

Projet LNPN

COTER Mantes – Evreux – Caen – Cherbourg

Le 30 septembre 2014



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



1. Rappel des évènements marquants depuis le débat public

2. Le projet en étape 1

1. Objectif et avancement de l'étape 1
2. Les conclusions du dernier COPIL
 - a) Les études et la concertation
 - b) Le financement
 - c) Les attendus pour fin 2014

3. Focus sur la Section prioritaire Mantes - Evreux

Un projet « nouvelle génération »

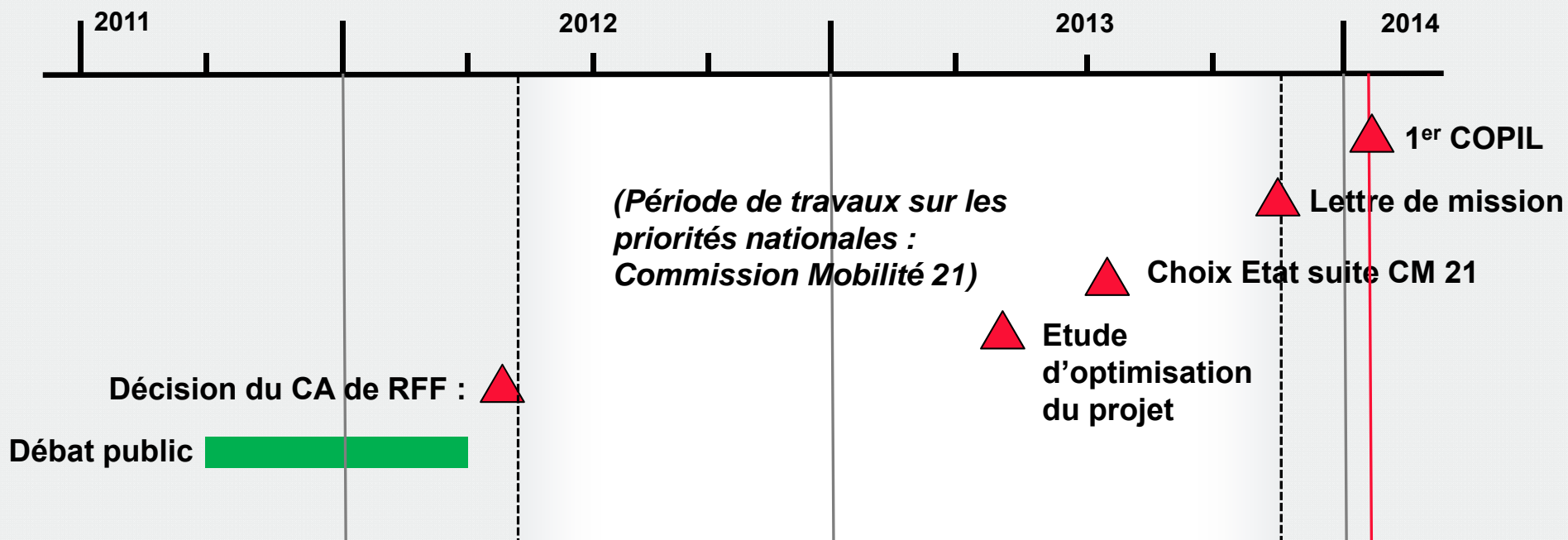


- **Le projet LNPN vise trois objectifs principaux :**
 - **Améliorer la qualité de service** : régularité, ponctualité, confort
 - **Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires,**
 - **Réduire les temps de parcours**
- **LNPN repose sur les principes suivants :**
 - **Une articulation étroite avec le réseau existant** pour multiplier les services et permettre le développement des trains régionaux, du Transilien et du fret ;
 - **Une vitesse de conception adaptée (≤ 250 k/h)** aux enjeux de distances faibles et à la structure des trafics (déplacements domicile-travail) répondant à la géographie et à l'occupation des territoires.



1- Rappel des évènements marquants depuis le débat public

1- Les évènements marquants depuis le débat



1- Les grandes étapes d'études



ÉTUDES PRÉALABLES AU DÉBAT PUBLIC

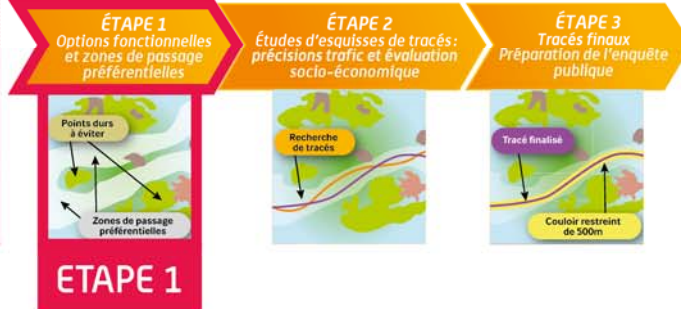


DÉBAT PUBLIC
opportunité et caractéristiques générales du projet

↓
DÉCISION DE RFF SUR LE PRINCIPE ET LES CONDITIONS DE LA POURSUITE ÉVENTUELLE DU PROJET

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE
(concertation continue)

FONCTIONNALITÉS ET TRACÉ



ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

↓
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE



ÉTUDES DE DÉTAIL
(concertation continue)

↓
DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES ET ACQUISITIONS FONCIÈRES



TRAVAUX
(information du public)

↓
MISE EN SERVICE



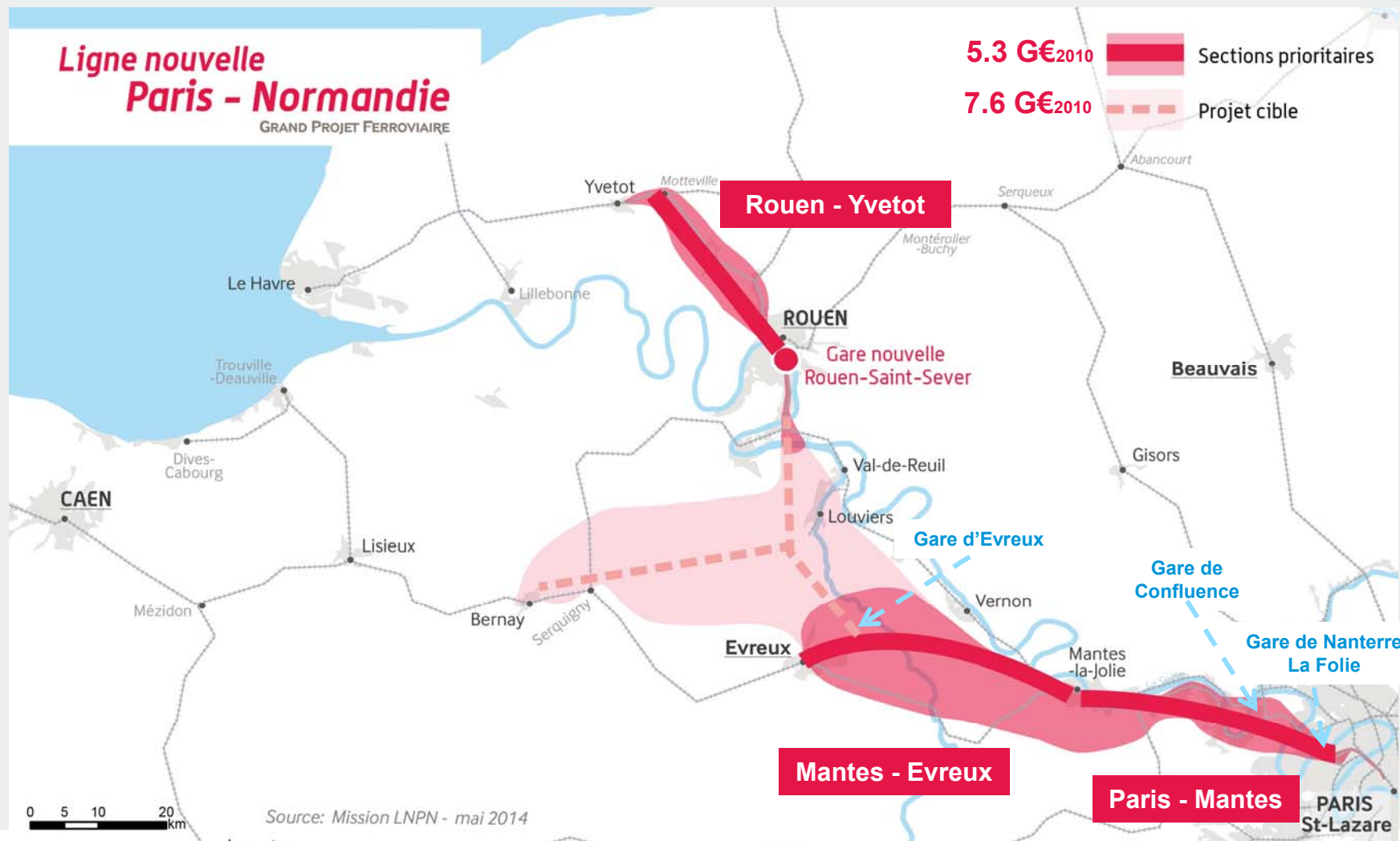
Concertation continue avec tous les acteurs du projet

2011 - 2012

2014 - 2016

Fin de la
décennie

2.1 – Un projet en 2 phases: Sections prioritaires puis projet cible





2- Le projet LNPN en étape 1

2.1– La gouvernance du projet



- **Un comité de pilotage (COPIL)**, orientations stratégiques du projet, arrêt des choix, validation des propositions et préparation des décisions ministérielles
- **Un comité technique (COTECH)**, chargé d'examiner les résultats d'études et de préparer les décisions du comité de pilotage

2.1 – L'objectif de l'étape 1



- Le premier comité de pilotage du 29 janvier 2014 a ouvert l'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique.
- Un deuxième comité de pilotage le 2 juillet 2014 a approuvé le dispositif de gouvernance et de concertation et la signature de conventions d'études pour 5,82 M€

L'objectif de cette étape est d'arrêter, fin 2016 une zone de passage préférentielle (1km à 3 km) pour chacune des trois sections prioritaires.



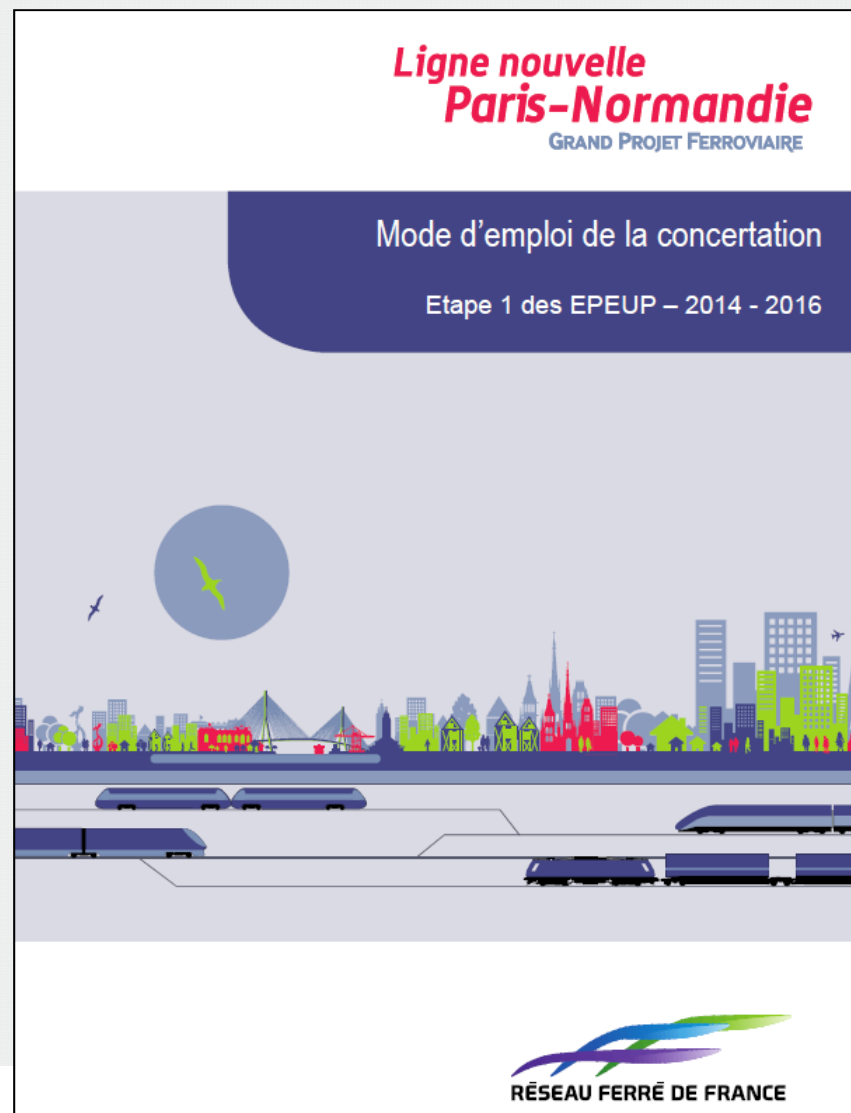
Les conclusions du COPIL du 2 juillet 2014

1. Validation du dispositif de concertation
2. Signature d'ici novembre de premières conventions de financement pour un montant de 5,82 M€. Cette signature permet le lancement des études et de la concertation
3. Desserte de l'agglomération d'Evreux : Le COPIL retient les scénarios B et AB pour la suite des études
4. Desserte de La défense : Poursuite du travail avec l'EPADESA (Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche)
5. Le copil se prononce en faveur du scénario « Sernam/quais » pour la poursuite des études sur la gare nouvelle de Rouen

2.2 – Dispositif de concertation

Mode d'emploi de la concertation

- Le Mode d'emploi de la concertation est destiné à tous les acteurs de la concertation y compris le grand public
- Il vise à formaliser la pratique de la concertation applicable au projet LNPN.
- Validé par le copil du 2 juillet, approuvé par la commission nationale du débat public (CNDP) le 3 septembre, Il est disponible sur le site www.lnnpn.fr



2.2 – Dispositif de concertation



Consigné dans le mode d'emploi de la concertation il repose sur:

■ Le dialogue avec les acteurs (3 instances complémentaires):

- **Des ateliers thématiques**, instances de travail sur des sujets spécifiques (techniciens invités)
- **Des commissions consultatives** (x5), permettant aux acteurs au plus près du terrain (élus des communes des sections prioritaires) de s'approprier régulièrement les éléments du projet
- **Des comités territoriaux** (COTER x3), instances d'information et d'expression des acteurs (tous les élus hors communes, et autres acteurs socio-économiques).

■ L'information et consultation du grand public:

- Site internet du projet www.lnnpn.fr
- modules de participation du public
- Réunions publiques

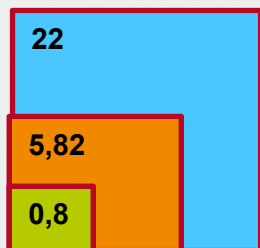
Et sur une démarche complémentaire « projet de territoire en lien avec le projet LNPN » qui permettra de faire le lien entre la mission LNPN et les collectivités locales pour contribuer au projet de territoire lié à la ligne nouvelle assurant ainsi une **coopération permanente entre les territoires et le projet LNPN.**

2.2- Financement des études de l'étape 1



- Première convention de 22 M€ pour étape 1
- Clé de financement : 1/3 RFF, 1/3 Etat, 1/3 régions (1/3 IDF, 1/3 Basse-Normandie et 1/3 Haute-Normandie)

Dans le cadre de budgets contraints et pour démarrer sans délais, plusieurs conventions vont se succéder portant les financements à 5,82 millions d'euros. Leurs signatures par tous les financeurs de l'étape 1 doit intervenir d'ici novembre 2014.



- 0,8 M€ très urgents pour le lancement des études environnementales
- 5,02 M€ pour le besoin d'études jusqu'à mars 2015 et l'assistance à maîtrise d'ouvrage

2.2 – Financement des 1ers travaux préparatoires



Le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest de Paris prévoit la mise à 3 voies sur un secteur très contraint en bord de Seine, zone où le projet LNPN nécessitera une 4^e voie.

Afin de préserver l'avenir, ces travaux préparatoires LNPN seront entrepris dans le cadre d'EOLE, ce qui nécessite:

- Un protocole d'engagement des partenaires sur la totalité du financement de 38 M€
- Une convention de 2,0 M€ couvrant les études PRO

Signature possible en novembre si délibération des régions en octobre

2.2 - Calendrier de réalisation EOLE



3^e voie EOLE et 4^e voie LNPN
GC et terrassement
2017-2018

GC et terrassement
en gare de Mantes
2018-2020

Plan de voie de Mantes
2020-2022

PK 53

2.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

Extrait de la lettre de mission du 12 novembre 2013

« ... La réalisation de gares nouvelles en IDF n'est pas envisagé en 1ere priorité , indépendamment des mesures conservatoires qui devront être prises pour permettre une implantation future (...) S'agissant de la gare de La Défense, vous apporterez, dans le courant du deuxième semestre 2014, les éléments permettant d'éclairer le parti de desserte de cette gare, en fourche ou en ligne. »



2.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne



Desservir Nanterre-La Défense fait partie des souhaits forts pour le projet, afin de :

- Permettre les échanges entre ce pôle tertiaire majeur et le réseau de villes en Normandie et sur l'axe Seine
- Faciliter la liaison entre ces territoires et l'aéroport de Roissy
- Initier des réflexions sur des dessertes TAGV inter-secteurs via La Défense

Le site de Nanterre-La Folie (Les Groues) est privilégié à l'issue du débat.



2.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

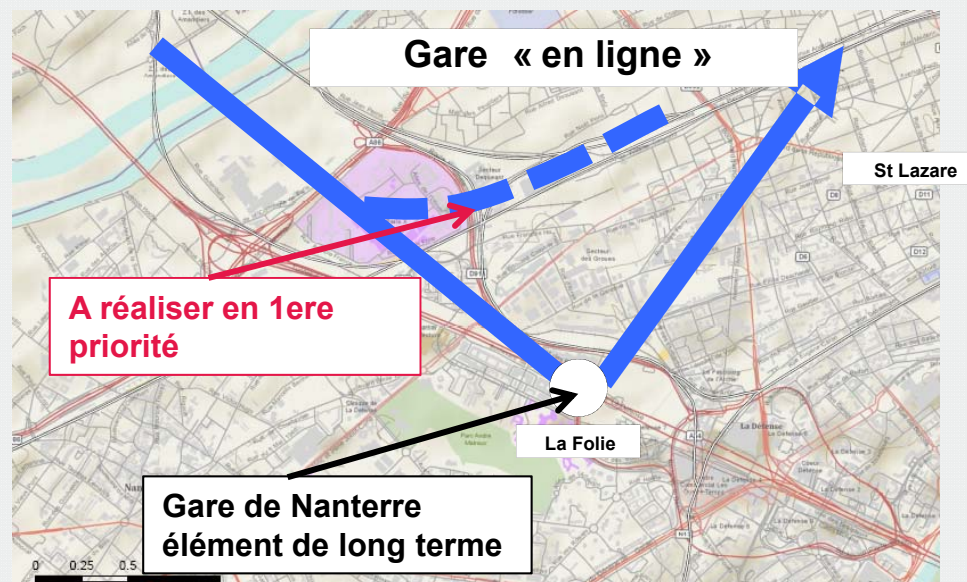
Les éléments nouveaux depuis le débat public :

- La liaison vers Roissy était envisagée grâce à une correspondance avec la ligne 15 du GPE. Or celle-ci ne dessert plus directement Roissy.

- Le phasage introduit des **investissements frustratoires** pour le scénario en ligne.

- Etudes précises d'implantation de la gare qui font apparaître des contraintes

- Les projets LNPN et d'aménagement des Groues nécessitent une coordination entre l'EPADESA et RFF.



2.2 – Desserte de la Défense: fourche ou ligne



- Le copil du 2 juillet a validé le principe de poursuite du travail avec l'EPADESA pour ce qui concerne l'objet gare, dans le but d'en effectuer une présentation au COPIL de décembre 2014.

Processus d'études et calendrier commun avec l'EPADESA

- Le choix entre une desserte en fourche ou en ligne nécessite des compléments d'études en 2014 et 2015 et se concrétise par une prise de décision possible en fin d'étape.

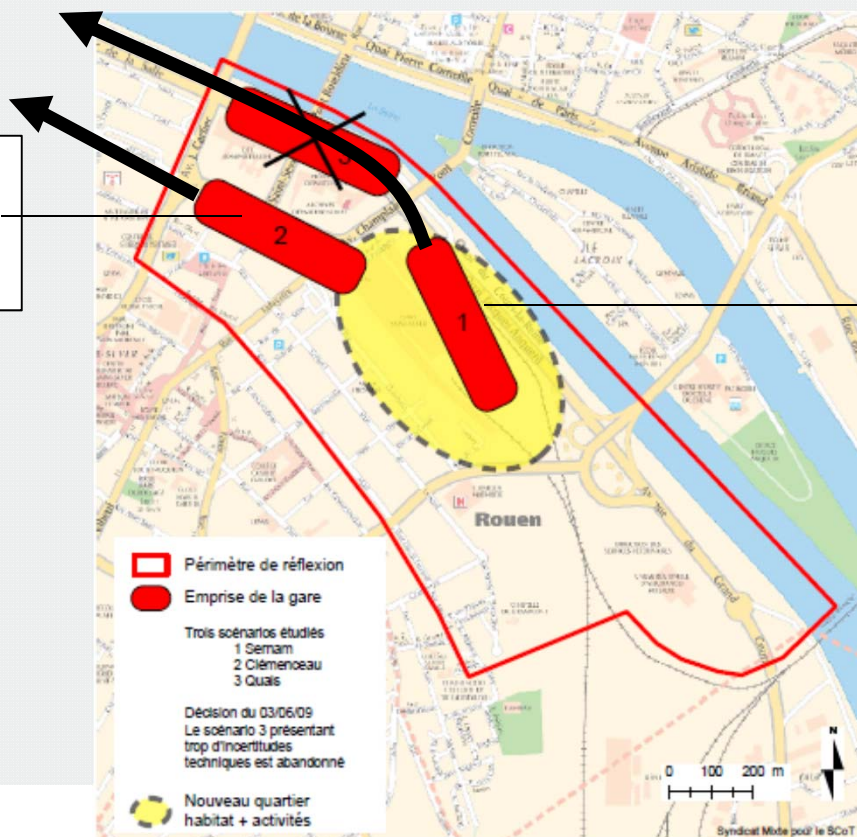
Ce choix pourrait être en grande partie lié au positionnement de la gare nouvelle

2.2 – Gare de Rouen Saint-Sever

Suite au débat public, la nouvelle desserte de Rouen serait assurée en rive gauche sur le site de Saint-Sever.

La localisation précise a été tranchée en faveur de l'option « Sernam-quais » au COPIL du 2 juillet 2014

« Clémenceau
- Orléans »

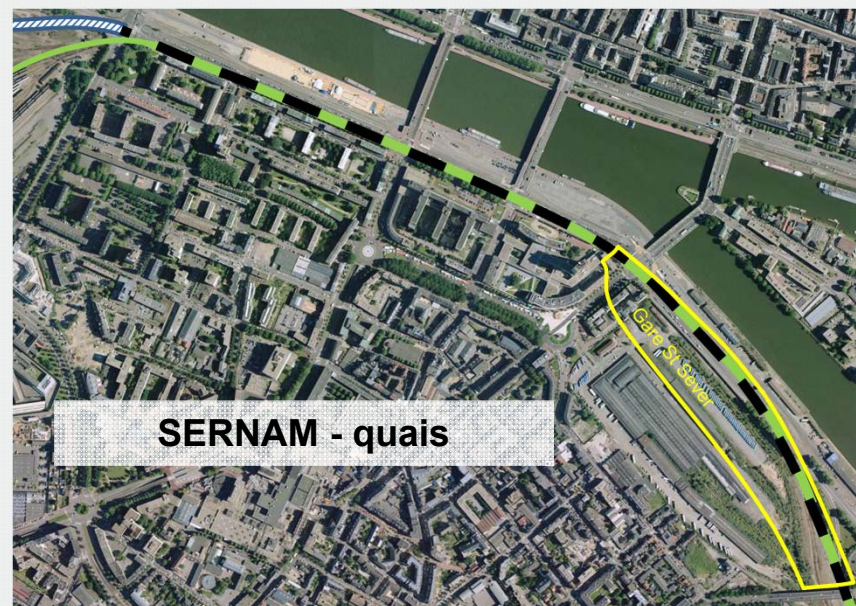


« SERNAM
– quais »

2.2 – Gare de Rouen Saint-Sever

Le site Sernam-quais présente les avantages suivants:

- Le fuseau Sernam-quais permet une **gare au niveau du terrain actuel** et la réutilisation de la trémie rive gauche, ce qui implique un coût moindre, moins de risques techniques et environnementaux, et moins de perturbations durant les travaux
- Compatible avec les hypothèses pour le **projet d'éco-quartier Flaubert**.
- La **desserte routière de la gare est plus satisfaisante** au cas d'une localisation sur le site « Sernam- quais ».



→ **Le copil du 2 juillet s'est prononcé en faveur de l'option « sernam-quais » privilégiée pour la poursuite des études.**



Focus sur la section prioritaire Mantes - Evreux

3 – Les bénéfices de la section Mantes-Evreux

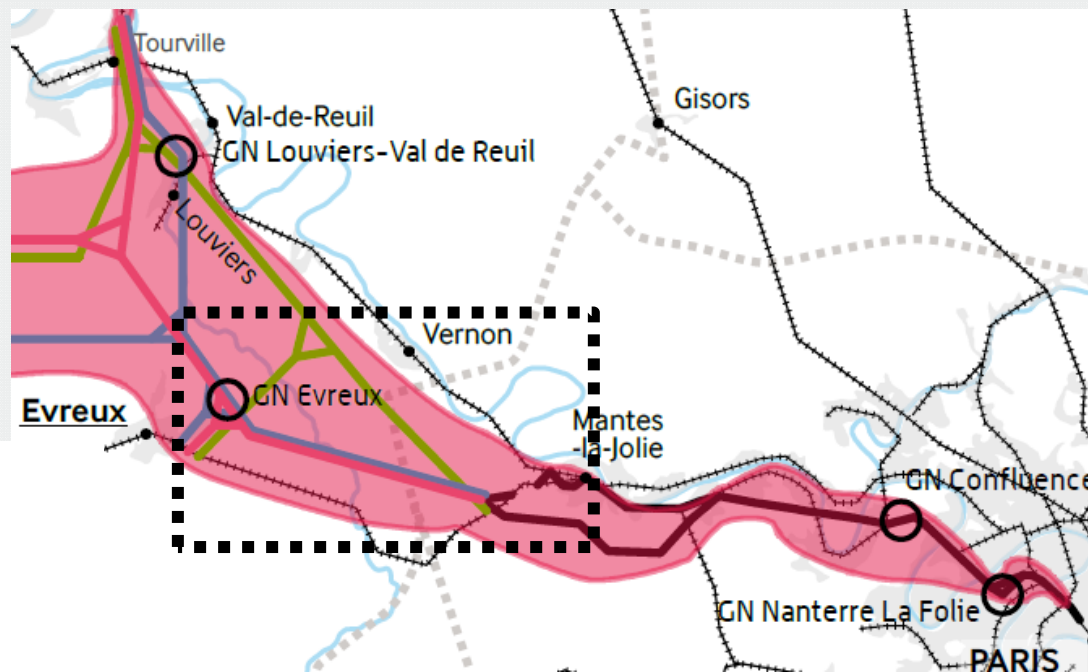


- Les sections prioritaires **Paris-Mantes** et **Rouen-Yvetot** (comprenant la gare de Saint-Sever) doivent assurer la **désaturation des nœuds ferroviaires** et permettre à la fois **d'améliorer la régularité** et de **développer les trains du quotidien**.
- Ces deux sections couplées à **Mantes-Evreux** permettront **une amélioration significative du temps de parcours** pour la Haute et la Basse-Normandie.

3 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

Extrait de la lettre de mission du 12 novembre 2013

« ... examiner les conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux, afin de me permettre, au second semestre 2014, de déterminer le ou les scénarios sur lequel pourront être poursuivies des études visant à préciser le fuseau à l'ouest de Mantes »



Sc A
Sc B
Sc AB

3 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



Les conclusions à l'issue du débat public :

- **Temps de parcours:** les trois scénarios sont globalement aussi performants, les scénarios A et AB étant équivalents sur Rouen/Caen
- **Environnement:** les trois scénarios sont non départageables, le scénario A n'apporte pas d'avantage significatif par rapport aux autres.
- **Gare nouvelle pour Evreux:** Pour le scénario A, elle n'est pas apparue opportune.
- **Coût:** Le scénario A est 200 millions plus coûteux que le B ou le AB
- **Positions exprimées à la sortie du DP:** Le scénario A ne bénéficie d'aucun soutien notable. Il ne suscite pas non plus d'oppositions.

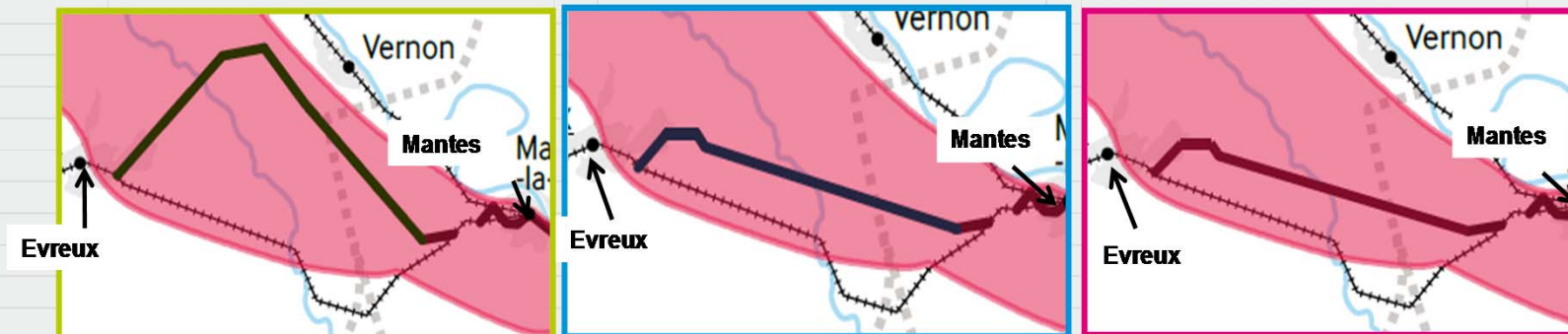
→ Pour sa décision, RFF a considéré que malgré le peu de soutien dont le scénario A bénéficiait, la balance des avantages et des inconvénients relatifs à ce scénario ne conduisait pas, à ce stade, à l'écartier.

Evènements suite au débat public:

- 12 novembre 2013 : lettre de mission du ministre qui classe **Mantes – Evreux en section prioritaire.**
- 29 janvier 2014: 1^{er} comité de pilotage de l'étape 1 des EPEUP qui précise le périmètre du projet et **les deux horizons de travail : sections prioritaires et projet**

3 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

Implication pour Mantes – Evreux aujourd'hui:



A : 0,79 G€ (2010)

B : 0,57G€ (2010)

AB : 0,57G€ (2010)

longueur

45 km

33 km

33 km

Paris Evreux

0h49

0h47

0h47

projet prioritaire

Paris Caen

1h32

1h30

1h30

projet prioritaire

Paris Caen

1h24

1h19

1h20

projet cible

Paris Rouen

1h03

1h03

1h03

projet prioritaire

Paris Rouen

0h45

0h48

0h48

projet cible

3 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



- L'ensemble de ces éléments a conduit RFF à proposer de poursuivre le travail sur la base de scénarios passant à proximité d'Evreux.
- Le comité de pilotage du 2 juillet, présidé par François Philizot, a proposé de poursuivre les études sur les seuls scénarios B et AB et de soumettre cette proposition à l'approbation du Ministre des Transports.

3 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



Les modalités de desserte de l'agglomération d'Evreux seront déterminées en tenant compte des différents horizons du projet, et pourront être précisées tout au long de l'étape d'étude :

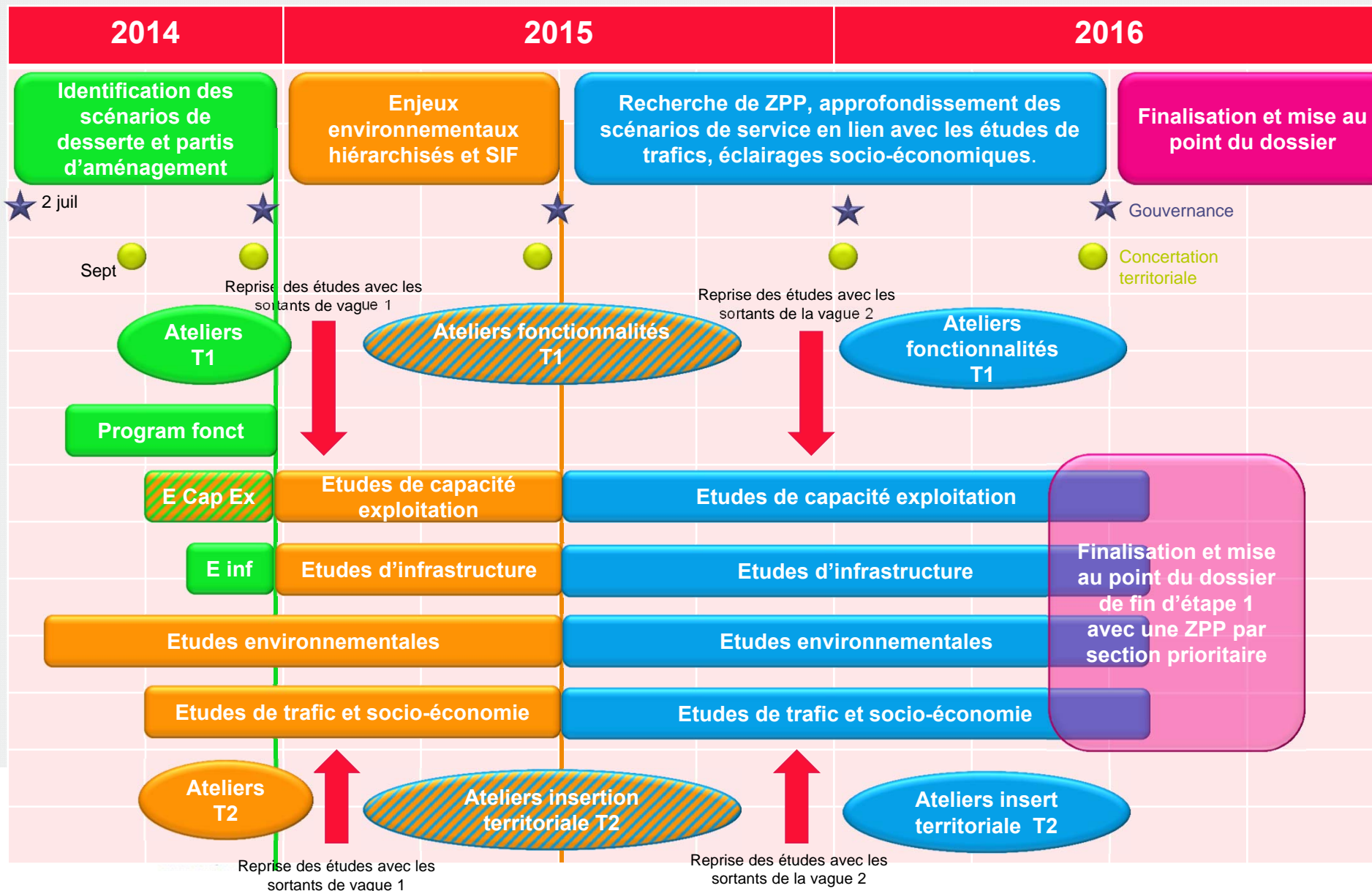
- Les scénarios B et AB laissent la possibilité d'une desserte de l'agglomération d'Evreux par une gare nouvelle en complément de la gare actuelle.
- Les fonctions attendues permettront d'éclairer la question de la gare nouvelle :
 - Quelle desserte imaginable ?
 - Quelle complémentarité avec la gare existante ?
 - Quelle qualité de desserte vers la Basse-Normandie en fonction des scénarios ?
 - ...
- En 2015-2016, éléments de localisation avec la recherche de zones de passage



Et maintenant....

Calendrier études / concertation

sous réserve de délibération sur les conventions de financement à 5.82 M€ dans les instances des trois régions en octobre



Lancement des 1eres études



Sous réserve de la signature en novembre 2014 des conventions portant les financements à 5,82 M€ par l'ensemble des partenaires (ce qui implique en particulier une délibération des trois régions dans les commissions permanentes d'octobre), les premiers ateliers et les premières études démarrent :

- **les études environnementales, intégrées dans une démarche développement durable;**

■ Une prestation dédiée sur toute la durée de l'étape 1 :

- intégrant **l'ensemble des disciplines environnementales,**
- confiée à Setec International avec Ecosphère pour le volet biodiversité, l'intervention d'un sociologue pour apprécier la perception et la valeur accordée aux paysages, et celle des chambres d'agriculture pour le volet agricole

■ Elles impliqueront dès la fin du mois d'octobre la mise en place des 1ers ateliers de concertation sur le thème T2 insertion territoriale

- **Les ateliers fonctionnalités**

■ le travail sur les fonctionnalités du projet va débuter avec des ateliers de concertation autour du 15 novembre 2014



Fin du diaporama