

Projet LNPN

Commission consultative – Paris-Mantes

Mercredi 04 Octobre 2017



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur Stéphane GRAUVOGEL

Sous-Préfet de Saint-Germain en Laye



Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Adresse postale: **47 rue de Guidicelli
13 007 Marseille**



Mail : **anne-marie-charvet@orange.fr**



Monsieur Pascal MABIRE

Chef de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie



- 1. Introduction : 18h00 – 18h15**
- 2. Points d’approfondissement Paris-Mantes : 18h15 - 19h00**
 1. Raccordement de Nanterre – La Garenne
 2. Gare Nouvelle de Confluence
 3. Enjeux Île-de-France
- 3. Analyse des zones de passage Paris-Mantes : 19h00 – 19h35**
 1. Rappels méthodologiques
 2. Résultats
- 4. Actualité du complexe Paris Saint Lazare : 19h35 – 19h45**
- 5. Conclusion : 19h45**

Introduction

Projet LNPN dans le contexte des assises de la mobilité

Assises de la mobilité lancées le 19 septembre 2017 par le 1^{er} Ministre et la ministre des transports se dérouleront jusqu'en décembre 2017.

→ Les assises déboucheront sur une loi de programmation relative aux infrastructures qui sera soumise au parlement au premier semestre 2018.

Dans ce contexte gel des grands projets d'infrastructures

→ Néanmoins les études et la concertation du projet LNPN vont se poursuivre jusqu'en octobre 2017 dans le cadre des études inscrites au CPIER 2015-2020 de la vallée de la Seine dont le cofinancement est actif dans le but de choisir une Zone de passage préférentielle par section prioritaire.

→ Le projet LNPN fera l'objet d'un examen dans le cadre de la loi de programmation 2018.



Le calendrier de gouvernance et de concertation



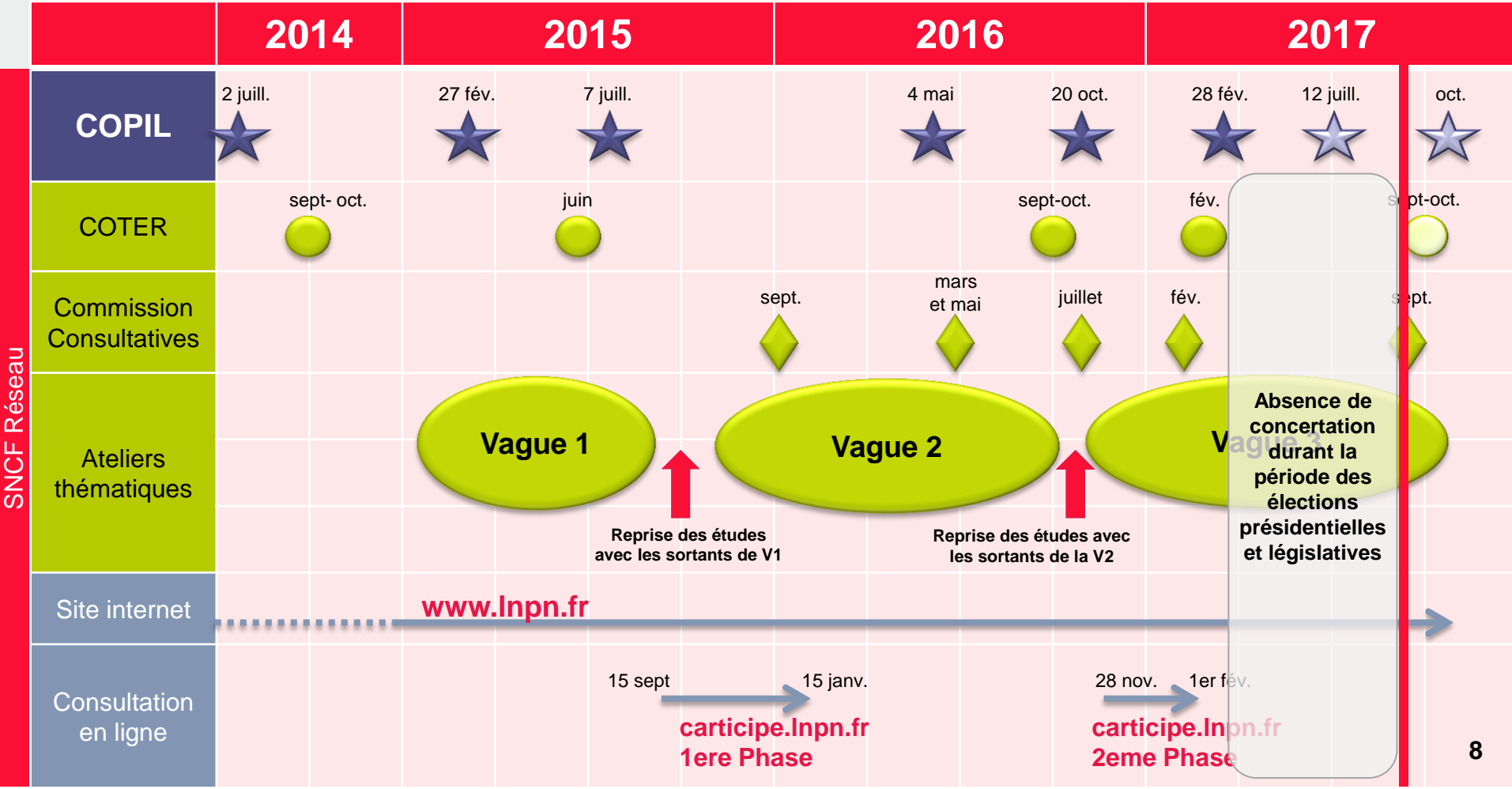
Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point des Zones de Passages (ZP) et de scénarios de dessertes associés

Présentation de l'analyse des ZP retenues

Choix d'une ZPP par section prioritaire et de scénarios de desserte associés



SNCF Réseau

Actualités jusqu'au prochain COPIL d'octobre 2017



	S37	S38	S39	S40	S41	S42	S43
COPIL						26/10	★
COTECH	14/09 ▲			05/10 ▲			
Ateliers	PM : 18/09 ★	★	RY : 21/09 ★	★	ME : 26/09		
Commissions Consultatives				RY : 03/10 ◆	◆	PM : 04/10 ◆	ME : 11/10
COTER				Normandie : 09/10 ●		●	IdF : 16/10
Assises de la Mobilité		Lancement 19/09					
Elections sénatoriales		24/09 ●					



Synthèse de la démarche « Projet de territoire » :

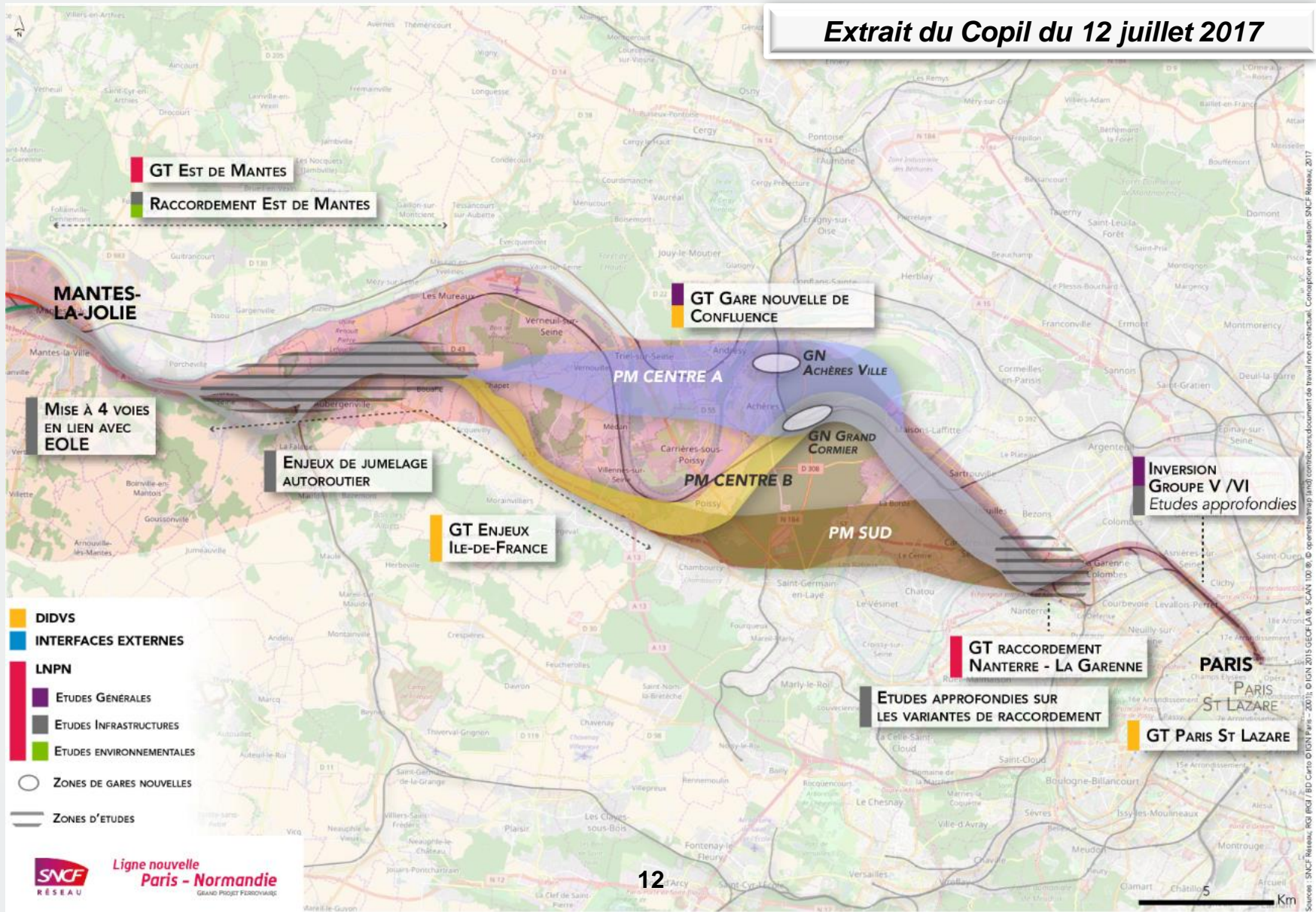
- **Document de synthèse :**
 - Etablissement d'un document de synthèse
 - Edito par M. le préfet F. PHILIZOT
- **Flyer de 4 pages résumant les résultats**

→ Ces éléments seront distribués lors du COPIL du 26/10/17



Points d'approfondissement Paris-Mantes

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



Extrait du Copil du 12 juillet 2017

Sources : SNCF Réseau, RGI (RGI / BD Cartho ©IGN Paris - 2011), © IGN 2015 GEO LA 0, SCAN 100 00, © Gesteur (map info) contributeur document de travail non contractuel, Conception et réalisation : SNCF Réseau, 2017

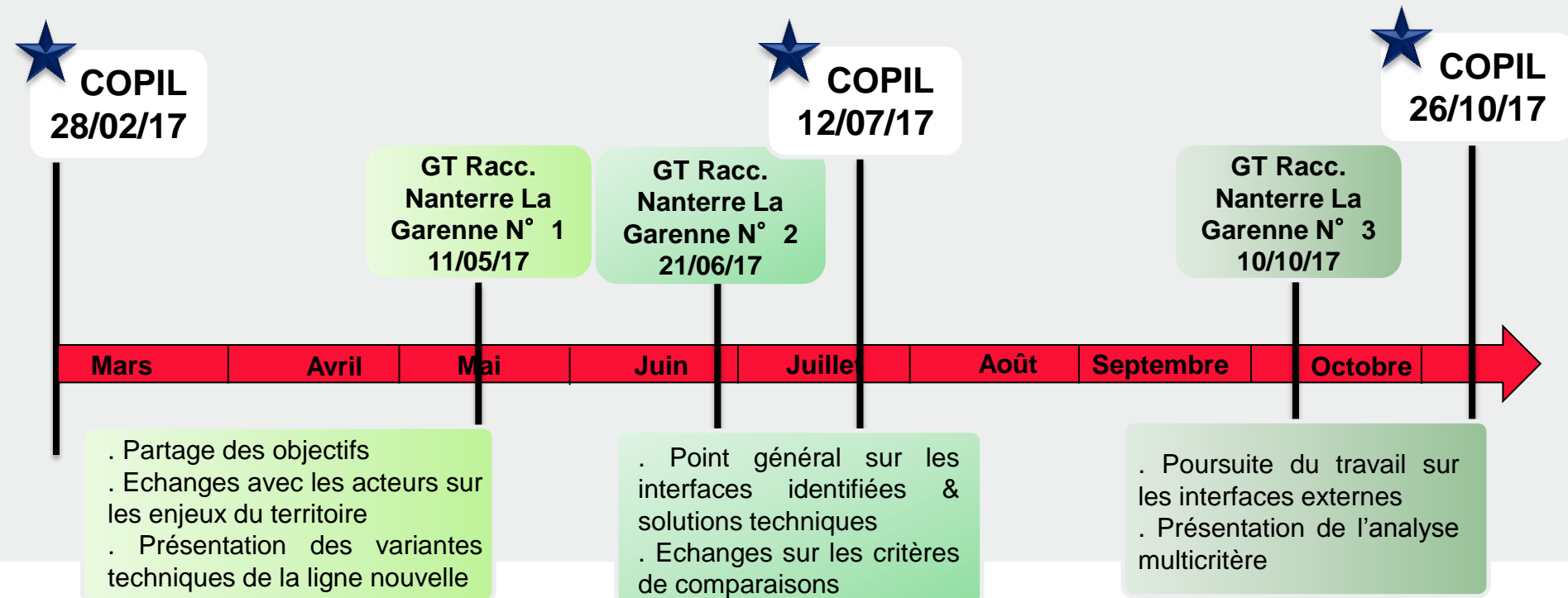


Raccordement de Nanterre – La Garenne



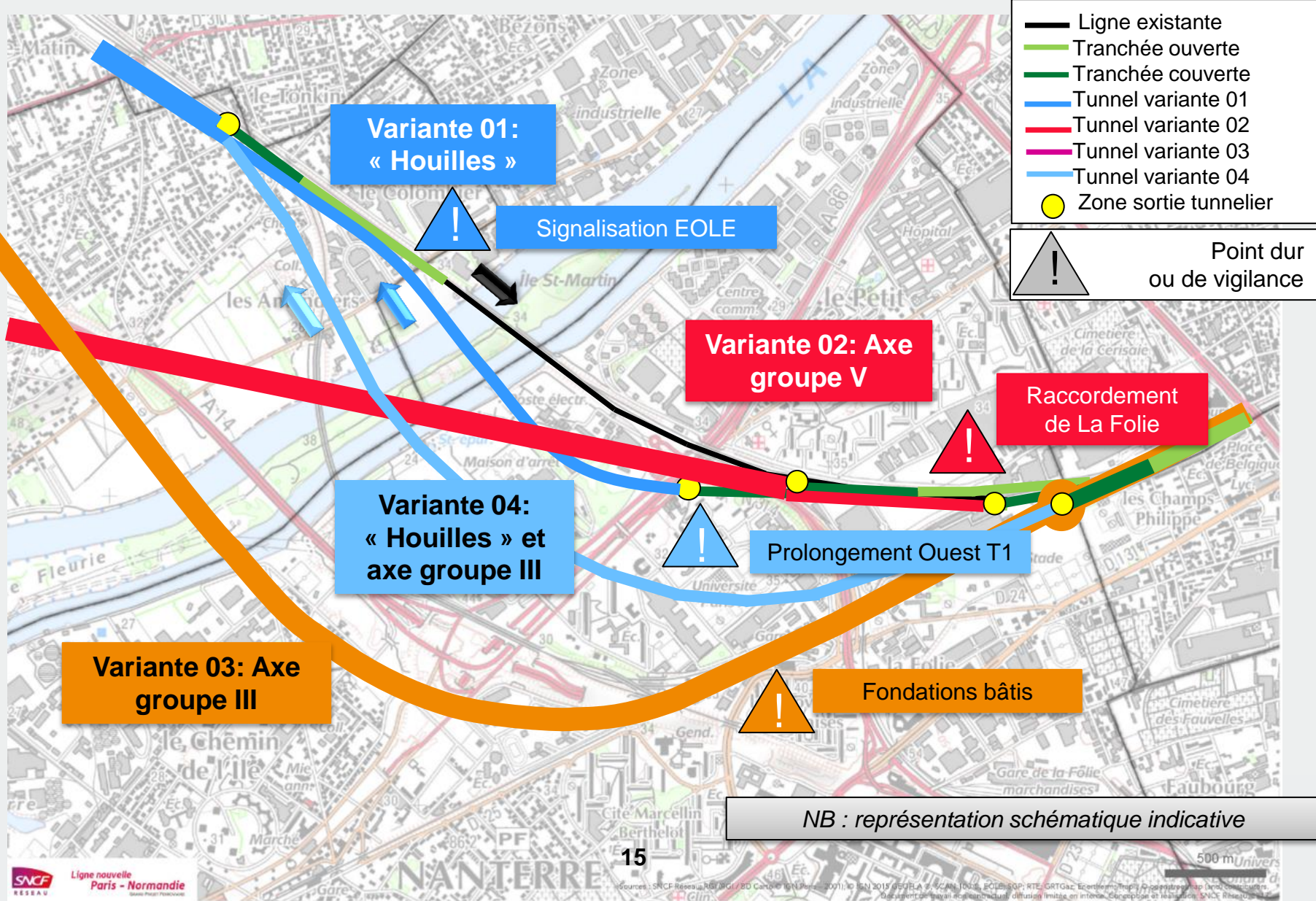
Organisation

- Participants: Conseil régional d'Île-de-France, DGITM, Préfecture de la région Île-de-France, SGAR, DRIEA (dont UT 92), DIDVS, CD 78, CD 92, Etablissement public territorial Boucle Nord de Seine et Paris-Ouest-La Défense, CA Boucle de Seine, STIF, RATP, Université Paris-Nanterre, EPADESA, SNCF – Réseau
- Bureau d'études ferroviaires accompagnant le maître d'ouvrage



Groupe de travail « Racc. Nanterre – La Garenne »

Variantes de raccordement à l'étude





Proposition de critères de faisabilité technique, de performances dans la conception du projet

- Ampleur de l'investissement
- Facilité d'insertion des émergences de la LN
- Optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire existant

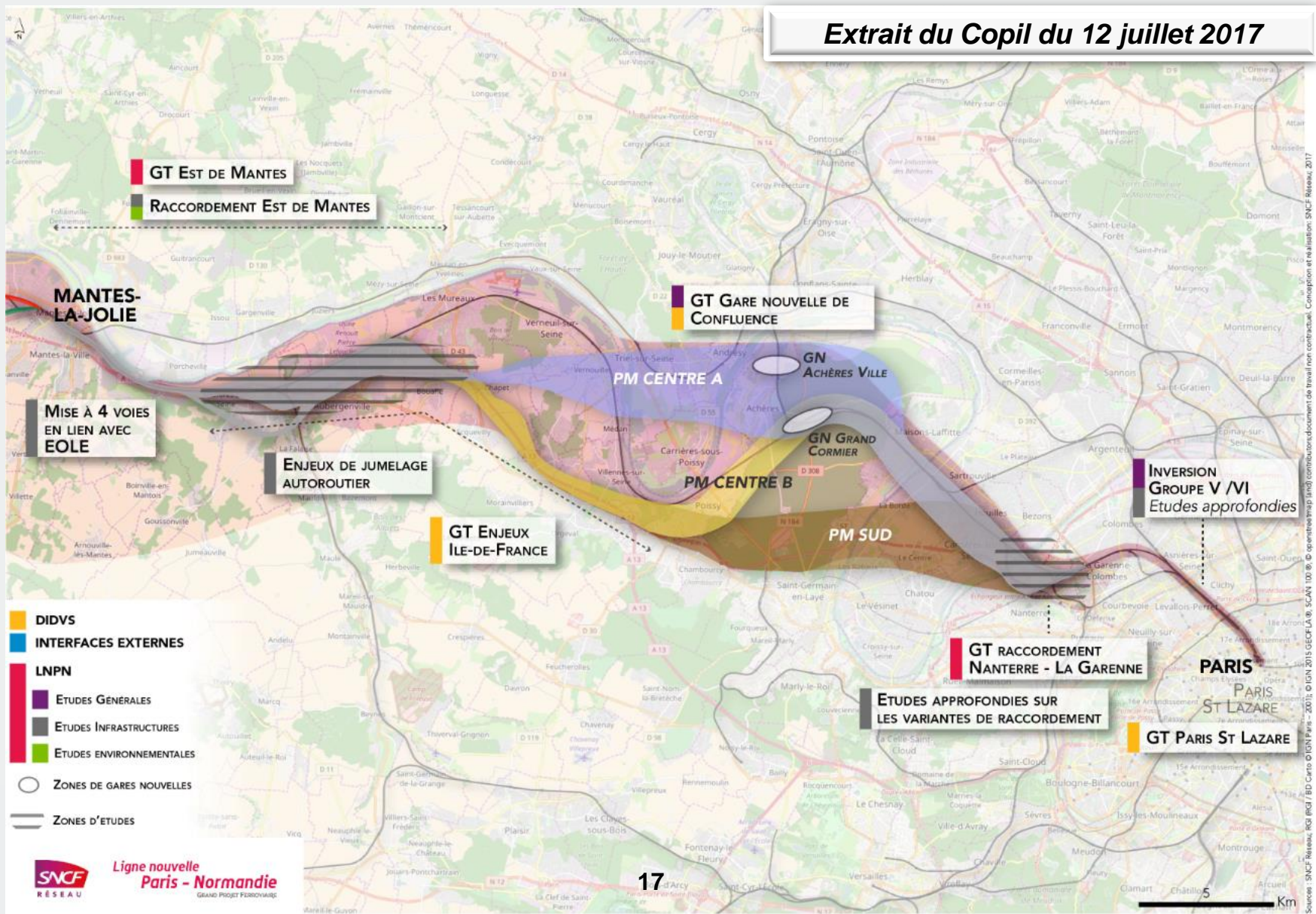
Proposition de critères d'insertion environnementale et technique

- Risques d'impacts sur l'environnement (au sens réglementaire)
- Risques d'impacts sur le milieu urbain
- Interfaces avec les réseaux tiers
- Risques d'impacts sur le cadre de vie

En cours de définition
par le GT

➔ Prochaine réunion du GT le 10/10/2017

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



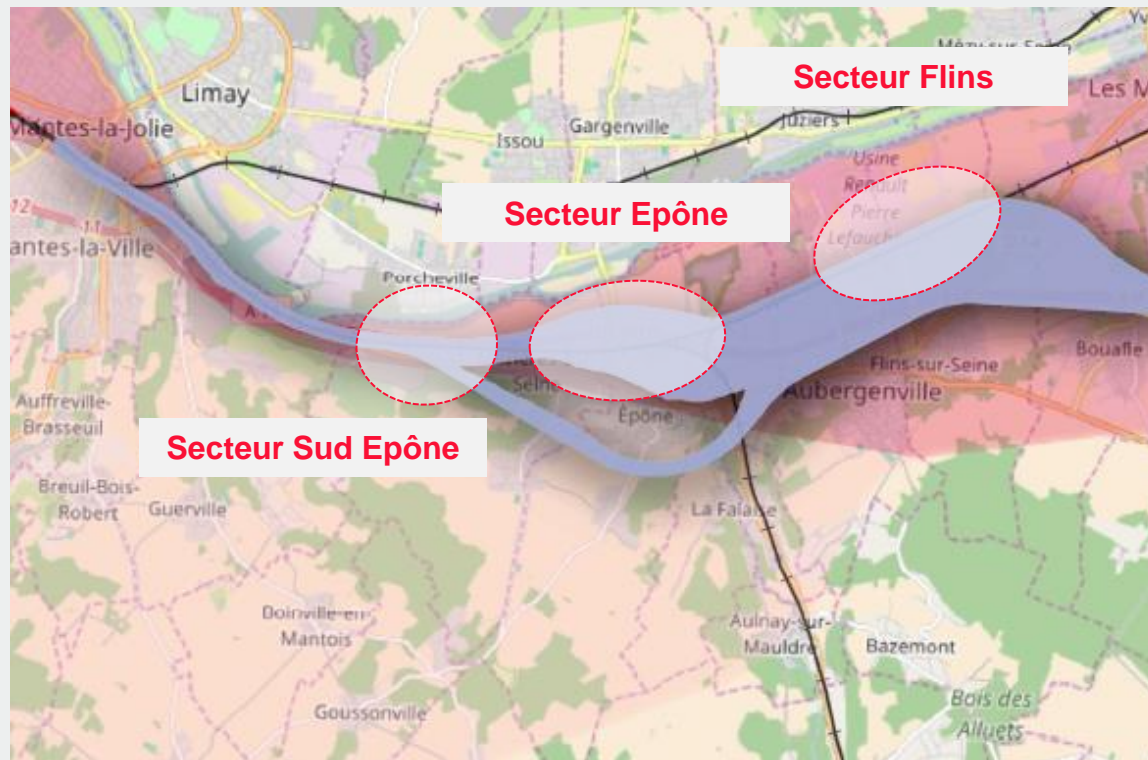
Extrait du Copil du 12 juillet 2017

GT Insertion du projet à l'est de Mantes-La-Jolie



Périmètre du groupe de travail regroupant: GPS&O, EPAMSA, CD 78, Conseil régional d'Île-de-France, Préfecture Île-de-France SGAR et DRIEA, DDT 78, DIDVS, DGITM, SANEF, SNCF - Réseau

- Les trois possibilités de rapprochement vers la ligne existante

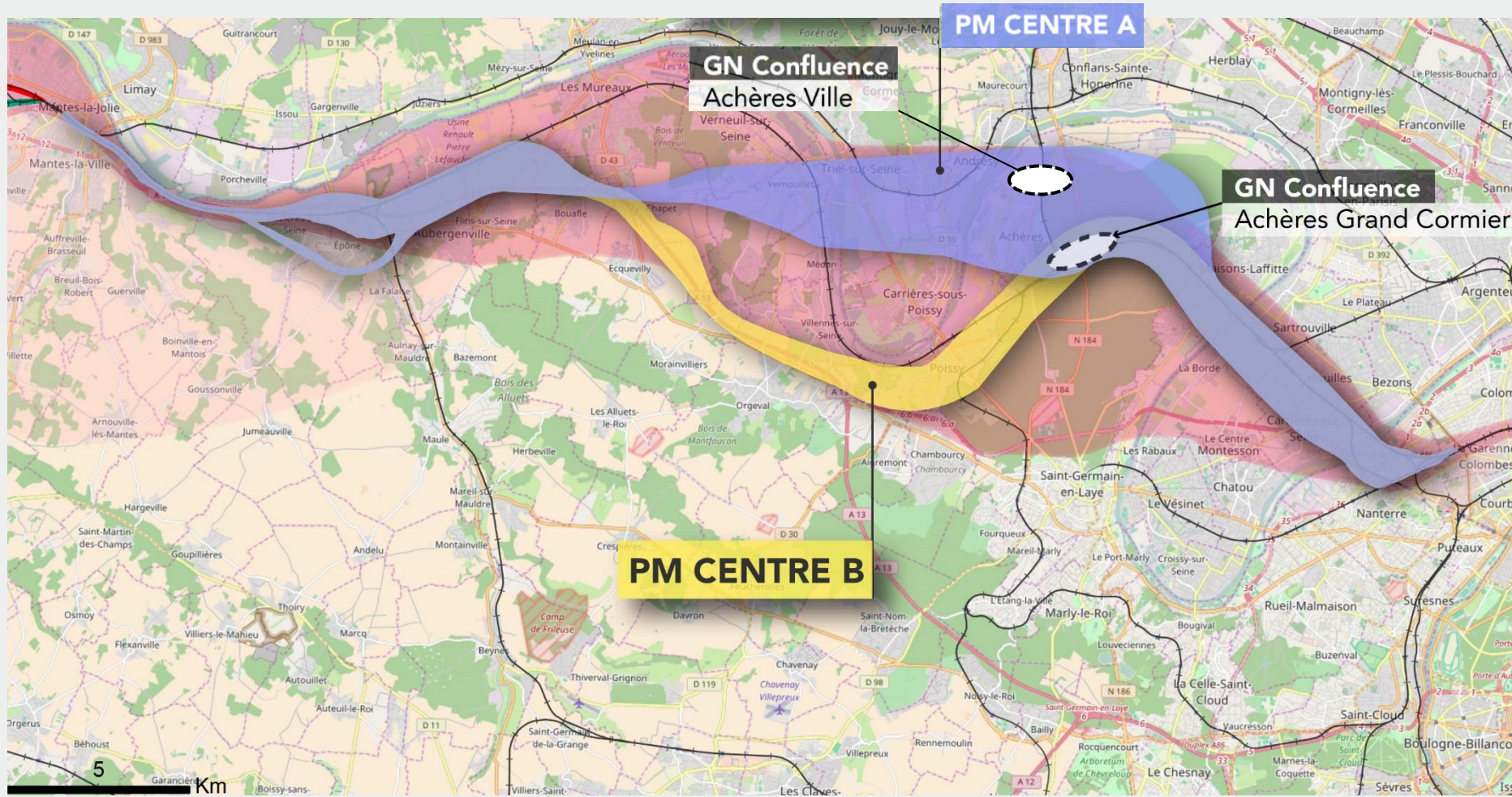


POSSIBILITES
COMMUNES
A TOUTES
LES ZP PM

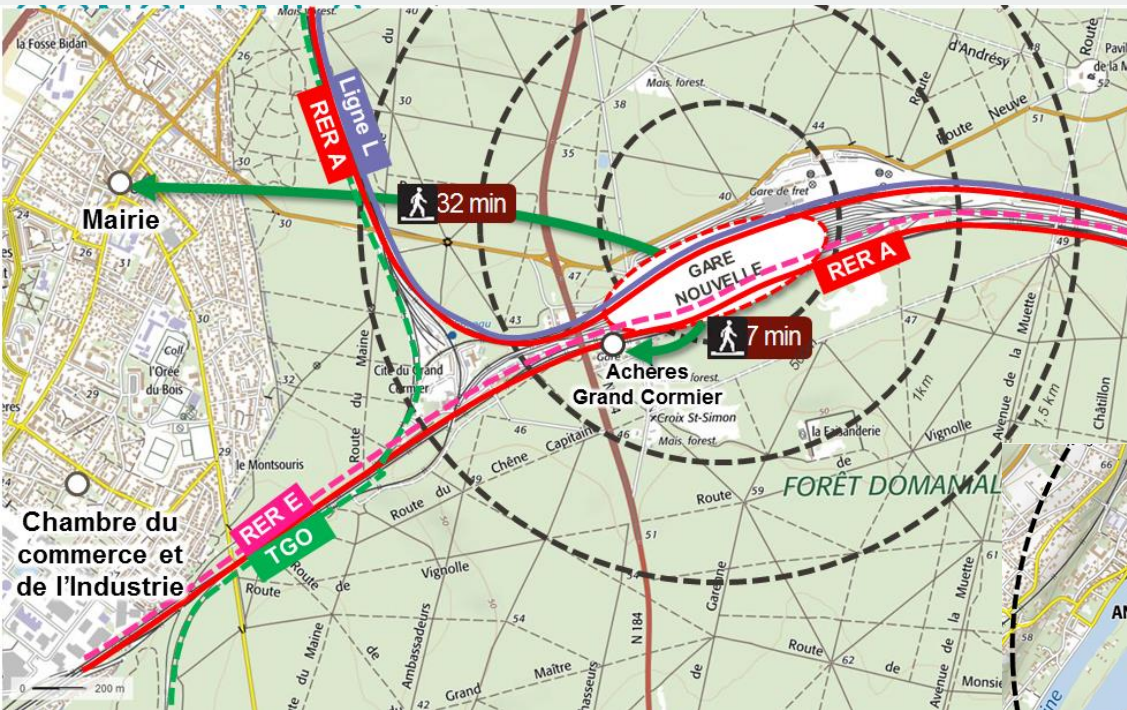


Gare nouvelle de Confluence

Zones de passage et sites de GN Confluence

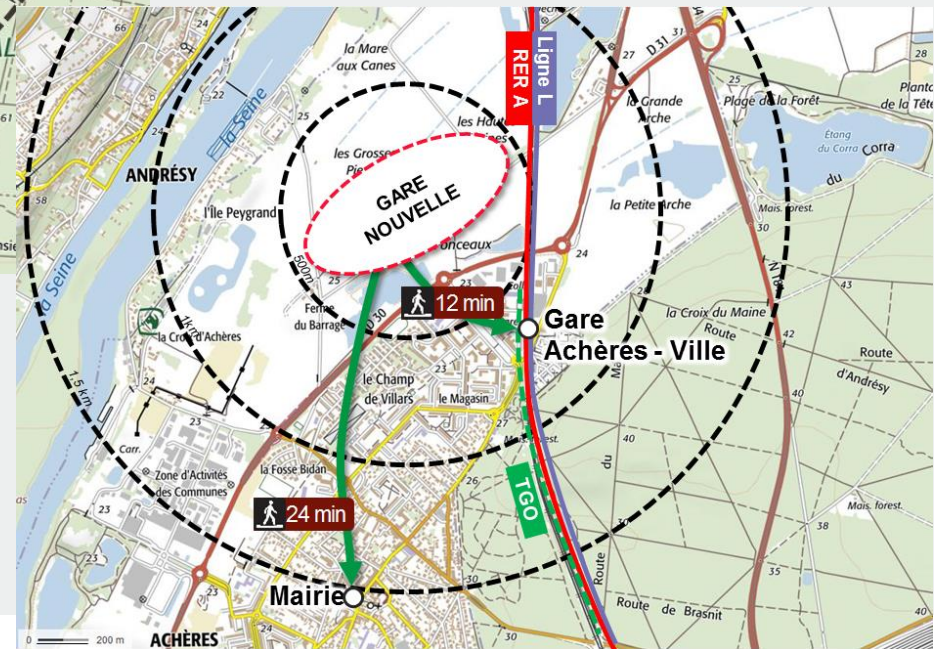


Analyses complémentaires sur les potentialités pour les territoires concernés et synthèse



Accessibilité autour de la gare nouvelle d'Achères Grand Cormier et temps de correspondance avec le réseau existant.

Correspondance à mettre en perspective de basculement de la branche du RER A de Poissy vers Cergy à l'horizon EOLE.

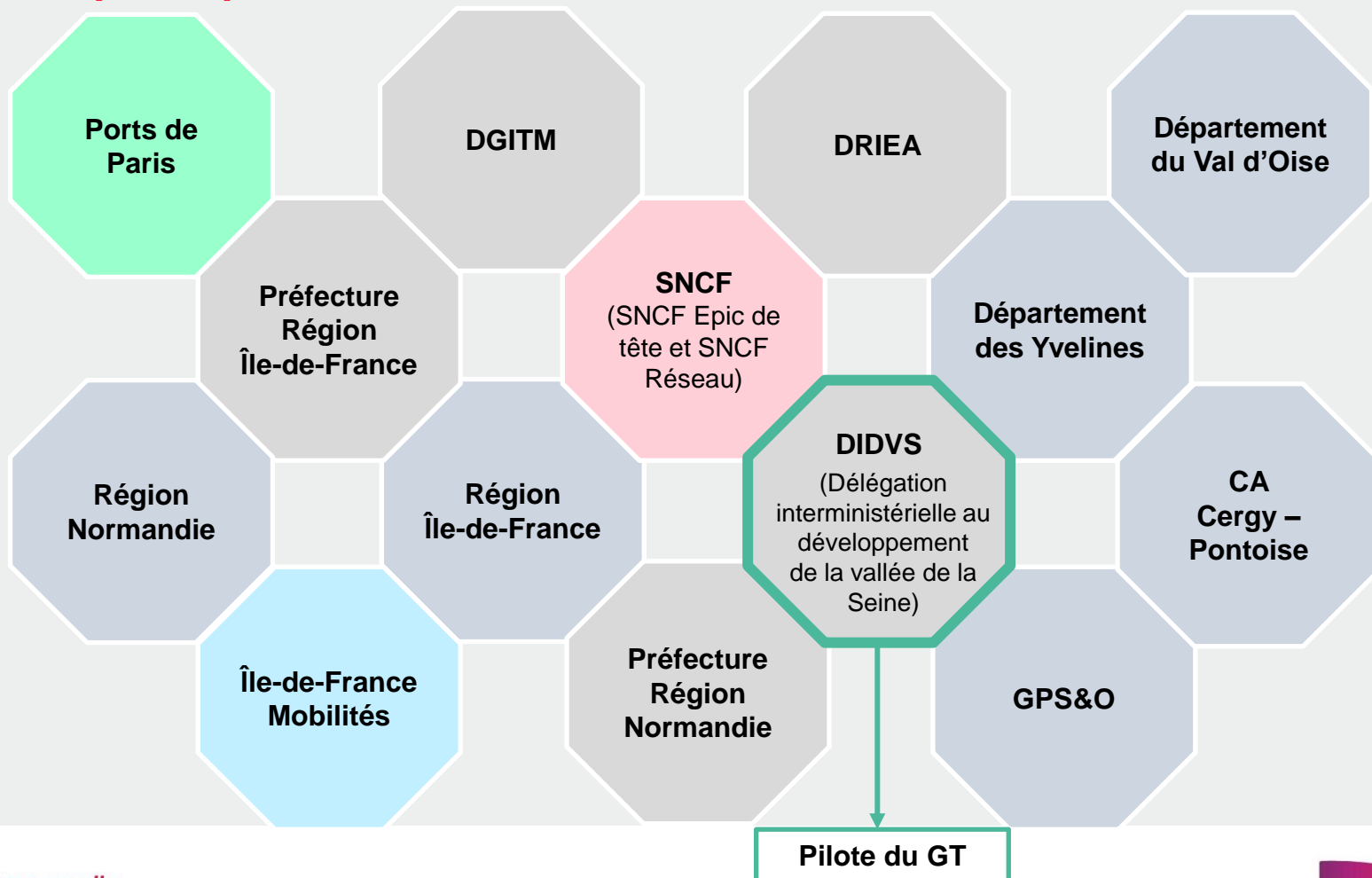


Accessibilité autour de la gare nouvelle d'Achères Ville et temps de correspondance avec le réseau existant.

Groupe de travail « Gare nouvelle de Confluence »



Tenue d'un groupe de travail spécifique à la gare nouvelle de Confluence, avec les participants suivants :





Volet Enjeux des coûts d'investissements

GN Confluence : Localisation et aménagements

Rappel des résultats d'étude présentés début 2017 :

■ Achères Ville

Ancienne version : impacts sur le port

Nouvelle version décalée au sud et plus profonde

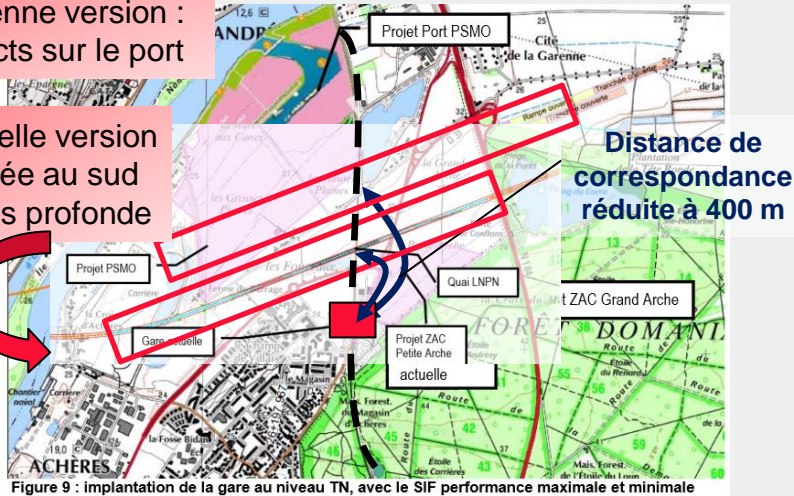
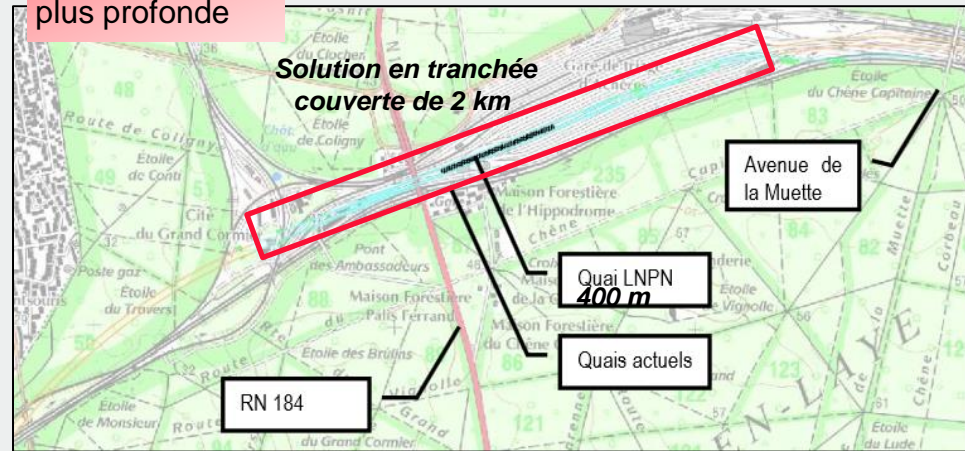


Figure 9 : implantation de la gare au niveau TN, avec le SIF performance maximale et minimale

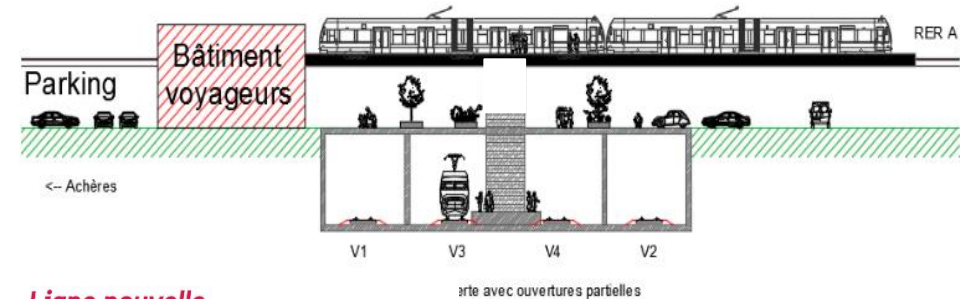
→ Translation vers la gare RER A (éloignement de PSMO, de la forêt et passage sous l'étang du Corra)

■ Achères Grand-Cormier

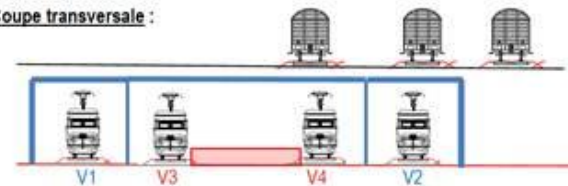
Nouvelle version plus profonde



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



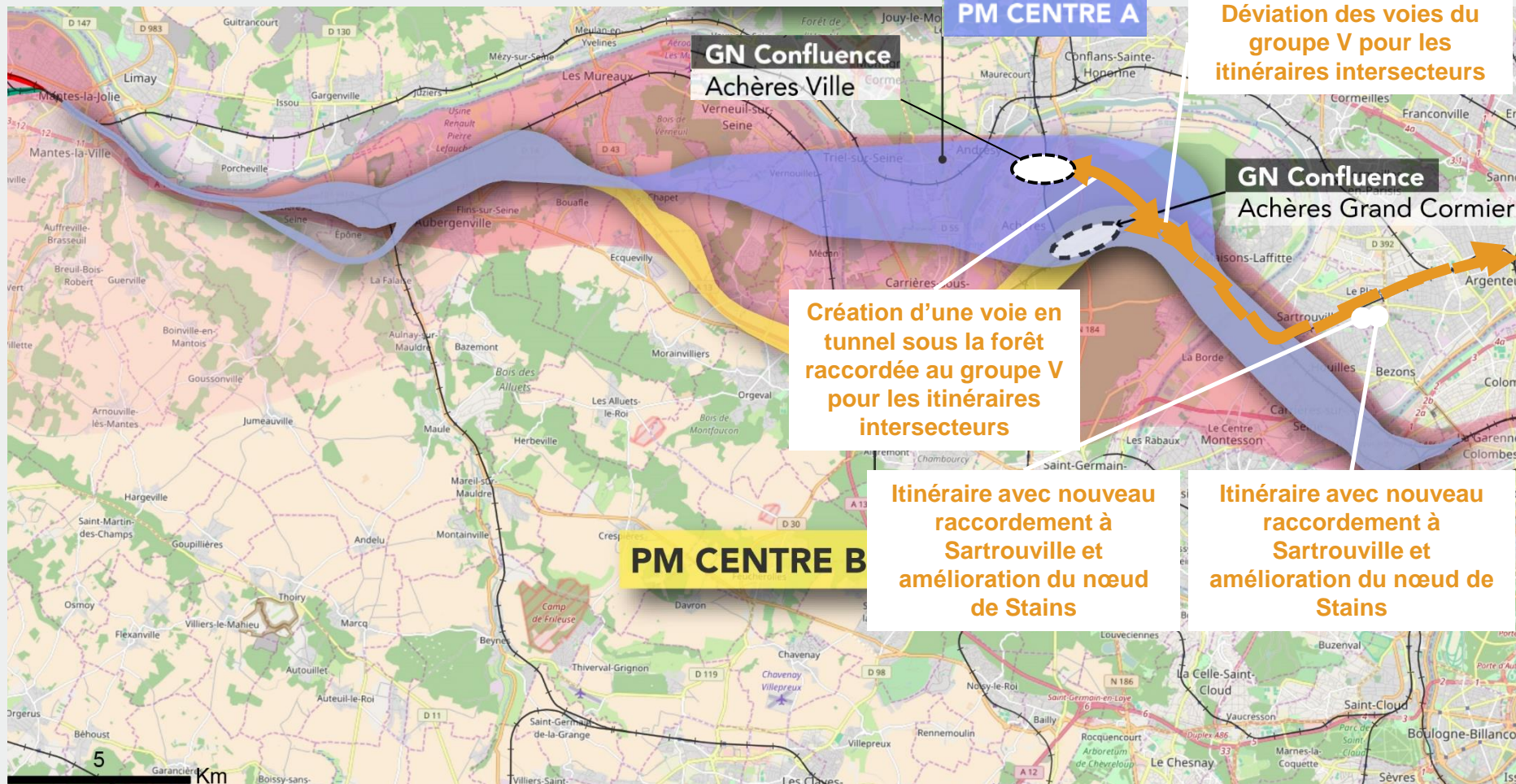
Coupe transversale :



Niveau LE +0 m

Niveau LN au quai -13 m à Grand Cormier

GN Confluence : Fonctionnalité intersecteurs



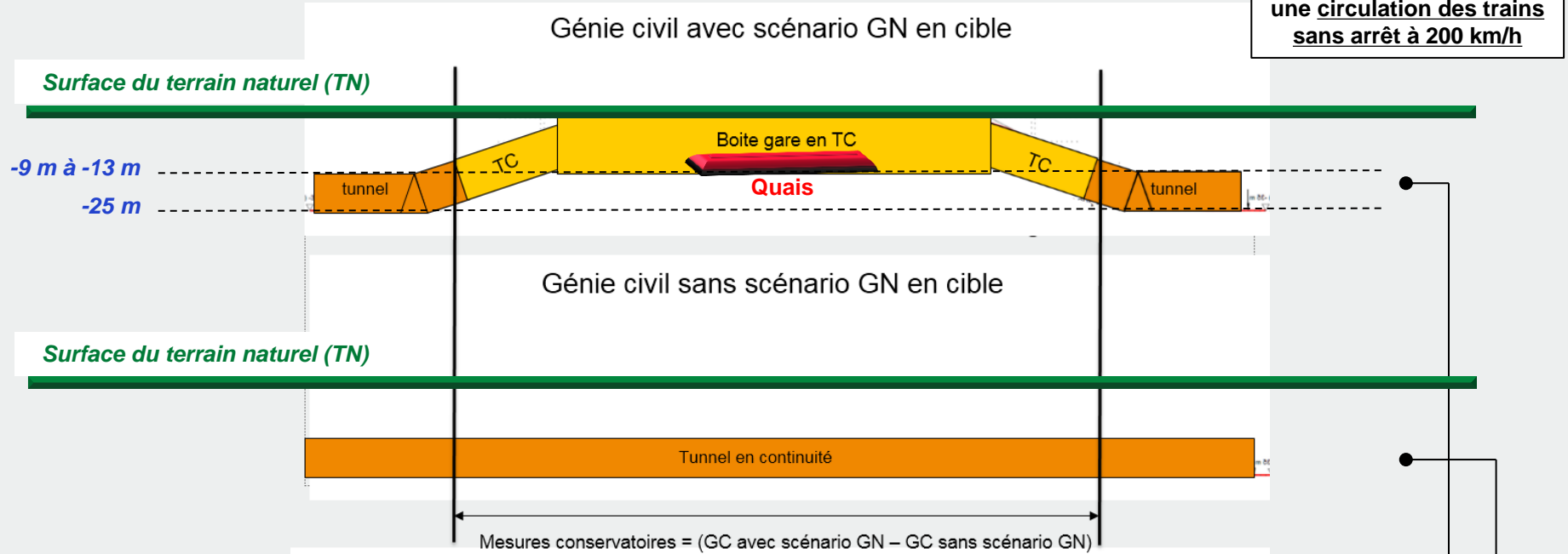
L'investissement pour assurer un itinéraire intersecteurs est compris entre **350 M€** (Grand Cormier) et **550 M€** (Achères Ville).

Conclusions du contexte technique et des coûts

Derniers résultats d'étude

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

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



- A réaliser **dès l'horizon prioritaire** : la tranchée couverte et les voies principales directes

- L'estimation des coûts du génie civil **de la gare** est de **560 M€** (Achères-Ville) ou **535 M€** (Achères Grand-Cormier)
- L'estimation de la ligne nouvelle **sans gare** est de **160 M€** (Achères-Ville) ou **135 M€** (Achères Grand-Cormier)
- Quel que soit l'emplacement de la gare nouvelle, **le surcoût en phase prioritaire est de 400 M€.**

- L'investissement à l'**horizon cible** pour finaliser la gare est de : **100 M€.**

➔ **Conclusion : Au total, le coût de la fonctionnalité intersecteurs est compris entre 850 M€ et 1050 M€ (CE 01/2016).**

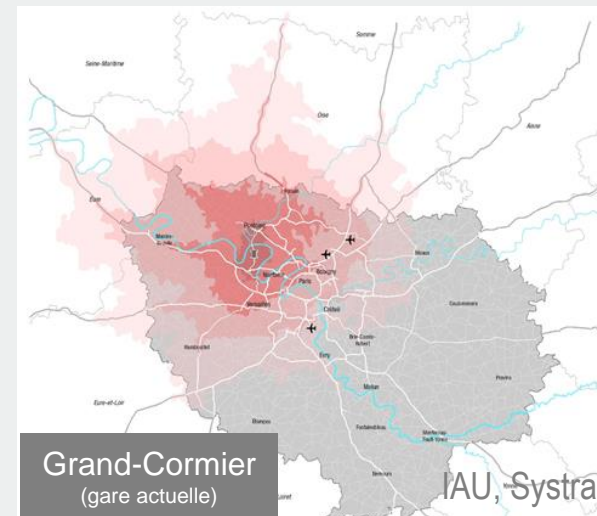


Volet Enjeux de Trafics et accessibilité

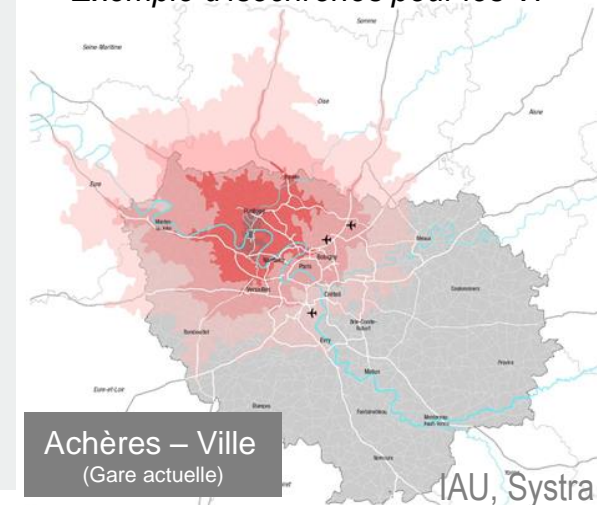
Analyses d'accessibilité



	GRAND CORMIER	ACHERES VILLE
MARCHE A PIED	Site en marge de l'urbanisation (faisceau ferroviaire au cœur de la forêt domaniale de Saint Germain)	Proximité des secteurs urbanisés d'Achères Ville (15 minutes)
VÉLO	Permet de mieux couvrir une partie des secteurs au sud et à l'est de la forêt de Saint Germain (Maison Laffitte à 30 minutes)	Permet de mieux couvrir la rive droite de la Seine, notamment une grande partie des communes de Conflans, Maurecourt et Andrésy (30 minutes)
VOITURE	Proximité de la RN 184, axe structurant de l'ouest francilien	
TRANSPORT COLLECTIF	Correspondances avec la branche Poissy du RER A (7 minutes)	Correspondances avec la branche Cergy du RER A et la ligne L de Paris Saint Lazare (12 minutes)



Exemple d'isochrones pour les VP



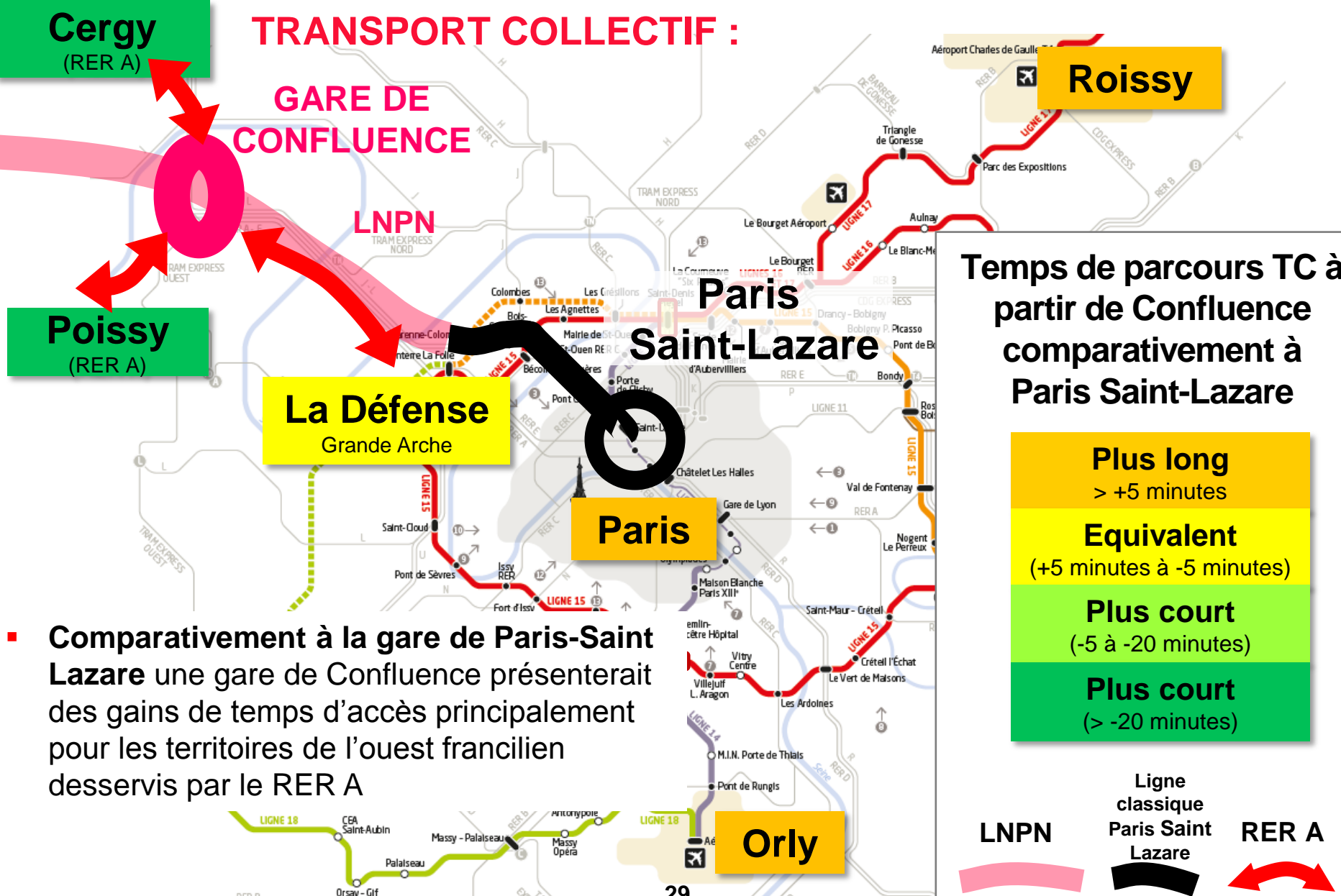
Source : IAU, Systra

Analyses d'accessibilité



TRANSPORT COLLECTIF :

GARE DE
CONFLUENCE



Temps de parcours TC à partir de Confluence comparativement à Paris Saint-Lazare

- Plus long
> +5 minutes
- Equivalent
(+5 minutes à -5 minutes)
- Plus court
(-5 à -20 minutes)
- Plus court
(> -20 minutes)

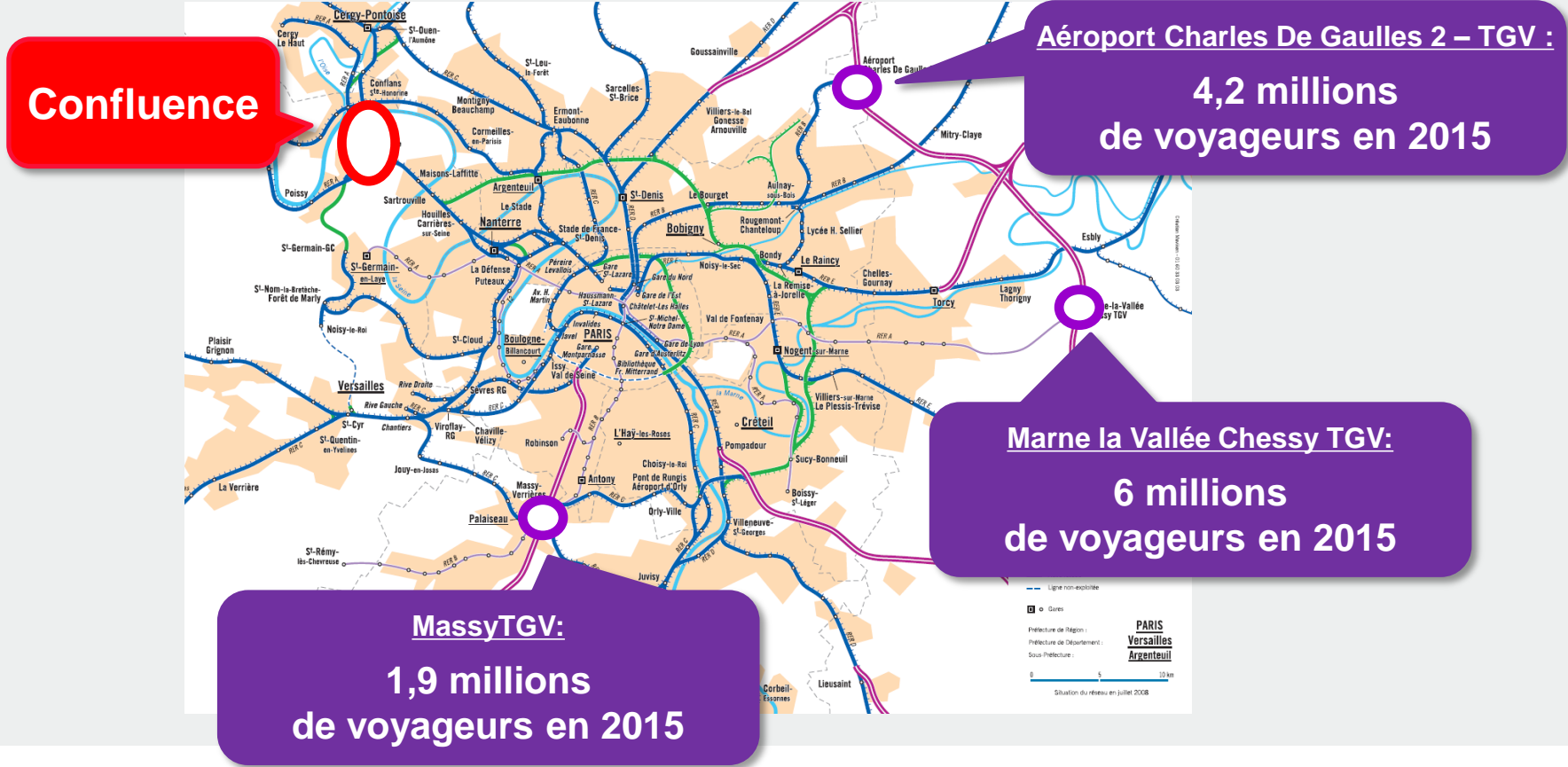
- Comparativement à la gare de Paris-Saint Lazare une gare de Confluence présenterait des gains de temps d'accès principalement pour les territoires de l'ouest francilien desservis par le RER A



Potentiel de trafic d'une gare d'interconnexion à Confluence



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



Potentiel de trafic d'une gare d'interconnexion à Confluence et bénéfices pour les voyageurs



	Potentiel de trafic voyageurs intersecteurs	Principaux effets attendus pour les voyageurs
Fréquentation de la gare (voyageurs montants et descendants)	<p>0,4 et 0,6 million de voyageurs par an à l'horizon 2045</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 50% entre la Normandie et l'Ile-de-France ▪ 50% entre l'Ile-de-France et les autres régions <p><i>(à titre de comparaison, 1,9 million de voyageurs à Massy en 2015)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gains de temps d'accès en Ile-de-France (TC et VP) ▪ Temps de trajet en train généralement réduit pour les voyageurs de/vers la Normandie et allongé pour les voyageurs de/vers les autres régions
Voyageurs en transit (sans arrêt)	<p>0,5 à 0,7 million de voyageurs par an à l'horizon 2045</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Suppression de correspondance(s) à Paris



Volet Enjeux socio-économiques



De la gare nouvelle de Confluence et de la fonction intersecteur :

Coûts d'infrastructures de la gare de Confluence (y compris raccordement et aménagements de l'itinéraire intersecteur) $\approx 1 \text{ G€}^*$

Bénéfices pour les voyageurs en matière de temps de transport (accès, temps de trajet, correspondances) $\approx 25\% \text{ à } 50\% \text{ des coûts d'infrastructure.}$



*coûts de 850 M€ pour Grand Cormier (CE2016) à 1050 M€ pour Achères Ville (CE2016), soit respectivement 1075 M€ et 1250 M€ (valeur actualisée) selon les calculs de bilan socio-économiques

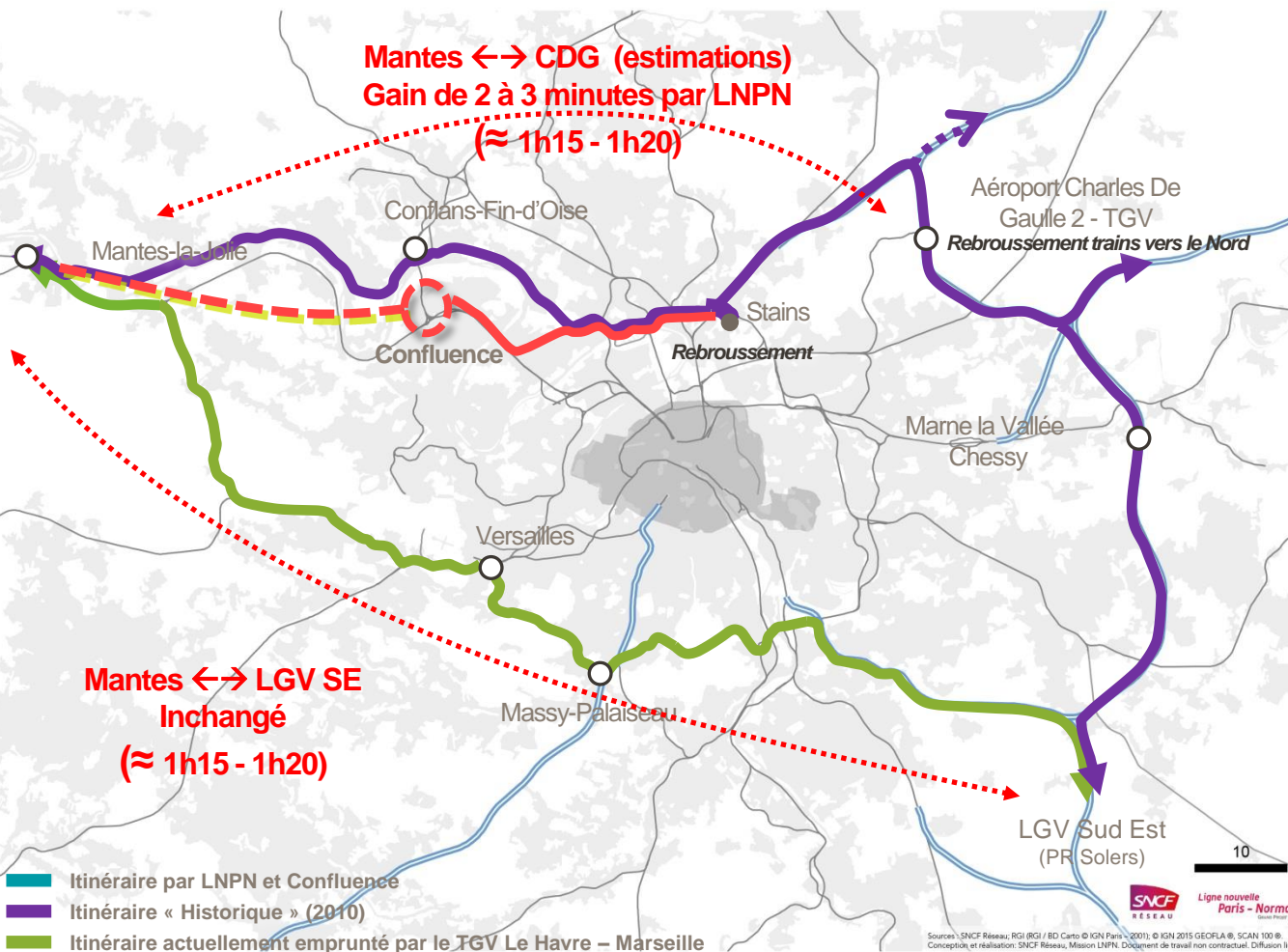


Volet

Position SNCF GPF

GARE DE CONFLUENCE ET FONCTIONNALITÉ TRAINS INTERSECTEURS

Et avec une Gare de Confluence ?



- TGV Le Havre –Strasbourg et Cherbourg-Dijon (2010) abandonnés faute de marché et du fait du déficit économique de ces trains
- TGV Le Havre – Marseille en circulation avec un équilibre économique fragile

Données structurantes

Pour des trains vers l'Atlantique
Absence d'itinéraire performant

Pour des trains vers le Sud –Est
Un itinéraire naturel via Versailles et Massy plus performant (30 km plus court ; gain de 20 mn a minima)

Pour des trains vers le Nord et l'Est

Des gains de temps par LNP/N faibles en comparaison de l'itinéraire historique donc des gains de trafics essentiellement liés aux questions d'accessibilité et de chalandise.

Des charges d'exploitation plus élevées notamment les péages Gare.

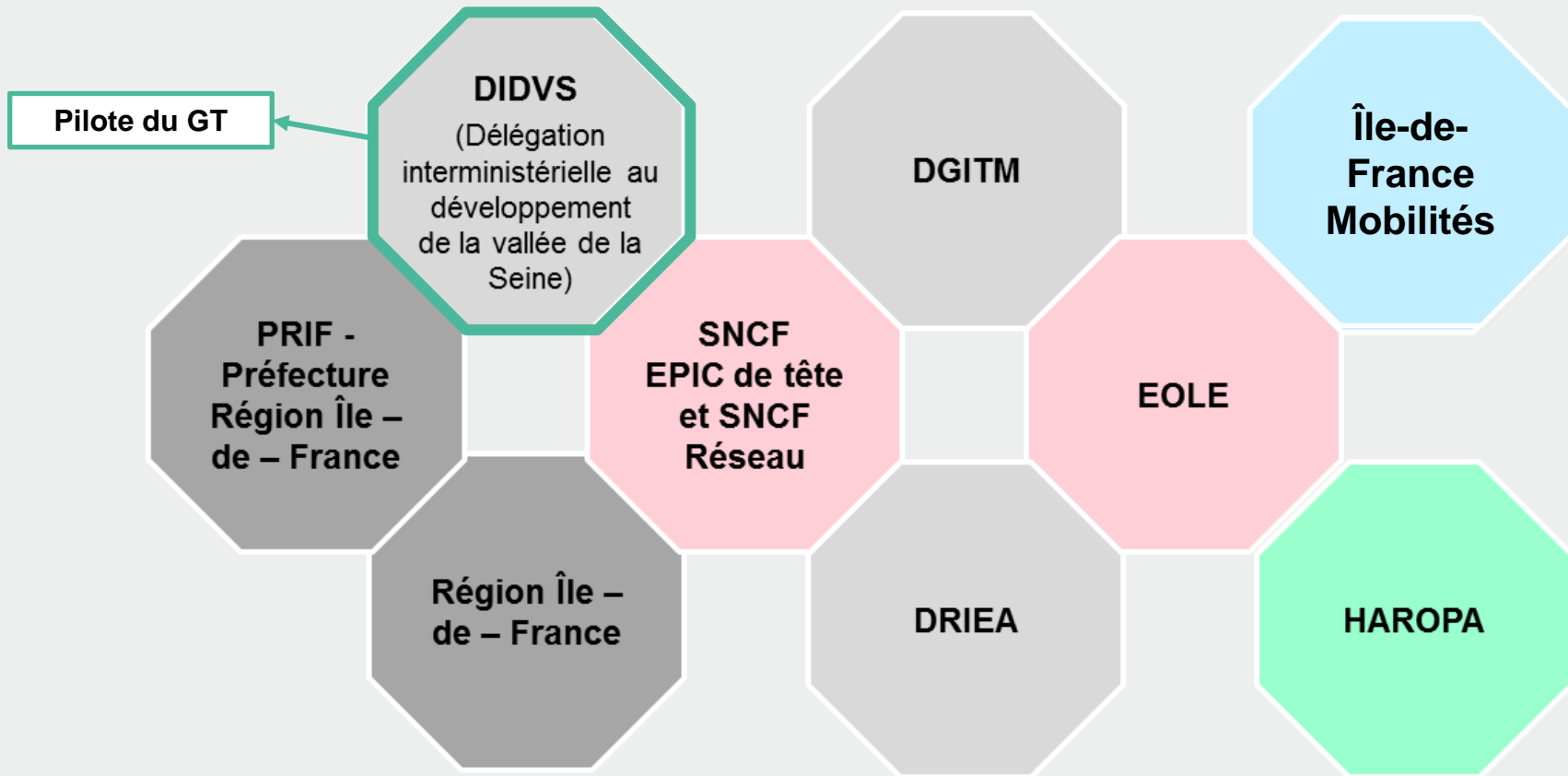


Enjeux Île-de-France

Groupe de travail « Enjeux en Île-de-France »



Tenue d'un groupe de travail spécifique aux enjeux en Île-de-France, avec les participants suivants :





2016

2024



2030

Ligne nouvelle Paris-Normandie

AUJOURD'HUI 2016



TEMPS DE PARCOURS



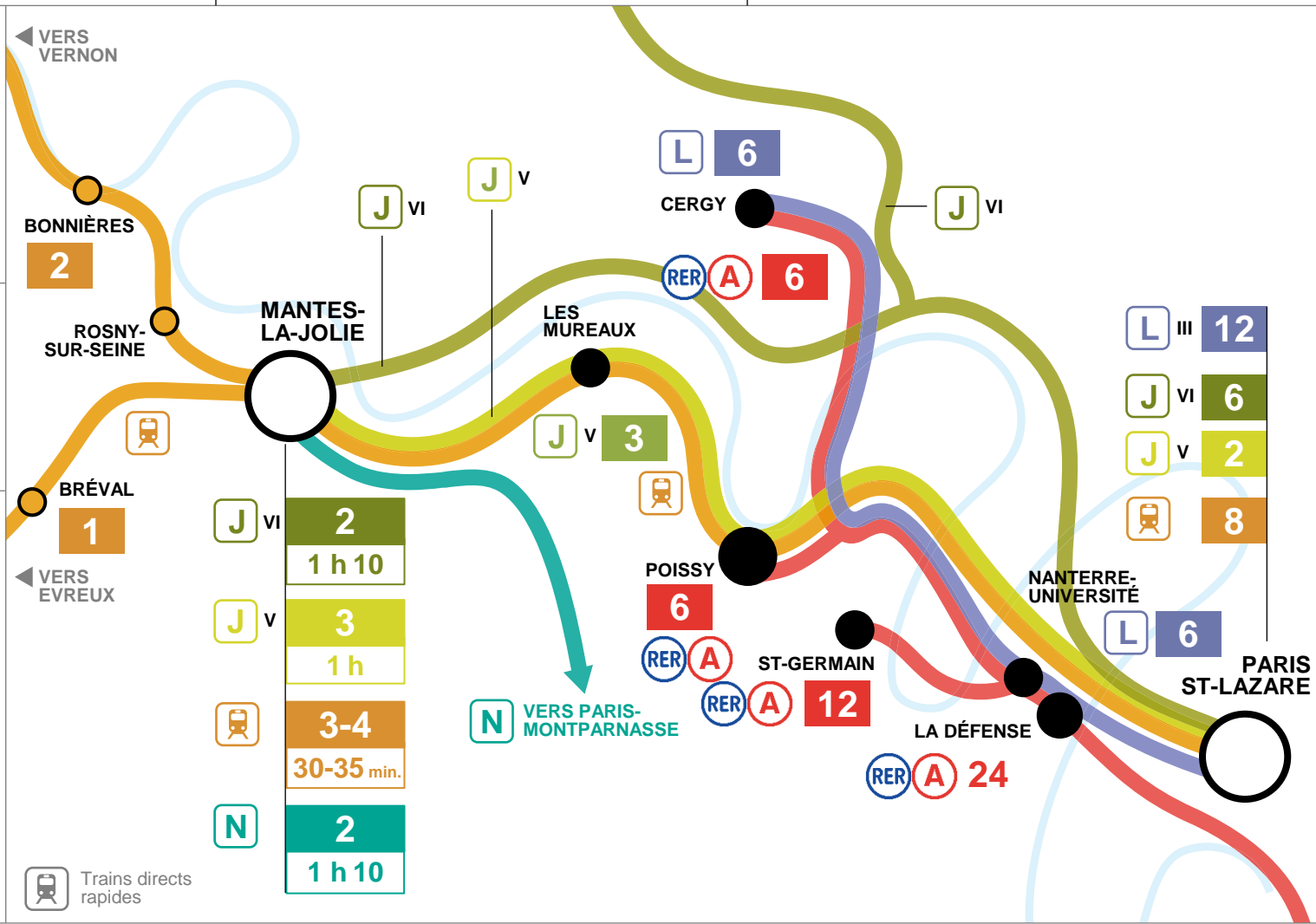
RÉGULARITÉ



DESERTE



Amélioration





2016

2024



2030

Ligne nouvelle Paris-Normandie

Avec EOLE 2024



TEMPS DE PARCOURS



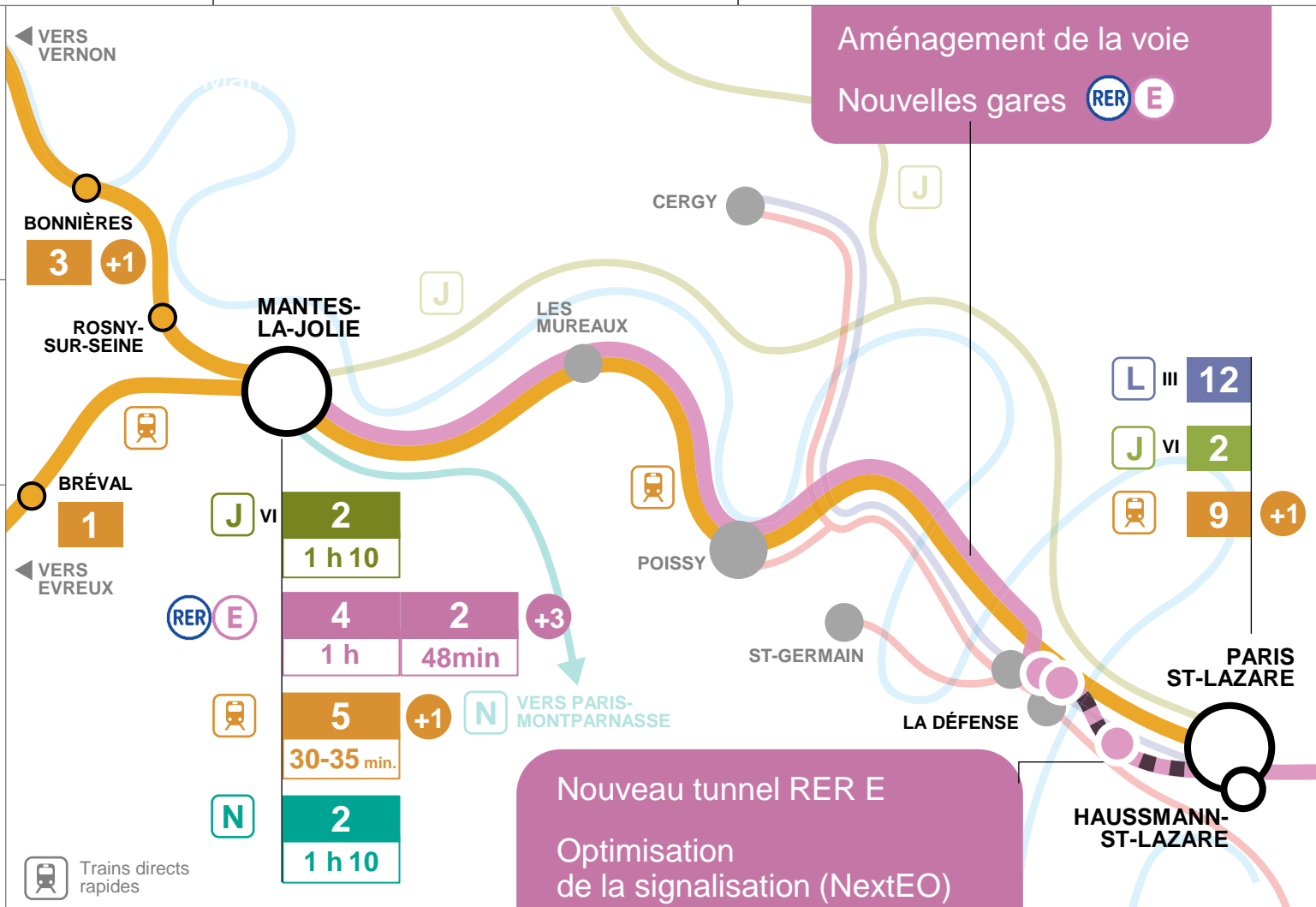
RÉGULARITÉ



DESERTE



Amélioration





2016

2024



2030

Ligne nouvelle Paris-Normandie

Avec LNPN 2030



TEMPS DE PARCOURS



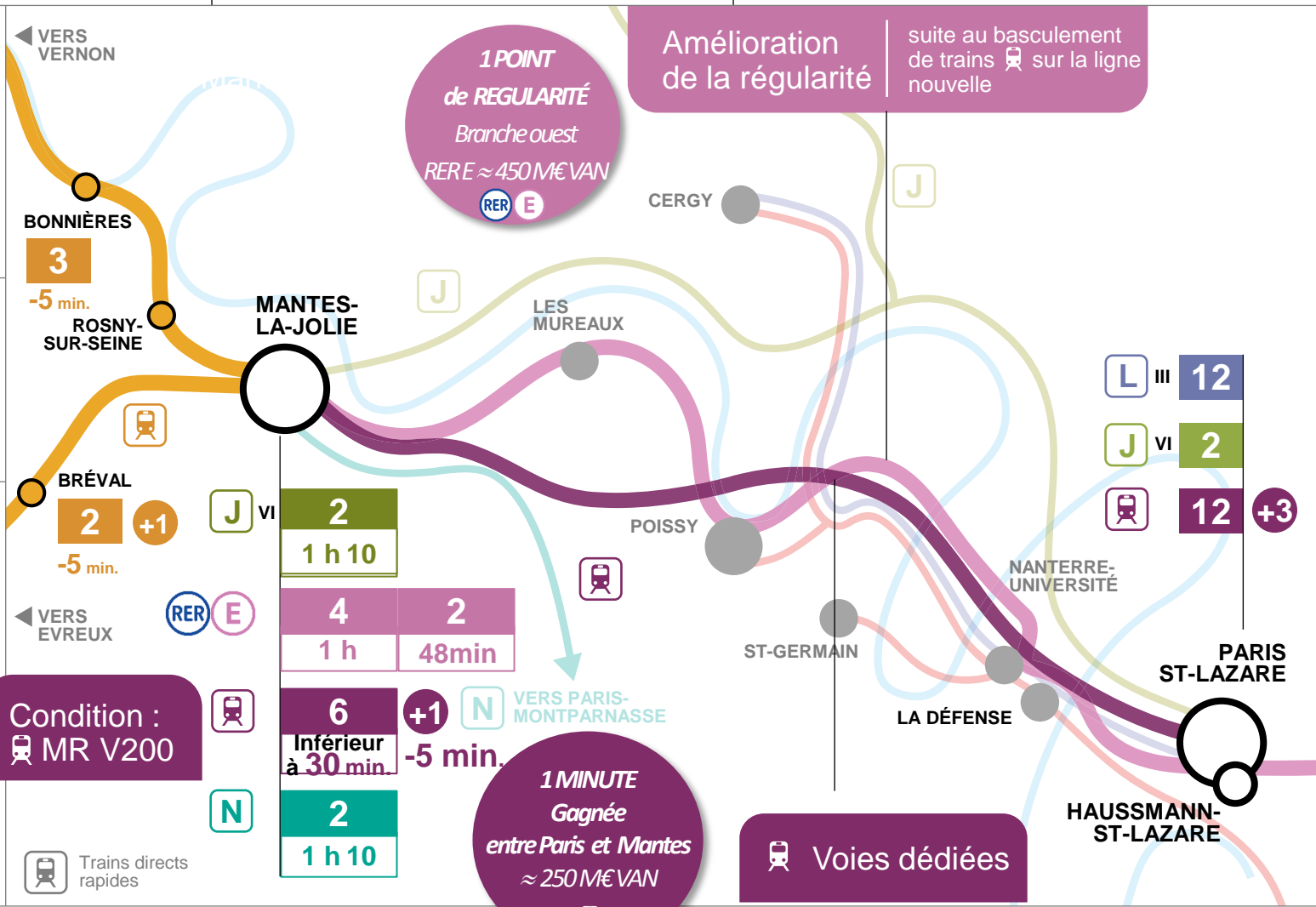
RÉGULARITÉ



DESSERTÉ



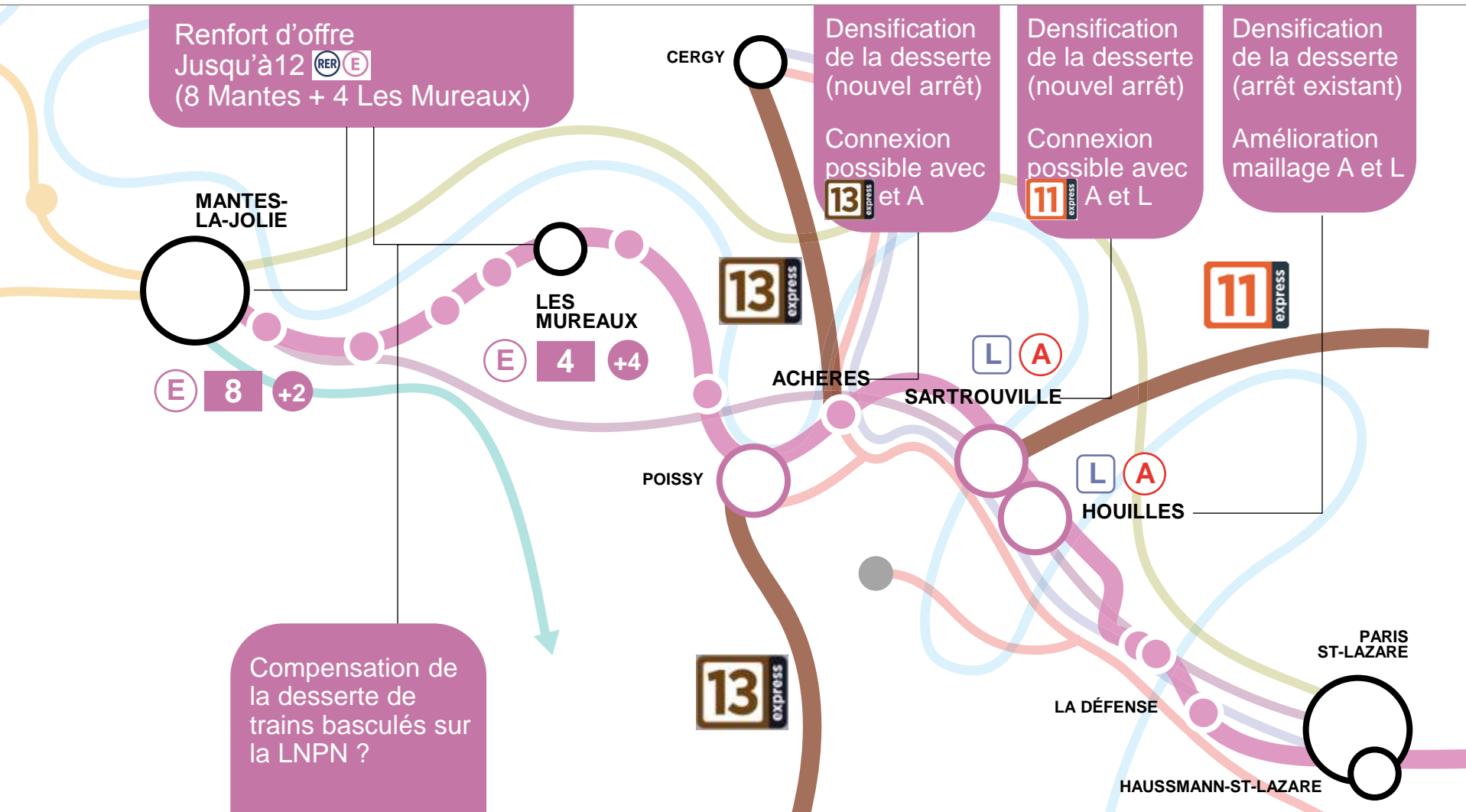
Amélioration





Potentialités sur le RER E

DENSIFICATION DES DESSERTES, AMÉLIORATION DU MAILLAGE? RENFORCEMENT DE L'OFFRE?





Conclusions du GT2 - Les enjeux du Projet LNPN pour les services franciliens du 05/09/2017

- Ce groupe permet de **bien partager les enjeux entre les partenaires** internes au groupe public ferroviaire SNCF, avec Île-de-France Mobilités, la Région,...
- Il a été noté la nécessité d'associer d'autres partenaires comme la RATP et Transilien dans une logique de **lancement d'une étude globale de desserte de l'Ouest francilien en 2018**. Le pilotage a été attribué à **la DG IdF de SNCF Réseau**, avec l'appui de la mission LNPN. Un cahier des charges devra être présenté au prochain groupe de travail.
- Il a également été relevé l'importance d'avoir **un premier bilan de la nouvelle grille du RER A (Cergy) et de la L3**. Des premiers éléments seront disponibles en janvier 2018.
- Il a été précisé que **le schéma directeur de la ligne J** sera présenté au conseil d'Île-de-France Mobilités en début 2018.

Analyse des zones de passage Paris-Mantes



Rappels méthodologiques

Descriptif des indicateurs

Une ligne durable fondée sur 4 objectifs



Favoriser les dynamiques territoriales



Investir dans un projet soutenable et adaptable



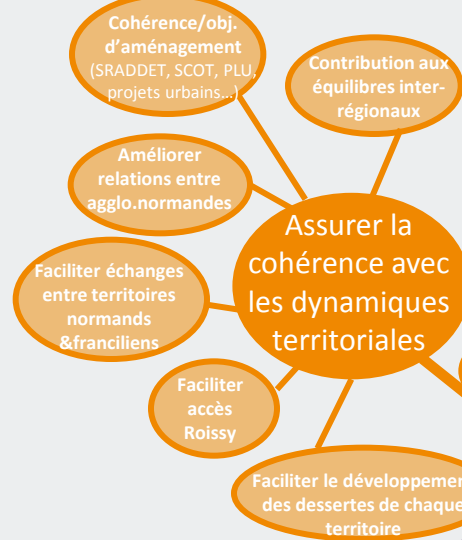
Offrir un service ferroviaire équitable



Préserver l'environnement et les ressources naturelles



Favoriser les dynamiques territoriales



Optimiser le ratio coût/bénéfice

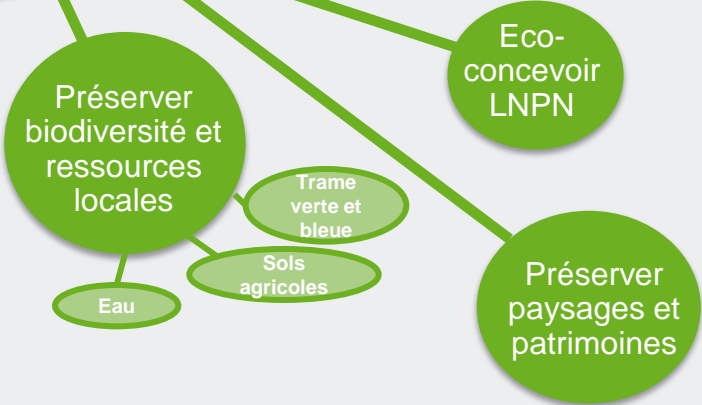
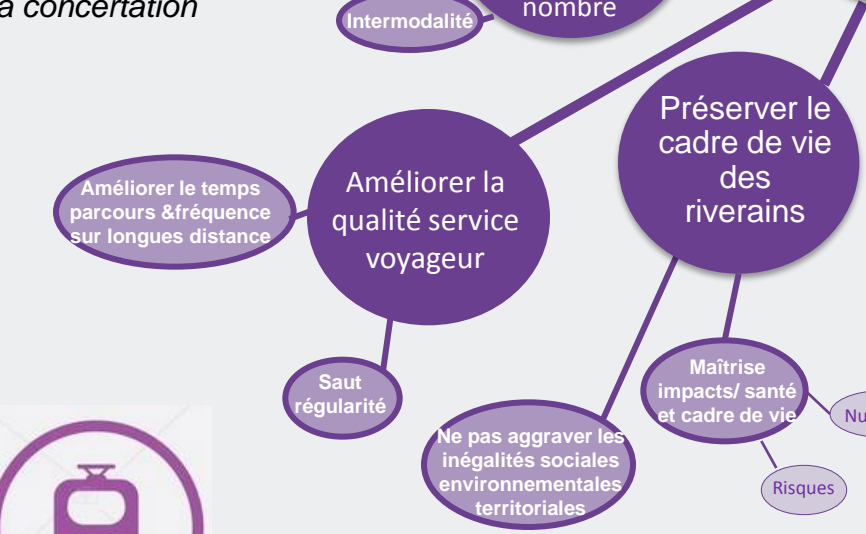


Investir dans un projet soutenable et adaptable



LNPN un projet ferroviaire durable au service du DD des territoires normand et francilien

Ici figurent les critères du CLOUDD pertinents en étape 1 des EPEUP, présentés aux différentes instances de la concertation



Préserver l'environnement et les ressources naturelles



Offrir un service ferroviaire équitable



Indicateurs

En résumé, 4 séries d'indicateurs pour couvrir les 4 objectifs



Préserver l'environnement et les ressources naturelles

6 indicateurs

Risque résiduel sur la biodiversité protégée réglementairement	Risque d'impact subsistant sur les zones de biodiversité protégées réglementairement, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque résiduel sur la biodiversité d'intérêt	Risque d'impact subsistant sur les zones de biodiversité d'intérêt, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque résiduel sur les paysages et patrimoines	Risque d'impact subsistant sur les zones à enjeux paysagers et patrimoniaux, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque résiduel sur les captages d'eau potable	Risque d'impact subsistant sur les captages pour l'alimentation en eau potable et leur périmètre de protection rapprochée, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque résiduel sur les terres agricoles	Risque d'impact subsistant sur les zones à enjeux agricoles forts et très forts, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Ecoconception (estimation des émissions de gaz à effet de serre liés à sa conception)	Emissions de CO2 estimées en fonction des caractéristiques théoriques du projet pour franchir les variations topographiques des différentes zones de passage

Une ligne durable fondée sur 4 objectifs éclairés par des indicateurs



Offrir un service ferroviaire équitable

Un service de qualité et accessible, au bénéfice de la mobilité et du bien-être de tous **5 indicateurs**

Risque résiduel liés aux nuisances pour les riverains	Risque d'impact subsistant en termes de nuisances (sonores, vibrations...) sur les zones urbanisées à vocation d'habitat, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque naturel et technologique résiduel	Risque d'impact subsistant en termes de risques naturels et technologiques, après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Ecart de temps de parcours vis-à-vis de la zone de passage plus rapide	Différence de temps de parcours de la zone de passage évaluée par rapport à la zone de passage plus rapide.
Régularité	Capacité du réseau (ligne nouvelle et ligne classique) à séparer les circulations et à limiter les perturbations
Fréquence des trains	Nombre de circulations sur la ligne nouvelle à l'horizon du projet cible

En résumé, 4 séries d'indicateurs pour couvrir les 4 objectifs



Favoriser les dynamiques territoriales

4 indicateurs

Insertion dans les couloirs d'infrastructures existantes	Pourcentage du linéaire s'inscrivant dans un couloir d'infrastructure existante
Risque résiduel sur les équipements, zones économiques et de projets	Risque d'impact subsistant sur les zones économiques, grands équipements ou zones de projet après avoir imaginé des mesures d'évitement ou une réduction des incidences.
Risque d'impact résiduel sur les emplois agricoles	Emplois agricoles directs possiblement impactés par LNPN (via perte de surface agricole & d'exploitation)
Expression citoyenne sur Carticipe	Somme des votes positifs et négatifs par zone de passage issus de Carticipe.lnnp

En résumé, 4 séries d'indicateurs pour couvrir les 4 objectifs



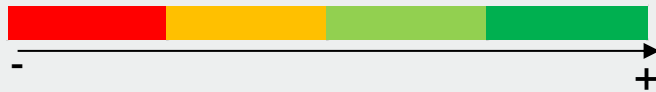
Investir dans un projet soutenable et adaptable

5 indicateurs

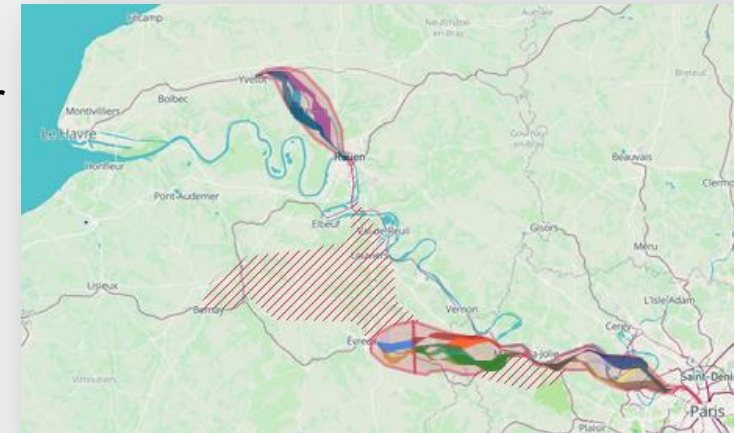
Coûts d'infrastructures	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant à l'horizon prioritaire (hors mesures conservatoires)
Adaptabilité pour la réalisation du projet cible	Marge de souplesse que laissent les sections prioritaires pour les aménagements prévus à l'horizon cible (ex : implantation d'une gare nouvelle, articulation avec le Y de l'Eure...)
Capacité dégagée sur le réseau existant	Capacité dégagée sur le réseau existant pour les circulations voyageurs régionales et fret
Nombre d'heures de transport supplémentaires par rapport à la meilleure ZP	Nombre d'heures de transport supplémentaires, pour l'ensemble des voyageurs concernés à l'horizon cible, par rapport à la meilleure ZP
Impacts des travaux (sur le réseau, les voyageurs, les riverains...)	Impact potentiel des travaux sur les circulations ferroviaires existantes (perturbations) et sur les riverains (emprises des zones de chantiers)

Méthodologie

- Chaque indicateur de chacune des 12 zones de passage a été calculé
- Pour chaque indicateur, des frontières ont été définies : elles délimitent 4 classes identifiées par un code couleur
- En fonction de sa valeur, l'indicateur est positionné dans l'une des classes de couleur



- Des règles d'association de ces case de couleurs permet in fine de donner une couleur en synthèse à chacun des 4 objectifs de chaque zone de passage
- Lorsque deux ZP sont à égalité sur la synthèse d'un axe, on regarde plus finement les résultats des différents indicateurs et on met un + sur la meilleure lorsque la distinction est possible.



Ce travail a été réalisé sous le contrôle méthodologique du laboratoire de recherche (CNRS & Paris Dauphine : LAMSADE) spécialisé dans les méthodes d'analyse multicritères et validé par le comité technique





Résultats Paris-Mantes

PARIS-MANTES



Analyse pour éclairer la décision du COPIL d'octobre 2017, hors GN de Confluence.

ZONE DE PASSAGE	Ressources et patrimoine
	Service ferroviaire équitable
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

Mantes-la-Jolie

PM CENTRE A

Red
Green
Yellow

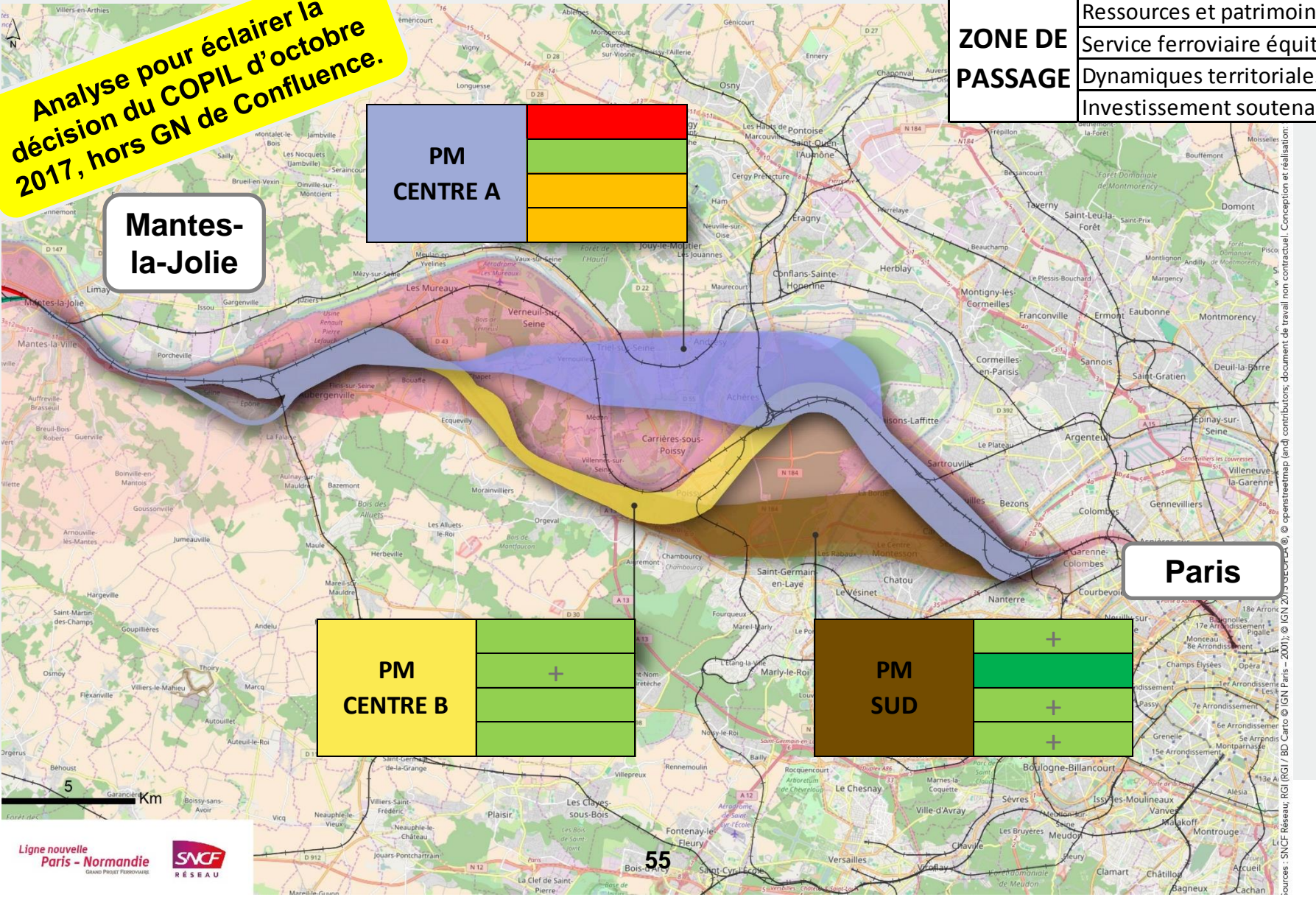
PM CENTRE B

Green +
Green +
Green +

PM SUD

Green +
Green +
Green +

Paris



5 Km

55

Ligne nouvelle Paris - Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



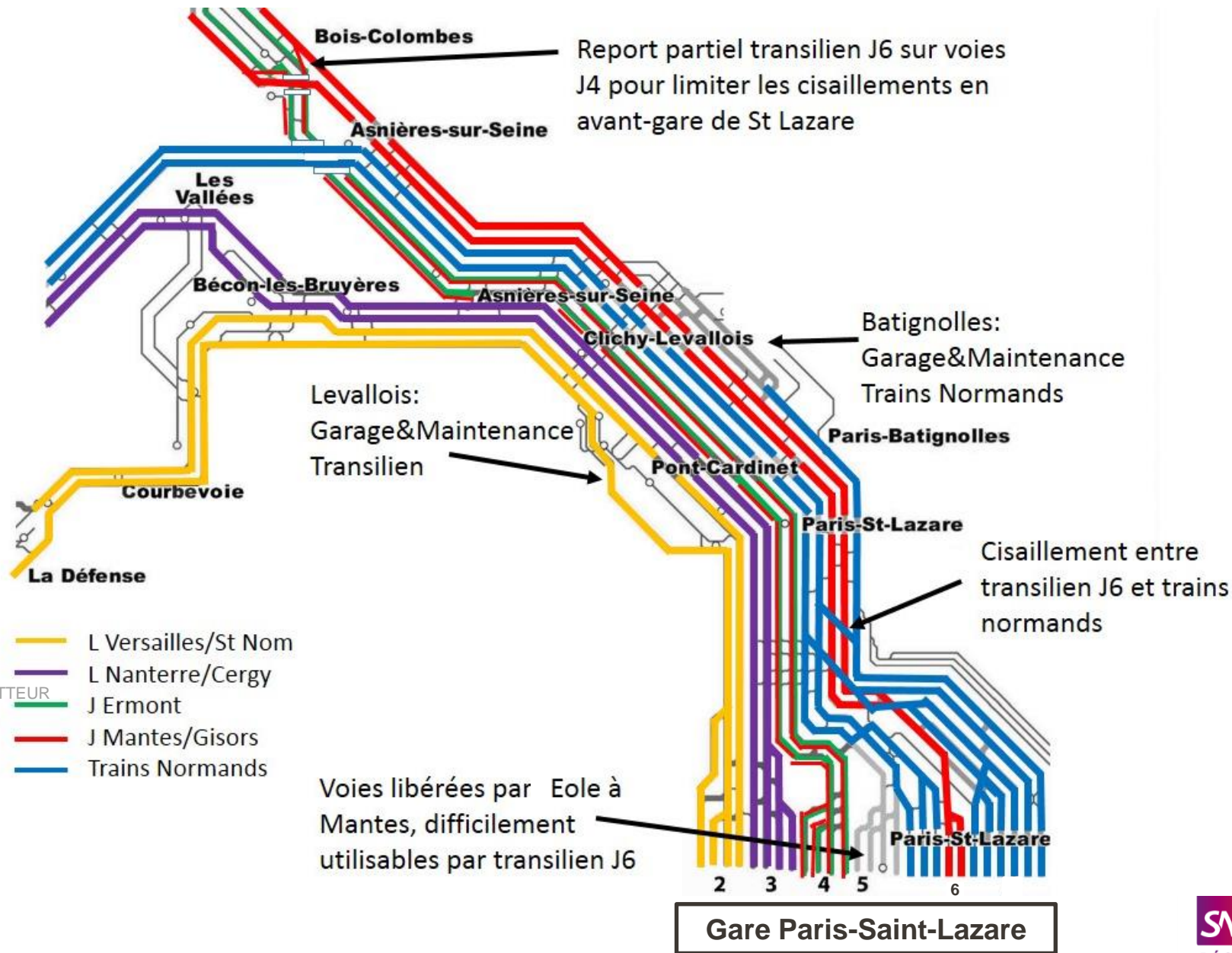
Sources : SNCF Réseau, RGI (RGI / BD Cartho © IGN Paris - 2011), © IGN 2015, openstreetmap (and contributors), document de travail non contractuel. Conception et réalisation :

Actualité du complexe Paris Saint Lazare

LE COMPLEXE DE PARIS SAINT LAZARE



LE COMPLEXE DE PARIS-SAINT-LAZARE A L'HORIZON EOLE



1 – PROGRAMME D'ETUDES

➤ Périmètre d'étude entre Paris Saint-Lazare et Bois-Colombes

- Gare, avant gare et relations avec les sites techniques (Batignolles et Clichy Levallois)

1. Etat des lieux : (objectif : Fin 2017 ; Financement : 250 K€ sur fonds propre SNCF R)

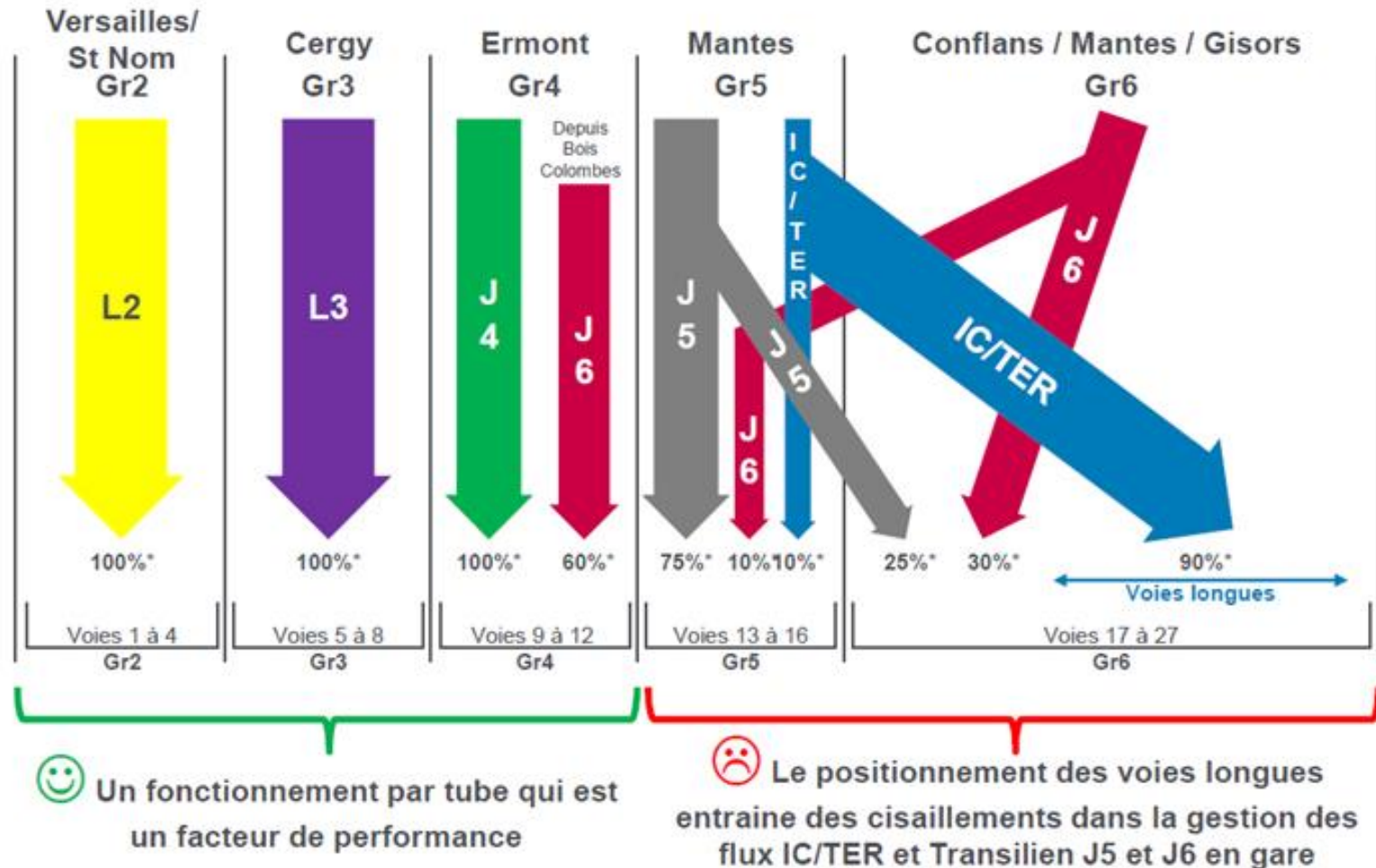
- Analyse de l'exploitation
- Evaluation de la robustesse du système de départ de train
- Diagnostic de l'état de l'infrastructure
- Régularité

2. Optimisation du plan de voie

- Définition du cahier des charges d'études en cours

3. Evaluation fonctionnelle du décroisement des groupes V et VI

3 - DÉCROISEMENT DES GROUPES V ET VI



➤ Financement et calendrier

- Estimation à date : 500K€.
- Calendrier provisoire : un an à compter du lancement de l'appel d'offre
- Accord préalable d'un financement des études préliminaires sur budget LNPN

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

Vue depuis le poste 3 en direction de la province



Gr V
actuel

Gr VI
actuel

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

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

➔ Prochain Comité de Pilotage PSL : 12/10/2017

Conclusion



Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

Adresse postale: **47 rue de Guidicelli
13 007 Marseille**



Mail : **anne-marie-charvet@orange.fr**



Monsieur Pascal MABIRE

Chef de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie



Monsieur Stéphane GRAUVOGEL
Sous-Préfet de Saint-Germain en Laye



Site internet du projet :

- www.inpn.fr

Contact :

- celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama