



PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

7^{ème} Comité de pilotage
28 février 2017

Paris

Sommaire

Relevé de conclusions..... page 3

Annexe 1 : Liste des présents page 7

Annexe 2 : Diaporama SNCF Réseau présenté en séance page 13

PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

7^{ème} Comité de pilotage

28 février 2017 – Paris

Relevé de conclusions

Documents joints : 2

- Liste des participants (annexe 1 – page 7)
- Diaporama SNCF Réseau (annexe 3 – page 13)

* *
*

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) a tenu sa septième réunion, le 28 février 2017 à Paris, sous la présidence du préfet Francois Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine et en présence de la très grande majorité de ses membres.

Ont été présentés successivement l'avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet, les travaux conduits par le groupe de travail « Avenir du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare » ainsi que l'étude pilotée par la garante de la concertation, Mme Anne-Marie Charvet, relative au tronçon prioritaire Mantes-Evreux.

* *
*

1- Le président Philizot a informé les membres du COFIL que le député Christophe Bouillon, membre du collectif « LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix » l'avait sollicité pour participer à cette rencontre. N'ayant pu recueillir l'aval du COFIL pour cause de délais très serrés, il n'a pas donné suite à cette demande, mais s'est engagé à communiquer aux membres du COFIL la brochure « L'alternative » diffusée par ce collectif, qui propose que la LNPN soit réalisée en empruntant la ligne actuelle Rouen-Le Havre modernisée. Ce document a été remis en séance aux membres du COFIL.

2- Sur proposition du président, les membres du COPIL se sont prononcés unanimement afin que le choix d'une zone de passage préférentiel pour chacune des trois sections prioritaires intervienne au plus tard au deuxième semestre 2017.

3- SNCF Réseau a présenté pour chacune des trois sections prioritaires, Paris-Mantes, Mantes-Évreux et Rouen-Yvetot, l'avancement des études et de la concertation que ses équipes ont conduites.

4- **Section Paris-Mantes :**

Les représentants des Départements du Val-d'Oise, des Yvelines et de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) se sont prononcés en faveur de la création d'une nouvelle gare LNPN dans le secteur de la Confluence Seine-Oise à l'horizon cible.

Le COPIL a reconnu que la réalisation d'une telle gare, même à long terme, dans ce secteur a un impact majeur sur le choix final de la zone de passage. Le coût des mesures conservatoires est un des aspects à prendre en considération. Il a demandé la poursuite des études conduites dans le cadre du groupe de travail « Gare de la Confluence » mis en place par le préfet Philizot et auquel participent les collectivités concernées, en particulier pour ce qui concerne les fonctionnalités, les dessertes envisageables et le coût de cet équipement. Le résultat de ces travaux sera présenté au prochain COPIL.

5- **Section Mantes-Évreux :**

Les représentants du Département de l'Eure et de la communauté d'agglomération Évreux Portes de Normandie (EPN) se sont déclarés favorables à la création d'une gare nouvelle à l'horizon cible pour desservir l'agglomération d'Évreux. Le COPIL a retenu trois hypothèses de localisation de cette gare nouvelle, situées au sud-ouest de la base aérienne 105, incluant la zone de Nétreville.

La zone de passage C2 Nord-Est base est donc écartée, et il est demandé à SNCF Réseau d'approfondir les études des zones de passage C2 Nord-Ouest-base et C2-Sud.

Le COPIL a pris connaissance de l'avancement de l'étude à « dire d'experts » lancée à l'initiative de Mme Anne-Marie Charvet, et qui a pour objet d'examiner des variantes techniques consistant à une réutilisation maximale de la ligne existante. Il est proposé d'approfondir le scénario 2, « Shunts combinés avec relèvement de vitesse », en lien avec les hypothèses du tracé sud étudiées jusqu'alors.

6- **Rouen-Yvetot :**

Le COPIL a relevé que les trois zones de passage Est-C, Maromme et Ouest-B sont d'un coût comparable. Il a souhaité que SNCF Réseau analyse en détail les fonctionnalités de la gare nouvelle de Saint Sever afin d'optimiser le dimensionnement de cette dernière, au regard en particulier de l'évolution attendue du trafic. Il demande également que soient précisées les capacités requises au nord de Rouen.

Dans ce contexte, M. Frédéric Sanchez a insisté pour que SNCF Réseau revoie les études de la gare de Saint Sever notamment en ce qui concerne son dimensionnement et en conséquence son coût. M. Édouard Philippe a tenu à rappeler que le projet de la LNPN doit améliorer la desserte des grandes métropoles normandes entre elles et avec la capitale, notamment en termes de temps de parcours. Il ajoute qu'il ne faut pas remettre en cause les objectifs assignés à ce projet, que ce soit à l'horizon prioritaire ou à l'horizon cible.

Le comité de pilotage a demandé au maître d'ouvrage d'analyser, au regard des règles actuelles et des objectifs du projet LNPN, le document « *L'alternative* » rédigé par le collectif « *LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix* », ainsi que l'étude réalisée par la SNCF en 1998 sur le relèvement de la vitesse entre Rouen et Le Havre.

7- complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare

Le COPIL a insisté sur l'importance de ce complexe ferroviaire dans l'architecture générale de la liaison nouvelle Paris-Normandie. Il a pris connaissance du programme d'études proposé par le groupe de travail « Devenir du complexe de la gare de Paris Saint-Lazare » présidé par le préfet Philizot et auquel participent les différents partenaires, incluant notamment :

- a- L'établissement d'un diagnostic « système » de son exploitation, y compris le fonctionnement des circulations en ligne et techniques, avec leur impact sur les circulations voyageurs ;
- b- L'identification des actions à court terme d'amélioration du fonctionnement de Paris Saint-Lazare prenant en compte les modalités de report de la maintenance des TET en Normandie et du schéma directeur de maintenance et des garages des Transilien;
- c- Le lancement des études préliminaires du décroisement des flux, intégrant l'évaluation de l'impact du cisaillement entre les trains des groupes V et VI sur la circulation et la régularité (saut de mouton, renouvellement du poste d'aiguillage).

Le cahier des charges de ces études, leur échéancier et leur coût seront présentés à la prochaine réunion du COPIL.

M. Hervé Morin a rappelé son attachement à ce que la modernisation du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare puisse intervenir dans les meilleurs délais.

8- La démarche « Atelier du territoire »

La démarche « Atelier du territoire » fera l'objet d'une valorisation via un document de synthèse et, éventuellement, à l'occasion d'un événement relatif à la vallée de la Seine qui pourrait se tenir à l'automne 2017. Le COPIL confirme l'intérêt de poursuivre cette démarche dont le pilotage a vocation à être repris par les acteurs du territoire.

* *
*

Le prochain COPIL de la LNPN sera réuni dans le courant de la première quinzaine de juillet 2017.

Annexe 1

7^{ème} COPIL LNP

Paris – 28 février 2017

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie

7^{ème} comité de pilotage - Paris / 28 février 2017

Liste des présents

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
BARTHET	Martine	MEEM/DGITM	Chêfe de bureau
BAZILLE	Alain	Conseil départemental de Seine-Maritime	VP Infrastructures
BAZIN	Arnaud	Conseil départemental du Val-d'Oise	Président
BONAMY	Jean-Hugues	Conseil départemental de l'Eure	VP Infrastructures
BRETEAU	Vincent	Région Normandie	DGA Transports
BRUNEAU	Joël	Caen la Mer	Président
CHAILLET	Fabrice	Ville de la Garenne Colombes	DST
CHARVET	Anne-Marie	CNDP	Garante de la concertation
CHOLET	Guillaume	Conseil départemental du Calvados	Chargé de mission
CROIXMARIE	Lionel	Conseil général du Val-d'Oise	Chargé de la mission ferroviaire
CROLAIS	Arnaud	DRIEA/SPOT	Chef de service
CUCHET	Céline	SNCF Réseau / LNPN	Responsable de la concertation
DAVID	Gilles	DIDVS	Chargé de mission Transport et Aménagement de l'espace
DELMER	Sébastien	Rouen Métropole Normandie	Directeur adjoint - service de l'Aménagement et grands projets
DESLOQUES	Jean-Claude	Ville d'Evreux	Directeur de cabinet du maire
De TRÉGLODÉ	Hervé	MEEM/CGEDD	Président du comité technique de la LNPN
DRANSART	Jean-François	Ville de la Garenne Colombes	Adjoint au maire
DUBOIS	Romain	SNCF Réseau	DGA Accès au réseau

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
Du MOULIN DE LABARTHETE	Simon	AURH	Directeur
DUPONT	Jean-Philippe	SNCF Mobilités	Directeur régional PSL Normandie
DUSSAUTIER	Thierry	Conseil départemental des Hauts-de-Seine / SPOM	Chef de service
DUTHOIT	Bernard	SNCF (Epic de tête)	Directeur Programmes et Projets système
FAUSSURIER	Jean	SNCF Réseau	Directeur accès réseau Île-de-France
GASTINNE	Jean-Baptiste	Conseil régional de Normandie	Vice-président Transport
GENINASCA	Hervé	Conseil départemental des Yvelines	Sous-directeur Politique des transports et des mobilités
HESSE	Nicolas	Préfecture de Région Normandie	SGAR
JOUVET	Jean-Louis	DREAL Normandie	Chef de service adjoint Mobilités-Infrastructure
LAFFARGUE	Camille	MEEM/DGITM	Chargée de projets
LEFEVRE	Noël	Communauté d'agglomération Cotentin	VP
LEFRAND	Guy	Evreux Portes de Normandie	Président
LUCAS	Jean-Pierre	Conseil départemental de Seine-Maritime	DGA
MABIRE	Pascal	SNCF Réseau	Chef de la mission LNPN
MILCENT	Julien	Caen la Mer	Chargé Mobilités
MORIN	Hervé	Conseil régional de Normandie	Président
PAPIN	Cédric	SNCF Réseau / LNPN	Responsable Etudes-Infrastructures
PEYRALBES	Aude	Rouen Métropole Normandie	Chef de projet
PHILIPPE	Edouard	Ville du Havre	Maire
PHILIZOT	François	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	Préfet, délégué interministériel
PIERQUIN	Anne	Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Adjointe DGA
PLAINE	Marion	Communauté d'agglomération du Cotentin	Responsable Transports
POUTOUX	Jean-Claude	Conseil départemental du Val-d'Oise	DGA Aménagement du territoire

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Région Normandie/SGAR	Chargée de mission
RAMBAUD	Christine	Ville de Rouen	Maire adjointe
RAYNAL	Jean-François	Conseil département des Yvelines	Vice-président Mobilités
ROBERT	Yvon	Ville de Rouen	Maire
ROQUE	Laurent	Conseil régional de Normandie	Directeur Mobilités-Infrastructures
SANCHEZ	Frédéric	Métropole Rouen Normandie	Président
SARRAIL	Bastien	Conseil départemental de l'Eure	Directeur adjoint Routes-Transports
SAURA	Emmanuèle	SNCF Réseau	Directrice territoriale Normandie
TAINTURIER	François	SNCF Réseau	Directeur Design du réseau
TAUTOU	Philippe	Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise	Président
THOMAS	Rodolphe	Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer	VP

Annexe 2

7^{ème} COPIL LNP

Paris – 28 février 2017

**Diaporama
présenté par SNCF Réseau**

Projet LNPN

Comité de Pilotage

Mardi 28 Février 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie

RdC. 7ème COPIL PROJET FERROVIAIRE
Paris 2017-02-28



Page 15 sur 72



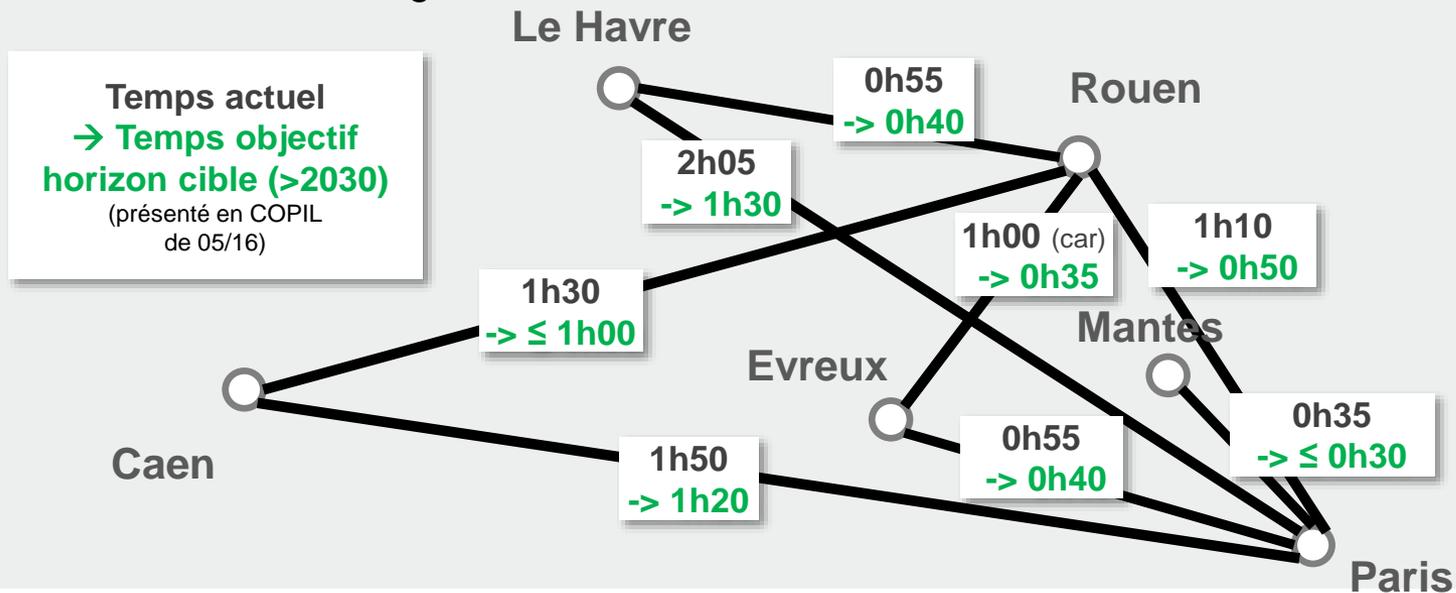
- 1. Avancement des études et de la concertation sur les zones de passage et les scénarii de projet :**
 - Enseignements tirés pour chaque section prioritaire dont gares ;
 - Etude sur la nouvelle gare nouvelle d'Evreux ;
 - Compte-rendu des travaux du groupe de réflexion sur la gare de la Confluence.

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

- 3. Avancement de l'étude pilotée par la garante, Mme Charvet, relative au tronçon prioritaire Mantes-Evreux.**

Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

- **Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort**
 - par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens
- **Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, y compris fret**
 - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
 - par un matériel roulant compatible avec une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir

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



2009 - 2011

2011 - 2012

2014
-
2017

Horizon
2020

Horizon
2030

Avancement des études et de la concertation



Concertation – Ateliers projet de territoire

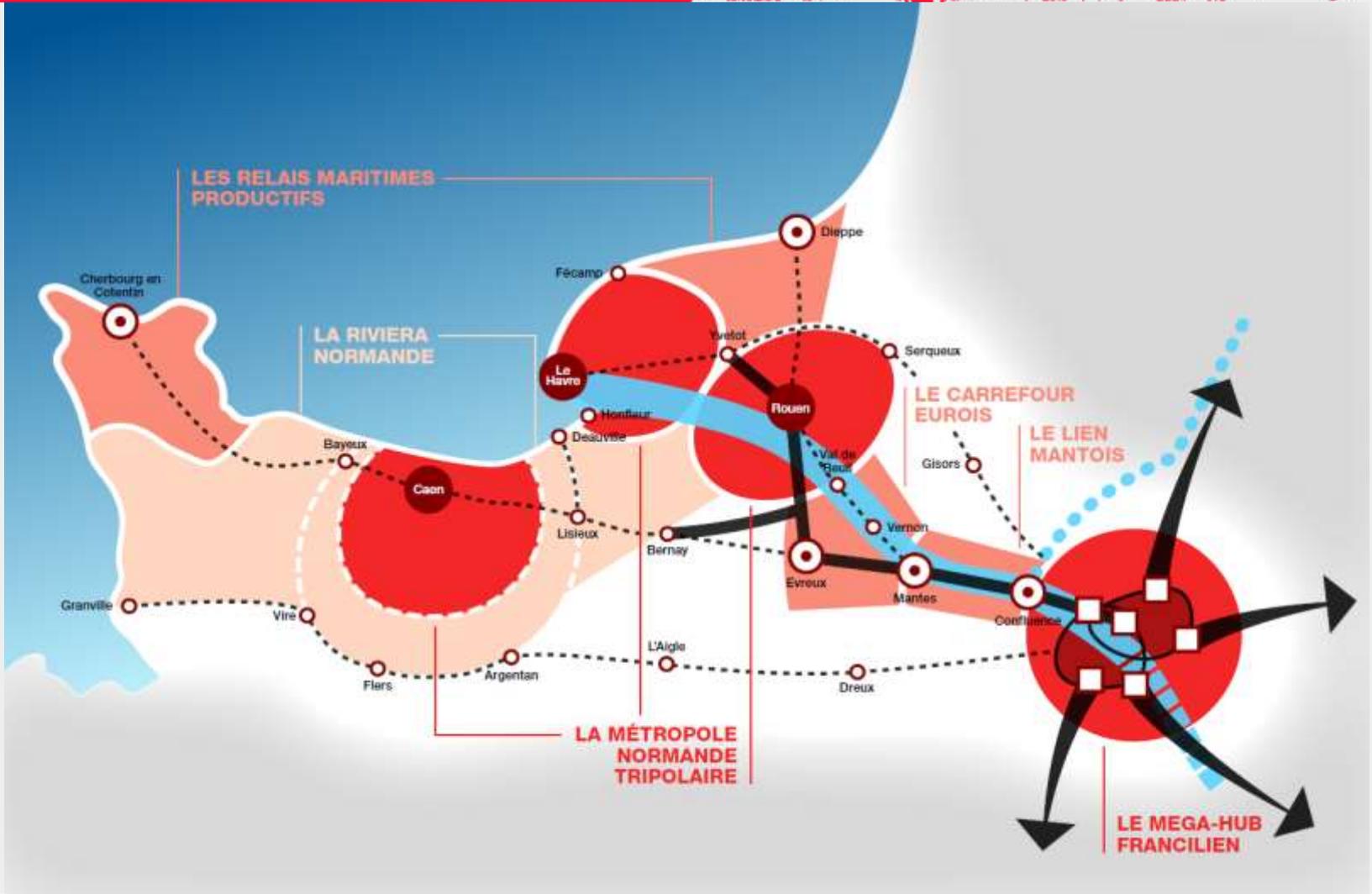
L'atelier « Projet de territoire(s) »



4 rencontres (à Rouen, Caen, Deauville et le Havre) entre avril 2016 et février 2017

- 40 à 80 techniciens et élus à chaque atelier
- **12 présentations par les élus et techniciens** de leurs projets de territoires en lien avec LNPN :
 - Caen-la-Mer
 - CD95
 - Seine Normandie Agglomération
 - Communauté d'agglomération du Cotentin
 - Ville de Dieppe
 - Métropole Rouen Normandie
 - GPS&O
 - Communauté d'agglomération Lisieux Normandie
 - CD27
 - Evreux Portes de Normandie
 - CODAH
 - Région Normandie
- A l'échelle de l'espace LNPN, **des apports précieux** sur :
 - Les dynamiques de démographie et d'emploi
 - Les potentiels de développement économique
 - Les dynamiques touristiques
 - Les mobilités
 - Les enjeux de fret et de logistique

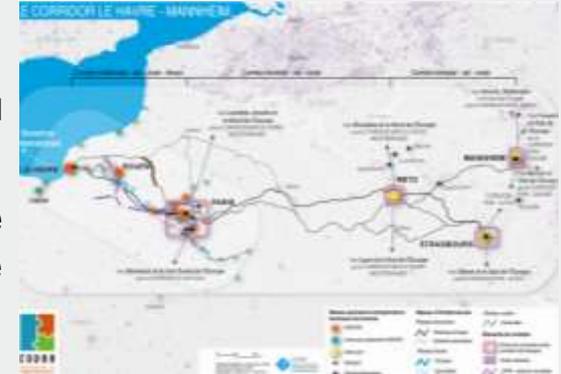
L'affirmation d'un territoire de projets communs, entre la LNPN et les collectivités : La territorialisation de la LNPN est en route !





Les enseignements de l'atelier :

- Il faut poursuivre ce **carrefour de projets** tout au long du processus LNPN
- Globalement : LNPN est la **colonne vertébrale** (avec l'axe Seine) d'une volonté plus générale d'amélioration du système des mobilités.
- Localement : les **gares** actuelles ou nouvelles sont des cœurs de projets locaux en faveur des centralités comme de l'irrigation des territoires.



La Vallée de Seine dans une stratégie de corridor est-ouest - CODAH

Les perspectives :

- Elaborer un **document de synthèse** pour la rentrée
- Envisager un **événement de restitution** à l'appui du document de synthèse
- **Poursuivre le travail au-delà** et continuer à le nourrir d'apports nouveaux pour enrichir les projets et amplifier les "effets LNPN", en partenariat avec les acteurs territoriaux. SNCF Réseau continuera en 2017 à porter l'animation



Le développement de Rouen Seine-Cité - Métropole de Rouen



Concertation – Résultats de la 2^e phase carticipie.LNPN

Carticipe.LNPN – 2^e phase du 28 nov 2016 au 1^{er} fev 2017

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

■ Section Paris-Mantes:

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



■ Section Mantes-Evreux:

➤ Secteur C1 :

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

➤ Secteur C2 :

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



■ Section Rouen-Yvetot

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





Résultats de l'analyse multicritère par zone de passage

La méthode de classification des ZP

■ Définition des valeurs frontières

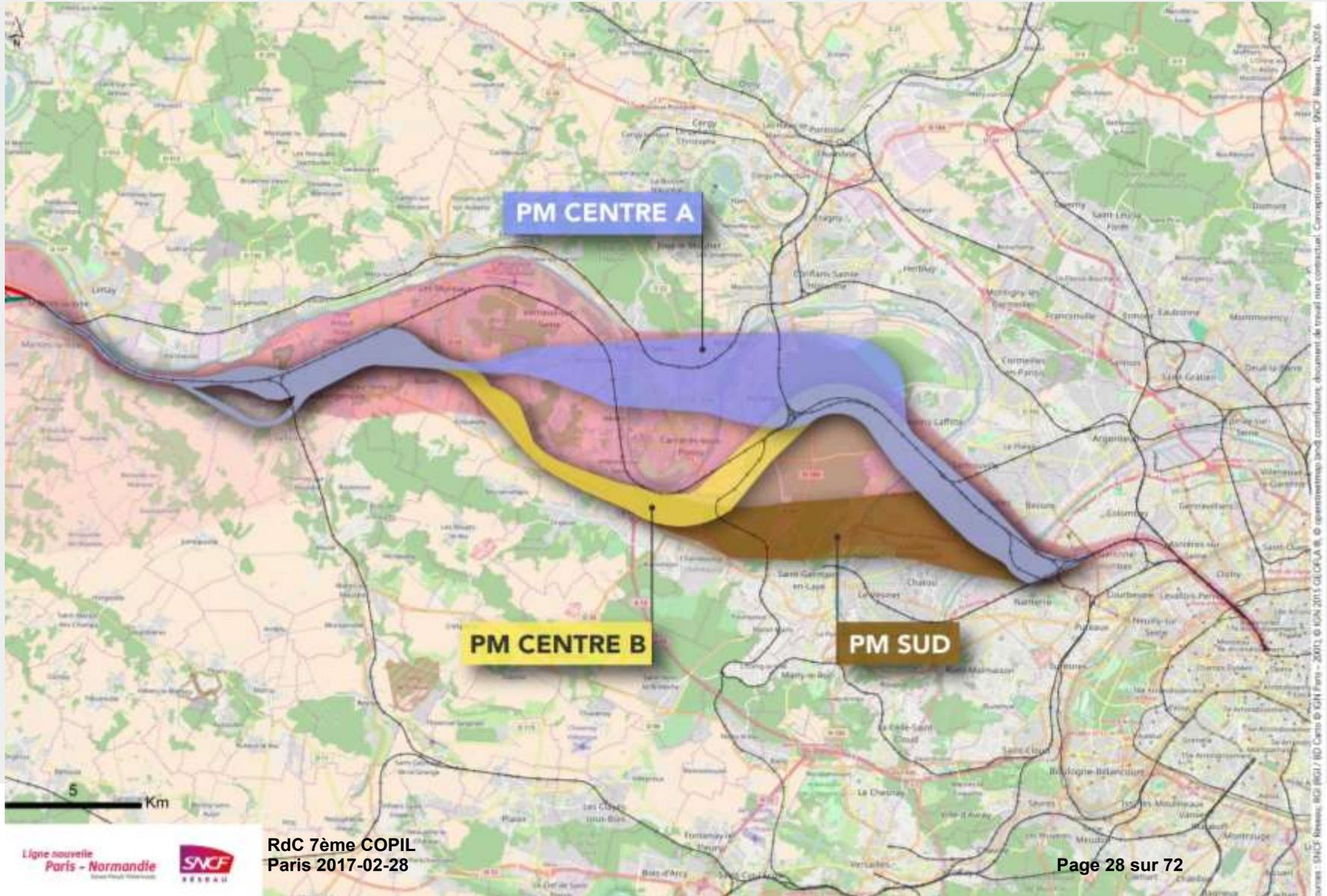
➤ Exemple :

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

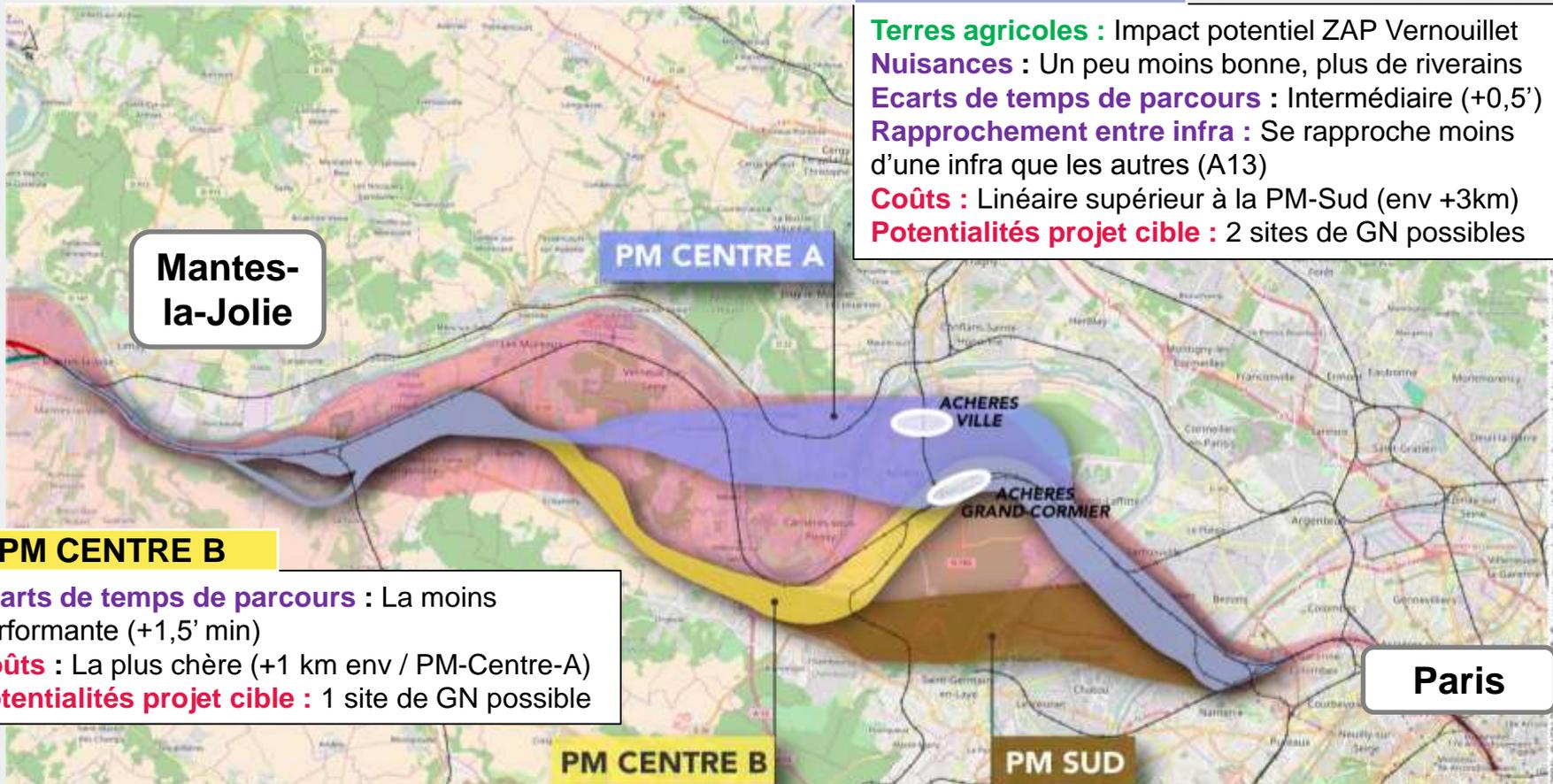
- Classement de chaque indicateur entre ces frontières, en fonction de sa valeur, et avec des règles d'associations
- La mission LNPN est conseillée par le Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision de l'université Paris Dauphine (LAMSADE)

RESSOURCES & PATRIMOINE
Risques / Biodiversité protégée
Risques / Biodiversité d'intérêt
Risques / Paysages et patrimoines
Risques / Captages eau potable
Risques / Terres agricoles
Ecoconception
SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE
Risques / Nuisances
Risques / Naturels et techno.
Ecart de temps de parcours
Rapprochement entre infrastructures
Régularité
INVESTISSEMENT SOUTENABLE
Coûts d'infrastructures
Potentialités pour le projet cible
DYNAMIQUES TERRITORIALES
Risques / Développement territorial
Expression du grand public

PARIS-MANTES – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



Paris-Mantes – principaux éléments différenciant les zones



Mantes-la-Jolie

PM CENTRE A

- Terres agricoles :** Impact potentiel ZAP Vernouillet
- Nuisances :** Un peu moins bonne, plus de riverains
- Écarts de temps de parcours :** Intermédiaire (+0,5')
- Rapprochement entre infra :** Se rapproche moins d'une infra que les autres (A13)
- Coûts :** Linéaire supérieur à la PM-Sud (env +3km)
- Potentialités projet cible :** 2 sites de GN possibles

PM CENTRE B

- Écarts de temps de parcours :** La moins performante (+1,5' min)
- Coûts :** La plus chère (+1 km env / PM-Centre-A)
- Potentialités projet cible :** 1 site de GN possible

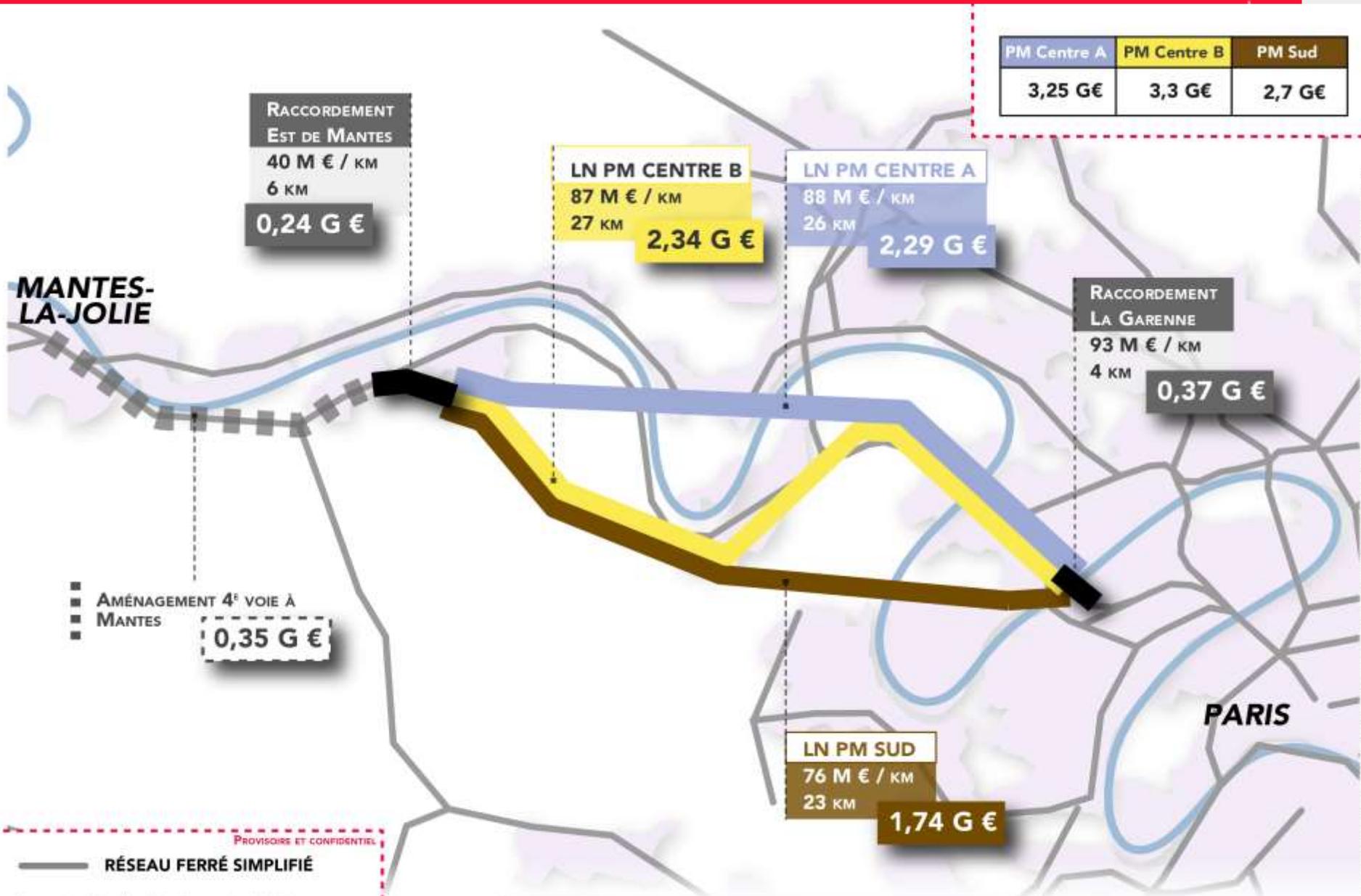
Paris



PM SUD

- Captage en eau potable :** Potentiellement la moins impactante
- Ecoconception :** Favorable (moins de tunnels)
- Écarts de temps de parcours :** La plus performante (plus directe)
- Coûts :** % d'ouvrage souterrains moindre (la moins chère)
- Potentialités projet cible :** Pas de GN possible
- Carticipe :** Solde positif pour la PM-Sud

Coûts des ZP Paris - Mantes



PM Centre A	PM Centre B	PM Sud
3,25 G€	3,3 G€	2,7 G€

PROVISOIRES ET CONFIDENTIEL

— RÉSEAU FERRÉ SIMPLIFIÉ

* La représentation du projet est purement schématisée. RDC 7ème COPIL Paris 2017-02-28
 Les noms et couleurs employés font référence aux zones correspondantes.
 ** Lignes arrondies au km et coûts arrondis à la 10^{ème} de M€

Coûts prioritaires n'incluant aucune mesure conservatoire
 Conditions économiques : Janvier 2016

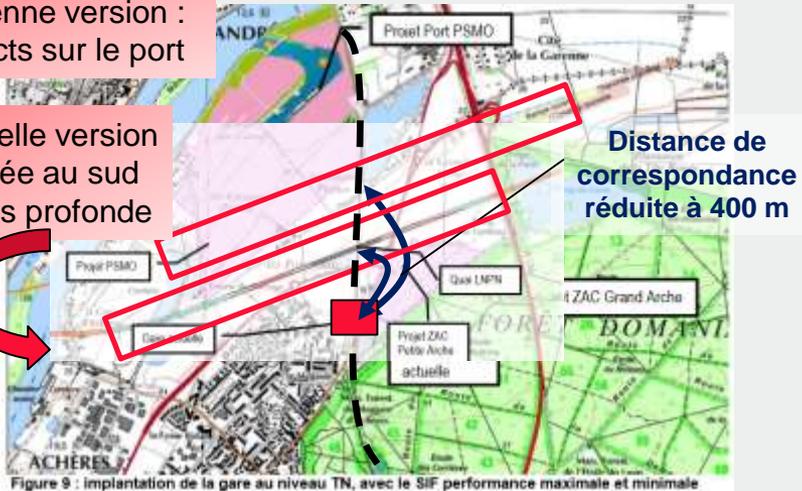
Sources : SNCF Réseau, IEG IRE2 / ED Caris © IGH Paris - 2011, © IGH 2015, GICP/LA 6, SCAL 100 B. Conception et réalisation : SYCF Réseau, Massot LMY. Document de travail non contractuel. Diffusion : Janvier 2017.

GN Confluence : Localisation et aménagements

Achères Ville

Ancienne version : impacts sur le port

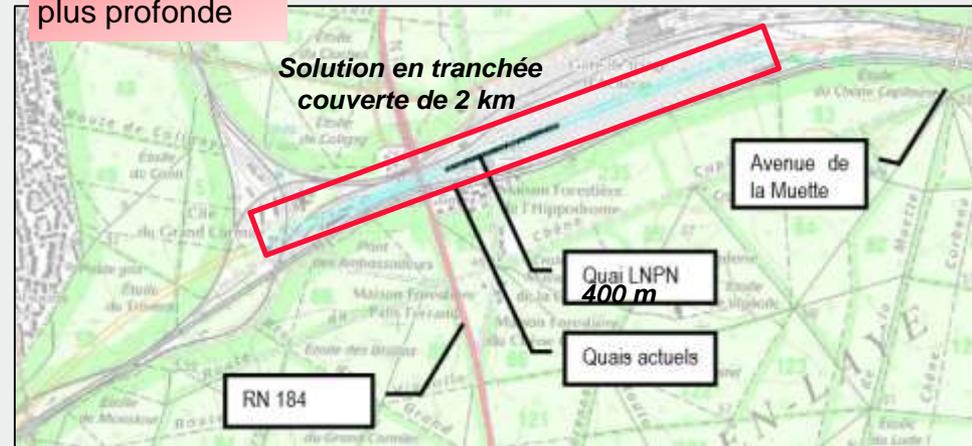
Nouvelle version décalée au sud et plus profonde



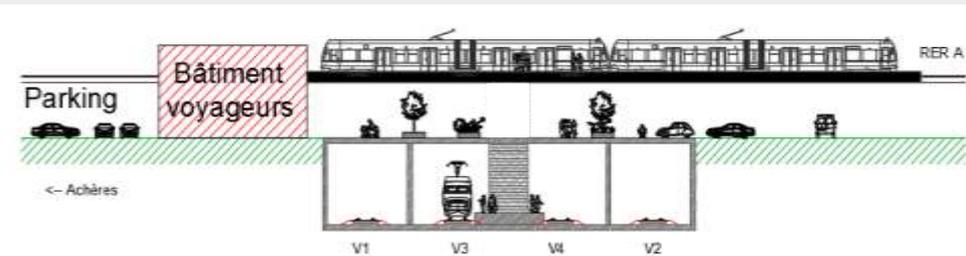
→ Translation vers la gare RER A (éloignement de PSMO, de la forêt et passage sous l'étang du Corra)

Achères Grand-Cormier

Nouvelle version plus profonde

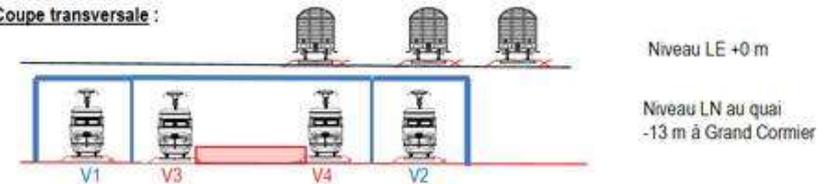


→ Recherche de réduction de la taille de l'objet en surface en approfondissant la tranchée



site avec ouvertures partielles
RdC 7ème COPIL
Paris 2017-02-28

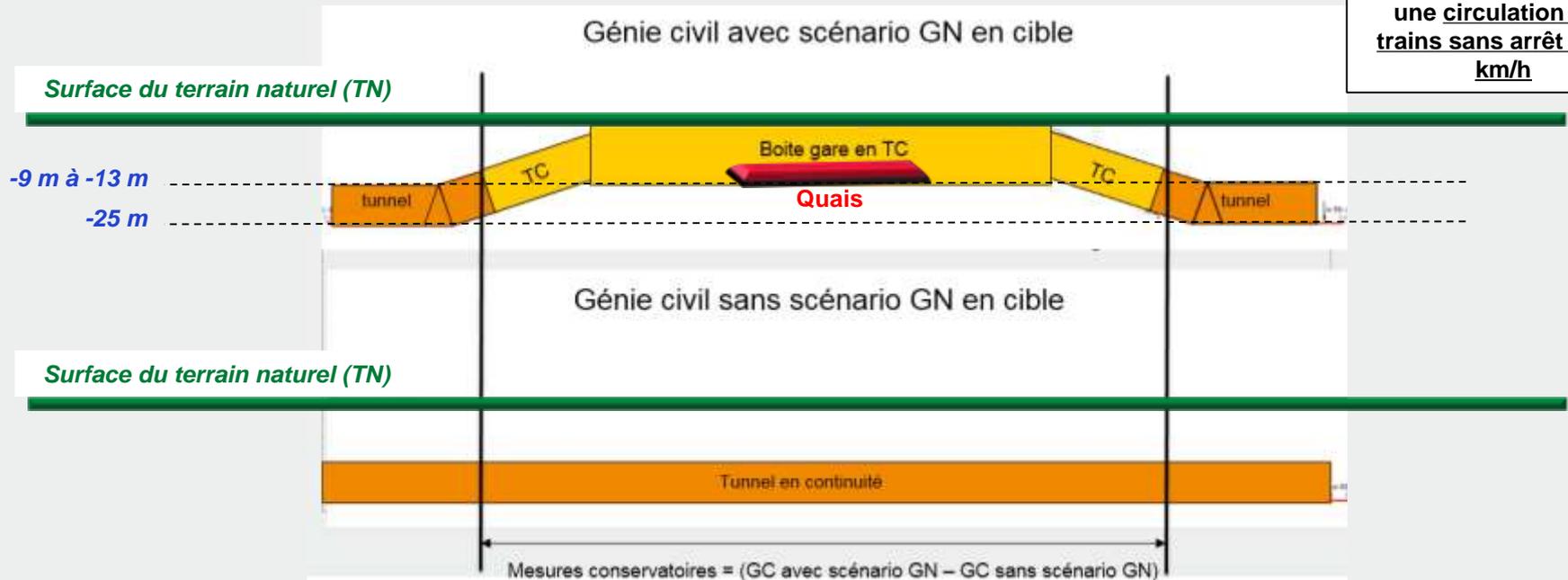
Coupe transversale :



GN Confluence : Contexte technique et coûts

- L'objet gare est inclus dans un objet plus long constitué d'une tranchée couverte

Le plan de voies permet une circulation des trains sans arrêt à 200 km/h



Les coûts des mesures conservatoires sont indifféremment pour Achères Ville et Achères Grand Cormier de **400 M€**. Ce montant est principalement dû au génie civil car la future gare est au cœur d'un long tunnel.

Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

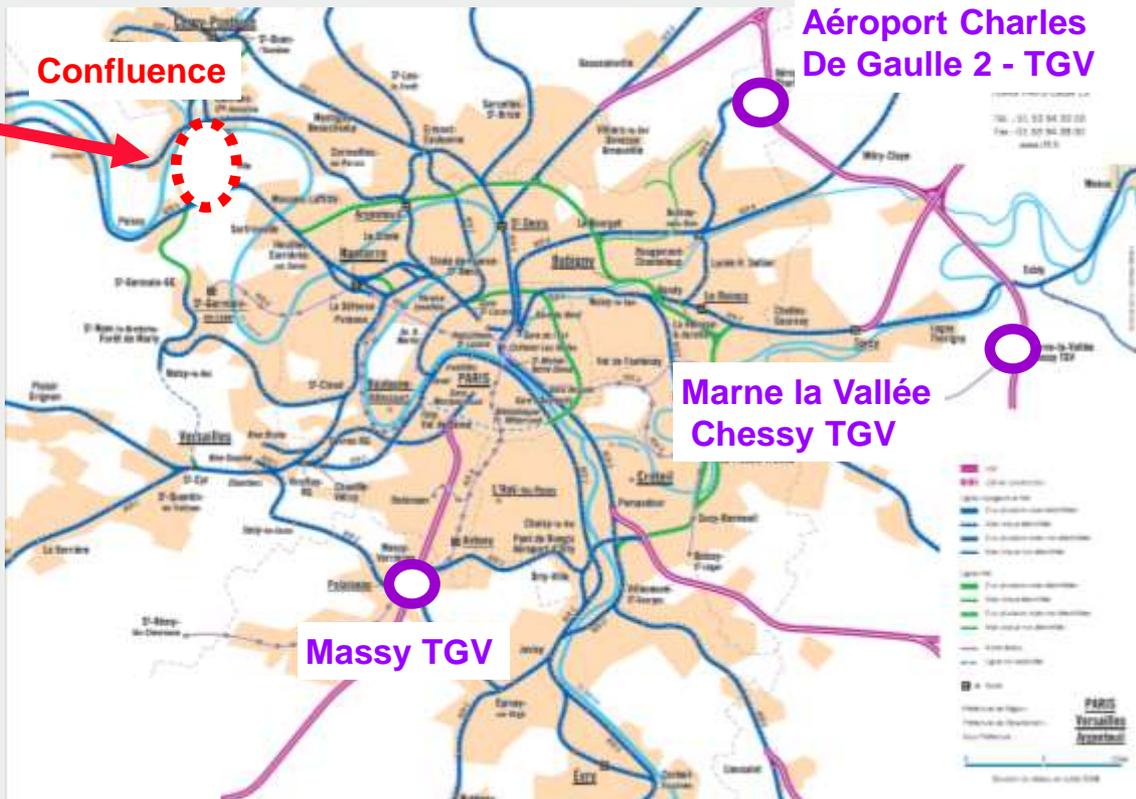
Les gares actuelles d'interconnexion franciliennes sont desservies exclusivement par des trains à grande vitesse.

Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

Accessibilité :

Mesurée en population et emplois accessibles, la zone de chalandise d'une gare dans le secteur de Confluence peut être rapprochée de celle de la gare de Massy

L'accessibilité TC serait équivalente, voire légèrement meilleure.



Accessibilité	Massy TGV	Confluence
VP à 30'	EMP : 0,6M POP: 1,4 M	EMP : 0,4M POP: 1,1 M
TC à 30'	EMP : 0,9M POP: 1 M	EMP : 1 à 2M POP: 1 M



Potentiel d'une gare d'interconnexion TAGV

Quelle offre TAGV intersecteur depuis la Normandie ?

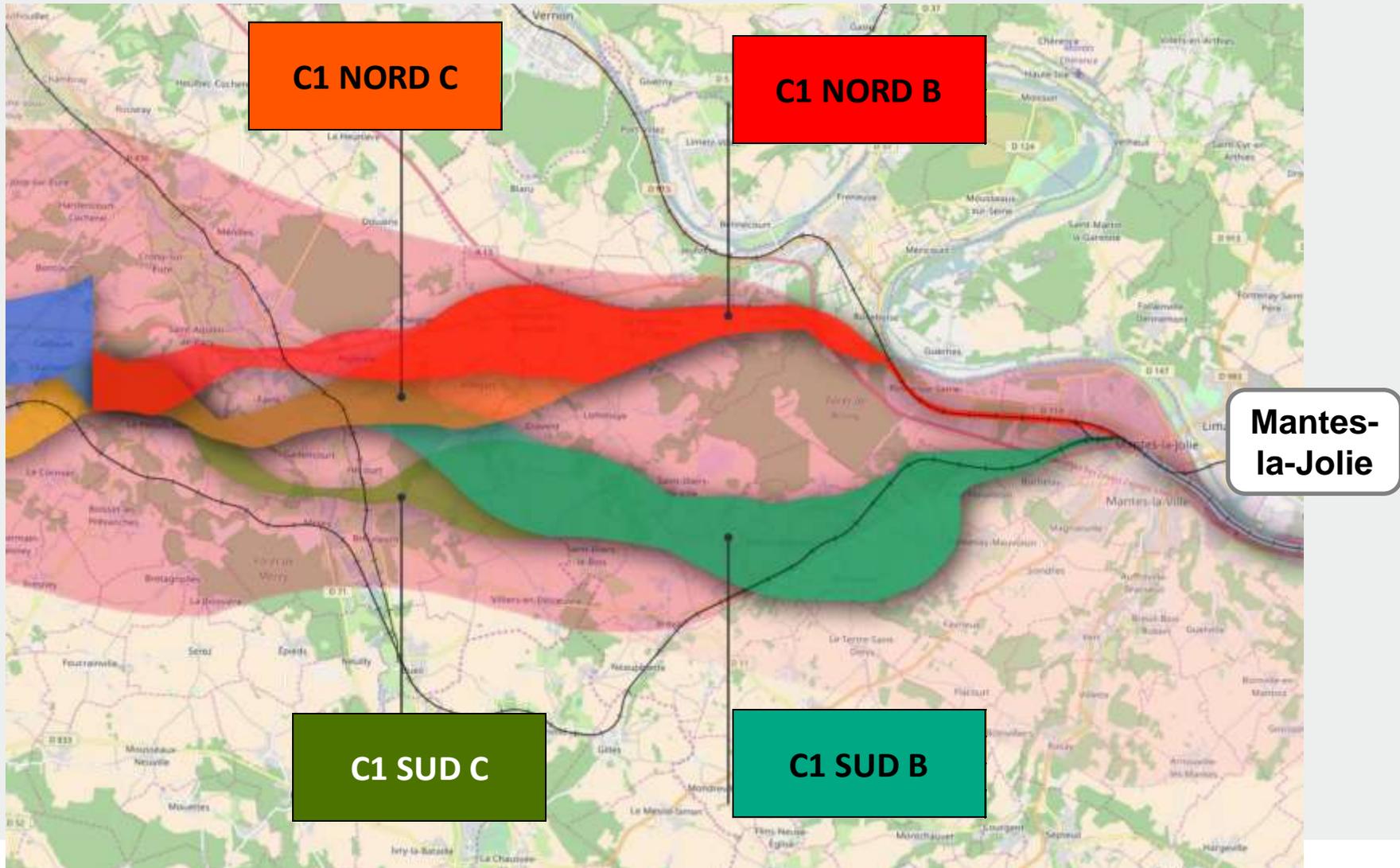
L'offre est aujourd'hui d'un aller-retour par jour entre Le Havre et Marseille. En 2009 et 2010 les intersecteurs mis à l'essai entre Cherbourg et Dijon (1AR/J) et entre Le Havre et Strasbourg (1AR/J) n'ont pas été reconduits faute de marché.

Potentiels de trafic :

- Accessibilité à la gare pour une zone de chalandise comparable à la gare de Massy TGV
- Perspectives de desserte limitées par rapport aux autres gares d'interconnexion compte tenu de la configuration du réseau national et des attentes exprimées

→ Le travail est en cours sur une déclinaison d'hypothèses pour la GN de Confluence.

MANTES-EVREUX – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



MANTES-EVREUX – principaux éléments différenciant les zones

Captage en eau potable : Favorable car traverse moins de surface de périmètre de protection de captage

Écarts de temps de parcours :

+0,5' en prioritaire, +2' en cible

Rapprochement entre infra. :

Potentialité de rapprochement avec le réseau ferré existant, voire avec l'A13 jusqu'à Chaufour-lès-Bonnières

Carticype : Seule zone de passage en classe « défavorable »

**C1
NORD**

Coûts : Les plus coûteuses

Potentialités projet cible : Moins favorables pour la capacité à l'horizon cible

**C1
NORD - C**

**C1
NORD - B**

Biodiv. Protégée et d'intérêt :

Défavorable (sites du CEHN)

Écarts de temps de parcours : +1' en prioritaire et +2,5' en cible

Rapprochement entre infra. : Recherche le plus de jumelage : avec l'A13 et la RN13

**Mantes-
la-Jolie**

Ecoconception : Plus mauvaise ZP car plus de linéaire de tunnels.

**C1
SUD - C**

**C1
SUD - B**

Ecoconception : Meilleure ZP (moins de linéaires de tunnels).

**C1
SUD**

Écarts de temps de parcours : Meilleures ZP

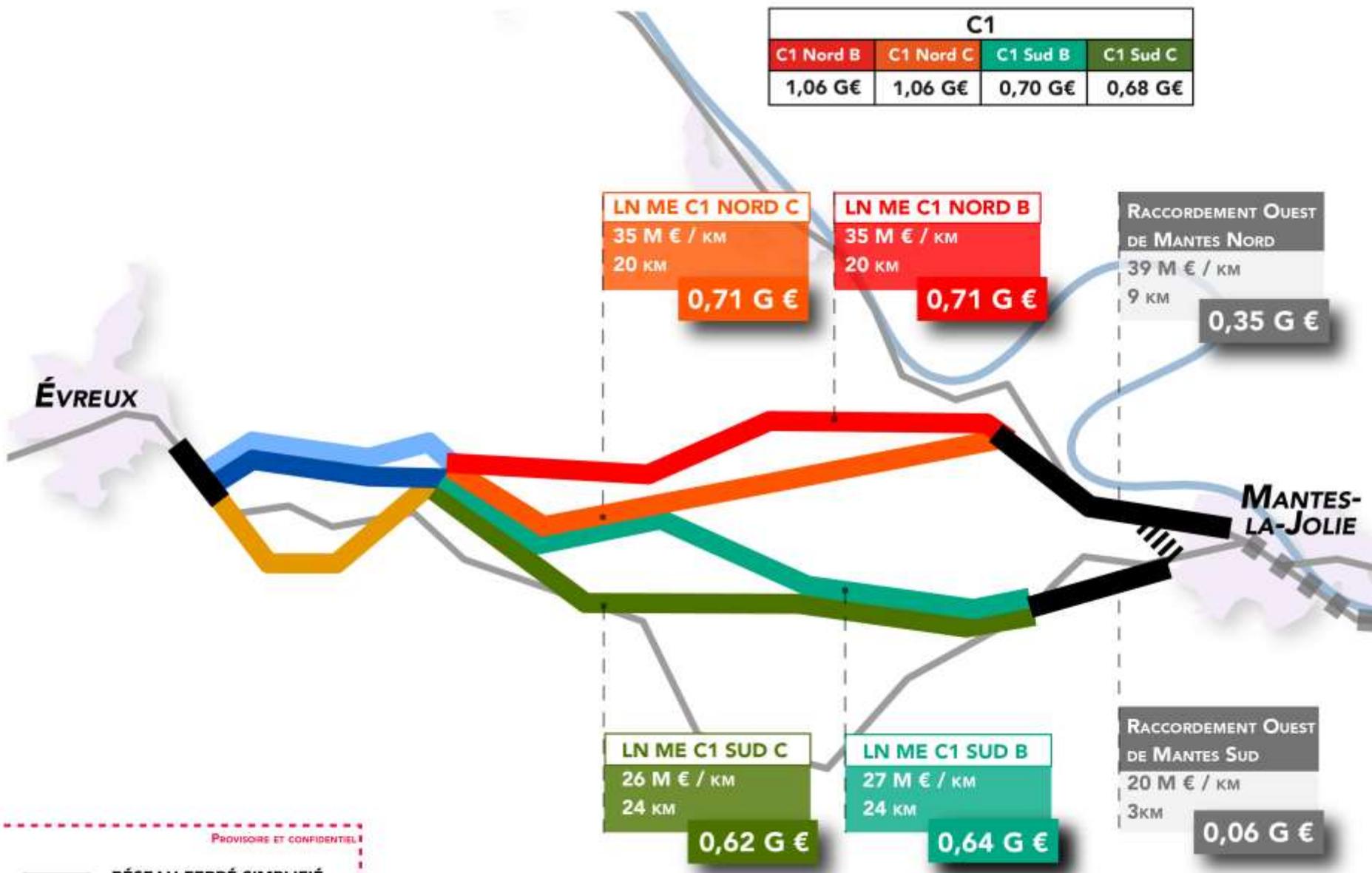
Rapprochement entre infra. : Pas de rapprochement hors raccordement à l'ouest de Mantes

Coûts : Les moins coûteuses

Potentialités projet cible : Plus favorables pour la capacité à l'horizon cible

RUC 7ème COPIL
Paris 2017-2031

Coûts des ZP Mantes - Evreux



RdC 7ème COPIL Paris 2017-02-28

* La représentation du projet est purement schématisée. Les noms et couleurs employés font référence aux zones de passage correspondantes.

** Linières arrondis au KM et coûts arrondis à la 10^{ème} de M €

Coûts prioritaires n'incluant aucune mesure conservatoire
Conditions économiques : Janvier 2016



« Analyse de faisabilité d'une utilisation de la ligne existante entre Mantes et Evreux »

Présentation de l'avancement par la garante de la concertation Mme Anne-Marie Charvet

Pourquoi un « DIRE d'EXPERTS » lancé en novembre 2016 sur la section MANTES/EVREUX ?

- Lors des réunions publiques, des commissions consultatives, de comités territoriaux, des ateliers, de la consultation CARTICIPE, des associations, des élus, tout au long de l'année 2016, ont fait connaître leur insatisfaction vis à vis des trois scénarii alternatifs présentés et étudiés par le maitre d'ouvrage.
- Il a été clairement et systématiquement demandé que soit **réexaminée l'utilisation de tout ou partie de cette section avec des aménagements**, voire un doublement, de la ligne existante afin d'éviter une consommation d'espaces agricoles de valeur et un impact environnemental trop important.
- Le maitre d'ouvrage a fait valoir qu'une décision avait été prise à l'issue du Débat Public, la remise du rapport et qu'en outre celle-ci avait été confortée par une **décision ministérielle du 12 novembre 2013**.
- Face à l'opposition systématique et la « suspicion » d'une décision prise à priori de l'abandon de l'étude d'un des faisceaux, à la demande de la garante, il a été demandé que soit effectué un « **Dire d'Experts** » par un **bureau d'études « indépendant » de tous liens avec le maitre d'ouvrage**.
- Cette proposition a été validée lors du **COPIL du 20 octobre à Rouen**.

Avancement : «DIRE d'EXPERTS» sur la section MANTES/EVREUX

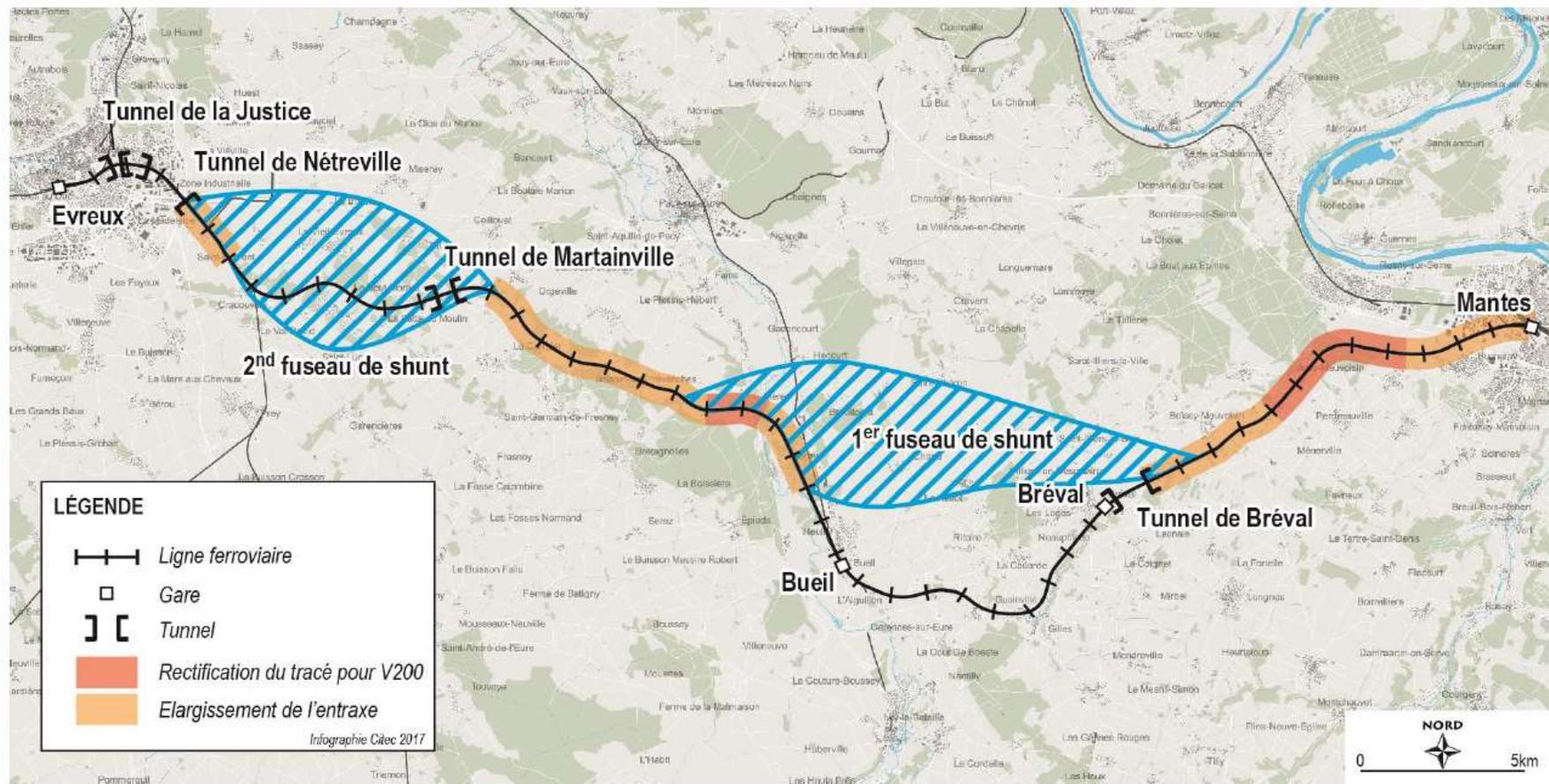
- **Une commission « ad hoc »** a été constituée, composée de représentants du monde agricole, du représentant du Président du COPIL, d'un représentant du ministère de l'environnement et des transports, présidée par la garante .
- L'étude a été confiée à un bureau d'études suisse, jamais prestataire de SNCF, assortie d'un cahier des charges.
- L'expertise a pour objet d'examiner des variantes techniques dont le principe réside dans une réutilisation maximale de la ligne ferroviaire existante ou au doublement ou encore au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de cette ligne, en recherchant une réelle augmentation de cette dernière.
- **La première phase de l'étude a été présentée le 30 novembre 2016 dans les locaux de la CNDP à Paris.**
- Il a été rappelé les caractères de la ligne existante MANTES/EVREUX et les objectifs à atteindre grâce à la réalisation du projet LNPN (améliorer la qualité de service, augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaire, y compris le fret, réduire les temps de parcours avec une vitesse de 200 à 250km/h,) enfin que soit compatible la réalisation de la section prioritaire avec le projet cible.
- Un compte-rendu a été adressé à chacun des participants et à la maîtrise d'ouvrage pour s'assurer de la cohérence dans l'utilisation des données prises en compte .

Avancement : «DIRE d'EXPERTS» sur la section MANTES/EVREUX

- Le 21 février 2017 le bureau d'études a transmis **les résultats de ses analyses par rapport aux 3 scénarii** :
- **Scénario 1 « Relèvement de vitesse »**
- **Scénario 2 « Shunts combinés avec relèvement de vitesse »**
- **Scénario 3 « Doublement de la ligne existante »**

Descriptif du scénario 2 « Shunts + relèvement de vitesse »

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



Aménagements prévus

- 2 shunts selon fuseaux ci-dessus complété par des relèvement de vitesse à V200
- Descriptions détaillée sur la diapositive suivante

Avancement : «DIRE d'EXPERTS» sur la section MANTES/EVREUX

- Cette deuxième synthèse porte sur l'éventuelle pertinence de proposer le scénario 1 comme première étape (horizon prioritaire) avant la réalisation du scénario 2 à la l'horizon cible.
- Ainsi, il serait possible d'envisager le phasage suivant dans ce scénario alternatif :
 - Horizon Prioritaire : scénario 1=aménagement pour relèvement de la vitesse à 200km/h sur toute la ligne.
 - Horizon Cible : construction du shunt entre BREVAL-MEREY/BREUILPONT.
- **Les avantages seraient :**
 - Reporter après 2030 la nécessité de construire une nouvelle infrastructure entre Mantes et Evreux (hormis 2 tunnels qui devraient être reconstruit)
 - Adapter la capacité avec l'évolution du besoin , le besoin en capacité supplémentaire entre Mante et Evreux est déclenchée par la construction du Y_ - Normand et au basculement des trains de /pour Rouen via la ligne Evreux
- **L'inconvénient :**
 - Les TER ne pourront pas atteindre cette vitesse en raison de l'inter-distance trop courte entre les gares de Bréval et Bueil

EN RESUME

Du point de vue des impacts environnementaux , **le scénario 1** présente le moins de risques car il ne nécessite pas de nouvelles emprises ni occasionne de nouvelles coupures dans le territoire.

Le doublement du nombre de voie tel que prévu dans le **scénario 3** augmente considérablement les emprises ferroviaires y compris dans des zones déjà urbanisées traversées par la ligne actuelle

Les shunts prévus par le **scénario 2** sont comparables à de petites lignes nouvelles morcelant le territoire et créant de nouvelles emprises. Le second shunt peut être considéré comme un déplacement de la ligne existante.

Du point de vue technique, **les scénarii 1 et 3** présentent chacun un point ne répondant pas aux objectifs :

- la qualité de service
- l'amélioration du temps de parcours

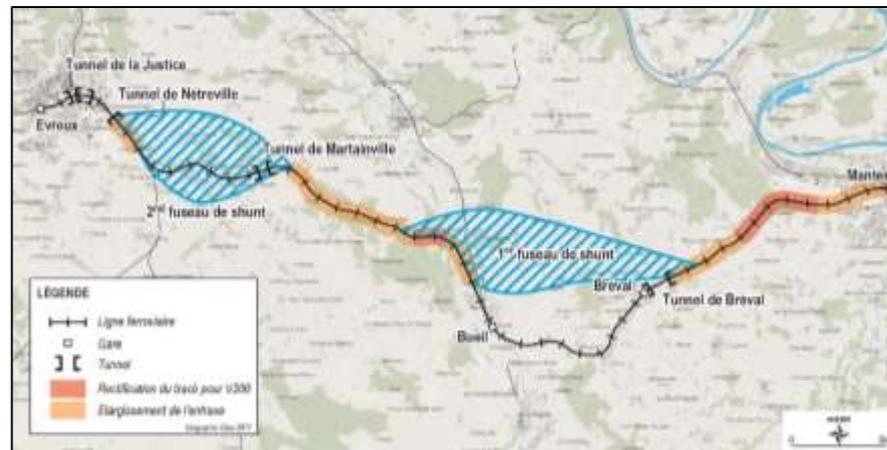
En outre d'après le « Dire d'expert » **le scénario 3 peut être écarté** car :

- il n'offre aucun gain de temps,
- la capacité offerte est importante mais paraît surdimensionnée par rapport aux autres scénarios alternatifs qui peuvent écouler l'ensemble du trafic prévu à l'horizon cible avec des infrastructures plus réduites.
- L'élargissement de la plateforme nécessite des emprises quasiment aussi importantes que celles prévues pour la construction d'une ligne nouvelle.
- En effet la longueur de la ligne actuelle est plus importante et la largeur requise pour la pose de deux voies supplémentaires est quasiment aussi importante que celle de la plateforme de la ligne nouvelle.
- La faisabilité de l'élargissement de la plateforme sur l'ensemble de la ligne n'est pas démontrée, notamment dans les zones urbanisées .

EN RESUME

Le **scénario 2** est le meilleur du point de vue de l'exploitation.

- Il offre de sérieux avantages en réserves de capacité, en robustesse de l'exploitation, les batteries de trains rapides ne sont pas liées entre elles par l'intermédiaire d'un sillon TER, peu de remaniement de la grille horaire ,enfin et surtout une correspondance à Evreux entre les trains de/pour Lisieux/Caen et les TER de/pour Mantes peut être offerte.
- Par contre il impacte de manière plus profonde le territoire .

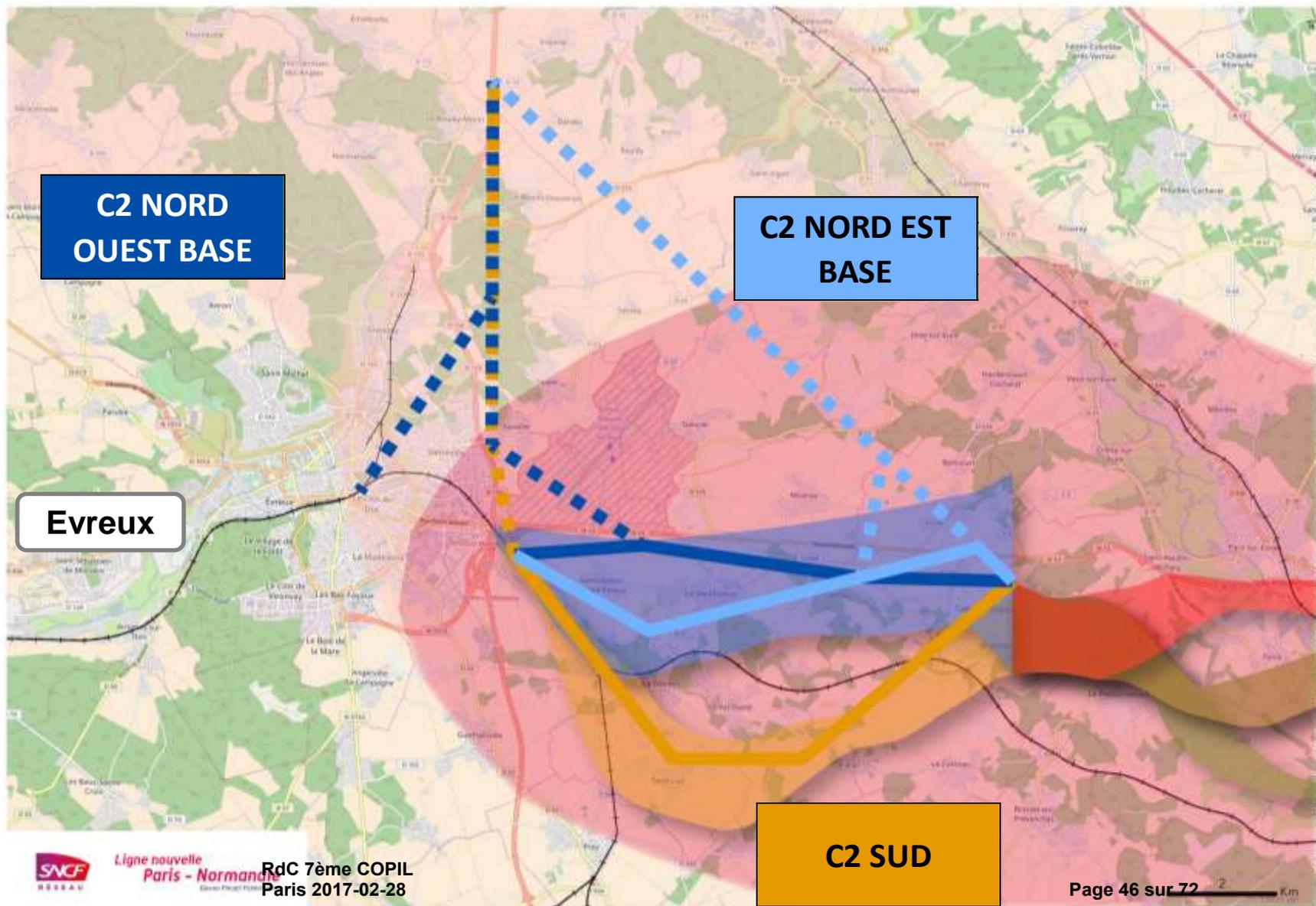


L'aspect Comparaison des coûts n'a pas été pris en compte dans cette deuxième phase.

Une deuxième réunion de la Commission « ad hoc » est programmée le **9 mars 2017**

de 14 à 17h au CNDP pour une présentation par le bureau d'études. Page 45 sur 72

MANTES-EVREUX - Secteur C2 – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



MANTES-EVREUX - principaux éléments différenciant les zones

C2-NORD

Rapprochement avec l'infra : Avec la RN13 pour réduire l'impact sur Gisacum
Paysage et patrimoine : Risque d'impact sur le site archéologique

C2 NORD Ouest Base

Ecarts de temps de parcours : La meilleure à l'horizon prioritaire, +1' à l'horizon cible
Coûts d'infra : La moins chère (topographie du secteur plus favorable)
Potentialités projet cible :
 . GN « Sud BA 105 » a priori moins complexe

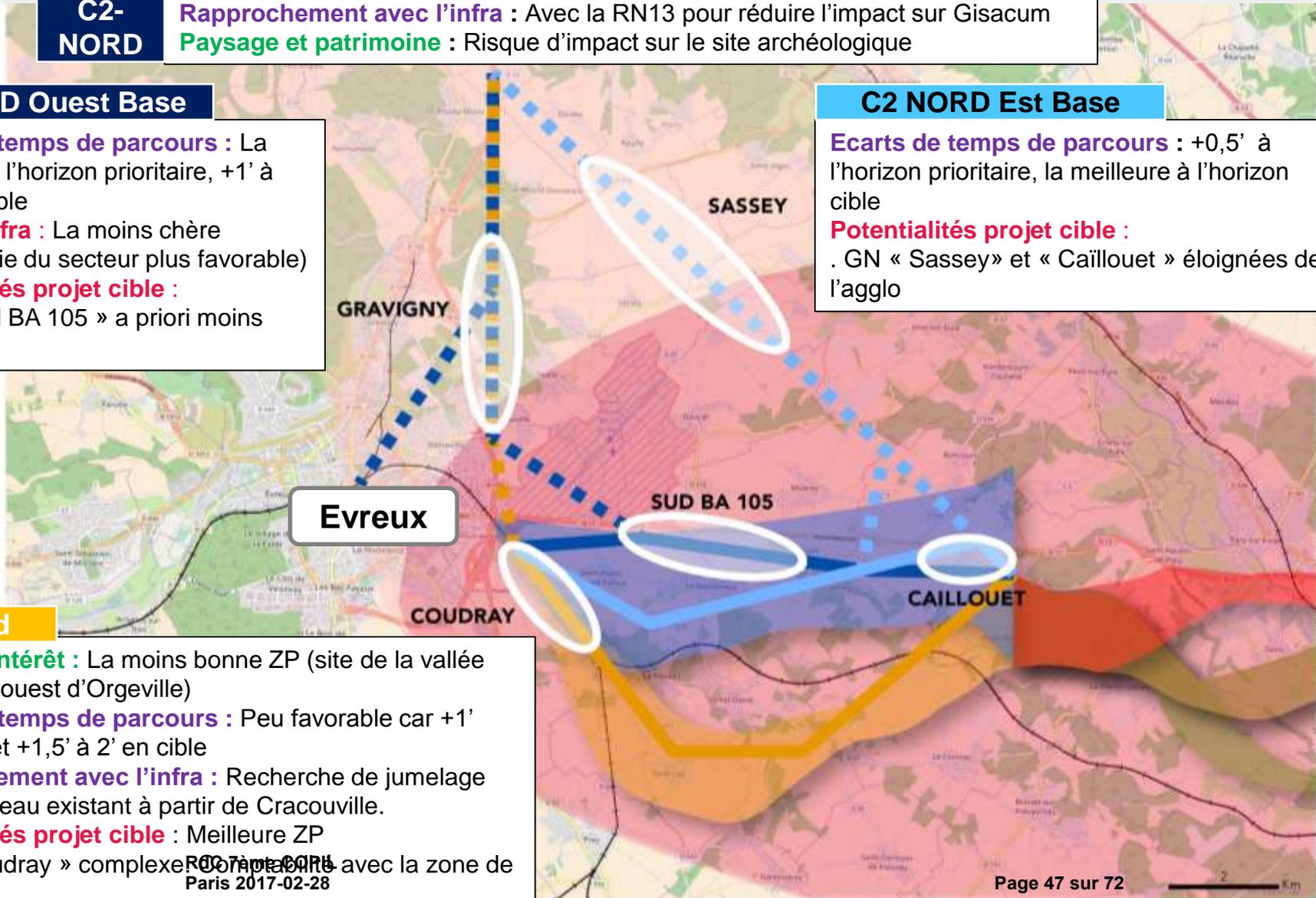
C2 NORD Est Base

Ecarts de temps de parcours : +0,5' à l'horizon prioritaire, la meilleure à l'horizon cible
Potentialités projet cible :
 . GN « Sassez » et « Caillouet » éloignées de l'agglomération

C2 Sud

Biodiv. d'intérêt : La moins bonne ZP (site de la vallée sèche sud-ouest d'Orgeville)
Ecarts de temps de parcours : Peu favorable car +1' prioritaire et +1,5' à 2' en cible
Rapprochement avec l'infra : Recherche de jumelage avec le réseau existant à partir de Cracouville.
Potentialités projet cible : Meilleure ZP
 . GN « Coudray » complexe avec la zone de Nétreville.

RCO Tota COPR
 Paris 2017-02-28



Coûts des ZP Mantes - Evreux

C2		
C2 Nord Est Base	C2 Nord Ouest Base	C2 Sud
0,24 G€	0,20 G€	0,24 G€

**LN ME C2 NORD
OUEST BASE**
14 M € / KM
8 KM
0,11 G €

**LN ME C2 NORD
EST BASE**
17 M € / KM
9 KM
0,15 G €

RACCORDEMENT EVREUX
23 M € / KM
4 KM
0,09 G €

LN ME C2 SUD
15 M € / KM
10 KM
0,15 G €

PROVISOIRE ET CONFIDENTIEL

— RÉSEAU FERRÉ SIMPLIFIÉ

* La représentation du projet est purement schématisée.
Les noms et couleurs employés font référence aux zones de passage correspondantes.
** Linières arrondis au KM et coûts arrondis à la 10^{ème} de M €

RdC 7ème COPIL
Paris 2017-02-28

Coûts prioritaires n'incluant aucune mesure conservatoire
Conditions économiques : Janvier 2016

Page 48 sur 72



Ligne nouvelle
Paris - Normandie

Gare nouvelle d'Evreux



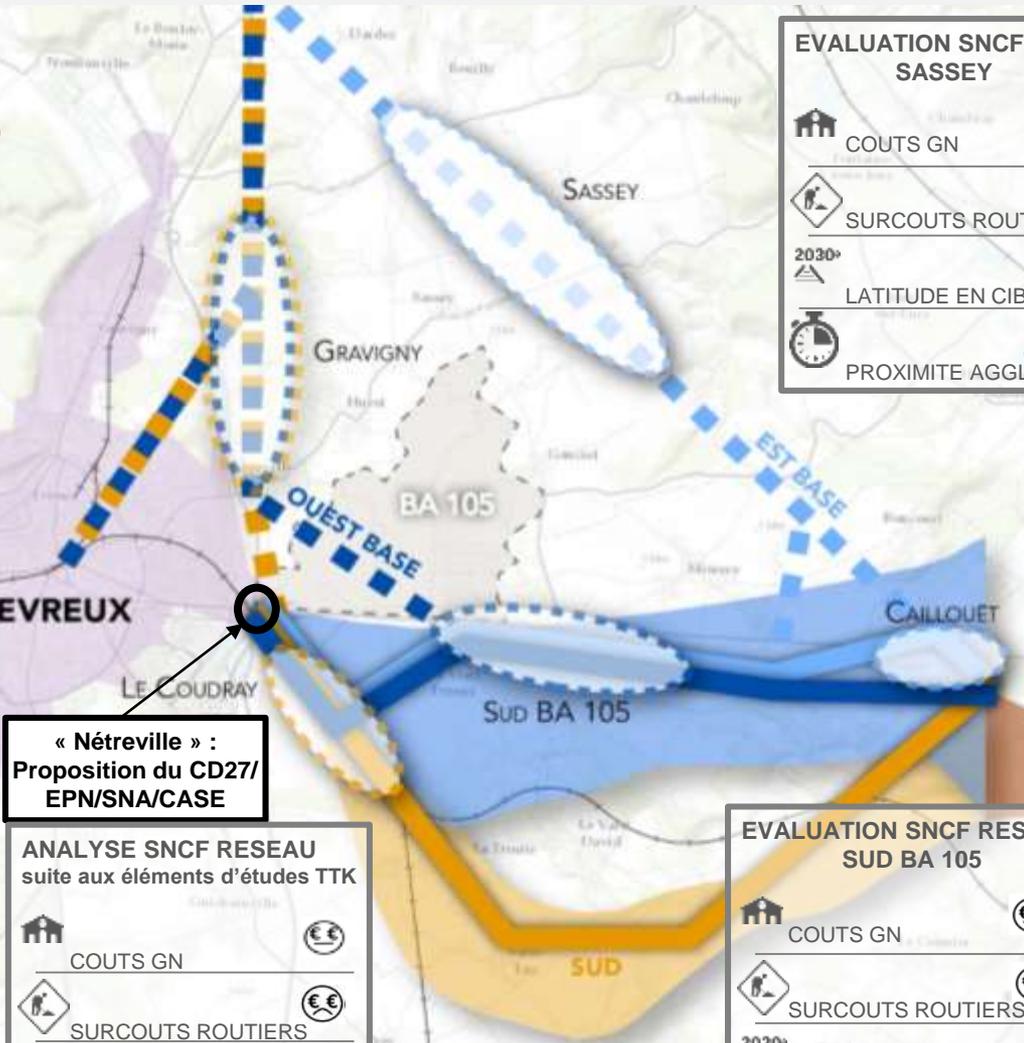
Etude comparative des 5 localisations de gare nouvelle

EVALUATION SNCF RESEAU GRAVIGNY

COUTS GN	☹️☹️☹️
SURCOUTS ROUTIERS	☹️
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	☹️
PROXIMITE AGGLO	☹️

EVALUATION SNCF RESEAU LE COUDRAY

COUTS GN	😊
SURCOUTS ROUTIERS	😊
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	😊
PROXIMITE AGGLO	☹️



EVALUATION SNCF RESEAU SASSEY

COUTS GN	😊
SURCOUTS ROUTIERS	☹️
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	😊
PROXIMITE AGGLO	☹️

EVALUATION SNCF RESEAU CAILLOUET

COUTS GN	😊
SURCOUTS ROUTIERS	😊
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	😊
PROXIMITE AGGLO	☹️

« Nétreville » :
Proposition du CD27/
EPN/SNA/CASE

ANALYSE SNCF RESEAU suite aux éléments d'études TTK

COUTS GN	😊
SURCOUTS ROUTIERS	☹️
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	☹️
PROXIMITE AGGLO	😊

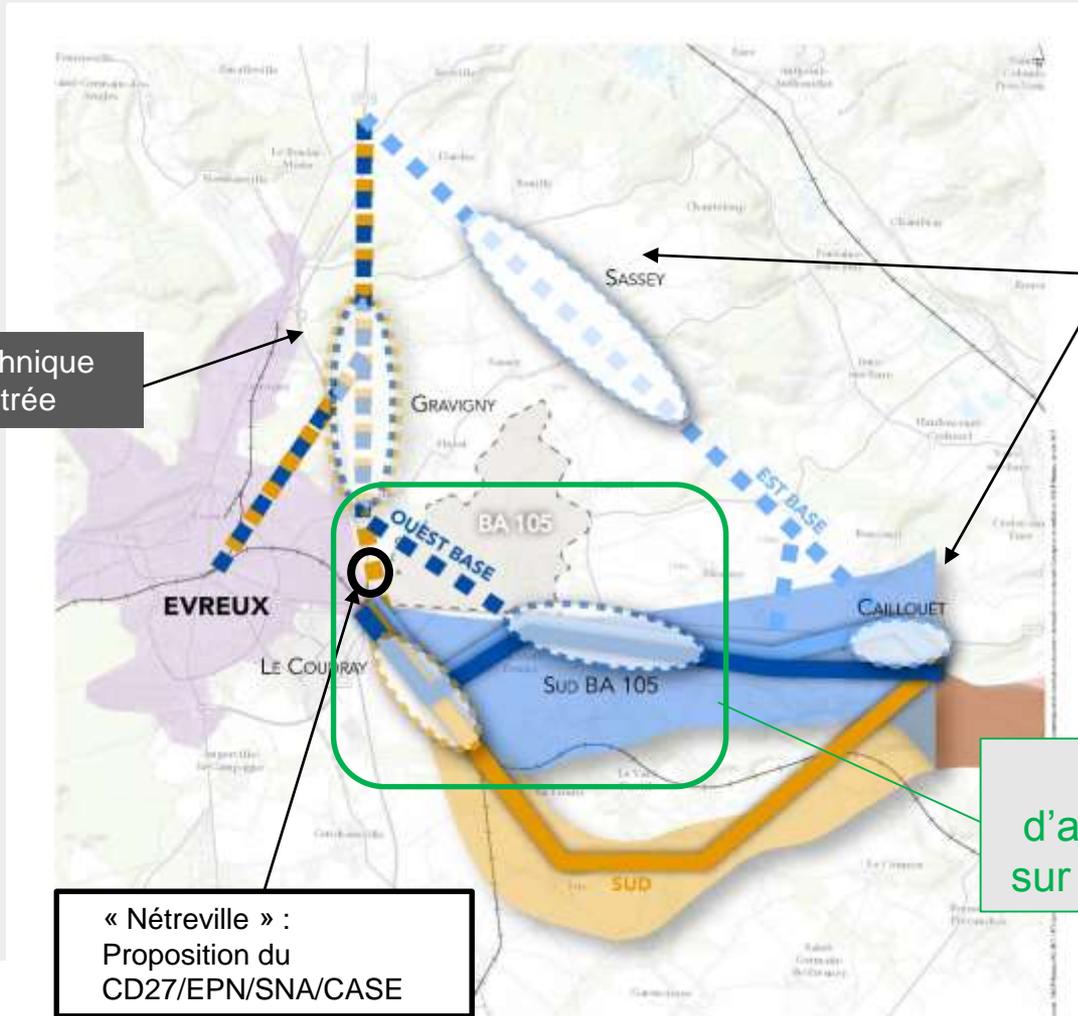
EVALUATION SNCF RESEAU SUD BA 105

COUTS GN	😊
SURCOUTS ROUTIERS	😊
2030 ⁺ LATITUDE EN CIBLE	☹️
PROXIMITE AGGLO	☹️

Gare nouvelle d'Evreux



Proposition de SNCF Réseau :



Faisabilité technique non démontrée

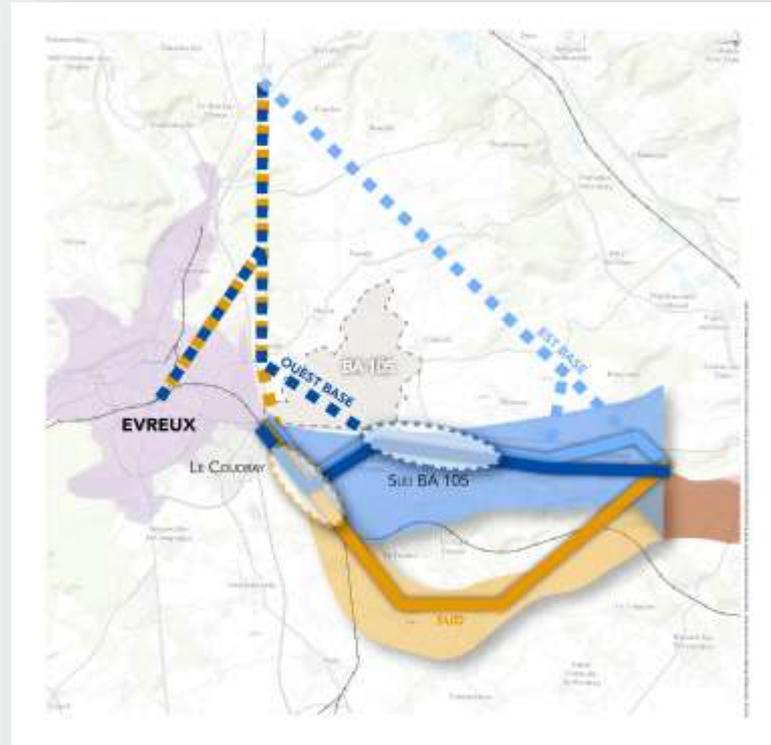
Gares Sassey et Caillouët éloignées de l'agglomération sur la ZP Nord Est Base

Proposition d'approfondissement sur ce secteur d'étude

« Nétreville » : Proposition du CD27/EPN/SNA/CASE

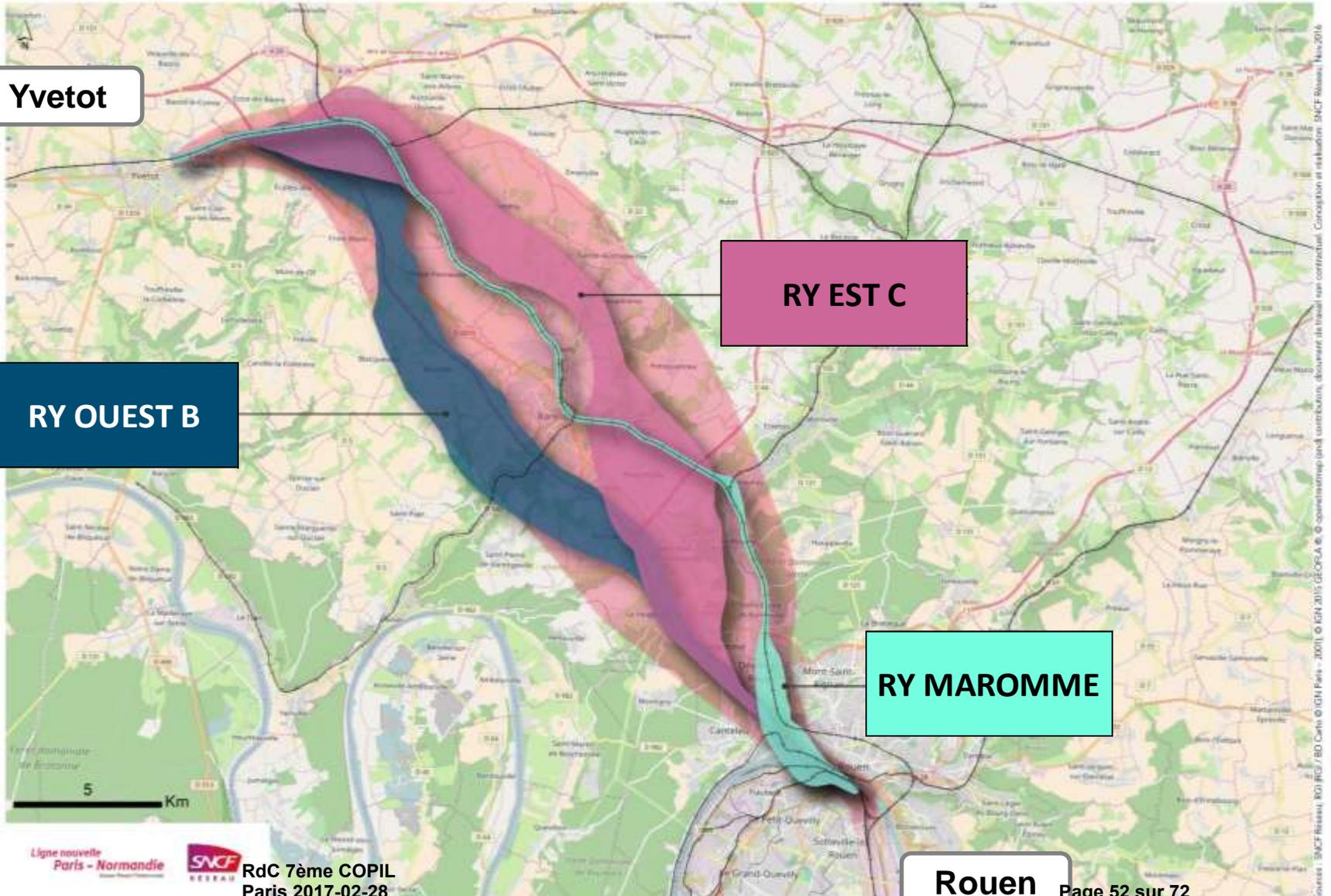


- Pour les 3 localisations sur la branche prioritaire (Le Coudray, Sud BA 105, Caillouët), des mesures conservatoires sont nécessaires, de l'ordre de 15 à 20 M€, principalement liées au génie civil pour éviter des perturbations sur les circulations prioritaires, pendant la phase travaux cible.
- Les montants restent à confirmer dans le cadre de la gare de Nétreville.



→ Compte-tenu des enjeux d'insertion de la LNPN, il est proposé au COPIL d'acter la mise en place d'un groupe de travail technique associant les parties prenantes concernées : SNCF Réseau, DREAL Normandie, Région Normandie, Département 27, EPN, SNA, CASE, BA 105, Site du Gisacum, DRAC...

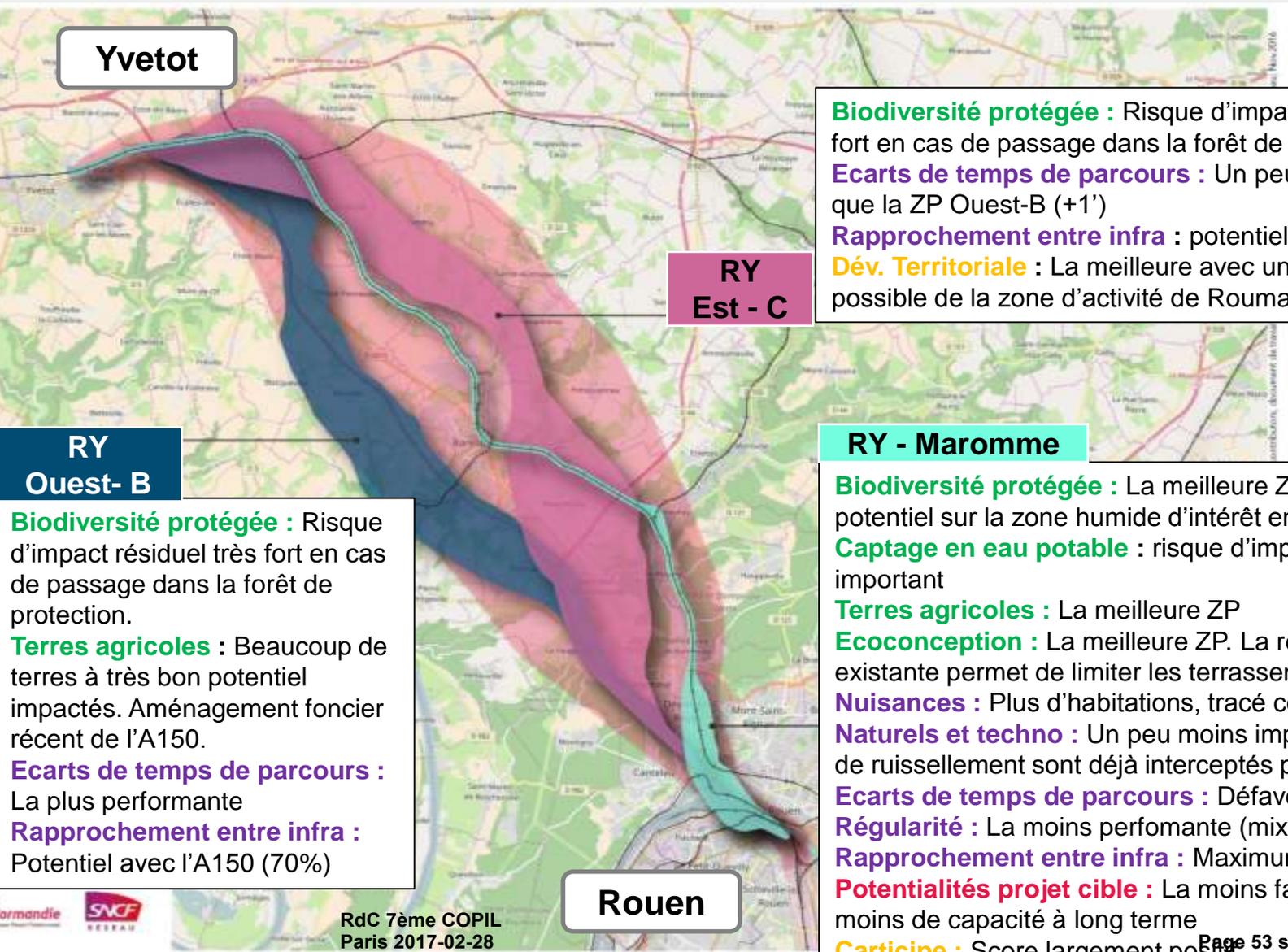
ROUEN-YVETOT – ZP retenues lors du COPIL du 20 octobre 2016



RdC 7ème COPIL
Paris 2017-02-28

Rouen Page 52 sur 72

ROUEN-YVETOT – principaux éléments différenciant les zones



Yvetot

Biodiversité protégée : Risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection.
Écarts de temps de parcours : Un peu moins bonne que la ZP Ouest-B (+1')
Rapprochement entre infra : potentiel moindre (40%)
Dév. Territoriale : La meilleure avec un évitement possible de la zone d'activité de Roumare

RY Est - C

RY - Maromme

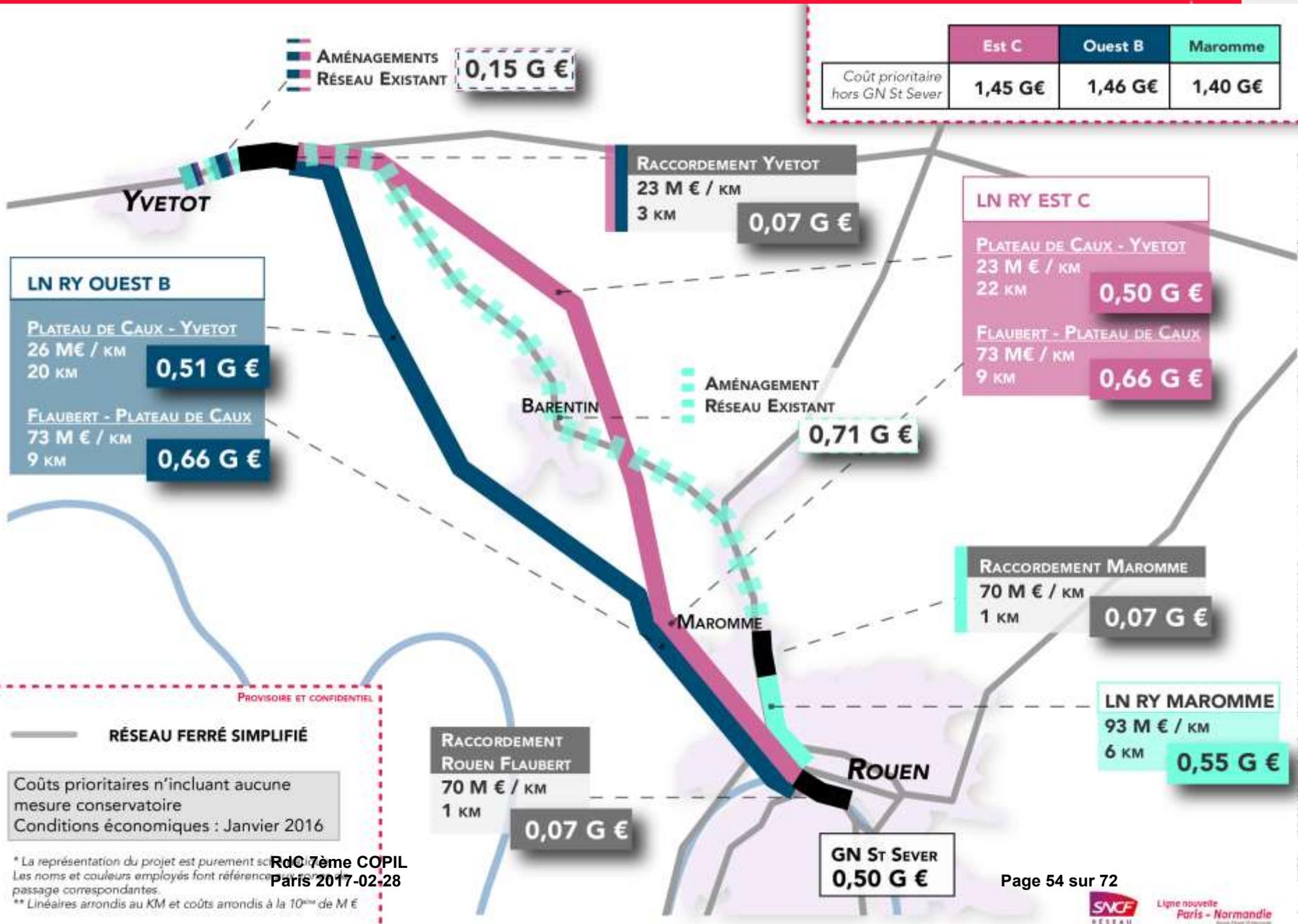
Biodiversité protégée : La meilleure ZP mais impact potentiel sur la zone humide d'intérêt env. particulier (Cailly)
Captage en eau potable : risque d'impact un peu plus important
Terres agricoles : La meilleure ZP
Ecoconception : La meilleure ZP. La réutilisation de la ligne existante permet de limiter les terrassements.
Nuisances : Plus d'habitations, tracé contraint.
Naturels et techno : Un peu moins impactante car les axes de ruissellement sont déjà interceptés par l'infra existante.
Écarts de temps de parcours : Défavorable (+ 6' en cible)
Régularité : La moins performante (mixité de circulation)
Rapprochement entre infra : Maximum (100%)
Potentialités projet cible : La moins favorable car offre moins de capacité à long terme
Carticipe : Score largement positif

RY Ovest - B

Biodiversité protégée : Risque d'impact résiduel très fort en cas de passage dans la forêt de protection.
Terres agricoles : Beaucoup de terres à très bon potentiel impactés. Aménagement foncier récent de l'A150.
Écarts de temps de parcours : La plus performante
Rapprochement entre infra : Potentiel avec l'A150 (70%)

Rouen

Coûts des ZP Rouen - Yvetot



RdC 7ème COPIL Paris 2017-02-28

Sources : SNCF Réseau, RfC (R) / SD/Carif (R) / Paris - 2017, © IGH 2015/02/28, © SCAN 100 8. Conception et réalisation : SNCF Réseau, Mission LNW, Document de travail non contractuel. Diffusion Intranet - Janvier 2017



Proposition « L'alternative »

(fondée sur l'étude SNCF de 1998)

Portée par l'association « La LNPN, oui mais pas à n'importe quel prix ! »



Etude publiée lors du débat public sur le site du débat public du projet LNPN:

* http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lnpn/site/INFORMER/AUTRES_ETUDES_ET_DOCUMENTS/INDEX.HTM



Contexte

- Etude réalisée dans le cadre du projet LRNVS

Contenu

- L'étude analyse la faisabilité, le coût et le résultat d'un relèvement de vitesse entre Rouen et Le Havre, en restant au maximum dans les emprises ferroviaires
- Elle ne traite pas de l'aspect « capacité » (mixité des circulations, renforcement d'offre...)



Résultats

- **Un gain de temps de 3' (Corail), 5 à 6' (TGV) selon l'importance du ripage (décalage de voies)**
- **Zone de vitesse relevée**
 - 6 km relevés de 140 à 160 km/h (de la sortie de Rouen au viaduc de Malaunay)
 - Au-delà de Pavilly jusqu'à Harfleur, environ 52 km relevé de 160 à 180/200 km/h
 - 27 km laissé à vitesse actuelle
- **Le moyen : augmenter les dévers (inclinaison de la voie en courbe), et les rayons des courbes, en ripant (décalant) les voies**
- **Travaux liés :**
 - plateforme ferroviaire / hydraulique
 - confortement ouvrages d'art
 - modification signalisation et caténaires
 - suppression des passages à niveau
- **Durée des travaux : 1,5 à 3 ans selon solution retenue (sans ou avec IPCS)**
- **Pendant les travaux : impacts sur les circulations (réduction de vitesse, modifications et/ou suppressions de dessertes...)**



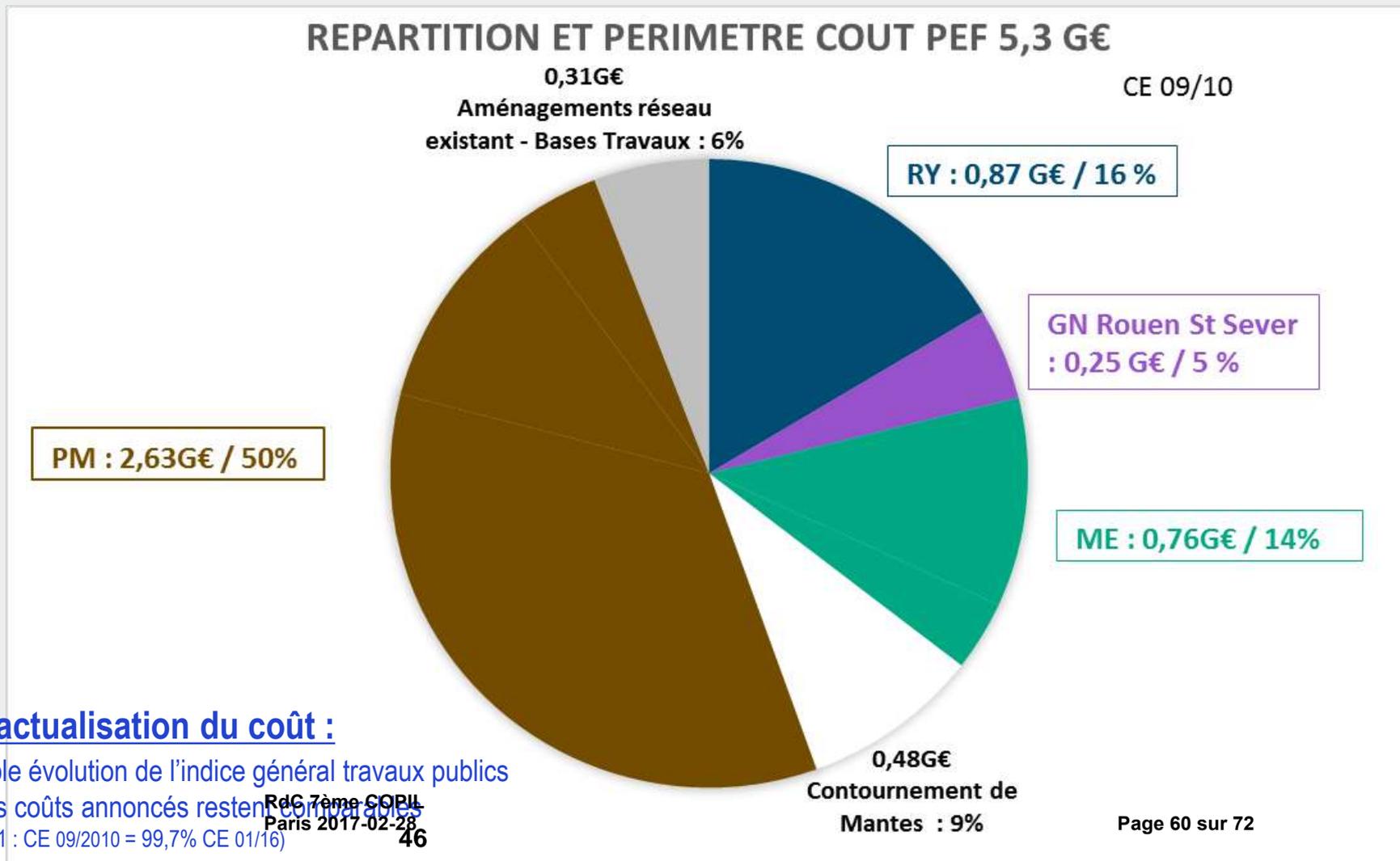
Prise en considération de l'étude de 1998

- **Un rebalayage de l'étude de relèvement de vitesse entre Rouen et Le Havre pour mettre à jour ses principaux résultats**
 - Mise à jour des gains de temps possibles avec des hypothèses de matériel roulant actualisées (Omneo et matériel V250)
 - Identification des évolutions du contexte (réglementaire, normatif, urbanisation autour de la ligne...) et de leurs éventuels impacts sur les résultats d'étude, notamment coûts, délais, impacts exploitation
- **Complétée par :**
 - Un retour d'expérience de projets similaires
 - L'éclairage du besoin de capacité entre Rouen RD et la bif de Malaunay
- **Délai :**
 - Dire d'expert : sous 2 mois
 - Etude plus complète : été 2017



Synthèse des coûts

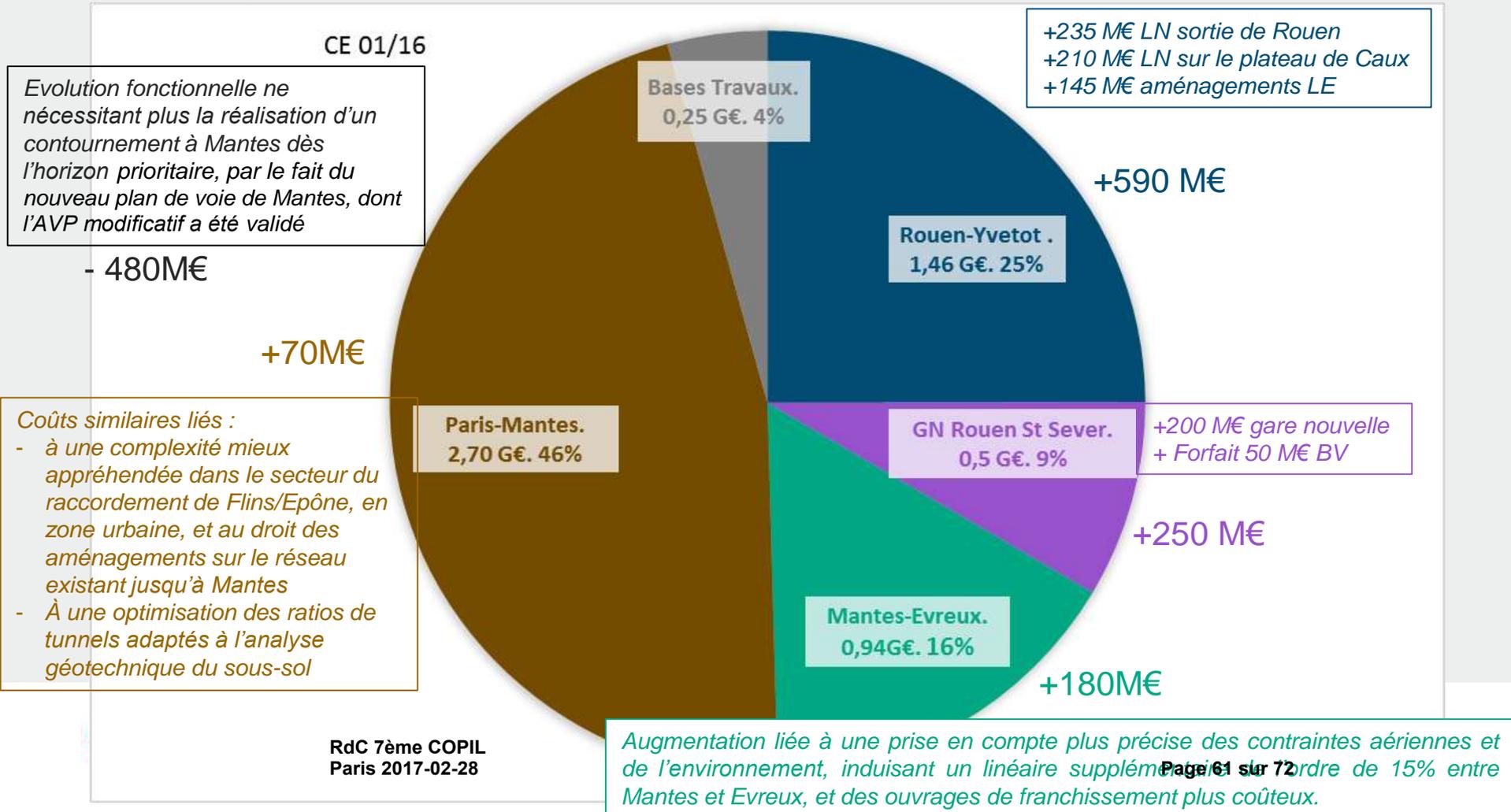
- Un coût à l'horizon prioritaire de 5,3G€ (CE 09/2010)



Coûts du projet prioritaire à l'issue des études EPEUP étape 1

Coûts actuels phase prioritaire : **5,85 G€** CE 01/16

Le coût du projet est sensible au choix du scénario. Ci-dessous apparaît le détail pour le **scénario avec le meilleur ratio performance / coûts.**



Complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare

LE COMPLEXE DE PARIS SAINT LAZARE

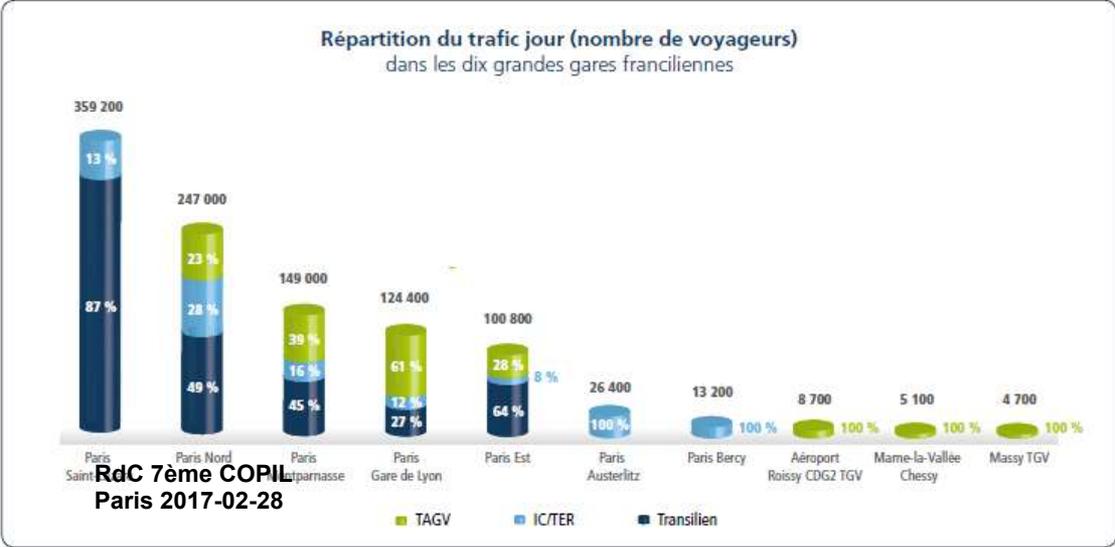
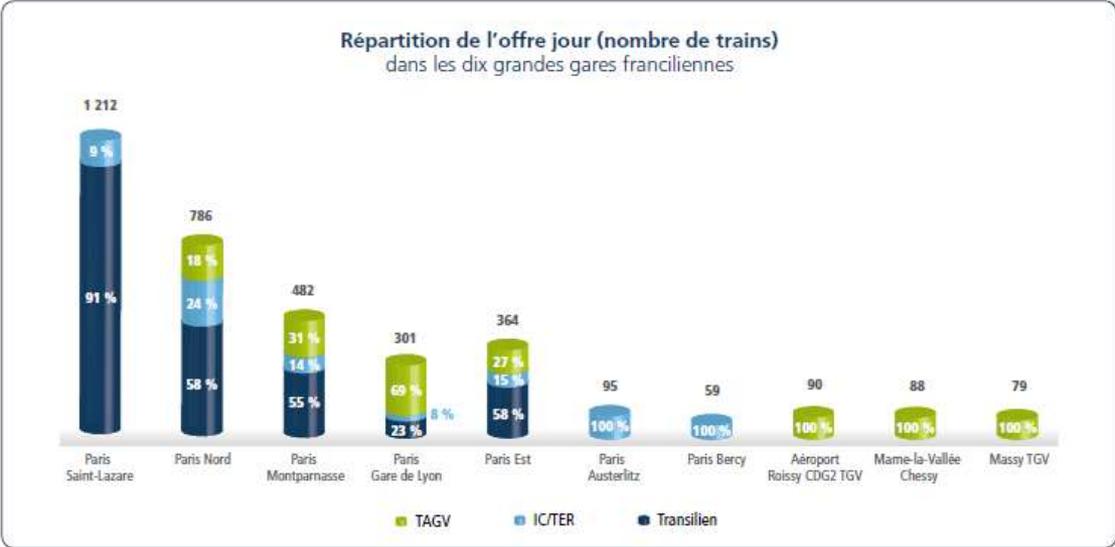


CHAPITRE 3



LES USAGES

LA GARE DE SURFACE LA PLUS FRÉQUENTÉE DE FRANCE



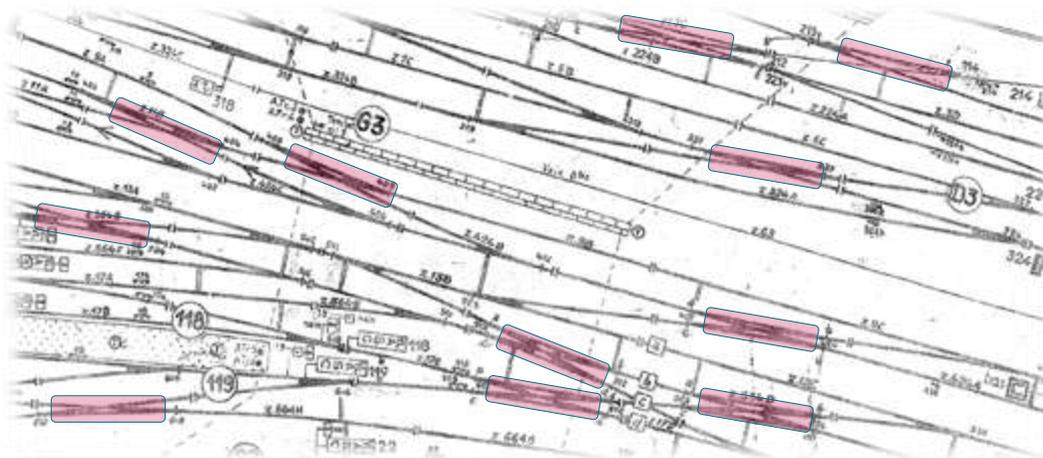
RdC 7ème COPIL
Paris 2017-02-28



RATIONALISATION DU PLAN DE VOIE

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

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



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

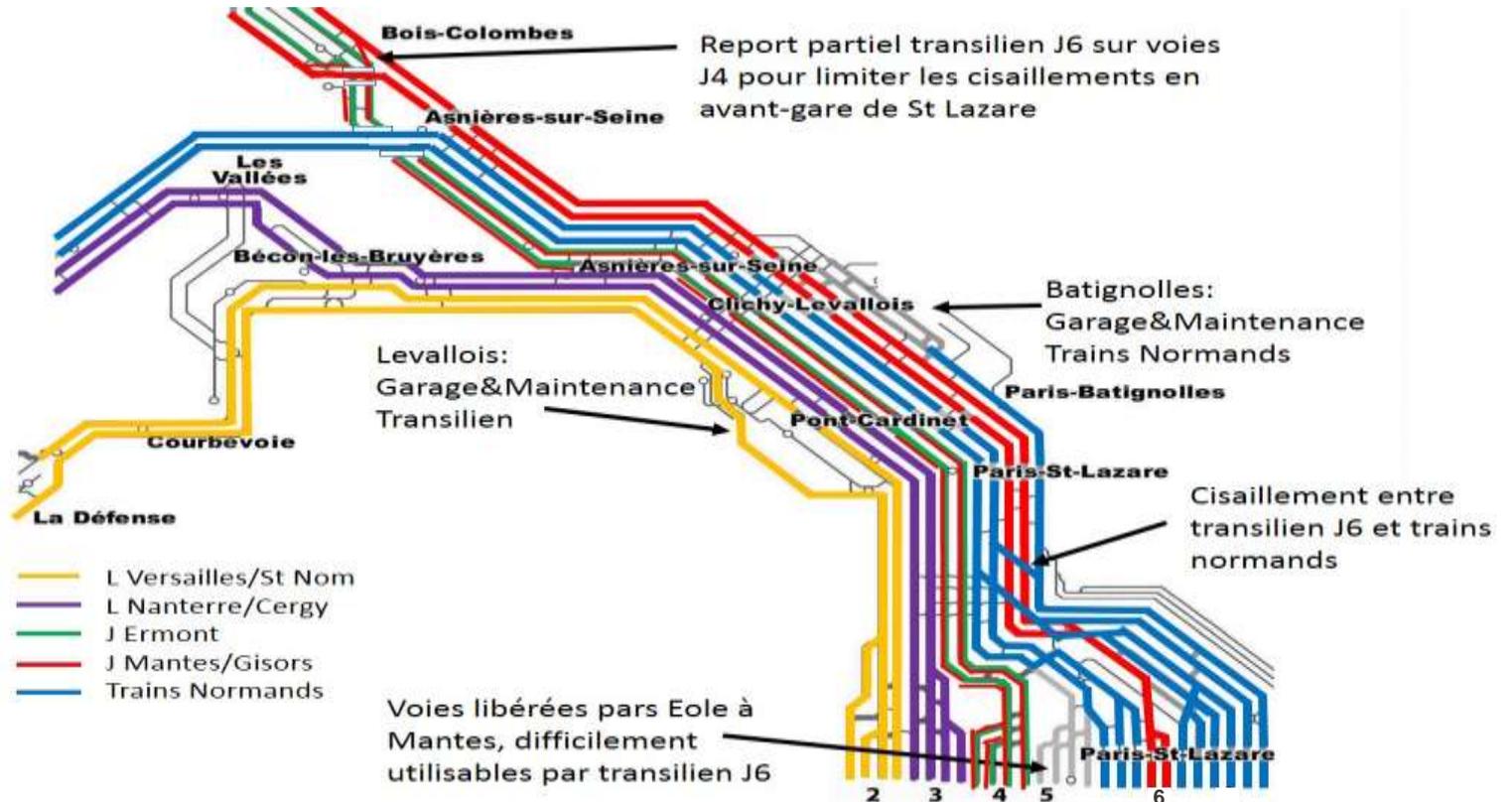
*TJ: traversée jonction (croisement de deux voies avec liaison entre elles)

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

Calendrier en lien avec le renouvellement de PRS (2030)

Démarche envisagée également à la Gare de Lyon et de Montparnasse.

CIRCULATIONS SUR LES PREMIERS KILOMETRES À L'HORIZON EOLE À MANTES



DÉCROISER LES FLUX : SOLUTION INFRA PAR UN SAUT-DE-MOUTON

Vue depuis le poste 3 en direction de la province



Gr V
actuel

Gr VI
actuel

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

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

ORIENTATION VERS UN PROGRAMME D'ÉTUDES À COURT TERME

1. Etablissement d'un diagnostic « **système** » de l'exploitation du complexe de Paris Saint-Lazare
 - Le fonctionnement des circulations en ligne
 - Le fonctionnement des circulations techniques et leur impact sur les circulations voyageurs
2. Identification des **actions à court terme** d'amélioration du fonctionnement de PSL, au vu :
 - des modalités du report de la maintenance des TET en Normandie,
 - du schéma directeur de maintenance / garages TN
3. Etudes préliminaires du **décroisement des flux**, intégrant l'évaluation de l'impact du cisaillement Groupe V/Groupe VI sur la circulation/ la régularité : saut de mouton, renouvellement PRS,...
4. Evaluation de l'impact des flux voyageurs sur le **dimensionnement des quais** TN et normands
 - Impact sur la rationalisation du plan de voies
5. Evaluation des **besoins**.
 - Prévisions de trafic, nombre de trains souhaités,
 - Caractéristiques du matériel roulant,

Conclusion du COPIL PSL du 09/02/17 : Elaboration d'ici 3 mois par SNCF Réseau du cahier des charges des études à lancer ainsi que du coût et des délais associés.

Conclusion



Fin du diaporama



PREMIER MINISTRE
Services du Premier ministre
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
55, rue Saint-Dominique 75007 Paris
Tél. : +33 (0) 1 42 75 82 68