

Projet LNPN

Commission consultative Paris-Mantes

Lundi 11 juillet 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur Frédéric VISEUR **Sous-préfet de Mantes-la-Jolie**



Monsieur Pascal MABIRE **Chef de la mission ligne nouvelle Paris-Normandie**



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**



1. INTRODUCTION ET ACTUALITES DU PROJET

2. MÉTHODOLOGIE ET PREMIERS RÉSULTATS DE L'ANALYSE MULTICRITÈRE

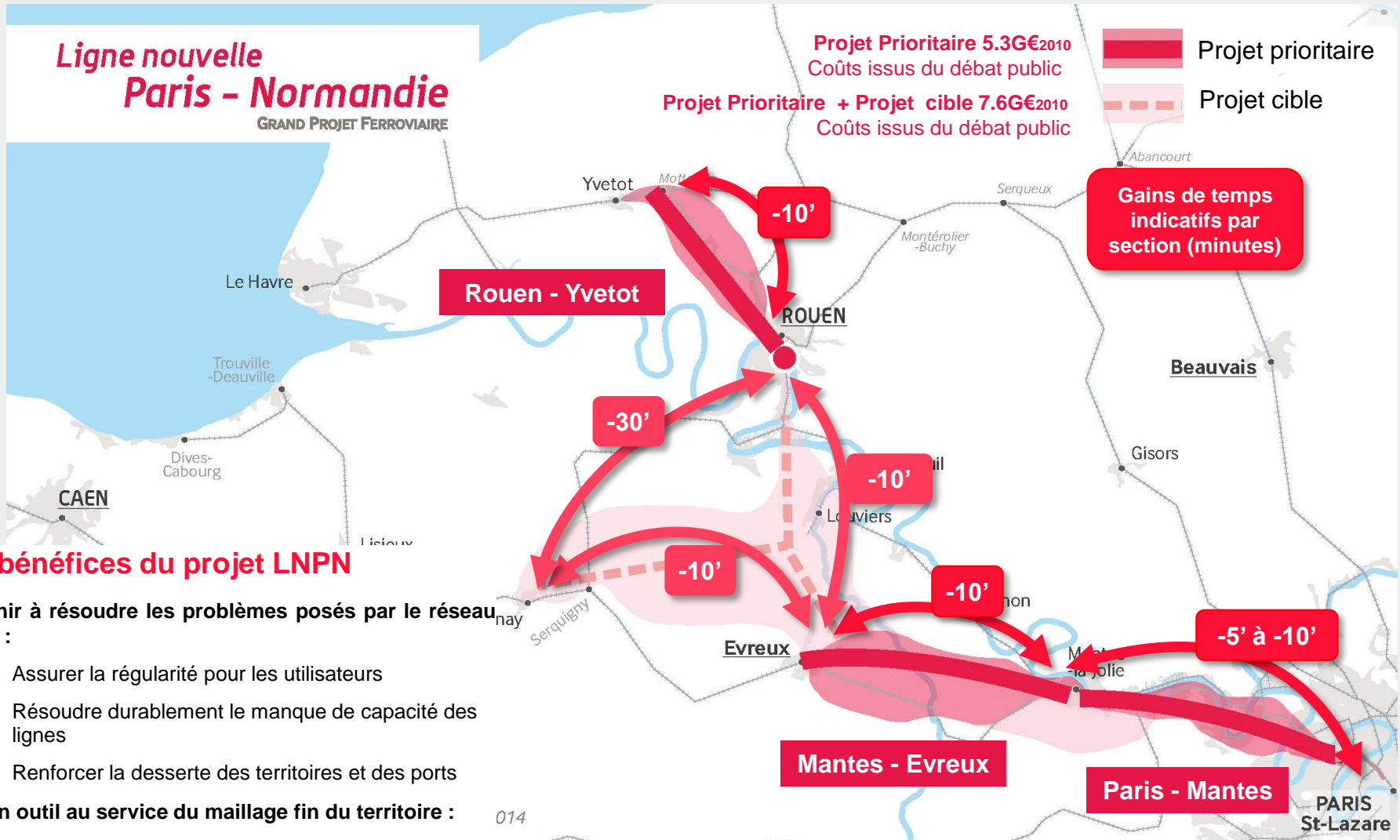
- Présentation de la démarche et du calendrier associé
- Analyse des zones de passage

3. TEMPS D'ÉCHANGES

4. SYNTHÈSE ET SUITE

Introduction et actualités du projet

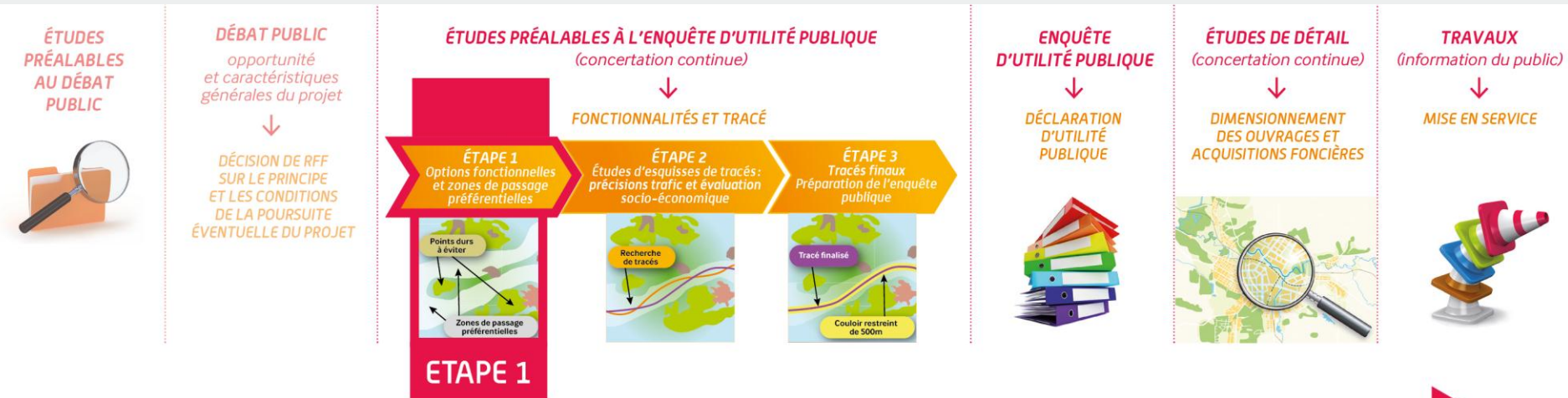
Un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible



L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



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



Concertation continue avec tous les acteurs du projet

2009 - 2011

2011 - 2012

2014
-
2017

Horizon
2020

Horizon
2030

Le calendrier de gouvernance et de concertation

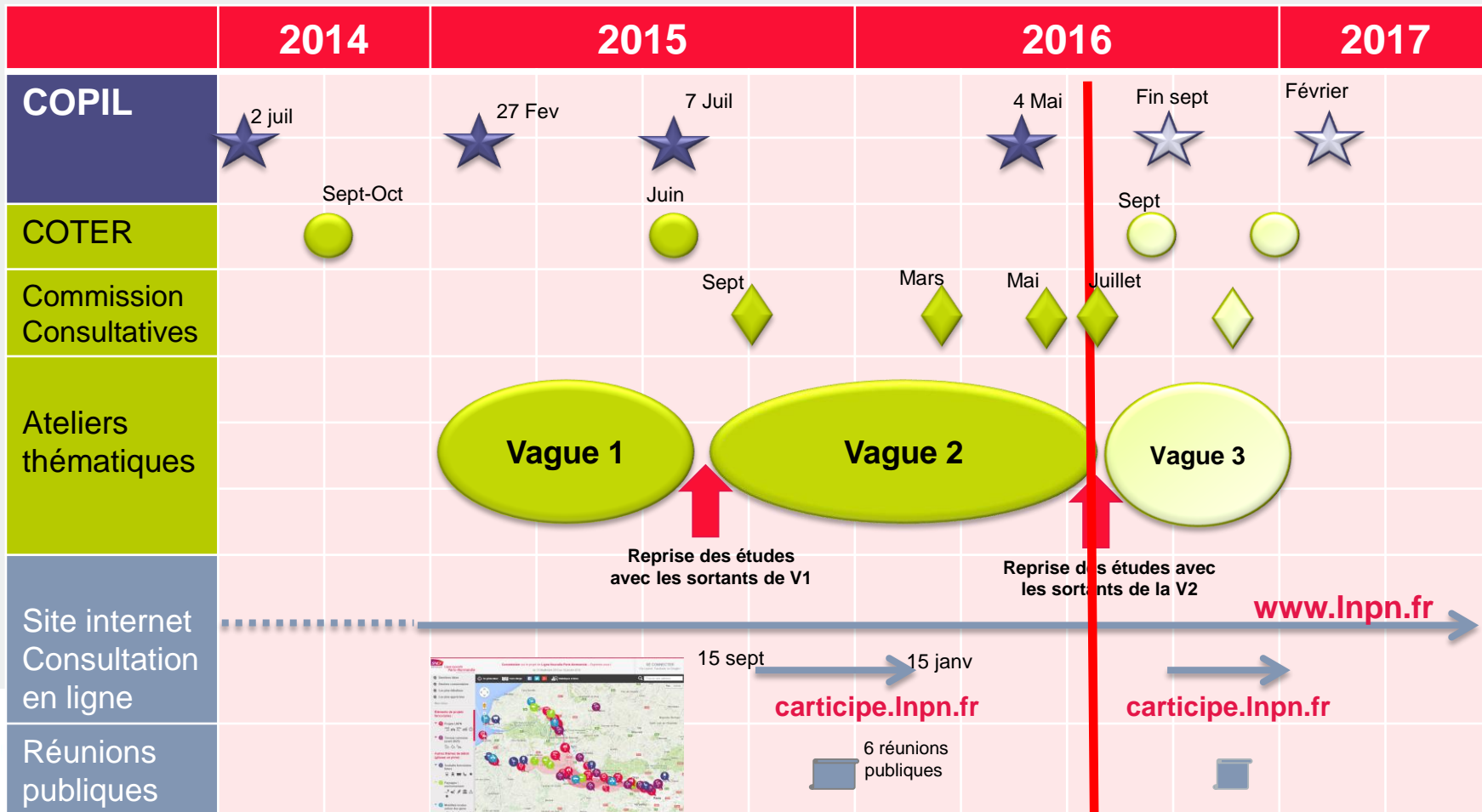


Objectifs des études et de la concertation

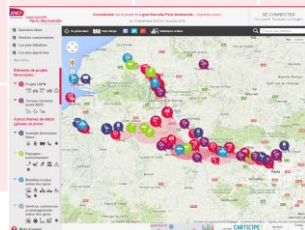
Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

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

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



SNCF Réseau



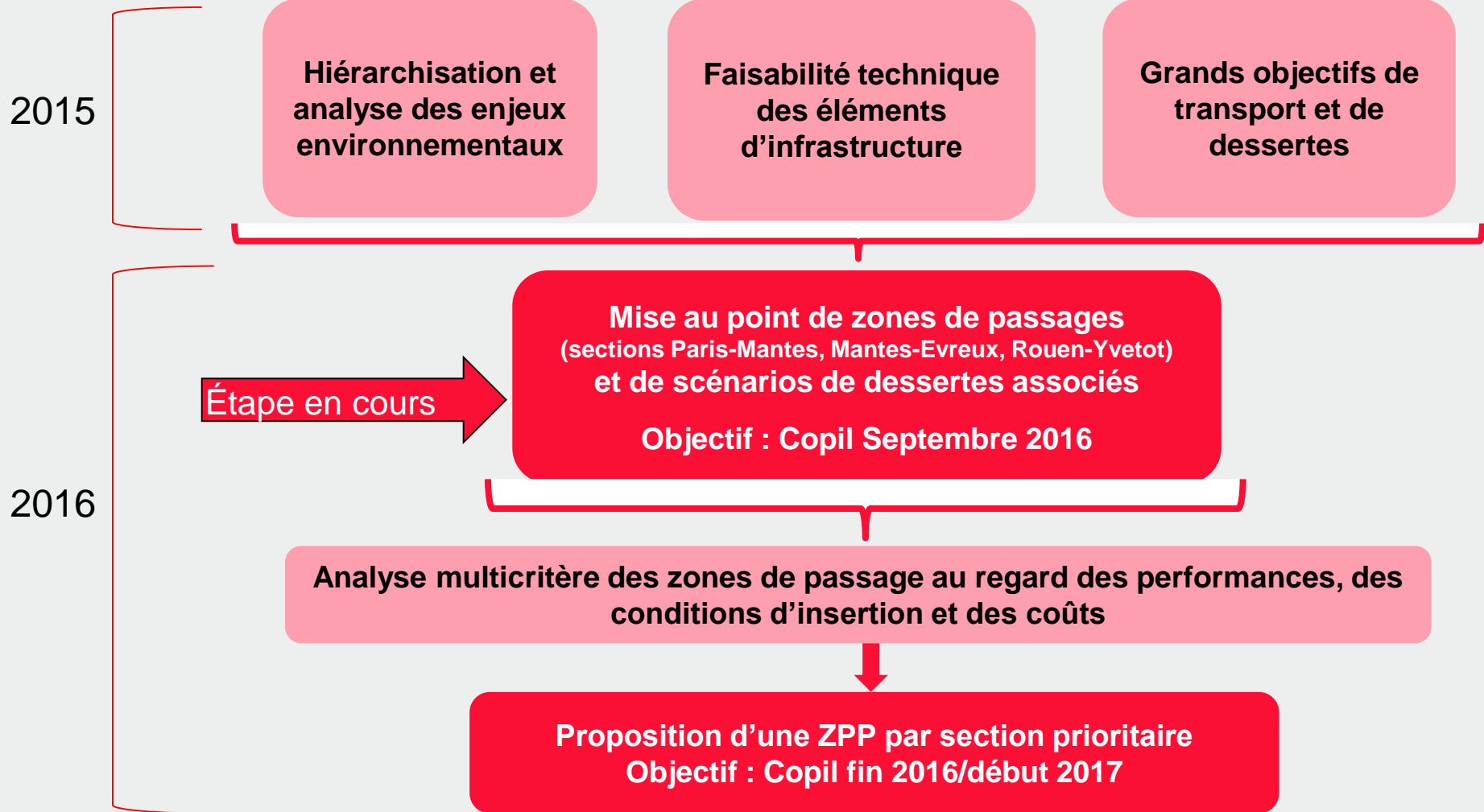
carticipe.Inpn.fr

carticipe.Inpn.fr

6 réunions publiques

www.Inpn.fr

Processus d'élaboration des Zones de passage préférentielles (ZPP)



Processus d'élaboration des Zones de passage préférentielles (ZPP)



Étape en cours

Mise au point de zones de passages
(sections Paris-Mantes, Mantes-Evreux, Rouen-Yvetot)
et de scénarios de dessertes associés

Objectif : Copil Septembre 2016

MARS / MAI
2016

- Présentation des zones de passage en commissions consultatives :
22/03/16 : Mantes-Evreux ; 09/05/16 : Paris-Mantes ; 17/05/16 : Rouen-Yvetot

MAI - JUIN
2016

- Rencontre avec les EPCI de chaque section
- Evaluation des zones de passage : 1^{er} niveau d'analyse multicritère

JUILLET 2016

- Présentation en commissions consultatives des résultats de la concertation et du premier niveau d'analyse multicritère

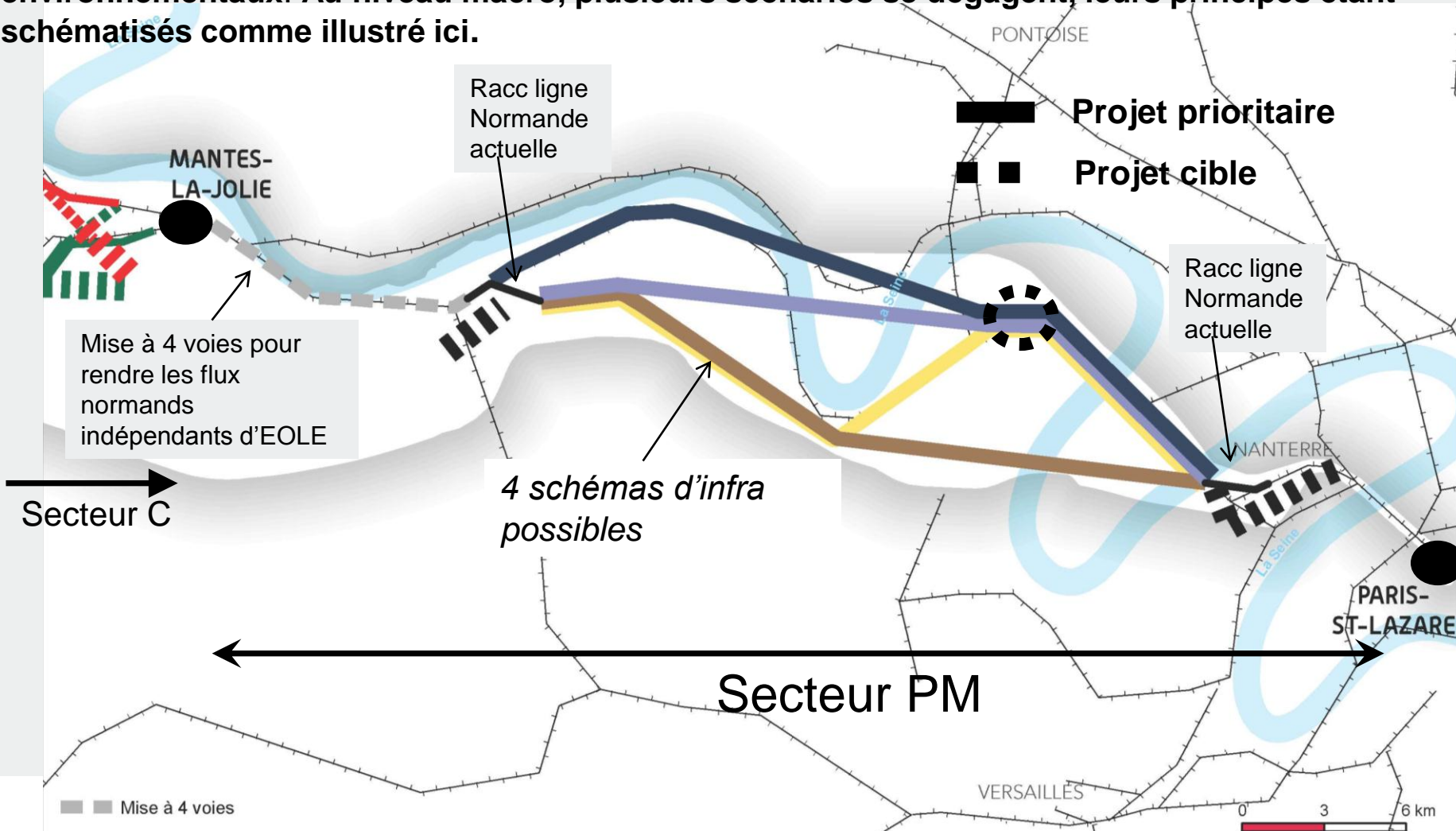
SEPTEMBRE
2016

- Atelier thématique de synthèse début septembre
- Comités territoriaux
- Comité de pilotage visant à réduire le nombre de zones de passage

Besoins en infrastructure

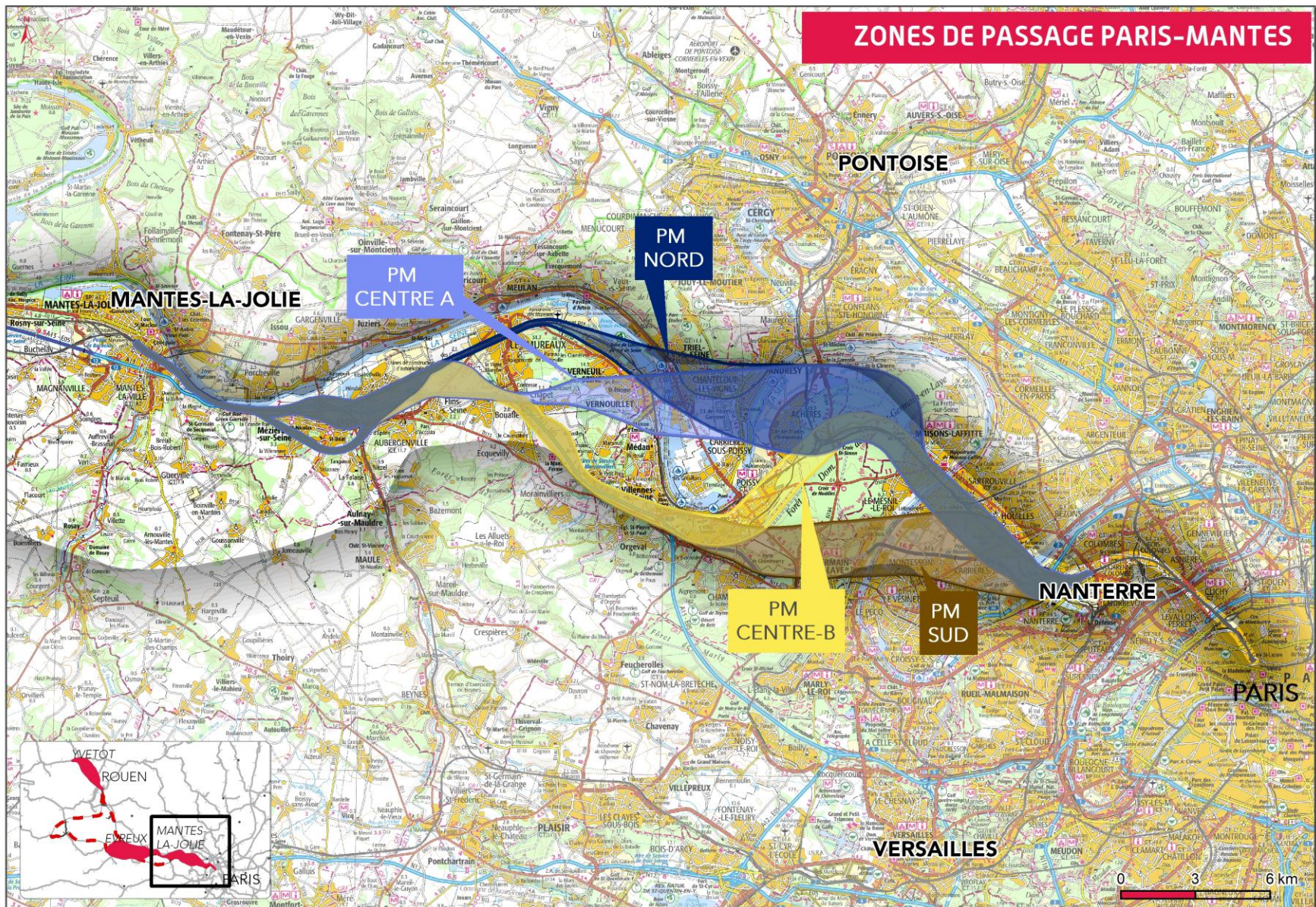


Les éléments d'infrastructure doivent s'insérer dans le territoire en tenant compte des enjeux environnementaux. Au niveau macro, plusieurs scénarios se dégagent, leurs principes étant schématisés comme illustré ici.



Chaque scénario se matérialise par le dessin d'une zone de passage au moyen d'un travail associant étroitement l'environnement et la technique.

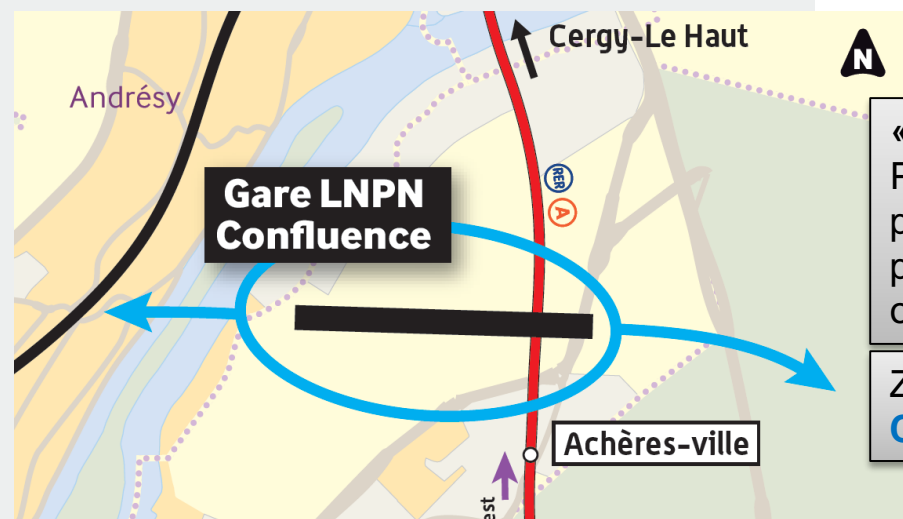
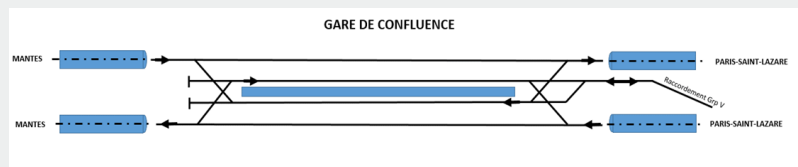
Rappel des zones de passage



Gare Nouvelle de Confluence



- Une réalisation qui n'est pas envisagée en première priorité, mais des mesures conservatoires à prendre
- Deux sites à l'étude

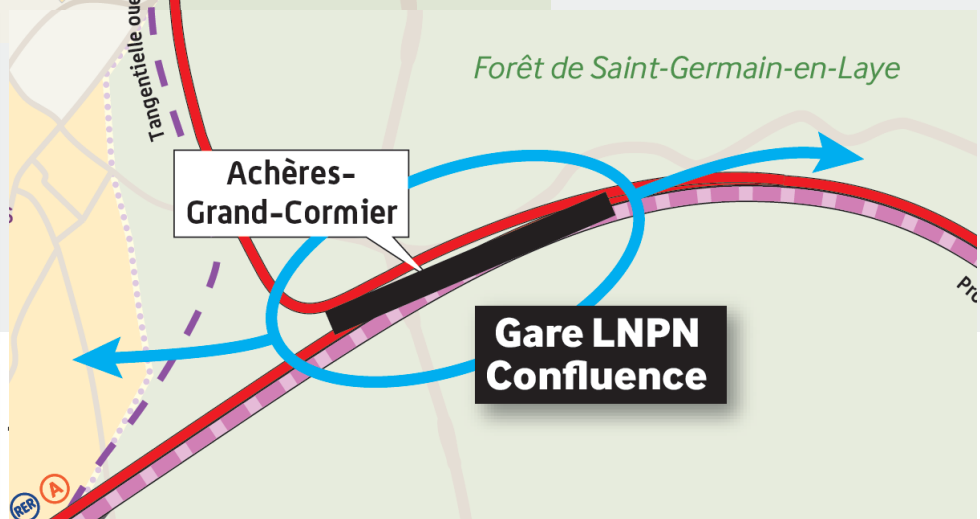


« **Achères-Ville** »
Principe : Gare en surface située à proximité de la gare RER d'Achères-Ville, permettant des correspondances optimisées avec le RER A et le Transilien

Zones de passage concernées : **Nord / Centre-A**

« **Achères Grand-Cormier** »
Principe : gare en surface située à proximité de la gare RER d'Achères Grand Cormier, permettant des correspondances optimisées avec le RER A et le Transilien

Zones de passage concernées : **Nord / Centre-A / Centre-B**



Gare Nouvelle de Confluence



Achères-Ville

■ Contraintes (*non exhaustif*) :

- Forts enjeux de chaque côté de la gare : lit de la Seine à l'ouest et forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye à l'est
- Contraintes techniques pour réaliser une gare en surface et replonger rapidement sous la Seine en tunnel (en termes de profil en long, de zone d'inondation)

Zone d'implantation de la GN Achères-Ville

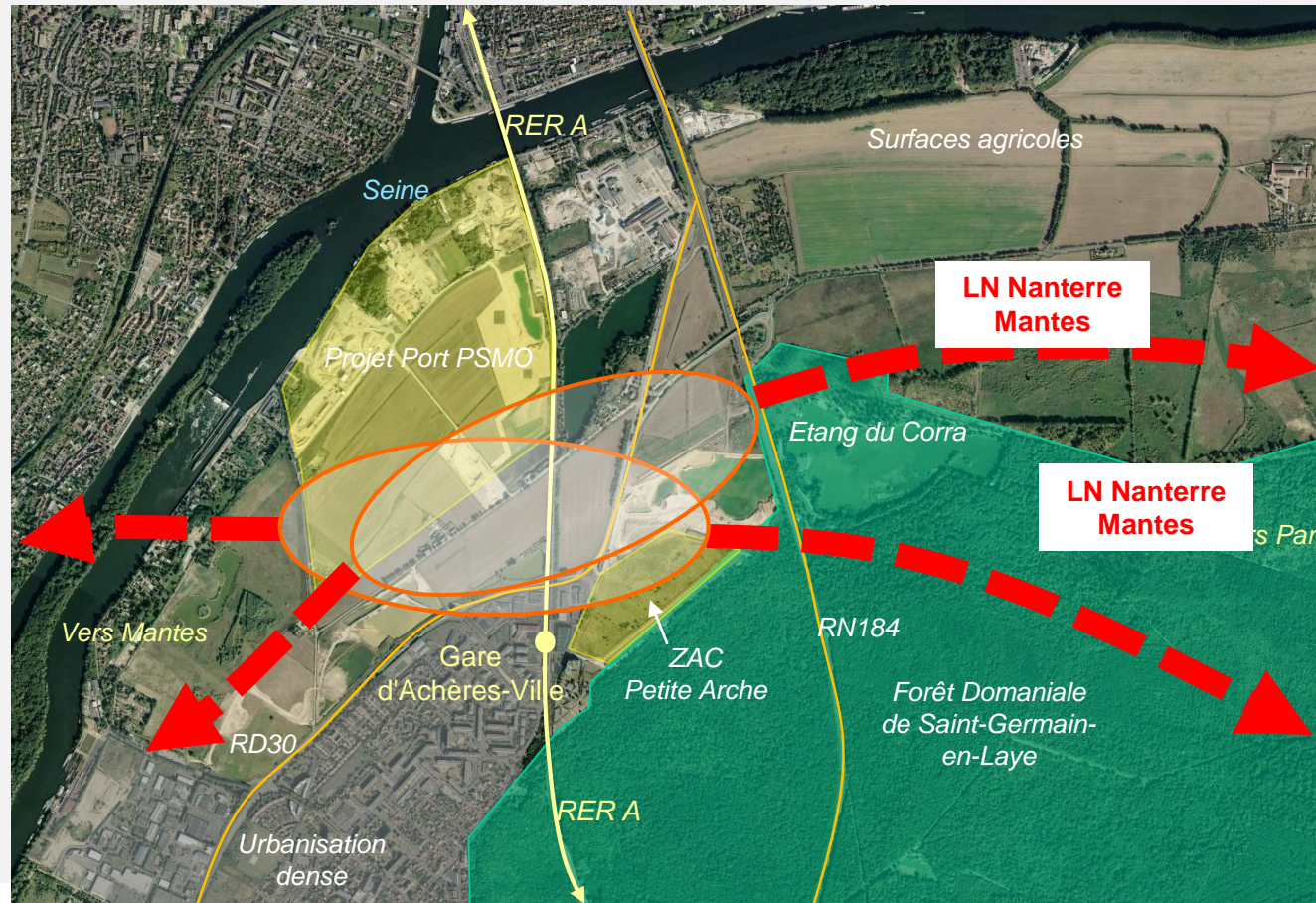
Point sur les études en cours :

■ Correspondances potentielles

- RER A vers Cergy (selon les configurations à l'étude, distance intermodale de 200 à 400 m)
- TGO
- Ligne L (Cergy – St Lazare)

■ Interfaces avec les projets d'aménagement (non exhaustif)

- Projet PSMO
- ZAC Petite Arche
- Prolongement A104
- Liaison RD30 / RD190 ...



Gare Nouvelle de Confluence



Achères-Grand-Cormier

■ Contraintes (non exhaustif) :

- Impact sur le faisceau ferroviaire de Grand Cormier, nécessitant un réaménagement (notamment émergence des tunnels)
- Forts enjeux de chaque côté de la gare : forêt domaniale de Saint-Germain-en-Laye

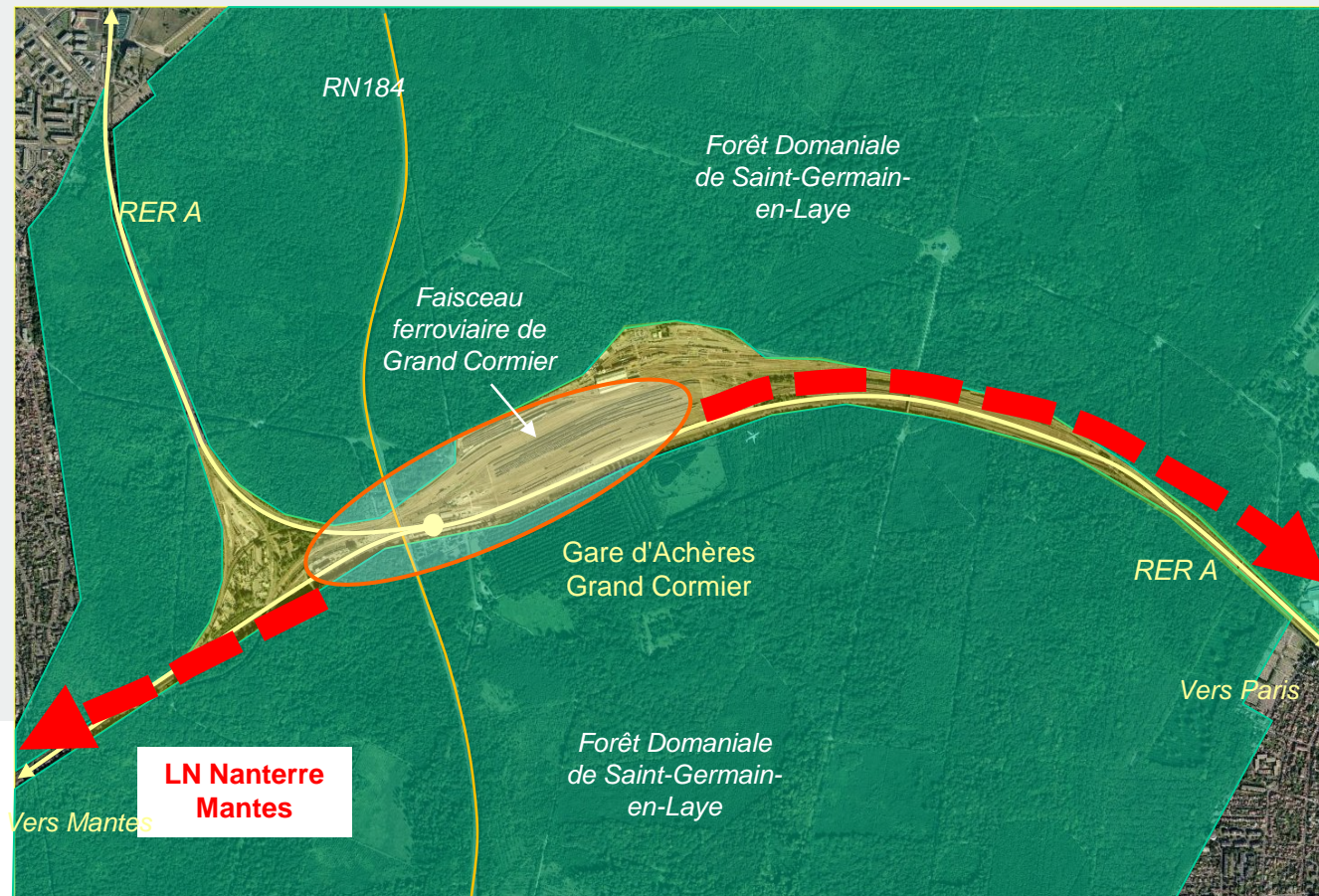
Point sur les études en cours :

■ Correspondances possibles :

- RER A vers Poissy

■ Etude des impacts sur les activités ferroviaires du triage

Zone d'implantation de la GN Achères Grand-Cormier



Méthodologie et premiers résultats de l'analyse multicritère



2.1 Présentation de la démarche et du calendrier associé



LNPN : une ligne durable au service du développement durable des territoires

- Pour **éclairer le choix** d'une zone de passage (et d'un schéma de desserte) au regard du développement durable (DD),
- l'équipe LNPN conçoit un « **référentiel** » de développement durable (le **CLOUDD**),
- **co-construit** avec les autres prestataires, des experts et des représentants des territoires, regroupés au sein d'un **FABLAB**.



Le CLOUDD (Clés et Outils pour un Développement Durable) regroupe :

- **Le cap d'« une LNPN durable au service du DD des territoires »**
 - intègre notamment les objectifs transports validés en Copil en juillet 2015
- **Dont les critères d'aide à la décision en étape 1 des EPEUP**
 - Pour choisir un projet global = une zone de passage + un scénario de desserte
- **Éclairés par des indicateurs**



Une LNPN durable au service du DD des territoires signifie :

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

Une ligne en cohérence et en dialogue avec le développement économique et territorial

Une infrastructure eco-conçue qui préserve les patrimoines et les ressources en épargnant les plus exceptionnels et ménage les activités humaines

Un investissement soutenable, une ligne adaptable et articulée aux autres réseaux, contribuant à la croissance verte nationale



2 jeux d'indicateurs pour coller à 2 phases de choix (ZP puis scénarios)

- Pour éclairer dans un 1^{er} temps les **zones de passage**, avec les indicateurs réellement disponibles (fonction de l'état d'avancement des études), **un 1^{er} jeu d'indicateur restreints**.
 - l'objectif n'est pas de trancher sur des choix structurants mais d'éliminer les zones de passage les plus mauvaises en ne se fermant pas de porte.
 - Garder idéalement 3 ZP par section prioritaire.

- Pour éclairer dans un 2^{ème} temps (2^{ème} semestre 2016) les **scénarios de projet**, **un 2^{ème} jeu d'indicateurs complet** couvrant les **4 axes du CLOUDD**

1^{er} jeu d'indicateurs pour éclairer les ZP



RESSOURCES & PATRIMOINE	
Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort

DYNAMIQUES TERRITORIALES	
Territoire & économie	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet
Acceptabilité locale	Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE	
Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques
Temps section prioritaire	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (projet prioritaire)
Temps projet cible	Temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide (horizon cible)

INVESTISSEMENT SOUTENABLE	
Coût de l'infrastructure	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant
Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant avec mesures conservatoires à réaliser à l'horizon prioritaire dans le cas d'une gare nouvelle à l'horizon cible



2.2 Analyse des zones de passage



Les indicateurs environnementaux sont basés sur la hiérarchisation des enjeux.

→ Seuls les enjeux les plus forts sont intégrés à l'analyse (intégralité des enjeux très fort et une partie des enjeux forts).

Ressources & Patrimoines

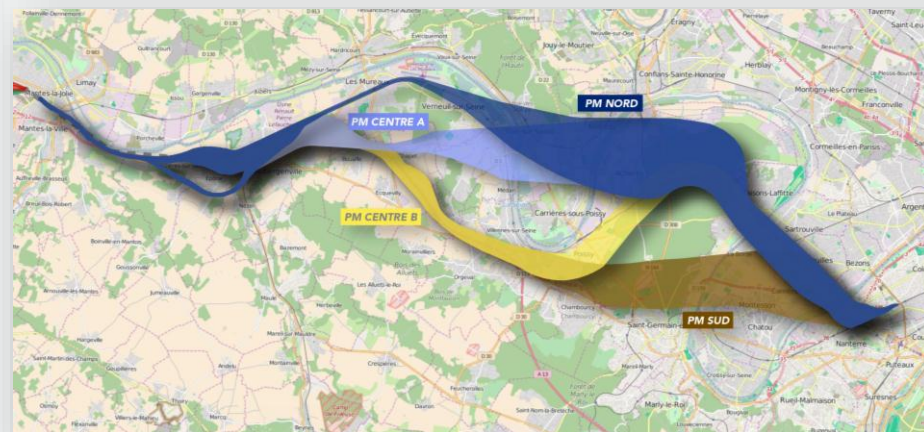


De la zone la moins bien ← à la mieux classée →



Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement	70 %		0 %
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique	70 %		0 %
Paysages et patrimoines	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des paysages et patrimoines protégés réglementairement ou d'intérêt	70 %		0 %

Synthèse

- Les critères milieux naturels et patrimoine ne sont pas discriminants bien qu'ils soient très représentés dans les différentes zone de passage.
- La ZP centre B semble tout de même légèrement meilleure.

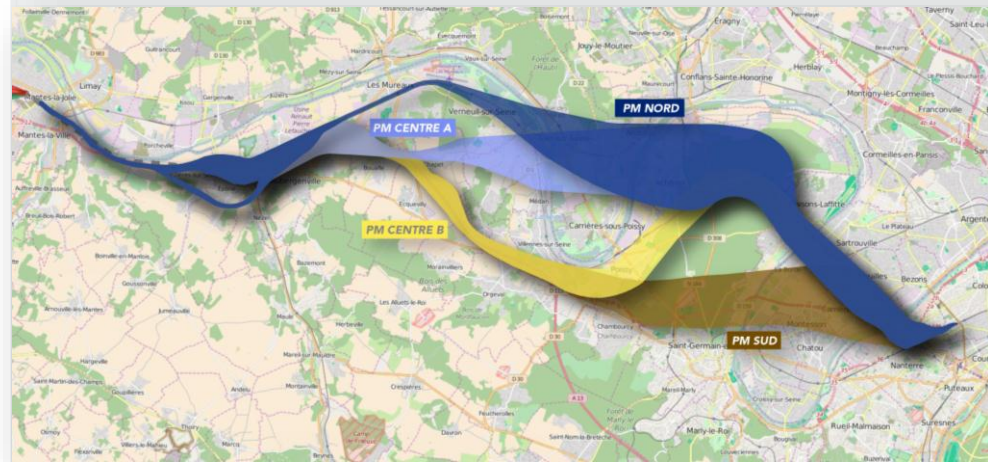




		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Captages eau potable	Pourcentage de surface de la zone de passage en périmètre de protection rapprochée pour les captages pour l'alimentation en eau potable	70 %  0 %
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	70 %  0 %

Synthèse

- Pas de discrimination concernant la ressource en eau potable.
- La gradation des ZP concernant les milieux agricoles à forts enjeux va de la ZP PM nord contenant le moins de surfaces agricoles à la PM sud qui en contiendrait le plus. Un éléments supplémentaires et singulier sur cette thématique, la présence d'une ZAP au sein de la ZP centre A.





Territoire & économie

Pourcentage de surface de la zone de passage en zones économiques, grands équipements ou zones de projet

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

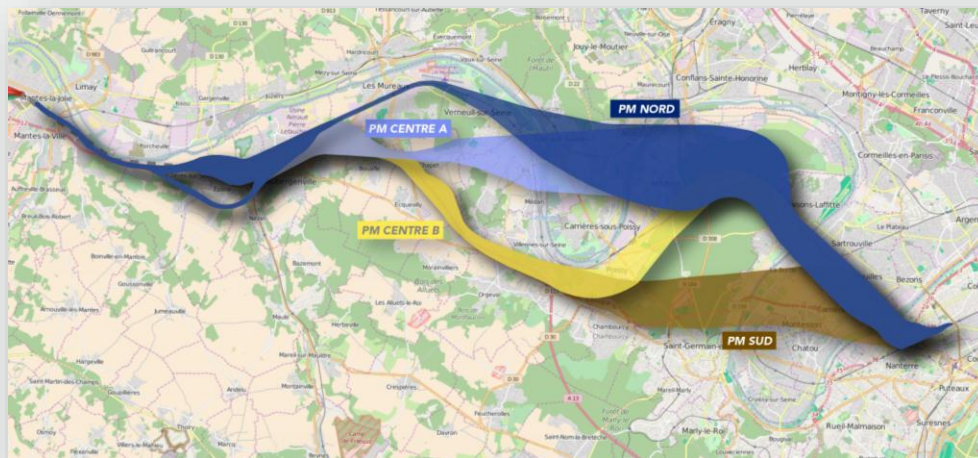
70 %



0 %

Synthèse

- Critère très important sur cette section mais qui est équivalent pour les quatre zones de passage.



Dynamiques Territoriales



Acceptabilité locale

Prises de positions relatives à une zone de passage lors des entretiens avec les EPCI

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Des avis défavorables

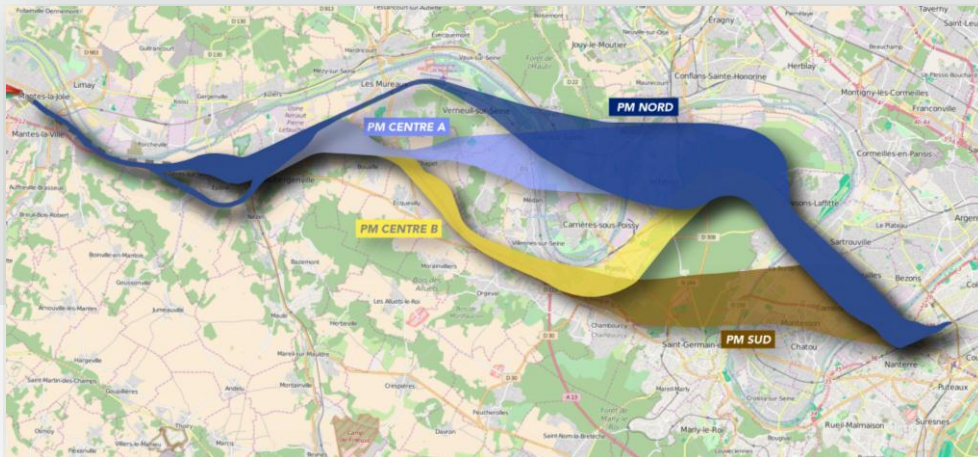


Des avis favorables



Synthèse

- La PM Sud est la moins privilégiée car elle ne permet pas une possibilité de gare nouvelle sur le site de la confluence Seine et Oise.

- Cet indicateur traduit la compréhension du maître d'ouvrage quant au positionnement des EPCI situés dans l'aire d'étude à propos des zones de passage à l'étude.
- Cette "compréhension" fait suite à une série de rencontres individuelles entre la SNCF et la plupart des EPCI. Toutes n'ont pas pu être rencontrées.
- Cet indicateur est une photographie de l'instant présent et sera amené à évoluer en fonction des avis exprimés par les uns et les autres, via des avis votés par les instances délibératives élues ou lors de prises de position lors des commissions consultatives, comités territoriaux ou comité de pilotage.

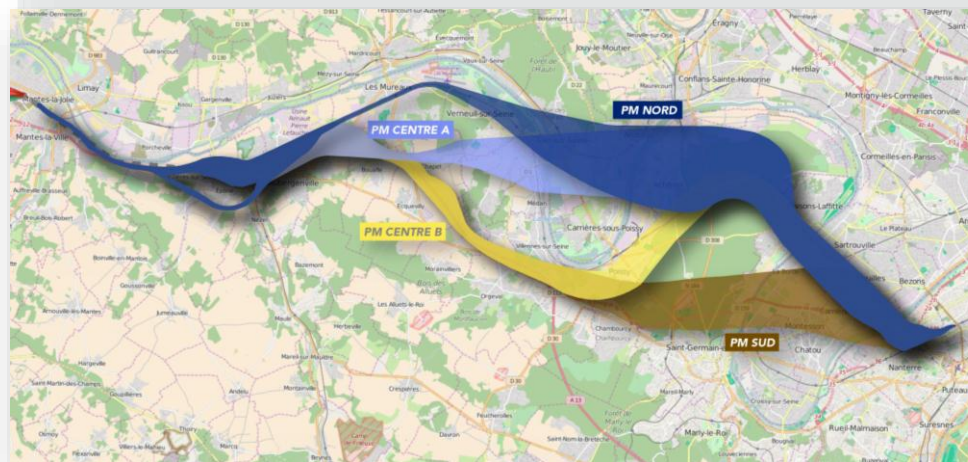




		De la zone la moins bien ← à la mieux classée →
Nuisances	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones urbanisée à vocation d'habitat	70 %  0 %
Risques	Pourcentage de surface de la zone de passage en zone à risques naturels ou technologiques	70 %  0 %

Synthèse

- Toutes les zones de passages sont densément habitées, la PM sud étant un peu meilleure et la PM centre B un peu moins bonne
- Deux groupes de ZP se distinguent concernant les risques, la PM nord et centre A plus concernées par ce critère alors que les PM centre B et PM sud le sont un peu moins (entre Achères et la boucle de Chanteloup: nombreuses ICPE, SIAAP, et zone inondable très importante).





Temps section

Différence de temps de parcours de la zone de passage par rapport à la plus rapide

De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

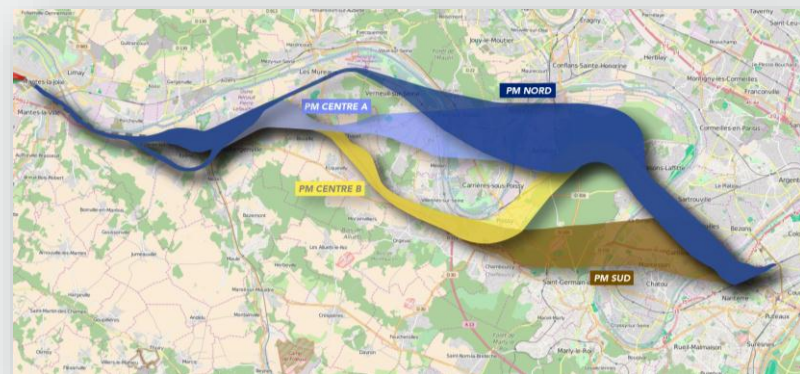
5 minutes



0 minute

Synthèse

- Les ZP Centre B et Nord sont les moins performantes



- La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris, Mantes et la Normandie.



De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

Coût de l'infrastructure

Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant

60



0

Scénario Nord

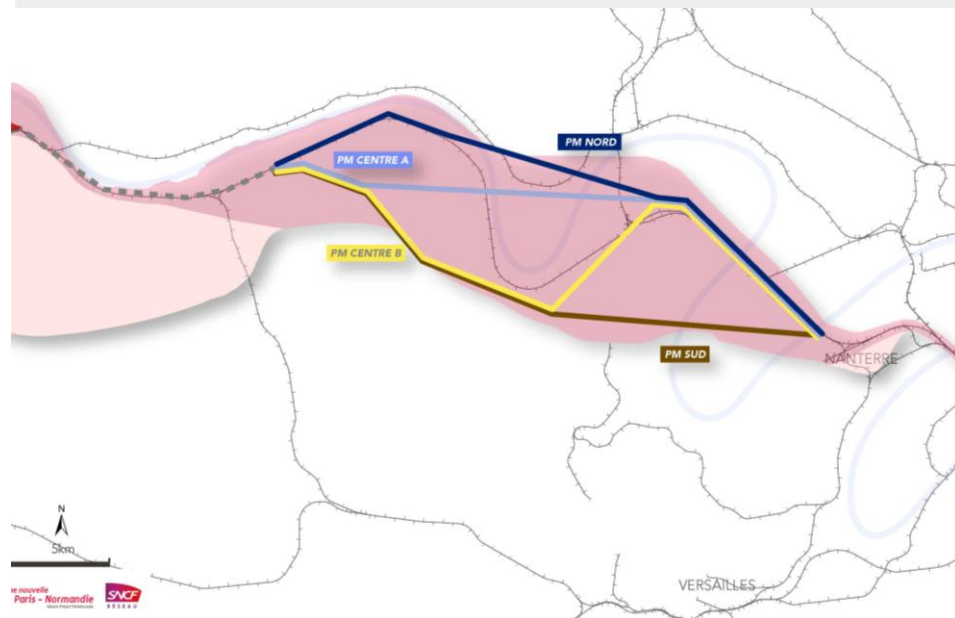
- Le parti pris d'aménagement longe le réseau existant à l'est de Mantes (entre le secteur de Vernouillet Verneuil et Mantes Station). Afin d'assurer la séparation des flux entre EOLE et LNPN, des aménagements conséquents doivent être réalisés, sur plus de 14km, ce qui rend ce scénario relativement onéreux.

Scénarios Centre

- La sinuosité du scénario Centre B entraîne un linéaire de ligne nouvelle plus long que le Centre A, ce qui se répercute dans les coûts.

Scénario Sud

- Ce scénario est le moins coûteux, car plus direct (et donc moins de linéaire)





De la zone la moins bien ← à la mieux classée →

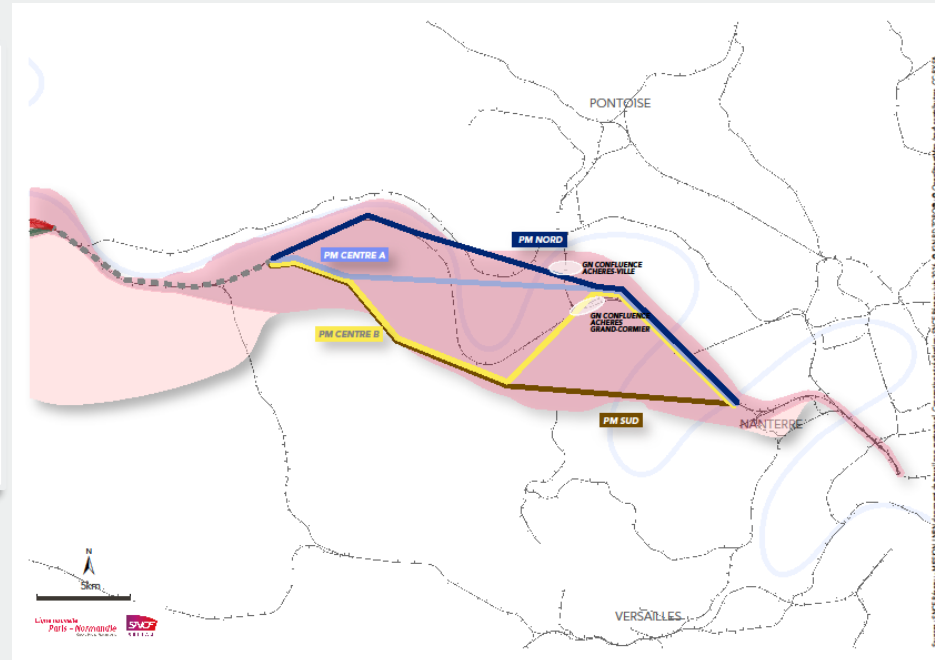


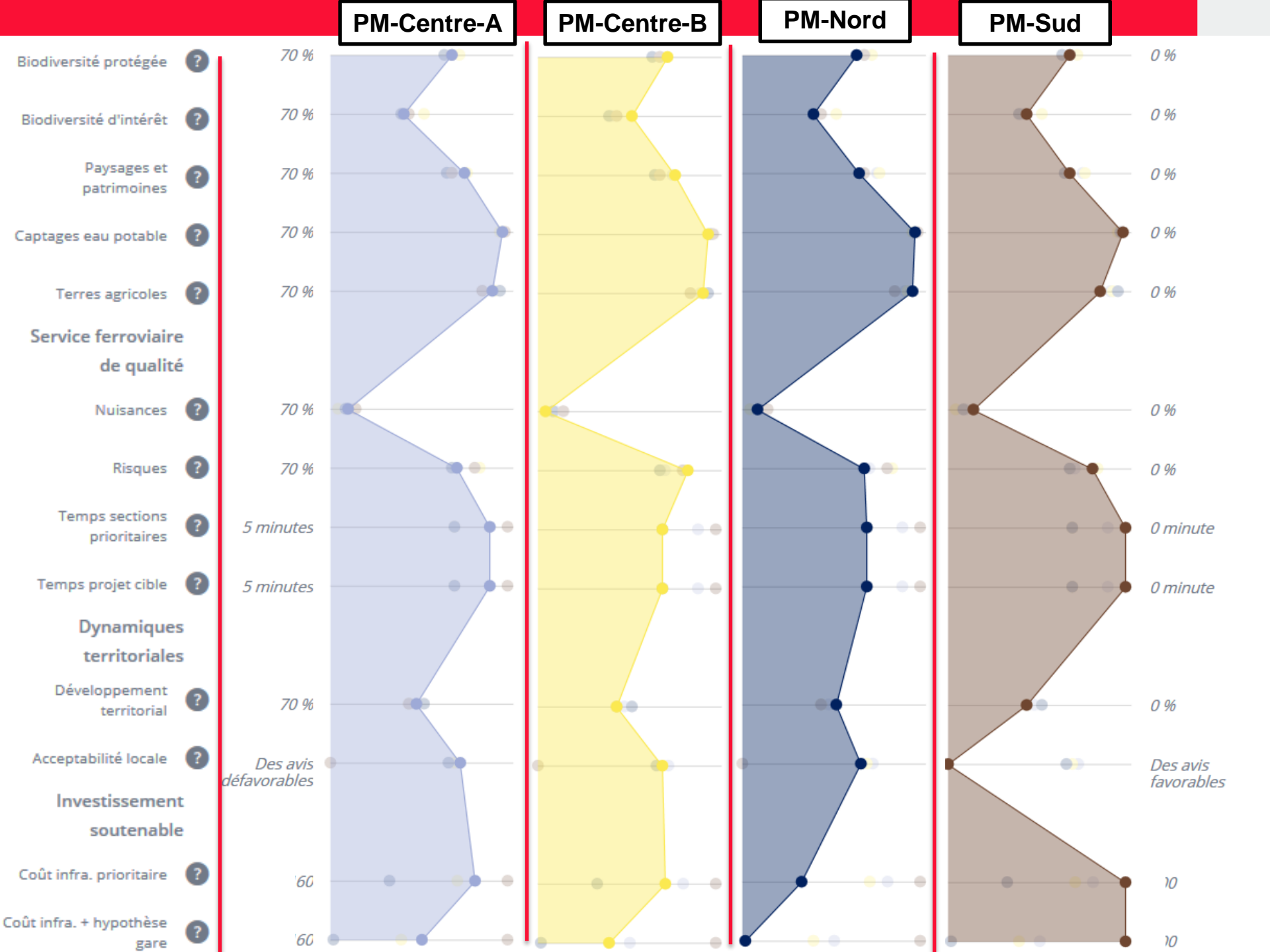
Coût de l'infrastructure Scénario Gare Nouvelle en cible

Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant avec mesures conservatoires à réaliser à l'horizon prioritaire dans le cas d'une gare nouvelle à l'horizon cible

Synthèse

- Dans les scénarios avec gare nouvelle, seules les mesures conservatoires à réaliser dès l'horizon prioritaire ont été prises en compte.
- L'écart se creuse avec le scénario Sud, qui, par définition, ne possède pas de gare nouvelle. L'ordre entre scénario n'est pas modifié.





Temps d'échanges

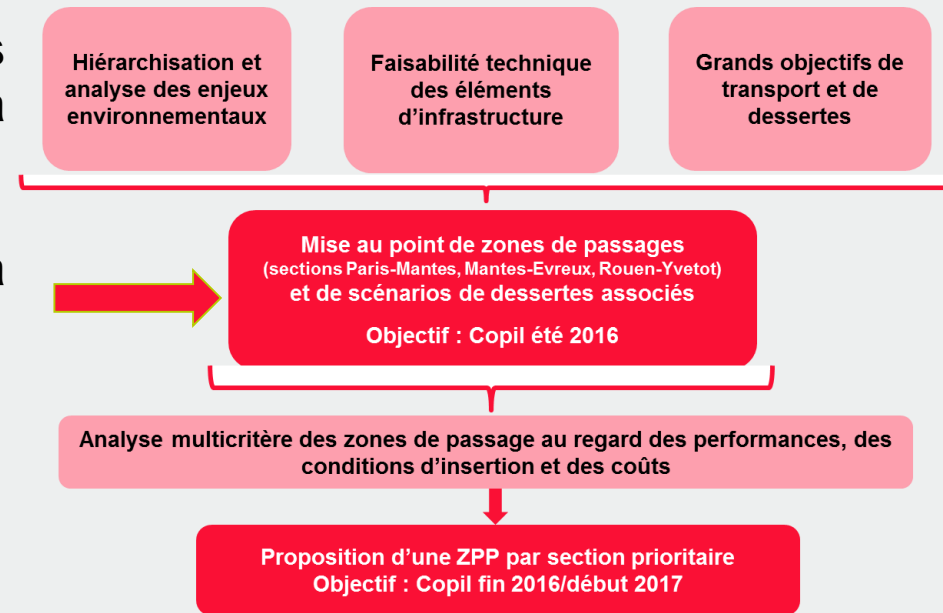
Poursuite



■ **Poursuite de la concertation sur les zones de passage et poursuite de la définition des scénarios de dessertes**

■ **Prochain COPIL prévisionnel à la rentrée 2016 – objectifs :**

- **Proposition de 3 scénarios de projet**
- **Lancement de la vague 3 de concertation**





Site internet du projet :

➤ www.ln-pn.fr

Retours à faire à:

➤ celine.cuchet@reseau.sncf.fr



Fin du diaporama