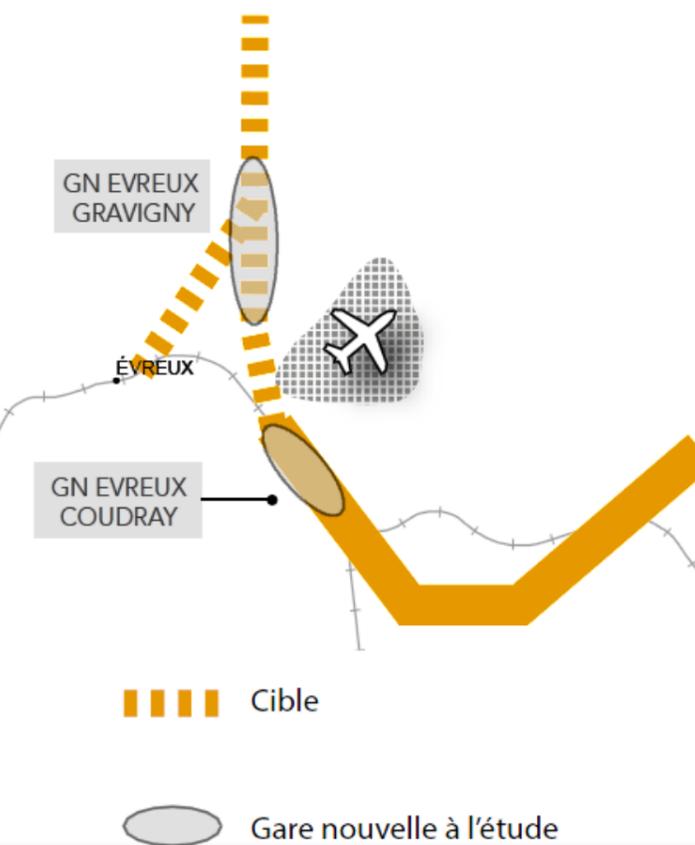
A l'horizon du projet prioritaire, la section de ligne nouvelle sera empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Evreux – Caen – Cherbourg ; à l'horizon du projet cible elle sera également empruntée par les trains rapides de l'axe Paris – Rouen – Le Havre : **la ZP C2 Sud est assez favorable aux temps de parcours à l'horizon du projet prioritaire mais elle est relativement peu favorable à l'horizon du projet cible.**

La desserte d'Evreux par la gare existante est maintenue possible à tous les horizons de projet et pour toutes les zones de passage C2 (ZP). A l'horizon du projet cible, une gare nouvelle permettrait en plus la desserte du secteur d'Evreux par des trains rapides sur la ligne nouvelle, sans rejoindre la ligne existante.

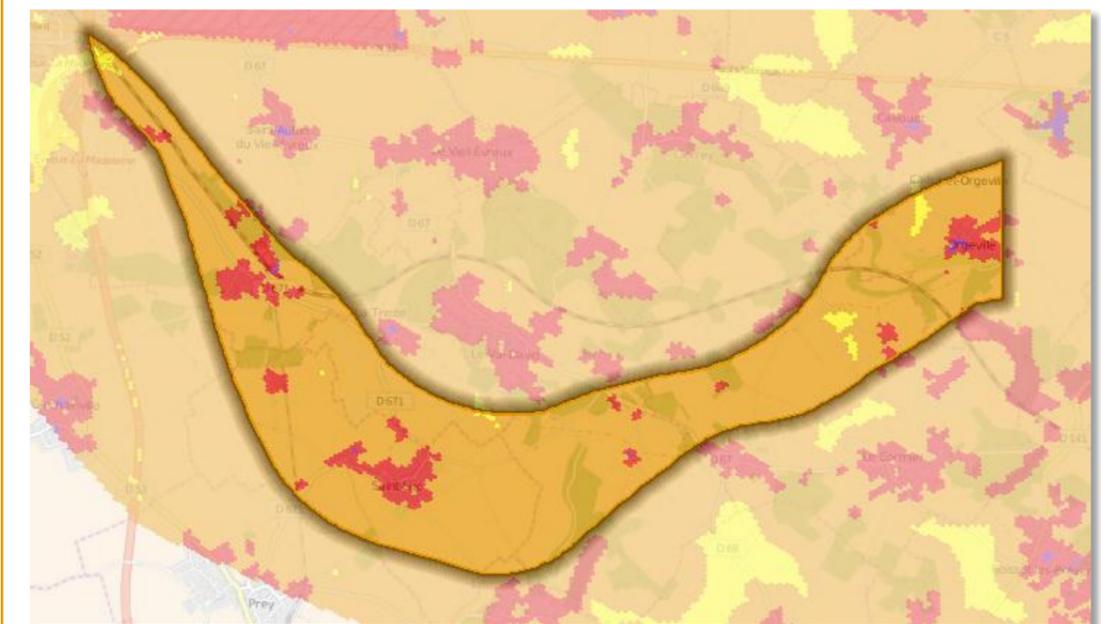
INFRASTRUCTURES :

Pour cette section, la continuité de l'infrastructure à l'horizon cible doit être prise en compte dès la conception de l'horizon prioritaire.

Le parti pris d'aménagement de cette zone est un **passage cible à l'ouest de la BA 105**, pour rapprocher la ligne nouvelle de l'agglomération d'Evreux et rendre possible la desserte d'une éventuelle gare nouvelle géographiquement plus proche, **voire en interconnexion** avec le réseau existant.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

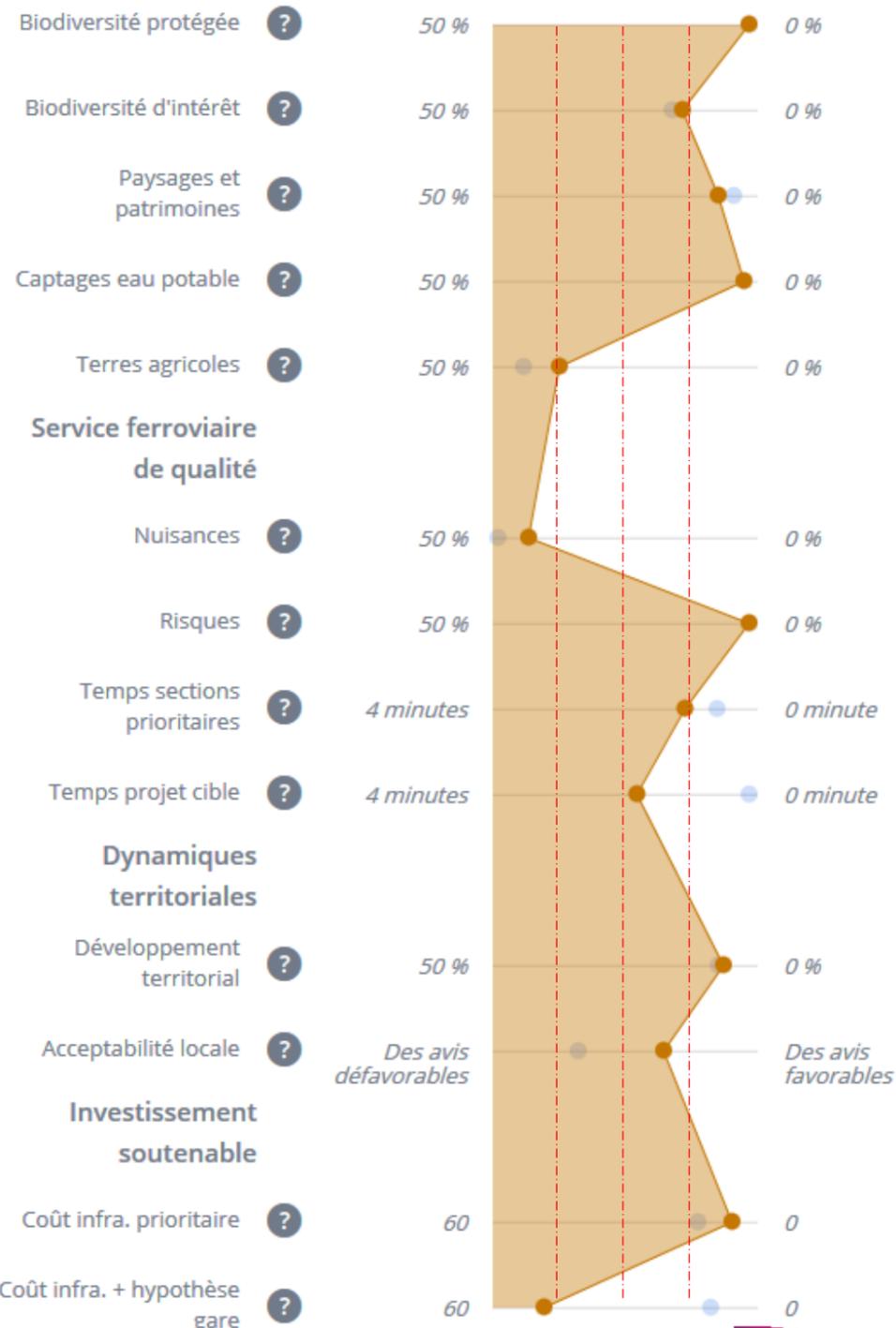


- Réservoir de biodiversité : Bois de la côte, Bois de Cierrey, Bois Marquet, Bois des Brosses
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Bâtis diffus (villages et hameaux)
- Captage AEP
- Monument historique classé: Fanum de Cracouville

A l'horizon prioritaire, le **raccordement** à la ligne existante s'effectue **par le sud** de cette dernière, en évitant les zones urbaines.

A l'horizon cible, il est complété par une **seconde branche de raccordement au nord d'Evreux**, pour rendre possible les liaisons Rouen-Evreux Centre.

Ressources & Patrimoines



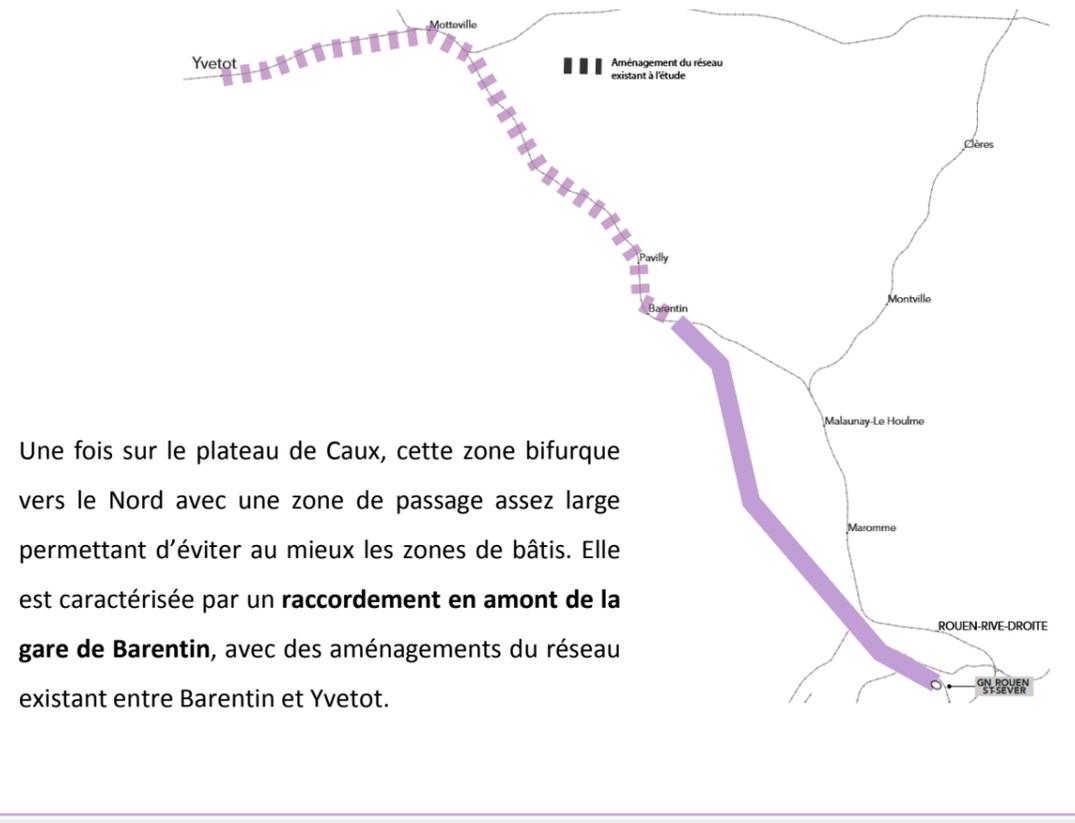
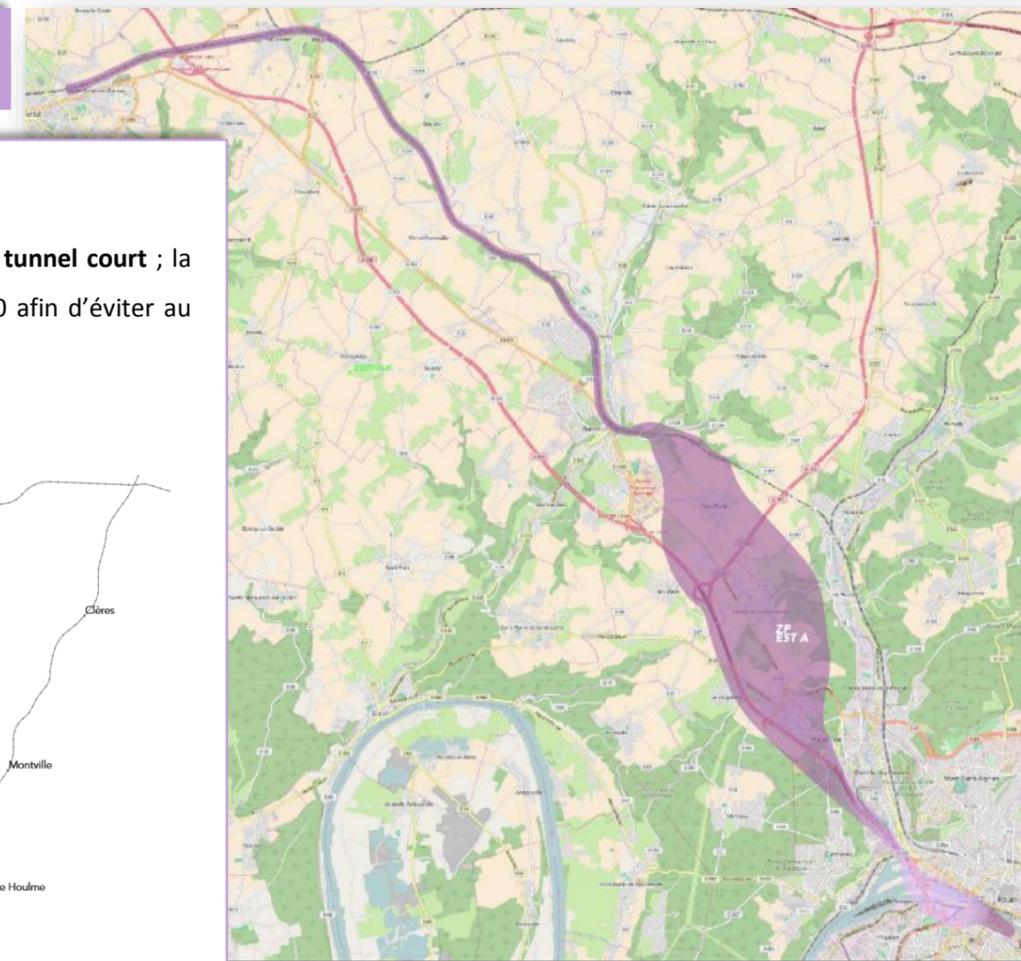
Zone de passage : RY Est A

FONCTIONNALITÉS :

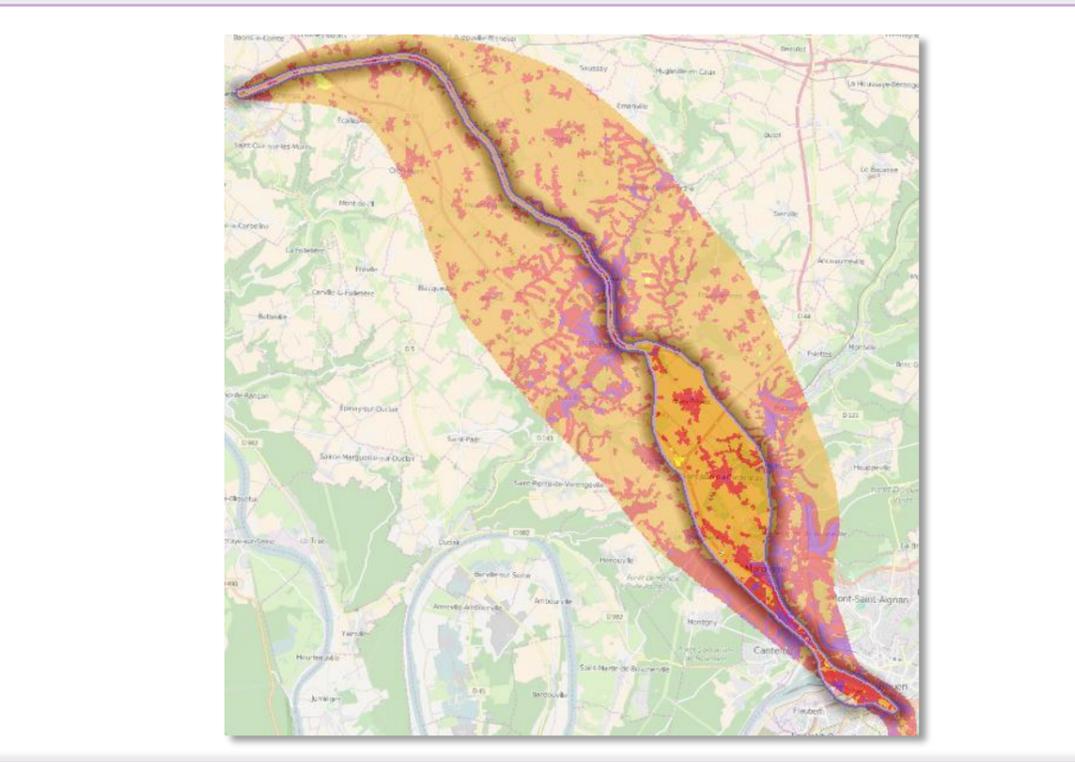
La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP RY Est A est défavorable pour les temps de parcours.**

INFRASTRUCTURES :

En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine **est envisagée avec un tunnel court** ; la sortie de Rouen fait l'objet d'une recherche de rapprochement avec l'A150 afin d'éviter au maximum les enjeux urbains et la forêt classée de Roumare.



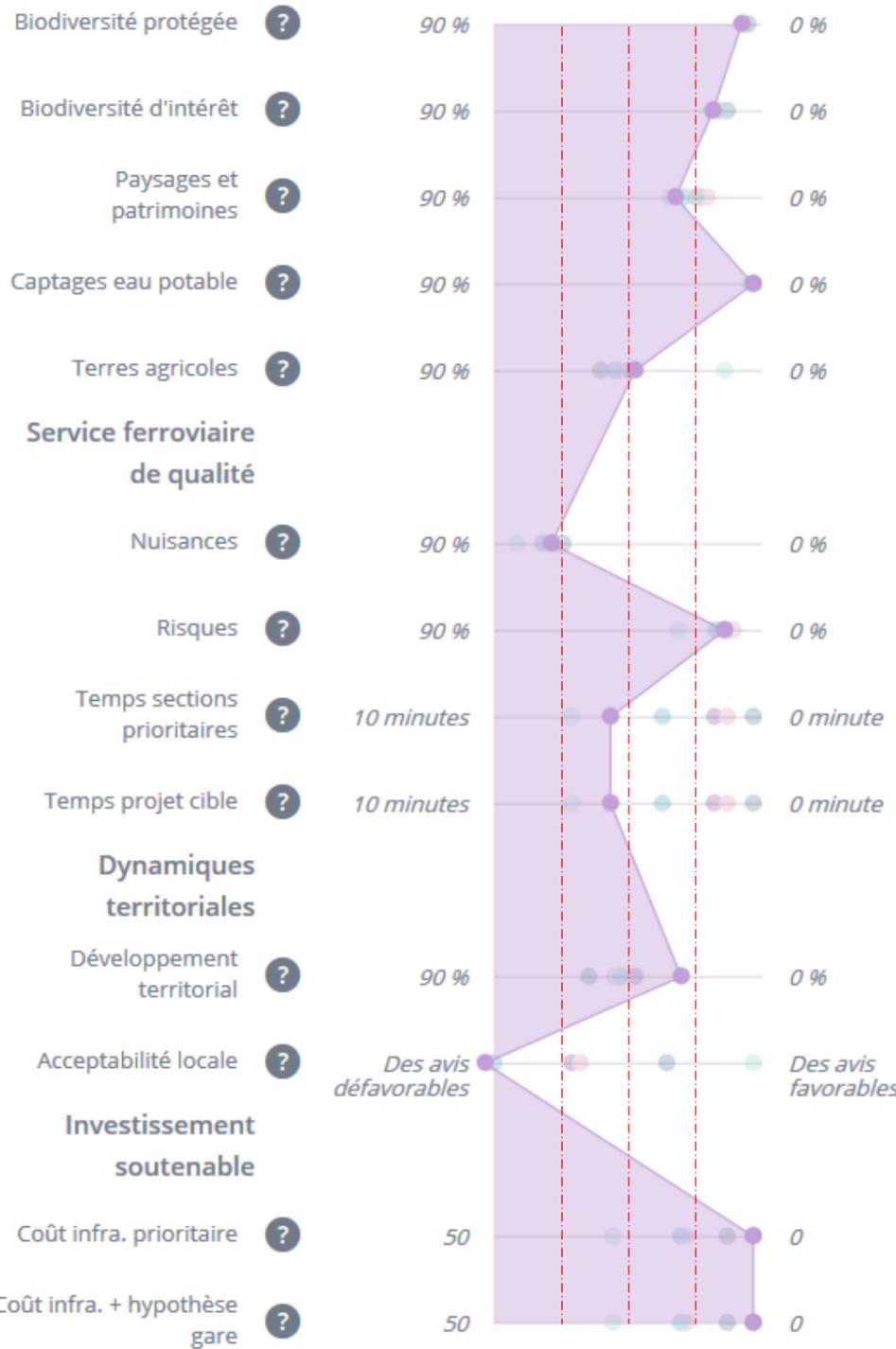
Une fois sur le plateau de Caux, cette zone bifurque vers le Nord avec une zone de passage assez large permettant d'éviter au mieux les zones de bâtis. Elle est caractérisée par un **raccordement en amont de la gare de Barentin**, avec des aménagements du réseau existant entre Barentin et Yvetot.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Monuments historiques :
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
- Risque important d'inondation lié à la Seine
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Bâti très dense
- Quelques réservoirs de biodiversité sont concernés ; notamment le bois de l'Abbaye, les Saubins, le bois de Pôville. Ces réservoirs sont entourés par des corridors écologiques.
- Forêt de protection de Roumare
- Zones bâties (villes, villages, hameaux)
- Risque de ruissellement

Ressources & Patrimoines



Zone de passage : RY Est B

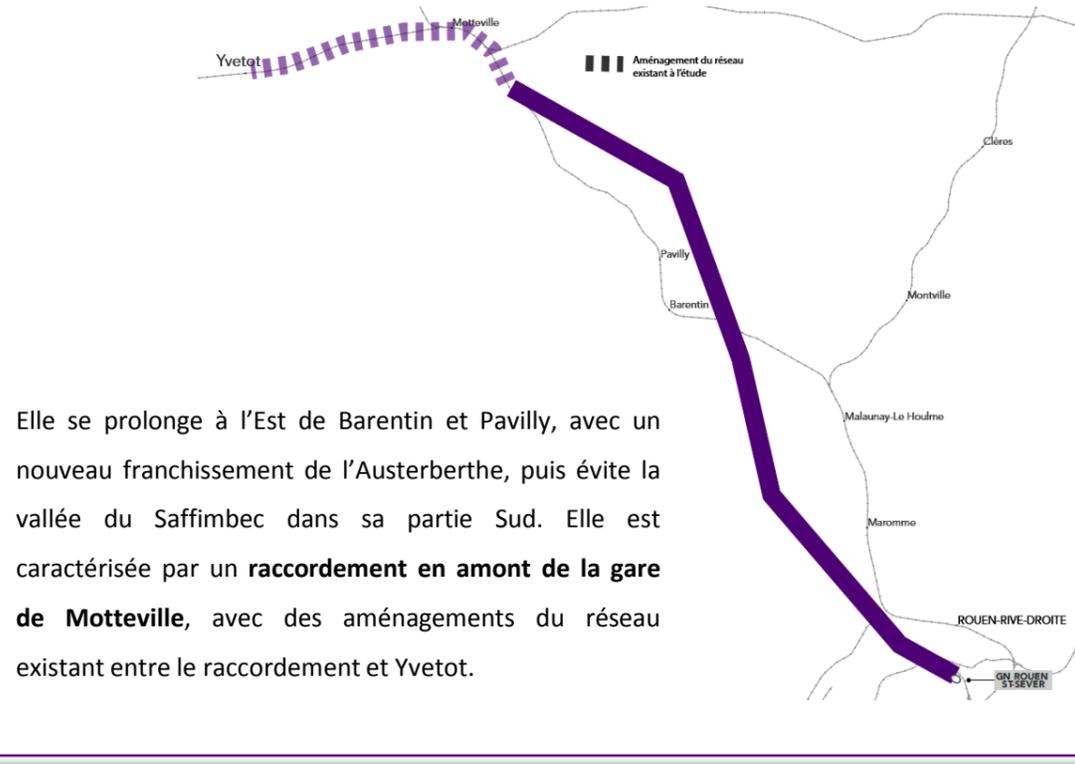
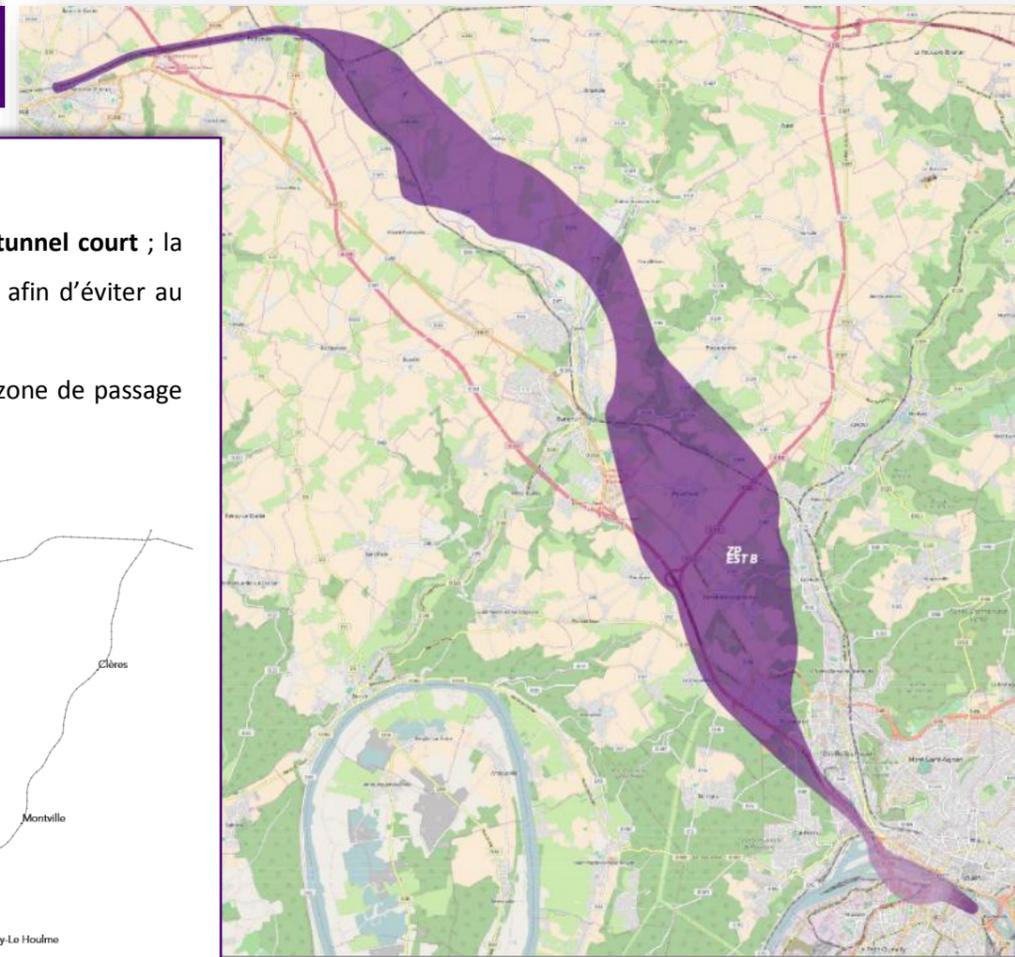
FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP RY Est B est relativement peu favorable pour les temps de parcours.**

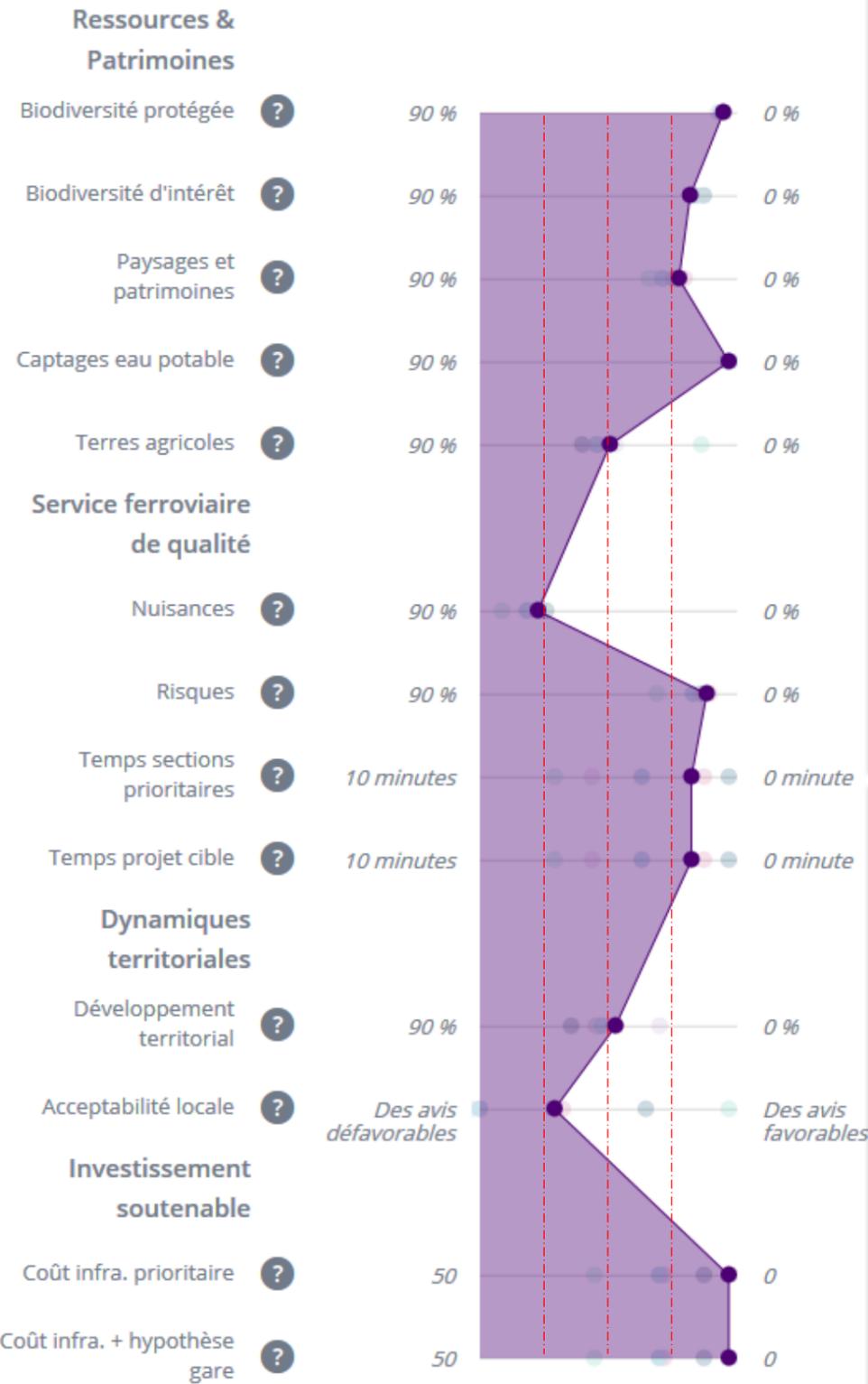
INFRASTRUCTURES :

En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine **est envisagée avec un tunnel court** ; la sortie de Rouen fait l'objet d'une recherche de rapprochement avec l'A150 afin d'éviter au maximum les enjeux urbains et la forêt classée de Roumare.

Une fois sur le plateau de Caux, cette zone bifurque vers le Nord avec une zone de passage assez large permettant d'éviter au mieux les zones de bâtis.

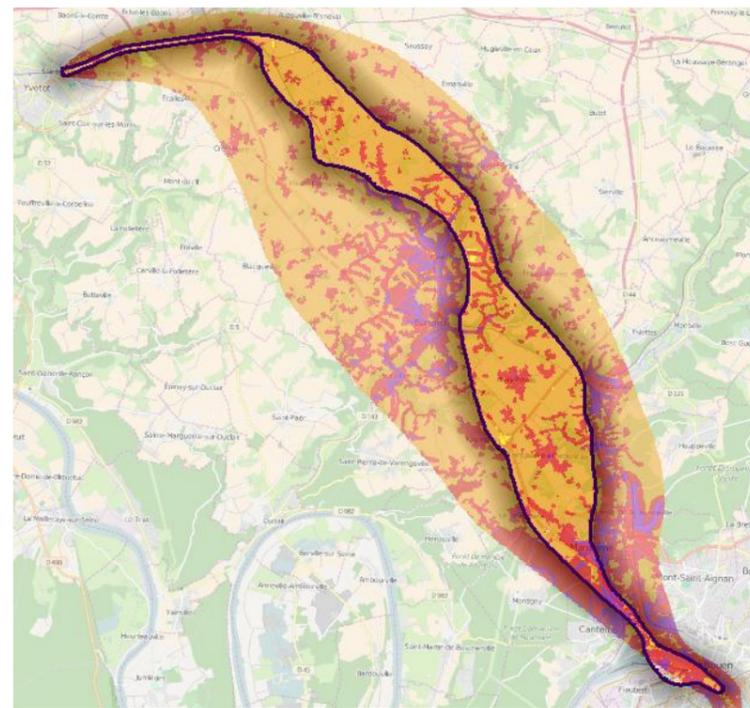


Elle se prolonge à l'Est de Barentin et Pavilly, avec un nouveau franchissement de l'Austerberthe, puis évite la vallée du Saffimbec dans sa partie Sud. Elle est caractérisée par un **raccordement en amont de la gare de Motteville**, avec des aménagements du réseau existant entre le raccordement et Yvetot.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Monuments historiques :
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
- Risque important d'inondation lié à la Seine et à l'Austreberthe
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Bâti très dense
- Quelques réservoirs de biodiversité sont concernés ; notamment le bois de l'Abbaye, les Saubins, le bois de Pôville. Ces réservoirs sont entourés par des corridors écologiques.
- Forêt de protection de Roumare
- Zones bâties (villes, villages, hameaux)
- Risque de ruissellement

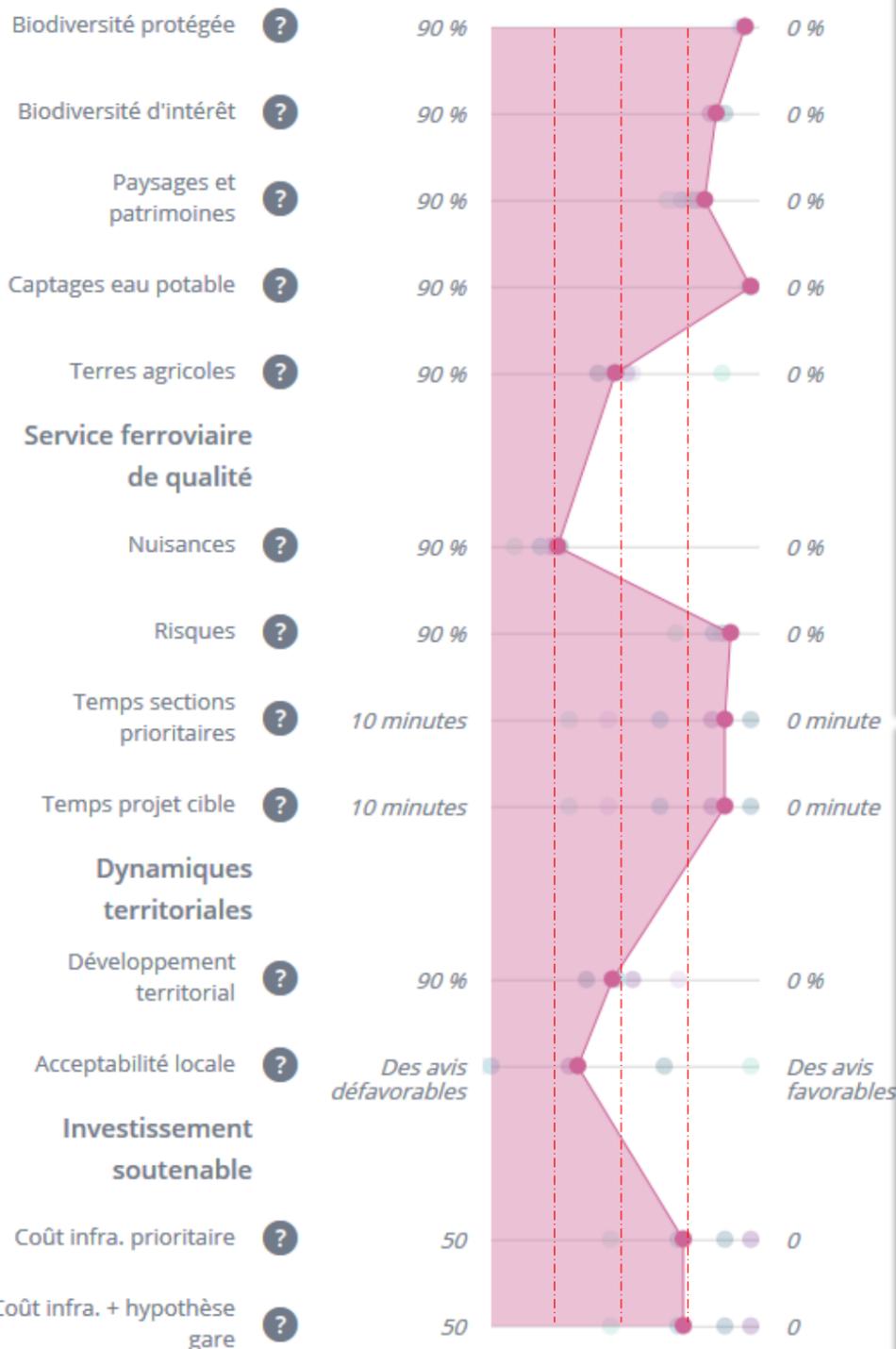


Zone de passage : RY Est C

FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP RY Est C est assez favorable pour les temps de parcours.**

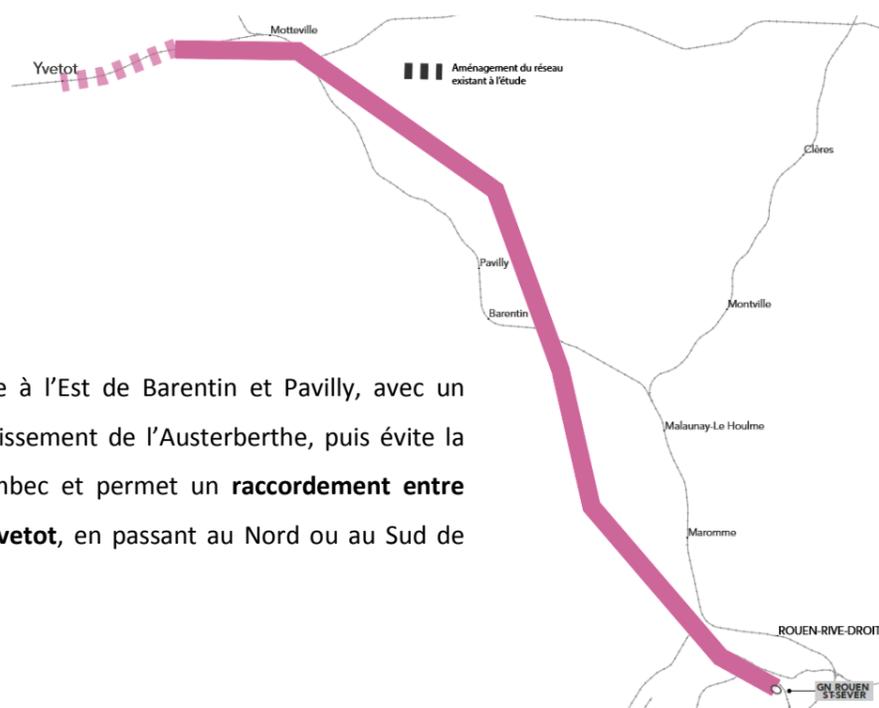
Ressources & Patrimoines



INFRASTRUCTURES :

En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine **est envisagée avec un tunnel court** ; la sortie de Rouen fait l'objet d'une recherche de rapprochement avec l'A150 afin d'éviter au maximum les enjeux urbains et la forêt classée de Roumare.

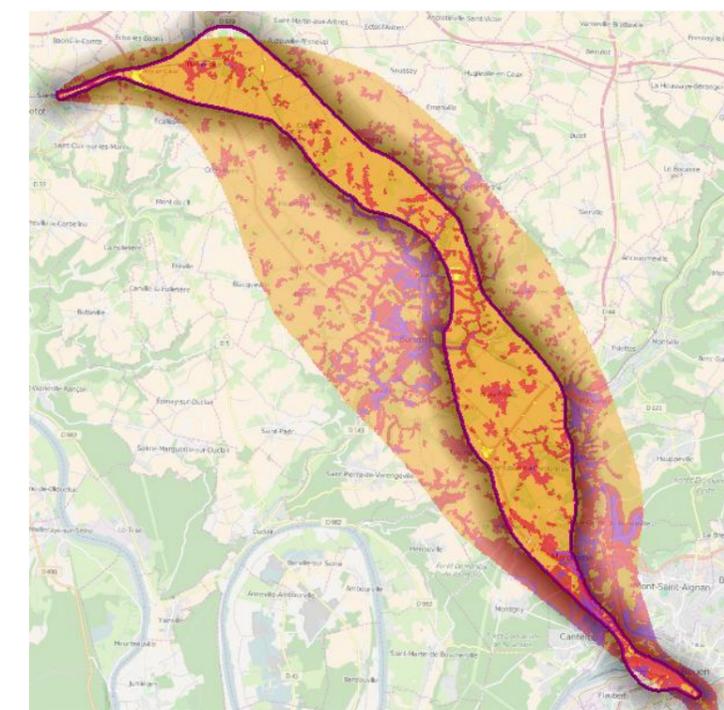
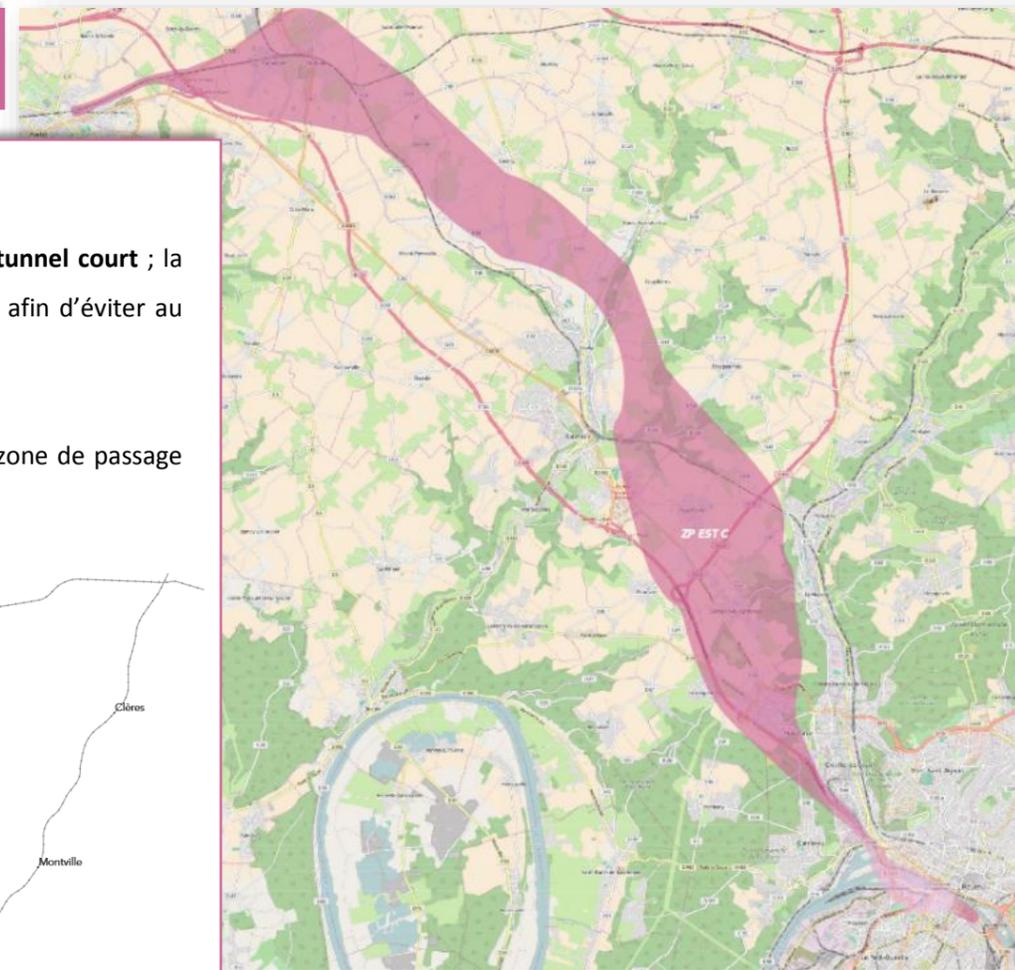
Une fois sur le plateau de Caux, cette zone bifurque vers le Nord avec une zone de passage assez large permettant d'éviter au mieux les zones de bâtis.



Elle se prolonge à l'Est de Barentin et Pavilly, avec un nouveau franchissement de l'Austerberthe, puis évite la vallée du Saffimbec et permet un **raccordement entre Motteville et Yvetot**, en passant au Nord ou au Sud de Motteville.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Monuments historiques :
 - ✓ les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Hâvre et sur boulevard des Belges à Rouen
 - ✓ l'église de Motteville
- Quelques réservoirs de biodiversité sont concernés ; notamment le bois de l'Abbaye, les Saubins, le bois de Pôville, le bois de la Côte, le bois du Château, le bois de Binemare, les coteaux de l'Austreberthe, le bois de la salle verte, la cote de Brunville et les coteaux jusqu'à Mont Pinçon. Ces réservoirs sont entourés par des corridors écologiques.
- Risque important d'inondation lié à la Seine et à l'Austreberthe



- Terres agricoles à très bon potentiel
- Bâti très dense
- Forêt de protection de Roumare
- Zones bâties (villes, villages, hameaux)
- Risque de ruissellement

Zone de passage : RY Maromme

FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP Maromme est défavorable pour les temps de parcours.**

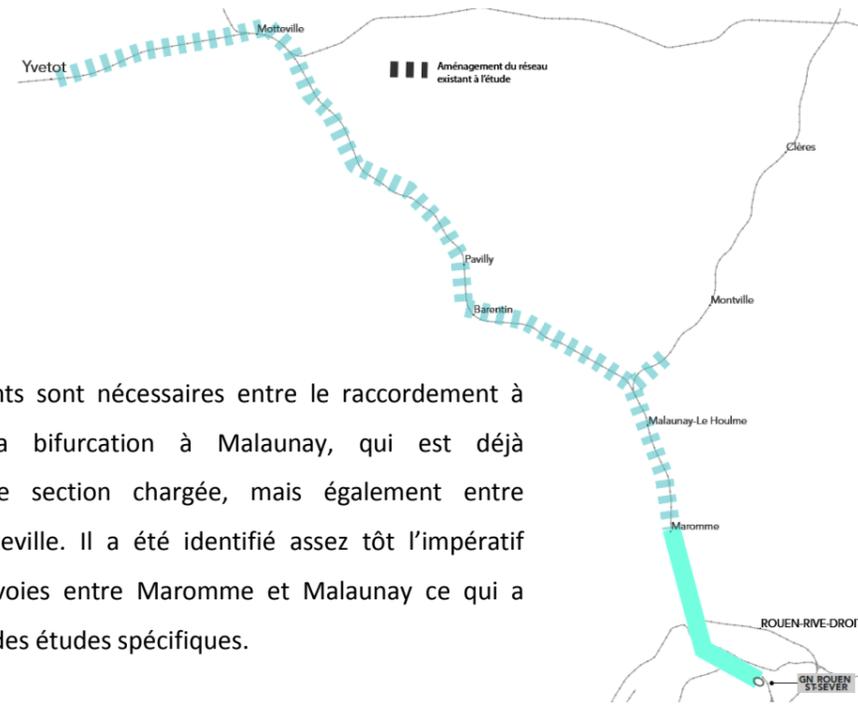
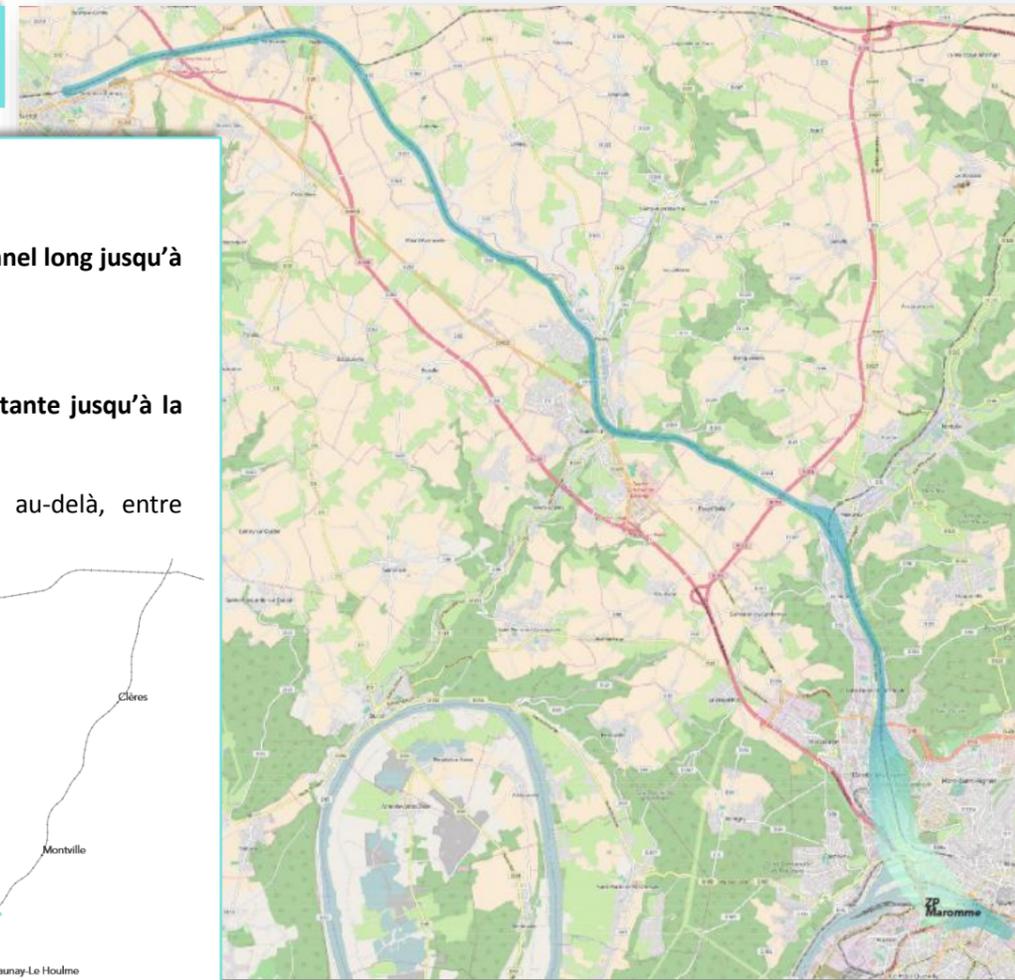
INFRASTRUCTURES :

En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine est envisagée avec un tunnel long jusqu'à la gare de Maromme.

La densité de circulations nécessite ensuite un **doublement de la ligne existante jusqu'à la bifurcation de Malaunay.**

D'autres aménagements du réseau existant sont également nécessaires au-delà, entre Barentin Yvetot.

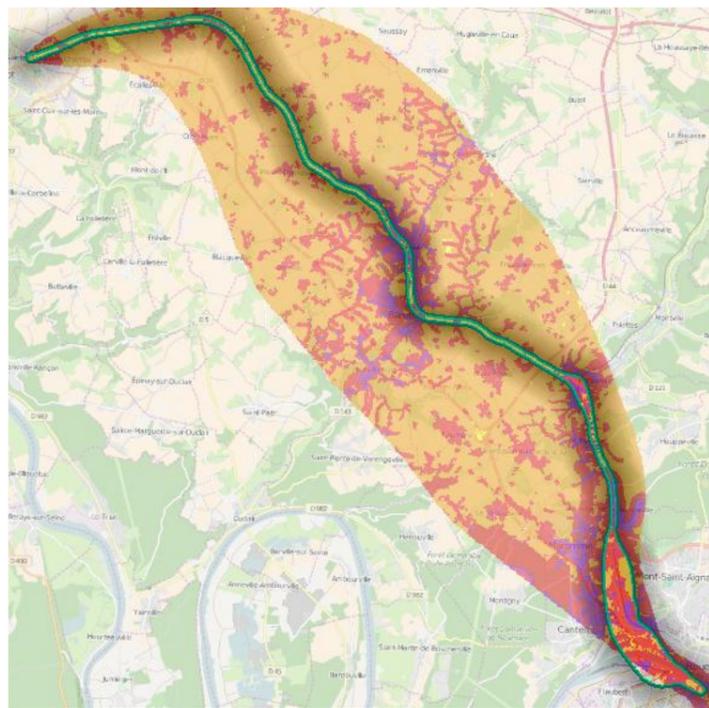
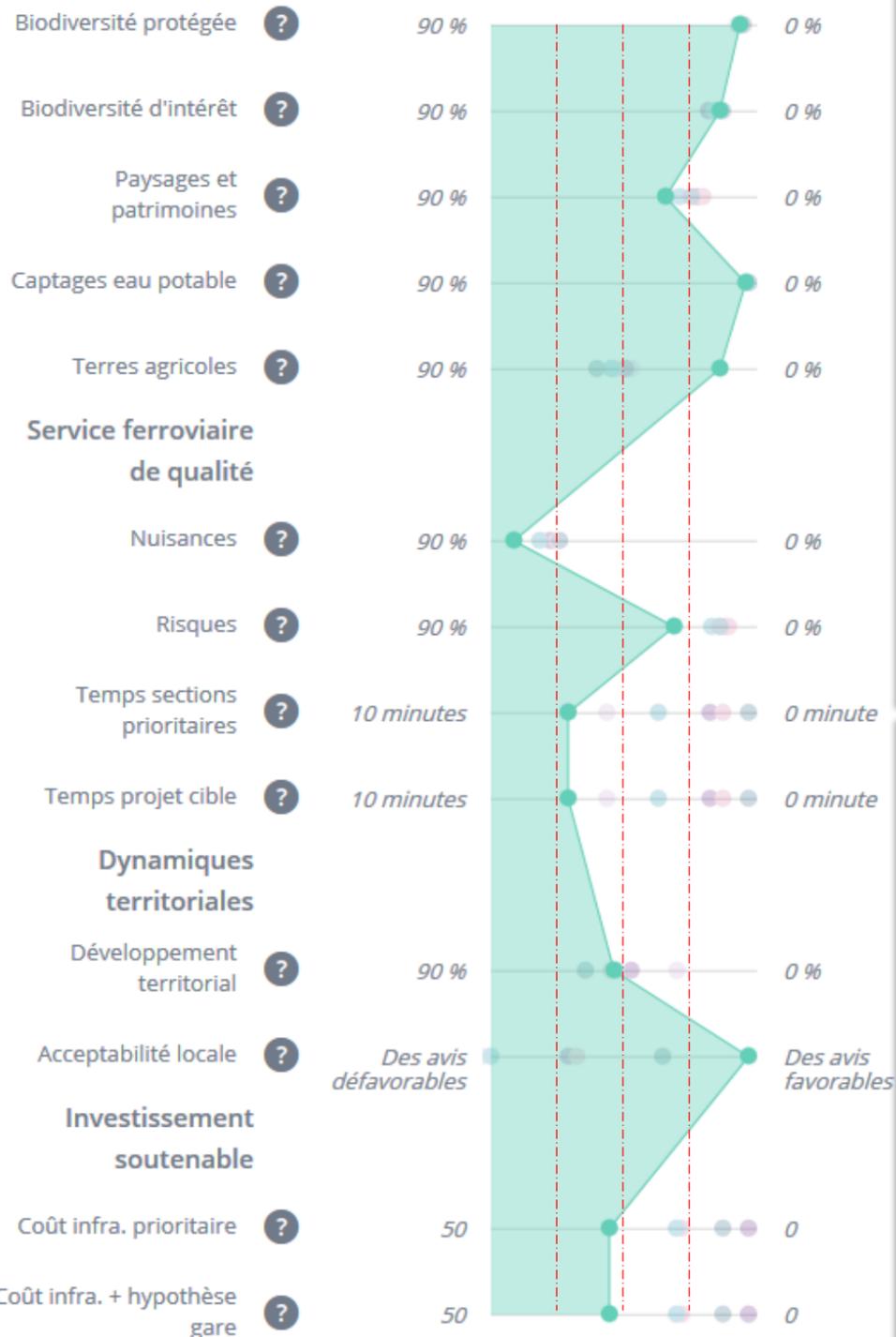
Des aménagements sont nécessaires entre le raccordement à Maromme et la bifurcation à Malaunay, qui est déjà actuellement une section chargée, mais également entre Barentin et Motteville. Il a été identifié assez tôt l'impératif d'une mise à 4 voies entre Maromme et Malaunay ce qui a permis de lancer des études spécifiques.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Périmètre de protection rapproché de captage AEP au niveau de Maromme
- Le risque inondation associé à la Seine et au Cailly
- Monuments historiques :
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
- Traversées de zones bâties denses
- Nombreuses ICPE.

Ressources & Patrimoines



Zone de passage : RY Ouest A

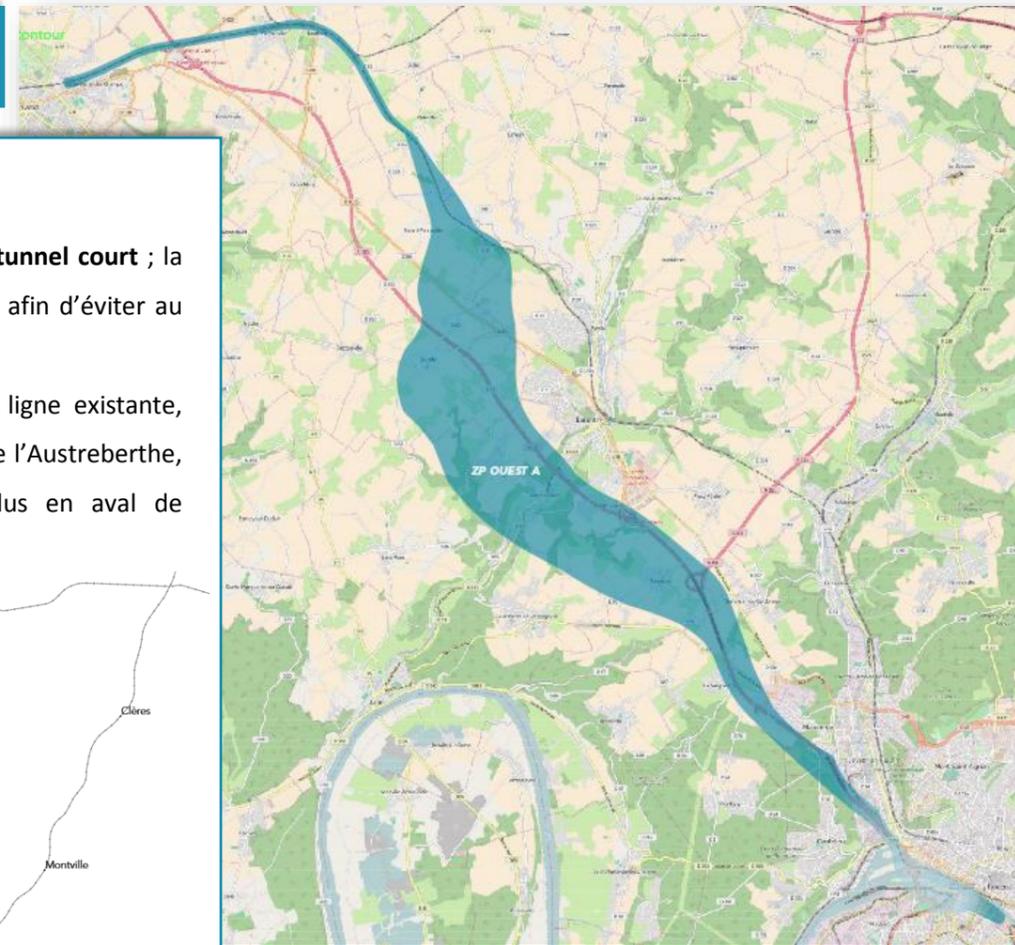
FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP Ouest A est défavorable pour les temps de parcours.**

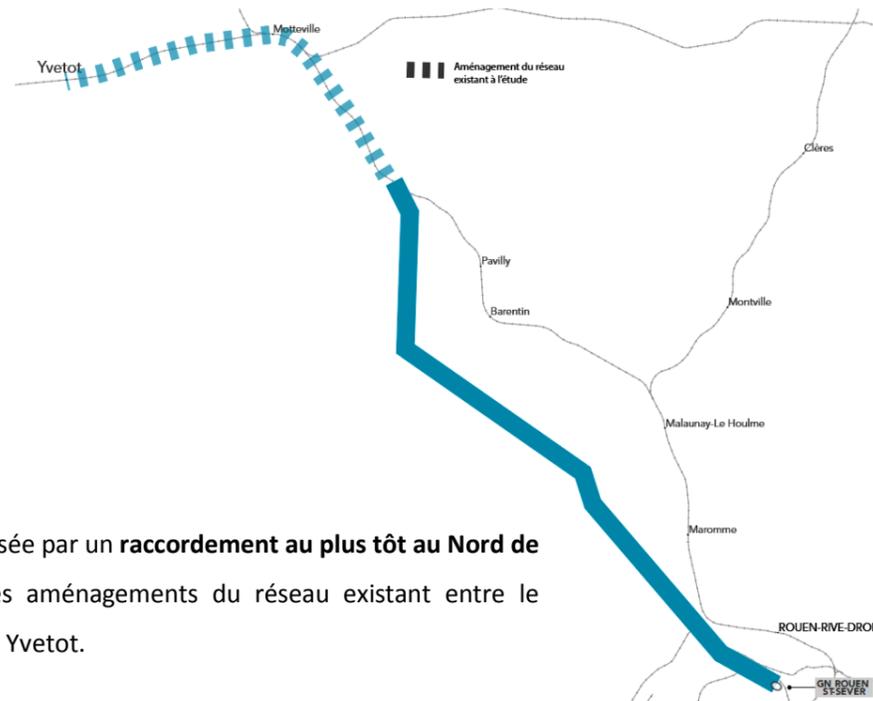
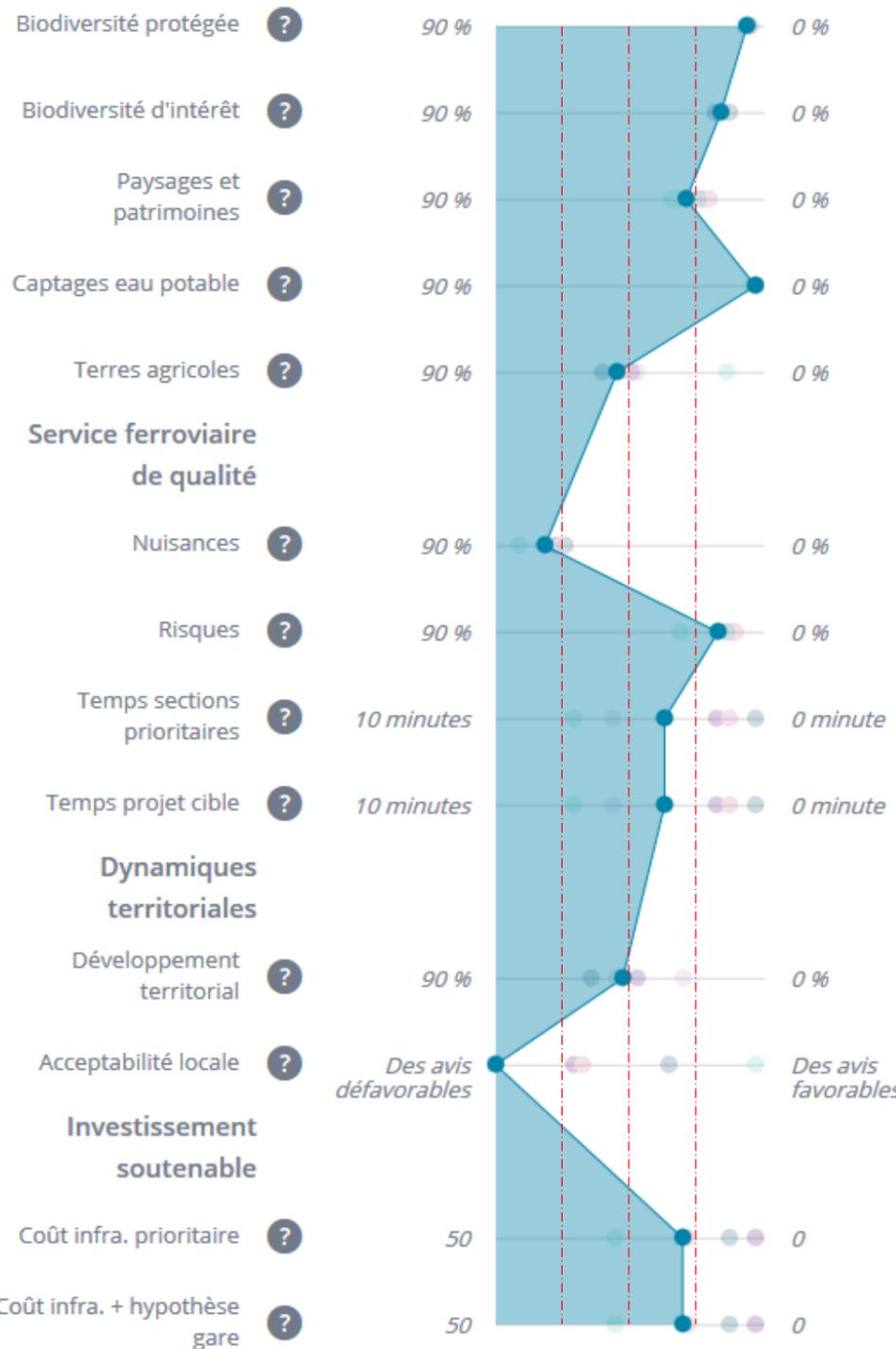
INFRASTRUCTURES :

En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine **est envisagée avec un tunnel court** ; la sortie de Rouen fait l'objet d'une recherche de rapprochement avec l'A150 afin d'éviter au maximum les enjeux urbains et la forêt classée de Roumare.

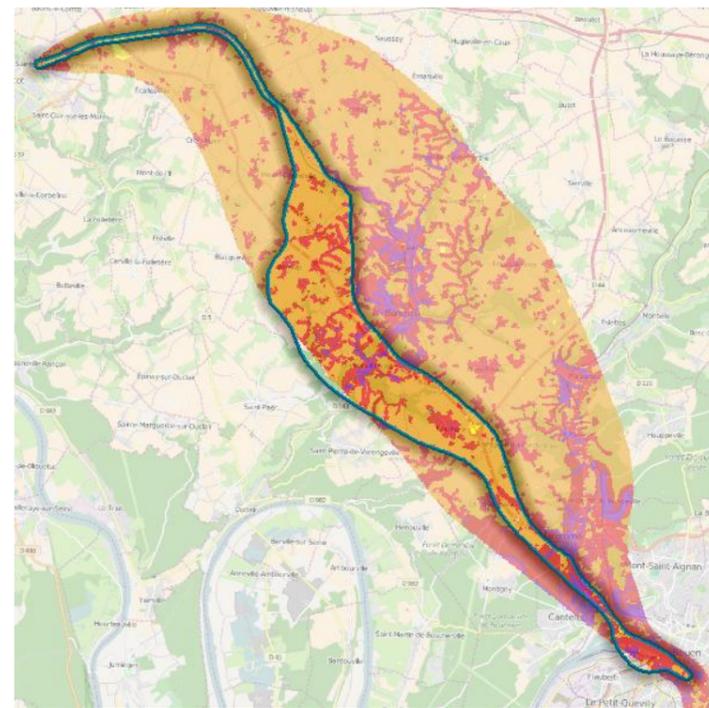
Une fois sur le plateau de Caux, cette zone se prolonge à l'Ouest de la ligne existante, permettant d'envisager un rapprochement avec l'A150, y compris au droit de l'Austreberthe, tout en offrant également des alternatives avec un franchissement plus en aval de l'Austreberthe.



Ressources & Patrimoines



Elle est caractérisée par un **raccordement au plus tôt au Nord de Pavilly**, avec des aménagements du réseau existant entre le raccordement et Yvetot.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Monuments historiques :
 - ✓ les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
 - ✓ Les trois traversées médianes et le clocher de l'église de Roumare, le château de Roumare, le calvaire « la Croix de Pierre » à Bouville et l'église de Bouville
- Risque important d'inondation lié à la Seine et à l'Austreberthe
- Bâti très dense en sortie de Rouen
- Risque de ruissellement
- Terres agricoles à très bon potentiel
- Secteur en fin d'aménagement foncier de l'A150
- Forêt de protection de Roumare
- Bâti diffus (villages, hameaux) sur le plateau de Caux.

Zone de passage : RY Ouest B

FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : **la ZP RY Ouest B est la plus favorable pour les temps de parcours.**

INFRASTRUCTURES :

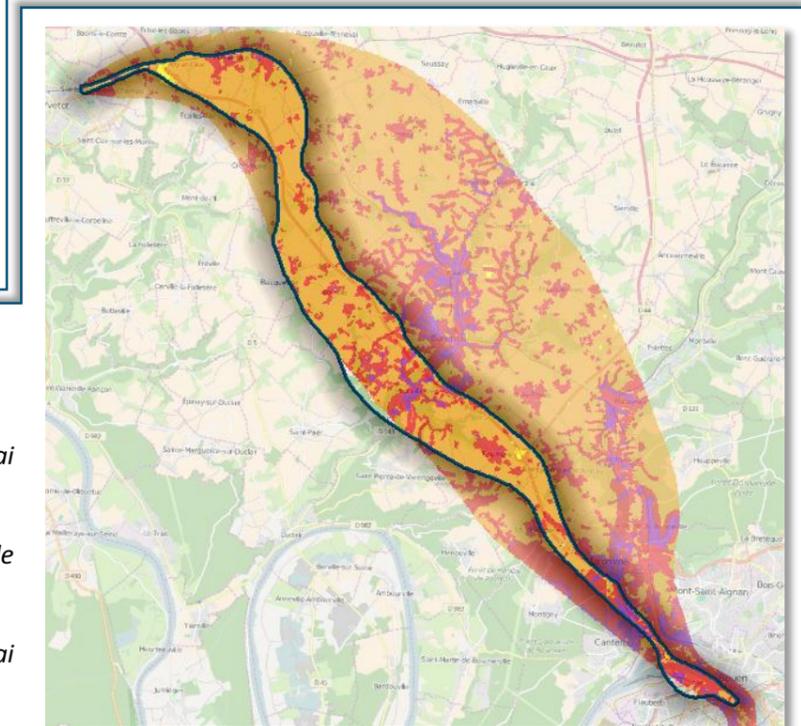
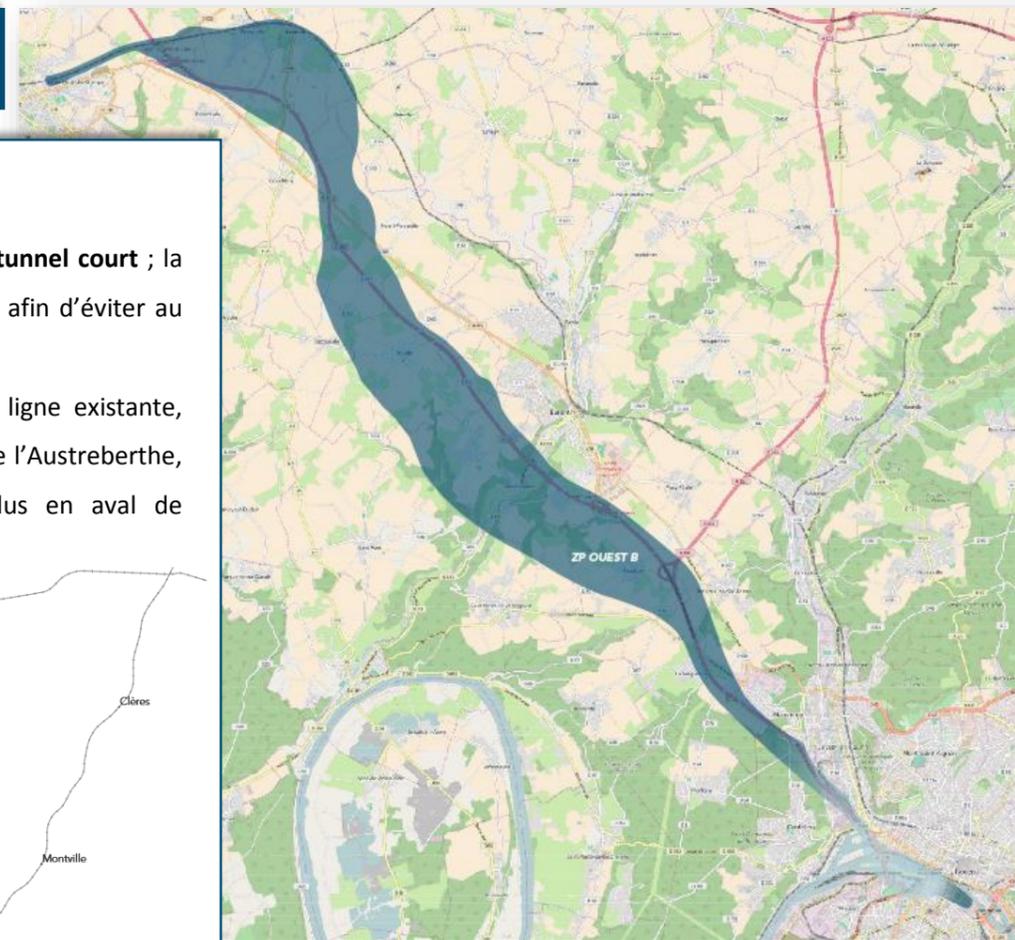
En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine **est envisagée avec un tunnel court** ; la sortie de Rouen fait l'objet d'une recherche de rapprochement avec l'A150 afin d'éviter au maximum les enjeux urbains et la forêt classée de Roumare.

Une fois sur le plateau de Caux, cette zone se prolonge à l'Ouest de la ligne existante, permettant d'envisager un rapprochement avec l'A150, y compris au droit de l'Austreberthe, tout en offrant également des alternatives avec un franchissement plus en aval de l'Austreberthe.

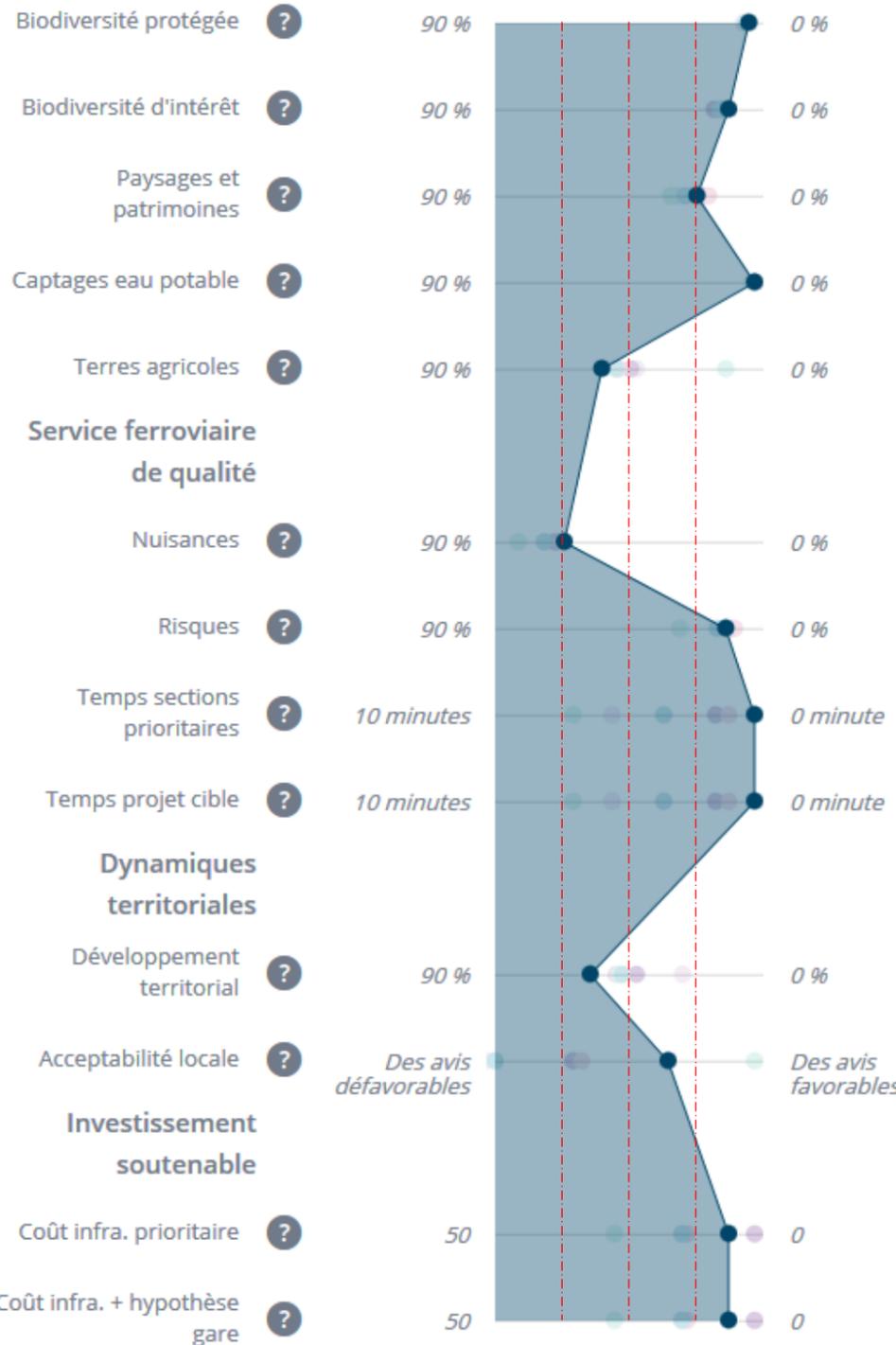
Elle est caractérisée par un **raccordement entre Motteville et Yvetot**, permettant de maximiser le gain de temps. Elle permettrait également un raccordement en amont de Motteville.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Monuments historiques :
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
 - ✓ Les trois traversées médianes et le clocher de l'église de Roumare, le château de Roumare, le calvaire « la Croix de Pierre » à Bouville, l'église de Bouville et l'église de Motteville.
- Risque important d'inondation lié à la Seine et à l'Austreberthe
- Bâti très dense en sortie de Rouen
- Risque de ruissellement



Ressources & Patrimoines



- Terres agricoles à très bon potentiel
- Secteur en fin d'aménagement foncier de l'A150
- Forêt de protection de Roumare
- Bâti diffus (villages, hameaux) sur le plateau de Caux.