

DOSSIER D'INFORMATION
ET DE CONCERTATION

Améliorer le transport ferroviaire des voyageurs et faciliter le transport de marchandises

CONCERTATION

CONTINUE

2024

2

Ligne Nouvelle
**Paris –
Normandie**

Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

DOSSIER D'INFORMATION
ET DE CONCERTATION

**Améliorer
le transport ferroviaire
des voyageurs
et faciliter le transport
de marchandises**

Introduction de Pascal Sanjuan

Délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS)
Président du comité de pilotage de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie



De la région parisienne jusqu'au Havre ou Cherbourg, en passant par Évreux, Rouen ou Caen, la vallée de la Seine représente un quart de la population métropolitaine, 35 % du PIB national et 30 % des emplois, dont un sixième des emplois industriels du pays et 460 000 emplois dans la logistique.

Elle possède une situation géographique exceptionnelle avec une ouverture sur la mer et la présence du grand port fluviomaritime HAROPA, premier port français et premier port céréalier d'Europe, l'accueil et la valorisation des marchandises constituant l'un des facteurs clés de la réindustrialisation, de la résilience, de l'approvisionnement et de la souveraineté de notre pays.

Dans la vallée de la Seine, les activités économiques doivent cohabiter étroitement avec des espaces urbanisés et des espaces agricoles, forestiers et naturels à préserver, autour d'un fleuve qui a par le passé souffert de l'activité humaine et qui retrouve aujourd'hui des couleurs.

Ce territoire doit conserver sa compétitivité, son attractivité et réussir sa transition pour prendre part à l'effort national de réduction des émissions de gaz à effet de serre auquel il contribue à hauteur de 15 %.

Disposer d'infrastructures de transports performantes est un enjeu majeur pour répondre à ce défi et aux attentes des habitants.

■ ■ Disposer d'infrastructures de transports performantes est un enjeu majeur pour répondre à ce défi et aux attentes des habitants. ■ ■

Or le réseau ferroviaire de la vallée de la Seine est sous tension depuis de nombreuses années. Les causes en sont multiples, mais cette situation résulte principalement d'une configuration ferroviaire unique en Île-de-France. Dans le réseau en étoile qui converge vers Paris, la vallée de la Seine est le seul axe dans lequel les trains interrégionaux empruntent les mêmes voies que les trains régionaux, obligeant les trains normands, les trains franciliens et les trains de fret à circuler sur la même voie entre la Normandie et l'Île-de-France.

Cette situation conduit aujourd'hui à une quasi-saturation de l'infrastructure ferroviaire avec pour conséquence un allongement des temps de transport, que connaissent bien les usagers.

La mise en service du projet Eole apportera une première réponse à cette situation, avec de nouvelles voies entre Paris et Nanterre. Mais au-delà de Nanterre, les trains omnibus dits « du quotidien » et les trains plus rapides continueront à cohabiter, limitant ainsi l'amélioration de la qualité de service.

La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire répondra à la saturation de l'infrastructure existante. Dans un premier temps, seront construites la section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'une nouvelle gare en rive gauche à Rouen couplée à une ligne nouvelle jusqu'à Barentin.

Dans un second temps, seront réalisées les sections entre Barentin et Yvetot, et entre Mantes-la-Jolie et Évreux. À plus long terme, il est envisagé de relier Évreux, Rouen et Bernay, voire de contourner Mantes-la-Jolie.

Ce projet doit permettre de rendre le train plus attractif pour les voyageurs dans leurs déplacements interrégionaux ou régionaux, leurs transports du quotidien ou touristiques. En créant de nouvelles infrastructures, la capacité du réseau s'en trouvera augmentée. Il sera alors possible d'offrir de nouvelles dessertes pour les voyageurs, et de favoriser un report significatif du trafic routier de marchandises vers le ferroviaire, en complément du report vers le fleuve.

■ ■ La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire répondra à la saturation de l'infrastructure existante. Dans un premier temps, seront construites la section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'une nouvelle gare en rive gauche à Rouen couplée à une ligne nouvelle jusqu'à Barentin. ■ ■

Pour toutes ces raisons, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) n'a cessé de recommander à l'État de réaliser ce projet, qui l'a inscrit dans la programmation financière de la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019.

Depuis le débat public qui s'est tenu en 2012, la concertation s'est poursuivie, sous le contrôle de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour aboutir à la définition des zones de passage préférentiel (ZPP) de la ligne nouvelle, en particulier sur les sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin ».

Une nouvelle étape de concertation s'engage pour partager les résultats des études des tracés possibles avec les élus, le grand public, les acteurs économiques, les associations et ainsi enrichir et améliorer le projet. Cette concertation continue se poursuivra en 2024 jusqu'à l'obtention d'un tracé qui sera soumis à enquête publique avant la fin 2026.

En parallèle, SNCF Réseau poursuivra les études sur les autres sections du projet.

Je me permets de reprendre à mon compte cette ambition de la CNDP : « *chacune et chacun a le pouvoir de peser sur les projets concernant notre environnement. Parce que l'environnement appartient à toutes et tous, les bonnes décisions sont celles qui sont partagées* ». Que la concertation qui s'engage permette de partager le plus largement possible les enjeux, la nécessité et les modalités de réalisation de la LNPN.

Améliorer le transport ferroviaire des voyageurs et faciliter le transport de marchandises

L'essentiel pour comprendre la LNPN en 2024 8



18



La LNPN, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand

30



Les étapes de réalisation de la LNPN

52



La concertation continue sur la LNPN « étape 2 »

Le pilotage du projet.....62

Annexes64

L'ESSENTIEL pour comprendre la LNPN en 2024

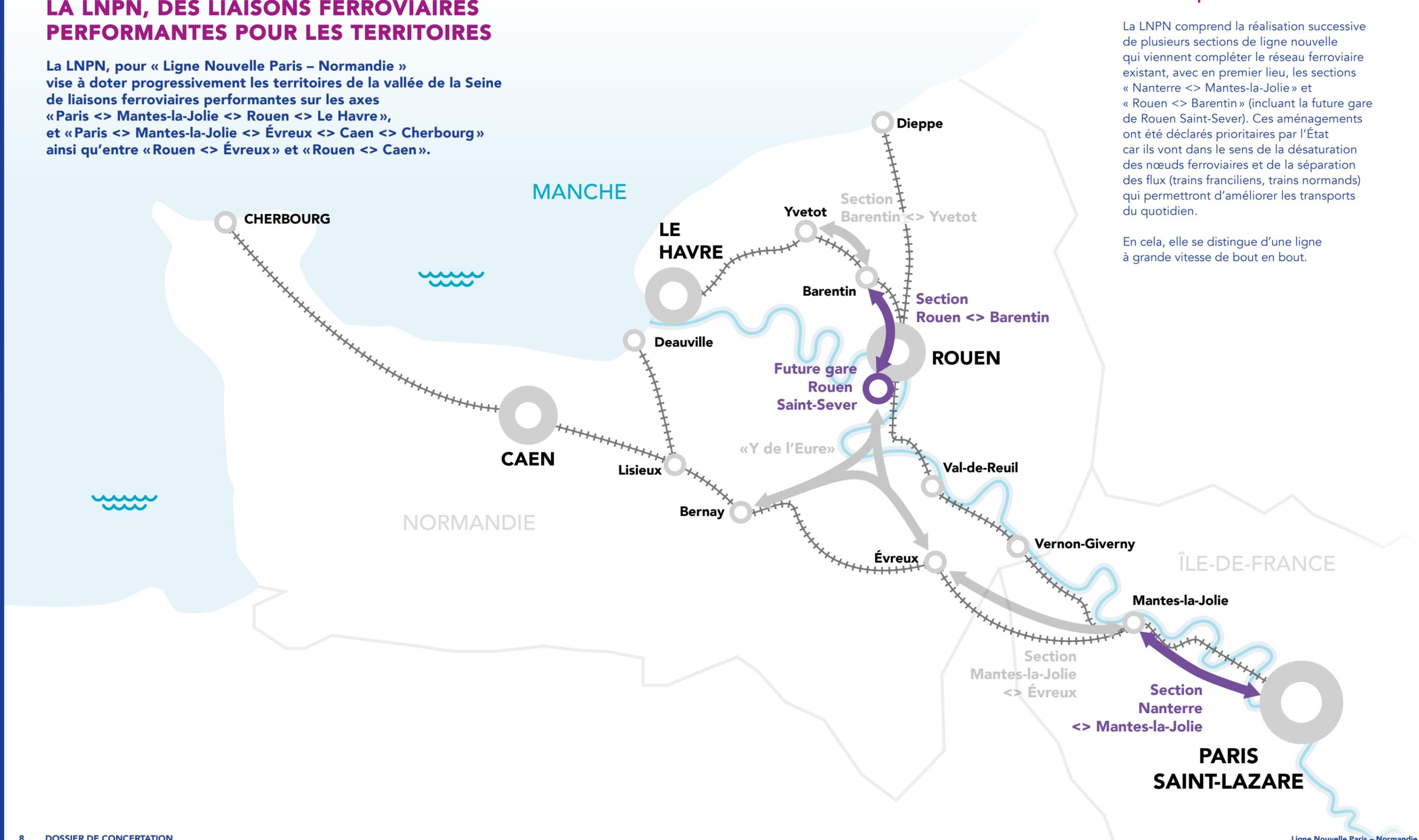
LA LNPN, DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES POUR LES TERRITOIRES

La LNPN, pour « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre », et « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen ».

Qu'est-ce que la LNPN ?

La LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant, avec en premier lieu, les sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la future gare de Rouen Saint-Sever). Ces aménagements ont été déclarés prioritaires par l'État car ils vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (trains franciliens, trains normands) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien.

En cela, elle se distingue d'une ligne à grande vitesse de bout en bout.



Pourquoi faire la LNPN ?

La mise en service de ces infrastructures doit améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à l'ajout de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité.

En effet, la LNPN permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation dans le nœud ferroviaire de Rouen et entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises.

Cette ligne à fort trafic reste contrainte par des sections à 2 ou 3 voies, constituant des goulets d'étranglement obérant tout développement de trafic.

En Île-de-France, la LNPN apportera deux voies nouvelles à haute performance en débit et rapidité entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, dédiées aux circulations rapides sans arrêt entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare et contribuant à améliorer le fonctionnement du système ferroviaire de l'ouest francilien.

À Rouen, la problématique de la capacité actuelle insuffisante de la gare et le besoin de développement des dessertes ferroviaires, ont conduit au projet d'une gare nouvelle pour permettre une désaturation durable du nœud ferroviaire rouennais.

La nouvelle gare couplée à la ligne nouvelle vers Barentin permettra ainsi le développement des trains du quotidien, aussi bien sur une courte que sur une longue distance.

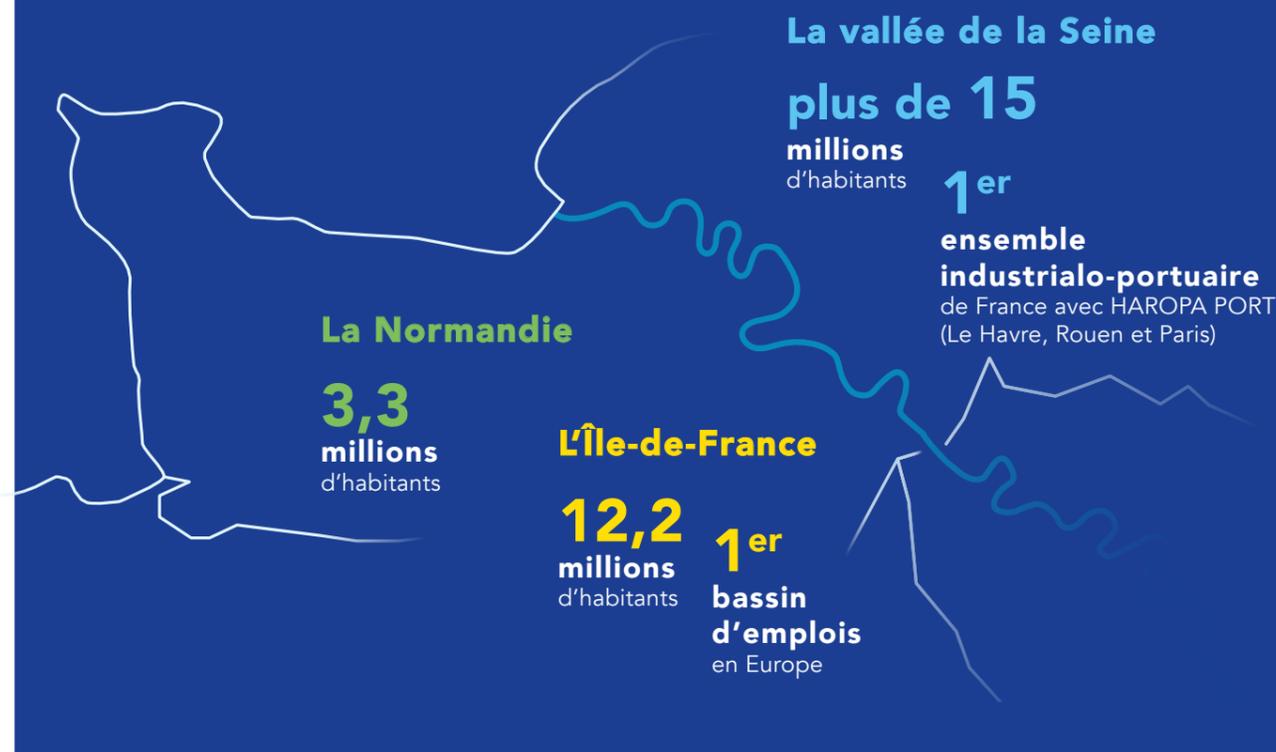
En outre, les temps de parcours, sur les principales destinations, se trouveront réduits grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle très performantes permettant aux trains de rouler jusqu'à 250 km/h (entre un train classique et un train à grande vitesse).

Ainsi, la LNPN permettra d'augmenter le nombre et donc la fréquence des trains pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens tout en réduisant les temps de parcours. L'offre de service sera améliorée dès la mise en service des premières sections.

Par son ambition globale, la LNPN contribuera fortement au développement de la vallée de la Seine, assurera de meilleures connexions entre les agglomérations et métropoles avec les grands axes européens, et sera source de nouvelles opportunités économiques et touristiques pour les territoires.

En offrant plus de capacité et de qualité de service, la réalisation de la LNPN porte ainsi l'ambition de faire évoluer les mobilités en vallée de la Seine au profit de solutions décarbonées à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises.

La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel



Des axes entre l'Île-de-France et la Normandie très fréquentés

Avec 24 millions de voyages annuels assurés en 2022 par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté¹. La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50% des voyages les jours de semaine.

1 - source: études de trafic de SNCF Réseau, 2024



Rappels sur l'historique de la LNP

Initiée en 2009, la LNP a franchi plusieurs étapes pour permettre de valider son ambition et affiner progressivement ses contours.

À la suite du débat public mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, la LNP a vu son opportunité validée par la décision du maître d'ouvrage en 2012.

La priorité du projet a été confirmée à plusieurs reprises depuis 2013, par la commission mobilités 21 et le Conseil d'Orientation des Infrastructures, – instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports –, en 2018 et en février 2023. La LNP figure aussi, pour une première séquence, dans la programmation financière de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Une première étape d'études, menée de 2014 à 2017 dans un processus de concertation sous l'égide de la CNDP, a permis l'identification de zones de passage préférentiel pour la future ligne sur les trois tronçons entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, entre Mantes-la-Jolie et Évreux ainsi qu'entre Rouen et Yvetot.

En 2020, l'État a non seulement réaffirmé son caractère prioritaire, mais également fixé une feuille de route pour la poursuite des études. Les aménagements entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la réalisation de la future gare à Rouen en rive gauche sur le site de Saint-Sever, ont été déclarés prioritaires.

Dans cette même décision, les projets de nouvelles gares en Île-de-France jugés trop complexes et coûteux, ont été écartés.

L'approfondissement des études, sur les autres sections, est également acté.

Pour les sections déclarées prioritaires, la LNP est entrée dans une nouvelle étape d'études avec l'objectif de définir précisément le projet qui sera soumis à enquête publique.

Ainsi, cette étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique, dite étape 2, est en train de préciser les caractéristiques physiques du tracé à l'intérieur de la zone de passage préférentiel et évaluer le coût des investissements.

Les études en cours et la concertation permettront également de dégager les orientations générales pour la gare de Rouen Saint-Sever appelée à devenir la gare principale de la métropole rouennaise.

Où en est la LNP aujourd'hui ?

Aujourd'hui, une étape de concertation s'ouvre avec le grand public sur les tracés des sections prioritaires et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever.

Cette phase de concertation continue se poursuivra, avec les parties prenantes en 2024 et 2025, pour éclairer le choix du tracé qui sera retenu pour l'enquête publique.

Parallèlement au travail engagé sur les infrastructures prioritaires, les études se poursuivent sur les autres sections de la LNP.

■ ■ Une priorisation des investissements pour désaturer le réseau classique et améliorer les transports du quotidien. ■ ■

L'estimation du coût d'investissement et le financement des études

Le coût des aménagements prioritaires de la LNP est évalué à 5,3 milliards d'euros¹, correspondants à la réalisation des deux sections prioritaires entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) de la Vallée de la Seine.

Les études en cours sont financées par l'État et les Régions Île-de-France et Normandie pour un montant de 23,8 millions d'euros, acté selon la clé de répartition suivante :



¹ - source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022

Les étapes passées



Étapes à venir



Parallèlement au travail engagé sur les infrastructures prioritaires, les études se poursuivent sur les autres sections de la LNP.

¹ « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la création de la future gare Rouen Saint-Sever).

UNE NOUVELLE ÉTAPE DE CONCERTATION CONTINUE, SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Le débat public, mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, a permis de valider l'opportunité de la LNPN. Les études préalables à l'enquête d'utilité publique engagées après le débat public sont conduites dans le cadre d'une information et concertation continue des parties prenantes, en particulier en y associant le grand public, sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Pour veiller au bon respect du droit individuel de participer et d'être informé sur des projets ayant des impacts sur l'environnement, la CNDP a nommé des garants de la concertation :

- pour la première phase d'études allant de 2014 à 2016 Anne-Marie CHARVET et Henri WATISSÉE ;
- et pour cette nouvelle phase d'études allant jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, Isabelle JARRY (le 8 janvier 2020) et Dominique VIEL (le 6 mars 2024).

Une nouvelle étape de dialogue s'ouvre donc sous l'égide de la CNDP en 2024 et 2025 afin de permettre aux parties prenantes de contribuer à nouveau.

Il s'agira pour le maître d'ouvrage de reprendre la parole, de réaffirmer l'ambition ferroviaire de la LNPN, d'informer et d'impliquer tous les territoires concernés.

Cette concertation continue impliquera également d'avoir une approche ciblée sur les territoires concernés par les deux premières sections, avec un dispositif d'information et de participation sur-mesure pour tenir compte :

- de la spécificité de ces territoires (de fortement urbanisés à proximité des agglomérations parisiennes et rouennaises à très ruraux, de par leur géographie ou encore leur topographie très différentes...);
- des enjeux techniques très variés qu'ils comportent (sections en tunnel ou en surface, ouvrages d'arts structurants...) et donc avec des impacts différents tant en phase travaux que définitive.

Ces derniers ont d'ores et déjà fait l'objet d'échanges poussés avec les services techniques des partenaires impliqués (autorités organisatrices des transports, grands opérateurs publics ou privés, concessionnaires autoroutiers...) et des collectivités locales, mais aussi avec les élus locaux dans le cadre d'un dialogue territorial régulier et continu.

Ce nouveau temps de concertation permettra de consulter le grand public afin d'éclairer le choix de la maîtrise d'ouvrage vers un scénario préférentiel en vue de l'enquête publique.

À cette occasion, SNCF Réseau maître d'ouvrage de la LNPN, et SNCF Gares & Connexions, co-maîtres d'ouvrage pour la future gare de Rouen Saint-Sever, veilleront à écouter tous les publics qui s'exprimeront, à répondre à leurs interrogations, et à prendre en considération l'ensemble des avis et remarques qui seront émis dans le cadre du travail de définition progressive des tracés.

Cette phase active de concertation continue se poursuivra en 2024 et 2025 jusqu'à l'obtention d'un tracé retenu, qui sera à nouveau présenté à toutes les parties prenantes avant d'être soumis à enquête publique avant 2027.

LE MOT DE LA GARANTE DE LA CONCERTATION CONTINUE

■ ■ **U**n grand projet comme celui de la LNPN s'étend sur de nombreuses années. Cela fait déjà plus d'une dizaine d'années que le débat public décidé par la Commission nationale du débat public (CNDP) a été organisé sur le projet d'une Ligne Nouvelle Paris – Normandie, d'octobre 2011 à février 2012, validant l'opportunité de sa réalisation.

Depuis, des étapes importantes ont été franchies, en particulier une première phase de concertation continue entre 2014 et 2017. Elle a été organisée en trois vagues, au sein desquelles s'articulaient différentes modalités, chacune visant à approfondir davantage le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie.

La première vague s'est déroulée de septembre 2014 à juillet 2015 : elle avait pour but de recueillir les enjeux des territoires concernés afin de définir des scénarios fonctionnels. La seconde s'est tenue de septembre 2015 à octobre 2016 : elle visait à mettre au point des zones de passage pour la LNPN. La troisième s'est tenue de novembre 2016 à octobre 2017 avec pour but de permettre la définition de zones de passage préférentiel pour la LNPN pour chaque section. Cette étape de concertation intégrait un volet dématérialisé et notamment une carte interactive qui a fait l'objet de 75 000 consultations par les multiples parties prenantes, en particulier le grand public.

Au terme de ces trois années intensives de concertation, le projet est entré dans une phase d'approfondissement des études. La décision ministérielle de février 2020 lui a donné un nouvel élan.

Début janvier 2020, j'ai été nommée par la CNDP garante de la concertation continue pour la phase 2. Nous voici à l'aube d'un nouveau temps fort de concertation qui va permettre au maître d'ouvrage à la fois d'informer le grand public sur les avancées concrètes des 5 dernières années, mais aussi de le faire participer à l'élaboration de ce projet au long cours.

Projet au long cours dans l'espace, car il couvre plusieurs centaines de kilomètres. Projet au long cours dans le temps car le phasage décidé par la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) et qui a permis d'aboutir aux différentes sections, étale dans le temps sa réalisation.

En tant que garante, je suis heureuse qu'une nouvelle phase de concertation débute très prochainement, ce sera l'occasion pour les équipes de la mission LNPN de présenter à tous l'état d'avancement du projet, ce sera l'occasion pour les élus, les acteurs institutionnels, les associations, les citoyens, les usagers, les riverains, de questionner le maître d'ouvrage, de réagir, de s'exprimer... et d'enrichir le projet par le partage de leurs expériences, de leurs usages, et enfin de leurs souhaits.

Une nouvelle ligne ferroviaire n'est pas une mince affaire : c'est un aménagement fait pour durer, qui va s'inscrire dans le territoire, mais aussi modifier les déplacements et apporter à tous, Normands comme Franciliens, des perspectives en termes d'urbanisme, de paysage, d'usages du chemin de fer et de modes de vie. Il existe aussi, autour d'une ligne ferroviaire, de très nombreux sujets annexes à discuter...

Je me réjouis que la CNDP ait nommé, lors de sa séance plénière du 6 mars dernier, une seconde garante, en la personne de Mme Dominique Viel. Ensemble, nous allons garantir cette nouvelle étape de la concertation continue, dans le respect des principes et valeurs de la CNDP. ■ ■

Isabelle Jarry

Garante de la concertation sur la LNPN



EN SAVOIR +



La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Son autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets.

La participation garantie par la CNDP intervient dès l'origine d'un projet jusqu'à l'enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient à un moment où il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, où l'on peut interroger le « pourquoi ? » et pas seulement le « comment ? ». Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l'information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique.

À la suite du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN), mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, SNCF Réseau a décidé de poursuivre son projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue.

Pour aller plus loin

Le site de la CNDP : www.debatpublic.fr
La page dédiée à LNPN sur le site de la CNDP : www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707

■ ■ Un des enjeux de la concertation continue LNPN : parler à tous comme à chacun. ■ ■



LE RÔLE D'ISABELLE JARRY ET DOMINIQUE VIEL, GARANTES DE LA CONCERTATION SUR LA LNPN

Isabelle JARRY et Dominique VIEL ont été chargées par la CNDP de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête d'utilité publique.

Dans le cadre de la concertation continue, les garantes s'assurent que :

- les recommandations de la CPDP et les engagements du maître d'ouvrage issus du débat public soient bien pris en compte ;
- les conditions d'un dialogue entre tous les publics soient réunies et à ce que le responsable du projet apporte des réponses aux arguments et interrogations du public ;
- les évolutions du projet et l'ensemble des études et des expertises soient transmises de manière intelligible et complète au public, puis fassent l'objet d'échange.



Isabelle Jarry

Pour la concertation SNCF Réseau a notamment souhaité que les garantes soient force de conseil et d'analyse critique du dispositif proposé et durant toute sa mise en œuvre en :

- participant à son élaboration ;
- veillant à son respect et à sa bonne mise en œuvre ;
- contrôlant la qualité de l'information transmise, adaptée aux différents publics ;
- observant et analysant le déroulement de la concertation ;
- établissant un compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation à l'issue de chaque étape du projet.



Dominique Viel

Pour aller plus loin

Retrouvez les deux premiers rapports intermédiaires sur : www.lnnp.fr
Pour contacter les garantes : isabelle.jarry@garant-cndp.fr
dominique.viel@garant-cndp.fr

-|- La LNPN, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand

20 Favoriser les mobilités à plusieurs échelles

Un territoire doté d'une forte identité économique et géographique 20

Des enjeux de développement des mobilités pendulaires et de loisirs 22

L'intégration de la LNPN dans la stratégie de développement de la vallée de la Seine..... 25

L'atteinte de l'objectif de décarbonation des transports sur les territoires franciliens et normands 26

28 Les bénéfices de la LNPN

Des trains plus fréquents..... 28

Des trains plus rapides 29

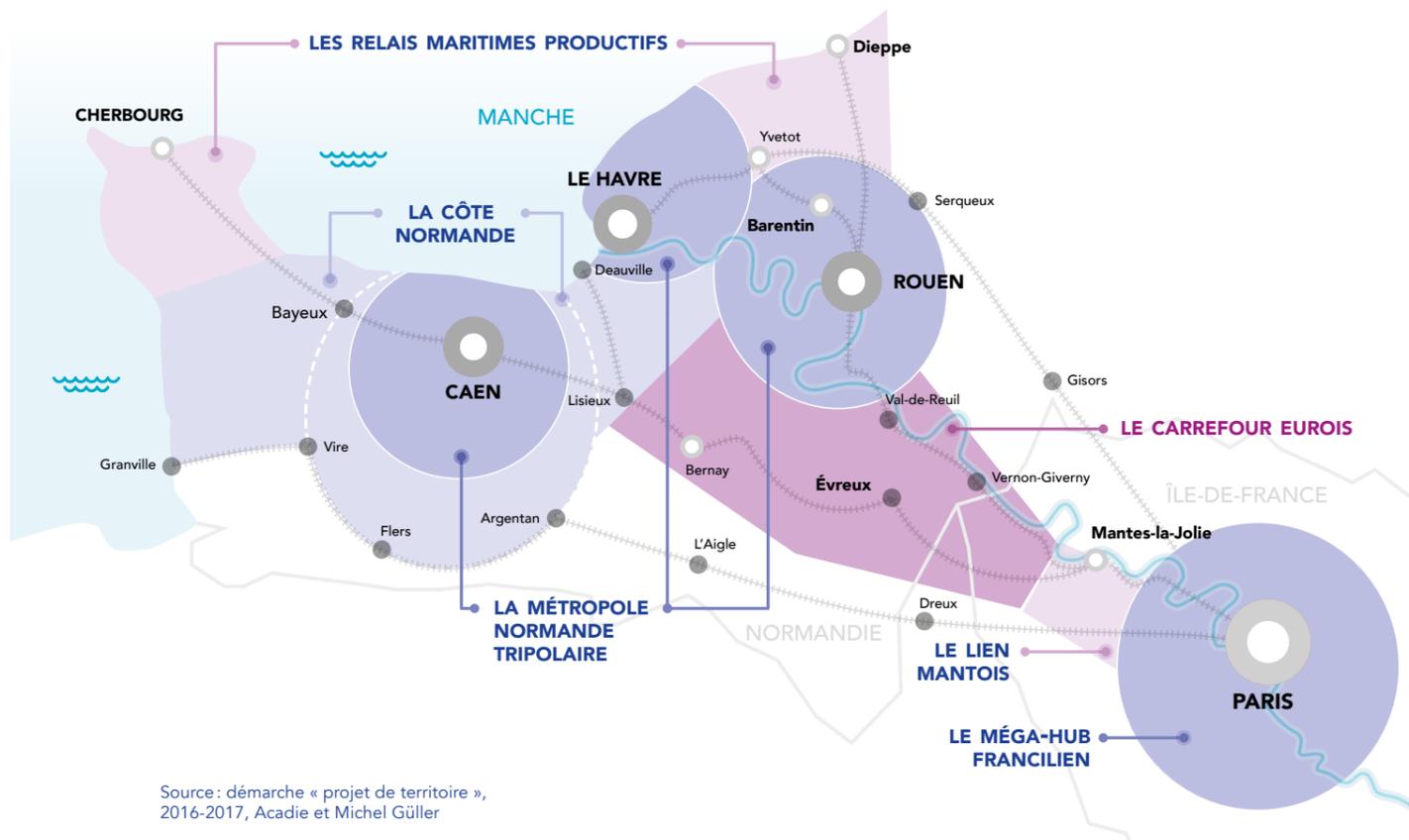
Des trains plus ponctuels..... 29

La LNPN, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand

FAVORISER LES MOBILITÉS à plusieurs échelles

Le territoire concerné par la LNPN s'étend de l'Île-de-France à la côte normande. Il associe Paris aux métropoles normandes de Rouen, Caen et Le Havre. Il inclut un ensemble de territoires très divers, aux vocations contrastées, et regroupe des grandes concentrations urbaines ainsi que des communes rurales et des terres agricoles. Tous ces espaces vivent en commun l'importante nécessité d'être bien connectés, facilement accessibles, tant pour la vie quotidienne que pour leur développement.

Un territoire doté d'une forte identité économique et géographique



Source : démarche « projet de territoire », 2016-2017, Acadie et Michel Güller



■ ■ La LNPN, une colonne vertébrale pour le développement des territoires de la vallée de la Seine. ■ ■

Les six sous-ensembles territoriaux concernés par la LNPN

Le méga-hub francilien désigne le cœur de ce que le sociologue et économiste Pierre Veltz appelle « la métropole France », le pays s'organisant en grands faisceaux autour de celle-ci. La LNPN vise donc à optimiser les échanges entre l'espace francilien et la Normandie, reliés par la Seine.

Le lien mantois désigne l'espace francilien entre Paris et Mantes-la-Jolie où se posent les enjeux de mobilité pendulaire et de déplacements inter-cités.

Le carrefour eurois couvre l'est du département de l'Eure et l'articulation des trois communautés d'agglomération du département.

La métropole normande tripolaire englobe les trois métropoles normandes : Rouen, Le Havre et Caen. Leur connexion est un des enjeux majeurs de la LNPN.

La côte normande évoque l'ensemble des territoires qui sont portés depuis l'arrivée du chemin de fer en Normandie par des dynamiques touristiques, à la fois internationales et très liées à la région francilienne. Le tourisme mémoriel lié au débarquement de 1944 est venu par la suite le renforcer. Sont également présentes des productions et activités agricoles réputées.

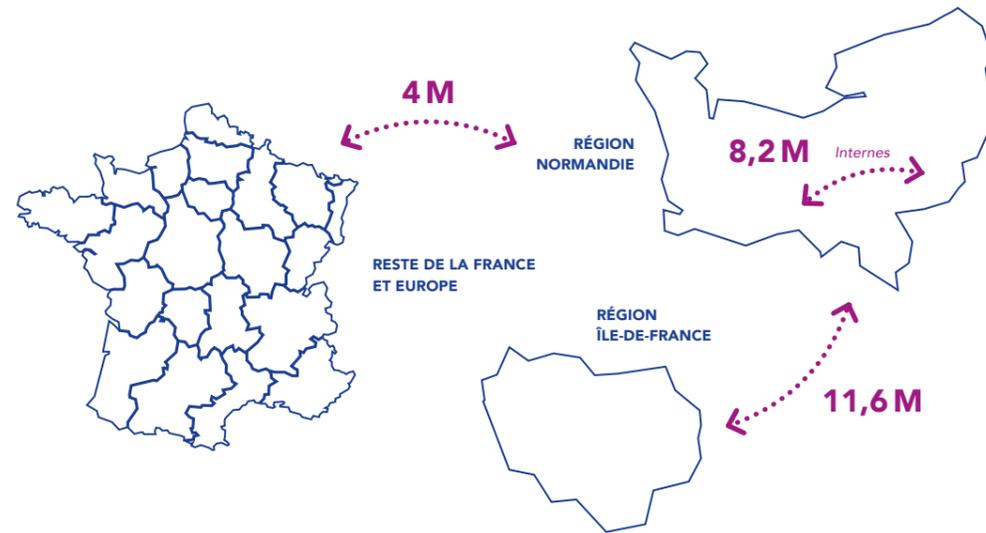
Les relais maritimes productifs comprennent les deux ports industriels de commerce et de pêche de Cherbourg et de Dieppe et leur arrière-pays. La triple dimension mer-fleuve-terre de ces sous-ensembles n'est pas directement concernée par la LNPN mais elle lui apporte une dimension économique, énergétique et internationale supplémentaire.



La LNPN, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand
FAVORISER LES MOBILITÉS à plusieurs échelles

Des enjeux de développement des mobilités pendulaires et de loisirs

Avec 24 millions de voyages annuels en 2022 assurés par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté (source : études de trafic de SNCF Réseau, 2024). La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions ; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.



VOYAGES ANNUELS (EXPRIMÉS EN MILLIONS) PAR LE TRAIN - 2022

Source : Base Région - Région SNCF

Le transport de « navetteurs » interrégionaux

48 000 Normands travaillent en Île-de-France, soit 4 % des actifs en emploi résidant en Normandie. Cette proportion augmente en se rapprochant de l'Île de France jusqu'à atteindre 28 % dans la zone d'emploi de Vernon-Gisors et 35 % dans la partie normande de la zone d'emploi de Dreux. Une grande majorité des navetteurs normands vers l'Île-de-France résident dans les zones d'emploi géographiquement proches de celle-ci (Vernon-Gisors, Évreux, Rouen) et travaillent dans les zones d'emploi situées à l'ouest de la région francilienne (Seine-Yvelinoise, Cergy-Vexin, Paris). Dans le sens inverse, les flux sont bien moins importants : 7 600 Franciliens travaillent en Normandie et occupent moins de 1 % des emplois normands¹.

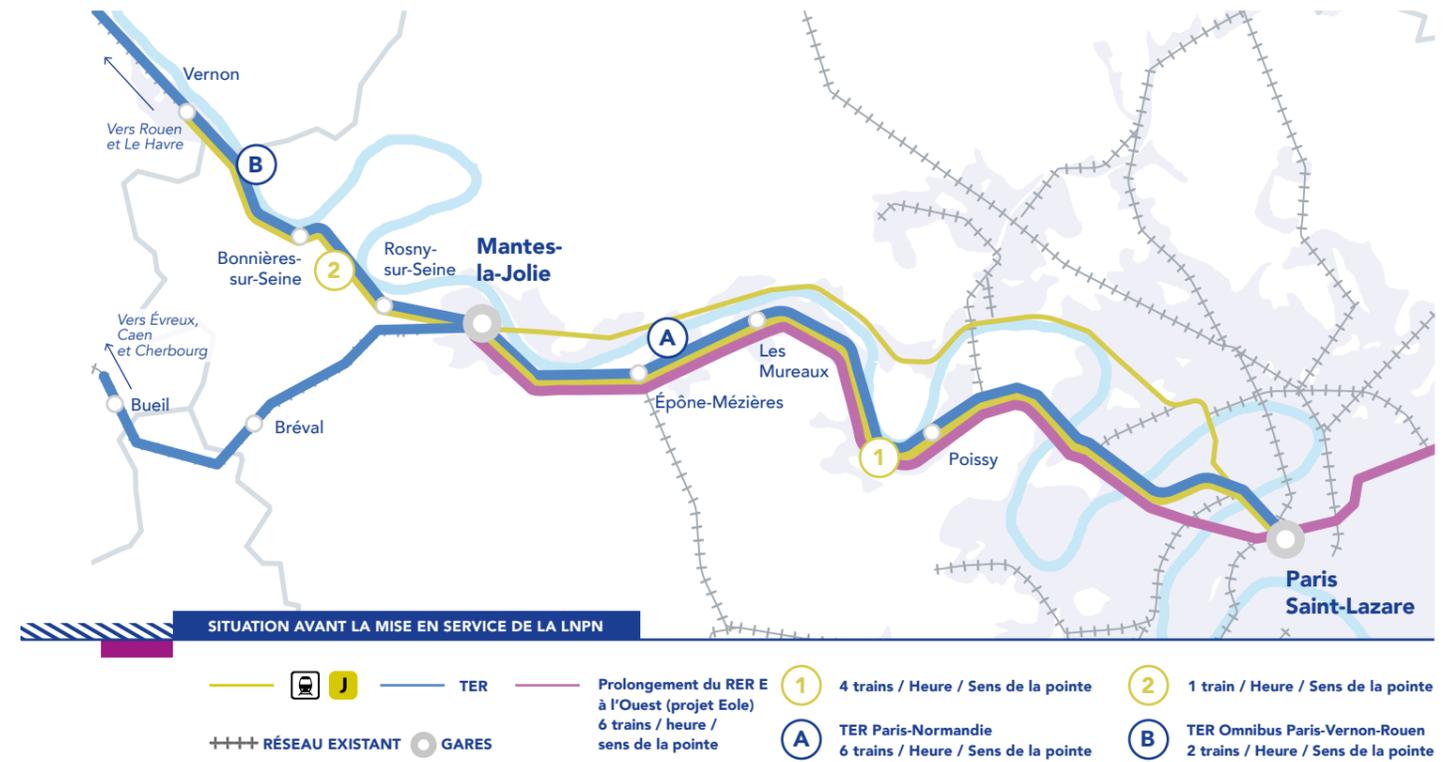
Le transport de loisirs et de tourisme

La Normandie est, pour les Franciliens, un lieu privilégié de villégiature. Ils sont en effet propriétaires de 60 000 résidences secondaires sur le territoire normand, correspondant à 3 % de l'ensemble du parc de logements et à plus de la moitié de celui des résidences secondaires. Disposant d'une façade littorale bien desservie par les axes routiers, le Calvados accueille la moitié de ces résidences avec 30 000 unités (7 % de son parc de logements). Il s'agit du département français le plus prisé par les Franciliens pour y établir leur résidence secondaire².

Corrélés au développement des deux régions, ces liens intrinsèques entre l'Île-de-France et la Normandie devraient s'intensifier dans les années à venir.

1 - source : INSEE – 2021

2 - source : INSEE – 2021



Une saturation du réseau aux conséquences néfastes sur l'exploitation des circulations et les voyageurs

Une saturation s'observe sur le réseau ferroviaire en Île-de-France, et notamment entre Paris et Mantes-la-Jolie où s'entremêlent :
 – des trains express régionaux (TER Nomad) entre Paris et la Normandie, ceux des deux axes « Paris <-> Mantes-la-Jolie <-> Rouen <-> Le Havre » et « Paris <-> Mantes-la-Jolie <-> Évreux <-> Caen <-> Cherbourg » ;
 – des trains de desserte locale Transilien (lignes J et L) desservant l'ouest de l'Île-de-France (Mantes-la-Jolie, Cergy-Pontoise, Versailles et Saint-Germain-en-Laye).

À la mise en service du RER E, 6 trains par heure et par sens partiront de Mantes-la-Jolie³.

Ces lignes ferroviaires se rejoignent à la gare de Paris Saint-Lazare. Deuxième gare la plus fréquentée en Île-de-France et en France après la gare du Nord, elle est aussi l'une

des gares les plus fréquentées d'Europe avec environ 282 000 voyageurs quotidiens en 2022 (plus de 103 millions par an). Elle accueille quotidiennement plus de 1 500 trains pour assurer la desserte de l'Île-de-France ou de la Normandie, soit un train qui entre ou sort de la gare toutes les 30 secondes environ en heures de pointe. À l'inverse des autres grandes gares parisiennes, les trains qui desservent la gare de Paris Saint-Lazare sont principalement à destination de l'Île-de-France, et plus particulièrement de l'ouest parisien (Versailles, Cergy, Mantes-la-Jolie, Pontoise...). Ces trains du réseau Transilien représentent 86 % du trafic ferroviaire de la gare, les liaisons normandes du réseau Nomad n'y contribuant qu'à hauteur de 14 %. La gare de Paris Saint-Lazare est aujourd'hui sujette à des saturations récurrentes.

En complément des lignes nouvelles de la LNPN, un projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare permettra le décroisement des circulations en amont de Paris Saint-Lazare et participera ainsi à la désaturation du réseau.

3 - cf. annexes du présent document



La LNP, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand
FAVORISER LES MOBILITÉS à plusieurs échelles

Le nœud ferroviaire de Rouen

La gare de Rouen Rive Droite est la première de Normandie par son nombre annuel de voyageurs (près de 7 millions de voyageurs par an). La configuration actuelle du nœud ferroviaire de Rouen arrive à saturation. Malgré les aménagements de signalisation réalisés, cette situation ne permet plus l'ajout de trains supplémentaires. En particulier, la gare actuelle de Rouen Rive droite, par sa situation géographique enclavée (tranchée profonde encadrée par deux tunnels à deux voies), ne peut être agrandie pour en augmenter sa capacité d'accueil.

L'étoile ferroviaire présente la particularité d'avoir ses 5 branches (Yvetot, Dieppe, Elbeuf, Serqueux, Val de Reuil) qui convergent vers Rouen Rive droite au moyen de bifurcations à niveau. Cette configuration crée des contraintes fortes qui empêchent tout développement pour répondre aux besoins croissants de déplacements par le train.



EN SAVOIR +

POURQUOI 2 CONCERTATIONS DISTINCTES POUR LA LNP ET L'OPTIMISATION DE L'AVANT-GARE DE PARIS SAINT-LAZARE ?

Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare est distinct de la LNP, chacun œuvrant à des objectifs communs d'amélioration des circulations entre l'Île-de-France et la Normandie, mais relevant d'enjeux et d'opportunités différents et propres à chacun. En effet, le saut-de-mouton est un projet

indépendant car il présente des bénéfices pour l'exploitation qui ne sont pas liés ni conditionnés à la réalisation de la LNP. En revanche, le saut-de-mouton est un préalable nécessaire au développement de l'offre prévu dans le cadre de la LNP, car il crée la capacité supplémentaire indispensable en gare de Paris Saint-Lazare.

L'intégration de la LNP dans la stratégie de développement de la vallée de la Seine

Le développement de la vallée de la Seine a été identifié en 2013 comme un enjeu d'intérêt national. L'État a instauré une gouvernance particulière pour mieux relever les nombreux défis de ce vaste territoire : économiques, industriels, énergétiques, logistiques, notamment portuaires, environnementaux et culturels. Cette gouvernance s'articule autour d'un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine placé auprès du Premier ministre¹, un comité directeur, associant les régions d'Île-de-France et de Normandie, chargé de réaliser un schéma stratégique et un outil financier avec le contrat de plan interrégional Etat-Régions vallée de la Seine¹.

Ce territoire recouvre aujourd'hui l'intégralité des deux régions Île-de-France et Normandie avec :

- 15 millions d'habitants, soit 25 % de la population métropolitaine ;
- plus de 7,1 millions d'emplois, soit 30 % de l'emploi en France dont 630 000 dans l'industrie, 460 000 dans la logistique et 300 000 dans le tourisme ;
- 35 % du produit intérieur brut national, 70 millions de tonnes de CO₂ émis chaque année.

La révision en cours de ce schéma pour une vision stratégique à 2040 s'inscrit dans la continuité des orientations déjà esquissées tout en insistant sur l'enjeu d'accélérer la décarbonation de ce territoire. Les émissions de CO₂ y représentent 17 % de l'empreinte carbone nationale. Les mobilités doivent contribuer à cet effort collectif. En offrant une meilleure performance et des capacités supplémentaires au système ferroviaire en vallée de Seine, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie demeure le principal levier pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire interrégional et régional de voyageurs et encourager le report modal du transport routier de marchandises vers le fer, en complément du report modal vers le fleuve.

Le schéma stratégique de la vallée de la Seine pour 2030 avait déjà souligné la nécessité de renforcer les réseaux d'infrastructures et leurs performances pour en optimiser l'utilisation et améliorer ainsi l'attractivité de ce territoire. La réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie y est déjà inscrite pour répondre aux problèmes de saturation du réseau ferroviaire existant.

D'autres initiatives comme celle portée par les établissements publics de coopération intercommunale regroupés au sein de « l'entente Axe Seine »¹ articulent leurs réflexions sur les mobilités décarbonées autour de la LNP. Elles sont cohérentes avec l'objectif de l'État et des régions Île-de-France et Normandie de poursuivre les études et de soumettre à enquête publique, avant 2027, le tracé définitif sur les sections prioritaires.



1 - cf. annexes du présent document

La LNPN, un levier pour les mobilités des territoires francilien et normand
FAVORISER LES MOBILITÉS à plusieurs échelles

L'atteinte de l'objectif de décarbonation des transports sur les territoires franciliens et normands

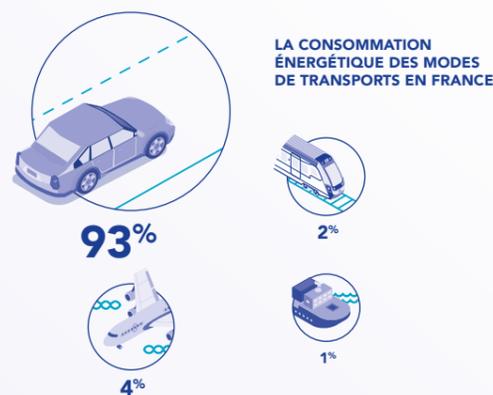
Le train est le moyen de transport de grande capacité qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit, d'occupation de l'espace ou encore d'accidentologie. Le mode ferroviaire est, à ce titre, une solution de transport durable.

Une réponse pour consommer moins d'énergie

D'un point de vue énergétique, le ferroviaire assure un rendement élevé : les roues en acier sur les rails présentent une faible résistance au roulement, et dissipent moins d'énergie que les autres modes de transport.

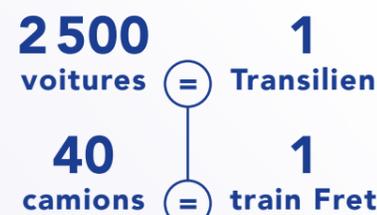
Une solution pour émettre moins de gaz à effet de serre (GES)

En France, le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions de GES en 2021. C'est pourquoi, avec moins de 1 % des émissions de CO₂ pour 10 % des voyageurs et des marchandises transportés en France, le train s'avère être un moyen de transport particulièrement pertinent pour réduire notre empreinte carbone.



Un levier pour émettre moins de particules fines (PM2,5) et d'oxydes d'azote (NOx)

Sur la période 2016-2019, 40 000 décès prématurés sont imputables chaque année à la pollution de l'air en France et plus précisément aux particules fines (PM 2,5). Les émissions d'oxydes d'azote (NOx), peuvent provoquer des difficultés respiratoires ou une hyperactivité bronchique chez les personnes sensibles. Ces émissions contribuent également aux pluies acides, affectant les sols et les végétaux.



Un moyen de transport moins consommateur d'espace que le mode routier

Le transport ferroviaire consomme moins d'espace que la route à volume transporté égal. Son atout : sa forte capacité d'emport et sa moindre pression foncière.

Une solution occasionnant moins de congestions

Le ferroviaire s'avère parfaitement adapté au transport de masse, en particulier dans les grandes métropoles. Ce n'est pas le cas des autres modes de transport, et notamment de la route qui se trouve rapidement congestionnée aux heures de pointe.



REPÈRES

HAROPA PORT, DES ENJEUX À L'ÉCHELLE LOCALE, DE LA FRANCE ET DE L'EUROPE

1^{er} port de France, 4^e port nord-européen en tonnage

Les ports du Havre, Rouen et Paris constituent le Grand port fluvio-maritime de l'axe Seine.

HAROPA PORT est connecté à tous les continents grâce à une offre maritime internationale de premier plan (dans le top 20 des ports les mieux connectés au monde). Il dessert un vaste hinterland dont le cœur se situe sur la vallée de la Seine et la région parisienne qui forment le premier marché de consommation français et le 2^e d'Europe avec 25 millions de consommateurs.

Grâce au mode ferroviaire, mais aussi au mode fluvial, et à la massification des convois, l'hinterland d'HAROPA PORT peut s'élargir considérablement. Si aujourd'hui le port du Havre est situé sur le corridor Atlantique de fret ferroviaire, son emplacement stratégique en tant que fenêtre sur l'Atlantique lui permet d'avoir l'ambition d'alimenter l'Europe ferroviaire.

À court terme, l'objectif est de passer de 4 à 8 % des containers transportés sur rail et d'atteindre 14 % pour les vracs, d'ici à 2025. Accroître le report modal est une ambition sur le long terme comme levier de reconquête de parts de marché selon la stratégie portuaire et pour atteindre une part modale de 18 % au plan national à l'horizon 2030 et de 25 % en 2050, objectifs fixés par la stratégie de développement du fret ferroviaire.



Les ambitions d'HAROPA PORT :

- constituer un système logistique performant de référence au service des clients et partenaires ;
- développer les modes massifiés (ferré, fleuve, pipeline) depuis et vers HAROPA PORT ;
- faire des zones industrialo-portuaires des ports de l'Axe Seine des lieux privilégiés du redéveloppement industriel de la France ;
- faire de l'innovation un levier de performance et de compétitivité ;
- développer la démarche de décarbonation et poursuivre les actions en faveur de la transition écologique et énergétique ;
- contribuer à faire de la vallée de la Seine un territoire touristique attractif.

Le projet stratégique 2020-2025 d'HAROPA PORT ambitionne de faire du Grand port fluvio-maritime de l'Axe Seine un système portuaire maritime et fluvial de premier plan.

POUR EN SAVOIR PLUS :



[www.haropaport.com /fr/qui-sommes-nous](http://www.haropaport.com/fr/qui-sommes-nous)

LES BÉNÉFICES de la LNPN

Le réseau ferré entre Paris Saint-Lazare et la Normandie est extrêmement sollicité. Il a la particularité d'une très forte concentration et d'une hétérogénéité des trafics, notamment autour de Rouen ainsi qu'entre Paris et Mantes-la-Jolie, où la ligne supporte sur les mêmes voies des trains normands et franciliens.

La réalisation de sections de ligne nouvelle permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation des réseaux ferroviaires actuels, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent.

La mise en service de ces nouvelles infrastructures améliorera significativement le transport des voyageurs et facilitera le transport de marchandises.

Des trains plus fréquents

La création des voies nouvelles permettra de faire circuler davantage de trains notamment sur la partie commune à tous les axes entre Paris et Mantes-la-Jolie.

Entre Paris et la Normandie, la LNPN donnera donc la possibilité de doubler les fréquences en heure de pointe des trains normands aussi bien vers « Rouen <> Le Havre » que « Caen <> Cherbourg », au départ de Paris Saint-Lazare.

En Île-de-France, entre Mantes-la-Jolie et Paris, la LNPN dégagera donc une capacité importante sur les voies classiques, qui pourra être utilisée pour les services franciliens (futurs RER E, ligne J Vernon), au choix de l'autorité organisatrice de la mobilité pour augmenter les fréquences et/ou améliorer la régularité en augmentant les marges entre les trains et donc la possibilité de résorber plus facilement les retards.

En Normandie, la création de la future gare de Saint-Sever à Rouen permettra d'accueillir plus de trains interrégionaux et périurbains à Rouen, et rendra ainsi possible le doublement des fréquences souhaité dans le cadre du développement du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM).



Des trains plus rapides

Grâce aux voies nouvelles aptes à de plus grandes vitesses, les infrastructures permettront de rouler jusqu'à 250 km/h, les trains circuleront plus vite avec des gains de temps de parcours dès la mise en service des sections prioritaires.

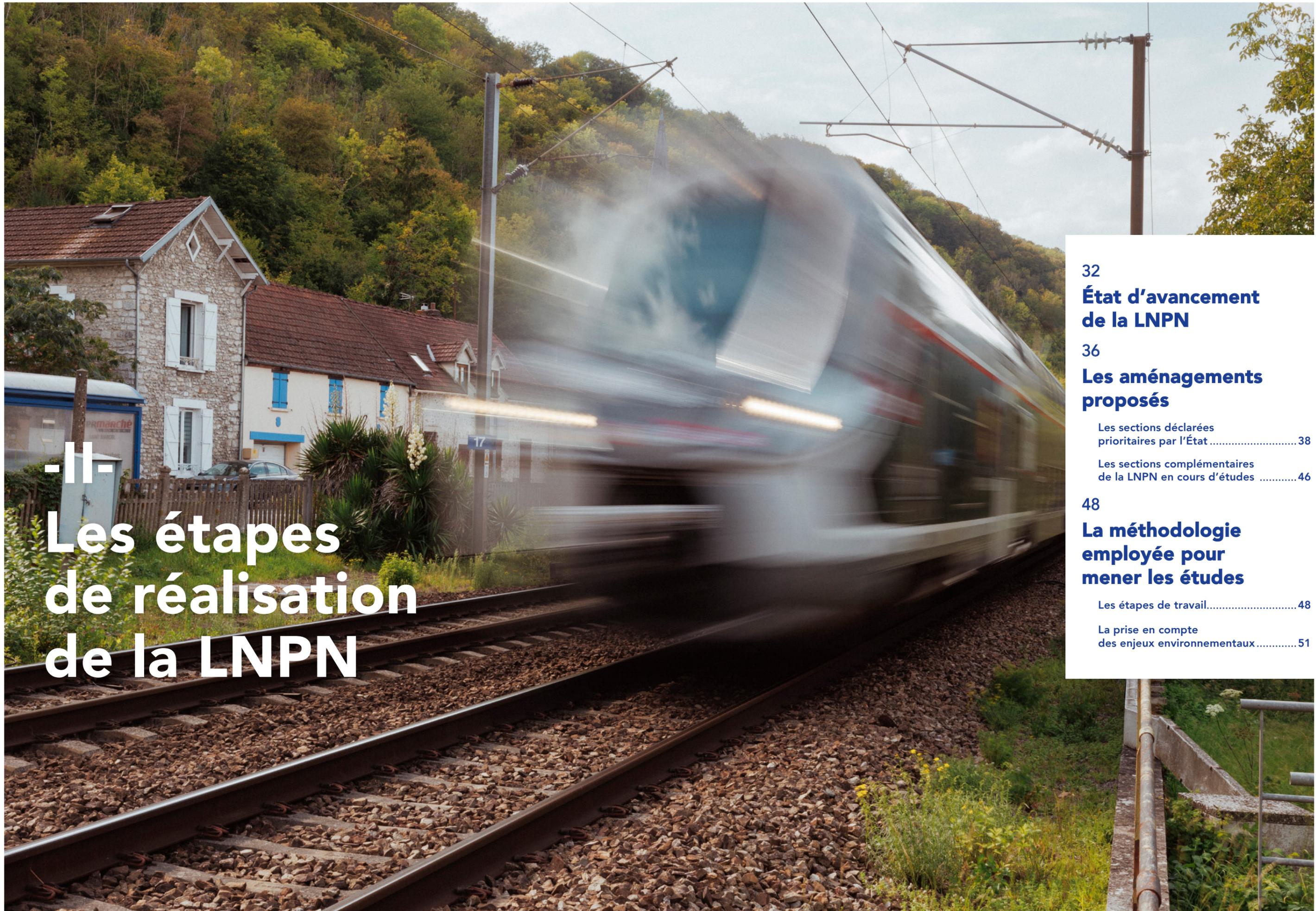
Entre l'Île-de-France et la Normandie, l'objectif est de relier, pour les trains les plus rapides, Paris au Havre en 1h50 (avec arrêt à Rouen) contre 2h10 actuellement, et Paris à Caen en 1h45, contre 1h55 actuellement. Paris-Rouen, qui s'effectue en 1h15 aujourd'hui, pourra être relié en 1h dès la mise en service des premières sections de la LNPN.

En Île-de-France, grâce à la création de voies nouvelles circulables à 200 km/h entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, la LNPN permettra de relier Mantes-la-Jolie à Paris en moins de 30 minutes.

À terme, la création de sections de ligne nouvelle complémentaires entre Barentin et Yvetot, ainsi qu'entre Mantes-la-Jolie et Évreux permettra d'améliorer encore davantage les temps de parcours.

Des trains plus ponctuels

La LNPN permettra de gagner en régularité, en séparant les flux principaux de trains sur des infrastructures différentes et en libérant de la capacité sur les voies classiques, mais aussi d'augmenter les temps entre les trains successifs, de générer des marges pour absorber les retards au lieu de les amplifier.



- II - Les étapes de réalisation de la LNPN

32	État d'avancement de la LNPN	
36	Les aménagements proposés	
	Les sections déclarées prioritaires par l'État	38
	Les sections complémentaires de la LNPN en cours d'études	46
48	La méthodologie employée pour mener les études	
	Les étapes de travail.....	48
	La prise en compte des enjeux environnementaux	51



Les étapes de réalisation de la LNPN

ÉTAT D'AVANCEMENT de la LNPN

Dès les années 1990, l'idée d'une nouvelle ligne à grande vitesse entre Paris et la Normandie est envisagée. Elle est finalement abandonnée pour des raisons de faible performance économique et financière, de coût élevé et d'importantes difficultés techniques. Elle aide néanmoins à faire progresser la réflexion sur une nécessaire désaturation des gares, en particulier à Paris et à Rouen.

Depuis 2003, les acteurs locaux normands, convaincus de l'intérêt de développer le transport ferroviaire pour leur région, étudient la réalisation d'une seconde gare à Rouen, avec pour objectif de développer les dessertes ferroviaires et d'impulser un développement économique.

En 2009, l'idée d'un « Grand Paris jusqu'à la mer » fait son chemin, l'État accélère sur la LNPN : le secrétaire d'État aux Transports annonce la création d'une ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, dédiée aux trains normands directs, ligne associée à un projet de nouvelles sections pour améliorer les temps de parcours entre les régions normande et parisienne.

Au sein de cette réflexion sur le Grand Paris et de l'impulsion de l'État, la « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » trouve un cadre favorable : Grand Paris et LNPN peuvent désormais être pensés comme le double instrument de réalisation d'un projet de métropole européenne.

À l'issue du débat public, mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, l'opportunité de la LNPN est définitivement actée.

Par la suite, le caractère prioritaire de la LNPN a été confirmé à plusieurs reprises :
 – en 2013, par la Commission mobilités 21 ;
 – puis en 2018 et mars 2023 par le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), instance consultative placée auprès du ministre chargé des Transports.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a retenu le projet, pour une première séquence, dans sa programmation financière.

Une première étape d'études, entre 2014 et 2018, a permis d'identifier, d'une part, les zones de passage préférentiel (bandes de 650 m à 3 km de large) de la LNPN sur les sections (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, entre Mantes-la-Jolie et Évreux ainsi qu'entre Rouen et Yvetot) et, d'autre part, les approfondissements à mener sur les autres sections.

Le 13 février 2020, le secrétaire d'État auprès du ministre chargé des Transports réaffirme le caractère prioritaire de la LNPN, fixe une feuille de route pour la poursuite des études selon trois priorités :

- priorité 1 : les deux sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin », en incluant la création de la future gare de Rouen Saint-Sever ;
- priorité 2 : les deux sections « Barentin <> Yvetot » et « Mantes-la-Jolie <> Évreux » ;
- enfin, la réalisation des aménagements du « Y de l'Eure », avec des sections « Évreux <> Rouen » et « Évreux <> Bernay ».

Depuis 2020, la LNPN est entrée dans une nouvelle phase concrète pour les sections de priorité 1, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et entre Rouen et Barentin : l'approfondissement des études pour préciser les caractéristiques physiques du tracé et l'évaluation du coût des investissements.

Parallèlement, il s'agit de mettre à jour les études de trafic et d'évaluer précisément l'impact environnemental du projet. Une évaluation socio-économique sera réalisée et permettra d'apprécier la valeur du projet pour la collectivité.

Ainsi, en 2023 et 2024, les études de tracés pour ces premières sections ont fait l'objet d'échanges poussés avec élus locaux, les services techniques des collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les aménageurs, les autres gestionnaires d'infrastructure.

À partir d'avril 2024, la LNPN entre dans une nouvelle étape de concertation avec le grand public, pour éclairer le choix du tracé préférentiel qui fera l'objet d'études techniques plus approfondies afin d'être soumis à enquête publique (voir encadré).



■ ■ 2024, la LNPN entre dans une nouvelle phase active de concertation avec le grand public. ■ ■

LES GRANDES ÉTAPES DE LA LNPN





EN SAVOIR +

UNE ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE : QU'EST-CE QUE C'EST ?

Une enquête publique est une procédure réglementée ayant pour but d'assurer l'information et la participation du public en amont des autorisations requises pour réaliser un projet.

Elle est requise lorsqu'un projet nécessite des acquisitions foncières sur le domaine privé.

D'autre part, lorsque le projet est susceptible d'affecter l'environnement, l'enquête publique est régie par le code de l'environnement.

L'enquête publique permet alors de confirmer le caractère d'utilité publique d'un projet et de vérifier que le projet est élaboré en toute connaissance de cause des avantages et inconvénients induits. Elle a aussi pour but d'informer le public sur le projet, notamment en ce qui concerne l'intégration de la ligne et la protection de l'environnement.

ANNONCE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique, en tant que dispositif permettant d'informer et de recueillir les avis sur un projet, fait l'objet en amont de sa tenue d'un dispositif d'information encadré par la réglementation.

Le public est informé réglementairement par annonces légales dans des journaux et par des affiches dans les communes concernées. Tout autre mode d'information est souhaitable (site internet, bulletins municipaux, panneaux lumineux...).

Consultation du dossier : toute personne peut consulter le dossier en mairie aux heures d'ouverture, pendant toute la durée de l'enquête, même en l'absence du commissaire-enquêteur.

Droits du public : toute personne peut présenter des observations orales ou écrites, favorables ou non au projet et proposer des suggestions ou des contre-propositions, car la décision de réaliser le projet intervient après l'enquête publique. Le public a également accès aux observations portées au registre.

L'information du public répond à la nécessité d'expliquer et de faire comprendre les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à retenir le projet présenté. Ainsi, l'enquête publique est organisée dans une perspective :

- d'information du public au sujet du projet ;
- de recueil des observations et propositions du public, qui doivent être prises en considération par le maître d'ouvrage et l'autorité compétente pour autoriser le projet.

Mission multiple de la commission d'enquête
Outre l'accueil et l'échange avec le public et la collecte des observations, elle vérifie et confirme que le cadre légal a été strictement respecté au cours de l'enquête publique.

Une fois l'enquête publique terminée, la commission d'enquête rédige le procès-verbal de synthèse qui rassemble les avis, les questions soulevées par le public et ses propres interrogations. Le maître d'ouvrage y répond dans un mémoire en réponse.

Le commissaire-enquêteur rend ensuite son rapport et ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables.

Au terme de l'instruction et au vu des conclusions motivées de la commission d'enquête, l'utilité publique du projet pourra être confirmée par décret en conseil d'État.



LES AMÉNAGEMENTS proposés

La Ligne Nouvelle Paris-Normandie se distingue d'une Ligne à grande vitesse (LGV) car elle comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle à deux voies. Ces sections, circulables jusqu'à 250 km/h, viendront renforcer le réseau ferroviaire existant.

Les sections entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, incluant la future gare de Rouen Saint-Sever, ont été déclarées prioritaires par l'État et seront soumises à enquête publique avant 2027. Il s'agira des premiers aménagements réalisés.

Sur les sections « Mantes-la-Jolie <> Évreux » et « Barentin <> Yvetot », des approfondissements d'étude localisés sont en cours afin d'identifier les secteurs les plus sensibles à préserver pour permettre une réalisation ultérieure du projet.

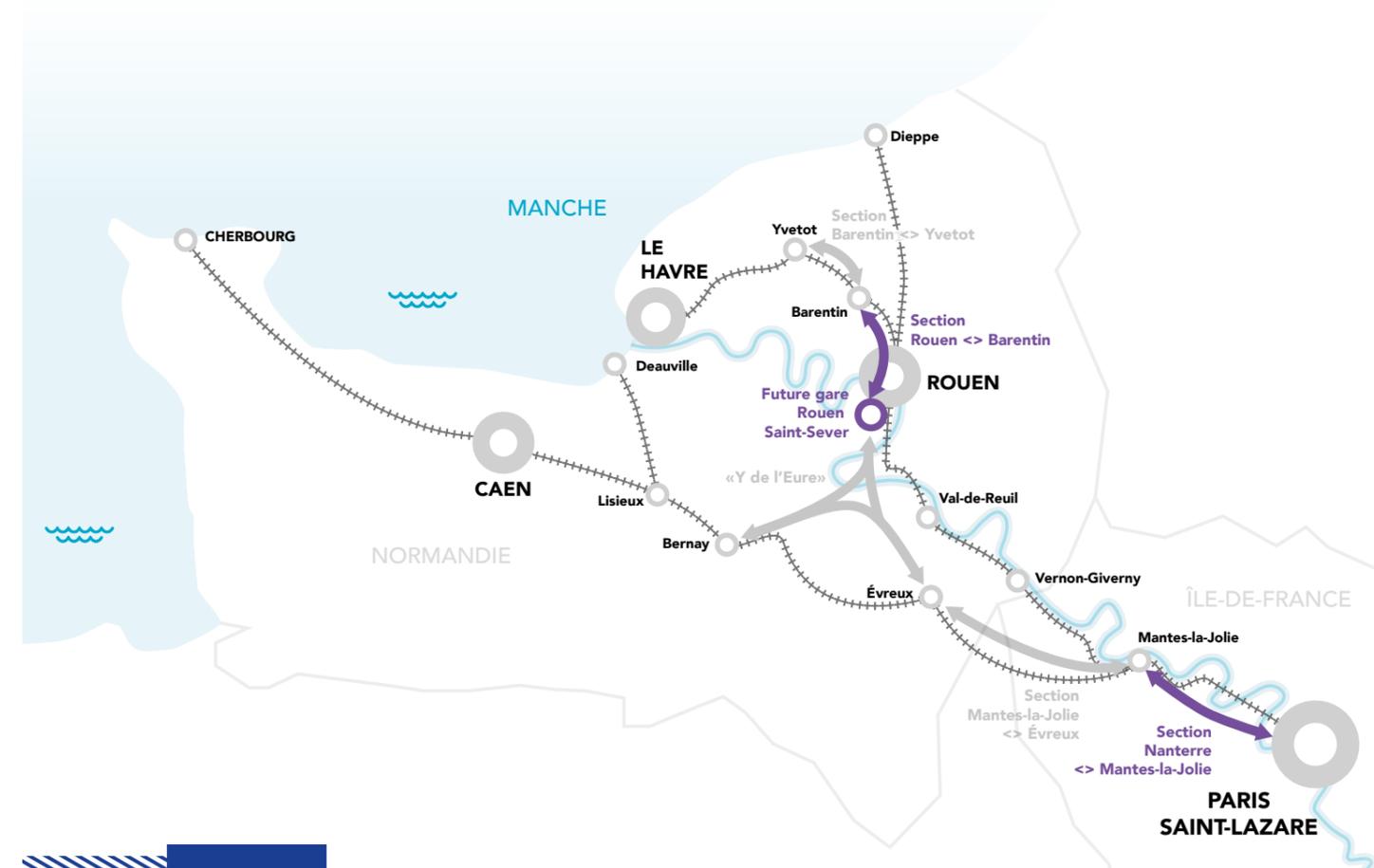
Les études de définition des aménagements du « Y de l'Eure » restent à engager.

Cette sous-partie présente les caractéristiques des aménagements compris dans la LNPN, selon l'état d'avancement des études.

De manière générale, plusieurs lignes directrices guident les études réalisées par SNCF Réseau et Gares & Connexions :

- tenir compte des enjeux majeurs du territoire identifiés avec les acteurs :
- les zones agricoles et sylvicoles ;
- les secteurs urbanisés ou faisant l'objet de projets de développement ;
- la ressource en eau ;
- les zones écologiquement riches/fragiles, le patrimoine et les paysages de qualité ;
- privilégier les solutions techniques minimisant la consommation d'espaces ;
- anticiper les besoins fonciers nécessaires au projet.

En attendant la mise en service de la LNPN, SNCF Réseau assure des travaux de modernisation et de régénération du réseau existant.



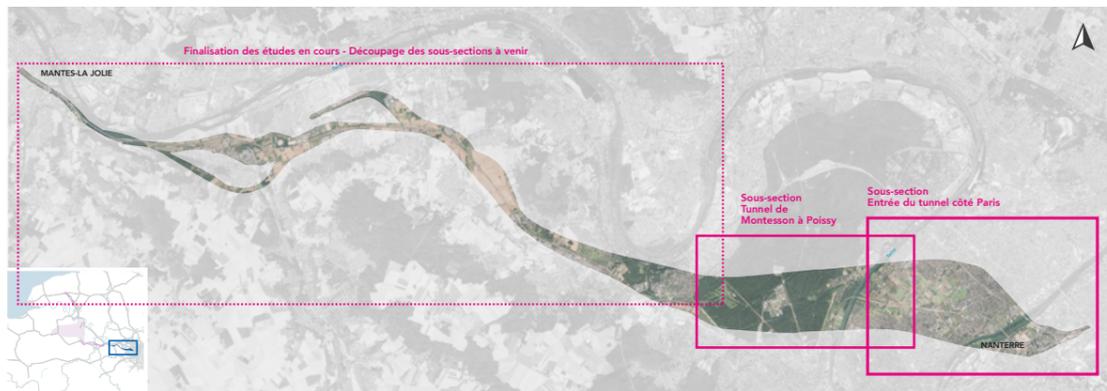


Les étapes de réalisation de la LNPN LES AMÉNAGEMENTS proposés

Les sections déclarées prioritaires par l'État

La section de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie

La zone de passage préférentiel



Description de la section

La section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie est caractérisée par la saturation des infrastructures existantes. Elle concentre les principales problématiques d'exploitation qui impactent la performance du réseau ferroviaire entre Paris et la Normandie.

La section de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie sera empruntée par tous les trains reliant la gare de Paris Saint-Lazare à la Normandie. Les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour la LNPN compte tenu des bénéfices attendus pour les usagers et les territoires.

Le territoire présente des enjeux variés avec une densité de population et d'activités importantes ainsi que la présence d'espaces agricoles et forestiers, et des enjeux patrimoniaux et paysagers.

La Région Île-de-France pose aujourd'hui trois conditions à la réalisation des études en cours de la LNPN :

- Que le projet permette le maintien des arrêts des trains normands à Mantes-la-Jolie ainsi que Bonnières-sur-Seine et Rosny-sur-Seine, même après la mise en service du prolongement du RER E Eole.
- Que le service fret ne se fasse pas au détriment des voyageurs et que la priorité soit donnée aux transports du quotidien.
- Que soit étudié dans les Yvelines l'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Un tracé en tunnel de Nanterre à Orgeval

La section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie débute par un tunnel entre Nanterre et Orgeval, au sud de Poissy. Le choix de cette solution technique permet de s'affranchir des contraintes en surface et ainsi d'éviter deux franchissements de la Seine et de passer au travers de la forêt classée de Saint-Germain-en-Laye.

Sur les quatre tracés étudiés, deux d'entre eux se révèlent réalisables et sont soumis à la concertation. Ils se différencient par leur localisation, mais également par le type de tunnel retenu. Alors que le scénario avec un tunnel bitube ne nécessite qu'un puits de secours entre Nanterre et Orgeval, le scénario ayant une partie en deux monotubes implique la réalisation de 5 puits de secours à Nanterre et 3 puits de secours à Carrières-sur-Seine.

La construction de ce tunnel de presque 20 kilomètres nécessite jusqu'à quatre tunneliers, et un ou deux puits de creusement. Afin de limiter la durée du chantier, il est retenu un creusement des tunnels en deux fronts et non depuis une seule extrémité.

Un tracé en surface, à proximité de l'A13, d'Orgeval à Mantes-la-Jolie

Le débouché du tunnel se trouve dans le secteur d'Orgeval / Villennes-sur-Seine. Le choix de l'emplacement du débouché du tunnel est étroitement lié à la suite du tracé en direction de Mantes-la-Jolie, puisqu'il s'agit

de déterminer si le tracé débouche au nord ou au sud de l'autoroute A13. Dans les deux cas, le tracé de la LNPN et de l'A13 sont jumelés, c'est-à-dire que l'implantation de ces deux infrastructures de transport suit une direction et des tracés qui restent proches sur plusieurs kilomètres, jusqu'au secteur d'Épône.

De ce choix dépend le passage au sud ou au nord de l'aire d'autoroute de Morainvilliers, puis de l'impact sur divers enjeux urbains, environnementaux et agricoles entre Ecquevilly et Flins-sur-Seine.

Si cela est estimé nécessaire, un franchissement du nord vers le sud, ou du sud vers le nord de l'A13 peut être envisagé dans l'une des trois zones de franchissement comprises entre Ecquevilly et Flins-sur-Seine. Le franchissement de l'autoroute implique la construction d'un ouvrage d'art de type pont-rail ou viaduc en fonction de la zone de franchissement choisie.

Entre Épône et Mantes-la-Jolie, le tracé rejoint ensuite les voies existantes au sud de l'A13. Le tracé se maintient dans les emprises existantes jusqu'à Mantes-la-Jolie.

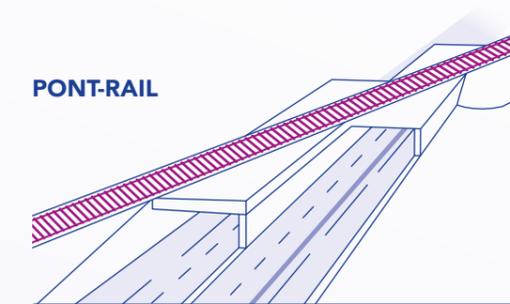
La concertation

Compte tenu des enjeux d'insertion du tracé, la section sera divisée en plusieurs sous-sections afin d'apprécier les contraintes locales. Plusieurs scénarios de tracés ont été étudiés sur ces différentes sous-sections. Ils seront à apprécier selon leurs enjeux et la possibilité d'aboutir à un tracé continu répondant aux objectifs de performance.

Ainsi, la concertation à venir sur cette section comprendra :

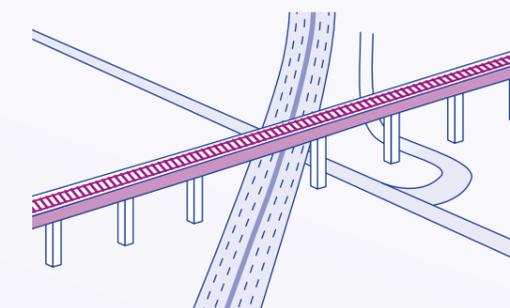
- l'insertion du débouché du tunnel et le raccordement au réseau existant pour relier la gare de Paris Saint-Lazare ;

PONT-RAIL



Le pont-rail est constitué d'un pont, d'une tranchée ou d'un court tunnel permettant à une voie ferrée de croiser une autre infrastructure (ici l'A13) en passant par-dessus ou par-dessous (ici par-dessus).

VIADUC



Un viaduc est un type de pont permettant de franchir un obstacle et qui présente une hauteur ou une longueur, parfois les deux, plus grande que celle qu'exigerait la seule traversée de l'obstacle.

- le nombre et la localisation des puits de secours ;
- la localisation du ou des puits de creusement ;
- la localisation du débouché du tunnel ;
- les scénarios de tracé jusqu'au raccordement ferroviaire en amont de Mantes-la-Jolie.

À la demande du Conseil Régional d'Île-de-France, et en accord avec la gouvernance du projet, SNCF Réseau réalise une étude complémentaire de tracé de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie dans les Yvelines afin d'examiner des solutions d'enfouissement partiel de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Les études à mener doivent tenir compte des particularités des territoires concernés, la présence de terres agricoles, de champs captants et de leurs zones de protection, et viseront à garantir des niveaux de performance et de sécurité au moins équivalents aux propositions de tracés aériens auxquels ils seront comparés.

Les conditions de réalisation technique et économique de ces options ne sont pas encore déterminées à ce jour.



EN SAVOIR +

LA RÉALISATION D'UN TUNNEL FERROVIAIRE

Le creusement du tunnel

Les tunnels sont réalisés à l'aide de tunneliers, de véritable trains-usines.

D'une longueur d'environ 75 mètres et large d'environ 10 mètres, un tunnelier effectue plusieurs opérations simultanées: le creusement, l'évacuation des déblais vers la surface, et la réalisation du tunnel avec la pose d'anneaux en béton appelés « voussoirs ». Capable de creuser une galerie souterraine à grande profondeur (environ 25 mètres pour le tunnel entre Nanterre et Orgeval), le tunnelier creuse entre 10 et 15 mètres de tunnels par jour.

Un tunnelier est constitué de quatre parties :

- la roue de coupe permet le forage du sol ;
- le bouclier garantit l'étanchéité ;
- la jupe assure la pose de la paroi définitive du tunnel constituée des voussoirs ;
- le train suiveur assure le pilotage, l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des voussoirs.

Un tunnelier est introduit sous terre à partir d'un puits de creusement, puis extrait par un puits de sortie. Le puits de creusement mutualise les installations du chantier afin de limiter le nombre de sites en travaux. Des parois en béton sont construites pour former la structure du puits et le volume intérieur est creusé. Le tunnelier est ensuite partiellement assemblé à l'intérieur de ce puits préalablement renforcé. Les wagons restant du tunnelier sont ajoutés au fur et à mesure de sa progression.

Pour creuser, la roue de coupe broie les terres. Les déblais sont remontés à la surface via le matériel du train suiveur. Les voussoirs, sont posés un à un par la jupe.

Cette technique limite considérablement les nuisances en surface, offre un environnement de travail sûr et est plus rapide que les autres méthodes de creusement.

SCHÉMA D'UN TUNNELIER



Qu'est-ce qu'un tunnel ferroviaire ?

La structure du tunnel est constituée de voussoirs: ce sont des éléments en béton préfabriqués qui, assemblés, forment un anneau constituant le revêtement définitif du tunnel.

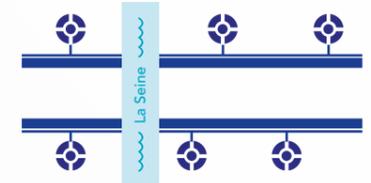
Deux types de tunnel sont envisageables: le monotube et le bitube. Le type de tunnel choisi détermine le nombre de puits de secours à réaliser.

Les puits de secours permettent l'intervention rapide et efficace des services de secours, en n'importe quel endroit en cas d'incident. Un puits de secours fait entre 20 et 30 mètres de diamètre et nécessite pour sa réalisation une surface d'environ 5 000 m² (soit un peu moins qu'un terrain de football) pendant la phase de travaux. Une fois la réalisation de l'ouvrage et son équipement terminés, le puits est recouvert pour s'insérer dans son environnement. Il ne subsiste à terme qu'uniquement les accès et bouches de ventilation.

MONOTUBE

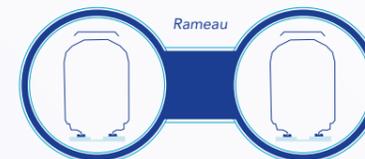


Un tunnel « monotube » est constitué de deux tunnels indépendants à une voie. Il implique la création de puits de secours tous les 800 mètres.

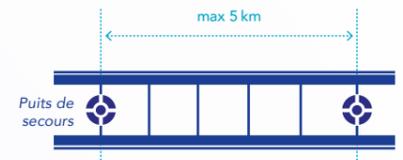


Puits de secours tous les 800 m

BITUBE



Un tunnel « bitube » est constitué de deux tunnels réalisés côte à côte permettant chacun le passage d'un sens de circulation. Ils sont raccordés entre eux par des rameaux tous les 500 mètres, qui permettent le passage d'un tunnel à l'autre par les passagers. Cette solution nécessite la réalisation de puits de secours mutualisés entre les deux tunnels tous les 5 kilomètres.

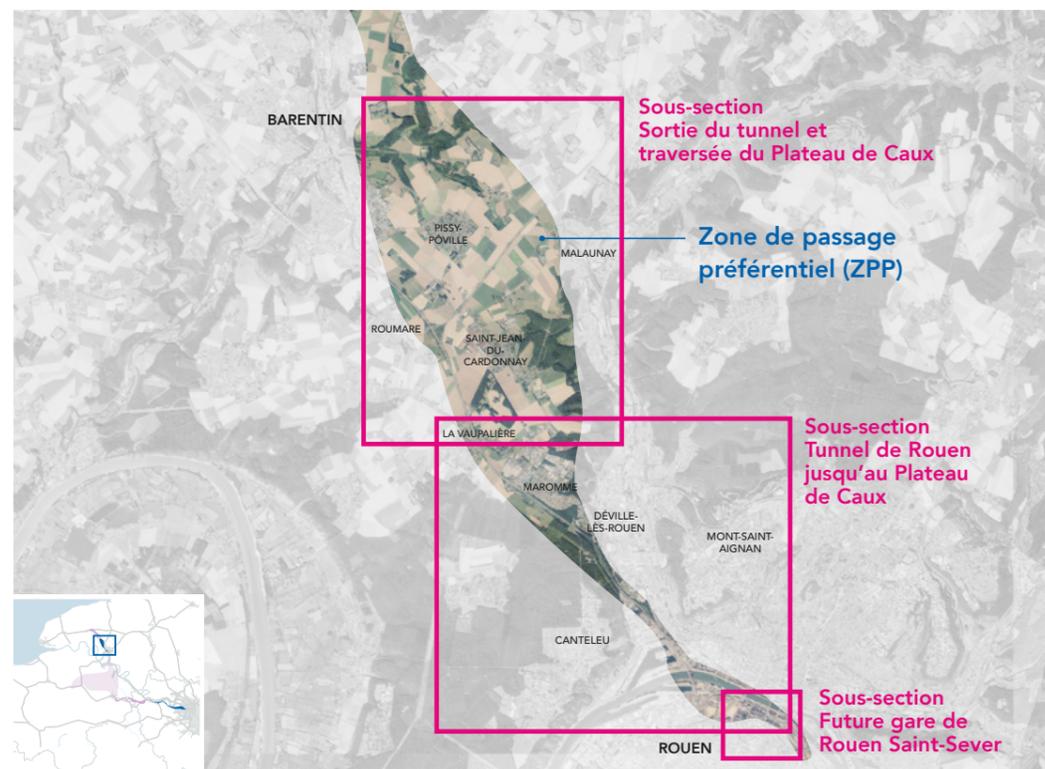


Rameaux tous les 500 m
 Puits de secours tous les 5 km

Les étapes de réalisation de la LNPN
LES AMÉNAGEMENTS proposés

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin, comprenant la création d'une future gare à Rouen Saint-Sever

La zone de passage préférentiel



Description de la section

La section entre Rouen et Barentin comprend la création d'une ligne nouvelle ainsi que la création de la future gare de Rouen Saint-Sever.

La future gare de Rouen Saint-Sever

Comme expliqué précédemment, la configuration actuelle du nœud ferroviaire de Rouen ne permettent pas l'accroissement du trafic ferroviaire attendu dans les prochaines années. La création d'une future gare à Rouen Saint-Sever s'impose pour permettre le développement de l'offre interrégionale et régionale dans l'aire métropolitaine rouennaise.

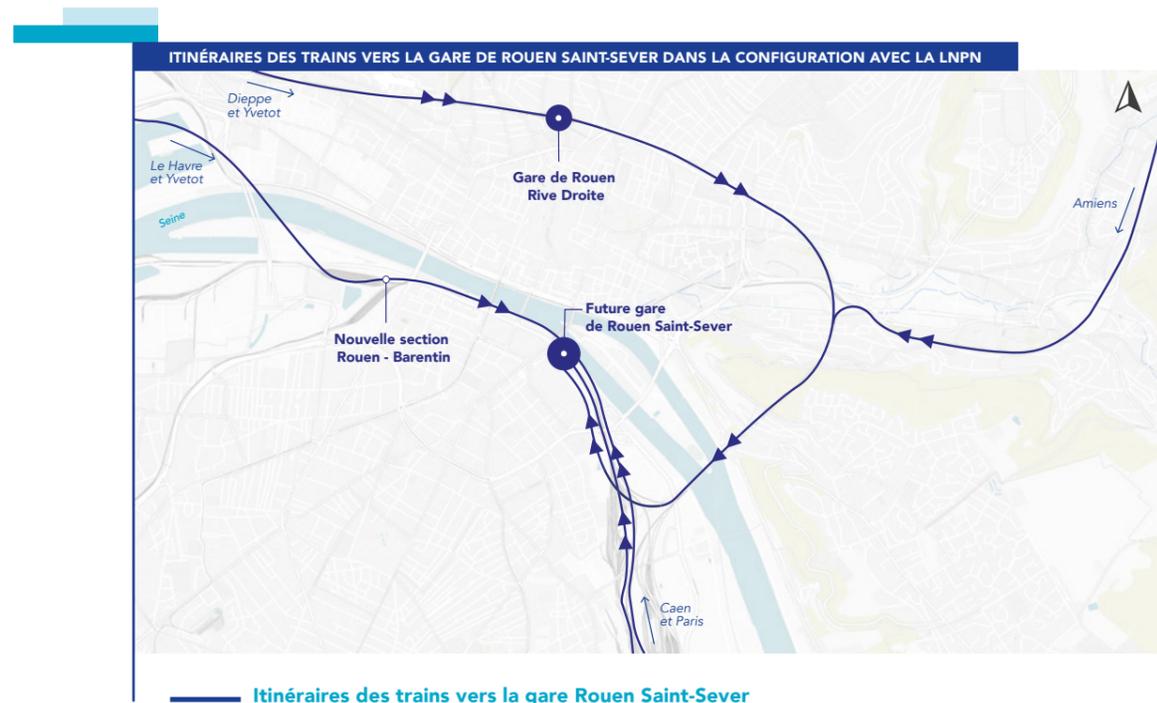
Cette nouvelle gare est conçue comme une gare d'agglomération recevant l'ensemble des trains circulant dans l'étoile rouennaise. Elle permet ainsi d'optimiser les correspondances entre les différentes missions de train.

La gare de Rouen Rive Droite continuera d'être desservie par les trains provenant du Nord (Dieppe, Yvetot).

Ainsi, l'ensemble des correspondances pourra se faire au sein de la future gare de Rouen Saint-Sever. Elle permettra enfin la traversée des trains de marchandises pour maintenir la desserte du port de Rouen et des activités associées.

Sa création nécessite un réaménagement du plan de voies en amont de la gare ainsi que la création d'un saut-de-mouton permettant d'éviter le cisaillement entre les circulations ferroviaires.

L'orientation du bâtiment voyageur de la future gare reste à définir sur l'emprise SNCF actuelle: en perpendiculaire de la Seine, soit face à l'avenue Champlain, soit en surplomb des voies. De cette orientation dépend l'accès des voyageurs aux voies.





Les étapes de réalisation de la LNPN LES AMÉNAGEMENTS proposés

De la future gare de Rouen Saint-Sever jusqu'à Barentin

La LNPN consiste à la réalisation d'une nouvelle gare sur le site de Saint-Sever couplée à une nouvelle ligne d'une quinzaine de kilomètres. Au sortir de la future gare de Rouen Saint-Sever, les trains emprunteront la tranchée couverte existante, puis entreront en tunnel au niveau du faisceau ferroviaire Clamagérain pour la traversée sous-fluviale de la Seine pour rejoindre le plateau de Caux. Le tunnel débouchera dans le secteur de La Vaupalière / Saint-Jean-du-Cardonnay pour se raccorder à la ligne existante « Rouen <> Le Havre », à l'est de viaduc de Barentin.

Il a été retenu la réalisation d'un tunnel pour franchir la Seine, les ouvrages urbains existants (dont le pont Flaubert), et le passage de la vallée du Cailly jusqu'au plateau de Caux. Un tunnel de type bitube est retenu pour limiter le nombre de puits de secours.

Il est également nécessaire de définir la localisation du puits de creusement des deux tunneliers qui creuseront les deux tubes en une fois. L'espace disponible étant insuffisant côté Rouen sur le site du faisceau ferroviaire longeant le boulevard Béthencourt, la localisation du puits de creusement est envisagée au niveau du débouché sur le plateau de Caux.

La concertation

Compte tenu des enjeux d'insertion du tracé, la section a été divisée en deux sous-sections afin d'apprécier les contraintes locales. Plusieurs scénarios de tracés ont été étudiés sur ces différentes sous-sections.

Des réflexions sont toujours en cours afin de réduire l'impact global des travaux (cf. encadré sur la réalisation d'un tunnel ferroviaire dans la sous-partie de la section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ci-avant).

La variabilité du tracé réside ensuite dans le positionnement du débouché du tunnel sur le plateau de Caux au niveau du secteur de La Vaupalière / Saint-Jean-du-Cardonnay. La ligne désormais en surface, bifurque vers le nord pour se raccorder au viaduc ferroviaire de Barentin.

Plusieurs scénarios sont envisagés afin de réduire l'impact de la ligne nouvelle sur le territoire :

- se jumeler au plus près du réseau autoroutier ou s'en dissocier afin d'éviter à la fois les raccordements routiers et l'urbanisation encadrante ;
- éviter ou déplacer tout ou partie du réseau RTE présent sur le territoire.

L'objectif de ce tracé étant de se raccorder au réseau ferré existant en amont de Barentin, ce point fixe est commun à tous les scénarios de tracé présentés en concertation et compatibles avec un futur prolongement vers Yvetot.

Ainsi, la concertation à venir sur cette section comprendra :

- la localisation des débouchés du tunnel, les contraintes associées pendant la phase travaux et à terme ;
- les aménagements nécessaires en avant de la future gare de Rouen Saint-Sever ;
- les orientations du bâtiment voyageur et les futurs services en gare de Rouen Saint-Sever ;
- la localisation du puits de creusement ;
- la localisation des puits de secours ;
- les scénarios de tracé jusqu'au raccordement ferroviaire en amont de Barentin.



EN SAVOIR +

DÉCOUVREZ LA COLLECTION DE LIVRETS TERRITORIAUX SUR LES DEUX PREMIÈRES SECTIONS SOUMISES À CONCERTATION EN 2024-2025.

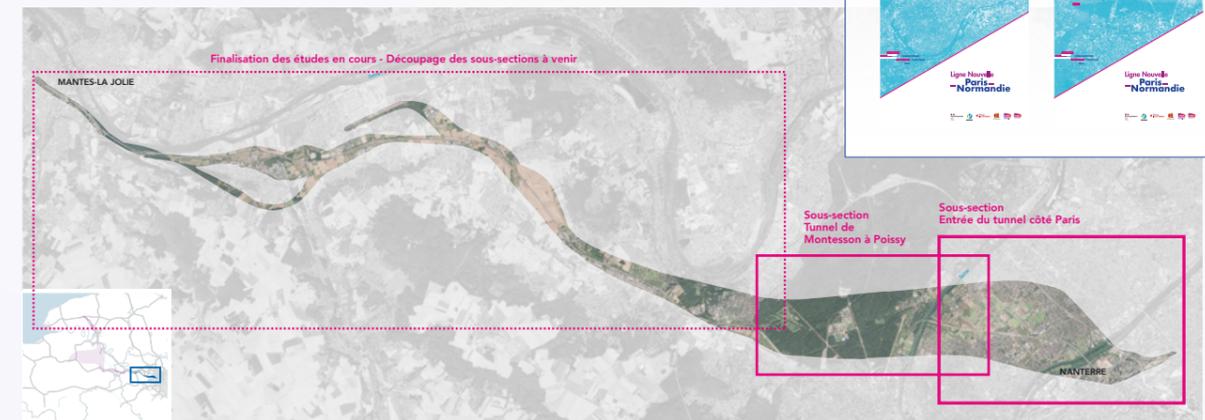
Les premiers territoires concernés par les sections de ligne nouvelle déclarées prioritaires par l'État sont hétérogènes, certains étant fortement urbanisés (à proximité des agglomérations parisiennes et rouennaises), d'autres plus ruraux. Ils sont caractérisés par leurs spécificités géographiques et topographiques.

De plus, ces territoires présentent des enjeux techniques différents pour le projet, avec des parties en tunnel ou en surface, des ouvrages d'arts structurants...

Le travail des scénarios de tracés a d'ores et déjà fait l'objet d'échanges poussés avec les services techniques des partenaires impliqués (RTE, SANEF, GRT Gaz...) et des collectivités locales, mais aussi les élus locaux.

Prenant en considération cette grande diversité de situations, SNCF Réseau présente aujourd'hui à la concertation grand public des scénarios de tracés sur-mesure, adaptés à l'échelle territoriale. Un découpage des sections en sous-section est réalisé afin d'étudier les enjeux et les scénarios de tracés au niveau local.

Ainsi, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, deux livrets territoriaux ont été réalisés, correspondant au découpage en sous-sections entre Orgeval et Mantes-la-Jolie reste à préciser en fonction des études en cours.



Concernant la section entre Rouen et Barentin, trois livrets territoriaux ont été réalisés, correspondant au découpage en deux sous-sections de la ligne nouvelle reliant Rouen à Barentin, ainsi qu'un livret sur la future gare de Rouen Saint-Sever.





Les étapes de réalisation de la LNPN

LES AMÉNAGEMENTS proposés

Les sections complémentaires de la LNPN en cours d'études

Des études d'approfondissement localisées sont réalisées pour les autres sections de la LNPN. Les résultats de ces études seront présentés par SNCF Réseau dans le cadre d'une concertation ultérieure.

Ces études concernent la section de ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot, celle entre Mantes-la-Jolie et Évreux et le « Y de l'Eure » présentés ci-dessous.

La section de ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot

La réalisation de la section entre Barentin et Yvetot permettra l'amélioration des circulations régionales et des gains de performances complémentaires pour les liaisons interrégionales Paris-Rouen-Le Havre.

Des approfondissements d'études sont engagés dans la zone de passage préférentiel : SNCF Réseau identifie les secteurs sensibles à surveiller pour préserver la faisabilité de cette future infrastructure à terme.

La zone de passage préférentiel préalablement identifiée envisage que la ligne nouvelle entre Barentin et Yvetot soit parallèle aux voies existantes. L'emplacement précis du raccordement à l'est d'Yvetot n'est pas encore défini.

Les études en cours ont pour objectif :

- d'identifier les secteurs les plus sensibles afin de prendre des mesures pour assurer à terme la faisabilité de la ligne nouvelle ;
- d'approfondir les résultats des études précédentes et préciser la zone de passage.

La section de ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Évreux

La réalisation de la section reliant Mantes-la-Jolie à Évreux permettra l'amélioration des circulations régionales et des gains de performances complémentaires, avec notamment des gains en temps de parcours, pour les liaisons interrégionales Paris-Caen-Cherbourg.

Une expertise tierce réalisée lors de la précédente phase de concertation sur les ZPP, et dont les études ont été intégrées, montre que les gains de performance ne pouvaient être atteints par une simple modernisation du réseau existant.

« Le Y de l'Eure »

Le « Y de l'Eure » a pour objet la fluidification et le renforcement des relations ferroviaires entre le nord, le sud et l'ouest de la Région Normandie.

Il comprend les aménagements pour les liaisons Rouen-Évreux et Rouen-Bernay. L'opportunité de réaliser une nouvelle gare à Évreux est également à l'étude.

Les études en cours ont pour objectif :

- d'identifier les secteurs les plus sensibles afin de prendre des mesures pour assurer à terme la faisabilité de la ligne nouvelle ;
- La recherche d'un tracé entre Mantes-la-Jolie et Évreux interviendra ultérieurement à cette étape d'études.

Les études en cours ont pour objectif :

- la confirmation de l'opportunité d'une nouvelle gare à Évreux et son articulation avec la gare actuelle ;
- de sélectionner le site de cette gare parmi les deux options envisagées (Nétreville ou Le Coudray) ;
- de préciser l'option de passage préférentiel pour le franchissement de la rivière Eure.



LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE pour mener les études

Les étapes de travail

ÉTAPE 1

Définition des zones de passage préférentiel

Les zones de passage préférentiel (ZPP) ont été retenues par l'État à l'issue de la première étape d'études et de concertation qui s'est déroulée entre 2014 et 2018, sur les bases

d'une démarche d'analyse multicritère (AMC) remise par SNCF Réseau. Des premières mesures d'évitement ont été appliquées en écartant les ZPP à trop fort impact.

ÉTAPE 2

Détermination des scénarios de tracés

Lors de la recherche d'un tracé de référence au sein d'une ZPP, l'objectif est de cerner les meilleurs scénarios pour le projet, éliminer les tracés les plus impactants et retenir le meilleur compromis. Une AMC est menée afin d'évaluer les variantes en fonction des enjeux majeurs du territoire, identifiés en collaboration avec les parties prenantes et à la suite d'investigations sur le terrain.

Au fur et à mesure que les tracés se précisent, les niveaux d'impacts potentiels sur le territoire s'affinent également, ce qui facilite la détermination des mesures de réduction des impacts éventuels ainsi que les mesures de préservation du foncier.

Ces principes expliquent en grande partie le temps nécessaire à cette étape, puisqu'ils induisent :

- des recueils de données d'entrée précises dont certaines sont soumises au cycle des saisons (inventaires faune-flore) ;
- des itérations entre les différents domaines d'étude (études d'exploitation, de trafic et de rentabilité socio-économique, études de conception techniques et environnementales) ;
- de nombreux échanges avec les élus, les acteurs du territoire et le grand public (concertation continue) ;
- enfin des prises de décisions des instances de gouvernance sur la base des études et des retours du territoire.



EN SAVOIR +

LA PRISE EN CONSIDÉRATION DES ÉTUDES DU PROJET

Les zones de passage préférentiel au sein desquelles des scénarios de tracé de la LNPN sont étudiés peuvent faire l'objet d'une veille foncière renforcée.

Cela permet une information transparente des habitants et des aménageurs de la zone de passage à l'étude. Il s'agit d'un levier de préservation du foncier et de prise en compte du développement du territoire.

L'arrêté préfectoral se traduit par la mise en œuvre d'une procédure spécifique d'instruction des dossiers d'autorisation d'urbanisme.

La prise en considération des études du projet a pour objectifs :

- de préserver la faisabilité du projet pendant la durée des études ;
- d'éviter que des constructions nouvelles soient autorisées alors que dans quelques années elles pourraient être expropriées.

Concrètement qu'est-ce que cela signifie ?

Un arrêté préfectoral du Préfet de Seine-Maritime en date du 26 octobre 2023 fixe le périmètre de prise en considération du projet entre Rouen et Barentin.

Un arrêté du préfet des Hauts-de-Seine daté du 24 avril 2024 fixe le périmètre sur les communes de Nanterre, Colombes et la Garennes Colombes, concernée par l'insertion de la ligne et son raccordement.

Cette procédure signifie que SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage de la LNPN, est automatiquement consulté afin de délivrer un avis sur les demandes d'autorisation de constructions ou de travaux situées dans le périmètre d'étude.

Après analyse au cas par cas de chaque demande et tenant compte de l'avancement des études de recherche de tracés, le maître d'ouvrage émet :

- un avis favorable, et dans ce cas, il n'y aura aucun impact sur la procédure d'instruction ;

- une demande de sursis à statuer dans le cas où l'autorisation d'urbanisme demandée est susceptible de compromettre ou de rendre plus onéreuse la réalisation de la LNPN.

Concrètement, ce sursis diffère dans le temps (maximum 2 ans) la réponse à apporter à une demande d'autorisation d'urbanisme, le temps de préciser les études de tracé et de pouvoir prendre une décision vis-à-vis de l'autorisation d'urbanisme.

Le périmètre d'études, qu'est-ce que c'est et où le consulter ?

Les périmètres d'étude pris en considération sont délimités par les plans annexés à l'arrêté préfectoral, lesquels peuvent être consultés dans les mairies et métropoles concernées ainsi que les locaux des services de l'État : la liste exhaustive est divulguée dans l'arrêté pris par le préfet de département.

Le périmètre d'études est le secteur à l'intérieur duquel la veille foncière est opérée. Dans le cadre de la LNPN, un travail a été réalisé pour affiner les périmètres d'études afin de réduire l'impact sur le territoire, sans fragiliser la faisabilité de la LNPN. Cela a conduit à exclure les zones :

- pour lesquelles un passage en tunnel est acté (hors secteurs de puits de secours lorsque des terrains sont identifiés et puits d'attaque) ;
- les centre-bourgs lorsque la largeur du fuseau permet d'envisager plusieurs possibilités de tracés.

Pour le reste des secteurs en aérien, et dans l'attente de la sélection et validation d'un tracé (qui est l'objectif de la phase d'études en cours), la totalité de la largeur de la zone de passage a été maintenue dans le périmètre d'études.

Ce périmètre sera amené à se réduire au fur et à mesure de l'avancement des études et du choix du tracé.

Les étapes de réalisation de la LNPN

LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE pour mener les études

ÉTAPE 3

Tracés retenus et préparation de l'enquête publique

Pendant cette phase, et sur la base des tracés retenus, les études se poursuivent. Des compléments sont apportés concernant par exemple les bases travaux, l'interception de réseaux, l'évitement, la précision des

mesures de réduction (insertion paysagère, protections acoustiques), et la détermination des mesures compensatoires à prévoir sur des sujets spécifiques (emprises agricoles, forestières, milieux naturels hydraulique...).



EN SAVOIR +

L'ANALYSE MULTICRITÈRE (AMC): DE QUOI PARLE-T-ON ?

L'AMC est un outil qui permet de comparer différents scénarios, qu'il s'agisse en étape 1 de zones de passage préférentiel ou en étape 2 de tracés. Elle intervient après une analyse du territoire.

Cette grille est évolutive, en fonction de l'avancée dans les étapes du projet. Ainsi la grille de l'étape 1 a évolué pour s'adapter à une analyse comparative entre tracés au lieu d'une analyse comparative de ZPP.

Le principe repose sur un diagnostic du territoire qui couvre tous les enjeux, qu'ils correspondent à l'environnement physique (cours d'eau, risques naturels, captages d'alimentation en eau potable...), à l'environnement naturel (enjeux écologiques), au milieu humain (urbanisation, agriculture, infrastructures), au paysage et au patrimoine.

À l'issue du diagnostic, les enjeux recensés sont hiérarchisés et permettent d'élaborer une grille d'analyse sur la base de critères pertinents.

L'analyse de chaque tracé au travers de cette grille permet de déterminer au regard des enjeux du territoire, des impacts potentiels de chaque tracé le niveau d'acceptabilité en fonction des critères retenus au préalable.

L'AMC permet ainsi d'avoir une vision d'ensemble des différents tracés au regard de leurs impacts positifs ou négatifs sur des critères communs.

Il s'agit d'un outil permettant la comparaison de tracés entre eux et ainsi une aide à la décision. Le choix de la hiérarchie des enjeux et des critères qui s'y rattachent, tiendront compte aussi des éclairages que pourra apporter la concertation.

PRINCIPE D'ANALYSE SELON UNE AMC / ILLUSTRATIONS

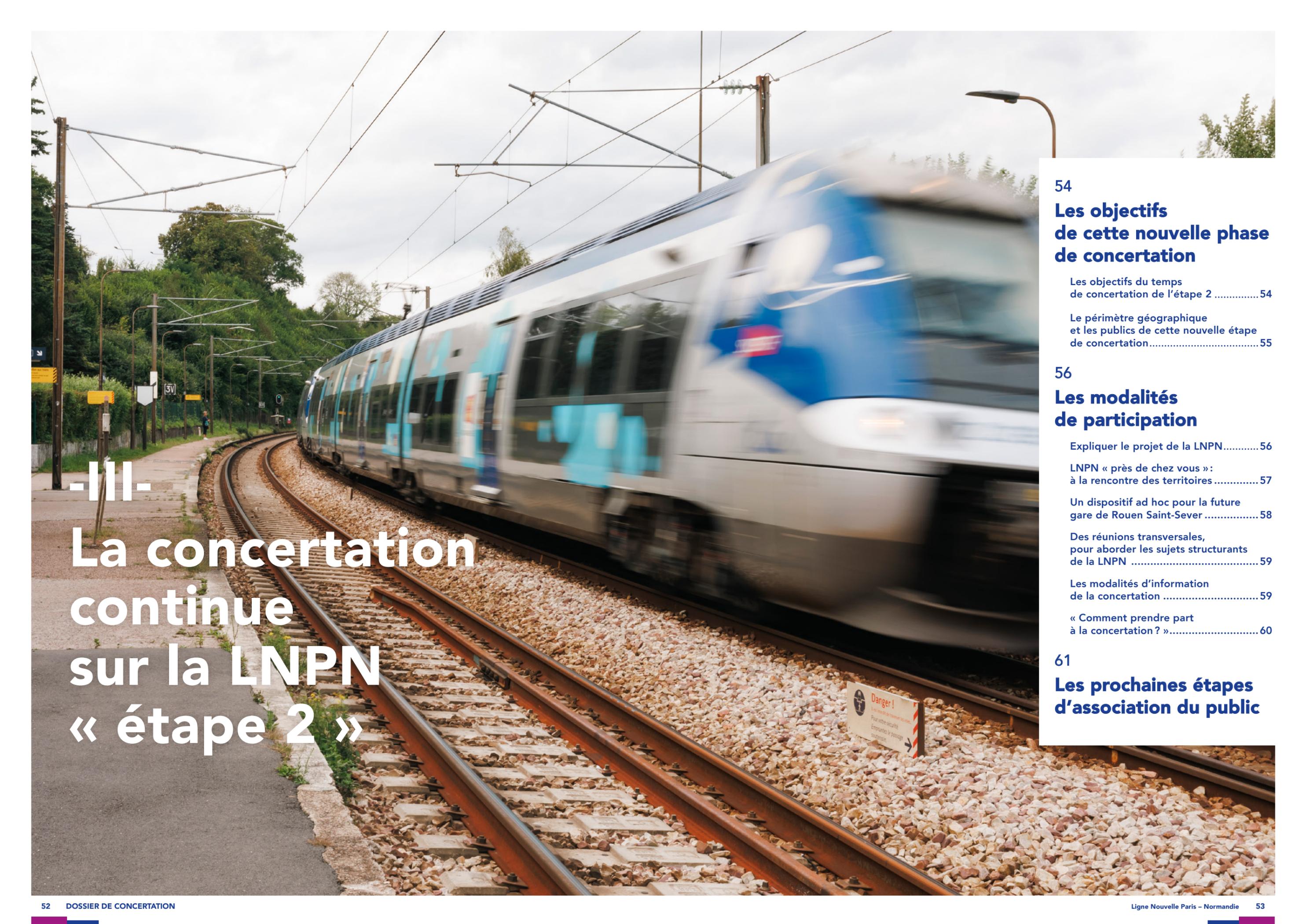


La prise en compte des enjeux environnementaux

Lignes directrices pour les études = démarche Éviter - Réduire - Compenser

- Rechercher un tracé de référence au sein de la ZPP avec la logique d'éviter les impacts sur l'environnement humain, agricole et naturel chaque fois que possible, de les réduire s'ils ne sont pas totalement évitables, et enfin de compenser les impacts résiduels.
- Tenir compte des enjeux majeurs du territoire identifiés avec les acteurs et sur la base des investigations terrain :
 - zones agricoles et sylvicoles de fort intérêt;
 - secteurs urbanisés ou faisant l'objet de projets de développement;
 - zones écologiquement riches/fragiles, le patrimoine et les paysages de qualité.
- Privilégier les solutions techniques minimisant la consommation d'espaces agricoles et forestiers (et les nuisances sur les riverains).
- Anticiper les besoins fonciers nécessaires au projet.





La concertation continue sur la LNPN « étape 2 »

54 Les objectifs de cette nouvelle phase de concertation

Les objectifs du temps de concertation de l'étape 2 54

Le périmètre géographique et les publics de cette nouvelle étape de concertation 55

56 Les modalités de participation

Expliquer le projet de la LNPN 56

LNPN « près de chez vous » : à la rencontre des territoires 57

Un dispositif ad hoc pour la future gare de Rouen Saint-Sever 58

Des réunions transversales, pour aborder les sujets structurants de la LNPN 59

Les modalités d'information de la concertation 59

« Comment prendre part à la concertation ? » 60

61 Les prochaines étapes d'association du public



La concertation continue sur la LNPN « étape 2 »

LES OBJECTIFS de cette nouvelle phase de concertation

Depuis la fin du débat public en 2012, la poursuite des études sur la LNPN est menée dans le cadre d'un dialogue permanent avec la gouvernance, les collectivités et administrations concernées, les autorités organisatrices des transports, les concessionnaires, les associations, les organismes socio-professionnels... et le grand public. Ces parties prenantes sont régulièrement consultées pour la conception du projet, dans le cadre de la concertation continue placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (article 121-14 du Code de l'environnement).

Les objectifs du temps de concertation de l'étape 2

Un nouveau temps de concertation avec le grand public s'ouvre en 2024 en lien avec l'étape 2 de la LNPN. Il doit permettre :

- un partage de l'information sur les avancées du projet : où en sommes-nous et quelles sont les prochaines étapes ;
- un approfondissement des connaissances du territoire, qui évolue ;
- un recueil des expressions ainsi qu'un partage des enjeux sur les territoires impactés par les sections déclarées prioritaires par l'État (entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, incluant la création de la future gare de Rouen Saint-Sever).

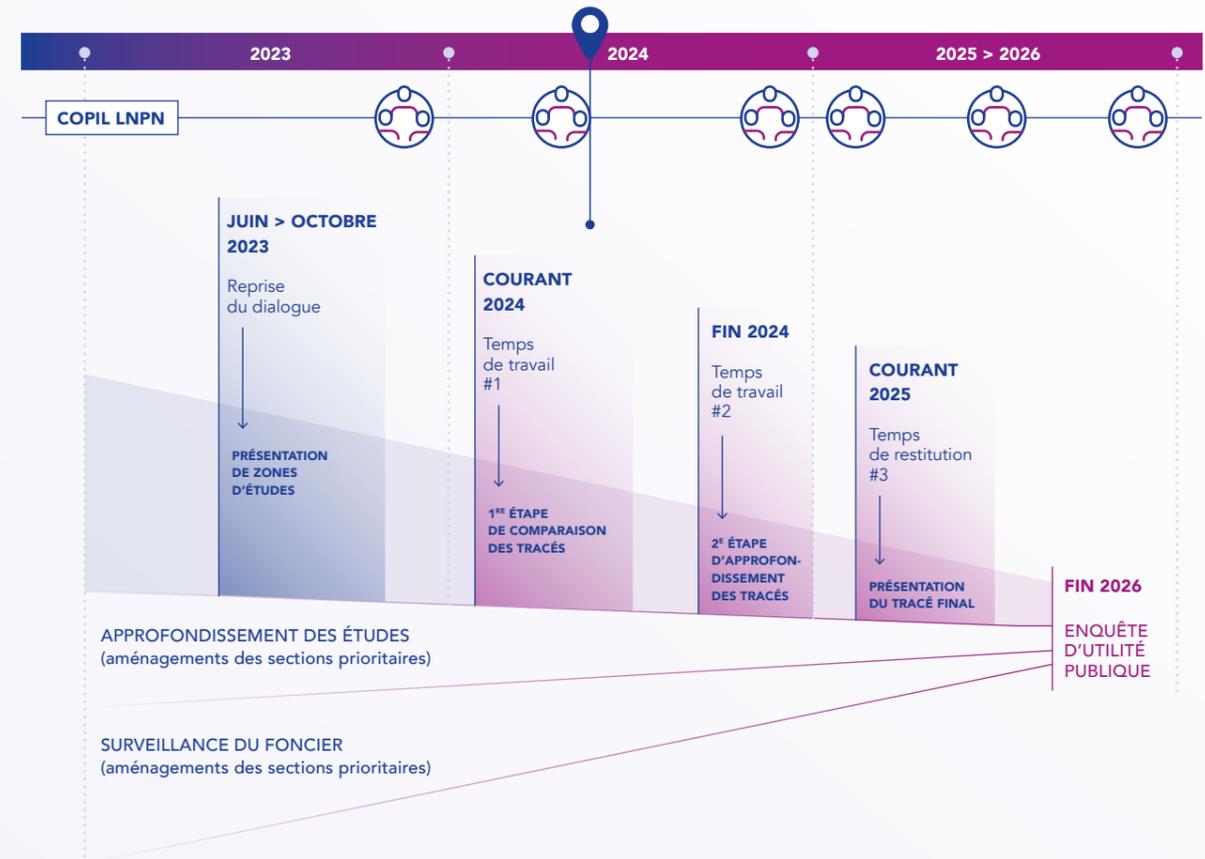
SNCF Réseau, maître d'ouvrage de la LNPN, et SNCF Gares & Connexions, co-maître d'ouvrage pour la future gare de Rouen Saint-Sever, veilleront à écouter chaque personne ou association amenée à s'exprimer, répondre à leurs interrogations, prendre en considération l'ensemble des questionnements, avis et remarques qui seront émis dans le cadre du travail de définition progressive des tracés.

La concertation est un critère d'aide à la décision par l'éclairage qu'elle apporte sur les enjeux et leur sensibilité, au même titre que l'analyse multicritère¹.

Ce temps de concertation itératif se poursuivra jusqu'à l'obtention d'un tracé préférentiel. Ce tracé fera l'objet d'une information à toutes les parties prenantes avant d'être soumis à enquête publique avant 2027.

1 - cf. partie précédente

CALENDRIER DE LA CONCERTATION CONTINUE POUR L'ÉTAPE 2 DE LA LNPN



Le périmètre géographique et les publics de cette nouvelle étape de concertation

L'ensemble des territoires normands et de l'ouest francilien sont associés à la concertation continue menée depuis la fin du débat public.

La concertation associe toutes les parties prenantes impliquées sur ces territoires, à savoir :

- les services de l'État ;
- les autorités organisatrices de la mobilité ;
- les collectivités territoriales ;
- les organismes professionnels publics et privés ;
- les acteurs économiques ;
- les associations environnementales, agricoles et d'usagers ;
- les professionnels ;
- le grand public.

LES MODALITÉS de participation

L'hétérogénéité des territoires impliqués dans la concertation à venir est forte : certains sont très urbanisés, en Île-de-France et à proximité de la métropole rouennaise, d'autres davantage ruraux ; le périmètre géographique des sections est vaste, la topographie variable...

De ce constat découlent des impacts variés liés à la diversité des enjeux techniques de la LNPN : certaines sections de ligne nouvelle sont en tunnel, d'autres en surface, ou encore nécessitent parfois l'aménagement d'ouvrages d'arts structurants.

De plus, la LNPN englobe plusieurs sujets structurants communs à l'ensemble du territoire. Ainsi, la maîtrise d'ouvrage propose des modalités de participation variées et adaptées au périmètre géographique et technique de la LNPN.

Expliquer le projet de la LNPN

Le temps de concertation à venir est une phase importante de l'étape 2. En conséquence, SNCF Réseau et les partenaires de la LNPN organiseront un point presse au début de la concertation, suivie d'une réunion publique d'information permettant à tous les publics de s'informer sur le projet et se mobiliser en prévision des rencontres à venir sur les territoires :

À ROUEN

 **Point presse**
mardi 30 avril 2024

Réunion publique d'information
lundi 6 mai 2024 à 18h,
salle Vue sur Seine, Rouen. 

Cette réunion se tiendra en présentiel, une retransmission numérique en direct est prévue.

Deux réunions publiques d'information complémentaires seront organisées ultérieurement en Île-de-France et à Caen (les dates et lieux seront communiqués sur le site internet du projet: lnpn.fr)

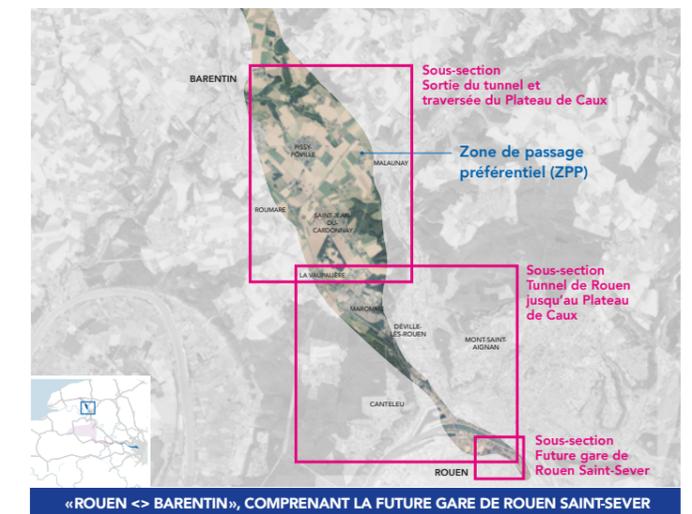
LNPN « près de chez vous » : à la rencontre des territoires

Pour tenir compte de la diversité des territoires impactés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé au regard des enjeux techniques et géographiques locaux.

Ces rencontres de proximité sont prévues à partir de mai 2024 et permettront de présenter les avancées de la LNPN et de partager les scénarios de tracés envisagés.

Elles se tiendront en présentiel dans les différentes communes concernées. La liste des rencontres et leurs modalités (dates et lieux) seront communiquées sur le site internet du projet: lnpn.fr

- Ainsi, les sous-sections issues de ce découpage territorial accueilleront deux types de rencontres :
- en guise d'ouverture, une réunion publique d'information pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, les scénarios de tracés envisagés localement et leurs principaux impacts ;
 - au besoin, un à deux ateliers de travail pour approfondir les échanges, spécifiquement dédiés aux enjeux, scénarios de tracés, ouvrages d'arts associés...



Un dispositif ad hoc pour la future gare de Rouen Saint-Sever

La future gare d'agglomération de Rouen Saint-Sever fera l'objet d'une démarche sur-mesure, tenant compte des enjeux spécifiques de la Métropole rouennaise. Elle s'inscrit dans le cadre d'une concertation au titre de l'article L 103-2 du code de l'urbanisme. Celle-ci est articulée autour de 3 formats de rencontres :

- une réunion publique d'information, pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, expliquer l'articulation des deux gares rouennaise (Rouen Rive Droite et Rouen Saint-Sever), la réalisation des infrastructures connexes, ainsi que les orientations du bâtiment voyageur et les futurs services en gare ;
- une rencontre voyageur pour informer et échanger avec les usagers de la gare Rouen Rive Droite ;
- une balade-atelier destinée à approfondir les échanges et recueillir les avis du public sur des sujets spécifiques (orientation du futur bâtiment voyageur de la gare Rouen Saint-Sever et services en gare).

Le projet de la future gare de Rouen Saint-Sever est articulé au projet partenarial d'aménagement prévoyant l'aménagement d'un nouveau quartier et d'un pôle d'échanges multimodal autour de la future gare. Ce projet fait l'objet d'une concertation complémentaire à la concertation sur la LNPN, permettant aux parties prenantes de s'exprimer sur l'insertion de la future gare dans la ville et sur son accessibilité.

Le projet partenarial d'Aménagement (PPA – dispositif contractuel régi par l'article L. 312 du code de l'urbanisme) Saint-Sever Nouvelle Gare, signé en 2022 par l'État, la Métropole Rouen Normandie, la Région Normandie, la Ville de Rouen, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, SNCF immobilier, Voies Navigables de France et l'Établissement Public Foncier de Normandie, vise à créer un nouveau quartier urbain comprenant un pôle d'échanges multimodal complet, accompagnant l'arrivée de la future gare de Rouen. Il vise également à revitaliser le quartier Saint-Sever déjà existant. Il s'agira d'un quartier mixte, associant des logements, des bureaux, des commerces et des équipements, disposant d'une très bonne accessibilité au centre-ville, au territoire de la Métropole, de la Normandie et de l'axe Seine jusqu'à Paris grâce à la LNPN.

Une démarche de concertation préalable est engagée depuis le lancement du projet en octobre 2016. L'ensemble des actions participatives (et les comptes-rendus) sont à retrouver sur le site internet dédié www.saint-sever-nouvelle-gare.com

Une nouvelle phase de concertation avec le public est engagée en avril 2024 en vue de définir le projet urbain à l'horizon 2025. Les informations sur la concertation portant sur le projet urbain et le pôle d'échanges multimodal sont accessibles sur le site <https://jeparticipe.metropole-rouen-normandie.fr/concertation-publique/le-quartier-saint-sever-nouvelle-gare>.

Des réunions transversales, pour aborder les sujets structurants de la LNPN

Au-delà des enjeux locaux, la LNPN impacte les territoires normands et de l'ouest francilien d'un point de vue environnemental, social et économique. Pour aborder ces sujets structurants, des réunions thématiques interrégionales sont prévues :

- sur les enjeux de fonctionnalités de la LNPN ;
- sur les enjeux agricoles et environnementaux (une dédiée à la section entre Nanterre et Mantes-la-Jolie et une dédiée à la section entre Rouen et Barentin) ;
- sur le développement économique de la vallée de la Seine.

Ces réunions sont destinées en priorité aux acteurs associatifs et économiques. Elles pourront également ouvertes au grand public.

Ces rencontres se tiendront en présentiel.

Les modalités d'information de la concertation

SNCF Réseau a conçu différents outils pour permettre à chacun de comprendre où en est la LNPN en 2024, de se forger une opinion, et de pouvoir s'exprimer :

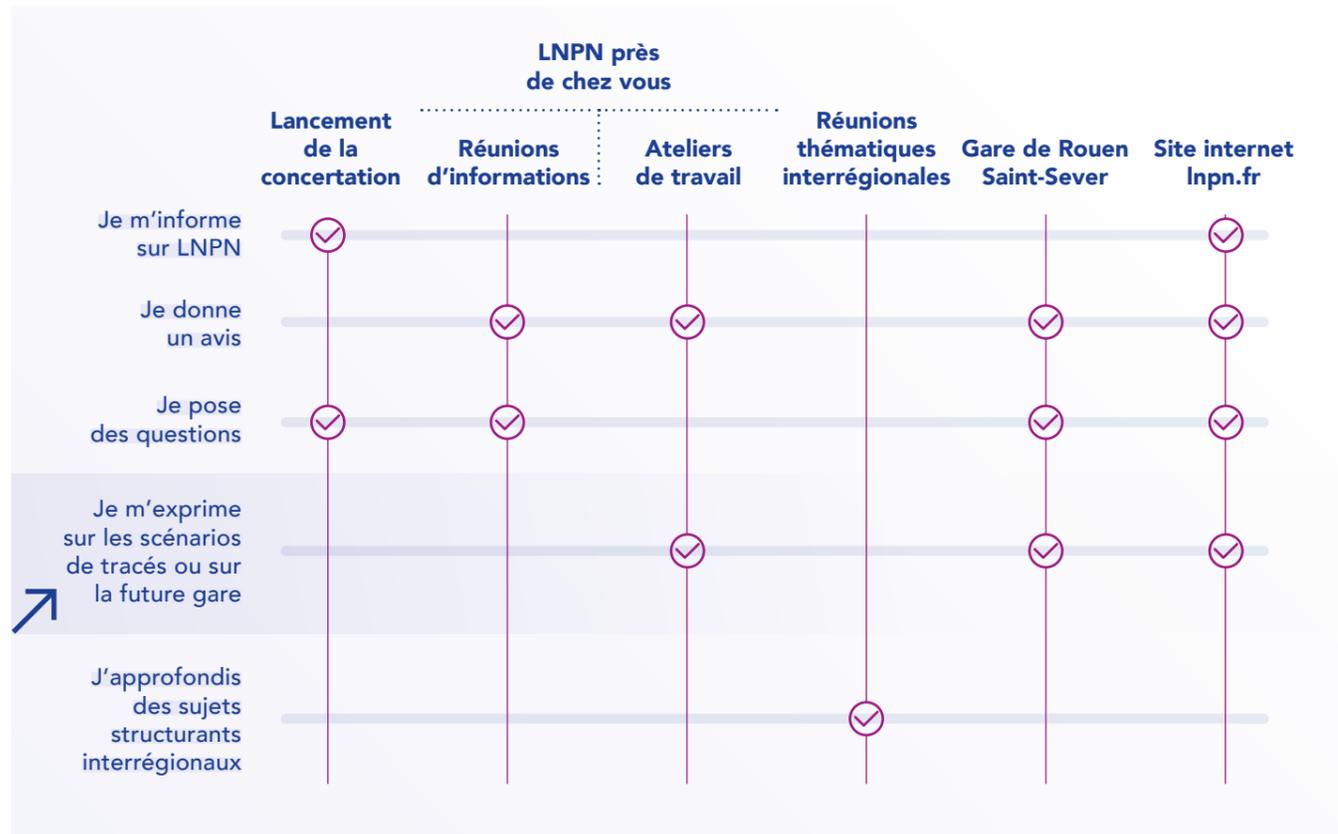
Les principaux documents d'information	Un site Internet dédié	Des outils « près de chez vous »
<ul style="list-style-type: none"> – Un dépliant d'information « L'essentiel » – Le dossier de concertation – Des livrets territoriaux présentant les sous-sections entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, entre Rouen et Barentin ainsi que sur la future gare de Rouen Saint-Sever 	<ul style="list-style-type: none"> – Actualités de la LNPN – Agenda des rencontres et lien pour les webinaires – Information en ligne et documents en téléchargement – Registre pour déposer votre avis – FAQ et formulaire de contact pour poser vos questions – Inscription à la newsletter – Comptes-rendus des rencontres publiques... 	<p>Pour les sections entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, entre Rouen et Barentin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - mise à disposition des documents d'information imprimés dans les mairies directement concernées ; - distribution de flyers d'information dans les boîtes aux lettres des riverains.

Tout au long de la concertation, chaque temps de rencontre sera annoncé au public par un dispositif de mobilisation large reposant sur des campagnes d'information dans la presse et sur les réseaux sociaux, des affiches, la newsletter, les relais via les acteurs locaux et à travers le site internet lnpn.fr



La concertation continue sur la LNPN « étape 2 »
LES MODALITÉS de participation

« Comment prendre part à la concertation ? »



LES PROCHAINES ÉTAPES d'association du public

À l'issue de ces temps de rencontres, l'ensemble des avis exprimés par le grand public et les acteurs associatifs et économiques sera restitué à l'ensemble des parties prenantes.

Des rencontres complémentaires pourront également être programmées lors du dernier trimestre 2024 et en 2025. Leur calendrier sera affiné et publié ultérieurement.

Plus globalement, le projet continuera d'évoluer jusqu'à l'obtention des autorisations environnementales nécessaires et le début des travaux.

Des études plus détaillées seront ensuite conduites afin de préparer le dossier qui sera soumis à enquête publique.

Le tracé retenu, à l'issue des études et des temps de rencontres, sera présenté avant la tenue de l'enquête publique.

Le pilotage du projet

Depuis son lancement, la LNPN est pilotée par l'État dans le cadre d'un comité de pilotage (COFIL) présidé par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Un comité technique (COTECH) en prépare les travaux.

Les instances de gouvernance: comité de pilotage et comité technique

La gouvernance de LNPN repose sur deux instances: un comité de pilotage (COFIL), assisté d'un comité technique (COTECH).

Le COFIL est l'instance de prise de décisions des orientations stratégiques de la LNPN, d'arrêt des choix, de validation des propositions et de préparation des décisions ministérielles.

Il est présidé par Pascal SANJUAN, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS).

La gouvernance de la LNPN associe dans le cadre de ce COFIL:

- les Régions Normandie et Île-de-France;
- les Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val-d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche;
- les établissements publics de coopération intercommunale de Caen la mer, Communauté d'agglomération du Cotentin, Évreux Portes de Normandie, Le Havre Seine Métropole, Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et Métropole Rouen Normandie;
- les villes de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg;
- Île-de-France Mobilités;
- la Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM);
- les préfets de région et de département des deux régions;
- SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les travaux du COFIL sont préparés par le COTECH qui regroupe les services techniques des co-financeurs du projet (État, Région Normandie et Région Île-de-France) et les maîtres d'ouvrage. Il est présidé par Florence CASTEL, inspectrice générale, membre de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable.

Les maîtres d'ouvrage

Les études pour la future gare d'agglomération de Rouen Saint-Sever sont conduites conjointement par SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexions, suivant leurs périmètres respectifs au sein du groupe SNCF.

À ce titre, SNCF Réseau est responsable des études et du respect du calendrier et des coûts, en charge de l'organisation et de l'animation de la concertation avec les différentes parties prenantes, dont le public.



p.65

Glossaire

p.66

Le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS)

p.67

Le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER)

p.68

L'Entente Axe Seine

p.70

L'optimisation de l'avant gare de Paris Saint-Lazare

p.72

Le prolongement du RER E à l'Ouest (projet Eole)

Glossaire

AOM

Autorité organisatrice de la mobilité.

Avant-gare

Zone précédant les quais d'une gare où des appareils de voie assurent le raccordement des différentes voies entre elles et où peuvent se situer des installations de garage et de maintenance.

Cisaillement

Pour un train, fait de couper l'itinéraire d'autres trains en traversant les voies, les empêchant ainsi de circuler simultanément. Un retard du premier train risque donc d'obliger les suivants à attendre son passage pour passer.

CNDP

Commission Nationale du Débat Public.

COI

Conseil d'Orientation des Infrastructures.

COPIL

Comité de pilotage.

COTECH

Comité technique.

CPIER

Contrat de Plan Interrégional État-Régions.

DIDVS

Délégation interministérielle pour le développement de la vallée de la Seine.

EPEUP

Études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Groupe

Ensemble de deux voies ferrées permettant aux trains de circuler dans les deux sens vers un certain territoire. Les grandes gares présentent plusieurs groupes, chacun reliant une destination géographique différente. Avant d'arriver en gare, ces différents groupes se réunissent côte à côte pour accéder aux quais. Peu avant la gare, les voies se multiplient afin de permettre à chaque groupe de voies de disposer de plusieurs quais en gare. À Paris Saint-Lazare, on compte cinq groupes formés de deux voies chacun (10 voies), qui sont ensuite multipliées en 27 voies à l'arrivée en gare (27 quais).

Heures de pointe ou période de pointe

Période pendant laquelle le trafic est à son maximum, notamment le matin vers Paris entre 7 h et 9 h et le soir depuis Paris entre 17 h et 19 h. Le sens inverse au sens de la pointe de trafic correspond à la « contre-pointe ». Pour le trafic du réseau Nomad Train, il y a aussi

des périodes de pointe hebdomadaires le lundi matin et le vendredi après-midi.

Ligne J5

La branche de la ligne J du Transilien circulant de Paris Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par Poissy.

LNPN

Ligne Nouvelle Paris – Normandie.

Matériel roulant

Ensemble des véhicules conçus pour se déplacer sur une voie ferrée (locomotive et wagons).

Offre de transport

Service proposé aux voyageurs, traduit dans les fiches horaires et caractérisé notamment par les origines et terminus retenus (identiques ou non pour tous les trains d'une ligne), les fréquences, les temps de parcours et les arrêts desservis.

Réseau Nomad Train

Désigne depuis 2020 l'ensemble des lignes ferroviaires desservant la région Normandie, anciennement appelées « Intercités » et « TER Normandie ».

RFF

Réseau ferré de France.

Sillon

Un sillon est un créneau d'autorisation de circulation alloué à un train sur un parcours précis de l'infrastructure à un instant précis.

Saut-de-mouton

Infrastructure permettant de créer un passage de voies supérieur afin de les séparer et d'éviter un cisaillement.

Transilien

Désigne le nom commercial du réseau de trains de banlieue assuré par l'exploitant SNCF Voyageurs et organisé par Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice de transports en Île-de-France.

Voie

Double file de rails, reliés par des traverses, et sur laquelle circulent les trains.

Voies principales

Voies ferrées utilisées pour la circulation des convois de trains.

ZPP

Zone de passage préférentiel.

ANNEXES

Le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS)

Le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine (DIDVS), placé auprès du Premier ministre, prépare, anime et coordonne les travaux du comité directeur pour le développement de la vallée de la Seine, qu'il préside, et qui comprend : le président du conseil régional de la Région Normandie, la présidente du conseil régional de la Région Île-de-France ainsi que le préfet de la Région Normandie.

Le comité directeur est chargé de l'élaboration d'un schéma stratégique pour l'aménagement et le développement de la vallée de la Seine. Il fait toute proposition relative au développement ou à l'aménagement de la vallée de la Seine. Le DIDVS définit les conditions d'élaboration du schéma stratégique et notamment les modalités selon lesquelles y sont associés les régions, départements, communes et communautés d'agglomération

concernées, ainsi que les autres structures et organismes dont la liste est précisée à l'article 2 du décret n° 2013-336 du 22 avril 2013, modifié par le décret n° 2023-976 du 24 octobre 2023.

Le délégué interministériel :

- pilote pour le compte de l'État l'actuel contrat de plan interrégional avec les Régions Normandie et Île-de-France (CPIER) pour la période 2015-2020 se prolongeant jusqu'en 2023 et prépare avec les deux Régions le futur contrat pour la période 2024-2027 dans le cadre du mandat confié par la Première ministre le 5 juin 2023 ;
- préside le conseil d'orientation du grand port fluvio-maritime HAROPA PORT issu de la fusion au 1^{er} juin 2021 des trois ports du Havre, de Rouen et de Paris ;
- préside le comité de pilotage de la LNPN (Ligne Nouvelle Paris – Normandie).

Le Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER)

Le nouveau Contrat de Plan Interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine est le premier plan d'actions du schéma stratégique qui fixe le contexte global dans lequel se déploieront les actions à l'horizon 2030, et dont la mise à jour est prévue courant 2024.

Le CPIER Vallée de la Seine développe une stratégie d'ensemble articulée autour de trois axes principaux :

- la gestion de l'espace et le développement durable ;
- la maîtrise des flux et des déplacements ;
- le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche.

ANNEXES

L'entente Axe Seine

Mus par la conviction que le fleuve qui les unit leur offre de nombreuses opportunités d'agir, la Métropole du Grand Paris, la Ville de Paris, la Métropole Rouen Normandie et la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole travaillent ensemble pour favoriser un développement équilibré et harmonieux de l'Axe Seine. Cette coopération entend apporter des réponses concrètes aux grands enjeux de la transition écologique, énergétique, économique et culturelle sur ce vaste espace de Paris à la mer. Leurs travaux permettent de mutualiser les expertises, l'ingénierie et la connaissance du territoire afin de bâtir des stratégies communes et assurer une visibilité nationale et européenne à l'Axe Seine.

En 2024, l'Entente Axe Seine regroupe 16 collectivités, soit la totalité des Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de Paris à la mer. Ensemble, ils dessinent une continuité territoriale complète permettant de poursuivre le travail, avec cohérence et efficacité, pour le développement de projets communs à l'échelle de ce vaste territoire.

Lors des Cinquièmes Rencontres de l'Axe Seine en 2022, les élus locaux ont affirmé avec force la nécessité de structurer le territoire autour de la future Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) : « Pour les acteurs locaux rassemblés, il n'est plus temps d'attendre : les durées de parcours entre Paris et sa façade maritime se sont continuellement dégradées depuis 50 ans. Afin d'atteindre les objectifs de développement portuaire et économique que l'État s'est lui-même fixé, renforcer la part modale du fret, autre objectif national, pour permettre enfin à l'Axe Seine de se positionner comme l'axe moteur de la transition industrielle et écologique de notre pays, la Ligne Nouvelle Paris Normandie doit rapidement devenir une réalité tangible pour les territoires, ses habitants et l'ensemble de ses forces vives. »



REPÈRES

L'ENTENTE AXE SEINE

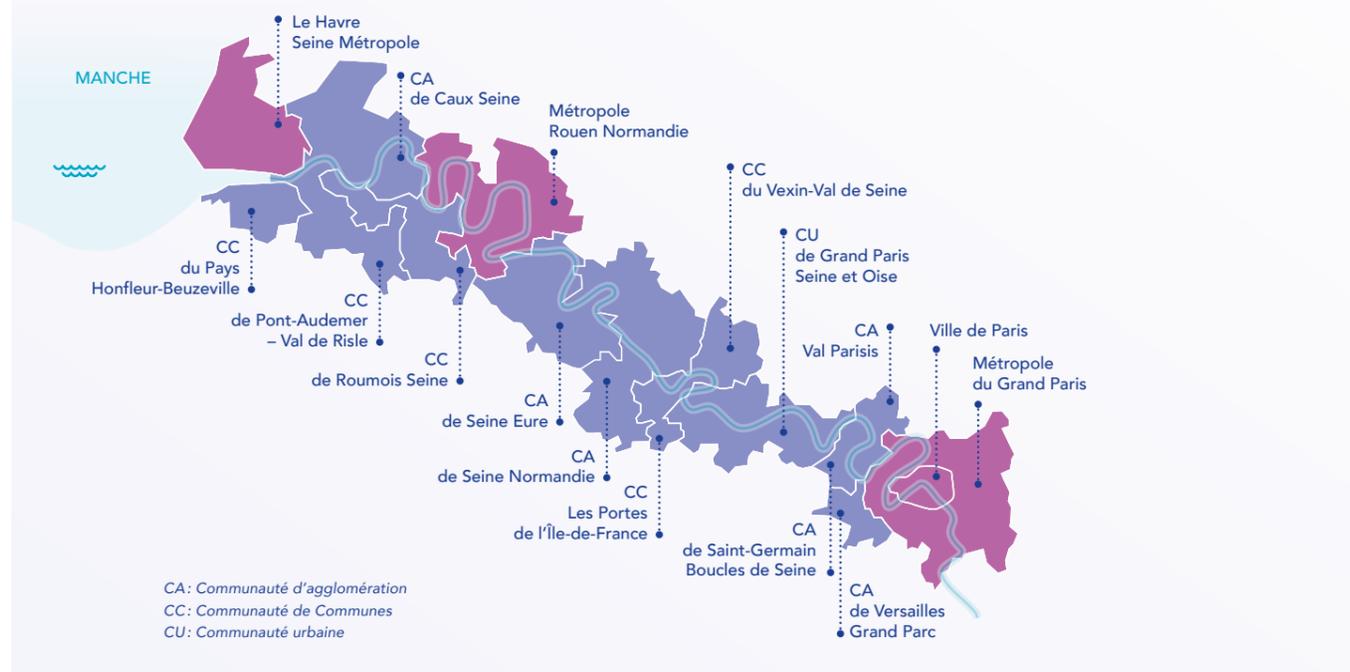
Les 16 collectivités qui composent l'Entente Axe Seine :

LES 4 COLLECTIVITÉS FONDATRICES DE L'ENTENTE

- VILLE DE PARIS
- MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
- MÉTROPOLE ROUEN NORMANDIE
- LE HAVRE SEINE MÉTROPOLE

LES INTERCOMMUNALITÉS MEMBRES DE L'ENTENTE

- COMMUNAUTÉ URBAINE DE GRAND PARIS SEINE ET OISE
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SEINE NORMANDIE
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE PONT-AUDEMER - VAL DE RISLE
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE VERSAILLES GRAND PARC
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VAL PARISIS
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LES PORTES DE L'ÎLE-DE-FRANCE
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CAUX SEINE
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SAINT-GERMAIN BOUCLES DE SEINE
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE SEINE EURE
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE ROUMOIS SEINE
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS HONFLEUR-BEUZEVILLE
- COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU VEXIN-VAL DE SEINE



CA : Communauté d'agglomération
 CC : Communauté de Communes
 CU : Communauté urbaine

ANNEXES

L'optimisation de l'avant gare de Paris Saint-Lazare

Création d'un saut-de-mouton pour améliorer la régularité et développer le trafic sur l'axe Paris-Normandie

Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare consiste en la création d'un pont ferroviaire, appelé « saut-de-mouton », permettant à deux groupes de voies de passer l'un au-dessus de l'autre à proximité de la gare de Paris Saint-Lazare :

- les voies du groupe 5, sur lesquelles circulent des trains normands du réseau Nomad et des trains franciliens de la ligne J en direction de Mantes-La-Jolie et Vernon via Poissy (ligne J5);
- les voies du groupe 6, utilisées par les trains de la ligne Transilien J en direction de Mantes-la-Jolie et de Gisors via Conflans-Sainte-Honorine (ligne J6).

Cette infrastructure permettrait de séparer ces deux types de trains en leur évitant de se croiser à l'entrée de la gare, là où les aiguillages permettent le raccordement de toutes les voies desservant les quais.

La zone d'implantation choisie pour la création de cet ouvrage est le secteur de Clichy, situé à proximité d'un centre de maintenance des trains SNCF, appelé technicentre, et de la gare de Clichy-Levallois, à la limite des communes de Paris (17^e arrondissement), de Levallois-Perret et de Clichy.

Un projet pour fluidifier la circulation des trains normands et franciliens

Aujourd'hui, la gestion des circulations de trains dans l'avant-gare de Paris Saint-Lazare est particulièrement complexe du fait de la configuration singulière de la gare. En effet, les quais longs sont décalés par rapport aux voies par lesquelles arrivent les trains longs du réseau normand. Ainsi, pour rejoindre les quais longs qui leur sont assignés du fait de leur taille, les trains normands doivent couper plusieurs voies, grâce à des aiguillages, et se mêlent ainsi avec les trains de la ligne J6.

Cette imbrication des circulations engendre plusieurs conséquences problématiques pour l'exploitation du complexe ferroviaire : la propagation des retards et des incidents et la limitation du nombre de trains longs en circulation et des possibilités d'augmentation du nombre total de trains circulant sur ces groupes. Elle participe également au manque de lisibilité du parcours voyageurs en gare, du fait du mélange des trains normands et franciliens.

Des bénéfices du projet immédiats et à plus long terme

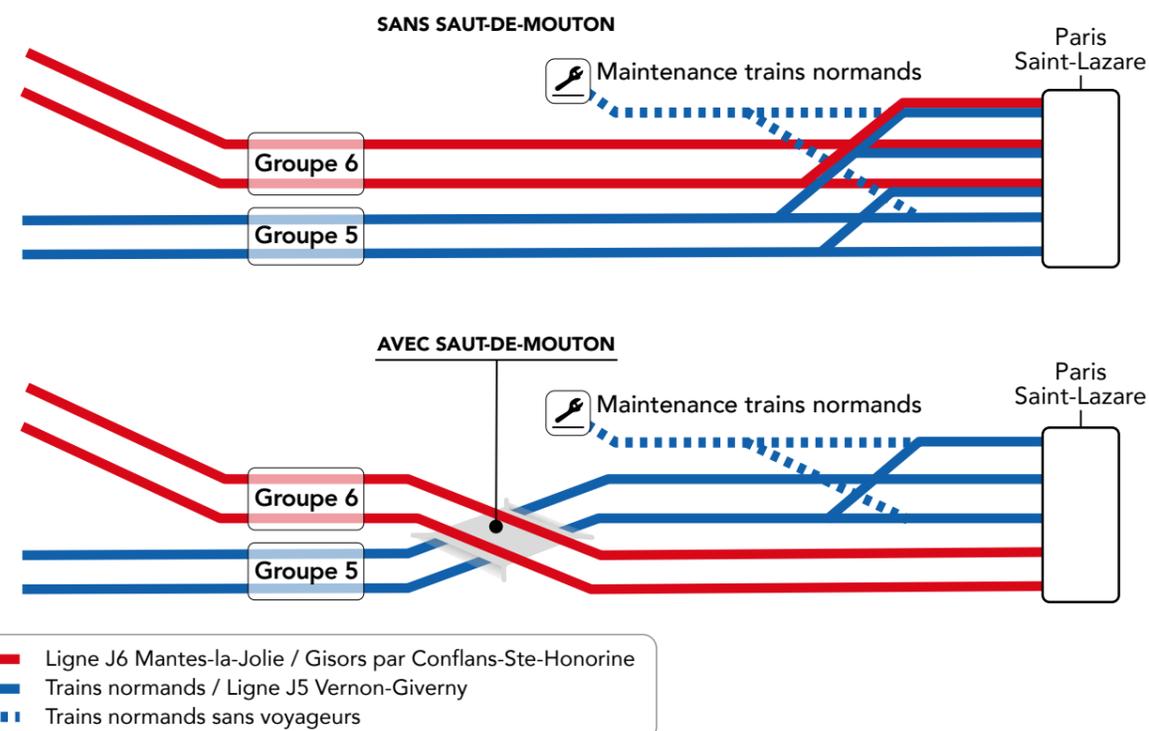
La séparation des circulations utilisant les groupes 5 et 6 apporterait plusieurs bénéfices immédiats :

- améliorer la ponctualité des trains normands et des trains Transilien de la ligne J ;
- permettre une augmentation de la capacité d'emport des trains normands en heures de pointe (l'accès sans contrainte aux quais longs permet d'augmenter le nombre de rames doubles) ;
- améliorer la lisibilité de la gare de Paris Saint-Lazare pour les voyageurs en regroupant les trains selon leur destination et ainsi faciliter ainsi leur parcours au sein de celle-ci.

Au-delà de ces apports immédiats, le saut-de-mouton lèverait une des conditions préalables à un renforcement à plus long terme des offres de trains normands et franciliens, selon l'évolution des besoins. Il constituerait ainsi une brique importante pour une amélioration durable de la ligne J et des trains normands, fondée sur une simplification de l'exploitation.

Une concertation préalable volontaire

Le projet d'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare, dont le maître d'ouvrage est SNCF Réseau, fait l'objet d'une concertation préalable volontaire du 21 mai au 8 juillet 2024.



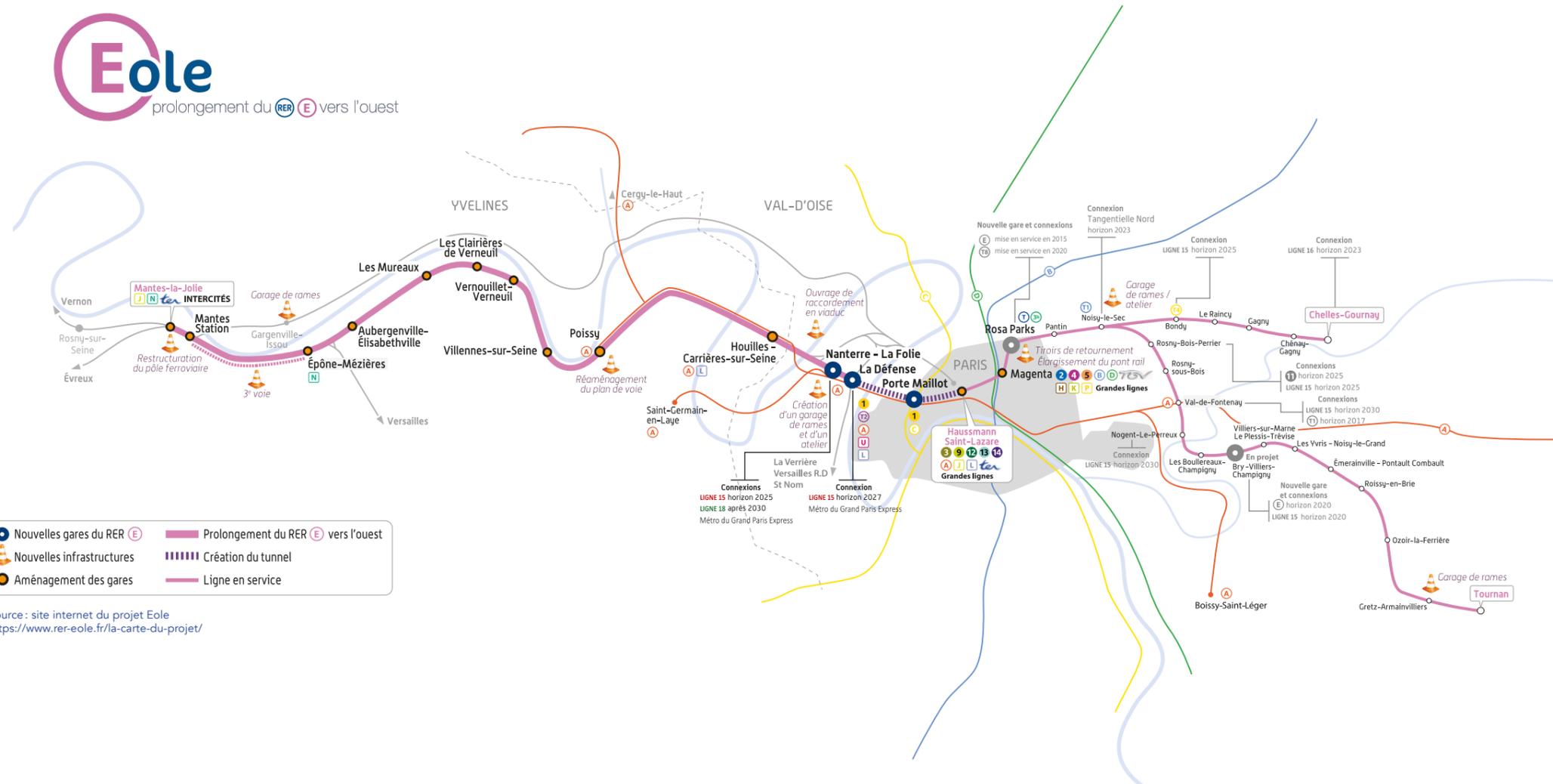
ANNEXES

Le prolongement du RER E à l'Ouest (projet Eole)

Le RER E est une ligne du réseau express régional d'Île-de-France qui dessert actuellement l'est de l'agglomération parisienne.

Porté par Île-de-France Mobilités, le prolongement à l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, dit projet Eole, permettra d'améliorer la desserte de l'ouest francilien en offrant une alternative au RER A dont le tronçon central est saturé aux heures de pointe. Il consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et La Défense, à percer un tunnel de 8 kilomètres entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare ainsi qu'à créer trois nouvelles gares à Porte-Maillot, La Défense et Nanterre-la-Folie.

La nouvelle ligne E sera mise en service progressivement, le 6 mai 2024 jusqu'à Nanterre-la-Folie et fin 2026 jusqu'à Mantes-la-Jolie, en remplaçant la J5 Mantes via Poissy.





Responsable de la publication
Didier Robles / Marie Heitz

**Conception, rédaction
et mise en page**
stratéact

**Crédits photos, iconographiques
et cartographiques**
©DR: SNCF Réseau, stratéact,
Claire-Lise Havet



Inpn.fr

