

Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Concertation – Vague 2 : Atelier Fonctionnalités n° 2

24 Novembre 2015



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Atelier fonctionnalités - 24 Novembre 2015



Participants :

Représentants techniques issus des collectivités et des institutions représentées au comité de pilotage, les ports et les établissements publics d'aménagement

Horaire :

09h30 – 16h00

Atelier fonctionnalités - 24 Novembre 2015



Déroulé :

9h00 – 9h30 Accueil

9h30 – 11h00 Séance Plénière : analyses de capacité des scénarios « Hauts »

- Introduction et rappel de la démarche
- Analyses de capacité
- Ajustement des hypothèses de desserte

11h00 – 11h15 Pause

11h15 – 12h45 Travail en groupe : scénarios « hauts » ajustés

12h45 – 14h00 : Pause déjeuner

14h00 – 15h45 Séance Plénière : orientations fonctionnelles pour les études de conception dans le secteur d'Evreux

- Enjeux de desserte
- Orientations concernant les localisations

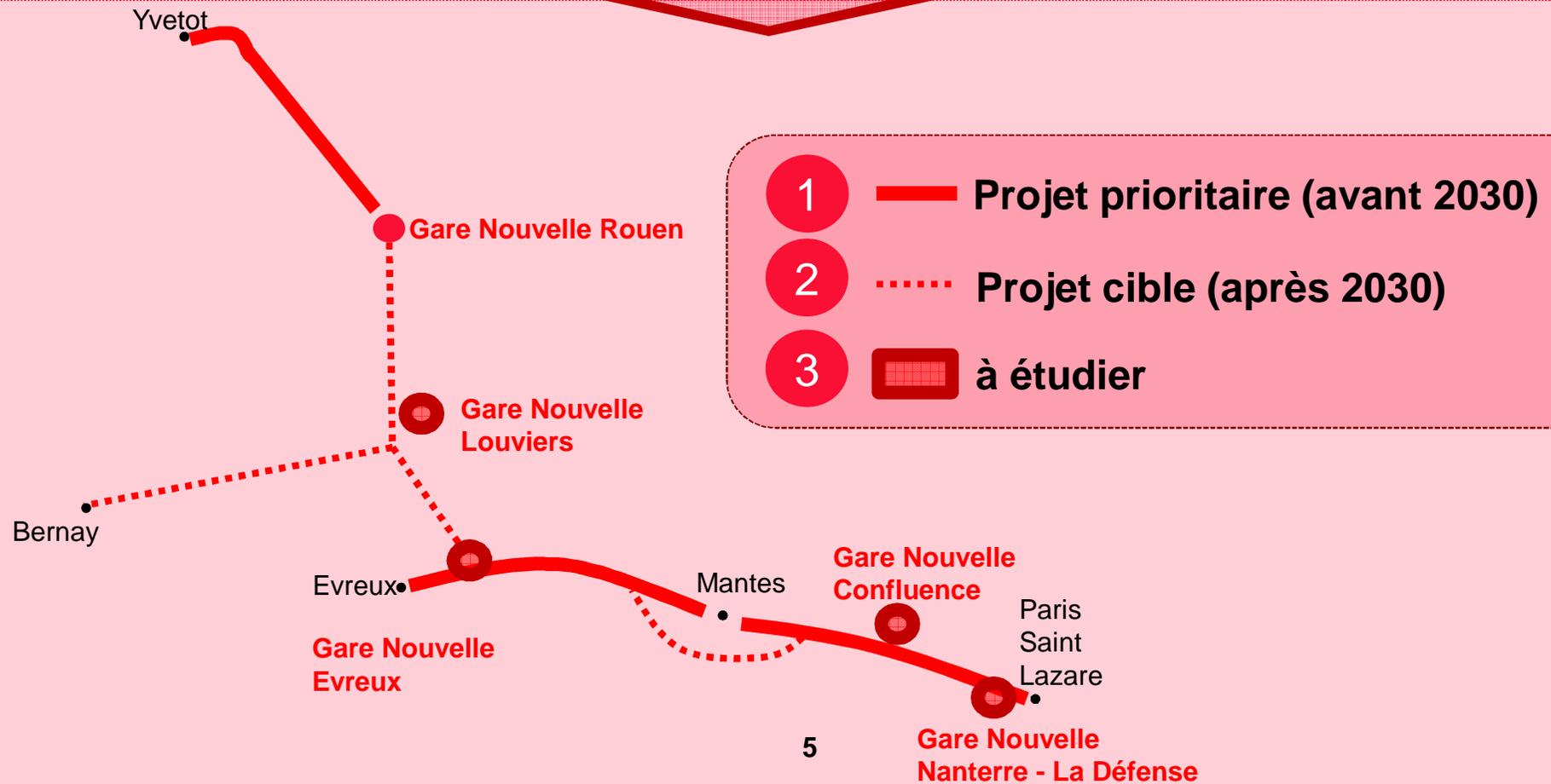
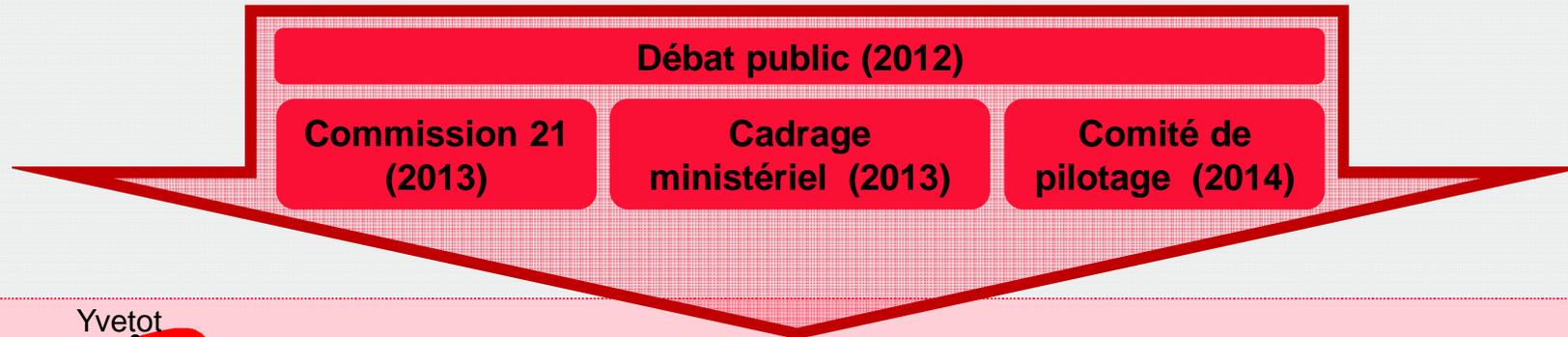
15h45 – 16h00 Synthèse

- Restitution des travaux en groupe, ouverture sur l'atelier 3, conclusions

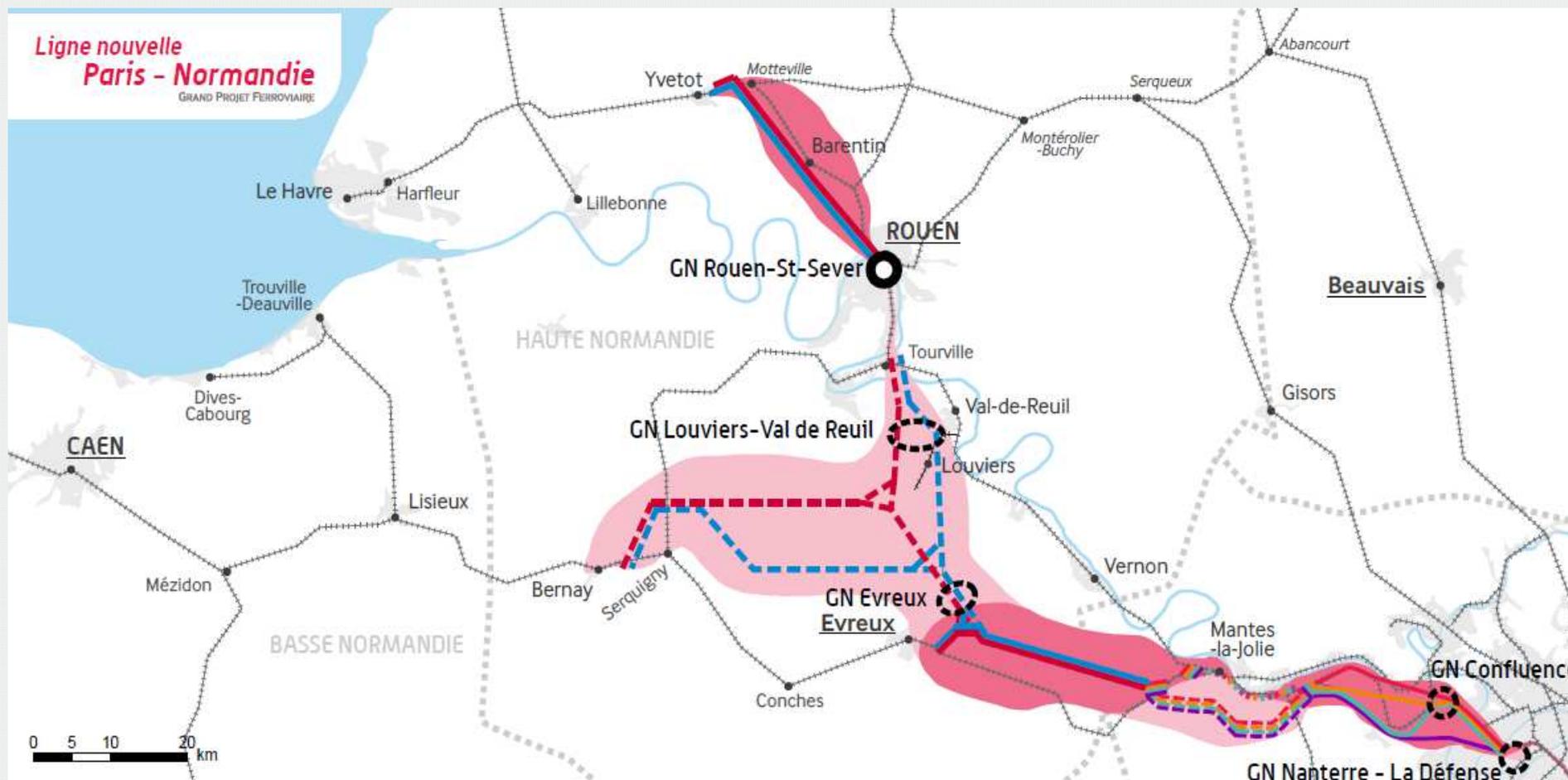
Chapitre n° 1

Introduction et rappel de la démarche des ateliers fonctionnalités

Les évolutions du projet



Le projet LNPN aujourd'hui



Scénarios :

- | | | | |
|--|---------------------------|--|--------------------------------------|
| | AB prioritaire avant 2030 | | Confluence - Les Mureaux prioritaire |
| | B prioritaire avant 2030 | | Confluence - Chanteloup prioritaire |
| | AB après 2030 | | Confluence - Poissy prioritaire |
| | B après 2030 | | Mantes Direct prioritaire |
| | | | Mise à 4 voies après 2030 |
| | | | |

Gares nouvelles :

- projet prioritaire
- à déterminer

Aire d'étude :

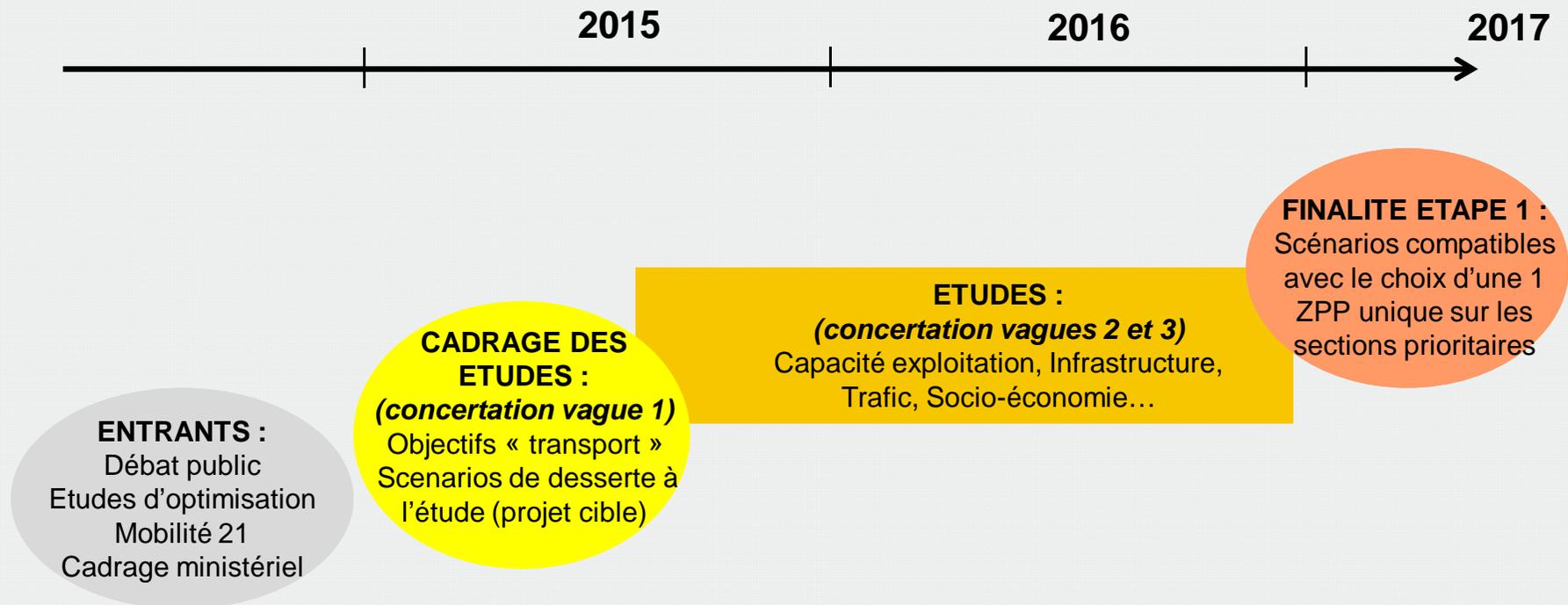
- projet prioritaire avant 2030 |
- projet cible après 2030 |

Source : Mission LNPN, mars 2015

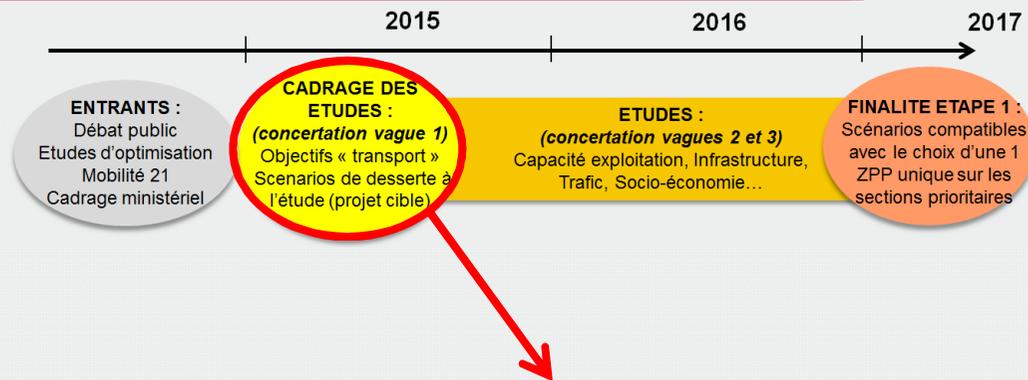
— Fonctionnalités



Objectifs et démarche de l'étape 1 des EPEUP :



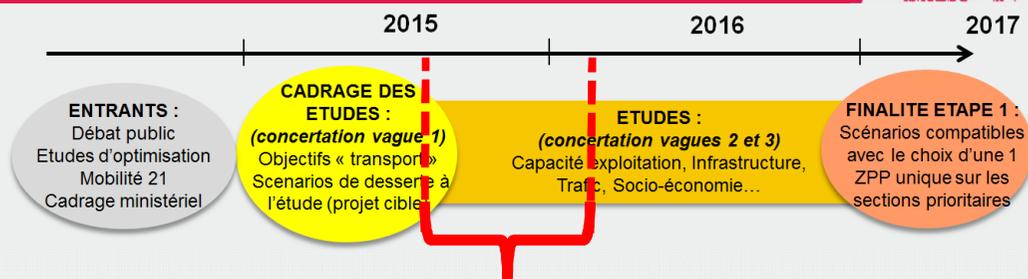
— Fonctionnalités



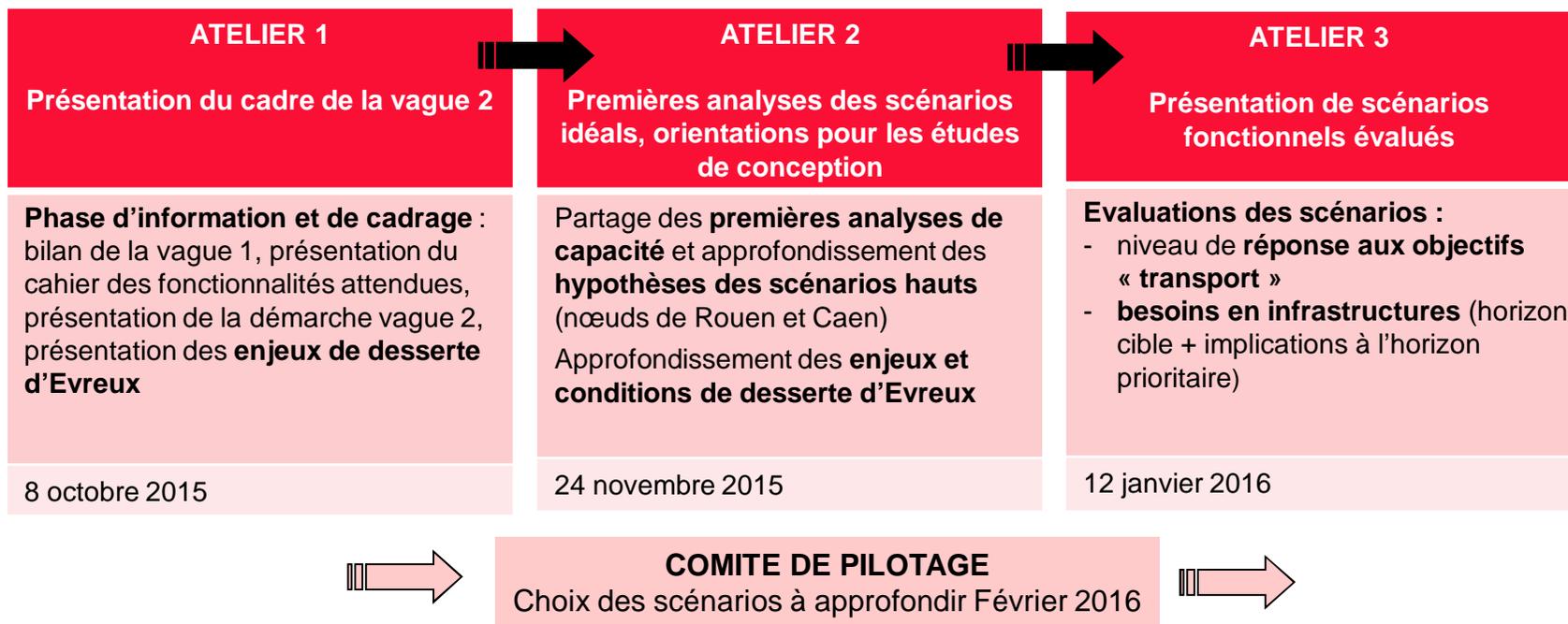
Bilan de la vague 1 :

- Recueil et synthèse des fonctionnalités attendues
- Validation de grands objectifs « transport »
- Construction de scénarios de dessertes à l'horizon du projet cible (après 2030)

— Fonctionnalités



Objectifs et démarche de la présente vague d'ateliers



Analyses de capacité des scénarios « Hauts » construits en Vague 1

Scénarios « hauts » construits en Vague 1



Principes de construction :

Réponse aux différentes attentes en matière de desserte voyageur et de circulation du fret à l'horizon du projet cible (après 2030)

- **liaisons entre grands pôles (Paris, Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg)** : attentes exprimées lors du débat public confortées
- **desserte des territoires et desserte des nœuds (Mantes, Rouen, Caen,...)** : attentes précisées et développées par rapport au débat public
- **fret** : 1 sillon depuis Le Havre et 1 depuis Rouen en heure de pointe (un sens)

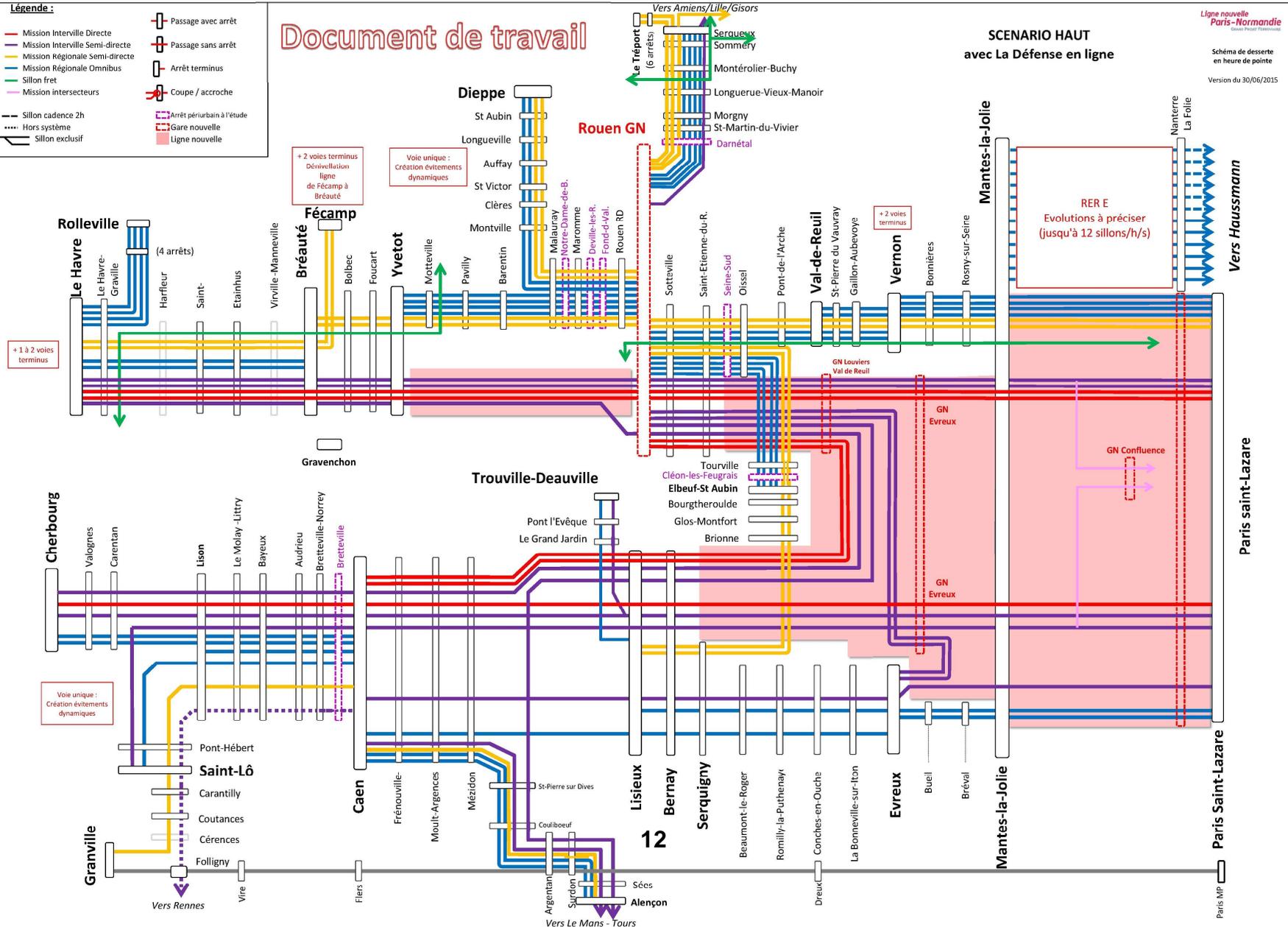
En conséquence, des principes de desserte qui permettent :

- la **diffusion à toutes les échelles du territoire** des bénéfices de la LN
- **1,5 à 2 fois plus de trains** Interville et régionaux en pointe

Scénarios « hauts » construits en Vague 1

Document de travail

- Légende :**
- Mission Interville Directe
 - Mission Interville Semi-directe
 - Mission Régionale Semi-directe
 - Mission Régionale Omnibus
 - Sillon fret
 - Mission Intersecteurs
 - Sillon cadence 2h
 - Hors système
 - Sillon exclusif
 - Passage avec arrêt
 - Passage sans arrêt
 - Arrêt terminus
 - Coupe / accroche
 - Arrêt périurbain à l'étude
 - Gare nouvelle
 - Ligne nouvelle



SCENARIO HAUT avec La Défense en ligne

Ligne nouvelle Paris-Normandie
 Schéma de desserte en heure de pointe
 Version du 30/06/2015

Scénarios « Hauts » construits en vague 1



Exemples d'améliorations par rapport à la situation actuelle
(fréquences heure de pointe / heure / sens) :

	Existant	Projet cible Capacités à l'étude dans le scénario «idéal »
<i>Paris – Caen / Cherbourg / Trouville</i>	2 intervalles	4 intervalles
<i>Paris – Rouen – Le Havre</i>	2 intervalles	4 intervalles
<i>Paris - Vernon</i>	2 omnibus	4 omnibus
<i>Paris - Evreux</i>	1 omnibus	2 omnibus
<i>Total Paris – Mantes / Normandie</i>	8 à 9 trains	16 trains
<i>Caen - Rouen</i>	1 intervalle semi-direct par Serquigny	2 à 3 trains rapides par LN + 2 Rouen - Serquigny - Lisieux par réseau existant
<i>Evreux - Rouen</i>	1 car	2 trains
<i>Périurbain Rouen</i>	Desserte à la demi-heure	Desserte au quart d'heure
<i>Périurbain de Caen</i>	Desserte à l' heure	Desserte à la demi-heure
<i>Réseau francilien</i>	6 RER E (Eole)	Capacités dégagées permettant des évolutions du RER E, RER A et du réseau francilien (à préciser)

— Analyses de capacité



1. Nœud de Rouen

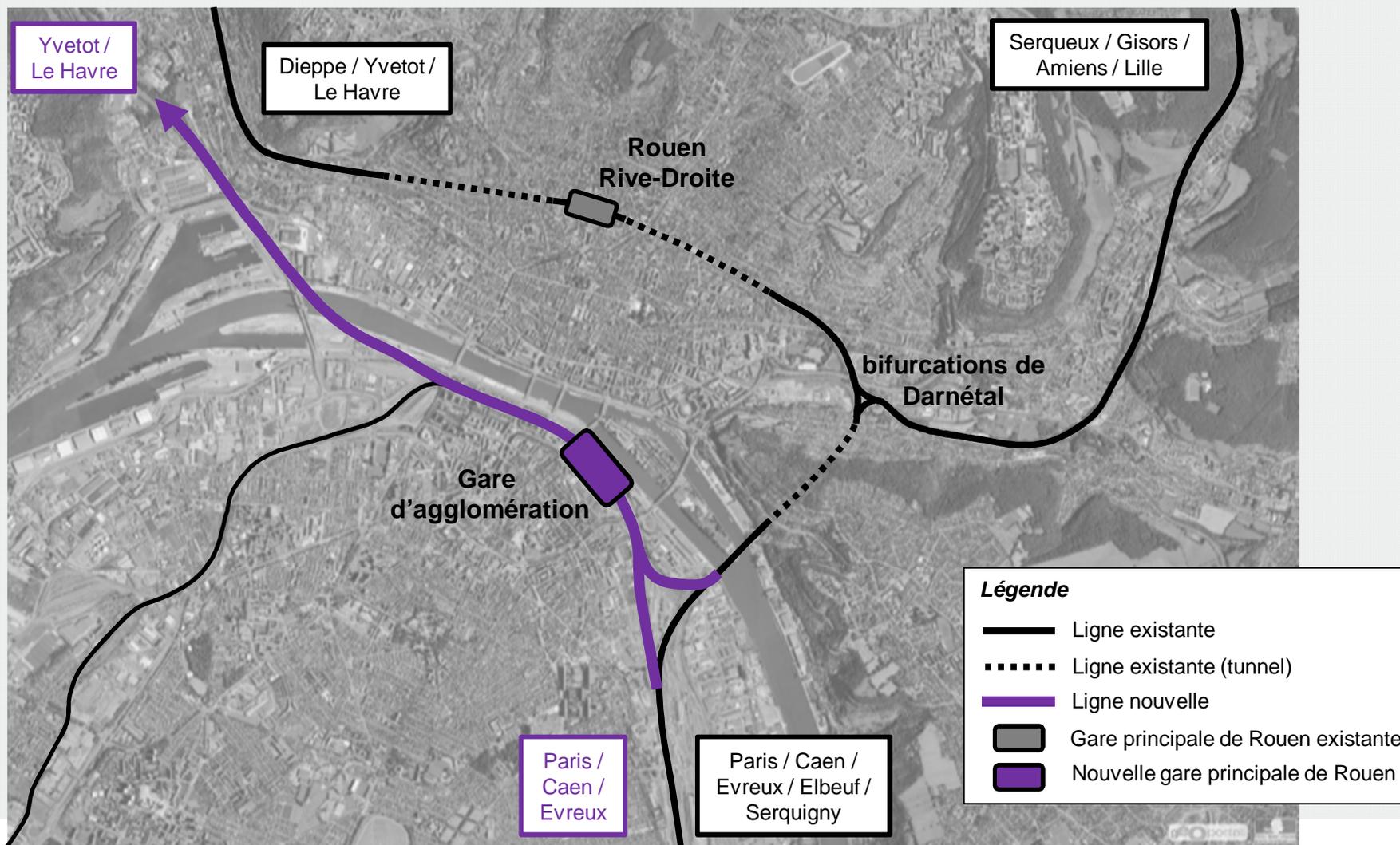
- Gare d'agglomération
- Bifurcation de Darnétal

2. Nœud de Caen

- Capacité en gare de Caen (nombre de voies à quai)
- Capacité entre Caen et Lison (découlant de la mixité de l'offre)

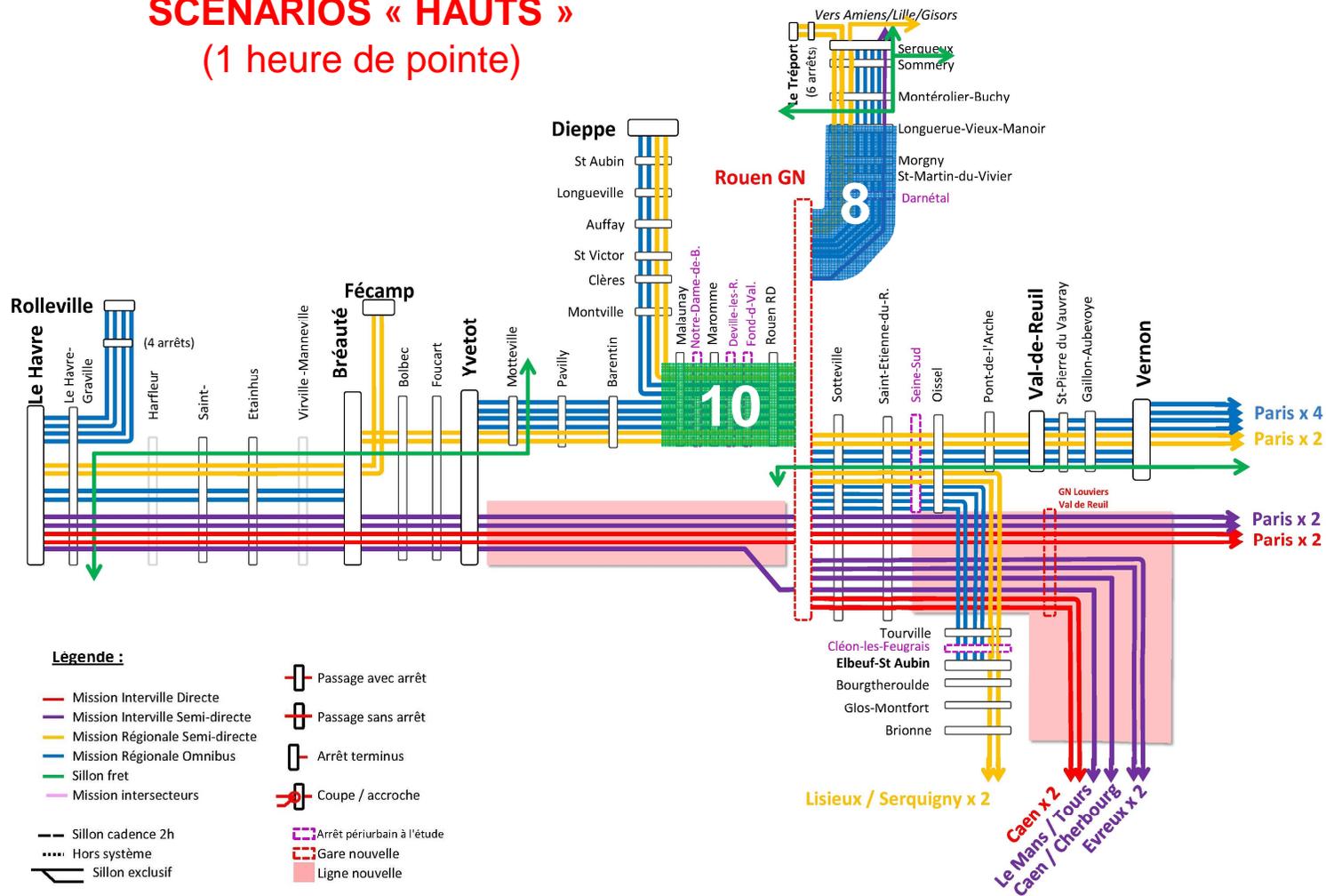
3. Gares terminus et voies uniques

Analyses de capacité : nœud de Rouen



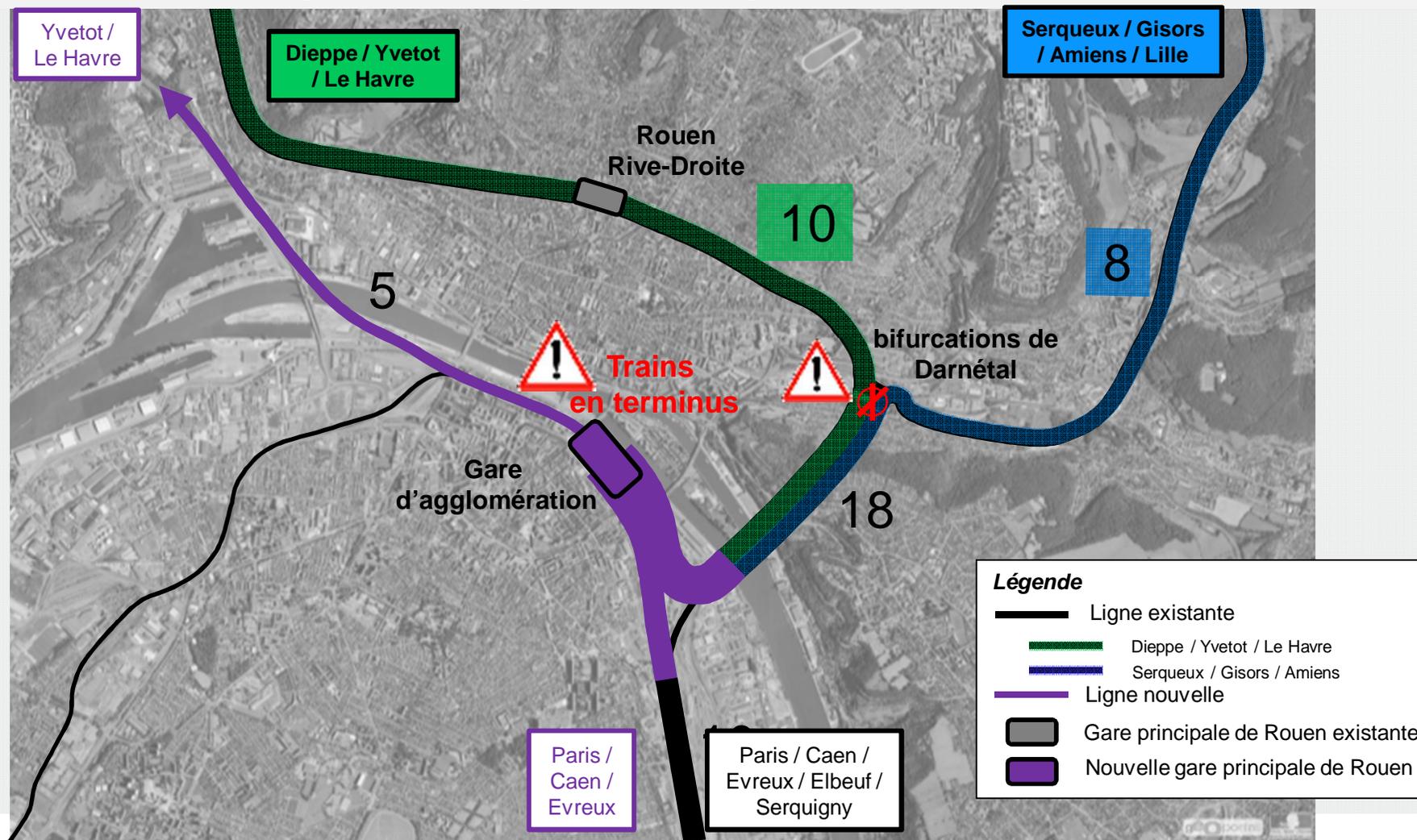
Analyses de capacité : nœud de Rouen

SCÉNARIOS « HAUTS » (1 heure de pointe)



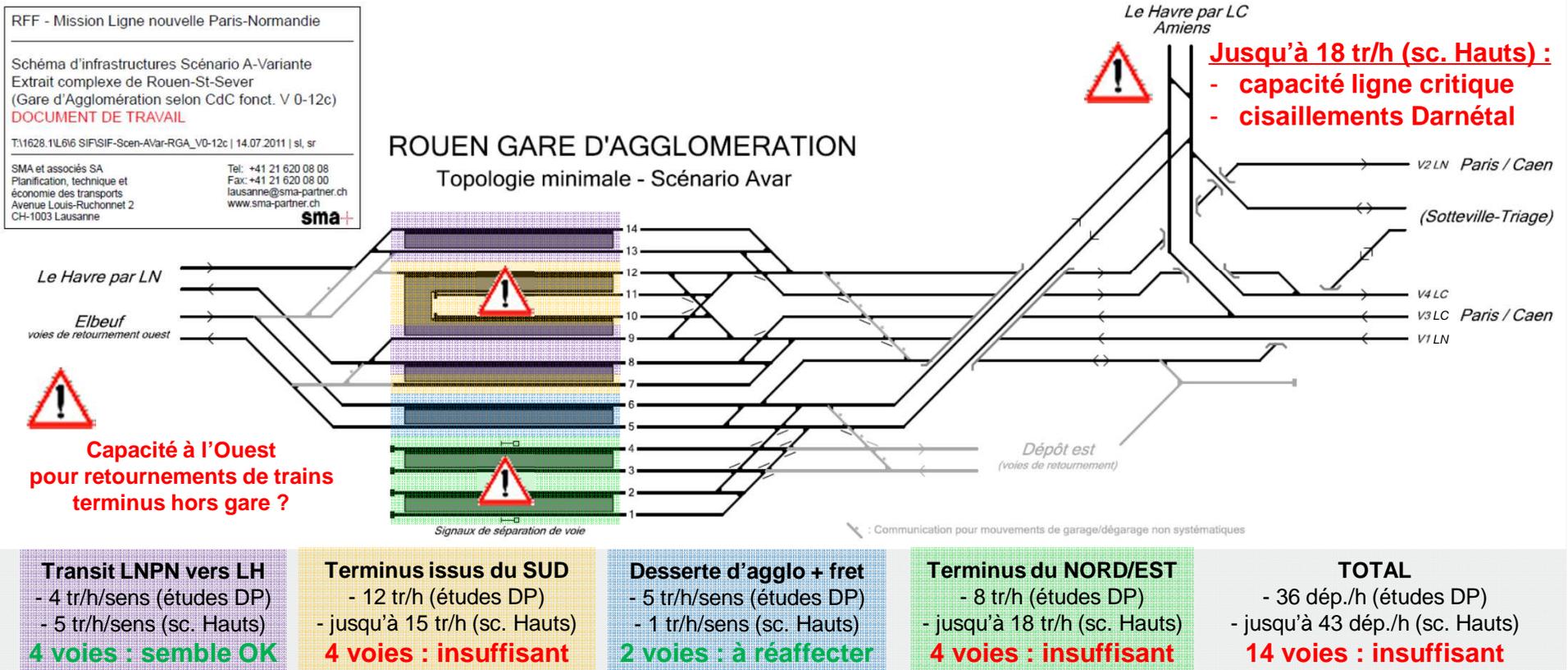
Analyses de capacité : nœud de Rouen

Nombre de trains par heure, par voie et par sens des scénarios « Hauts »



Analyses de capacité : nœud de Rouen

Schéma issu des études préalables au débat public (DP)



Analyses de capacité : nœud de Rouen

Schéma issu des études préalables au débat public (DP)

RFF - Mission Ligne nouvelle Paris-Normandie

Schéma d'infrastructures Scénario A-Variante
Extrait complexe de Rouen-St-Sever
(Gare d'Agglomération selon CdC fonct. V 0-12c)
DOCUMENT DE TRAVAIL

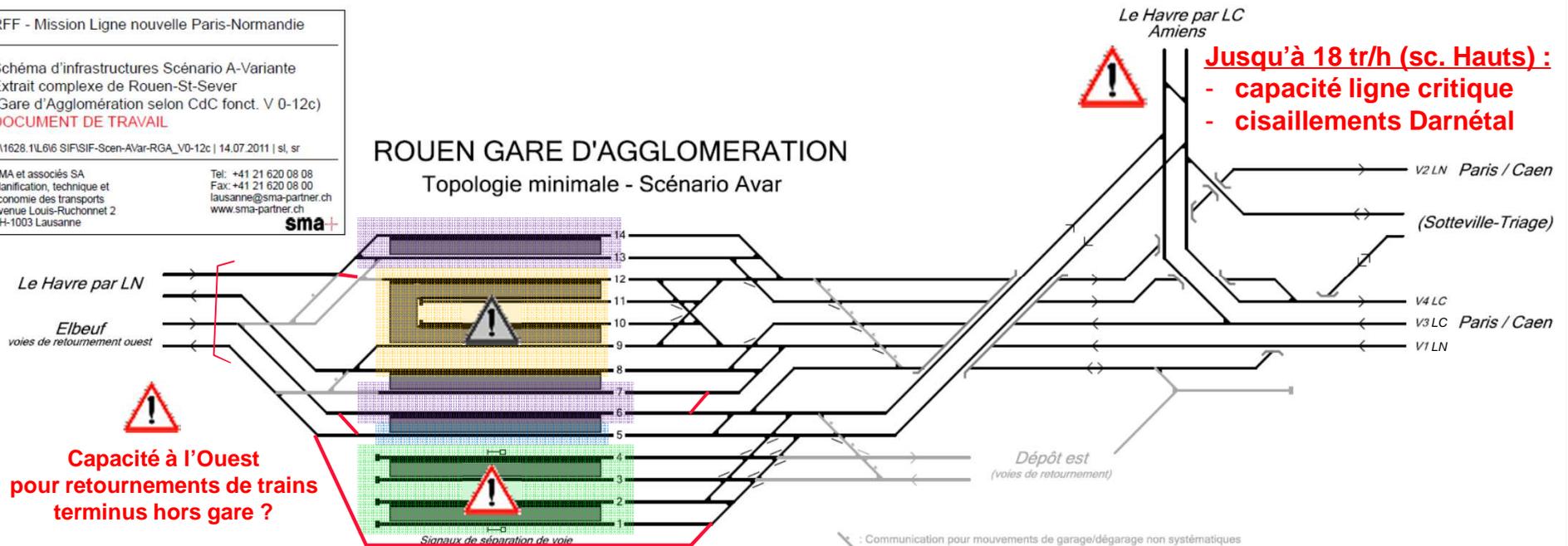
T:\1628.1\616 SIFSIF-Scen-AVar-RGA_V0-12c | 14.07.2011 | sl, sr

SMA et associés SA
Planification, technique et
économie des transports
Avenue Louis-Ruchonnet 2
CH-1003 Lausanne

Tel: +41 21 620 08 08
Fax: +41 21 620 08 00
lausanne@sma-partner.ch
www.sma-partner.ch

sma

ROUEN GARE D'AGGLOMERATION Topologie minimale - Scénario Avar



Transit LNPN vers LH
- 5 tr/h/sens sc. Hauts

4 voies : semble OK

Terminus issus du SUD
- jusqu'à 15 tr/h sc. Hauts

5 voies : semble OK

Circulation fret ?
- 1 tr/h/sens sc. Hauts

1 voie pour transit

Terminus du NORD/EST
- jusqu'à 18 tr/h sc. Hauts

**4 voies en terminus +
1 à 2 voies de transit ?**

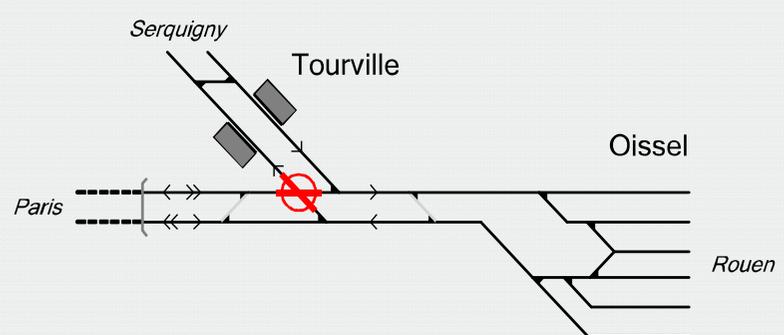
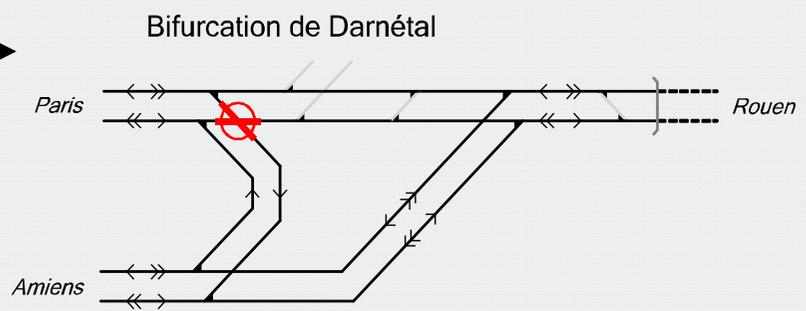
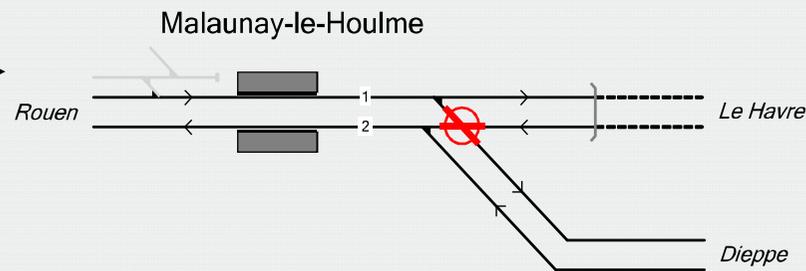
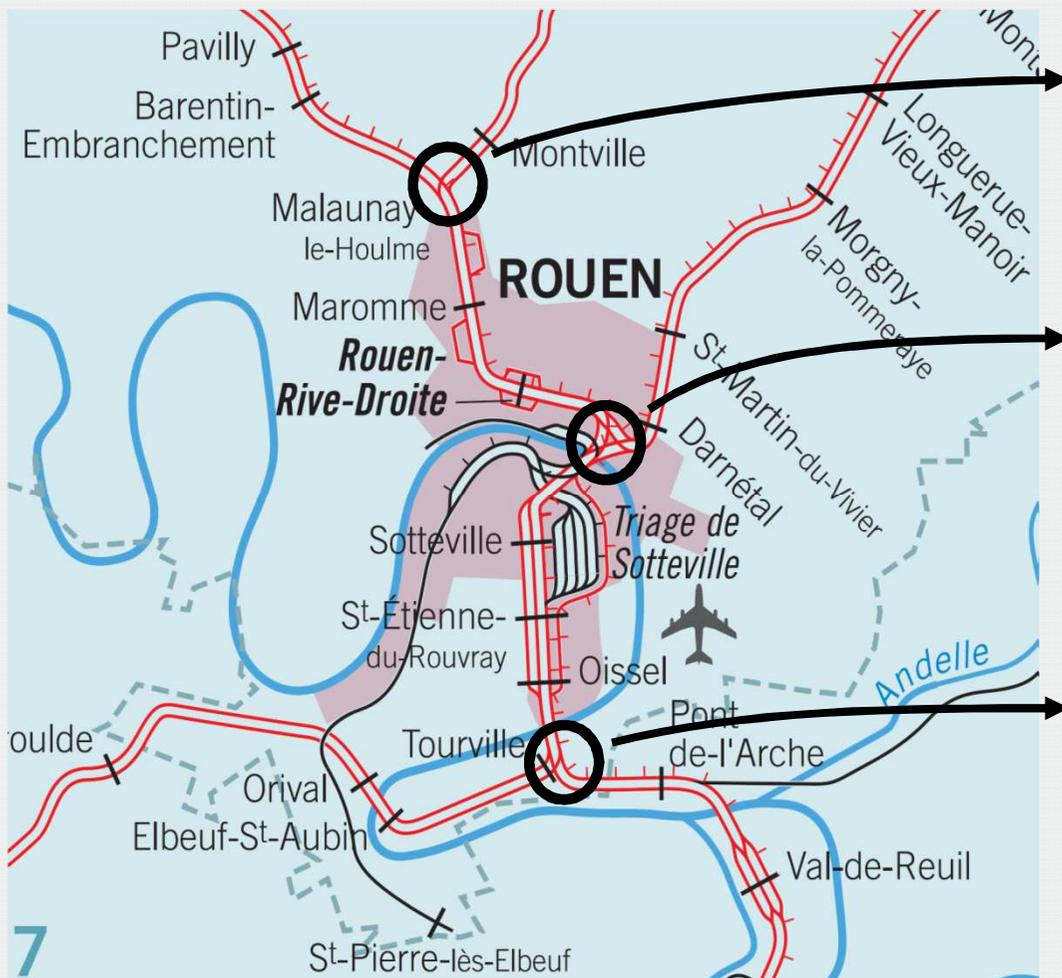
TOTAL

- jusqu'à 43 dép./h sc. Hauts
**15 à 16 voies, à confirmer
par des études horaire**

partage
des voies?

Analyses de capacité : nœud de Rouen

Bifurcations



Analyses de capacité : nœud de Rouen

A: situation actuelle 2015 / E: études débat public / H: scénarios «Hauts»

Bifurcation de MALAUNAY

Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	4	4	6
Voie déviée	2	4	4

Bifurcation de DARNÉTAL

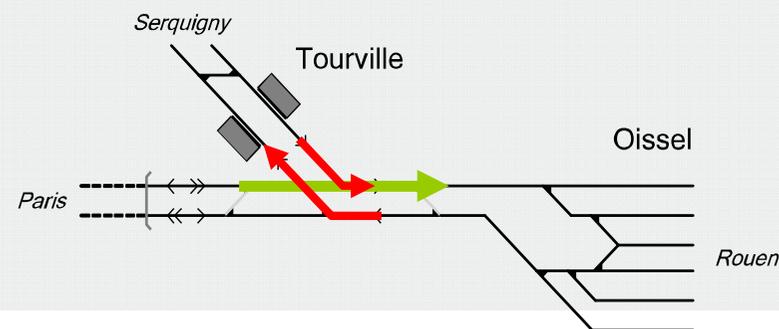
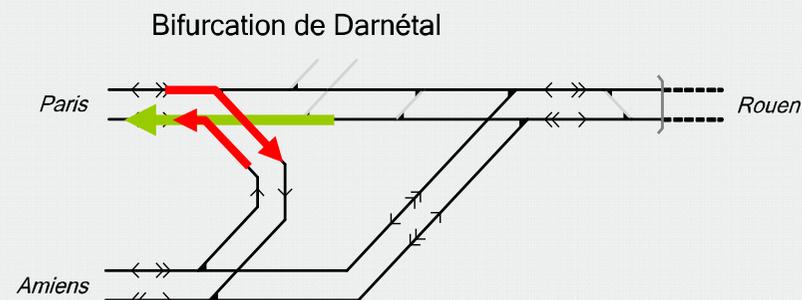
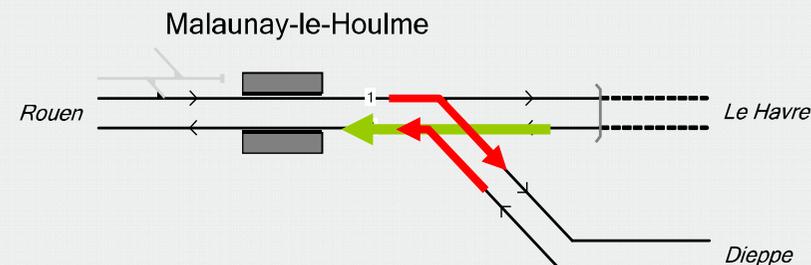
Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	6	8	10
Voie déviée	2	4	8

Bifurcation de TOURVILLE

Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	5	5	5
Voie déviée	2	3	6



Analyses de capacité : nœud de Rouen



A: situation actuelle 2015 / **P:** études Débat public / **H:** scénarios «Hauts»

Bifurcation de MALAUNAY

Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	4	4	6
Voie déviée	2	4	4

Bifurcation de DARNETAL

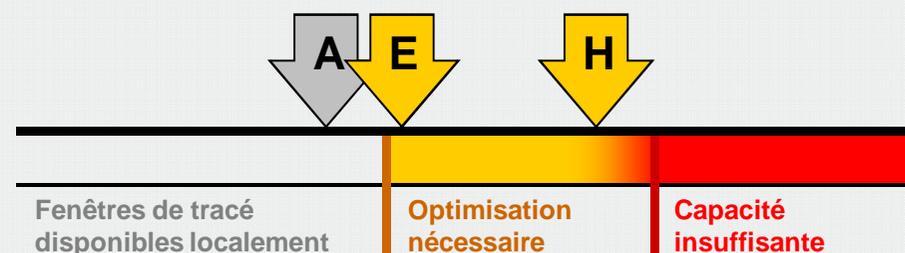
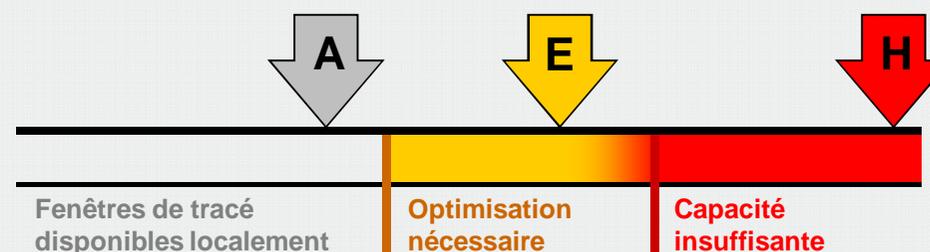
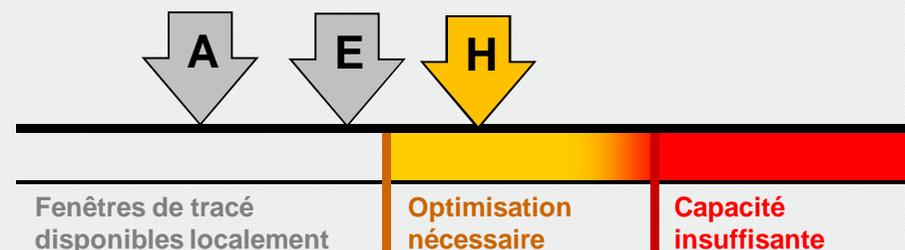
Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie Directe	6	8	10
Voie déviée	2	4	8

Bifurcation de TOURVILLE

Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	5	5	5
Voie déviée	2	3	6



Analyses de capacité : nœud de Rouen



Conclusions :

- **Capacité critique en ligne et au niveau de la bifurcation de Darnétal imposant :**
 - infrastructures supplémentaires majeures (tunnel)ou
 - réduction des niveaux de desserte sur les axes Nord (Dieppe / Yvetot / Le Havre) et Est (Serqueux / Gisors / Amiens / Lille) de 18 trains / heure à 12 trains / heure environ
- **Capacité de la gare nouvelle :**
 - ✓ de 14 à 16 voies dans les scénarios Hauts
 - ✓ diamétralisation de certaines missions (technique ou commerciales) ?
 - réduction du besoin en voies terminus
 - modification de la forme de la gare et de ses emprises à l'ouest

— Analyses de capacité



1. Nœud de Rouen

- Gare d'agglomération
- Bifurcation de Darnétal

2. Nœud de Caen

- Capacité en gare de Caen (nombre de voies à quai)
- Capacité entre Caen et Lison (découlant de la mixité de l'offre)

3. Gares terminus et voies uniques

Analyses capacitaires : nœud de Caen

A: situation actuelle 2015 / E: études débat public / H: scénarios «Hauts»

Gare de MEZIDON

Nombre de missions par heure

Dir.	A	E	H
Directe	5	7	8
Déviée	1	1+2	4+1*

Aménagement de capacité à déterminer par études horaires

Gare de CAEN

Nombre de missions par heure

Dir.	A	E	H
Lison	4	6	9
Mézidon	6	8	12

Voies en gare supplémentaires

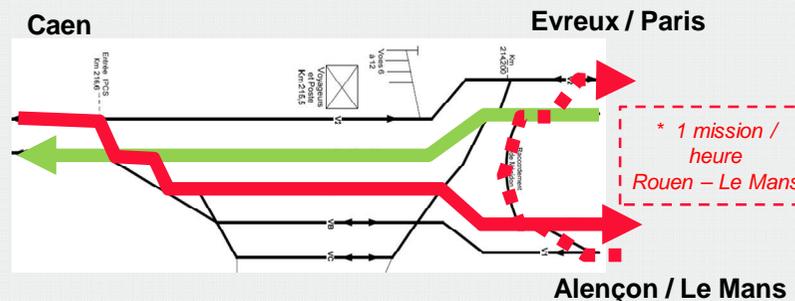
Adaptations du plan de voies nécessaires

Gare de LISON

Nombre de missions par heure

	A	E	H
Voie directe	2	2	5
Voie déviée	2	4	3

Aménagement de capacité à déterminer par études horaires



Analyses de capacité : nœud de Caen

A: situation actuelle 2015 / E: études débat public / H: scénarios «Hauts»

Gare de MEZIDON

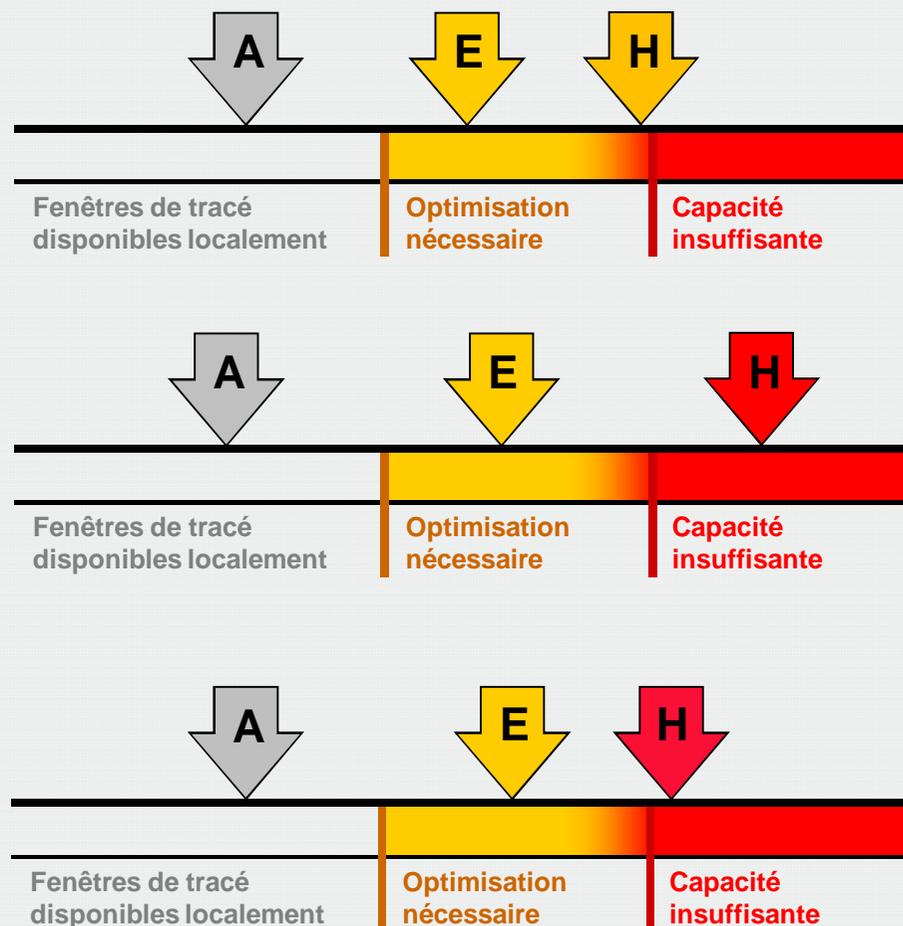
Nombre de missions par heure			
Dir.	A	E	H
Directe	5	7	8
Déviée	1	1+2	4+1

Gare de CAEN

Nombre de missions par heure			
Dir.	A	E	H
Lison	4	6	9
Mézidon	6	8	12

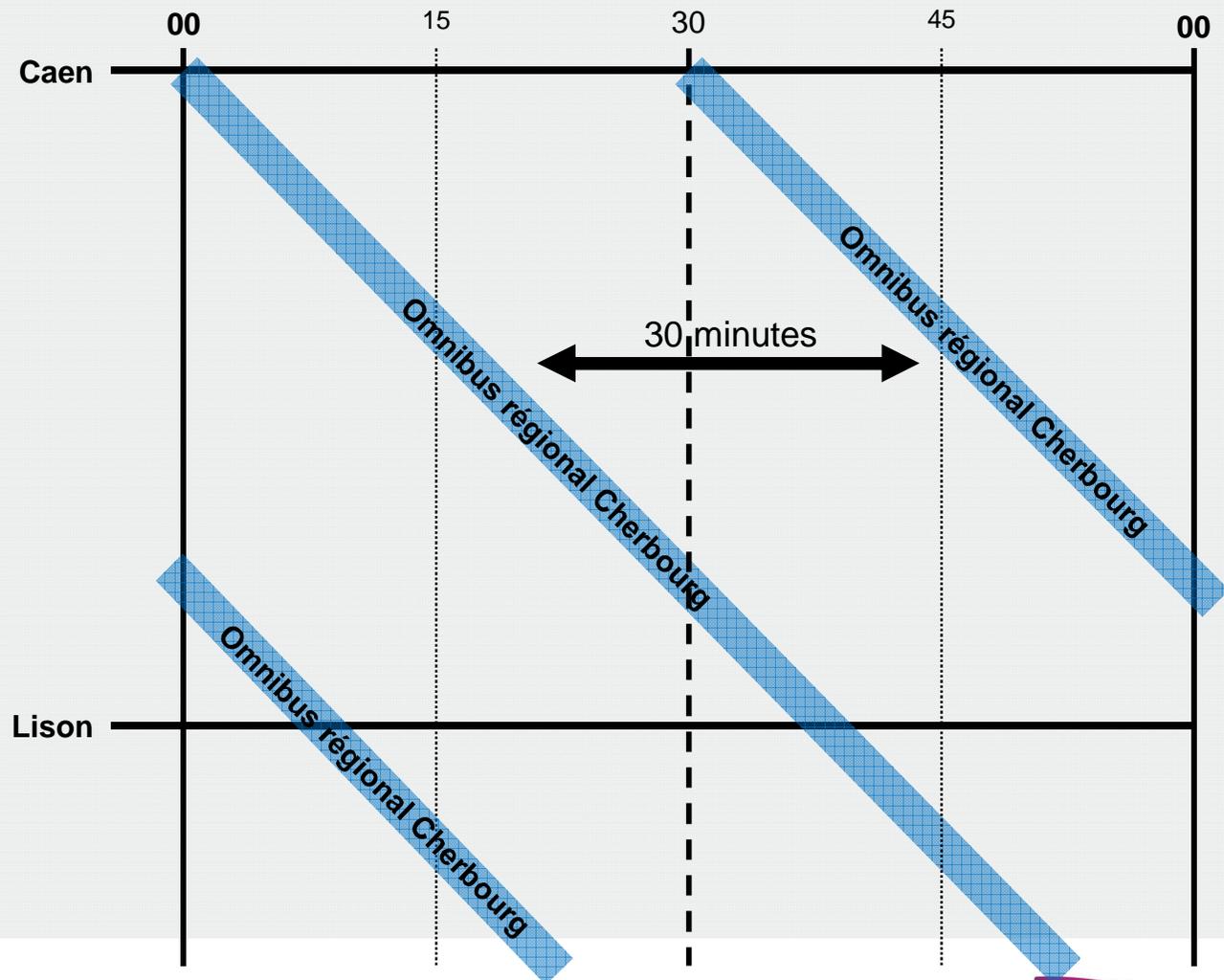
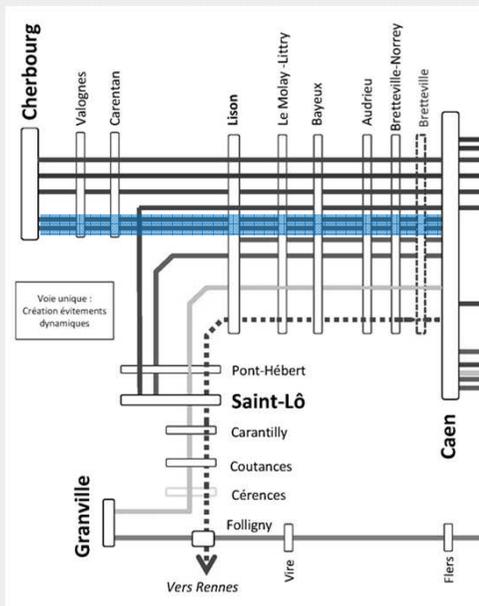
Gare de LISON

Nombre de missions par heure			
Voie	A	E	H
Directe	2	2	5
Déviée	2	4	3



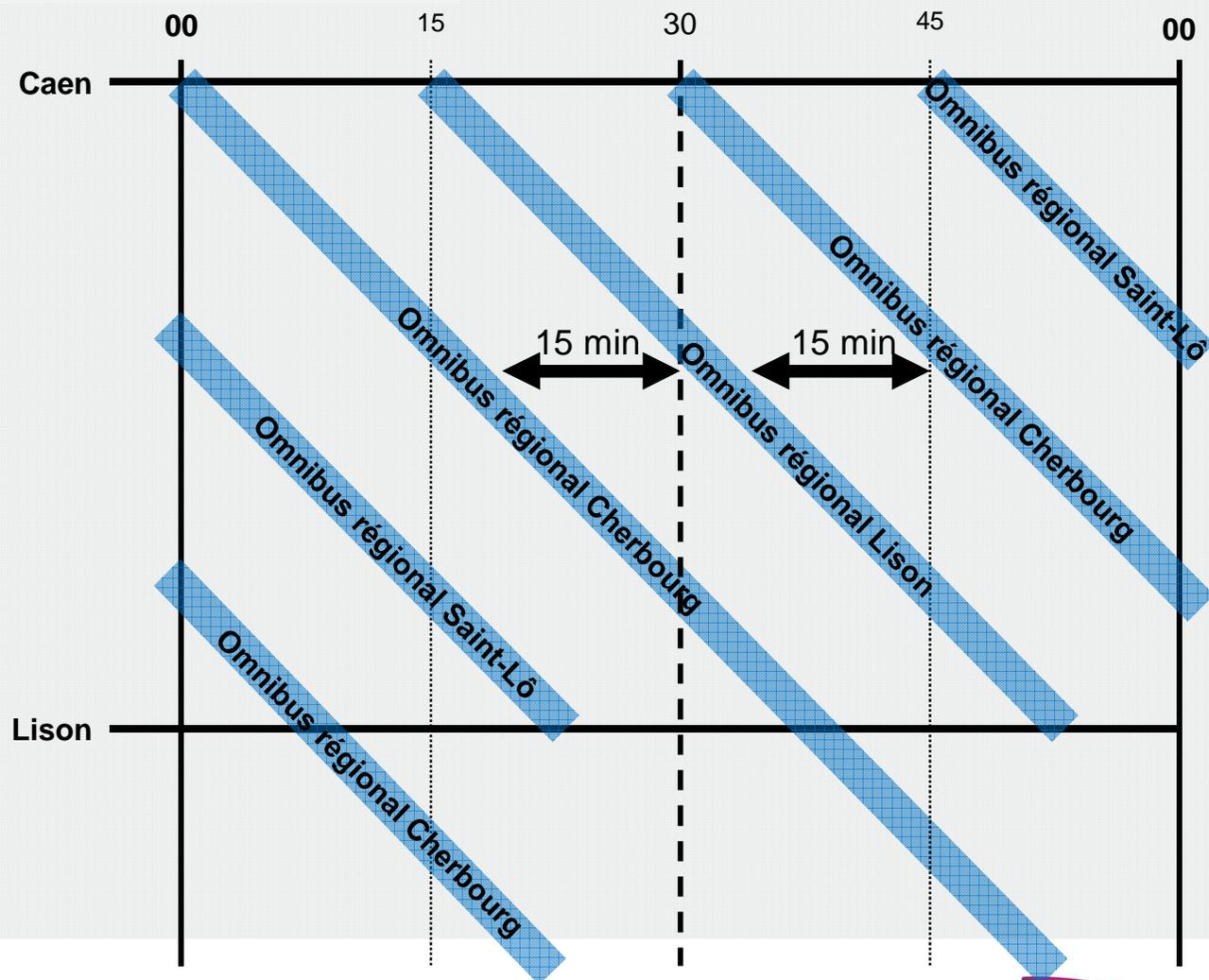
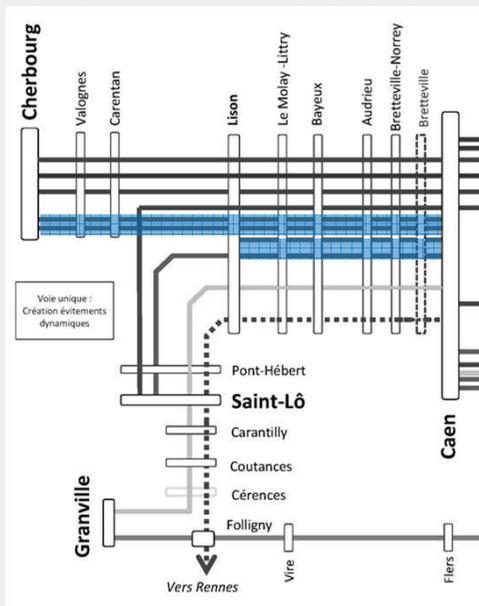
Analyses de capacité : nœud de Caen

Section CAEN - LISON



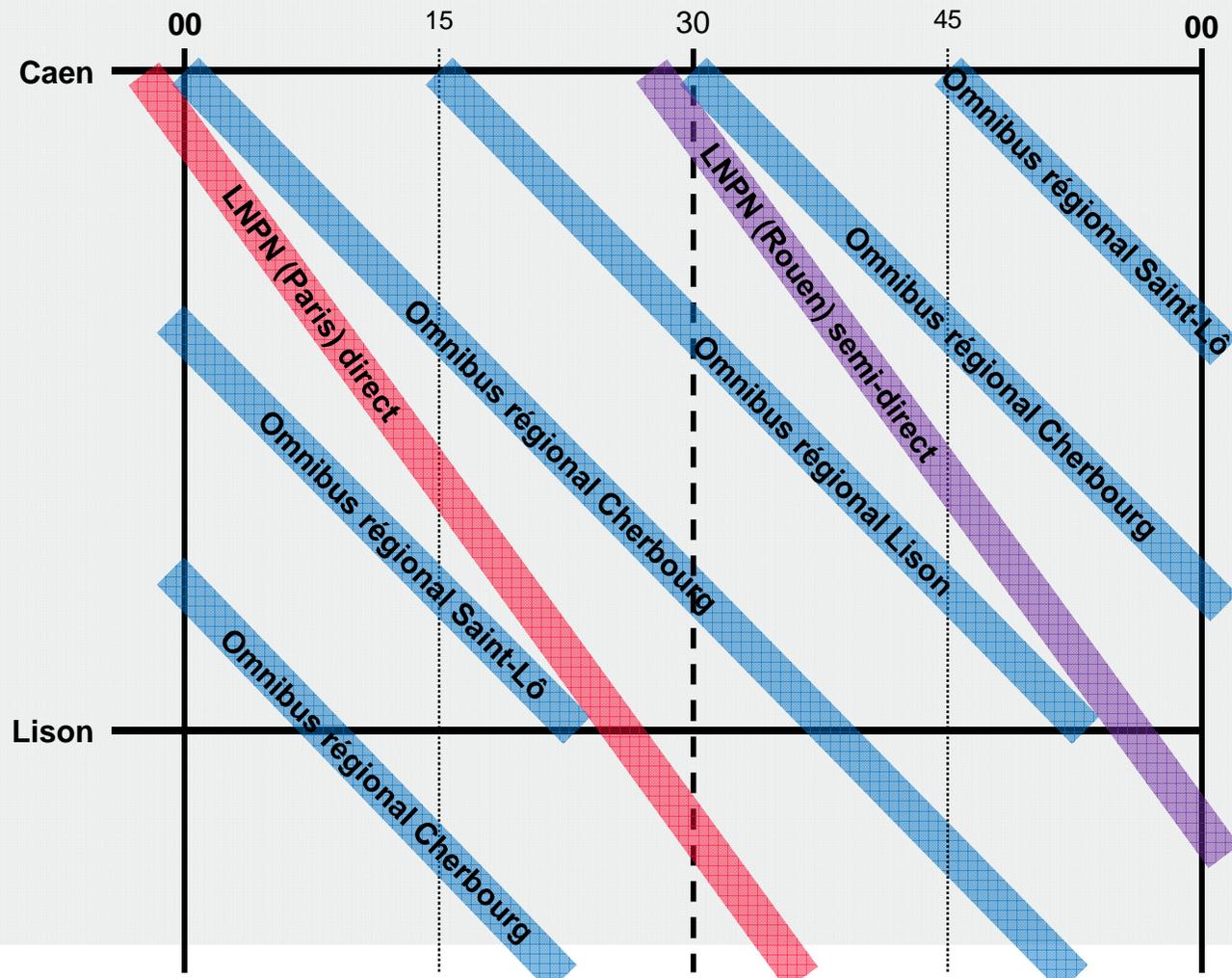
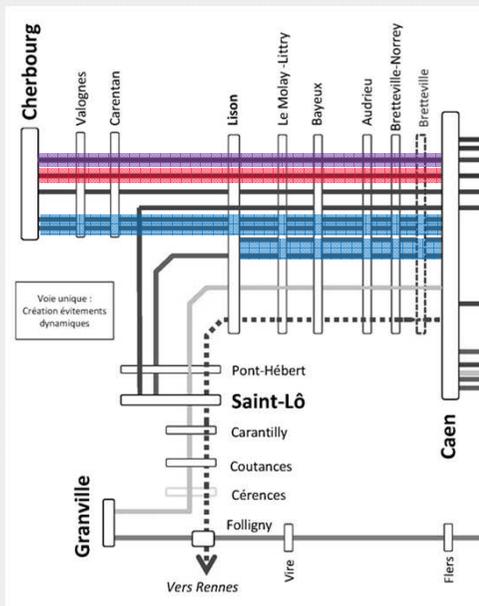
Analyses de capacité : nœud de Caen

Section CAEN - LISON



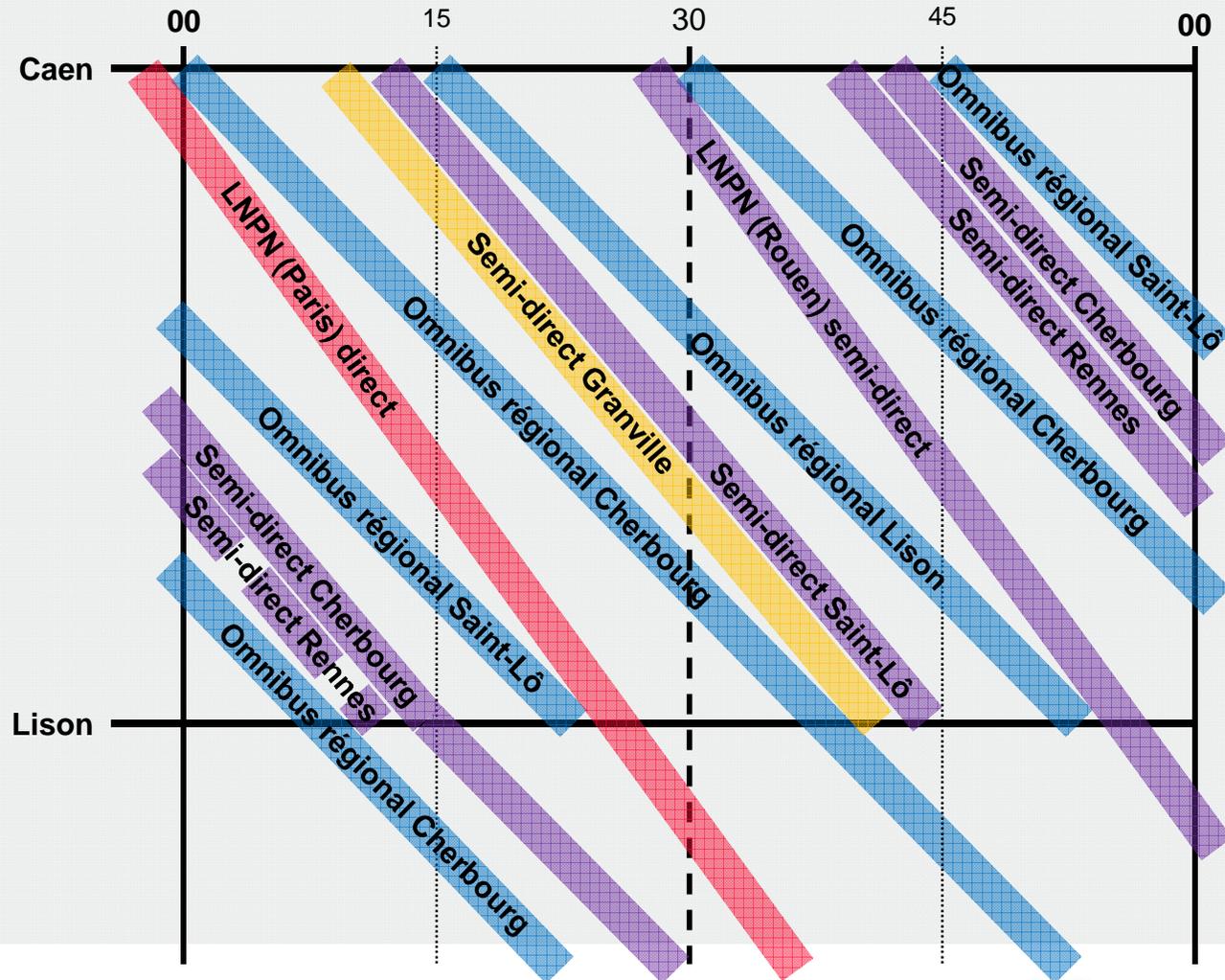
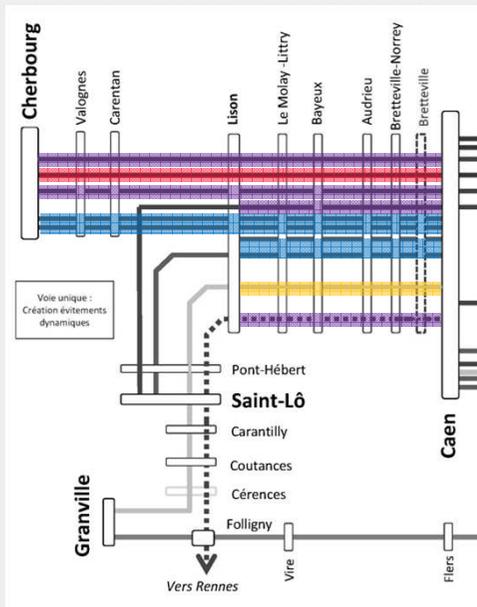
Analyses de capacité : nœud de Caen

Section CAEN - LISON



Analyses de capacité : nœud de Caen

Section CAEN - LISON



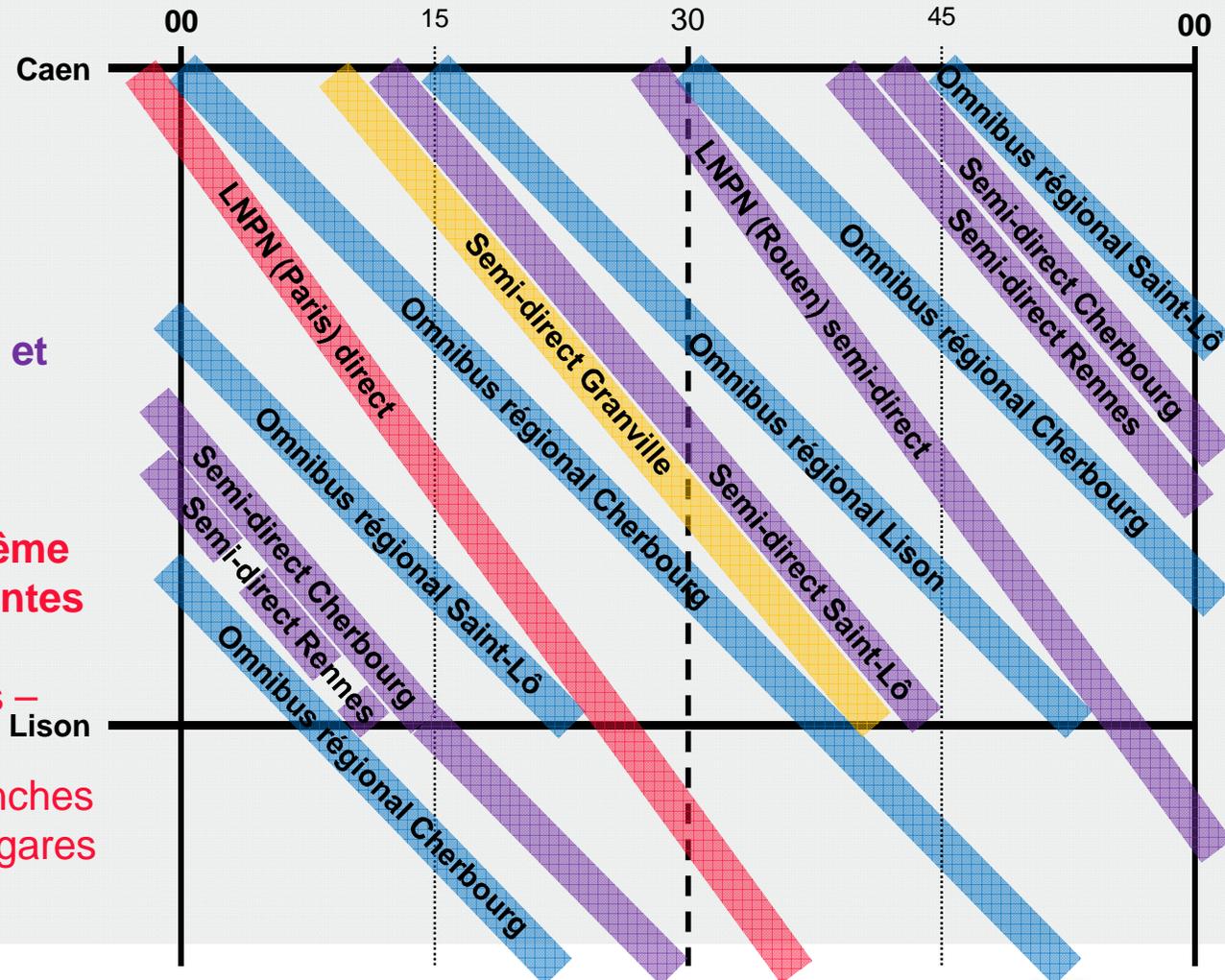
Analyses de capacité : nœud de Caen

Section CAEN - LISON

- Omnibus régional avec cadence 15 minutes
- Trains directs doivent s'intégrer dans la trame
- Semi-directs en batterie et sans aucune liberté...

→ Trame saturée avant même l'intégration des contraintes externes:

- Contraintes en ligne Paris – Cherbourg
- Voie unique Lison – Avranches
- Occupation des voies en gares
- Correspondances
- ...



Analyses de capacité : nœud de Caen



Conclusions :

- **Capacité en ligne entre Caen et Lison insuffisante :**
 - réduction d'offre de 2 trains / heure environou
 - aménagements de capacité importants (voies supplémentaires)
- **Capacité en gare de Caen :**
 - en fonction du niveau d'offre retenu, capacité supplémentaire (voies supplémentaires)
- **Capacité de la bifurcation de Mézidon à étudier**

— Analyses de capacité



1. Nœud de Rouen

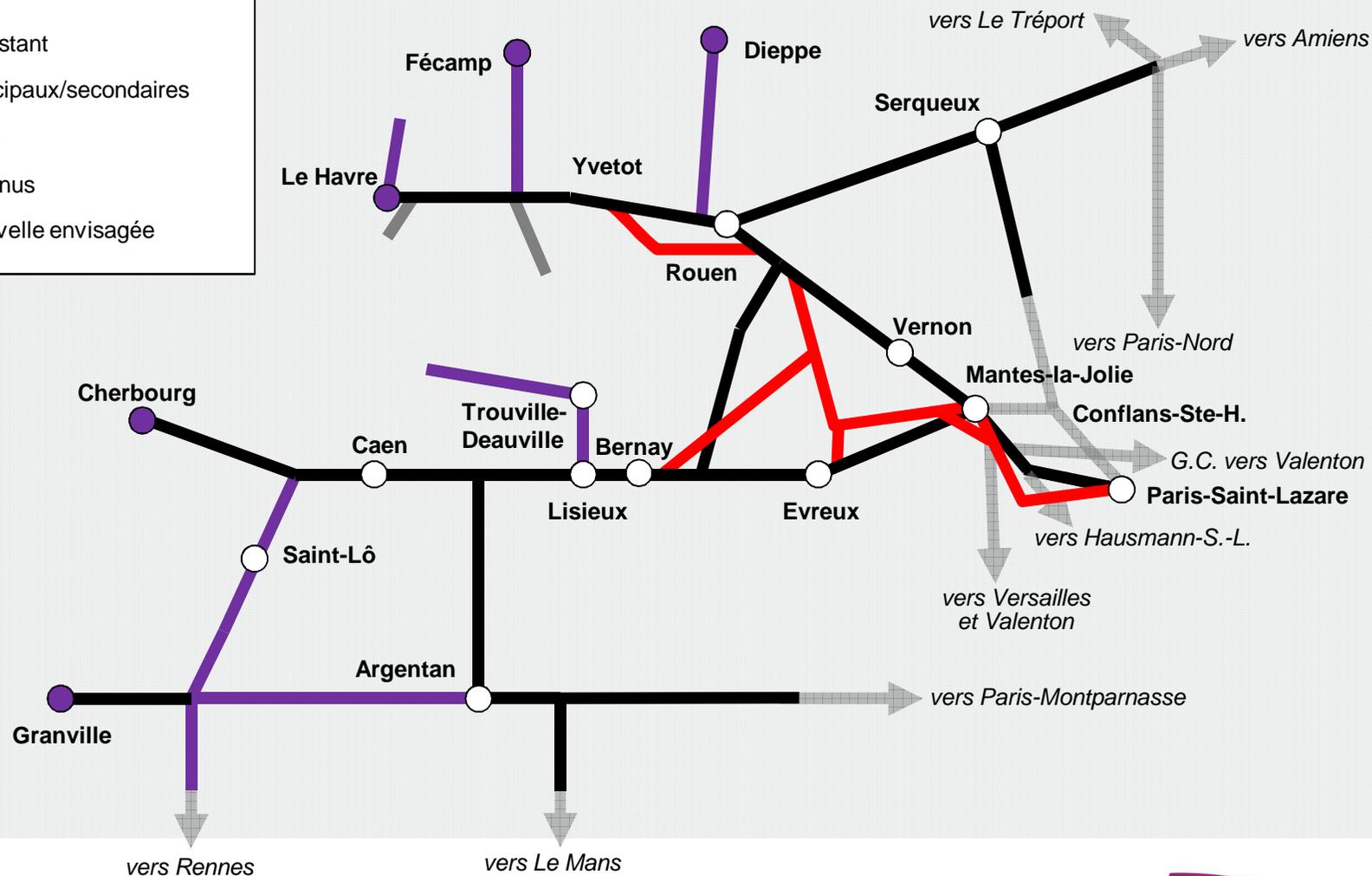
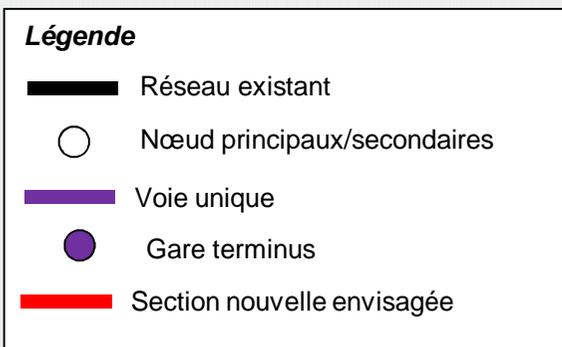
- Gare d'agglomération
- Bifurcation de Darnétal

2. Nœud de Caen

- Capacité en gare de Caen (nombre de voies à quai)
- Capacité entre Caen et Lison (découlant de la mixité de l'offre)

3. Gares terminus et voies uniques

Analyses de capacité : gares terminus et voies uniques





Les voies uniques et les gares terminus sont des points sensibles en termes de capacité ferroviaire :

- Sur les voies uniques les trains ne peuvent se croiser que dans les gares où existe une 2^e voie
- Dans les gares terminus, les trains doivent stationner pour se retourner et attendre le départ. Certaines gares terminus ont peu de voies à quai (par exemple 4 à Cherbourg)

Les augmentations d'offre engendrent rapidement des besoins d'aménagement de l'infrastructure pour y répondre

Echanges avec la salle

Chapitre n° 3

Présentation des scénarios « hauts » ajustés

Scénarios « hauts » ajustés

Principe d'ajustement proposé autour du nœud de Rouen

→ objectif = réduire le débit au niveau de la bifurcation de Darnétal à 12 trains/h

- équilibre de l'offre sur les 3 branches Yvetot / Dieppe / Serqueux : cadence au ¼ d'heure sur chaque axe
- Desserte au ¼ d'heure des gares périurbaines rouennaises

Rouen – Yvetot / Bréauté :

- 2 Rouen - Yvetot omnibus prolongés en Rouen - Bréauté et mutualisation avec les 2 Rouen - Bréauté semi-directs
- desserte accélérée d'Yvetot assurée par les Intervilles semi-directs Paris-Le Havre

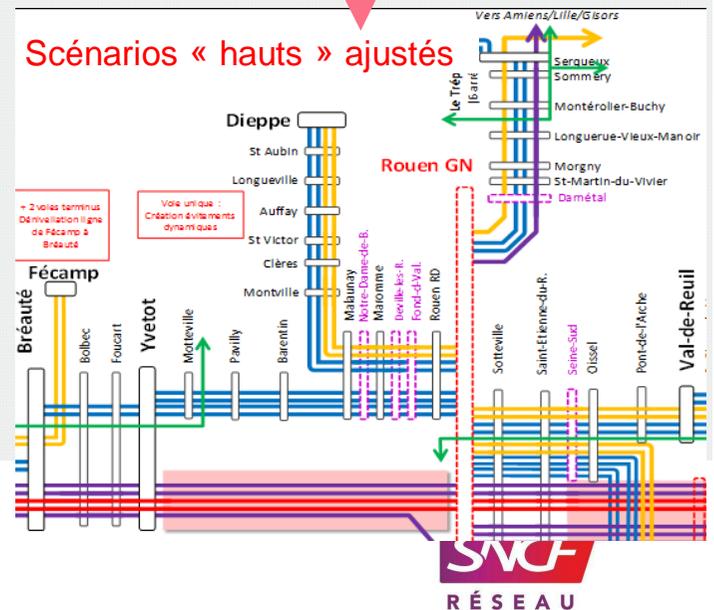
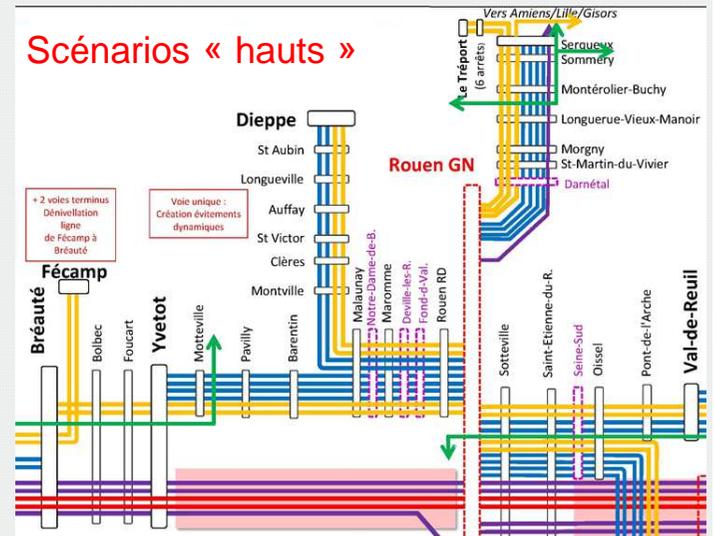
Rouen - Dieppe :

- Arrêt des omnibus en halte nouvelle de Fond du Val

Rouen – Serqueux :

- Desserte Serqueux omnibus à la ½ heure au lieu du ¼ d'heure
- Mutualisation des semi-directs Rouen-Serqueux et Rouen-Gisors, et rationalisation de l'offre (desserte à l'heure)

Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



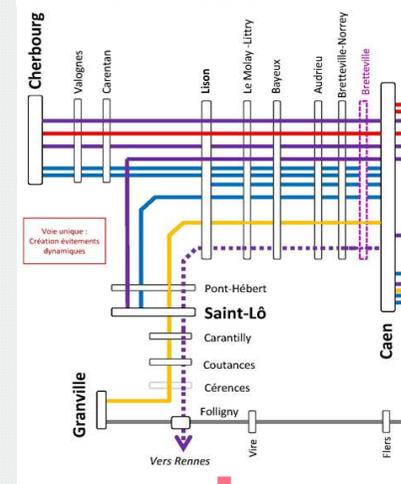
Scénarios « hauts » ajustés

Principe d'ajustement proposé autour du nœud de Caen :

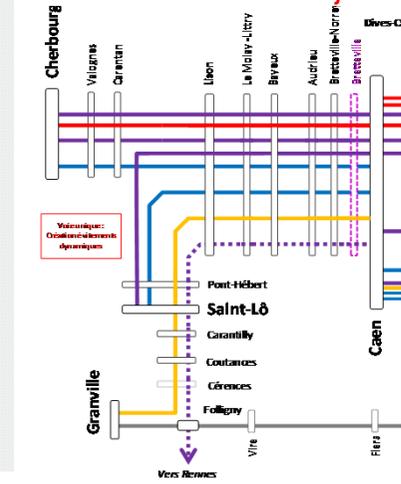
→ Objectif = Réduction de l'offre régionale cadencée sur l'axe Caen-Lison, pour permettre l'insertion des Intervilles Paris-Cherbourg/St Lô

- Réduction de la cadence des régionaux omnibus à la ½ heure → suppression du Caen-Lison et d'1 Caen-Cherbourg
- Maintien de l'offre Interville

Scénarios « hauts »



Scénarios « hauts » ajustés



Scénarios « Hauts » ajustés



Autres pistes d'ajustement :

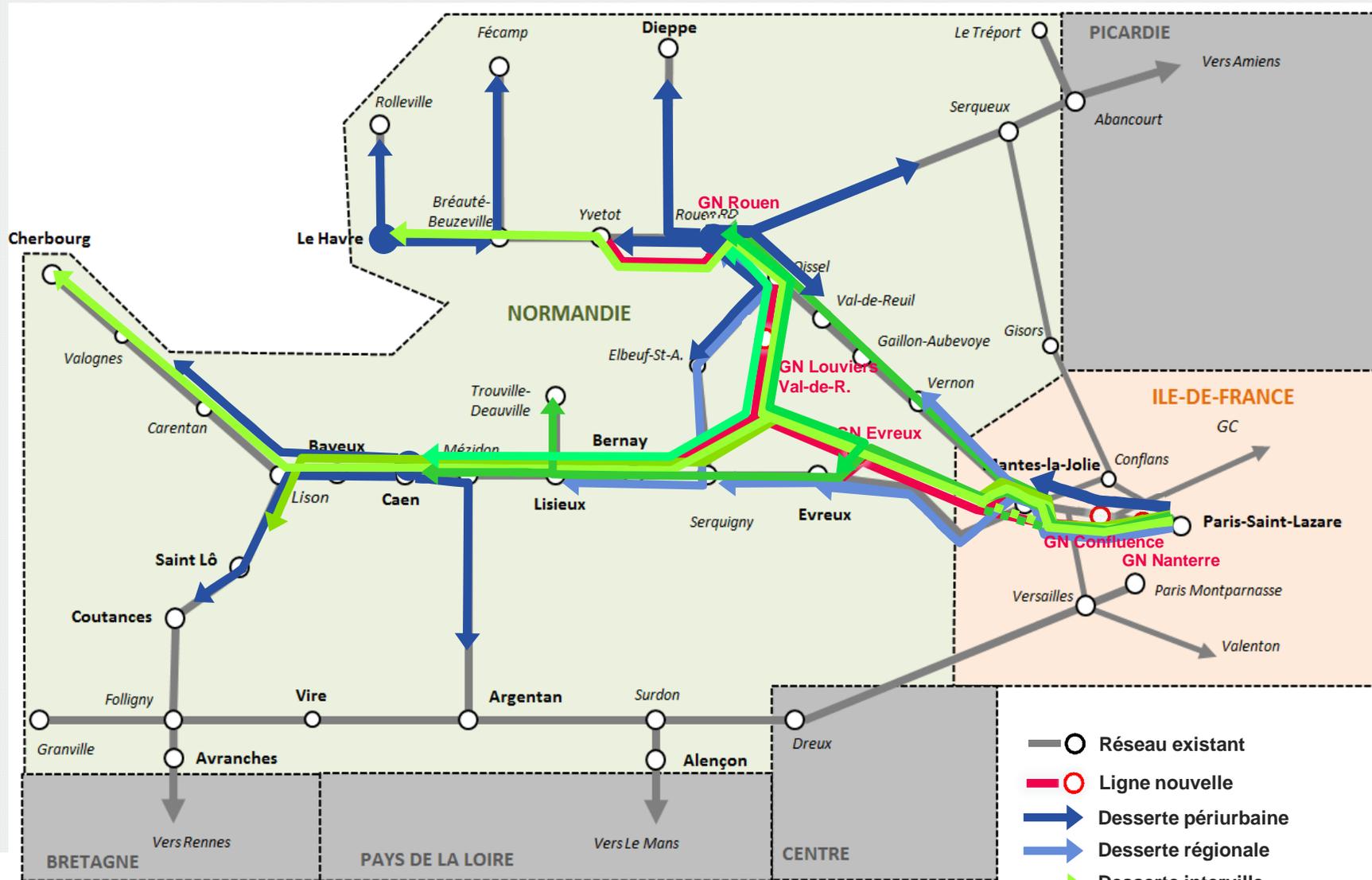
- Diamétralisation de certaines missions. Prolongements des 4 omnibus Bréauté-Rouen GN vers Elbeuf-Ville (réduction de l'offre sur l'axe Elbeuf St Aubin). Réouverture de la ligne 365 000
- Equilibre de l'offre entre les 2 axes Rouen – Serqueux et Rouen (6 trains/h) – Yvetot/Dieppe (6 trains/h)
- Diamétralisation des régionaux omnibus Cherbourg-Caen avec les régionaux omnibus Caen-Alençon

PAUSE

Chapitre n° 4

Enjeux de desserte d'Evreux

Projet cible (après 2030)



- Réseau existant
- Ligne nouvelle
- ➔ Desserte périurbaine
- ➔ Desserte régionale
- ➔ Desserte interville

Ligne nouvelle Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



Rappel des ateliers fonctionnalités vague 1



Les fonctionnalités de desserte de la gare d'Evreux CENTRE sont prises en compte systématiquement à l'horizon des projets Cible et Prioritaire,

La desserte d'une gare nouvelle éventuelle à l'horizon du projet Cible est étudiée dans le cadre d'un fonctionnement en système Gare CENTRE + Gare NOUVELLE

Rappel de vague 1 :

- ✓ 5 contributions écrites sur 20
- ✓ Attentes exprimées principalement par les acteurs hauts normands

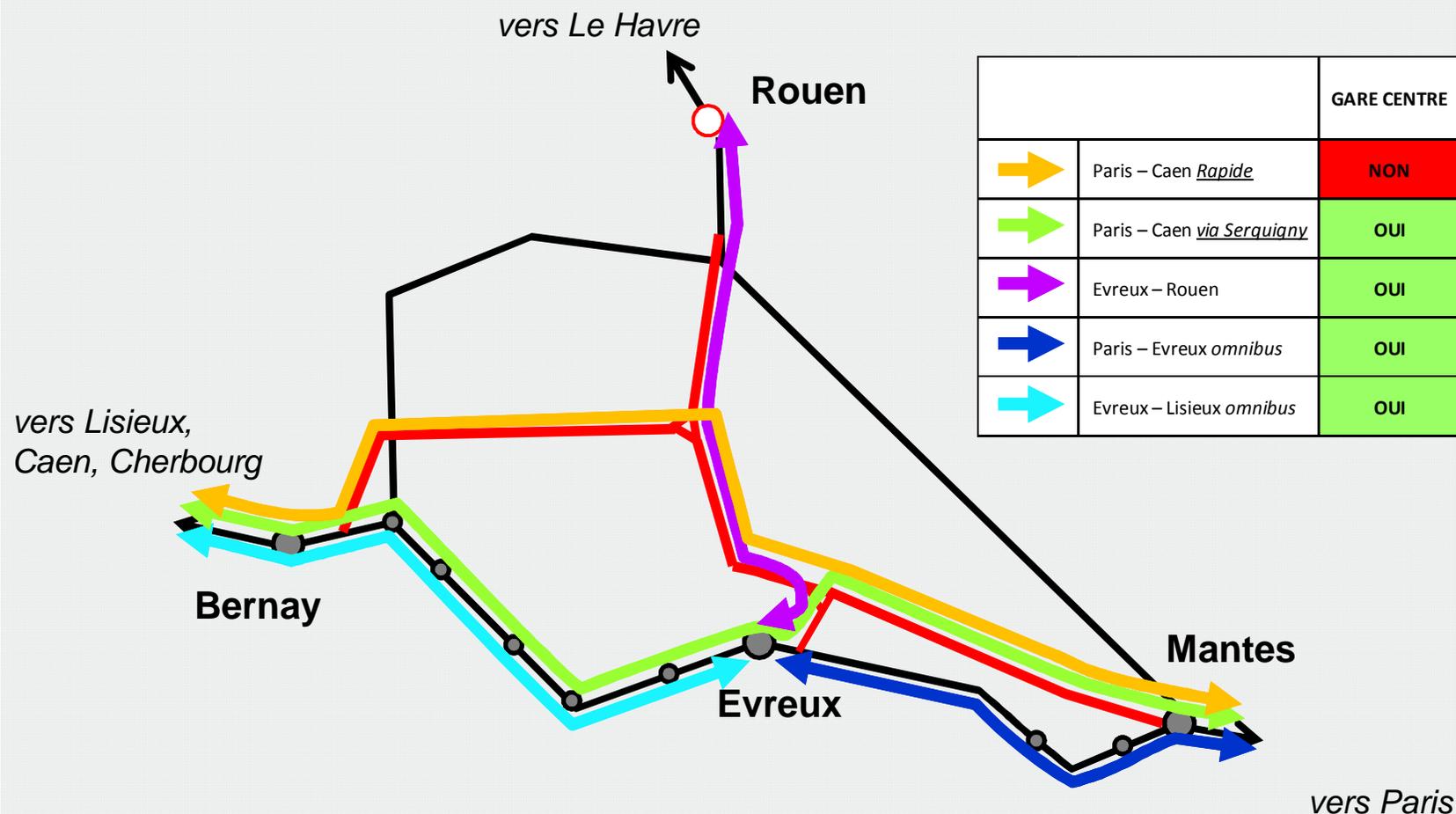
Fonctionnalités « Transport » :

- Améliorer les relations entre Evreux et les grandes agglomérations normandes (Rouen, Le Havre, Caen, Cherbourg...);
- Permettre au secteur d'Evreux de bénéficier des améliorations de temps de parcours permises par la LNPN;
- Favoriser un rôle de carrefour du Département de l'Eure en renforçant une desserte de passage
- Axes pour lesquels étudier un arrêt en priorité dans cette gare nouvelle :
 - **Paris – Caen – Cherbourg (LN)**, axe devant bénéficier pleinement des gains de temps de parcours permis par le projet
 - **Rouen – Evreux (LN)**;
 - **Paris - Evreux (LN)** (rechercher aussi une desserte de la gare Centre).
- Importance de relier une gare nouvelle éventuelle à la gare Centre et au cœur de l'agglomération.

Enjeux de desserte d'Evreux



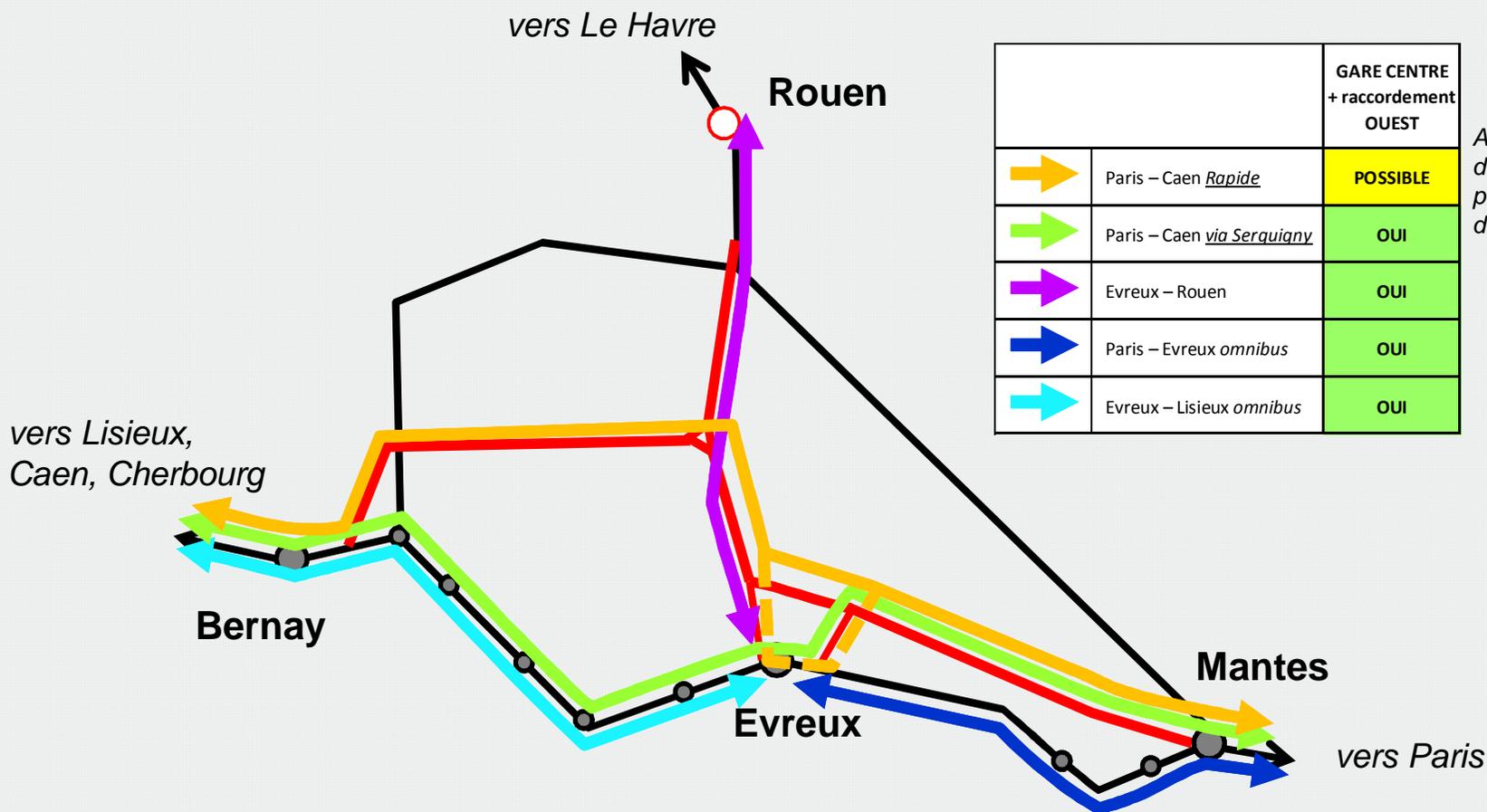
GARE CENTRE



Enjeux de desserte d'Evreux



GARE CENTRE + raccordement à l'ouest



		GARE CENTRE + raccordement OUEST
→	Paris – Caen <i>Rapide</i>	POSSIBLE
→	Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	OUI
→	Evreux – Rouen	OUI
→	Paris – Evreux <i>omnibus</i>	OUI
→	Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	OUI

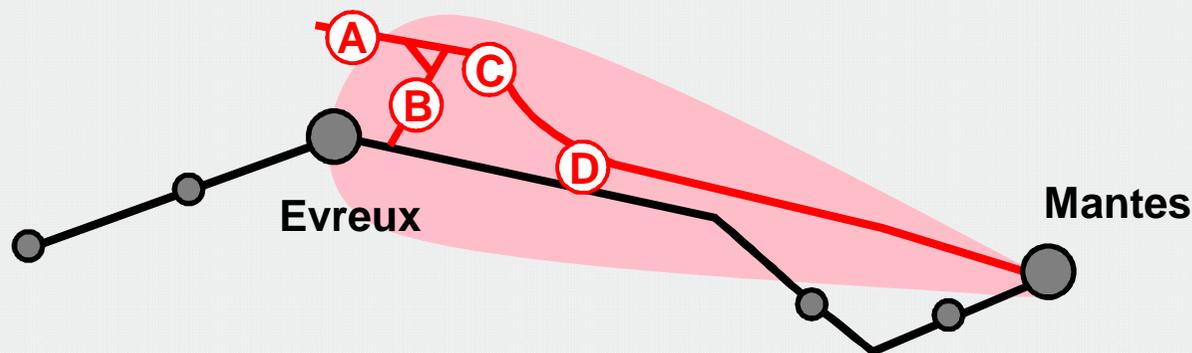
Allongement des temps de parcours et problématiques d'insertion ?

Enjeux de desserte d'Evreux



Options « fonctionnelles » de positionnement d'une gare nouvelle éventuelle

Les 4 options présentées ne préfigurent pas de localisation géographique précise.



- A : segment de ligne nouvelle Evreux – Rouen / Caen
- B : raccordement de la ligne nouvelle
- C : tronçon Mantes – Evreux
- D : tronçon Mantes – Evreux et réseau existant

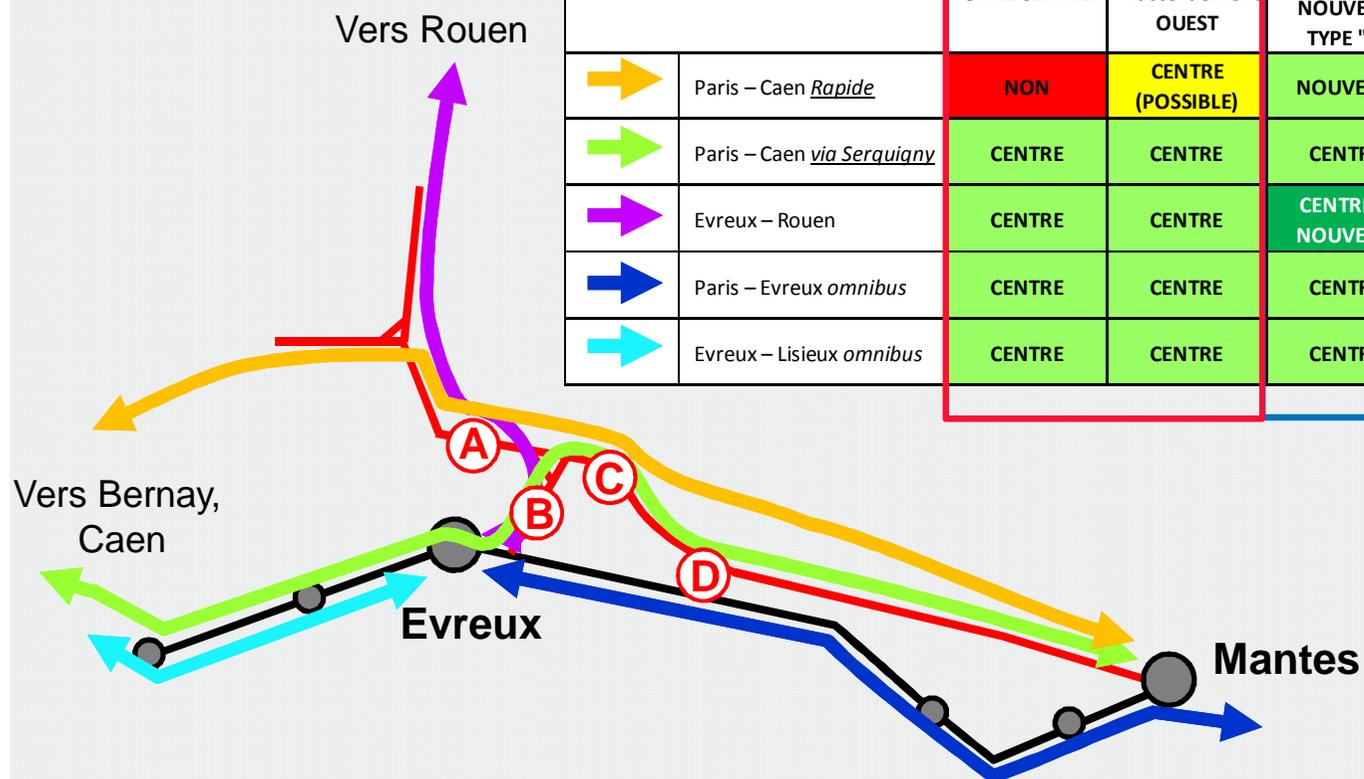
Enjeux de desserte d'Evreux



SYSTÈME

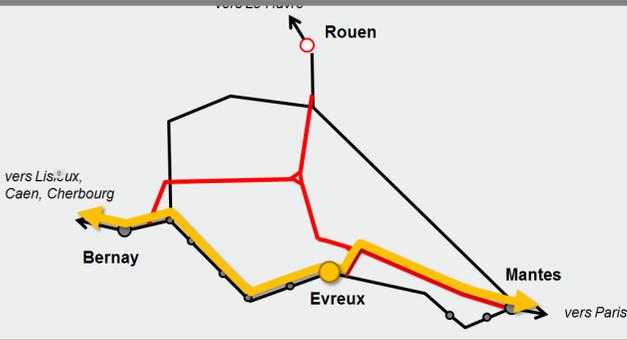
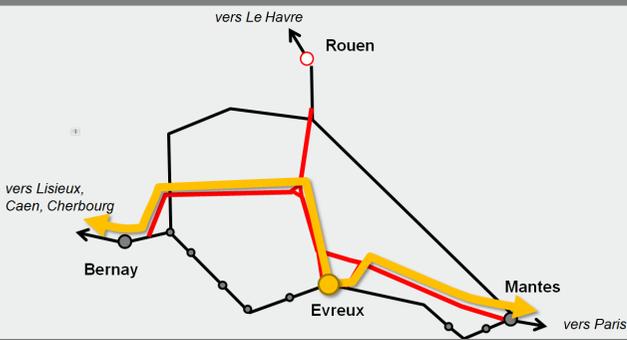
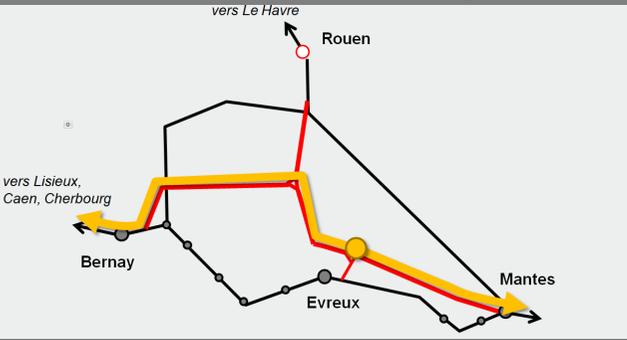
GARE CENTRE GARE CENTRE + GARE NOUVELLE

		GARE CENTRE	GARE CENTRE + raccordement OUEST	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "A"	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "B"	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "C"	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "D"
→	Paris – Caen <i>Rapide</i>	NON	CENTRE (POSSIBLE)	NOUVELLE	NON	NOUVELLE	NOUVELLE
→	Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE & NOUVELLE
→	Evreux – Rouen	CENTRE	CENTRE	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE	CENTRE
→	Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE & NOUVELLE
→	Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE	CENTRE



Arrêt des trains à Evreux

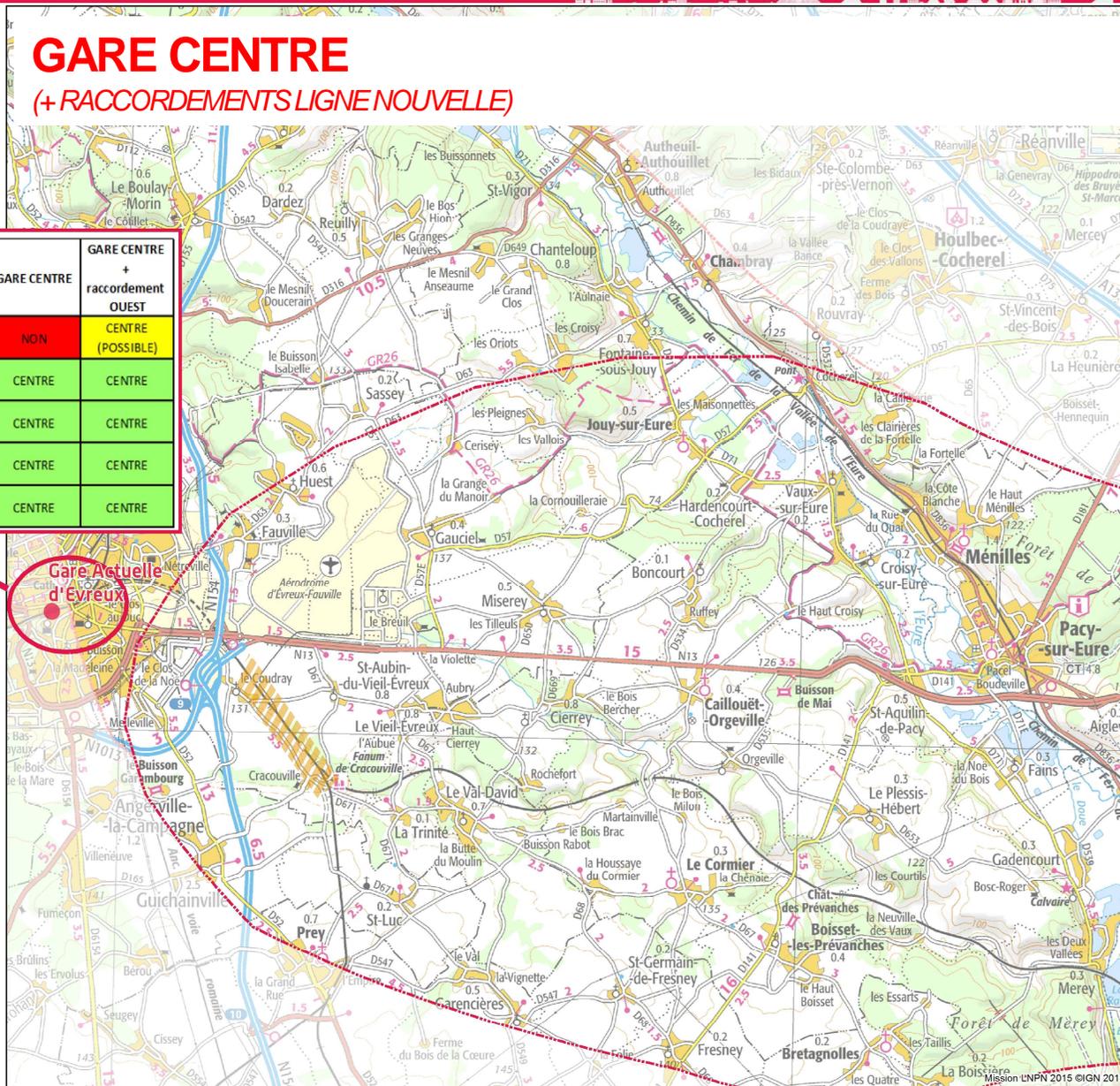
Impact d'un arrêt sur les temps de parcours Paris – Caen – Cherbourg à l'horizon du projet cible (après 2030)

<p>Arrêt en GARE CENTRE et poursuite sur réseau existant</p>		<p>+ 12 min</p>
<p>Arrêt en GARE CENTRE + raccordement ouest et poursuite sur la ligne nouvelle</p>		<p>+ 10 à 16 min selon la forme de la ligne</p>
<p>Arrêt en GARE NOUVELLE et poursuite sur la ligne nouvelle</p>		<p>+ 7 min</p>

Enjeux de desserte d'Evreux

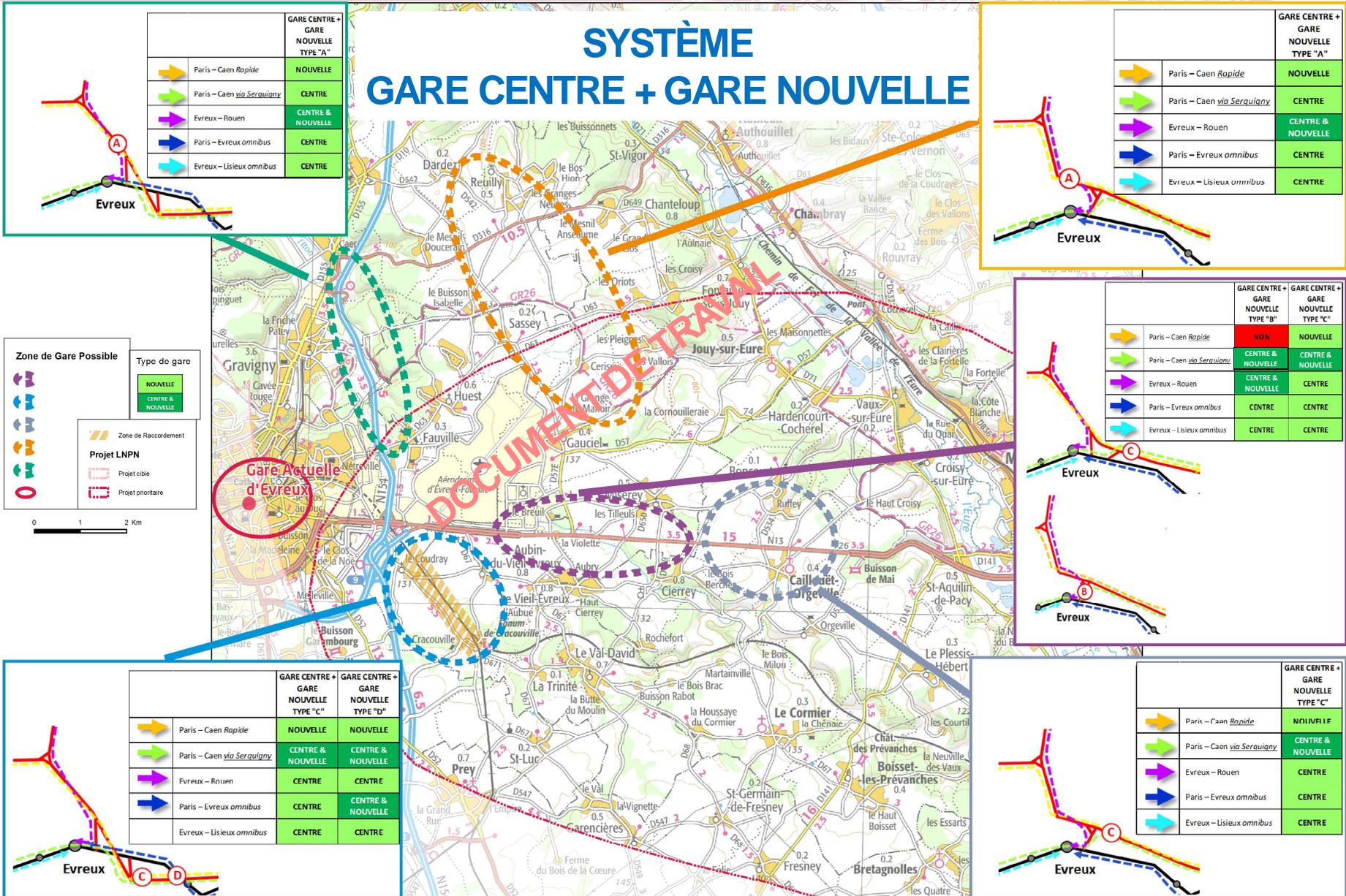
GARE CENTRE (+ RACCORDEMENTS LIGNE NOUVELLE)

		GARE CENTRE	GARE CENTRE + raccordement OUEST
	Paris – Caen Rapide	NON	CENTRE (POSSIBLE)
	Paris – Caen via Serquigny	CENTRE	CENTRE
	Evreux – Rouen	CENTRE	CENTRE
	Paris – Evreux omnibus	CENTRE	CENTRE
	Evreux – Lisieux omnibus	CENTRE	CENTRE



Recherche d'emplacements d'une gare nouvelle éventuelle

SYSTÈME GARE CENTRE + GARE NOUVELLE



	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "A"
Paris – Caen <i>Rapide</i>	NOUVELLE
Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE
Evreux – Rouen	CENTRE & NOUVELLE
Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE
Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE

	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "A"
Paris – Caen <i>Rapide</i>	NOUVELLE
Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE
Evreux – Rouen	CENTRE & NOUVELLE
Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE
Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE

Zone de Gare Possible

Type de gare

- NOUVELLE
- CENTRE & NOUVELLE

Zone de Raccordement

Projet LNP

- Projet cible
- Projet prioritaire

0 1 2 Km

	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "C"	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "D"
Paris – Caen <i>Rapide</i>	NOUVELLE	NOUVELLE
Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE & NOUVELLE
Evreux – Rouen	CENTRE	CENTRE
Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE & NOUVELLE
Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE

	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "B"	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "C"
Paris – Caen <i>Rapide</i>	NON	NOUVELLE
Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE & NOUVELLE
Evreux – Rouen	CENTRE & NOUVELLE	CENTRE
Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE
Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE	CENTRE

	GARE CENTRE + GARE NOUVELLE TYPE "C"
Paris – Caen <i>Rapide</i>	NOUVELLE
Paris – Caen <i>via Serquigny</i>	CENTRE & NOUVELLE
Evreux – Rouen	CENTRE
Paris – Evreux <i>omnibus</i>	CENTRE
Evreux – Lisieux <i>omnibus</i>	CENTRE

Echanges avec la salle

Restitution des travaux en groupes et conclusions

Conclusions



Synthèse des tables :

○ Table 1 :

- Présentation de différentes hypothèses locales d'ajustement des scénarios « hauts », ayant vocation à illustrer différentes visions de développement, a priori acceptables pour l'ensemble des participants
- Les échanges n'ont pas conduit à choisir une variante particulière du scénario haut ajusté
- Un intérêt des participants sur la question du tunnel de Maromme (secteur de Rouen)
- Une forte préoccupation concernant le sujet fret et les itinéraires rendus possibles
- Une volonté d'intégrer l'ensemble des modes dans la réflexion (principalement à Rouen)
- Des attentes sur les usages actuels à Rouen et les trois principaux axes ferroviaires vers Dieppe, Serqueux, Yvetot-Bréauté
- Un questionnaire sur les critères qui seront utilisés pour choisir les scénarios présentés en COPIL

Conclusions



Synthèse des tables :

○ Table 2 :

- Travail autour d'une hypothèse de scénarios « hauts » ajustés » visant :
 - une répartition équitable des fréquences sur les trois branches vers Dieppe, Serqueux, Yvetot-Bréauté
 - une cadence à la demi-heure pour les trains régionaux Caen-Lison
- Des propositions d'optimisation de la part des participants, notamment sur l'étoile de Rouen, pour maintenir la consistance de la desserte périurbaine tout en permettant de bonnes performances vers Barentin, Pavilly et Motteville
- Une forte préoccupation concernant le sujet fret (notamment dans la zone de Darnétal et sur le périmètre francilien)
- Une volonté d'intégrer l'ensemble des modes dans la réflexion (principalement à Rouen)

Conclusions



Scénarios « hauts » ajustés :

- poursuite des études de capacité et d'exploitation sur la base d'hypothèses de desserte ajustées sans imposer à ce stade de choix structurant
- préparer des éléments sur les besoins en aménagements de capacité pour résoudre les problématiques identifiées, notamment au niveau de la bifurcation de Darnétal

Enjeux de desserte d'Evreux :

- poursuite des réflexions fonctionnelles sur la base des variantes présentées
- approfondissement des enjeux d'insertion à l'atelier « Insertion territoriale » du 3 décembre à Evreux

Conclusions



Prochains ateliers :

- Atelier « Insertion territoriale » : le 3 décembre à Evreux
- Atelier commun « Fonctionnalités » et « Insertion territoriale » : le 12 janvier

Contacts

- Pôle « fonctionnalités » : Christophe Hurisse (c.hurisse@reseau.sncf.fr)
- Concertation : Céline Cuchet (celine.cuchet@reseau.sncf.fr)



Fin du diaporama