

Projet LNPN

COMITE TERRITORIAL MANTES-EVREUX-CAEN-
CHERBOURG

Mardi 11 Octobre 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





- 1. Les grands objectifs de la LNPN**
- 2. Bilan de la 2^e vague de concertation**
- 3. Conclusion du COPIL LNPN du 04/05/16 sur la GN de Nanterre**
- 4. Présentation du processus des études appliqué au choix des zones de passage**
- 5. Proposition de zones de passage et scénarios de projet**
- 6. Préparation de la vague 3 de concertation**
- 7. Complexe Paris-Saint-Lazare**
- 8. Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure**



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

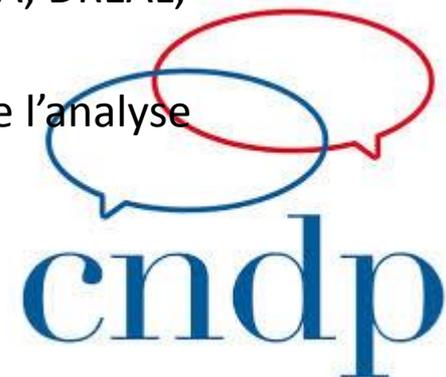
Mail : anne-marie-charvet@orange.fr



Rappel de l'annonce faite lors de commission consultative Mantes-Evreux le 5 juillet 2016

Suite à la demande de la profession agricole, favorable à la réutilisation de la ligne existante ou au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de la ligne ferroviaire existante entre Mantes-Evreux, Madame Charvet, garante de la concertation nommée par la CNDP a proposé :

- ❖ De constituer un groupe ad hoc représentant la profession agricole pour superviser une étude à « dire d'expert » qui serait réalisée par un expert indépendant du Maître d'Ouvrage
- ❖ Le cahier des charges sera partagé avec cette commission. En vue d'un lancement courant octobre 2016 pour un rendu maximum 2 mois après.
- ❖ Le rendu de ce dire d'expert sera organisé fin 2016 ou début 2017, devant le monde agricole dans sa pluralité : FNSEA, Ministère de l'agriculture, JA, DREAL, Chambres régionales et départementales... toujours sans le MOA...
- ❖ Elle fera acter la démarche en COPIL du 20 Octobre puis le résultat de l'analyse en prochain COPIL en vue de verser la contribution à l'EUP.



❖ Liste proposée des institutions représentées dans la commission:

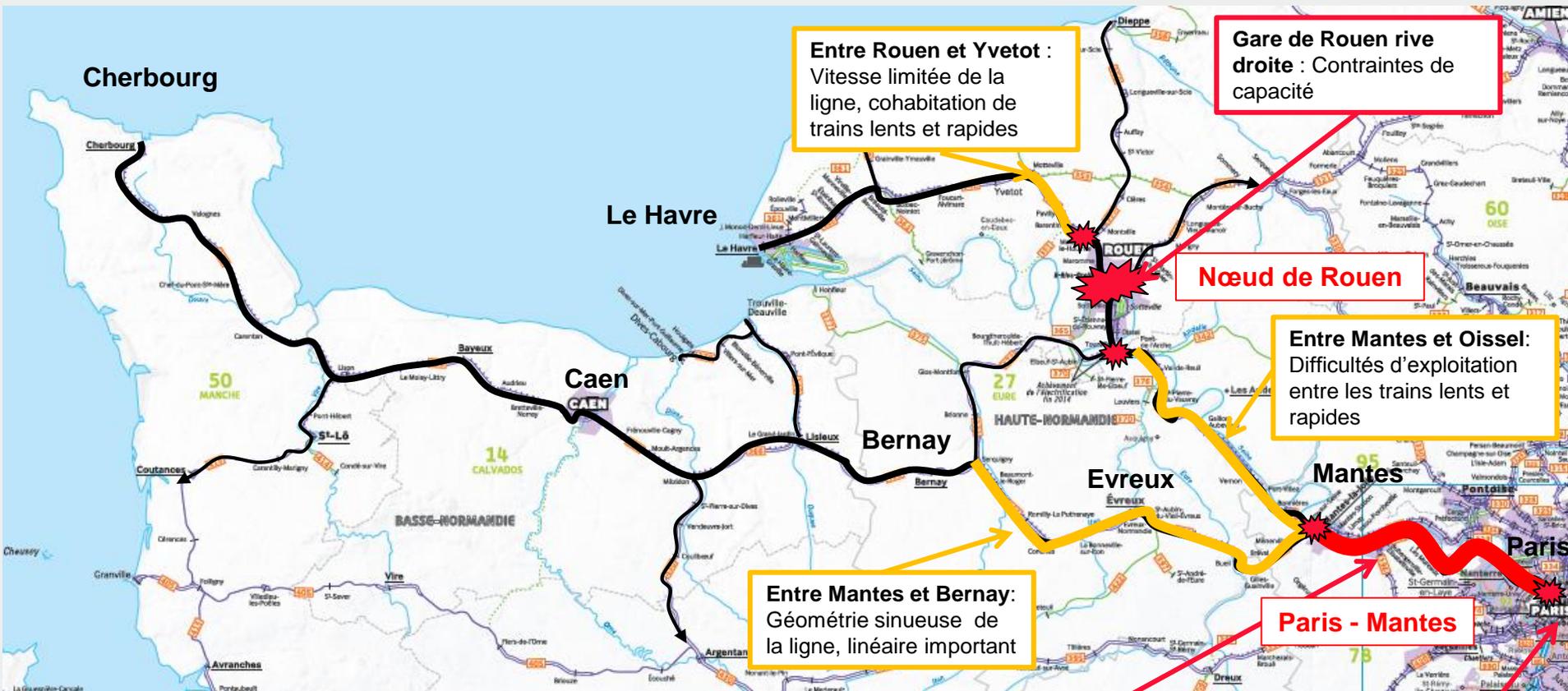
ADAFER
Chambre d'agriculture de l'Eure
Chambre d'agriculture d'Ile-de-France
Chambre interdépartementale d'Ile-de-France
Commission Territoires
FNSEA
FNSEA 27
FNSEA 78
JA 27
JA 78 Ouest

❖ Proposition de date de réunion pour une première commission afin de partager et valider le cahier des charges : **courant octobre 2016**



Les grands objectifs de la LNPN

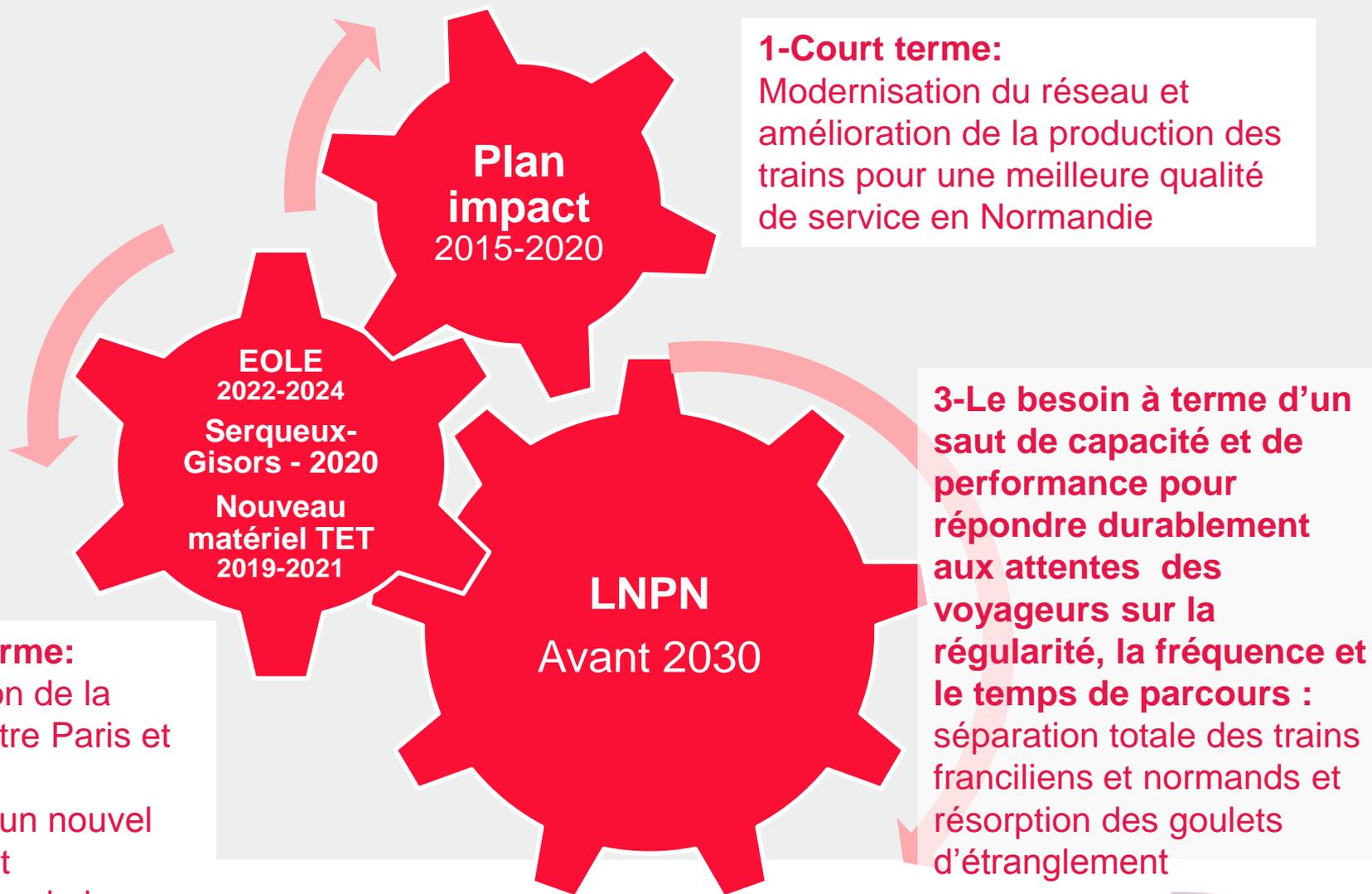
Les limites du système ferroviaire existant



- Contraintes très fortes
- Contraintes fortes
- Nombreuses convergences de lignes

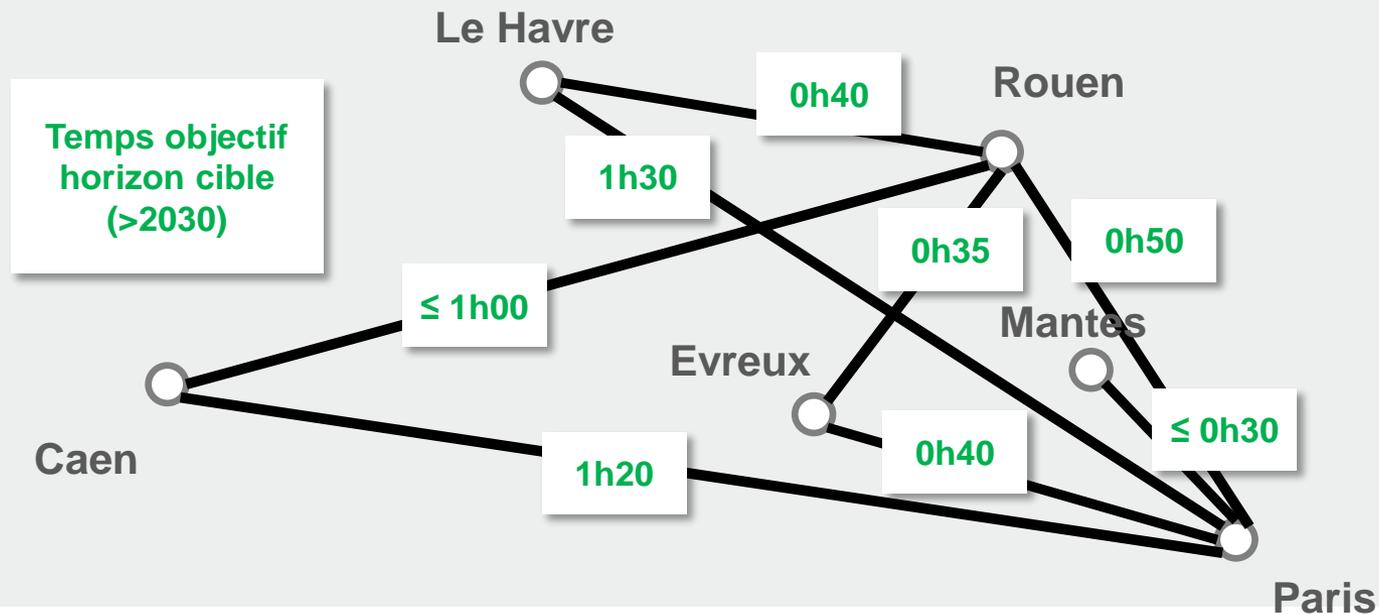
Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

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

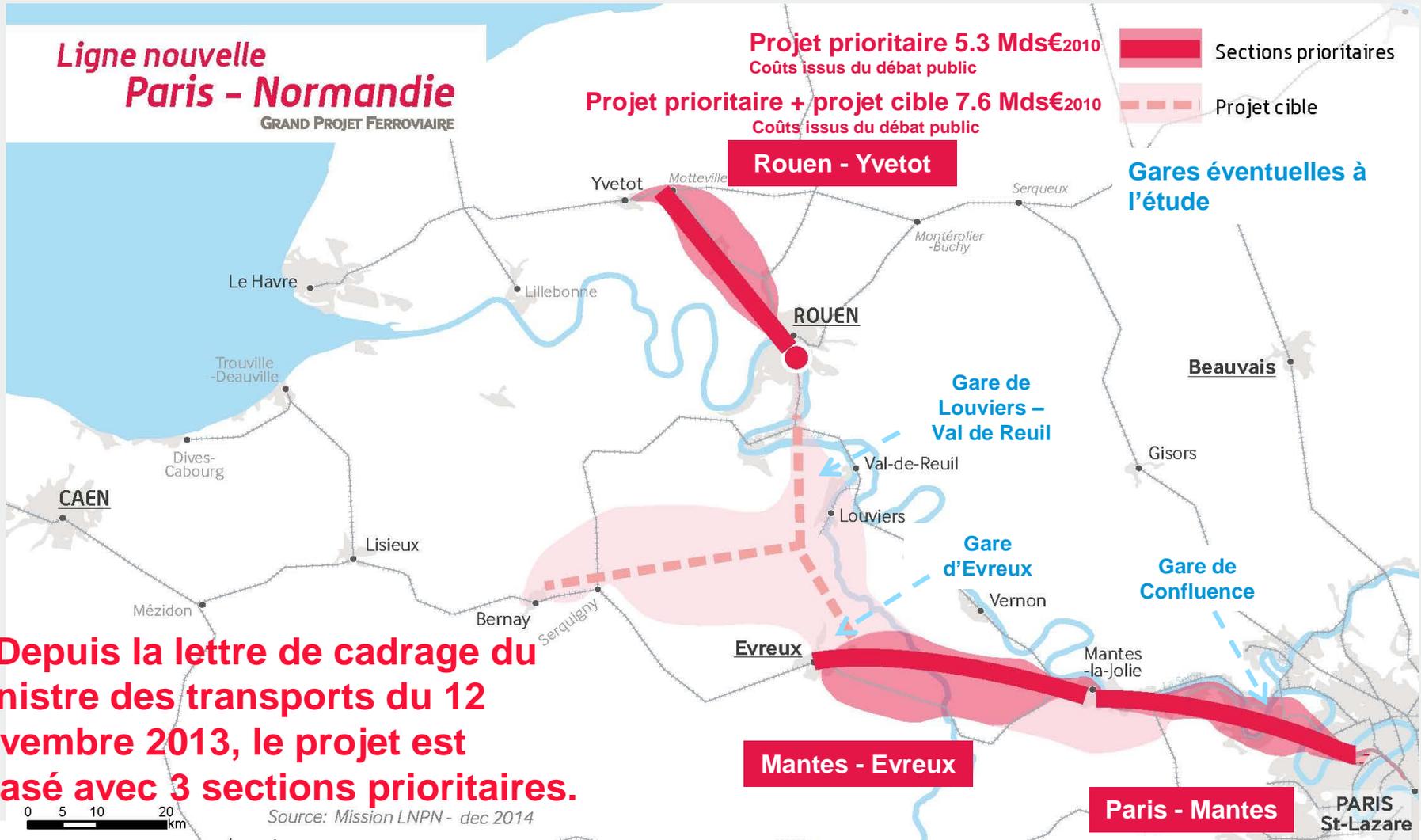


Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

- **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 une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



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



→ Depuis la lettre de cadrage du Ministre des transports du 12 novembre 2013, le projet est phasé avec 3 sections prioritaires.

L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



- Un premier objectif est d'arrêter, **début 2017** une **zone de passage préférentielle (1km à 3km)** 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



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 et fluidification des circulations après EOLE
- de dégager des capacités sur la ligne existante → permet des évolutions de l'offre du RER A et du RER E sur le réseau francilien
- de proposer des liaisons Paris-Mantes directes
- de mailler la nouvelle ligne au réseau existant francilien

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

Le calendrier de gouvernance et de concertation

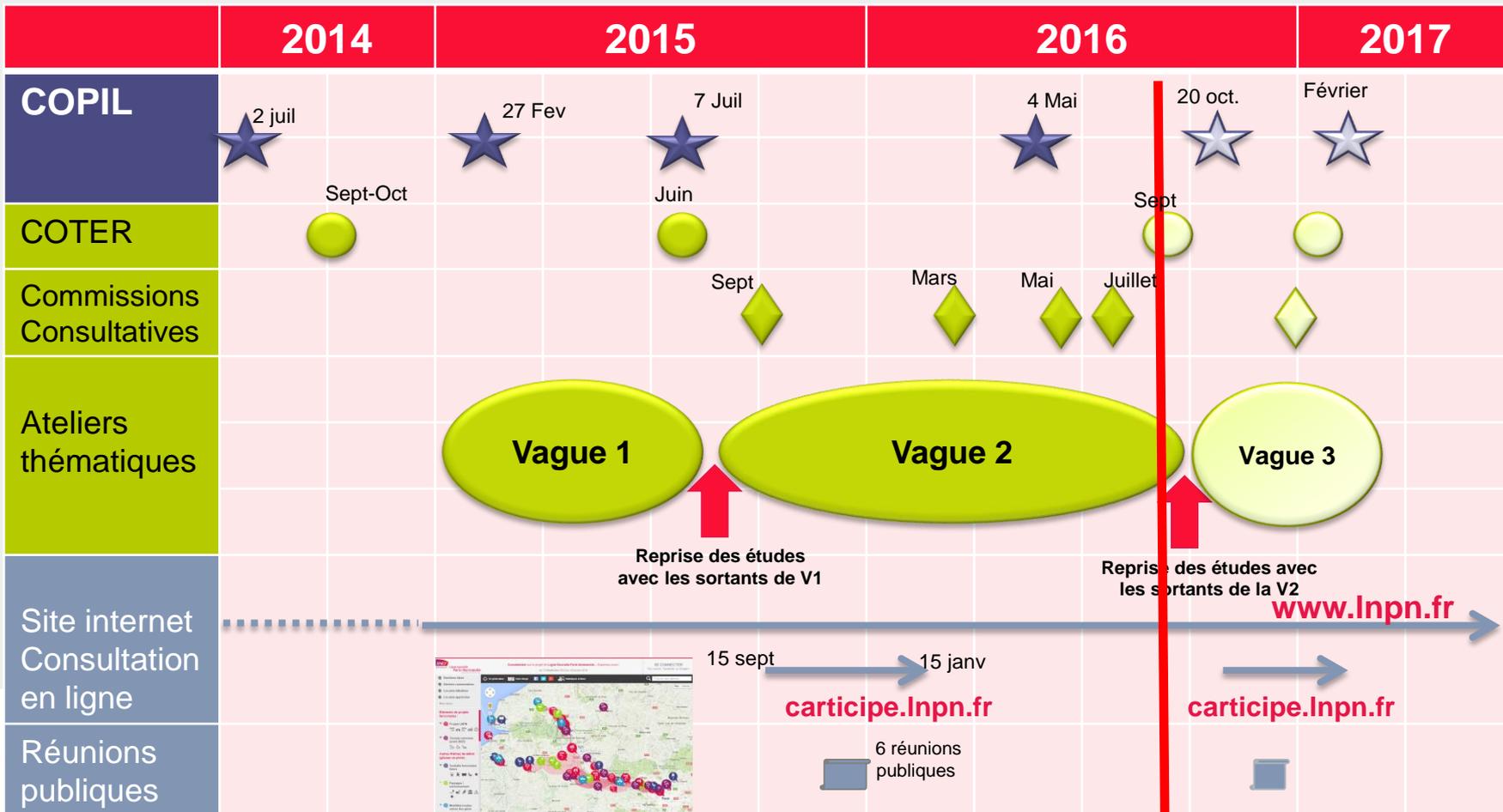


Objectifs des études et de la concertation

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



Bilan de la deuxième vague de concertation

Bilan de la concertation de la 2e vague

Objectif : Mettre au point des zones de passages de 1 à 3 km de large, les analyser afin d'en sélectionner 3 par section prioritaire en fin de vague 2.

- Une consultation du grand public élargie via l'outil « **carticipa** » du 15 sept 2015 au 15 janvier 2016 associé à des rencontres publiques dans 6 grandes villes du projet (Le Havre, Rouen, Evreux, Mantes-la-Jolie, Caen, Vernon)

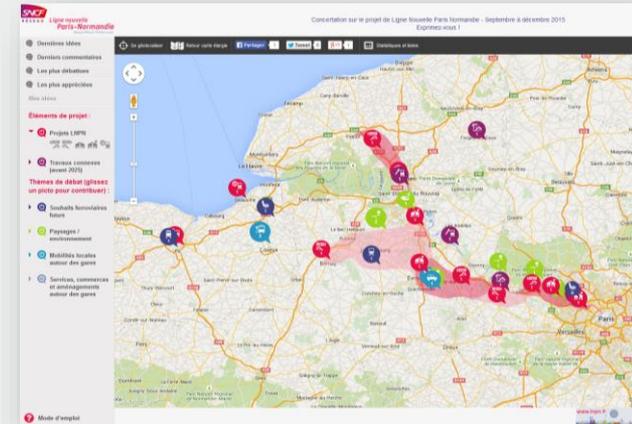
➤ Recueil de **1400 avis** écrits, **7000 votes**

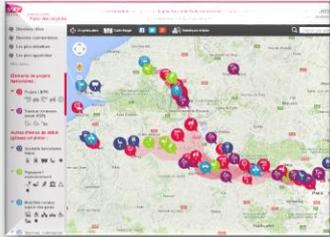
- Un dispositif de concertation avec les institutionnels

➤ **3 comités territoriaux** – 1 par axe

➤ **9 commissions consultatives** - 3 par section prioritaire (sept 15/ mars-mai 16/ Juillet 16)

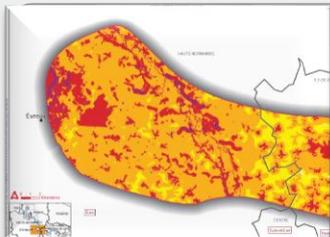
➤ **10 ateliers thématiques** - 8 concernant les thèmes « fonctionnalités et insertion territoriale » et 2 concernant le thème projet de territoire.





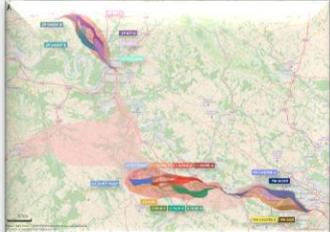
Sept 2015- Janvier 2016

- Recueil des attentes et des enjeux du territoire via le site carticpe à l'attention du grand public



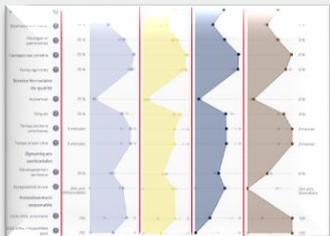
Sept 2015 – Février 2016

- Hiérarchisation des enjeux environnementaux
- Mise à jour des schémas de desserte



Mars - Mai 2016

- Présentation en concertation des zones de passage envisagées par section prioritaire



Juillet - Octobre 2016

- Processus permettant de proposer trois ZP par section prioritaire

Gare nouvelle de Nanterre

Processus de décision sur la question d'une gare LNPN à Nanterre à l'horizon cible

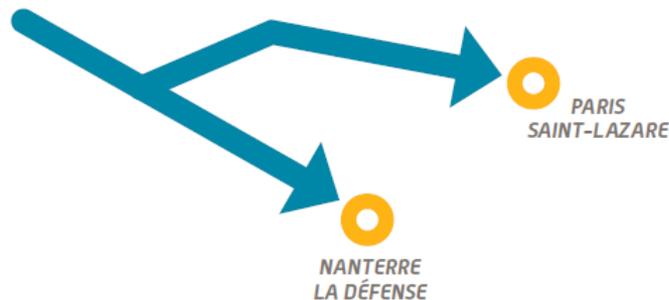
Comité de pilotage de juillet 2015 : décision d'étudier trois scénarios « gare en fourche », « gare en ligne », « sans gare », en s'appuyant sur :

- une étude ferroviaire d'implantation d'une gare « rue de la Garenne » (SNCF Réseau)
- une étude des impacts de l'implantation d'une gare dans le quartier des Groues (EPADESA)
- dans le cadre d'un groupe de travail piloté par la DRIEA IdF

Gare en ligne



Gare en fourche



Sans Gare

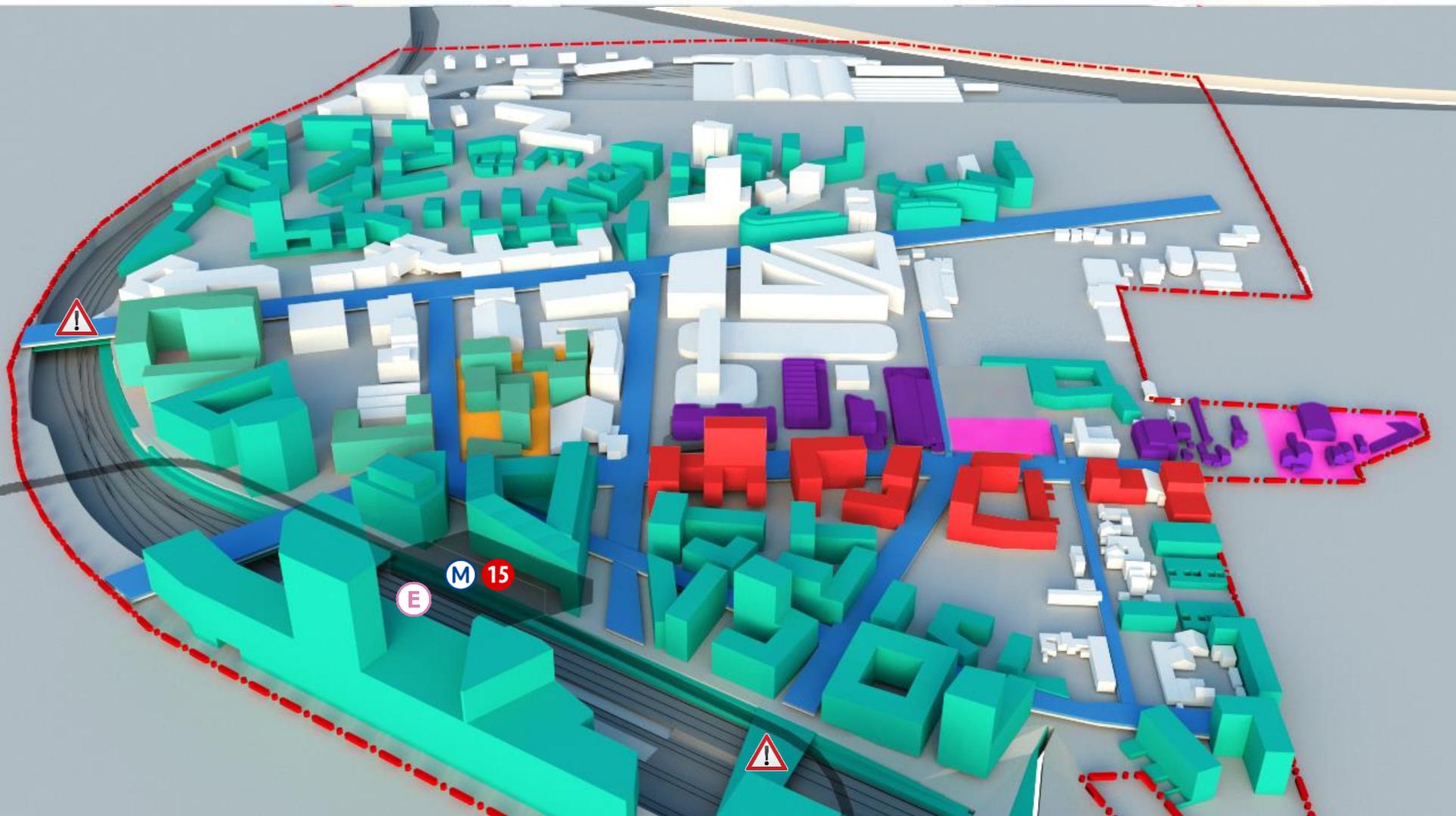




L'analyse a reposé sur la base de 4 critères:

- **Les réponses aux fonctionnalités attendues du projet LNPN**
- **Les coûts associés aux enjeux techniques et impacts**
 - Résultat des études ferroviaires d'infrastructure sous MOA SNCF Réseau
 - Résultat des études urbaines sous MOA de l'EPADESA
- **Les dynamiques et le développement territorial**
- **La capacité à long terme du système ferroviaire et l'exploitabilité**

Exemple d'impact sur le bâti pour une gare réalisée en tunnelier



■ îlot reporté

■ Adaptation des
fondations

■ îlot pour émergences de
la gare LNPN

■ Bâtiments
démolis

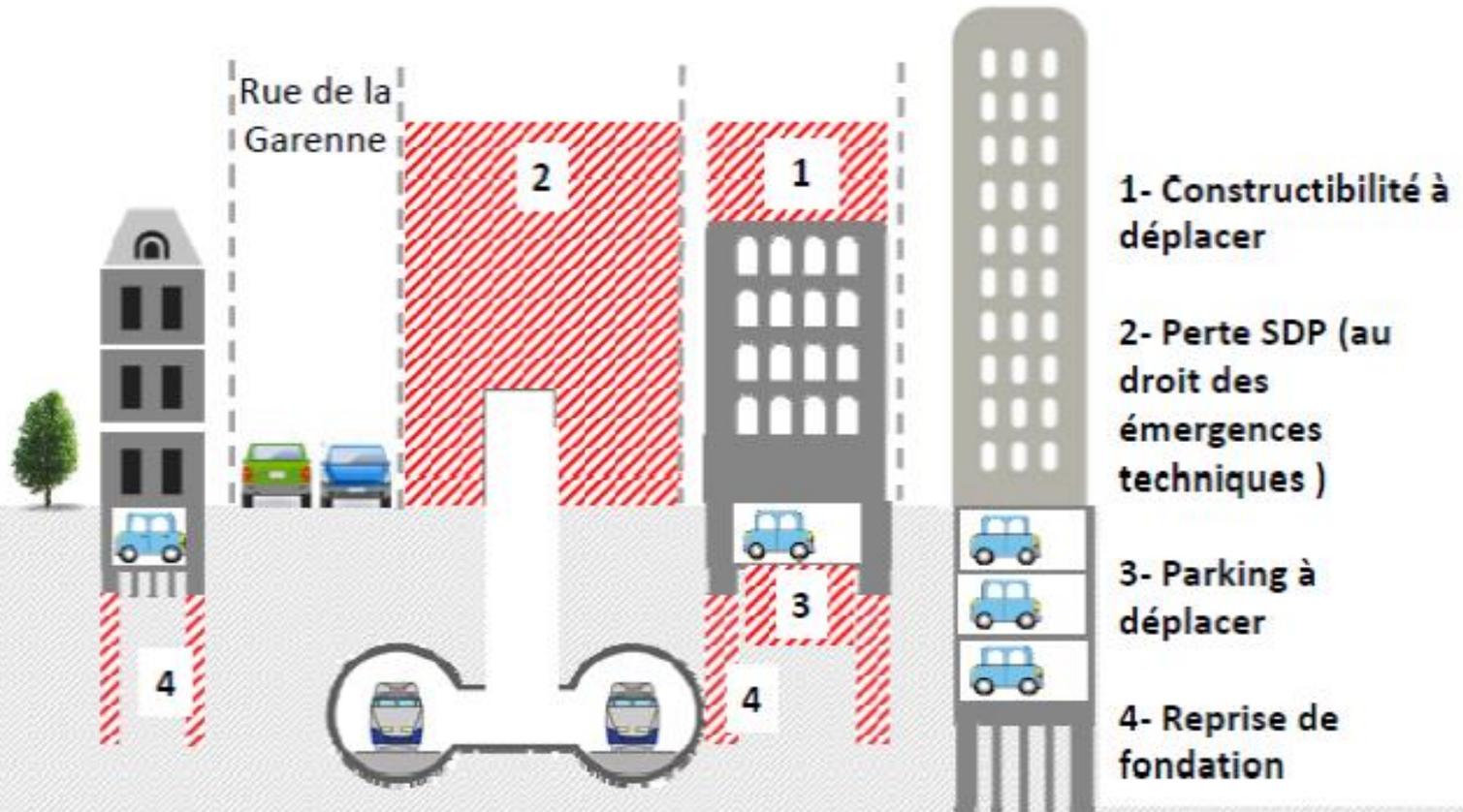
⚠ Point de vigilance
trafic

▨ Rue fermée pendant
les travaux

Exemple de réalisation en tunnelier

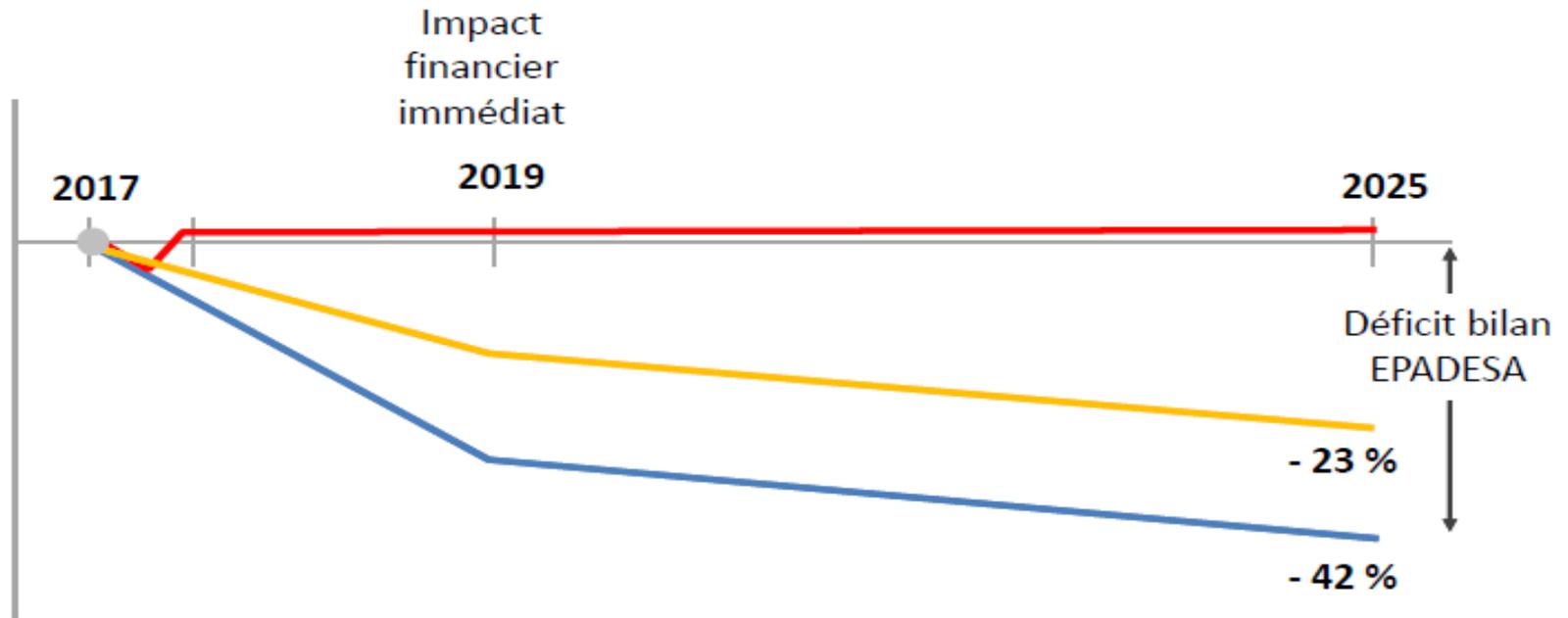
> Après 2040

Schéma de principe



EPADESA // Avril 2016

Déficit sur le bilan de la ZAC



- sans la gare
- avec la gare (tranchée ouverte)
- avec la gare (tunnelier)

Hypothèse retenue : livraison gare LNPN en 2040
Estimation en euro 2016

EPADESA // Avril 2016

Les principaux résultats de l'étude



Les principaux résultats de l'étude d'opportunité relatives à une gare LNPN à Nanterre-La Défense au sein du futur quartier des Groues, où est prévue la création de 5 000 logements et 12 000 emplois d'ici 2027 mettent en perspectives:

- **les apports d'une gare** – principalement un gain de temps de parcours de l'ordre de 10 à 15 minutes entre la Normandie, Mantes et le secteur des Groues à Nanterre/La Défense,
- **et les impacts et les coûts associés** estimés globalement et à terme entre 1,5 et 2,4 Md€. Ce coût est à rapprocher de celui des trois sections prioritaires, soit 5,3 Md€ aux conditions économiques de 2010.

➔ Cette analyse conduit le COPIL à ne plus envisager la possibilité d'une gare nouvelle à Nanterre-La Défense dans la suite des études du projet LNPN.

Processus des études

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 20 Oct 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 Oct 2016

MARS /
MAI 2016

- Présentation des zones de passage en commissions consultatives et ateliers :
22 et 24 mars : Mantes-Evreux ; 09 et 12 mai: Paris-Mantes ; 17 et 19 mai : 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

SEPT-OCT
2016

- Atelier thématique de synthèse 6 septembre
- Comités territoriaux (fin sept-début oct)
- Comité de pilotage visant à réduire le nombre de zones de passage (Oct)

Principe et méthodologie des études



- **Elaboration des zones de passage en évitant autant que possible les enjeux les plus forts (issus de la hiérarchisation).**
- **Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :**

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

- **Première étape d'élimination de ZP avec un jeu d'indicateur partiel.**
 - 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.
 - Jeu d'indicateur élaboré en atelier de concertation avec l'ensemble des parties prenantes du projet (cf tableau de la diapo suivante)

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

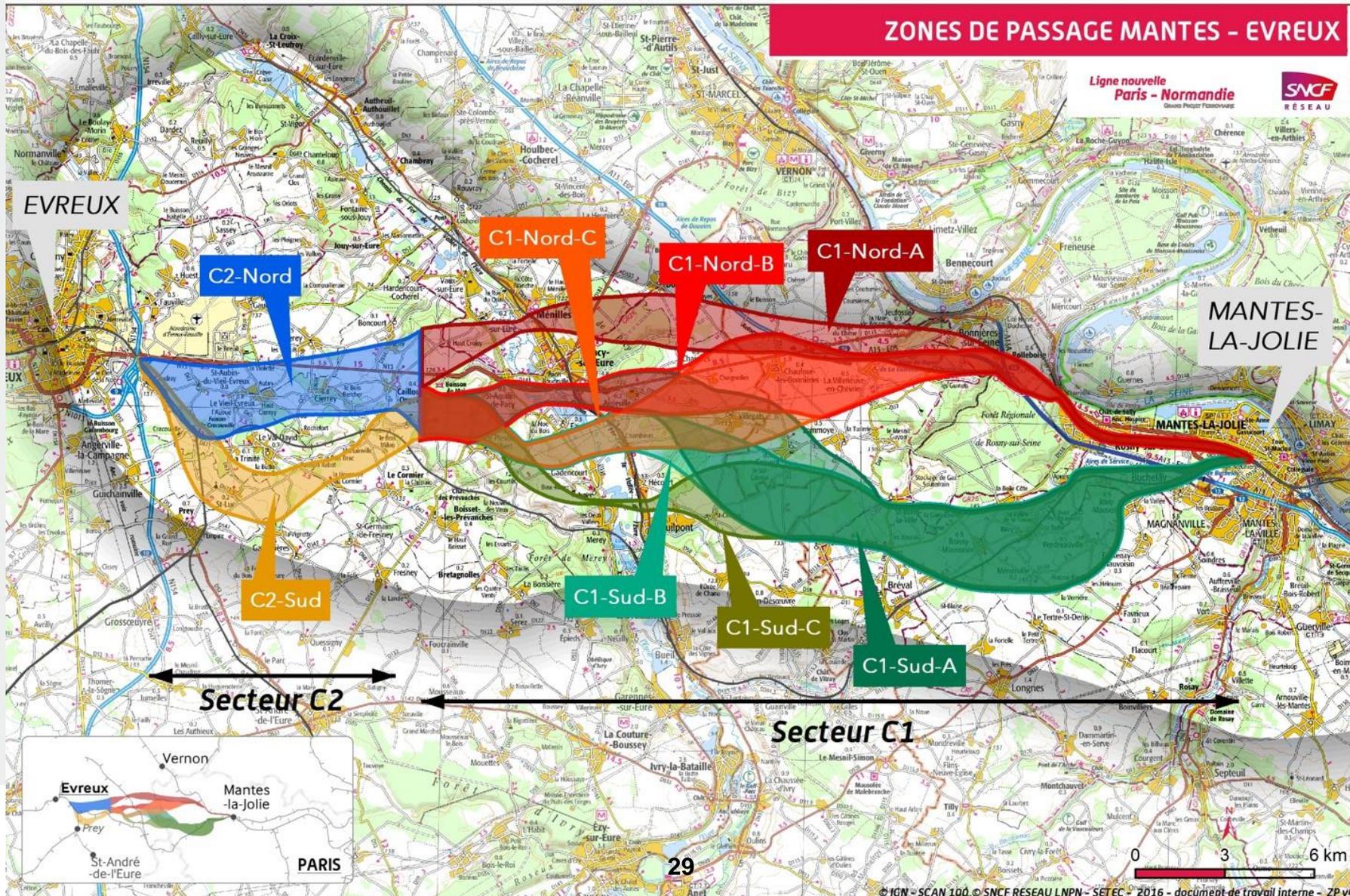
SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

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 section prioritaire	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (projet prioritaire)
Temps projet cible	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)

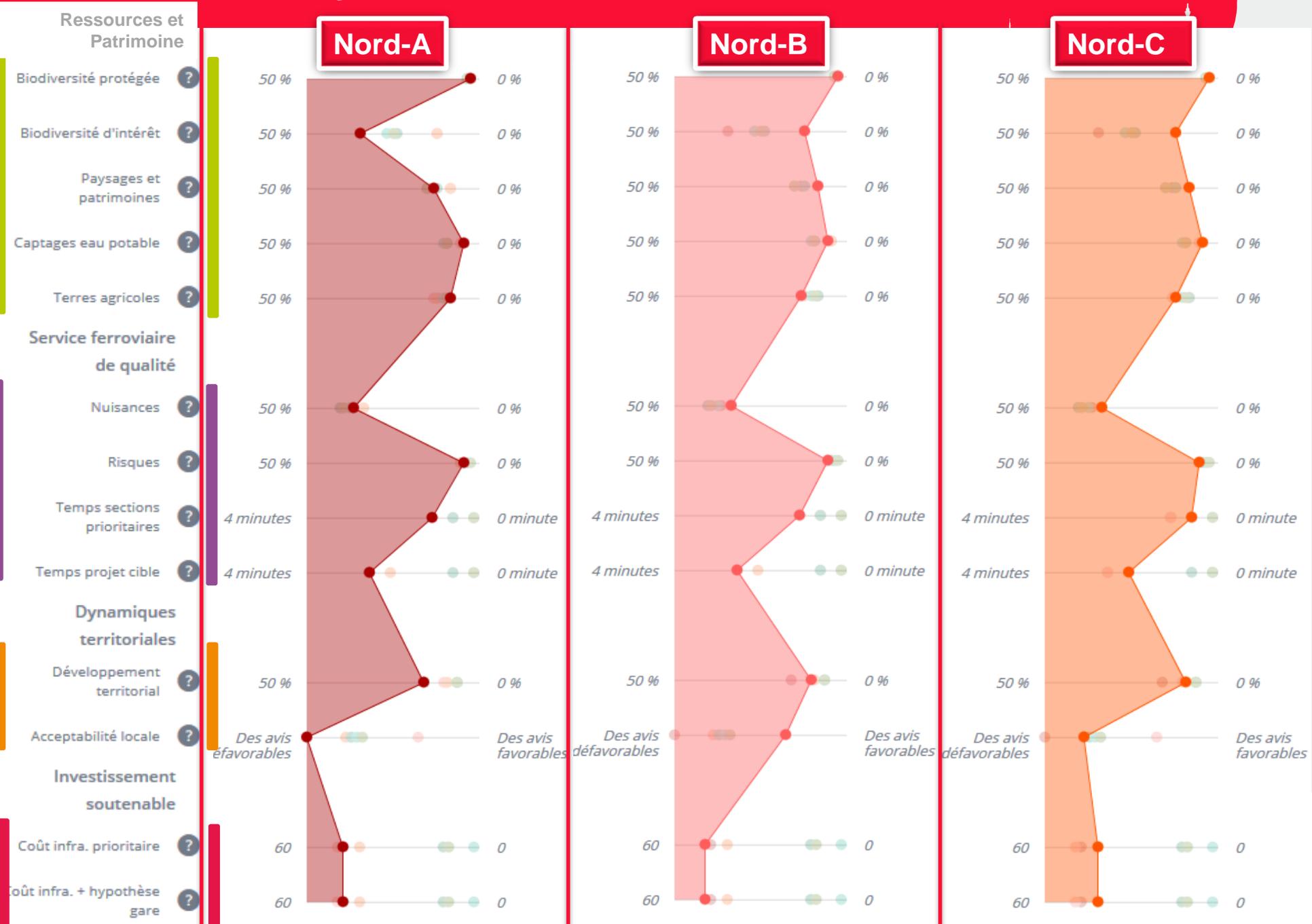
INVESTISSEMENT SOUTENABLE

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

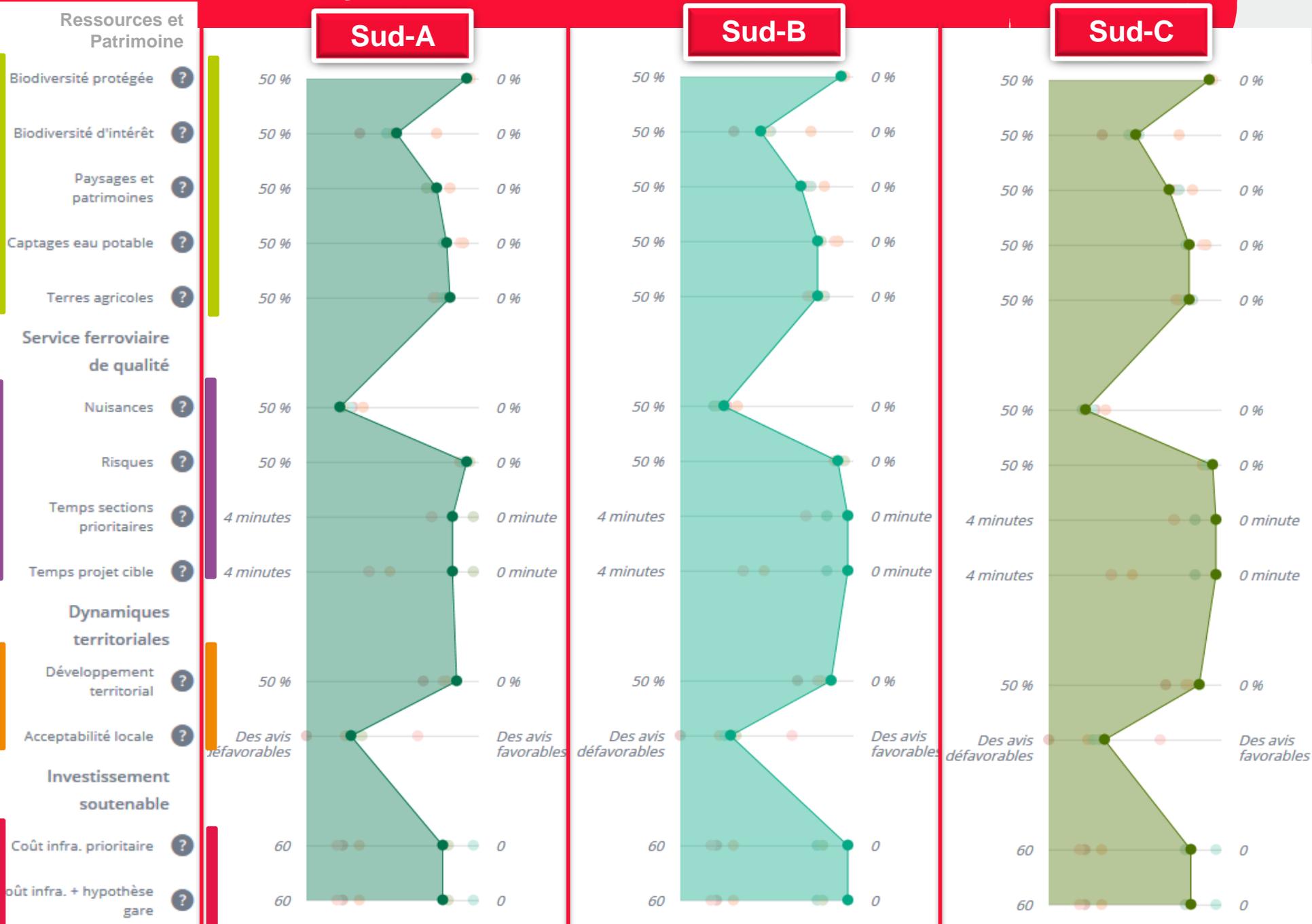
Rappel des zones de passage



Synthèse : Section C1 - Famille Nord



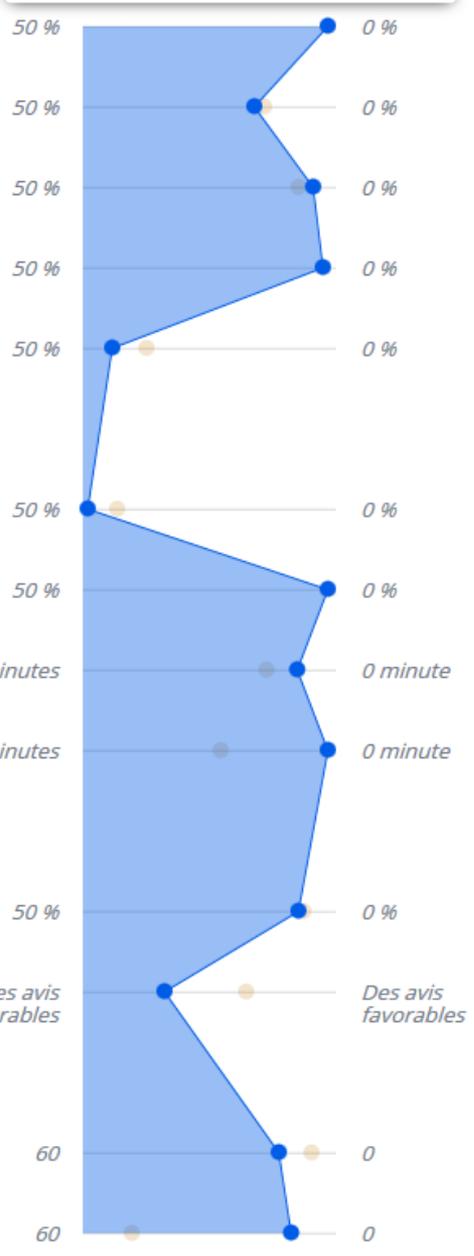
Synthèse : Section C1 - Famille Sud



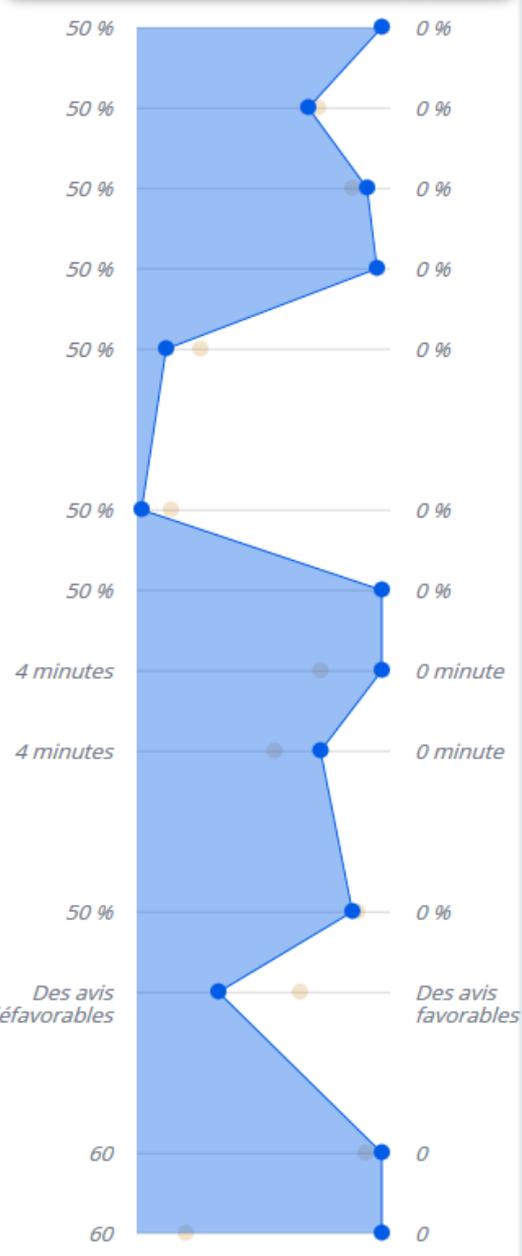
Synthèse : Section C2

- Ressources et Patrimoine
- Biodiversité protégée ?
 - Biodiversité d'intérêt ?
 - Paysages et patrimoines ?
 - Captages eau potable ?
 - Terres agricoles ?
- Service ferroviaire de qualité
- Nuisances ?
 - Risques ?
 - Temps sections prioritaires ?
 - Temps projet cible ?
- Dynamiques territoriales
- Développement territorial ?
 - Acceptabilité locale ?
- Investissement soutenable
- Coût infra. prioritaire ?
 - Coût infra. + hypothèse gare ?

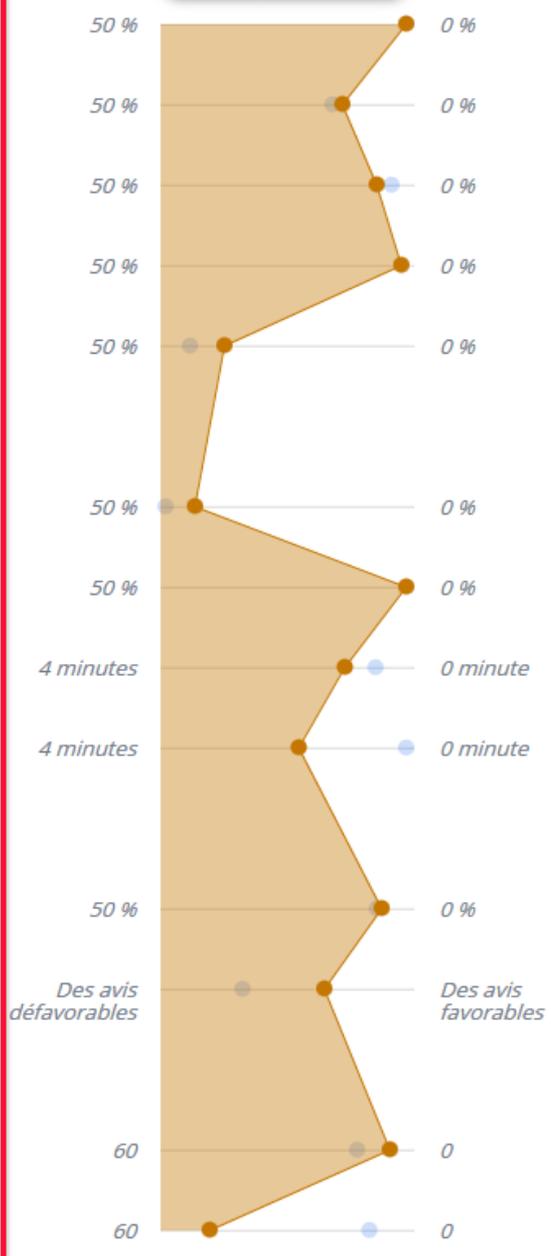
C2-Nord-Est base



C2-Nord-Ouest base



C2-Sud



Analyse de chaque Zone de Passage



Pour chaque zone de passage, une fiche décrivant la zone au travers de ses enjeux, des fonctionnalités associées, de son infrastructure.

Zone de passage

Zone de passage : ME C1 Sud B

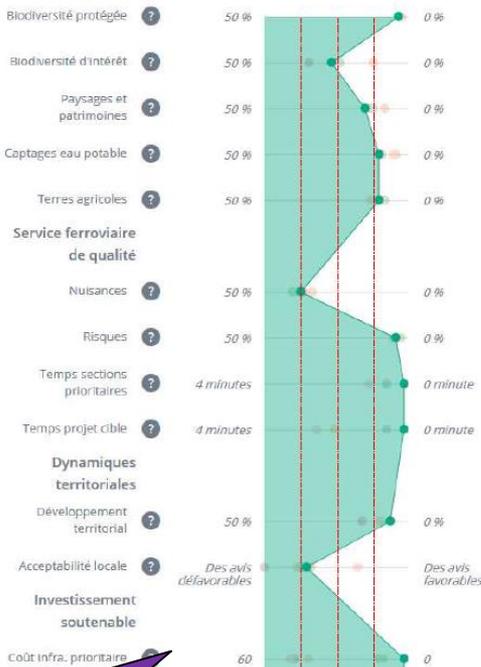
Fonctionnalités



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.

Ressources & Patrimoines



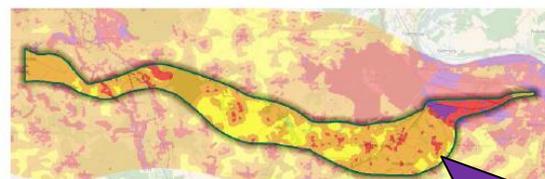
INFRASTRUCTURES :

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 de la loi sur l'eau
- 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, Ménerville et Perdreauville (SRCE)

Hiérarchisation des enjeux

- 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 l'Eure

Description des enjeux

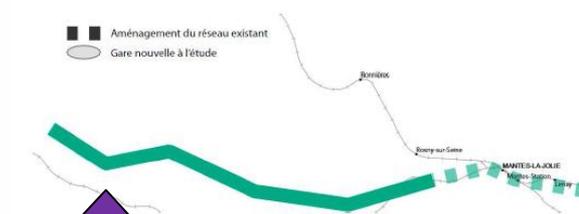


Schéma d'infrastructure

Récapitulatif des indicateurs



Principe et méthodologie des études



- Elaboration des zones de passage en évitant autant que possible les enjeux les plus forts (issus de la hiérarchisation).

- Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :



*Exemple
indicateur*



- Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).



3 exemples d'indicateur:

	Indicateur	Contenu de l'indicateur	
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	Captages AEP (périmètre de 10 mètres autour) et périmètres de protection rapprochés de captage AEP	
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	Terres à très bon potentiel agricole	Certains types de culture (identification des cultures à haute valeur ajoutée, des prairies permanentes ou en agroforesterie)
Coûts de l'infrastructure	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant	Ligne nouvelle (au ratio) : <ul style="list-style-type: none"> - Génie civil dont ouvrages souterrains, viaducs, grands ouvrages (type saut de mouton ou terrier) et terrassements - Equipements ferroviaires dont voie, traction et signalisation... - Libération des emprises et réaménagements fonciers (au ratio) Aménagements du réseau existant sous exploitation	

La méthode de classification



La méthode de classification nous a été préconisée par le LAMSADE (Laboratoire de l'université Paris Dauphine)

Les principes :

- Pas de hiérarchisation des indicateurs (tous égaux)
- Définition de valeurs « frontières » pour classer chaque indicateur, à dire d'expert

	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Biodiversité protégée	30%	20%	10%	
Biodiversité d'intérêt	50%	30%	10%	
Paysages et patrimoines	30%	20%	10%	
Captages eau potable	15%	10%	5%	
Terres agricoles	50%	30%	10%	
Nuisances	75%	50%	25%	
Risques	20%	10%	5%	
temps prioritaire	+3'	+1,5'	+0,5'	meilleur tps
Temps cible	+3'	+1,5'	+0,5'	meilleur tps
Coût prioritaire	40%	20%	10%	
Coût prioritaire + gare	40%	20%	10%	
Développement territorial	50%	30%	10%	
Acceptabilité locale	défavo.	mitigé ou pas d'avis	plutot fav.	favorable

La méthode de classification



Une classification par indicateur (par Zone de Passage - ZP)

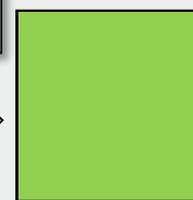
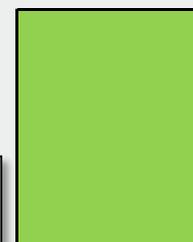
Puis une
synthèse par
axe

	ME C1-nord A	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
AXE 1	Biodiversité protégée				
	Biodiversité d'intérêt				
	Paysages et patrimoines				
	Captages eau potable				
	Terres agricoles				
AXE 2	Nuisances				
	Risques				
	temps prioritaire				
	Temps cible				
AXE 3	Développement territorial				
	Acceptabilité locale				
AXE 4	Coût prioritaire				
	Coût prioritaire + gare				

Méthode
Electre



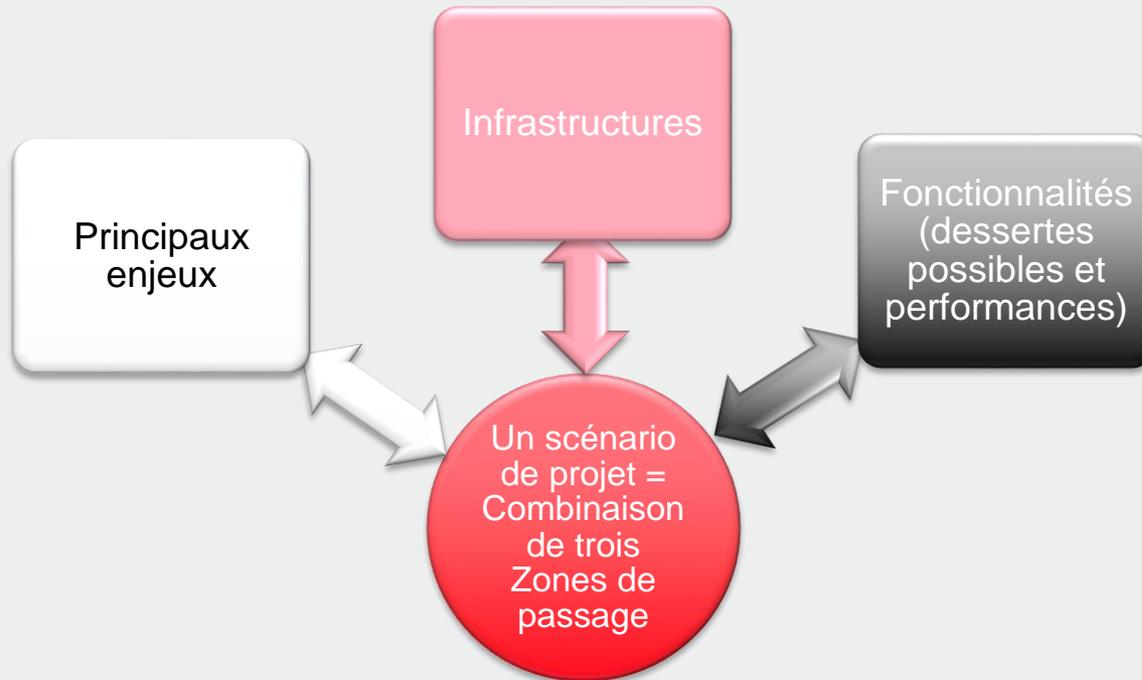
SYNTHESE



Méthode ELECTRE conseillée par le LAMSADE (Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision)



■ Elaboration de 3 Scénarios de projet



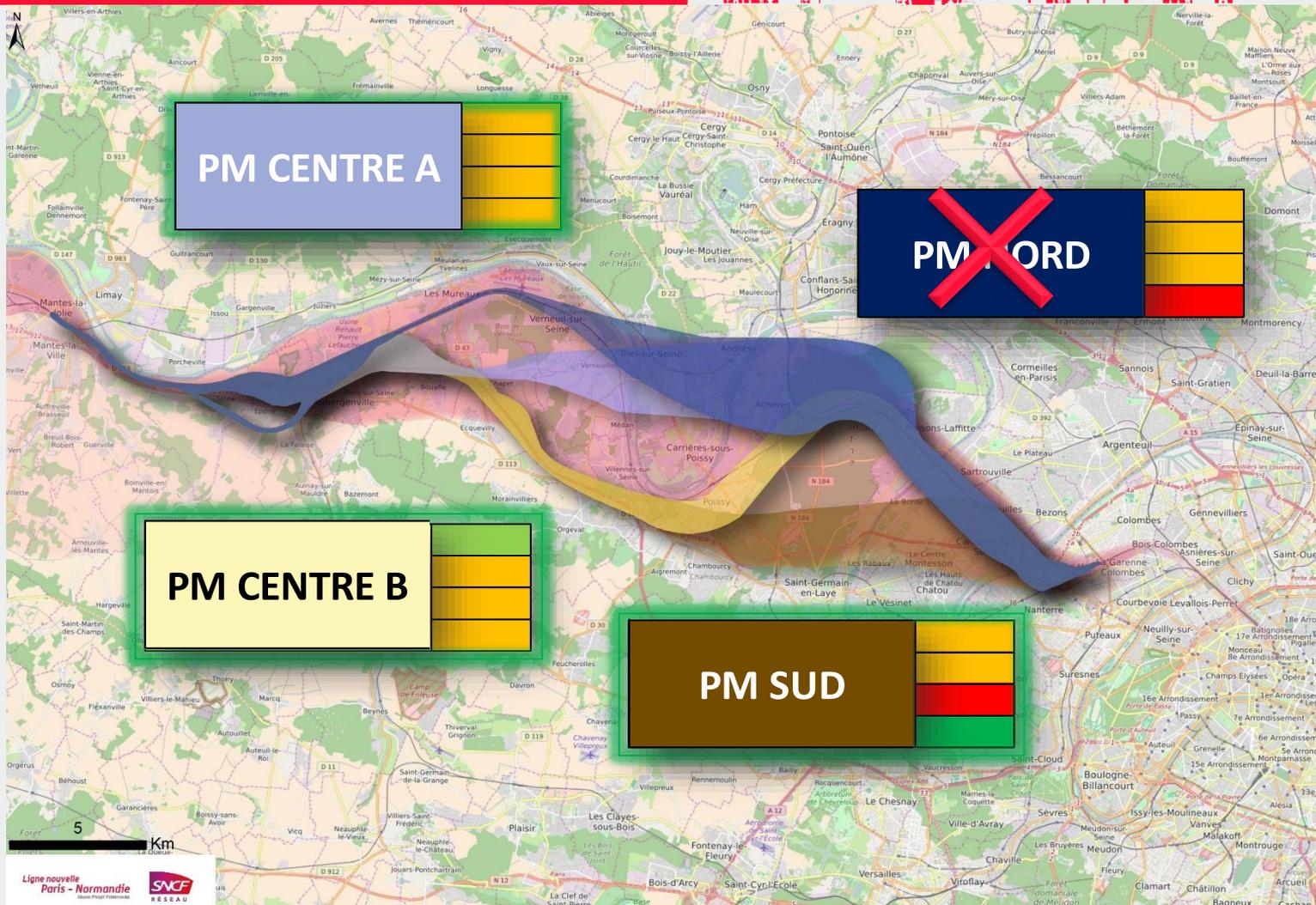
■ Objectif : Choix d'un scénario de projet en fin d'étape 1 à l'aide du deuxième jeu d'indicateur complet.

Proposition de zones de passage préférentielles et scénario de projet



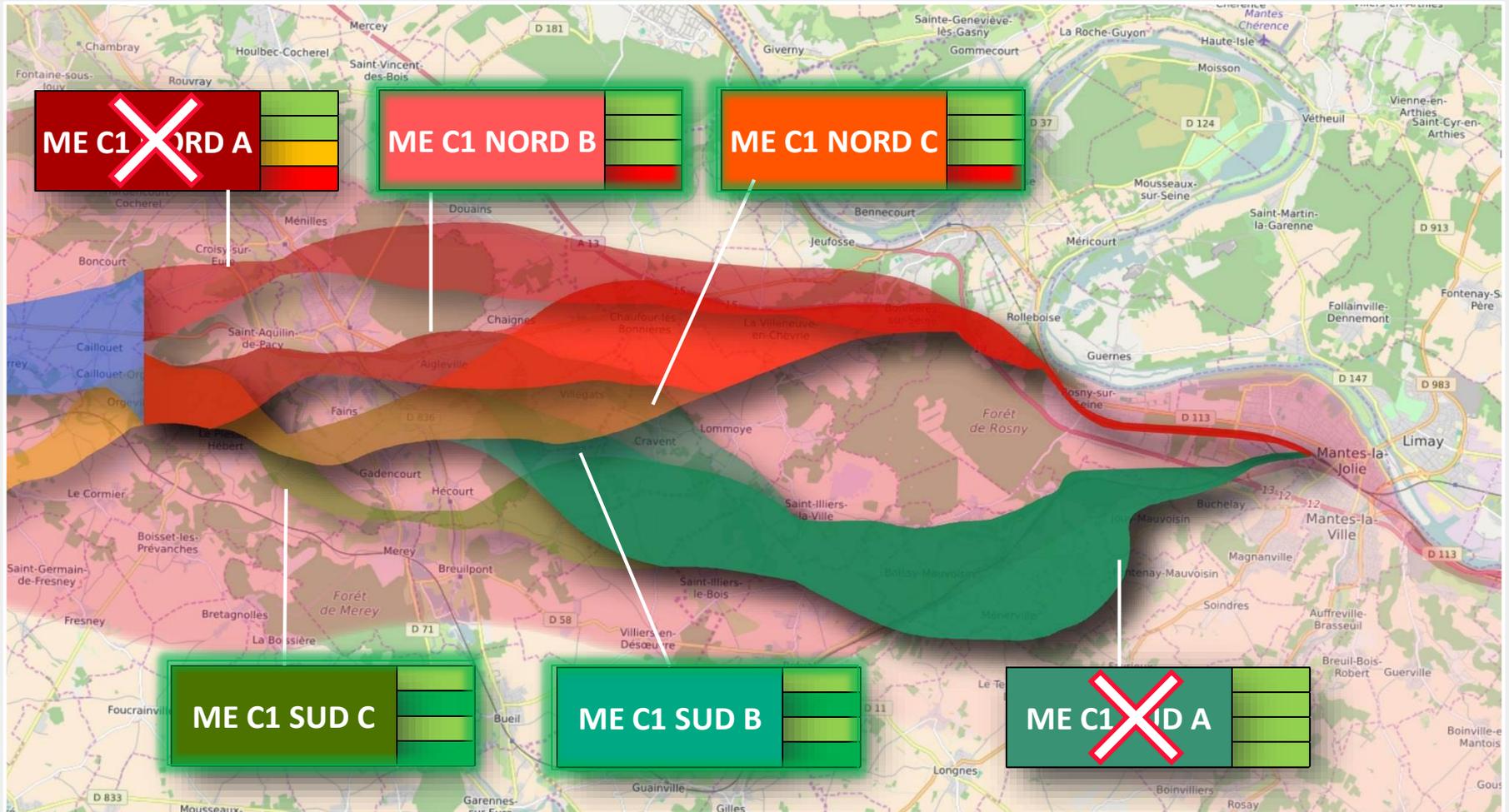
2.1 Sélection des Zones de passage

PARIS-MANTES : 3 zones de passage

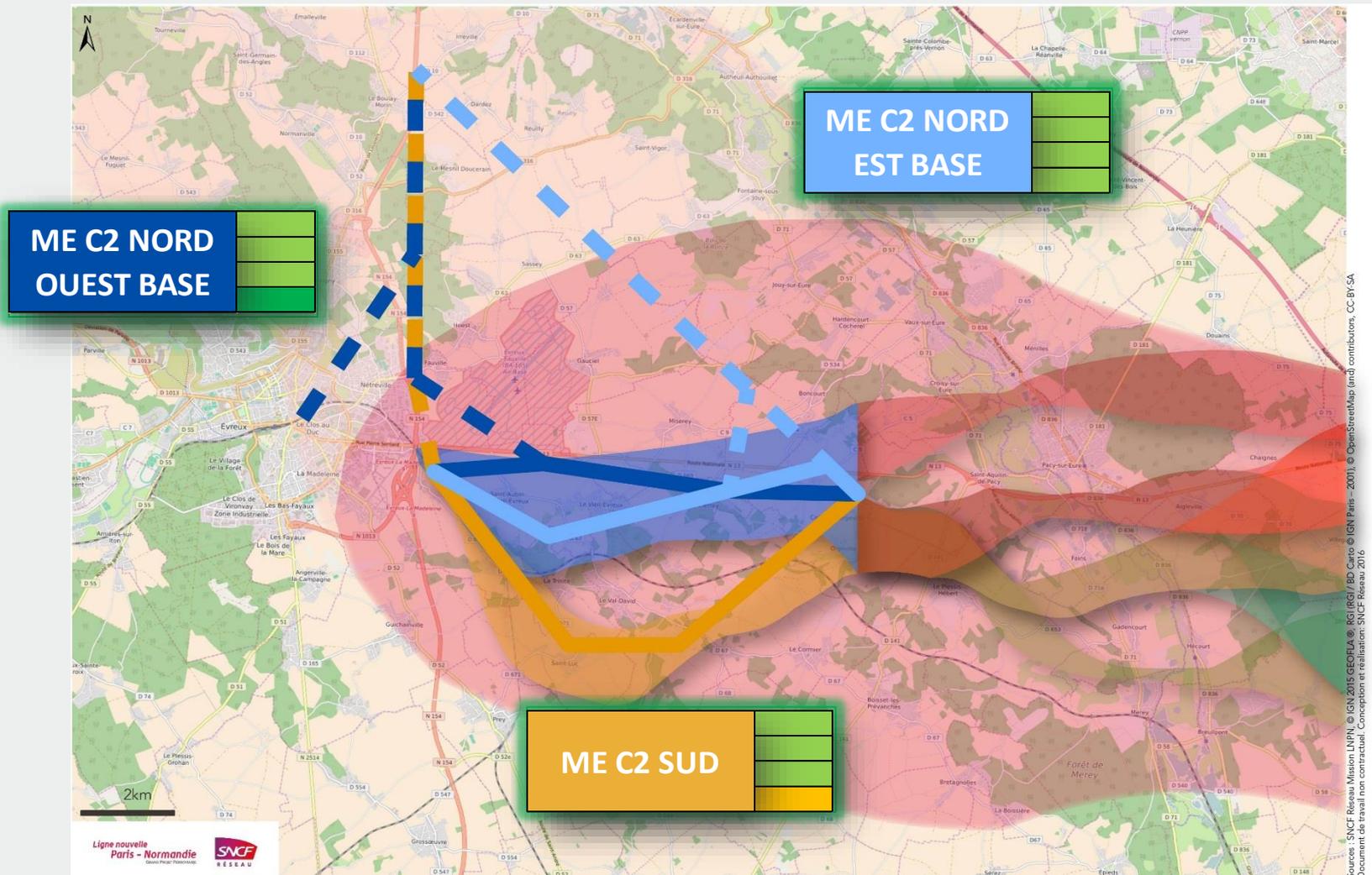


ZONE DE PASSAGE	Ressources & Patrimoines
	Service ferroviaire de qualité
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

MANTES-EVREUX : 4 zones de passage



MANTES-EVREUX : 3 zones de passage



**ME C2 NORD
EST BASE**

**ME C2 NORD
OUEST BASE**

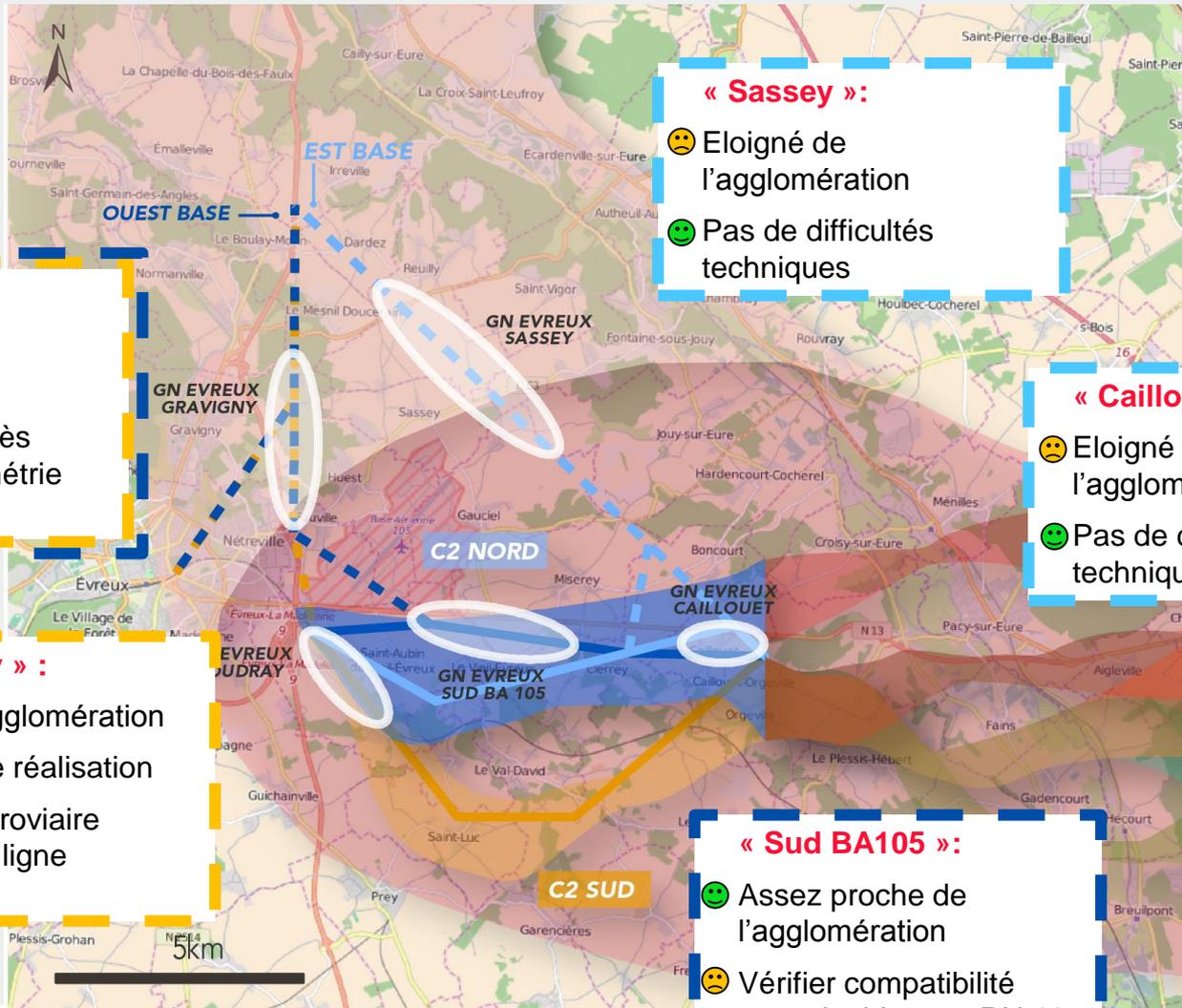
ME C2 SUD

ZONE DE PASSAGE	Ressources & Patrimoines
	Service ferroviaire de qualité
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable



Source : SNCF Réseau Mission LNPV © IGN 2015 GEOFLA © SGI (RG/BD Carro © IGN Paris - 2001), © OpenStreetMap (and contributors, CC-BY-SA) Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau 2016

MANTES-EVREUX : Gare nouvelle d'Evreux



« Gravigny » :

- 😊 Proche de l'agglomération
- 😞 Environnement très contraint et géométrie peu favorable

« Sassey » :

- 😞 Eloigné de l'agglomération
- 😊 Pas de difficultés techniques

« Caillouët » :

- 😞 Eloigné de l'agglomération
- 😊 Pas de difficultés techniques

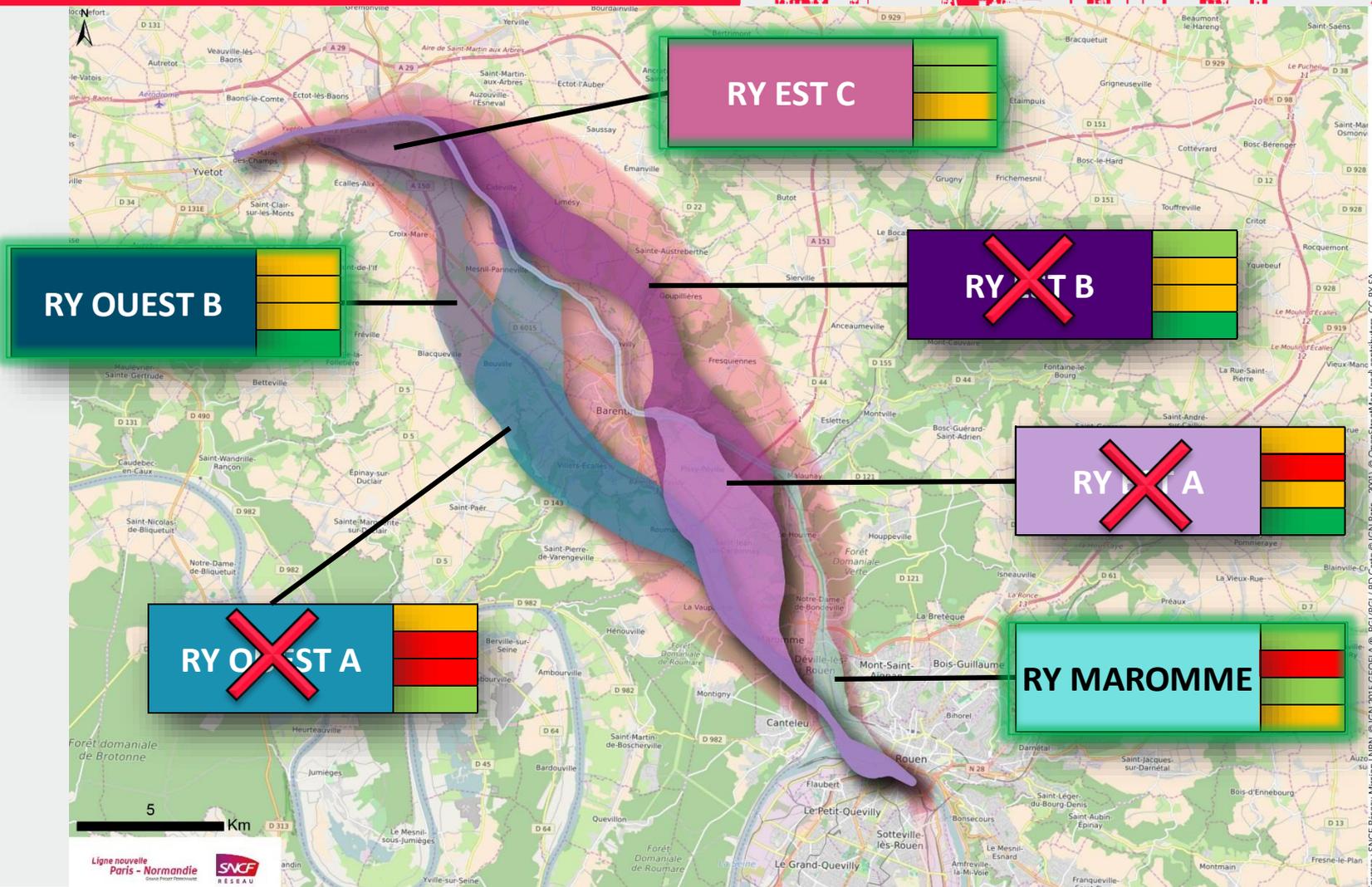
« Le Coudray » :

- 😊 Proche de l'agglomération
- 😞 Complexité de réalisation
- 😊 Connexion ferroviaire possible avec ligne existante

« Sud BA105 » :

- 😊 Assez proche de l'agglomération
- 😞 Vérifier compatibilité avec doublement RN 13 et site de Gisacum

ROUEN-YVETOT : 3 zones de passage



ZONE DE PASSAGE	Ressources & Patrimoines
	Service ferroviaire de qualité
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

Source : SNCF Réseau, Mairie de Rouen, © IGN 2015, GEGE/EA, © RGI (GCI / PDI C) et © IGN Paris (2001), © OpenStreetMap (pour contributeurs, CC-BY-SA), Document de travail non contractuel, Conception et réalisation : SNCF Réseau 2016



2.2 Scénarios de projet

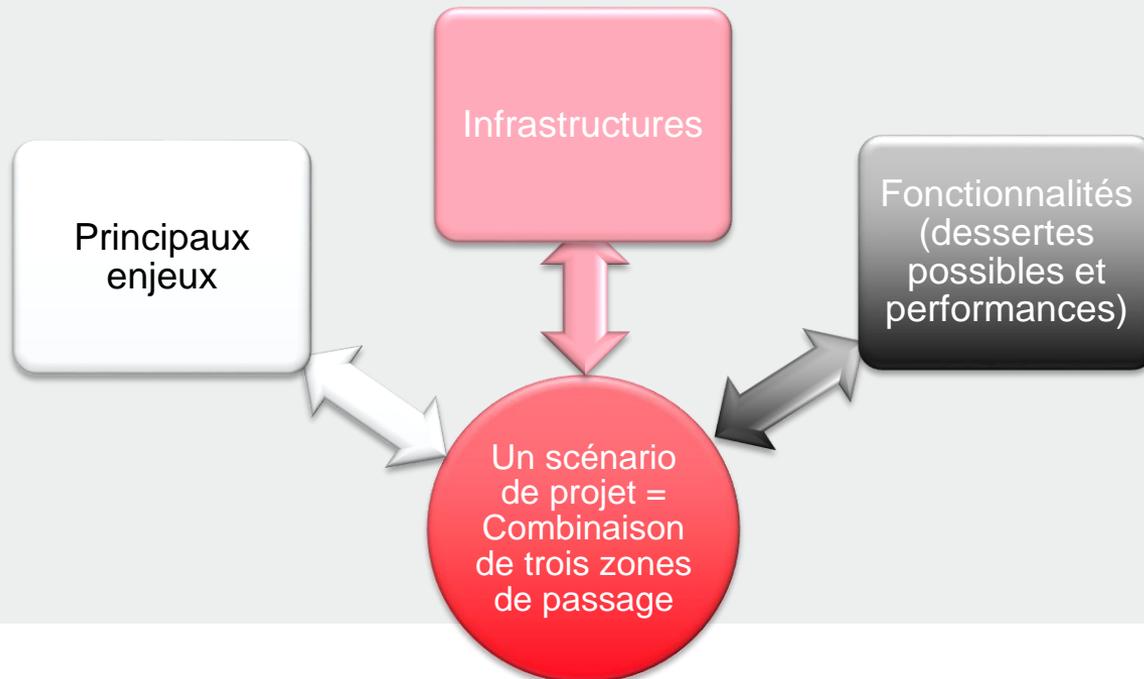
Objectif pour le COPIL d'octobre

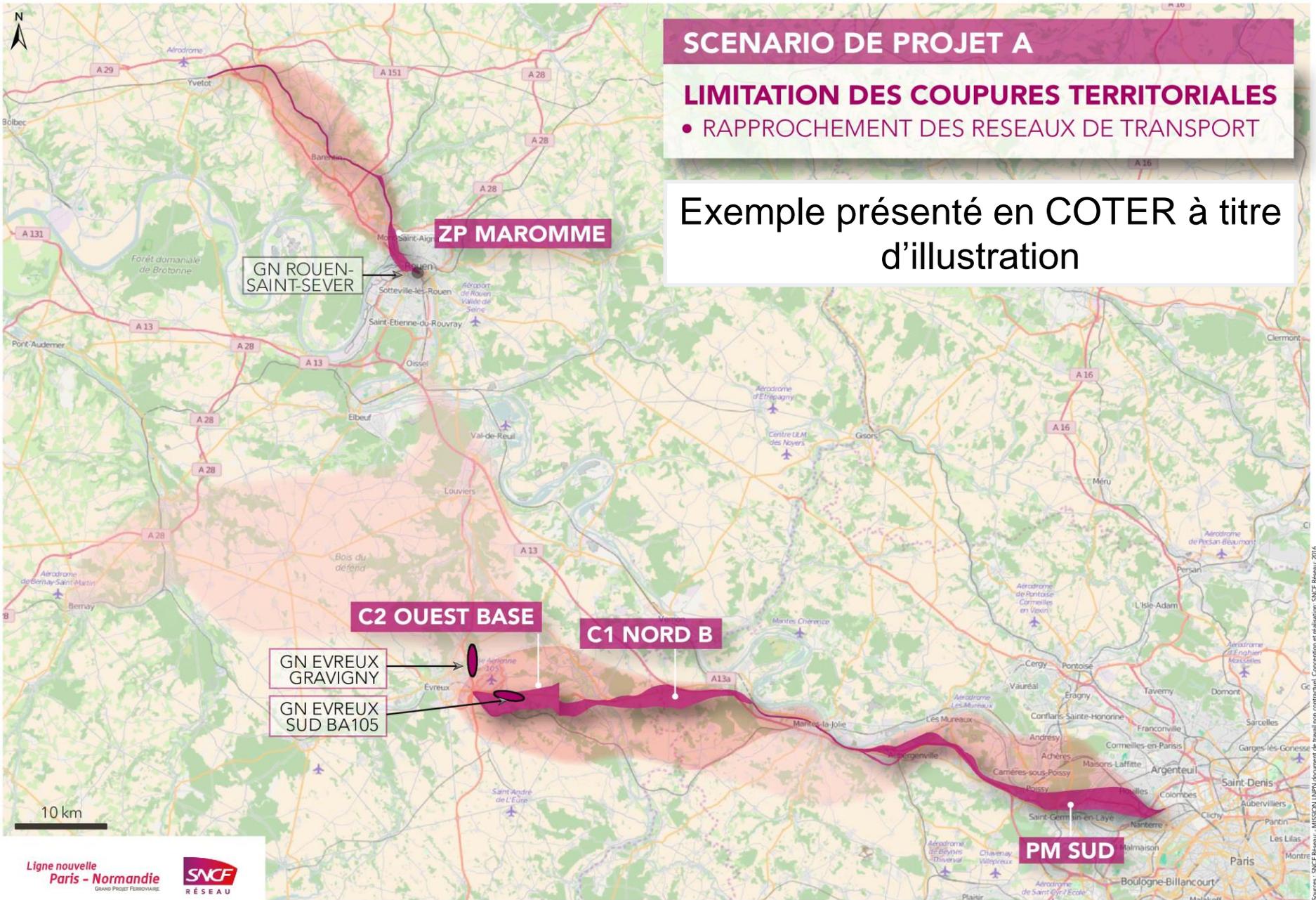


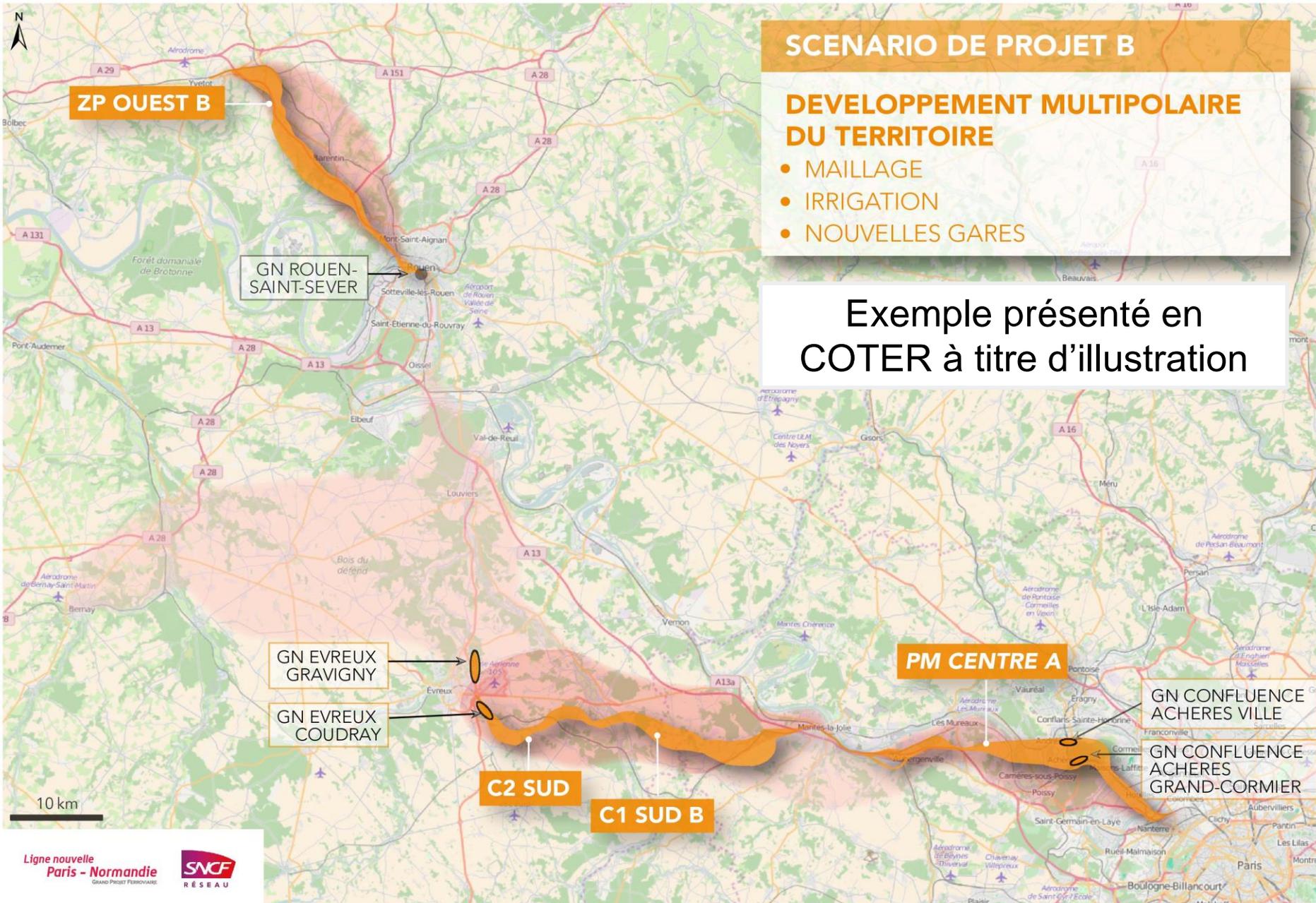
Proposer 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour donner différentes visions possibles.

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

En assemblant les zones de passage, un scénario de projet consolide l'ensemble des composantes nécessaires à la conception du projet :





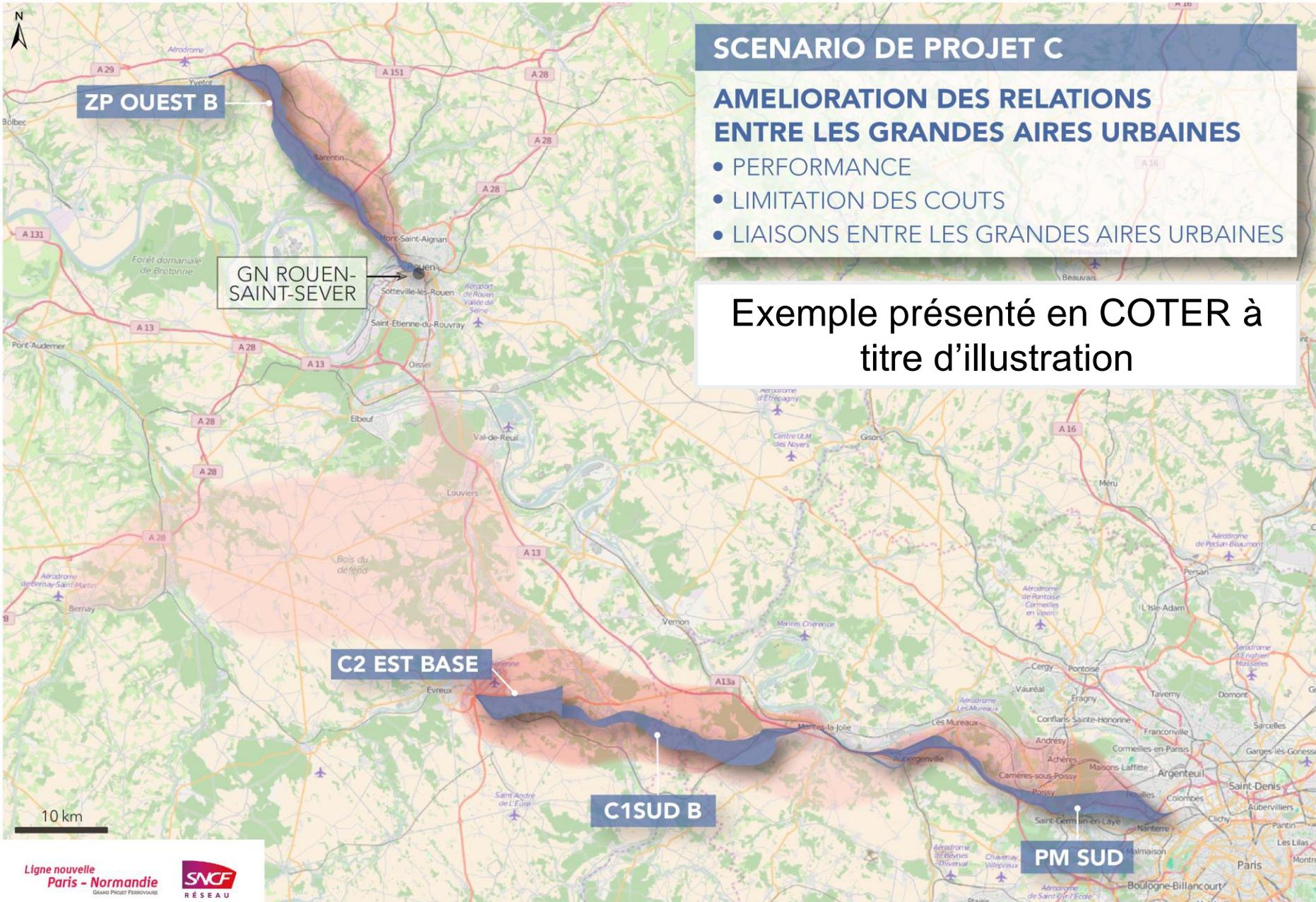


SCENARIO DE PROJET B

DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

- MAILLAGE
- IRRIGATION
- NOUVELLES GARES

Exemple présenté en COTER à titre d'illustration



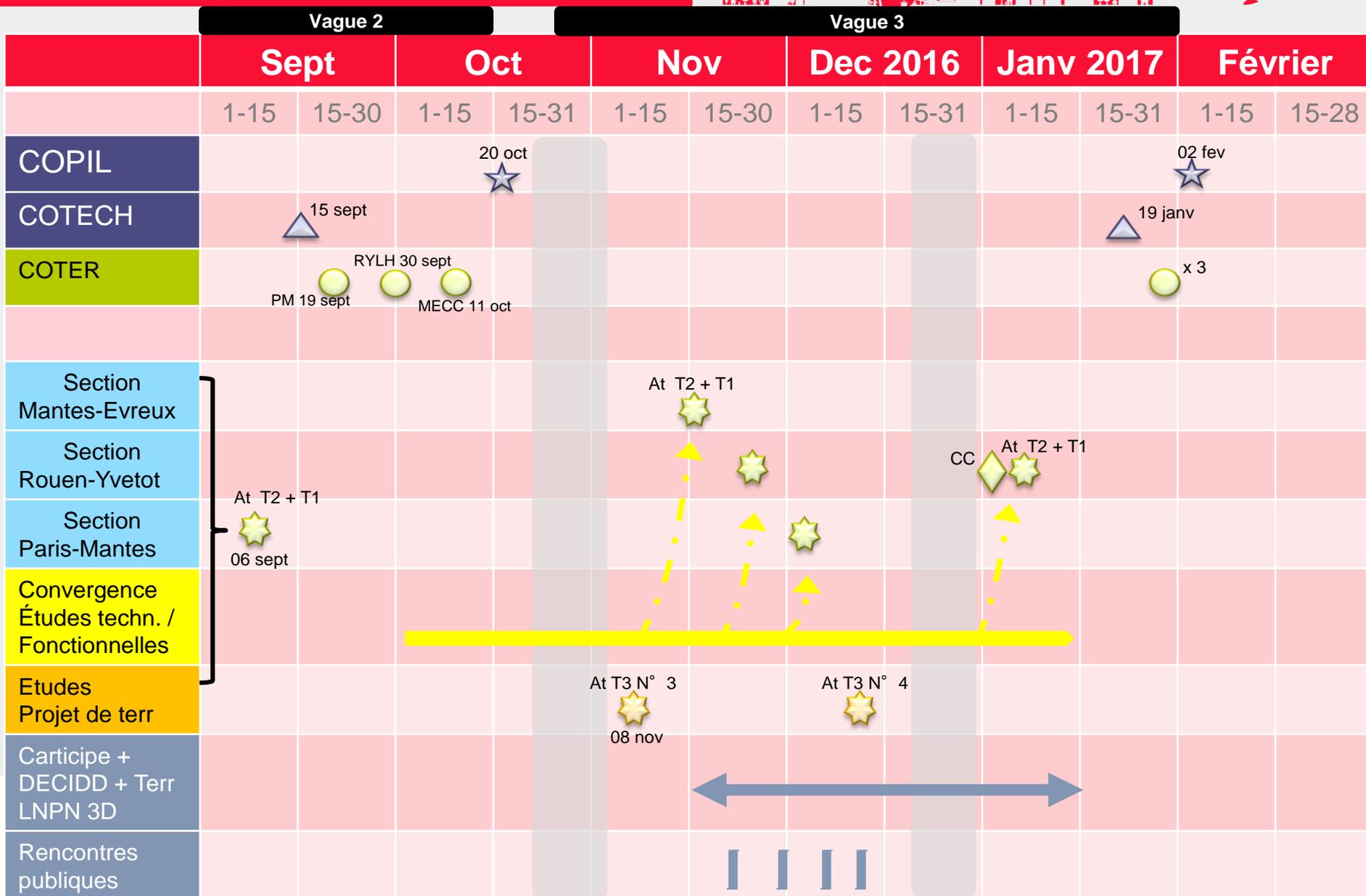
SCENARIO DE PROJET C

- ### AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES
- PERFORMANCE
 - LIMITATION DES COUTS
 - LIAISONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

Exemple présenté en COTER à titre d'illustration

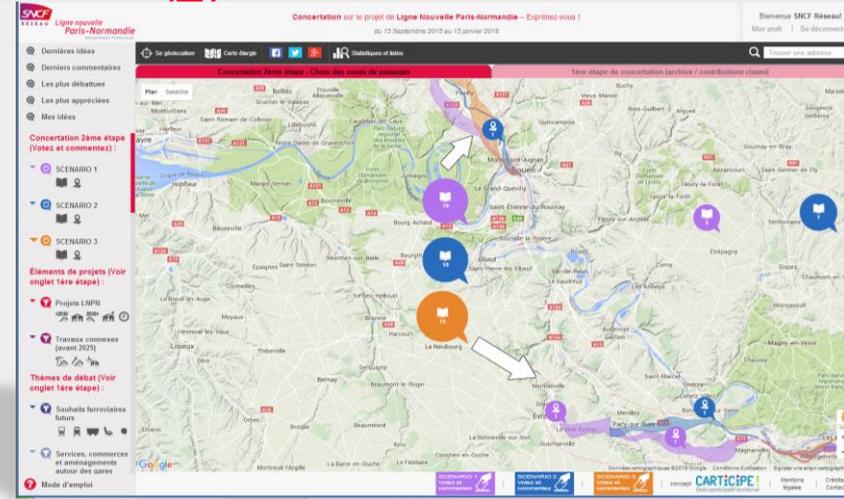
Modalités de concertation en vague 3

Fin de la vague 2 et dispositif de concertation en vague 3

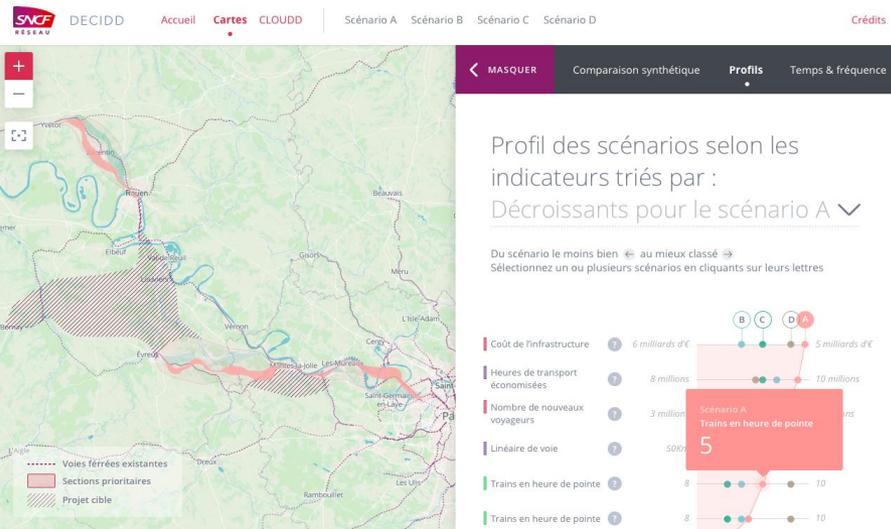


Informier et consulter le grand public

■ **Carticpe Phase 2, pour consulter le grand public sur le choix des scénarios de projet**



■ **DECIDD présentera les résultats de l'analyse multicritère des scénarios de projet pour informer et faciliter le choix du grand public**



■ **La carte Territoire LNPN 3D, pour faciliter la compréhension du projet et les enjeux autour de son intégration dans le territoire**



Paris Saint-Lazare

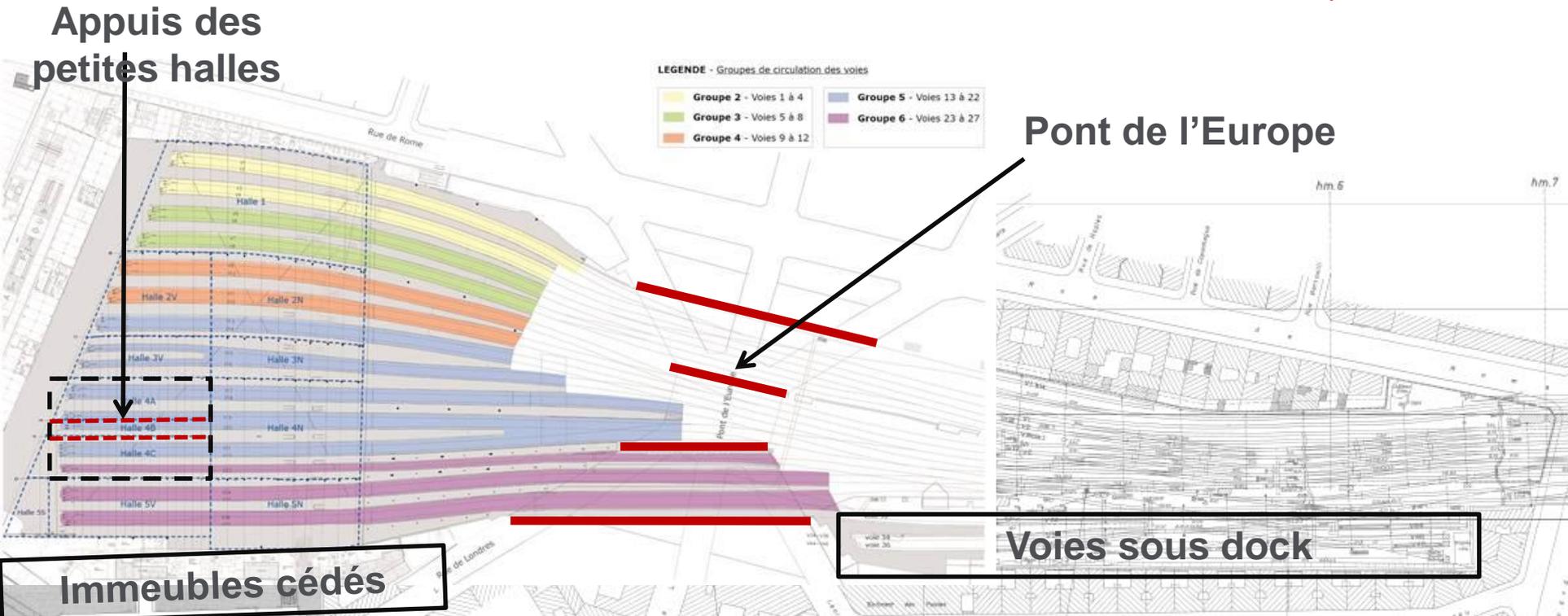


→ En conclusion, les membres du COPIL réaffirment le caractère prioritaire de la LNPN, confirment que la gare Saint-Lazare, gare très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, est appelée à être la porte d'entrée durable de la Normandie en Île-de-France. Ils demandent à SNCF Réseau d'éclairer et de préciser les conditions d'exploitation du complexe ferroviaire pour maîtriser la qualité de service attendu tant pour les futurs services LNPN que pour les trains franciliens.

Enjeux et opportunités

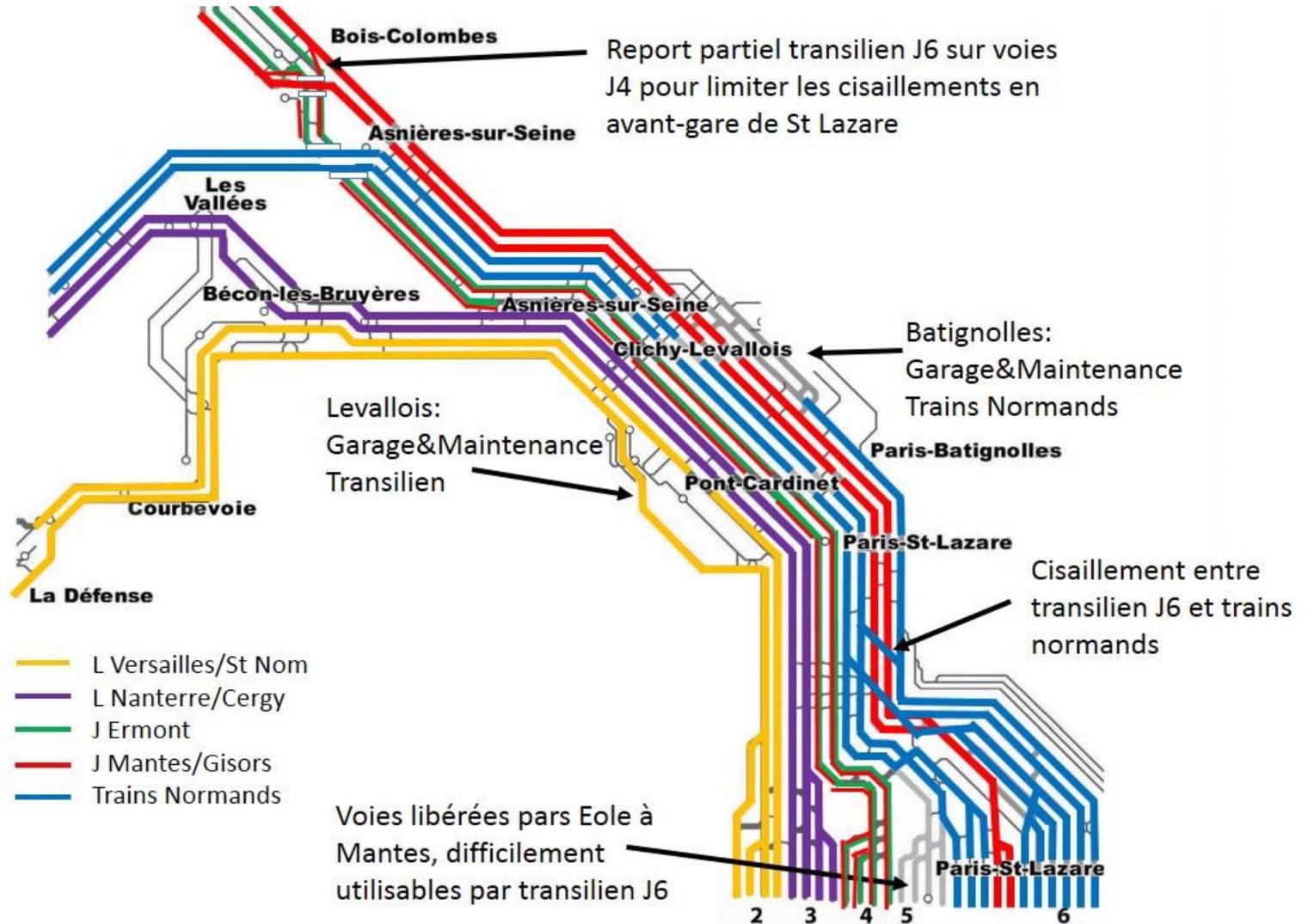
- Paris Saint Lazare comporte de nombreux (215) **appareils de voie** enchevêtrés : besoin de rationaliser le plan de voies pour améliorer sa maintenabilité.
- Les matériels roulants > 290m réceptionnés sur les seules voies 22 à 27 avec des **cisaillements** en avant-gare : sous-performance d'exploitation.
- **Mise en accessibilité** des quais en **2019** (bandes d'éveil, éclairage,...)
- La **grande halle voyageurs** à régénérer en **2020-2023** pour 70M€ : quelle souplesse possible pour élargir les quais (appuis des petites halles) ?
- Le **poste (PRS)** à renouveler à l'horizon **2027-2030** : un calendrier de référence pour adapter le plan de voies à la demande.
- **EOLE** prolongé à Mantes en **2024** : diminution du nombre de trains en gare St Lazare (5/heure) => opportunité pour réaliser des travaux à fort impact.
- Mise en service de la **ligne 15 Ouest** en **2027** : stabilisation des flux des voyageurs Transilien en gare St Lazare
- **LNPN** en IDF à l'horizon **2030** : études préliminaires en cours.

Le champ de contraintes



- 27 voies à quai (dont 17 < 200m et 6 > 290m)
- Quais relativement étroits (5,5 m au heurtoirs)
- Contraintes intangibles des appuis de la GHV (excepté évt ceux des petites halles)
- Plus d'extensions possibles : façades classées ou immeubles cédés
- Resserrement rapide des emprises + piles du pont de l'Europe
- Espace disponible sous docks (proximité métro Europe) mais éloigné du cœur de gare

Organisation des circulations Paris - Bois-Colombes à l'horizon EOLE à Mantes (2024)

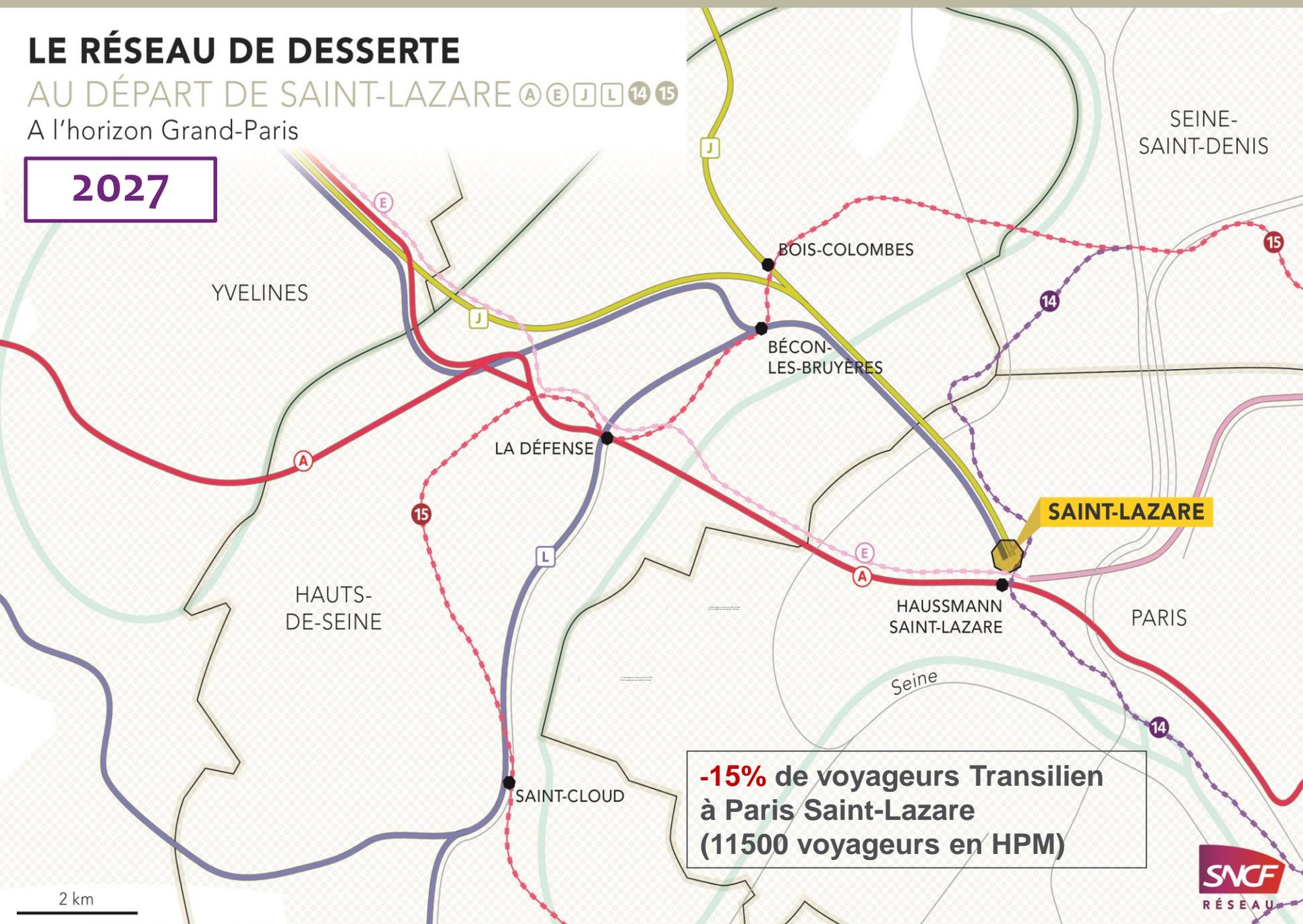


LE RÉSEAU DE DESSERTE

AU DÉPART DE SAINT-LAZARE **A** **E** **J** **L** **14** **15**

A l'horizon Grand-Paris

2027



-15% de voyageurs Transilien à Paris Saint-Lazare (11500 voyageurs en HPM)

2 km

Objectifs avant ligne nouvelle performance d'exploitation et service en gare

- Clarifier la hiérarchie des **besoins pour les voyageurs** :
 - Arriver à l'heure,
 - Augmenter l'offre par la capacité unitaire des trains et/ou par l'organisation des dessertes,
 - Identifier l'accueil des Normands: salle d'échanges sous les voies ?

- Redonner de la **souplesse d'exploitation** :
 - Etablir un plan de voies au juste nécessaire,
 - Séparer les flux des circulations Normandie/groupe VI (saut de mouton) par anticipation?

- Améliorer la gestion des **flux de voyageurs en gare** :
 - Elargir les quais avec réduction du nombre de voies ?
 - Dédication des quais

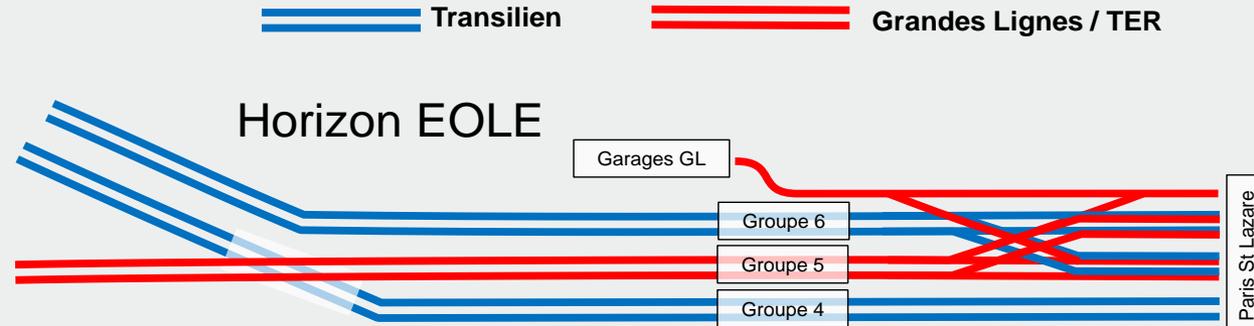
- Accueillir les **nouveaux matériels (TET, TN)** :
 - Effets sur l'exploitation à évaluer (moindres pannes, service à bord),
 - Améliorer les accès aux sites de garage et maintenance du MR (terrier)

A l'horizon cible LNPN (> 2030) : flux normands et franciliens totalement séparés

Inversion des groupes V et VI : le besoin

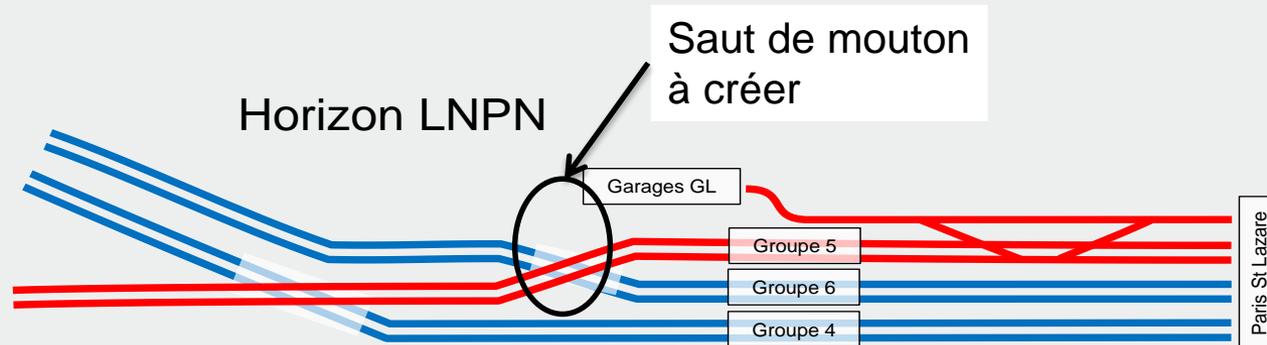
■ Enjeux d'exploitation

- Dysfonctionnements en partie liés à l'imbrication des dessertes franciliennes



■ Enjeux techniques

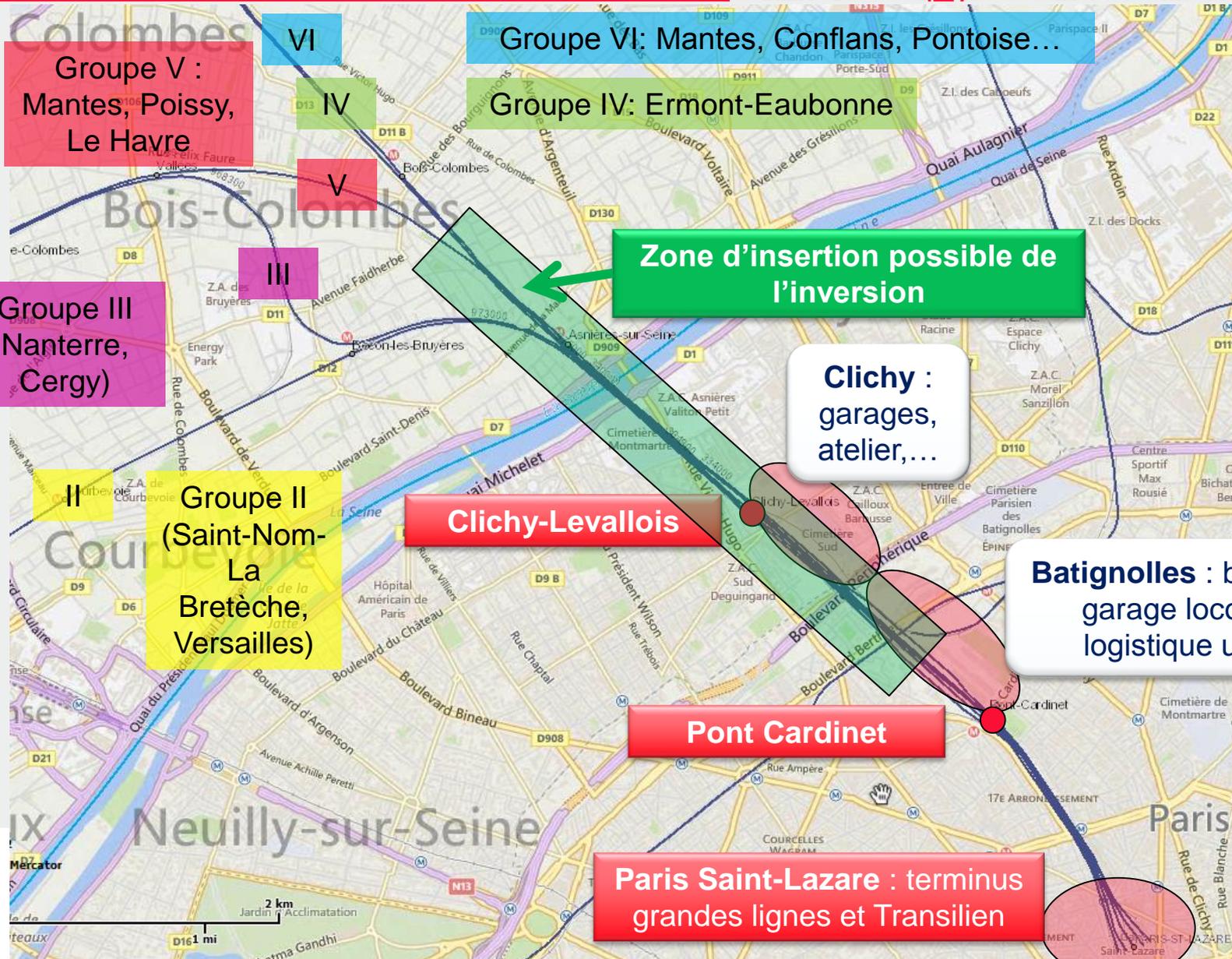
- Faisabilité et coût du décroisement
- Phasage en exploitation



Proposition de méthodologie par horizon de temps

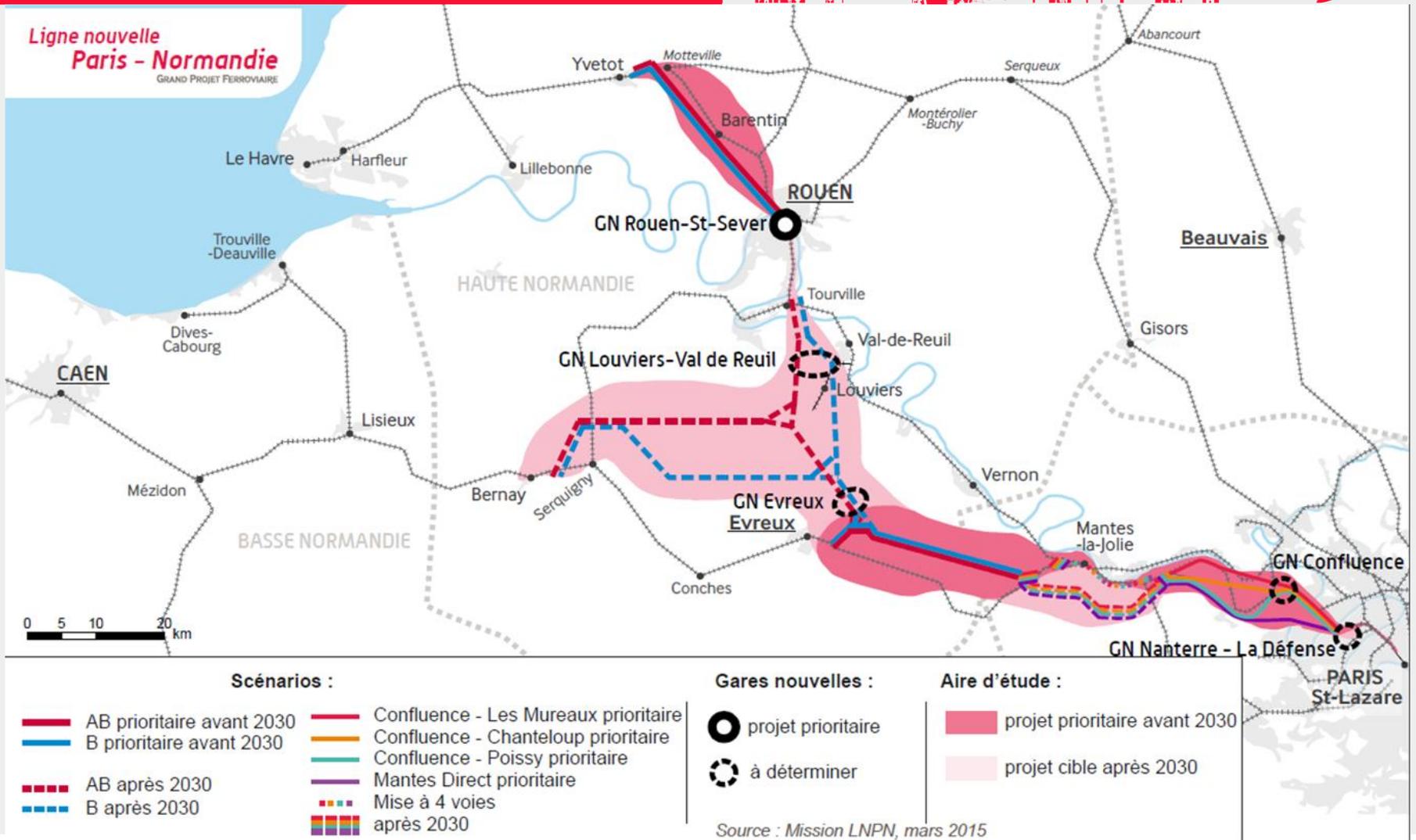
- **Proposition de structuration par horizon (pour organiser le travail collectif) :**
 - **Très court terme (avant 2020) :** maîtrise de la qualité de service (démarche IMPACT ...)
 - **SA 2021 :** nouveaux matériels et nouvelle desserte TET
 - **2024 :** **EOLE** prolongé à Mantes, diminution du nombre de trains en gare St Lazare (5/heure)
 - **2027 :** **ligne 15 Ouest**, stabilisation des flux des voyageurs Transilien en gare St Lazare
 - **Horizon LNP Prioritaire :** offrir un niveau de performance attendu en cohérence avec l'ampleur de l'investissement réalisé « en ligne »
 - **Horizon LNP Cible :** La gare nouvelle de Nanterre n'étant plus dans le scope, quelle capacité mobilisable en gare Saint-Lazare et avec quels leviers ?

Complexe Paris-Saint-Lazare



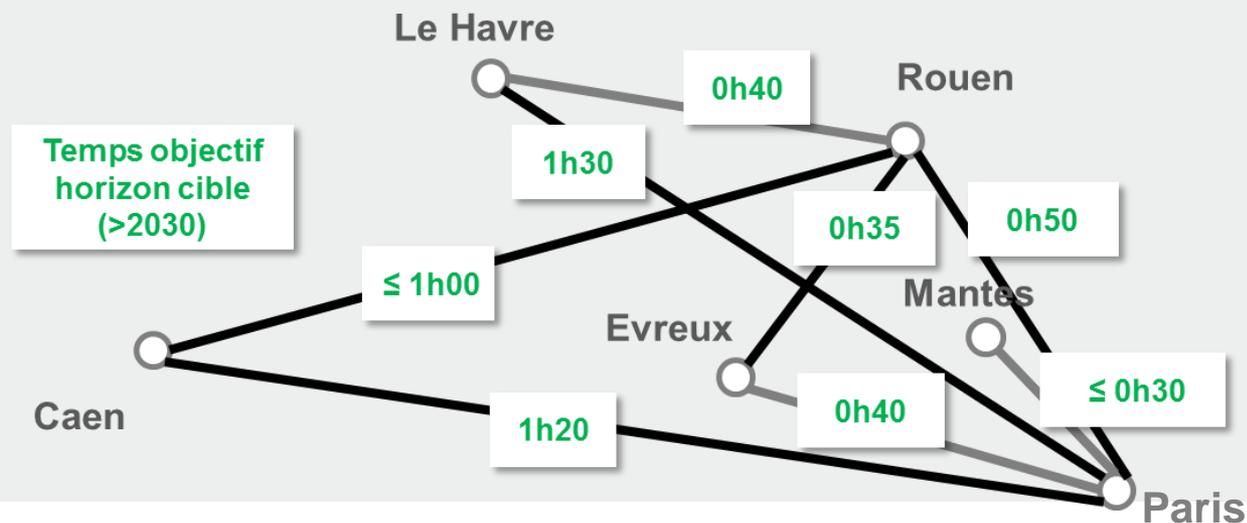
Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure

Les scénarios retenus pour les études préalables



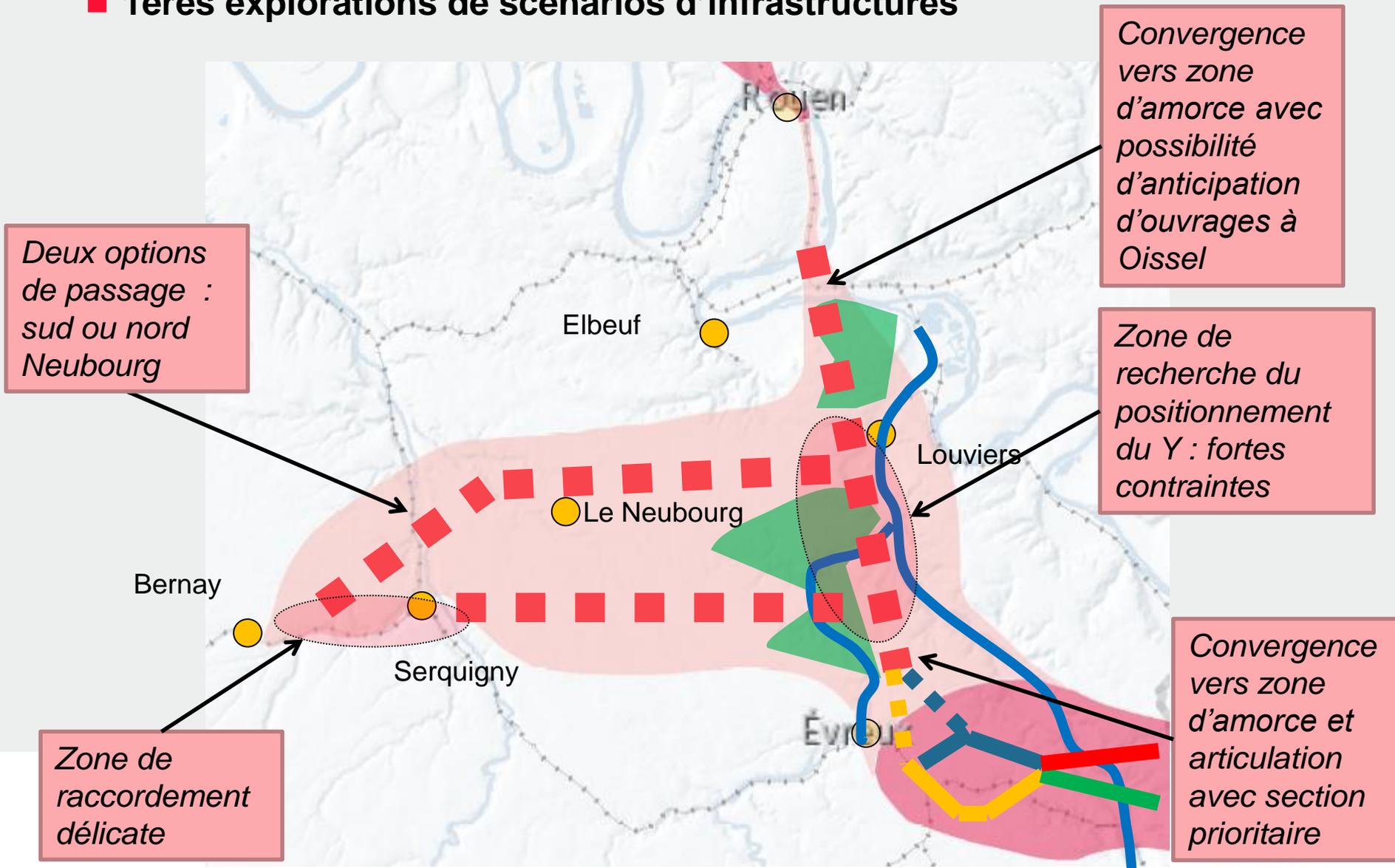
Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

- **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, yc fret**
 - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
 - par une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



Y de l'Eure : schémas exploratoires

■ 1eres explorations de scénarios d'infrastructures





Fin du diaporama