

Projet LNPN

COMITE TERRITORIAL ROUEN-YVETOT-LE HAVRE

Vendredi 30 Septembre 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





- 1. Les grands objectifs de la LNPN**
- 2. Bilan de la 2^e vague de concertation**
- 3. Conclusion du COPIL LNPN du 04/05/16 sur la GN de Nanterre**
- 4. Présentation du processus des études appliqué au choix des zones de passage**
- 5. Proposition de zones de passage et scénarios de projet**
- 6. Préparation de la vague 3 de concertation**
- 7. Gare nouvelle St Sever et traversée de Rouen**
- 8. Complexe Paris-Saint-Lazare**
- 9. Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure**



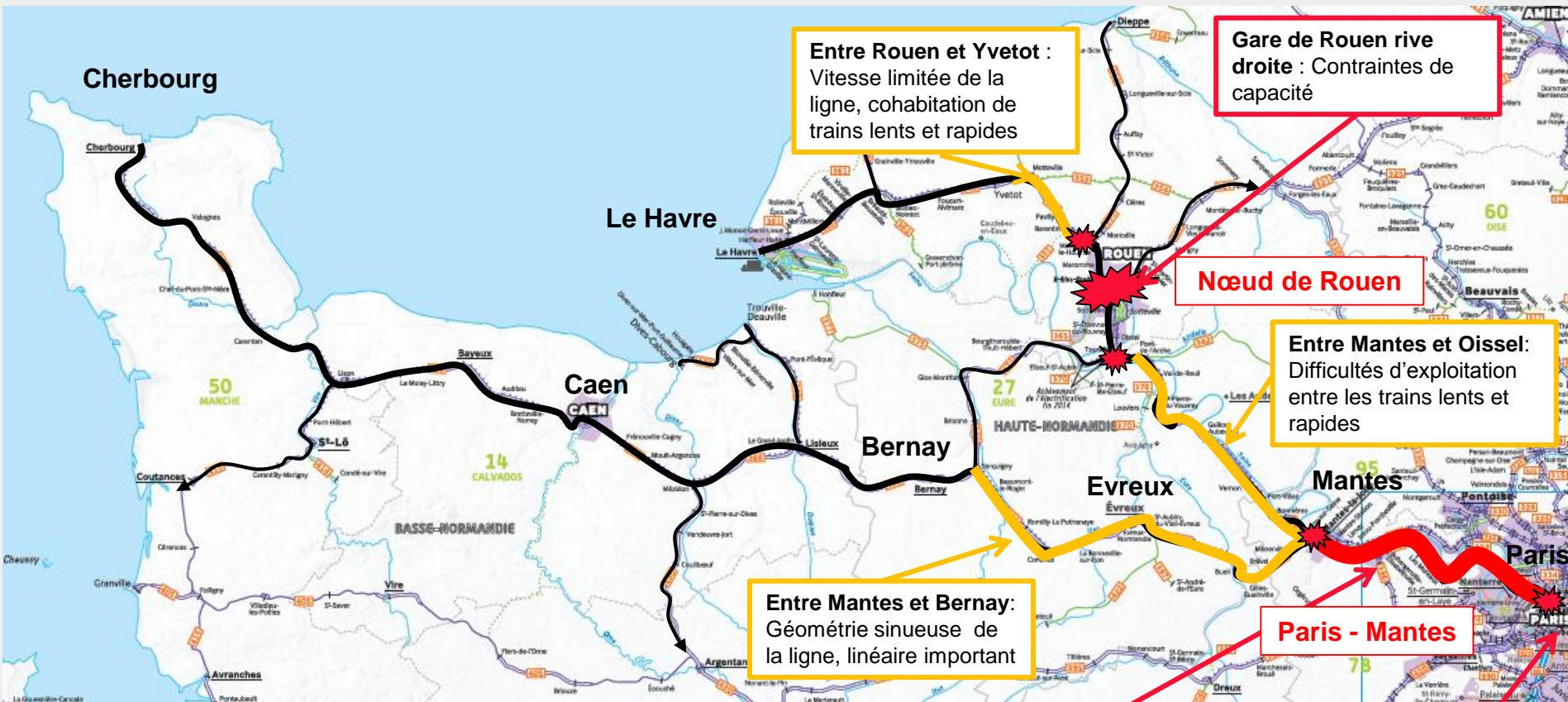
Madame Anne-Marie CHARVET – Garante de la concertation pour l'étape 1 du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, a été nommée lors de la séance du 7 janvier 2015 par la commission nationale du débat public (CNDP).

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

Mail : anne-marie-charvet@orange.fr

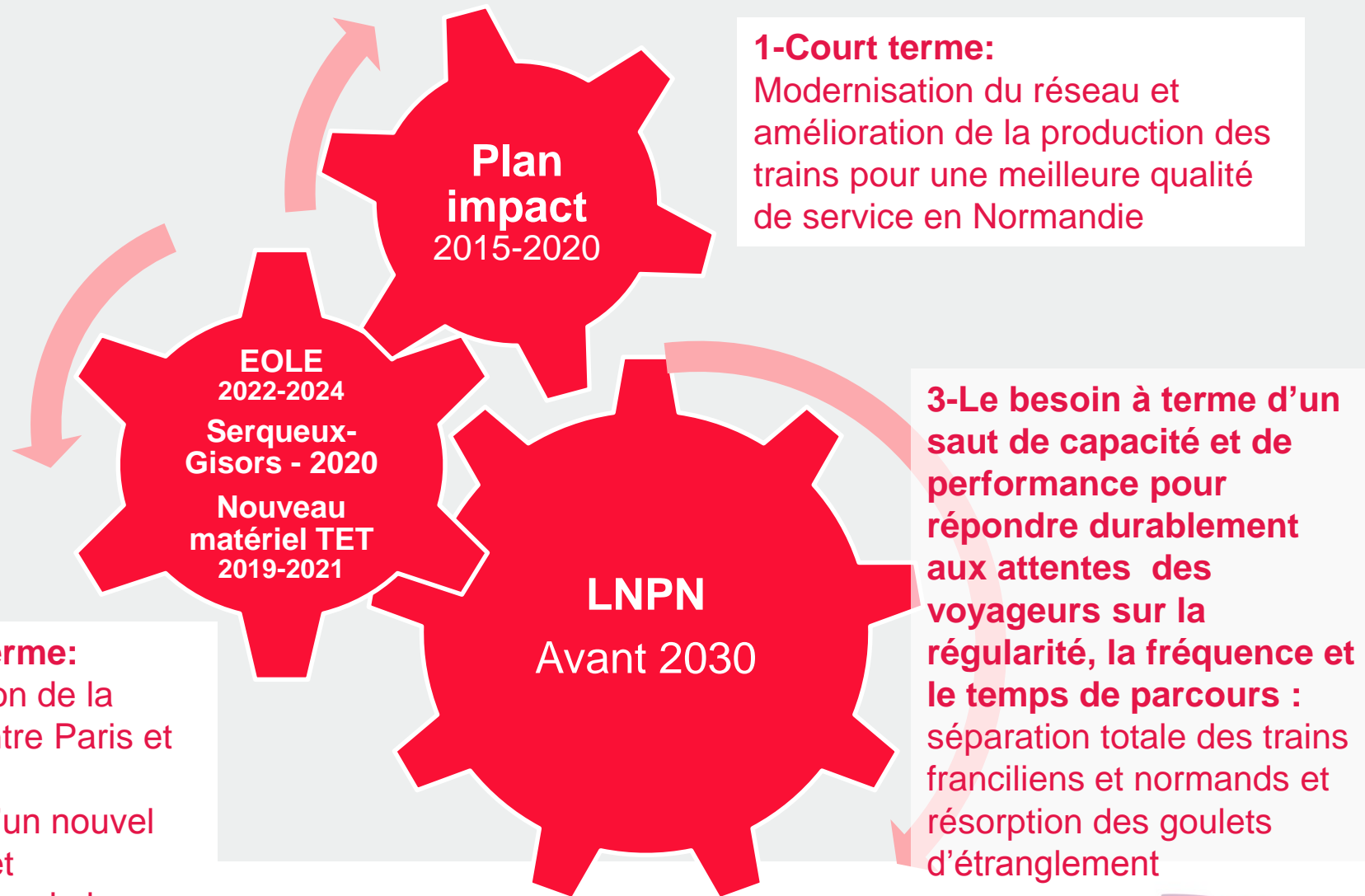
Les grands objectifs de la LNPN

Les limites du système ferroviaire existant



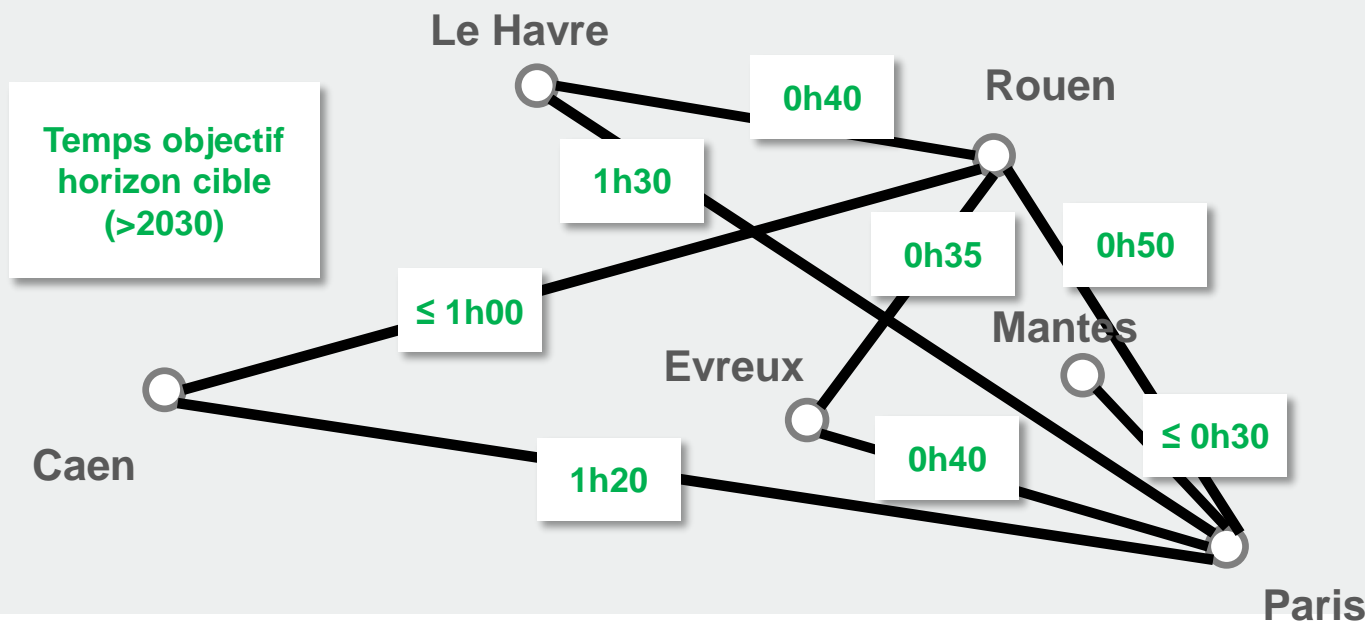
- Contraintes très fortes
- Contraintes fortes
- Nombreuses convergences de lignes

LNPN : un projet qui s'inscrit en cohérence avec la structuration de l'axe ferroviaire Vallée de la Seine

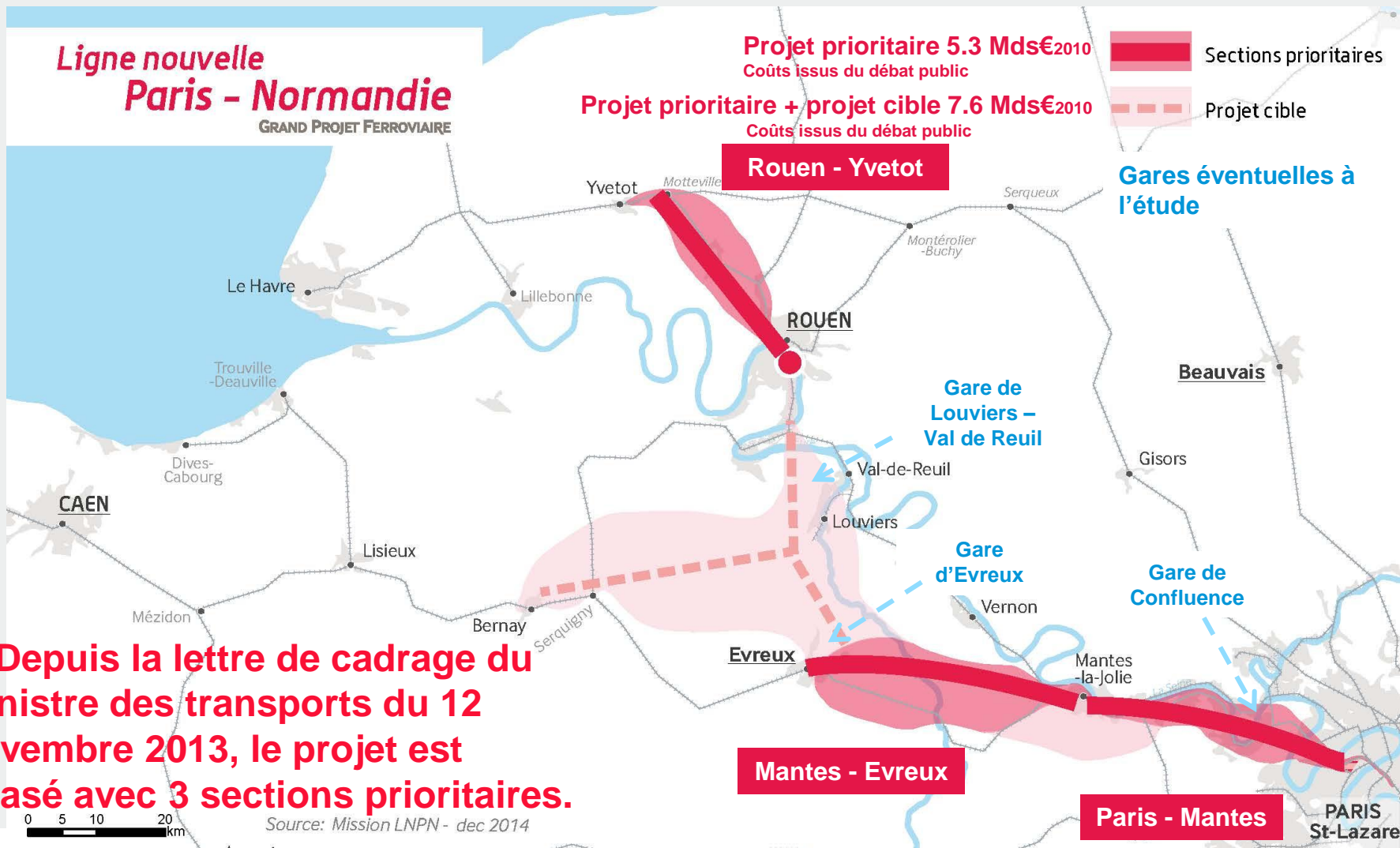


Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

- **Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort**
 - par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens
- **Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, y compris fret**
 - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
 - par une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



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

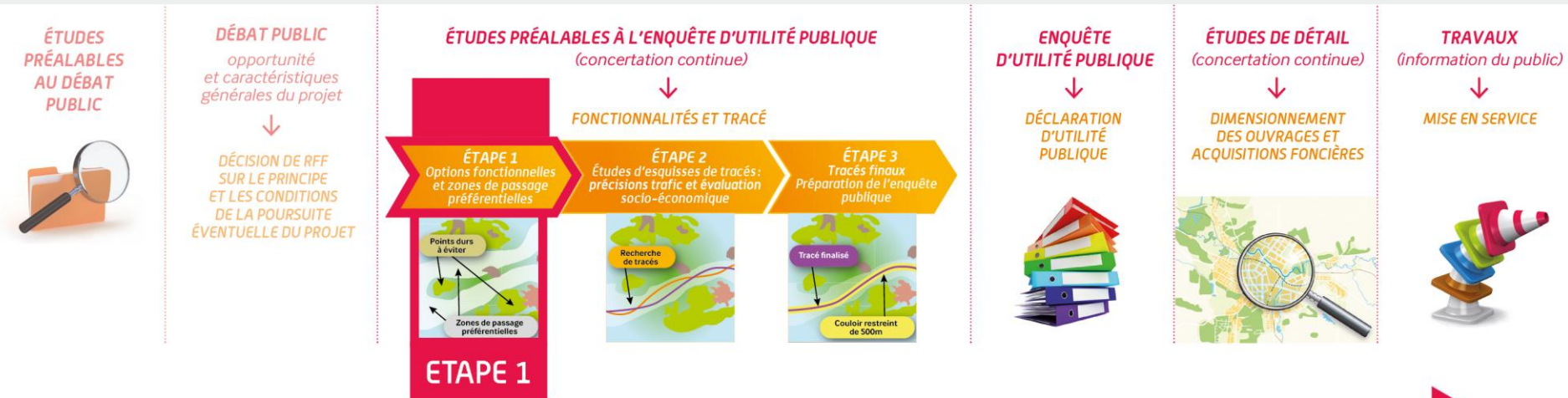


→ Depuis la lettre de cadrage du Ministre des transports du 12 novembre 2013, le projet est phasé avec 3 sections prioritaires.

L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



- Un premier objectif est d'arrêter, **début 2017** une **zone de passage préférentielle (1km à 3km)** 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



Dès l'horizon prioritaire, la section de ligne nouvelle entre Paris St Lazare et la gare actuelle de Mantes-la-Jolie permettra:

- de séparer complètement les trains Transilien et les trains normands → meilleure régularité et fluidification des circulations après EOLE
- de dégager des capacités sur la ligne existante → permet des évolutions de l'offre du RER A et du RER E sur le réseau francilien
- de proposer des liaisons Paris-Mantes directes
- de mailler la nouvelle ligne au réseau existant francilien

→ Voici l'illustration de ce principe sous forme d'animation

Le calendrier de gouvernance et de concertation

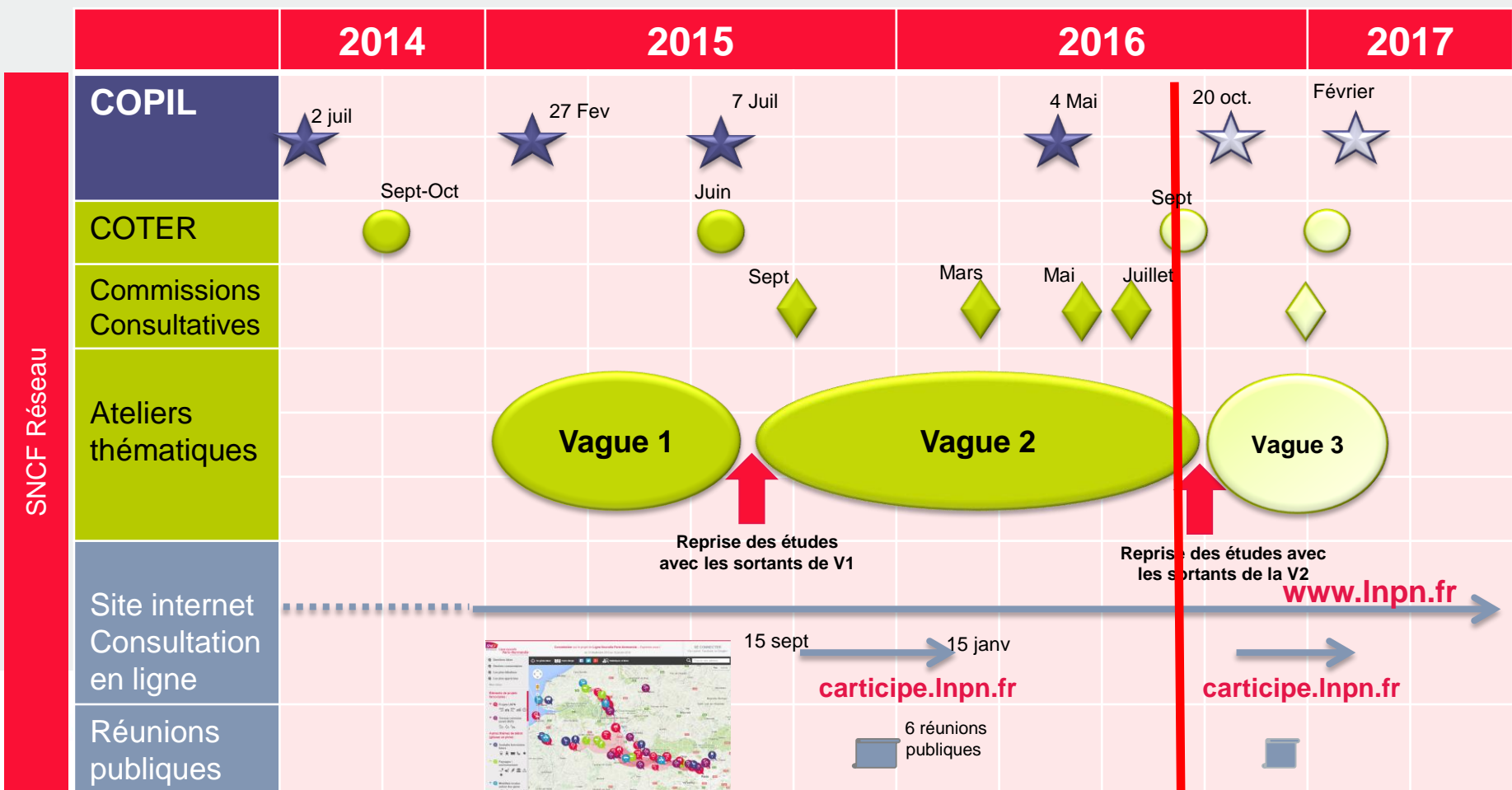


Objectifs des études et de la concertation

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



Bilan de la deuxième vague de concertation

Bilan de la concertation de la 2e vague

Objectif : Mettre au point des zones de passages de 1 à 3 km de large, les analyser afin d'en sélectionner 3 par section prioritaire en fin de vague 2.

- Une consultation du grand public élargie via l'outil « **carticipa** » du 15 sept 2015 au 15 janvier 2016 associé à des rencontres publiques dans 6 grandes villes du projet (Le Havre, Rouen, Evreux, Mantes-la-Jolie, Caen, Vernon)

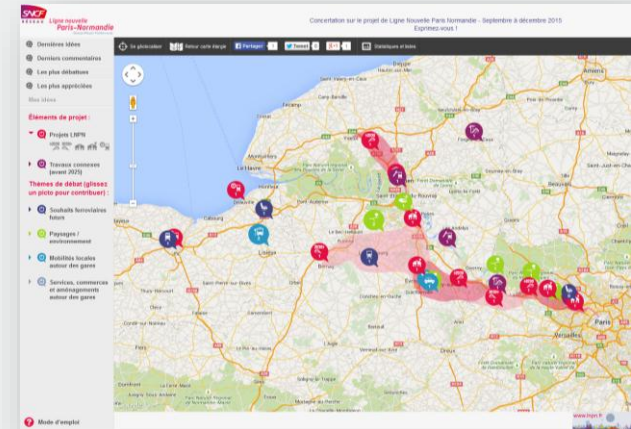
➤ Recueil de **1400 avis** écrits, **7000 votes**

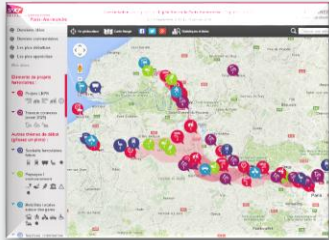
- Un dispositif de concertation avec les institutionnels

➤ **3 comités territoriaux** – 1 par axe

➤ **9 commissions consultatives** - 3 par section prioritaire (sept 15/ mars-mai 16/ Juillet 16)

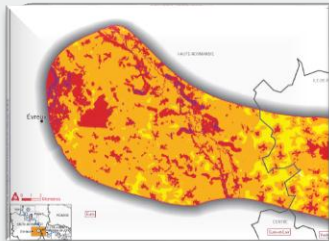
➤ **10 ateliers thématiques** - 8 concernant les thèmes « fonctionnalités et insertion territoriale » et 2 concernant le thème projet de territoire.





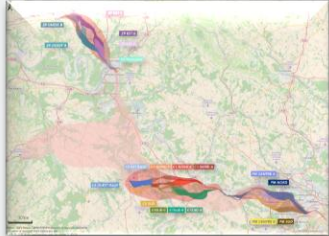
Sept 2015- Janvier 2016

- Recueil des attentes et des enjeux du territoire via le site carticpe à l'attention du grand public



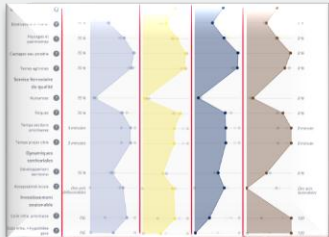
Sept 2015 – Février 2016

- Hiérarchisation des enjeux environnementaux
- Mise à jour des schémas de desserte



Mars - Mai 2016

- Présentation en concertation des zones de passage envisagées par section prioritaire



Juillet - Octobre 2016

- Processus permettant de proposer trois ZP par section prioritaire

Gare nouvelle de Nanterre

Processus de décision sur la question d'une gare LNPN à Nanterre à l'horizon cible

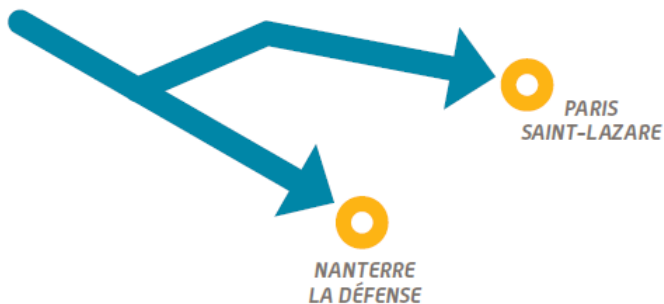
Comité de pilotage de juillet 2015 : décision d'étudier trois scénarios « gare en fourche », « gare en ligne », « sans gare », en s'appuyant sur :

- une étude ferroviaire d'implantation d'une gare « rue de la Garenne » (SNCF Réseau)
- une étude des impacts de l'implantation d'une gare dans le quartier des Groues (EPADESA)
- dans le cadre d'un groupe de travail piloté par la DRIEA IdF

Gare en ligne



Gare en fourche



Sans Gare

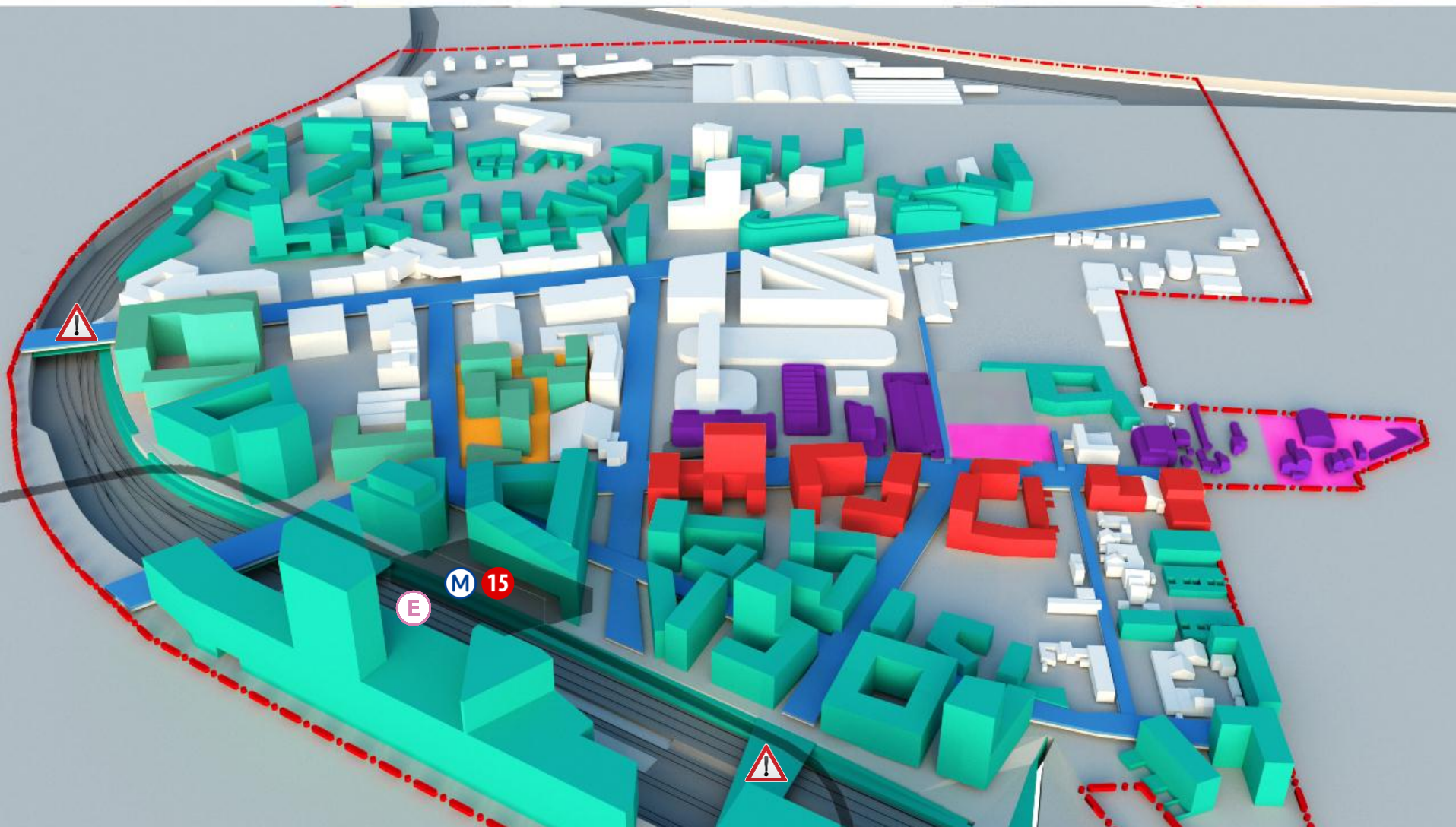




L'analyse a reposé sur la base de 4 critères:

- **Les réponses aux fonctionnalités attendues du projet LNPN**
- **Les coûts associés aux enjeux techniques et impacts**
 - Résultat des études ferroviaires d'infrastructure sous MOA SNCF Réseau
 - Résultat des études urbaines sous MOA de l'EPADESA
- **Les dynamiques et le développement territorial**
- **La capacité à long terme du système ferroviaire et l'exploitabilité**

Exemple d'impact sur le bâti pour une gare réalisée en tunnelier



■ Îlot reporté

■ Adaptation des
fondations

■ Îlot pour émergences de
la gare LNPN

■ Bâtiments
démolis

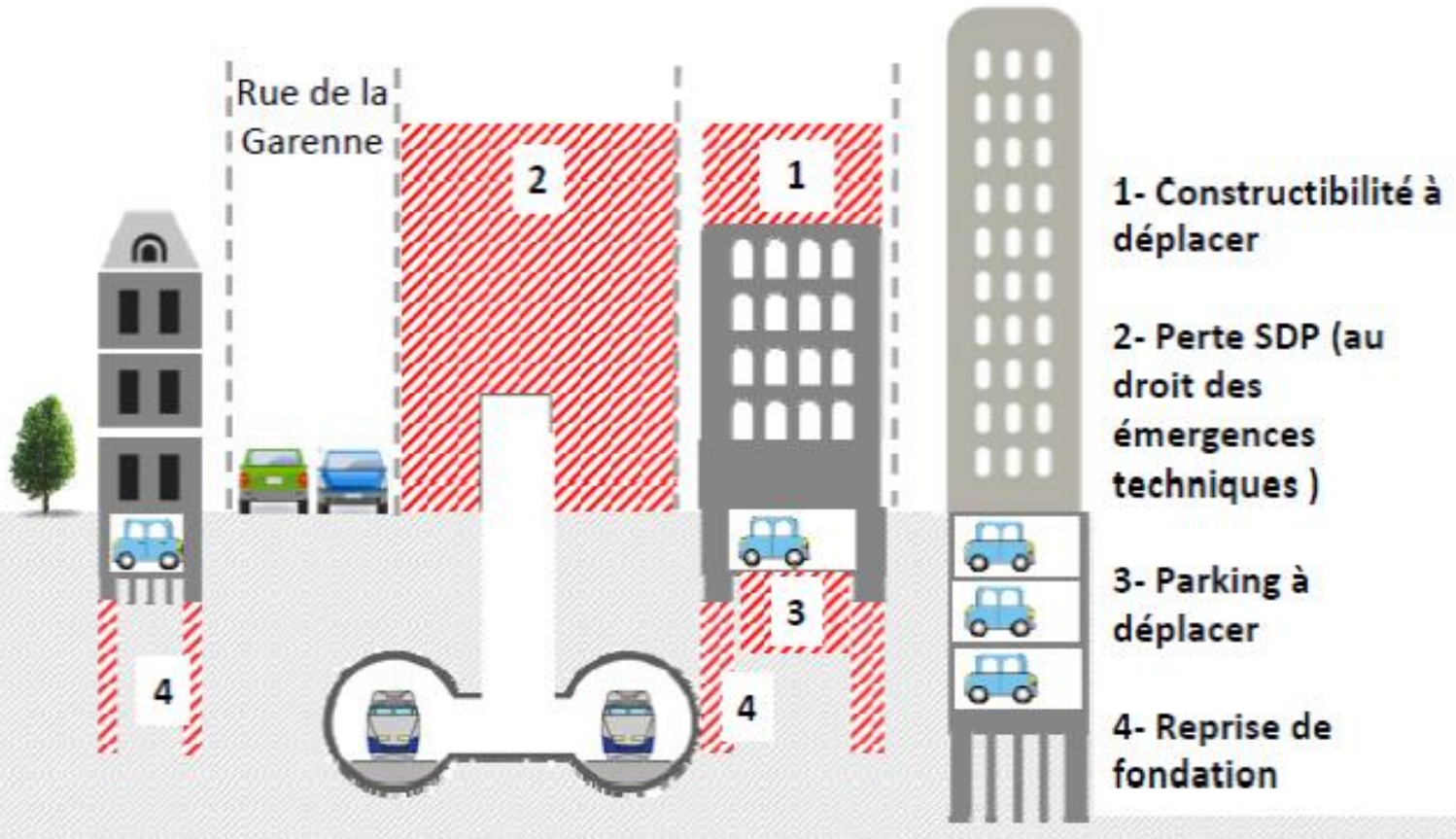
⚠ Point de vigilance
trafic

▨ Rue fermée pendant
les travaux

Exemple de réalisation en tunnelier

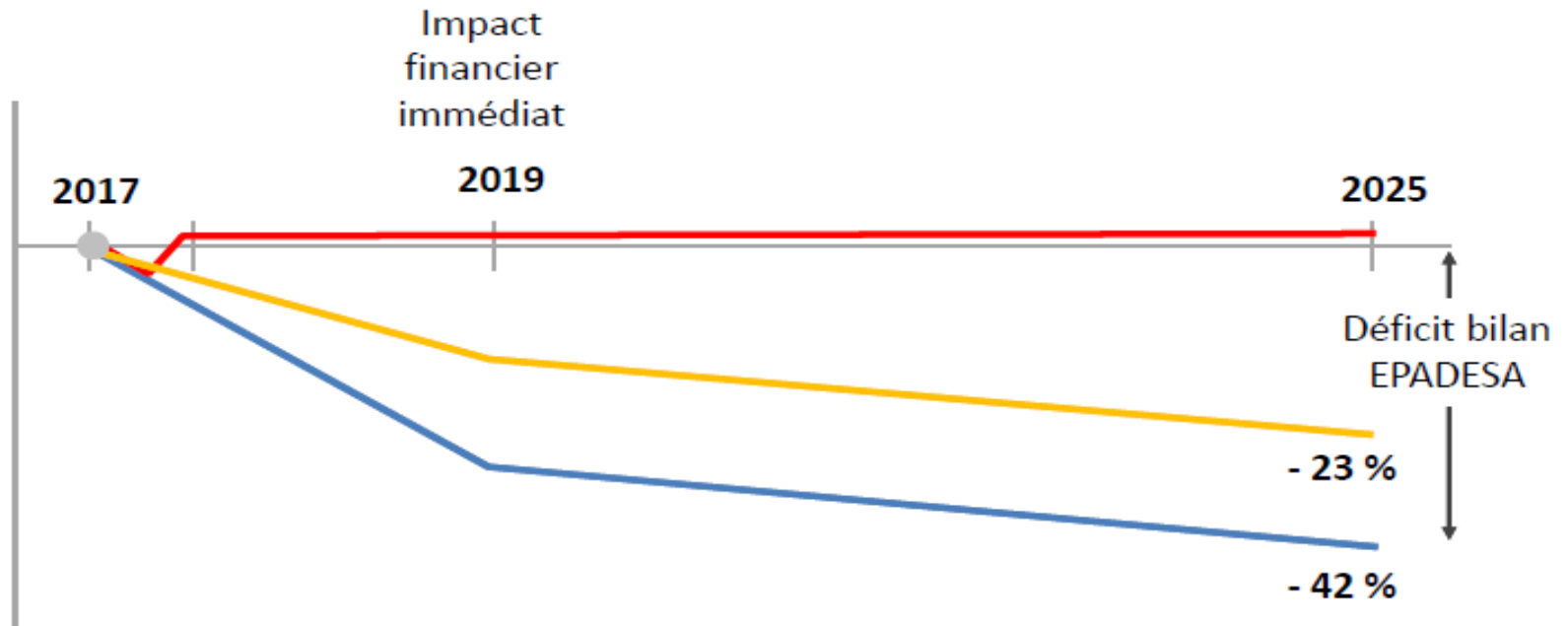
> Après 2040

Schéma de principe



EPADESA // Avril 2016

Déficit sur le bilan de la ZAC



- sans la gare
- avec la gare (tranchée ouverte)
- avec la gare (tunnelier)

Hypothèse retenue : livraison gare LNPN en 2040
Estimation en euro 2016

EPADESA // Avril 2016

Les principaux résultats de l'étude



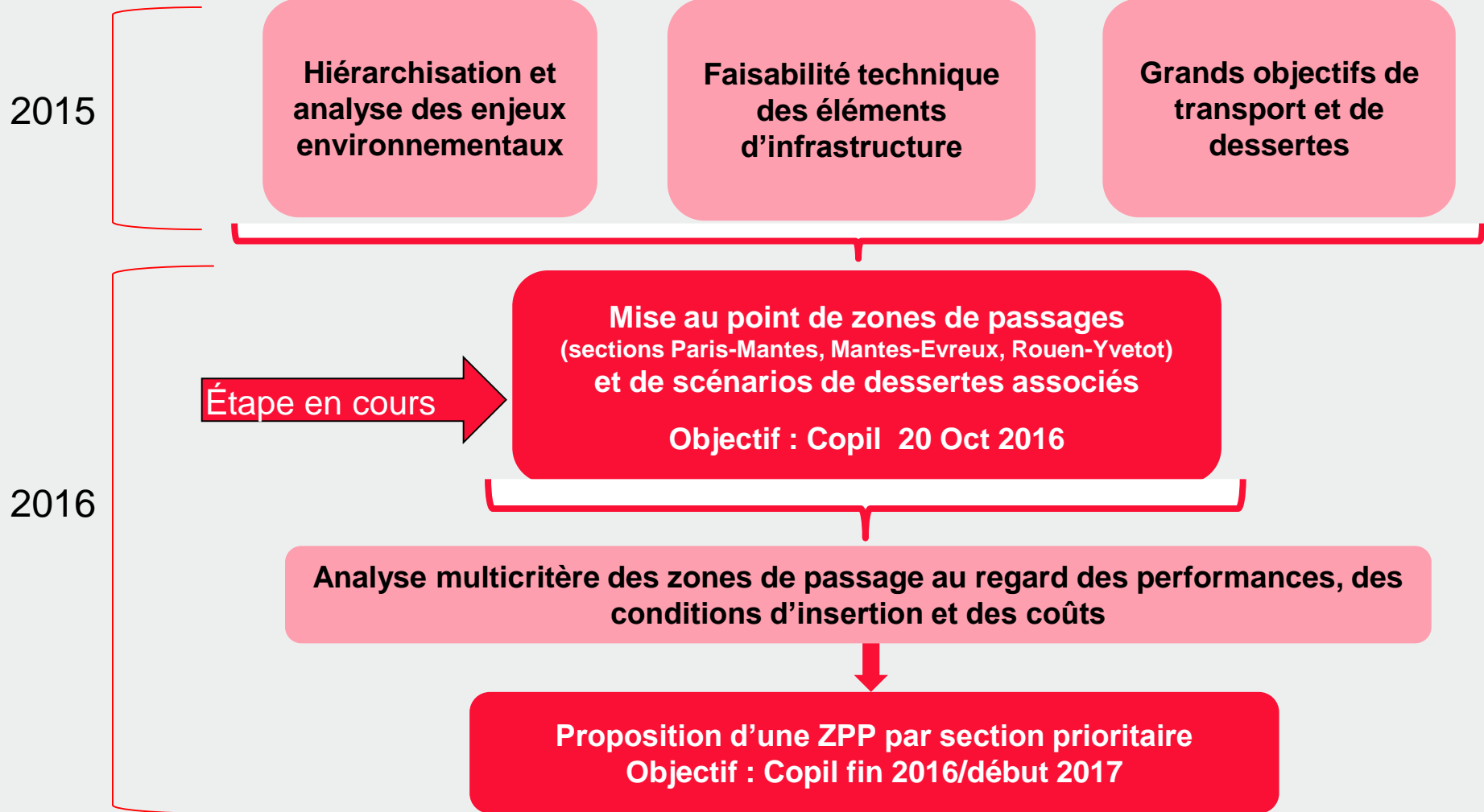
Les principaux résultats de l'étude d'opportunité relatives à une gare LNPN à Nanterre-La Défense au sein du futur quartier des Groues, où est prévue la création de 5 000 logements et 12 000 emplois d'ici 2027 mettent en perspectives:

- **les apports d'une gare** – principalement un gain de temps de parcours de l'ordre de 10 à 15 minutes entre la Normandie, Mantes et le secteur des Groues à Nanterre/La Défense,
- **et les impacts et les coûts associés** estimés globalement et à terme entre 1,5 et 2,4 Md€. Ce coût est à rapprocher de celui des trois sections prioritaires, soit 5,3 Md€ aux conditions économiques de 2010.

➔ Cette analyse conduit le COPIL à ne plus envisager la possibilité d'une gare nouvelle à Nanterre-La Défense dans la suite des études du projet LNPN.

Processus des études

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 Oct 2016

MARS /
MAI 2016

- Présentation des zones de passage en commissions consultatives et ateliers :
22 et 24 mars : Mantes-Evreux ; 09 et 12 mai: Paris-Mantes ; 17 et 19 mai : 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

SEPT-OCT
2016

- Atelier thématique de synthèse 6 septembre
- Comités territoriaux (fin sept-début oct)
- Comité de pilotage visant à réduire le nombre de zones de passage (Oct)

Principe et méthodologie des études



- **Elaboration des zones de passage en évitant autant que possible les enjeux les plus forts (issus de la hiérarchisation).**
- **Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :**

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

- **Première étape d'élimination de ZP avec un jeu d'indicateur partiel.**
 - 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.
 - Jeu d'indicateur élaboré en atelier de concertation avec l'ensemble des parties prenantes du projet (cf tableau de la diapo suivante)

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

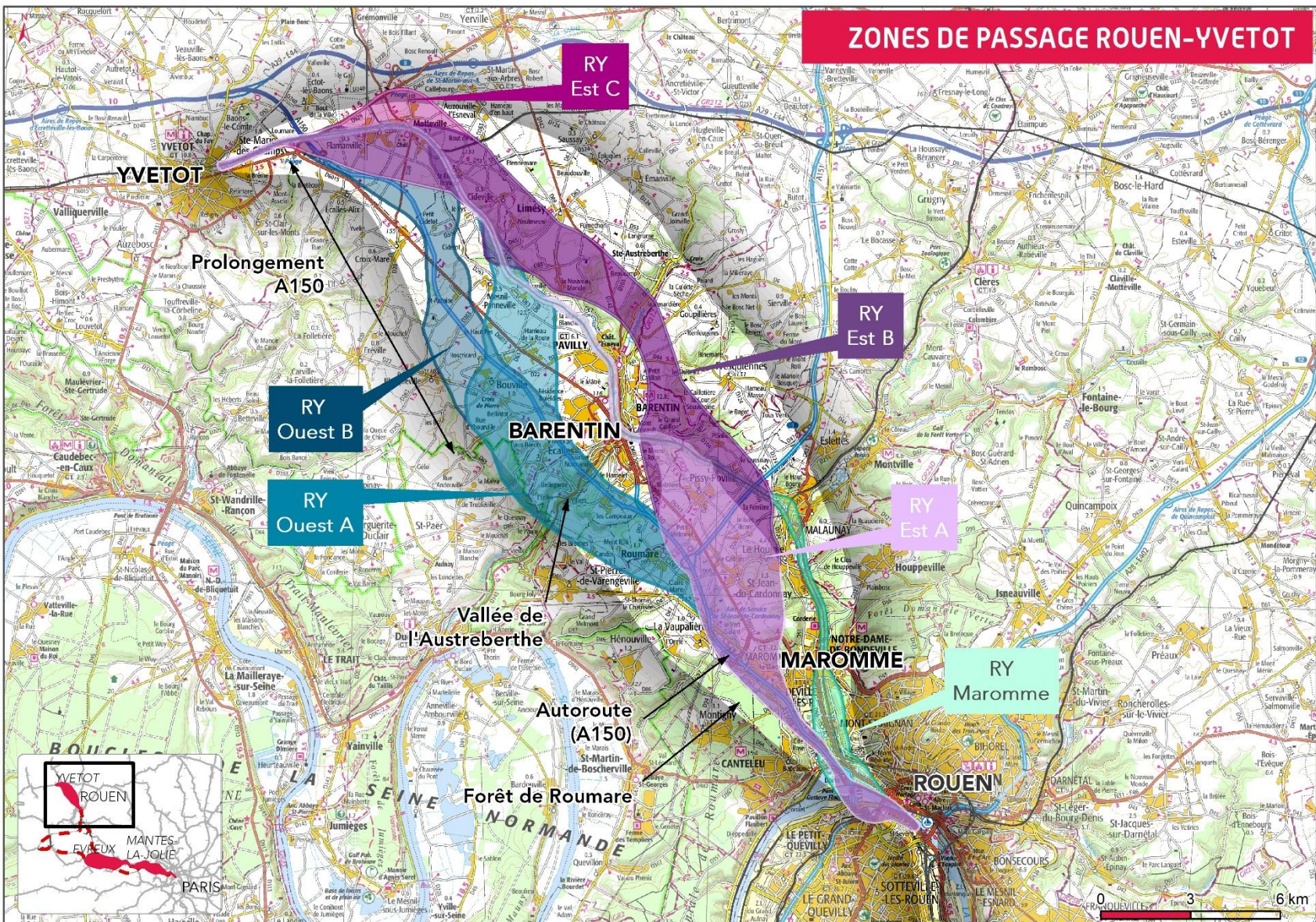
SERVICE FERROVIAIRE DE QUALITE

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)

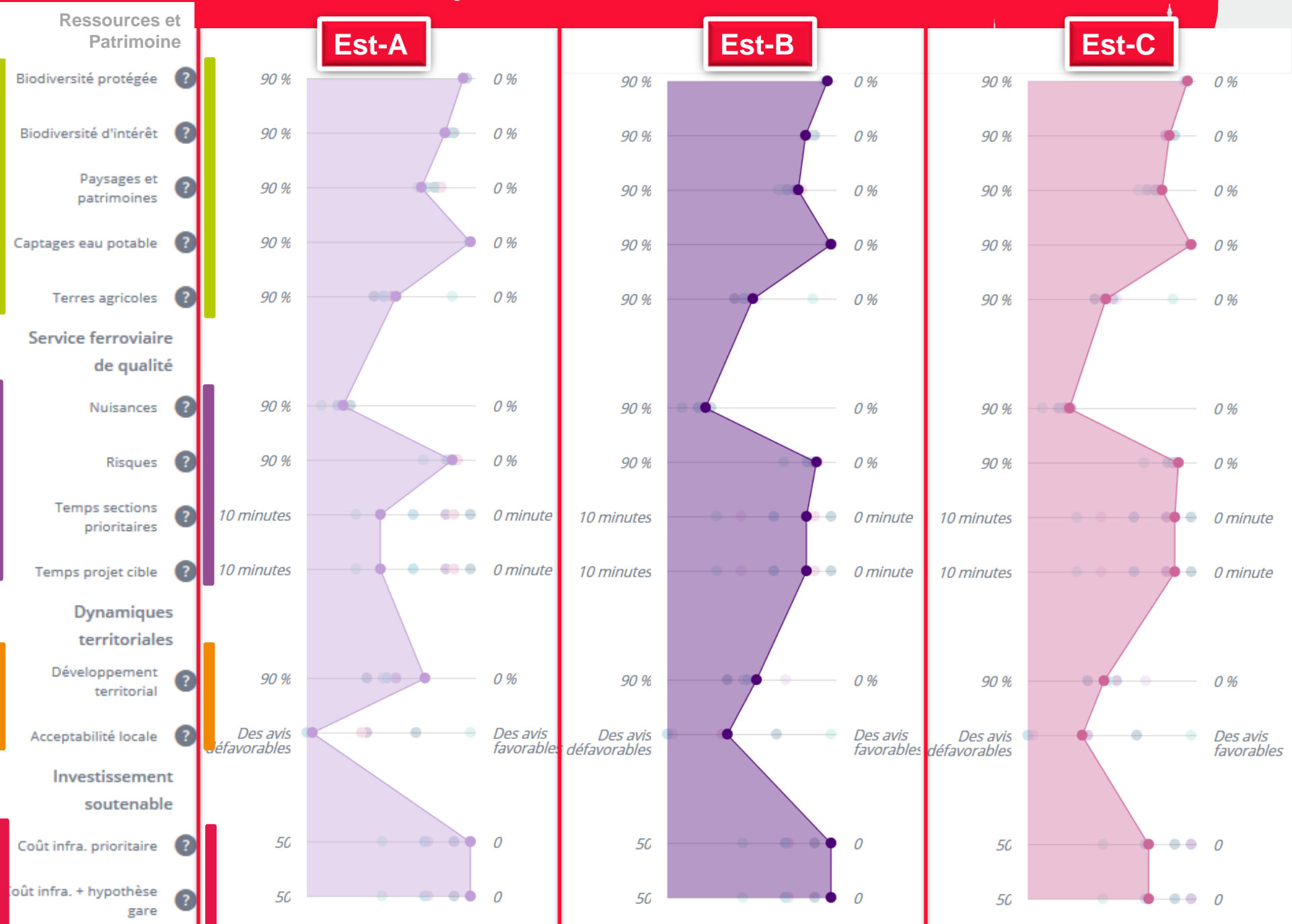
INVESTISSEMENT SOUTENABLE

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

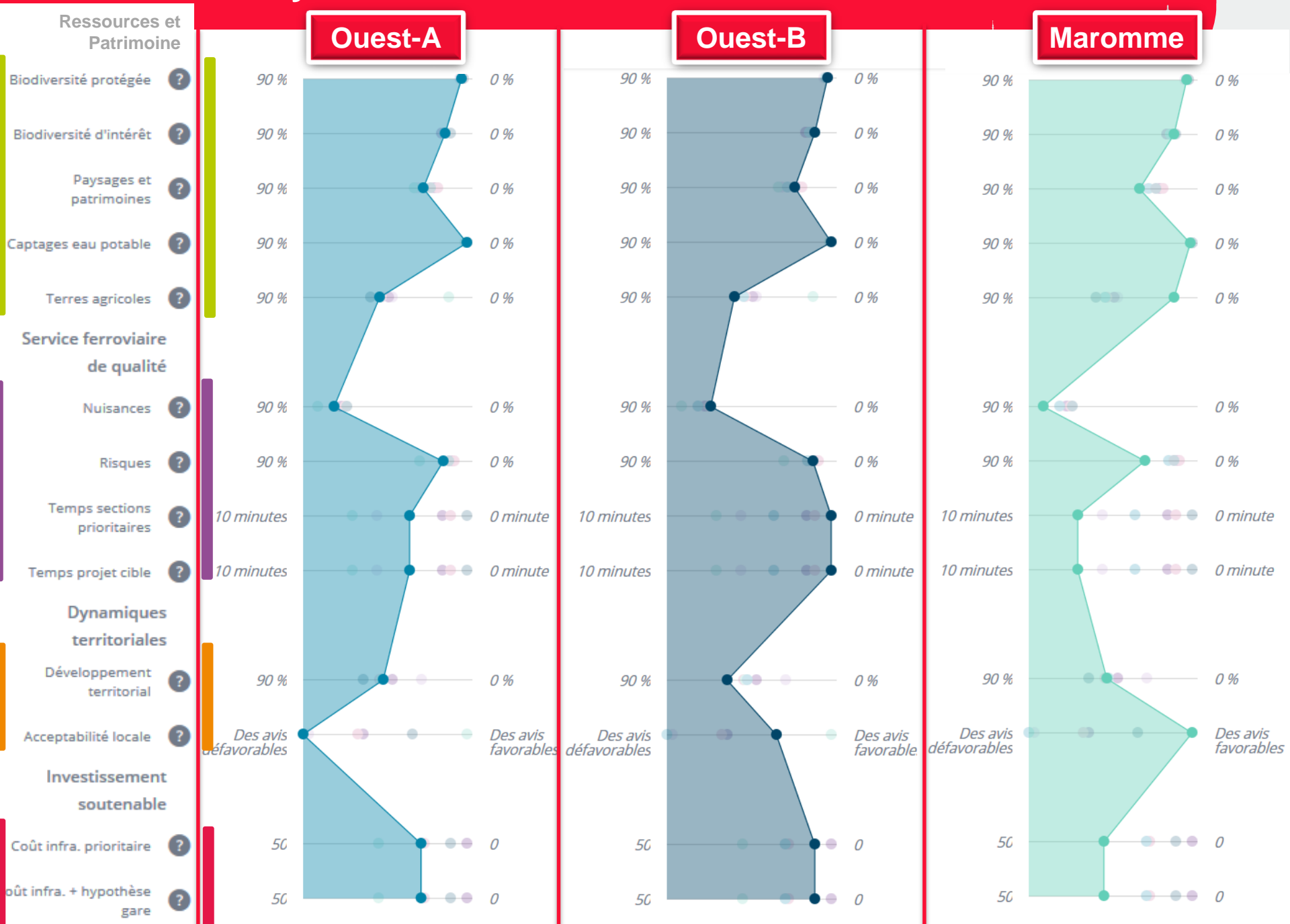
Rappel des zones de passage



Synthèse : Famille Est



Synthèse : Famille Ouest et ZP Maromme



Analyse de chaque Zone de Passage

Pour chaque zone de passage, une fiche décrivant la zone au travers de ses enjeux, des fonctionnalités associées, de son infrastructure.

Fonctionnalités

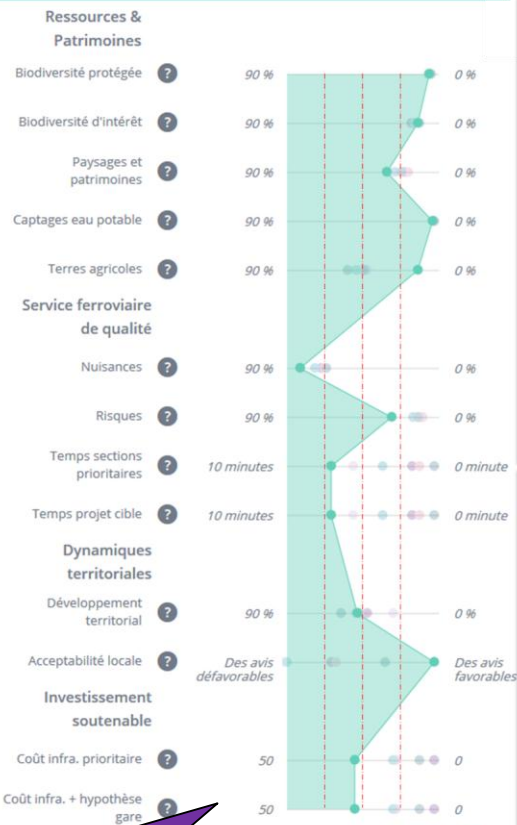
Zone de passage : RY Maromme

Schéma d'infrastructure

Zone de passage

FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Rouen et Yvetot sera empruntée par les trains rapides entre Paris et Le Havre : la ZP Maromme est défavorable pour les temps de parcours.

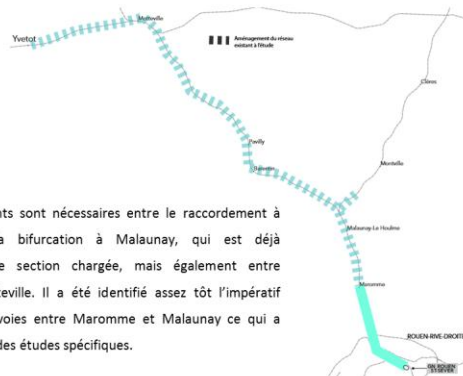


INFRASTRUCTURES :

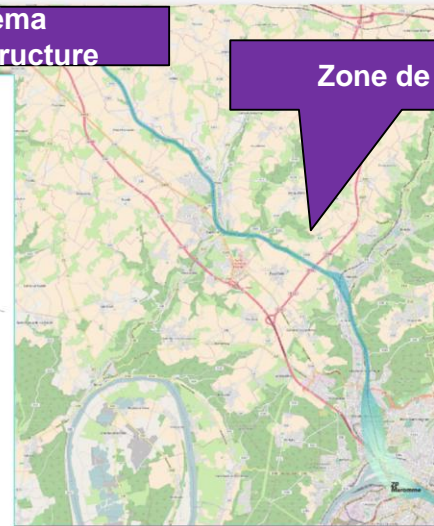
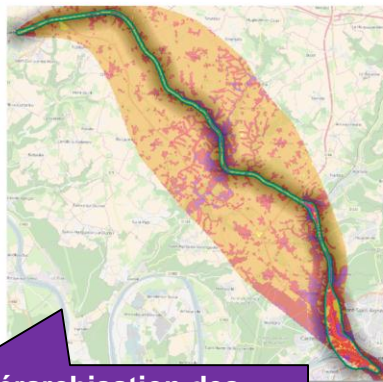
En aval de la gare nouvelle, la traversée de la Seine est envisagée avec un tunnel long jusqu'à la gare de Maromme.

La densité de circulations nécessite ensuite un doublement de la ligne existante jusqu'à la bifurcation de Malaunay.

D'autres aménagements du réseau existant sont également nécessaires au-delà, entre Barentin et Yvetot.



Des aménagements sont nécessaires entre le raccordement à Maromme et la bifurcation à Malaunay, qui est déjà actuellement une section chargée, mais également entre Barentin et Motteville. Il a été identifié assez tôt l'impératif d'une mise à 4 voies entre Maromme et Malaunay ce qui a permis de lancer des études spécifiques.



PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :

- Périmètre de protection rapproché de captage AEP au niveau de Maromme
- Le risque inondation associé à la Seine et au Cailly
- Monuments historiques :
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai Ferdinand de Lesseps à Rouen
 - ✓ Les façades et toitures du château d'eau / marégraphe et du bâtiment adventice, quai de Boisguilbert à Rouen
 - ✓ Façades sur le quai et sur le boulevard et les toitures correspondantes de la maison sise quai de Havre et sur boulevard des Belges à Rouen
- Traversées de zones bâties denses
- Nombreuses ICPE.

Récapitulatif des indicateurs

Hiérarchisation des enjeux

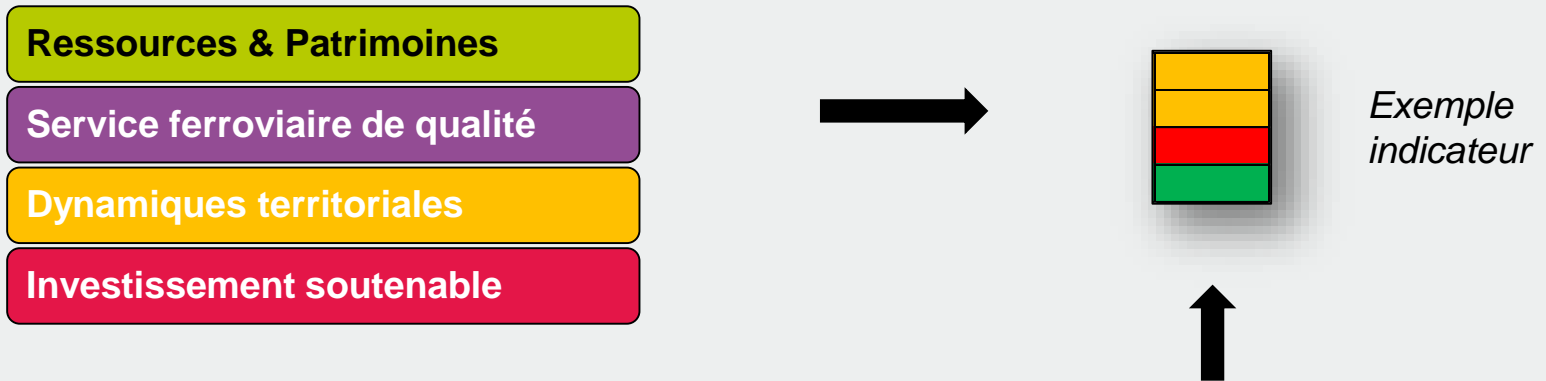
Description des enjeux





Principe et méthodologie des études



- Elaboration des zones de passage en évitant autant que possible les enjeux les plus forts (issus de la hiérarchisation).

- Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :



- Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).



3 exemples d'indicateur:

	Indicateur	Contenu de l'indicateur	
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	Captages AEP (périmètre de 10 mètres autour) et périmètres de protection rapprochés de captage AEP	
Terres agricoles	Pourcentage de surface de la zone de passage en zones agricoles classées en enjeu fort ou très fort	Terres à très bon potentiel agricole	Certains types de culture (identification des cultures à haute valeur ajoutée, des prairies permanentes ou en agroforesterie)
Coûts de l'infrastructure	Coût de l'infrastructure neuve et des aménagements sur le réseau existant	Ligne nouvelle (au ratio) : <ul style="list-style-type: none"> - Génie civil dont ouvrages souterrains, viaducs, grands ouvrages (type saut de mouton ou terrier) et terrassements - Equipements ferroviaires dont voie, traction et signalisation... - Libération des emprises et réaménagements fonciers (au ratio) Aménagements du réseau existant sous exploitation	

La méthode de classification



La méthode de classification nous a été préconisée par le LAMSADE (Laboratoire de l'université Paris Dauphine)

Les principes :

- Pas de hiérarchisation des indicateurs (tous égaux)
- Définition de valeurs « frontières » pour classer chaque indicateur, à dire d'expert

	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
Biodiversité protégée	30%	20%	10%	
Biodiversité d'intérêt	50%	30%	10%	
Paysages et patrimoines	30%	20%	10%	
Captages eau potable	15%	10%	5%	
Terres agricoles	50%	30%	10%	
Nuisances	75%	50%	25%	
Risques	20%	10%	5%	
temps prioritaire	+3'	+1,5'	+0,5'	meilleur tps
Temps cible	+3'	+1,5'	+0,5'	meilleur tps
Coût prioritaire	40%	20%	10%	
Coût prioritaire + gare	40%	20%	10%	
Développement territorial	50%	30%	10%	
Acceptabilité locale	défavo.	mitigé ou pas d'avis	plutot fav.	favorable

La méthode de classification



Une classification par indicateur (par Zone de Passage - ZP)

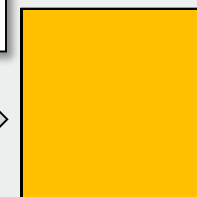
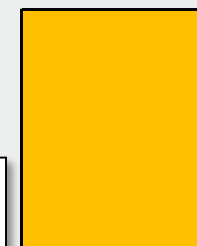
Puis une
synthèse par
axe

	RY Ouest B	défavorable	peu favorable	assez favorable	favorable
AXE 1	Biodiversité protégée				
	Biodiversité d'intérêt				
	Paysages et patrimoines				
	Captages eau potable				
	Terres agricoles				
AXE 2	Nuisances				
	Risques				
	temps prioritaire				
	Temps cible				
AXE 3	Développement territorial				
	Acceptabilité locale				
AXE 4	Coût prioritaire				
	Coût prioritaire + gare				

Méthode
Electre



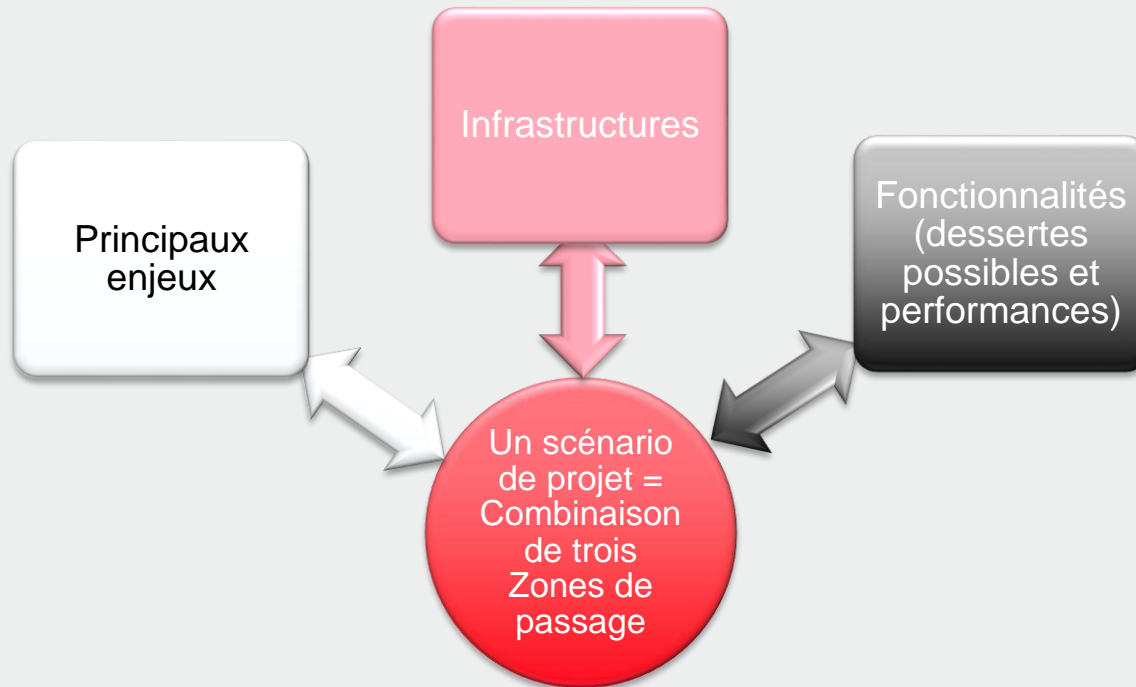
SYNTHESE



Méthode ELECTRE conseillée par le LAMSADE (Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision)



■ Elaboration de 3 Scénarios de projet



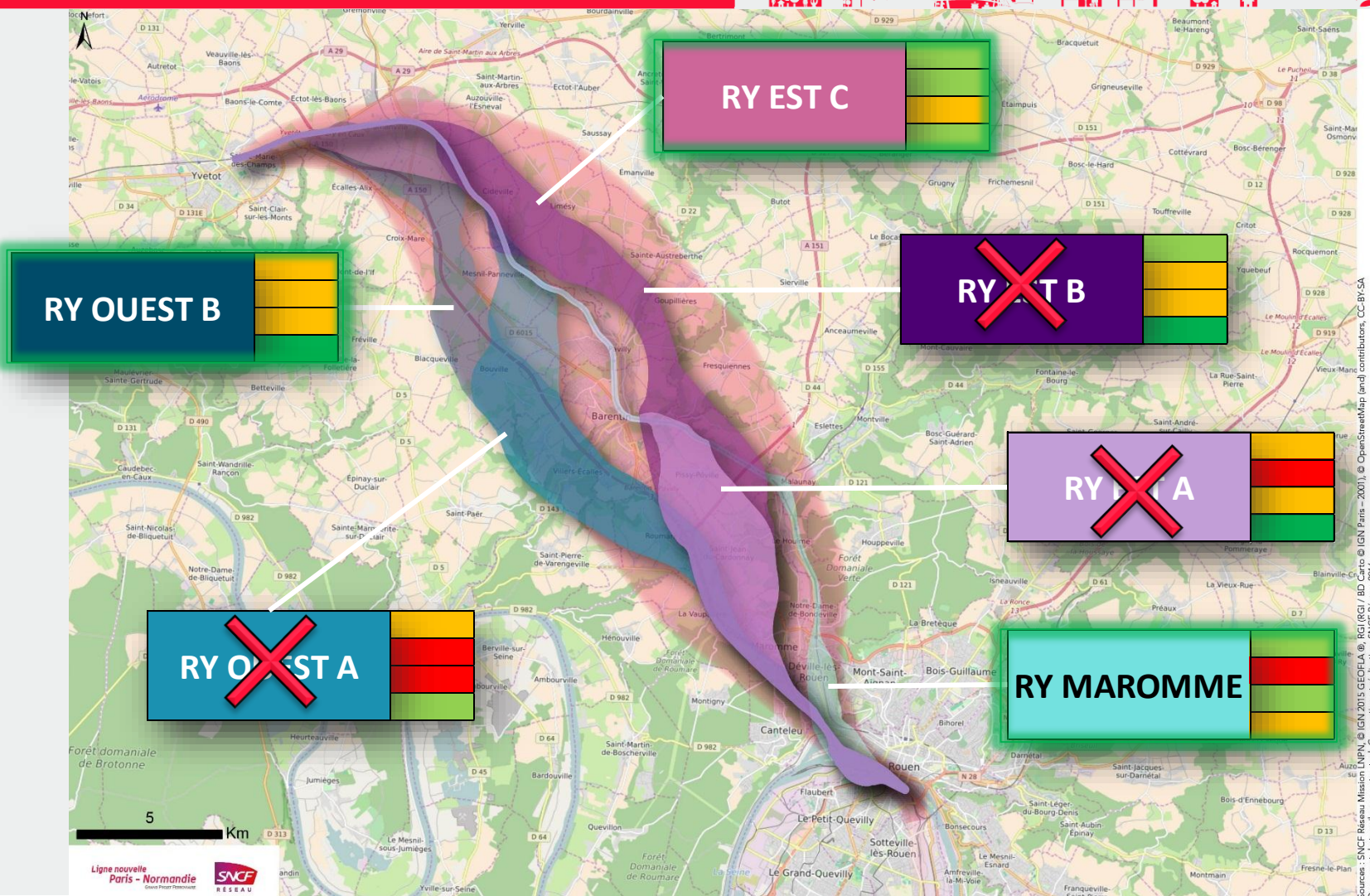
■ Objectif : Choix d'un scénario de projet en fin d'étape 1 à l'aide du deuxième jeu d'indicateur complet.

Proposition de zones de passage préférentielles et scénario de projet



2.1 Sélection des Zones de passage

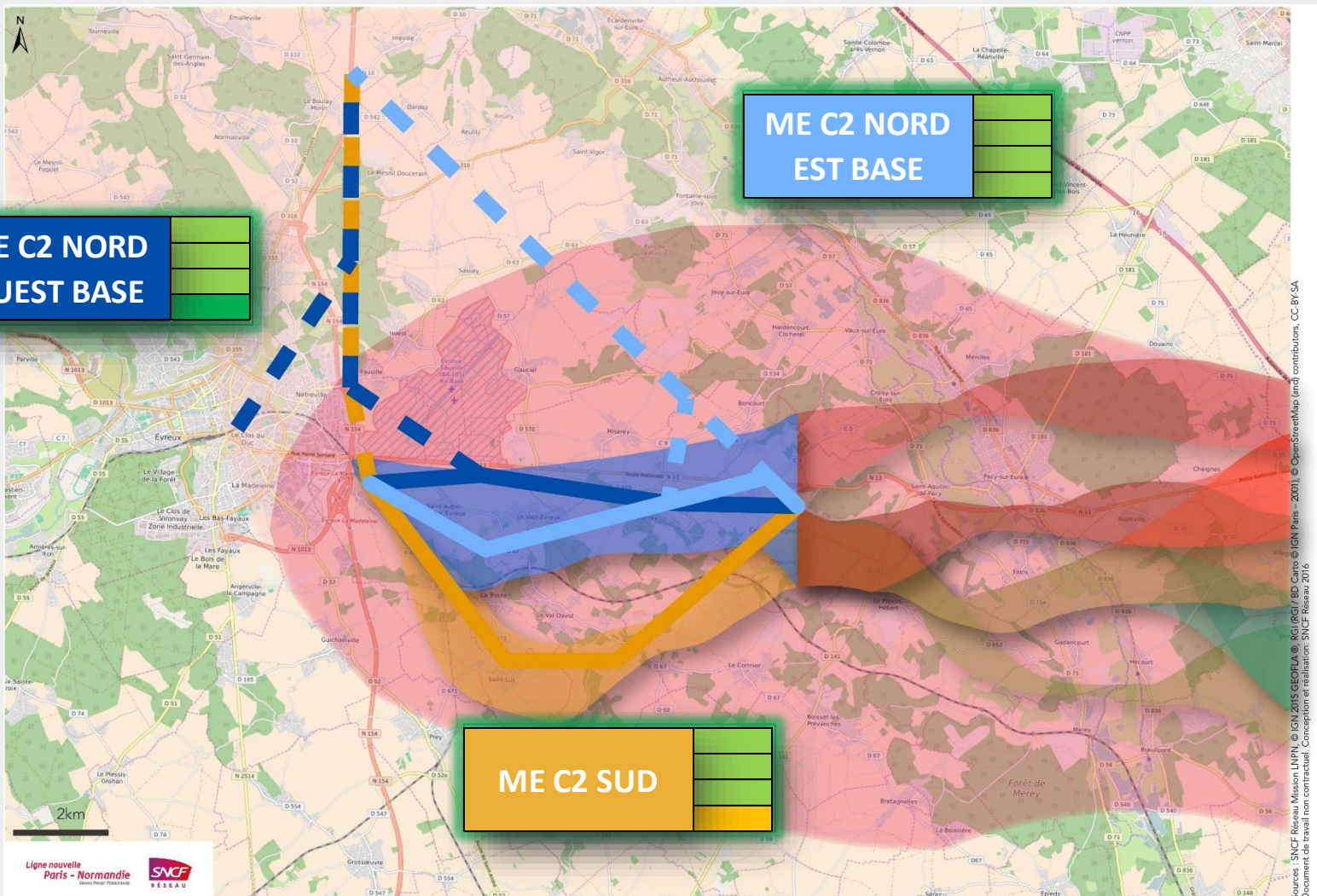
ROUEN-YVETOT : 3 zones de passage



ZONE DE PASSAGE	Ressources & Patrimoines
	Service ferroviaire de qualité
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

Source : SNCF Réseau, Mairie de Rouen, © IGN 2015, GEGELA®, RGI (GCI / PDI) C. © IGN Paris - 2001, © OpenStreetMap (en) contributeurs, CC-BY-SA. Document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau 2016

MANTES-EVREUX : 3 zones de passage



**ME C2 NORD
OUEST BASE**

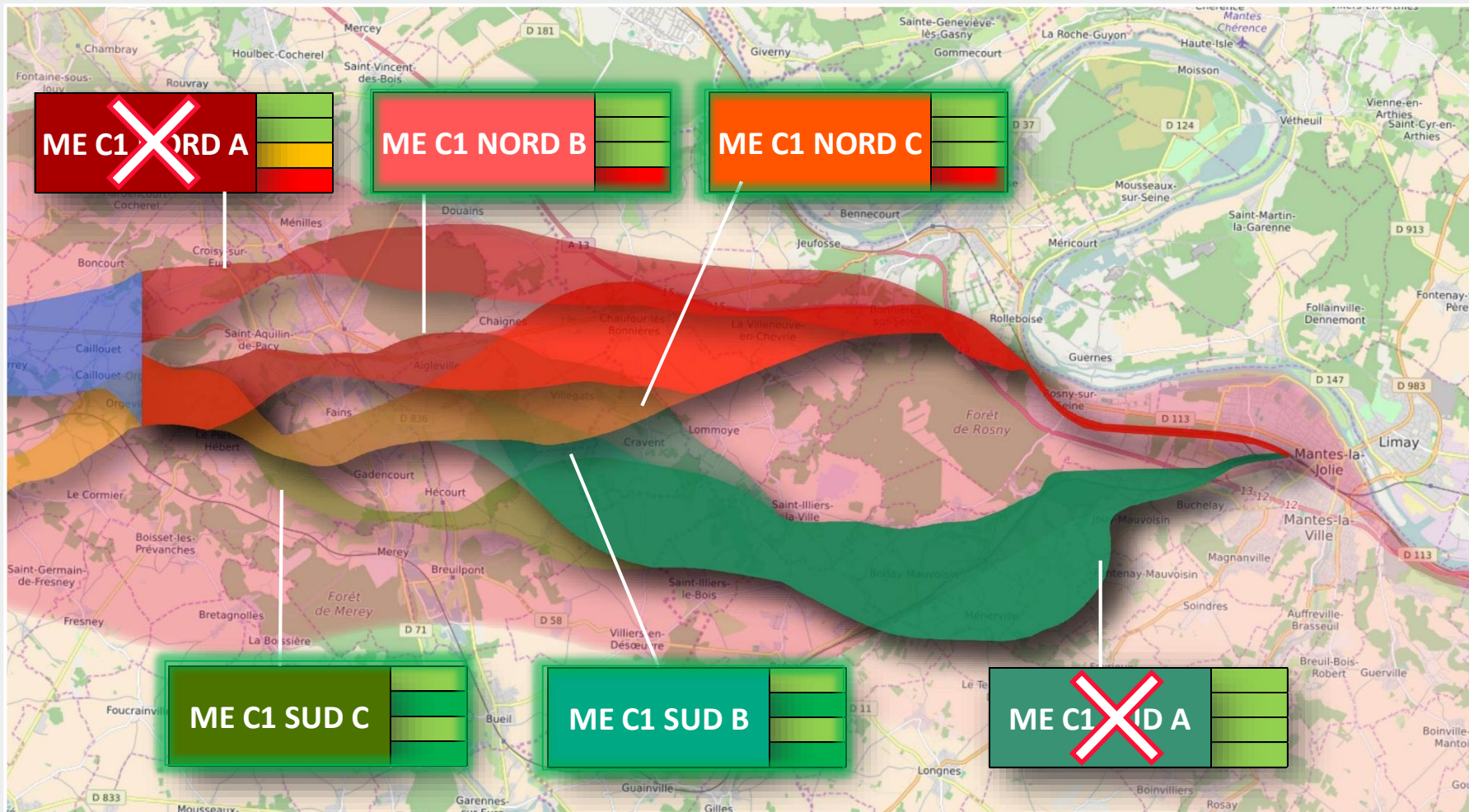
**ME C2 NORD
EST BASE**

ME C2 SUD

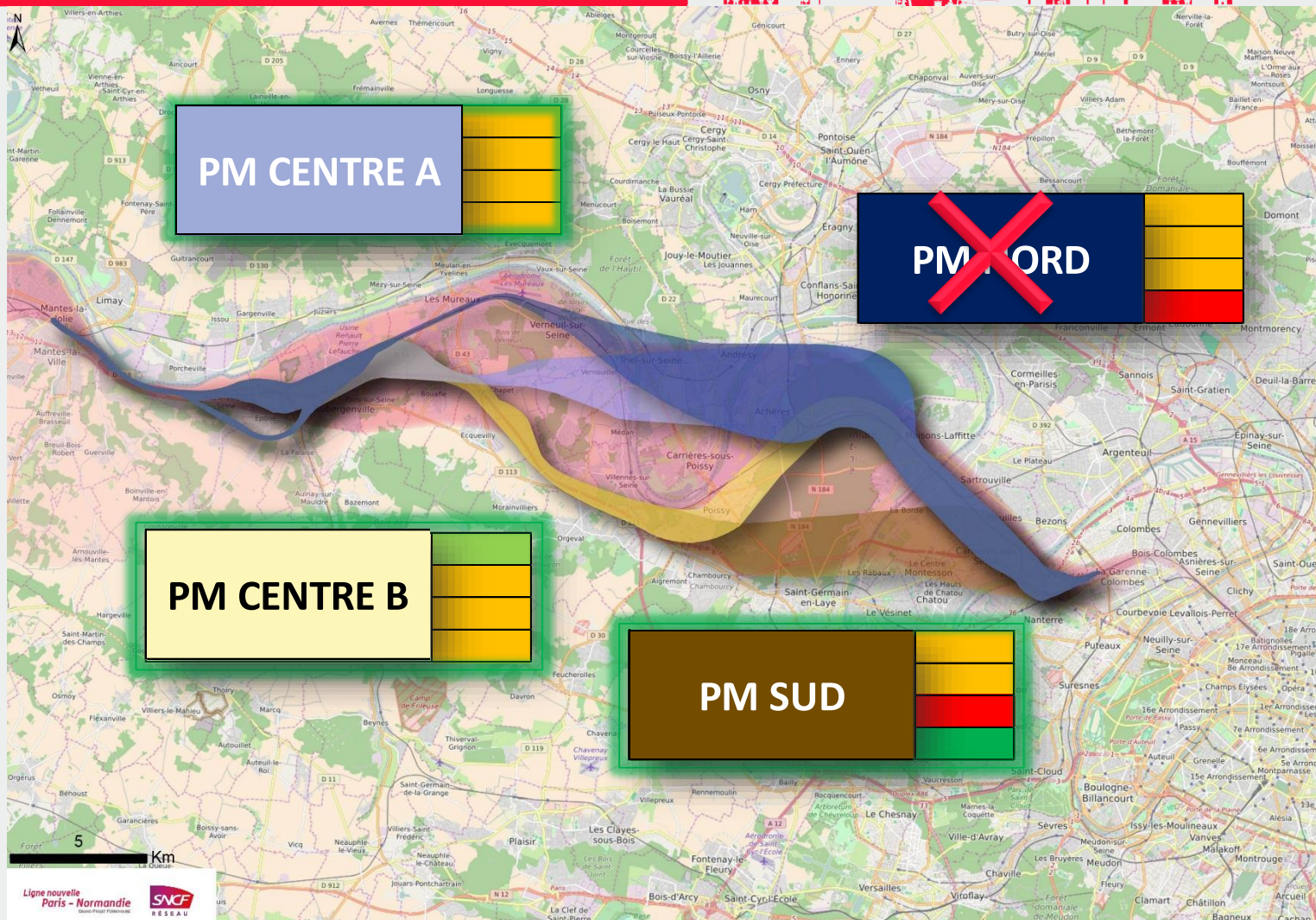
ZONE DE PASSAGE	Ressources & Patrimoines
	Service ferroviaire de qualité
	Dynamiques territoriales
	Investissement soutenable

Source : SNCF Réseau Mission LNPV, © IGN, 2015, GEOFLA®, SGI (RG/BD Carro) © IGN Paris - 2001, © OpenStreetMap (and) contributeurs, CC-BY-SA
Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau 2016

MANTES-EVREUX : 3 zones de passage



PARIS-MANTES : 3 zones de passage





2.2 Scénarios de projet

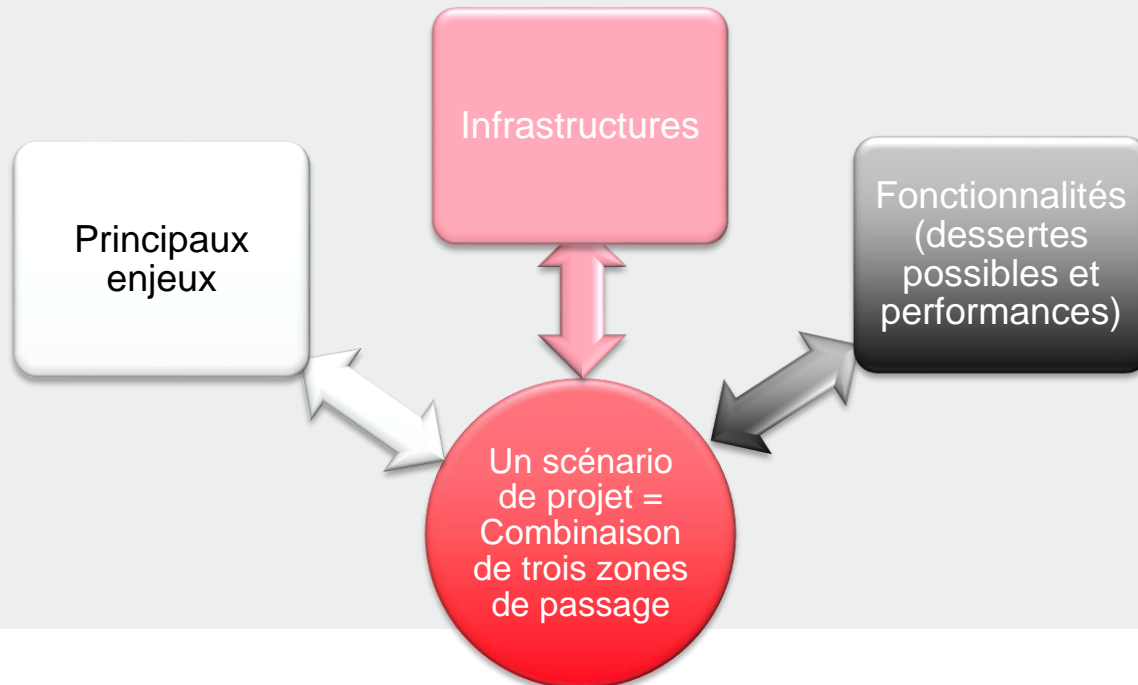
Objectif pour le COPIL d'octobre



Proposer 3 scénarios de projet contrastés sur le projet global pour donner différentes visions possibles.

Un scénario de projet correspond à l'assemblage d'une zone de passage, sur chacune des trois sections prioritaires.

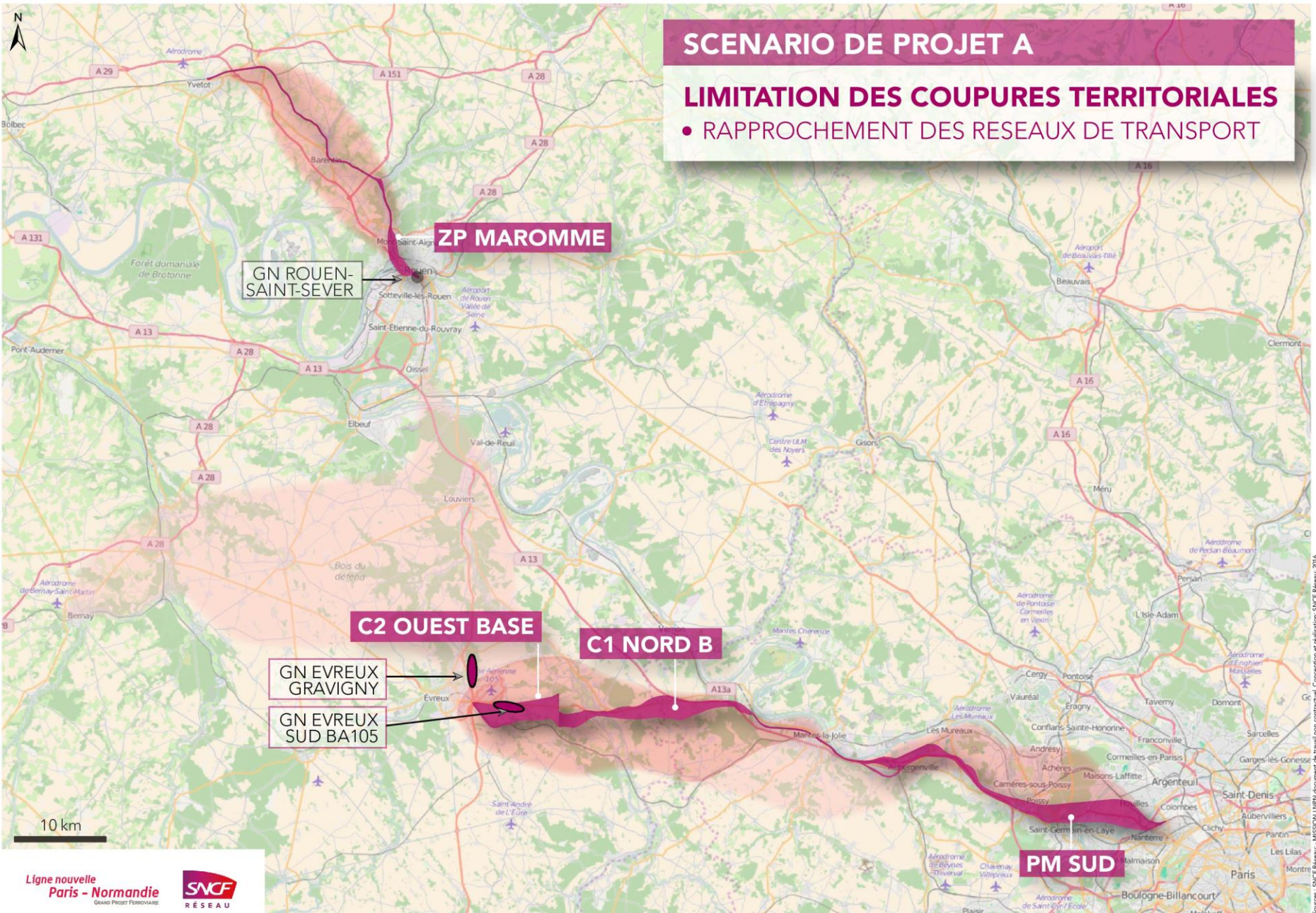
En assemblant les zones de passage, un scénario de projet consolide l'ensemble des composants nécessaires à la conception du projet :

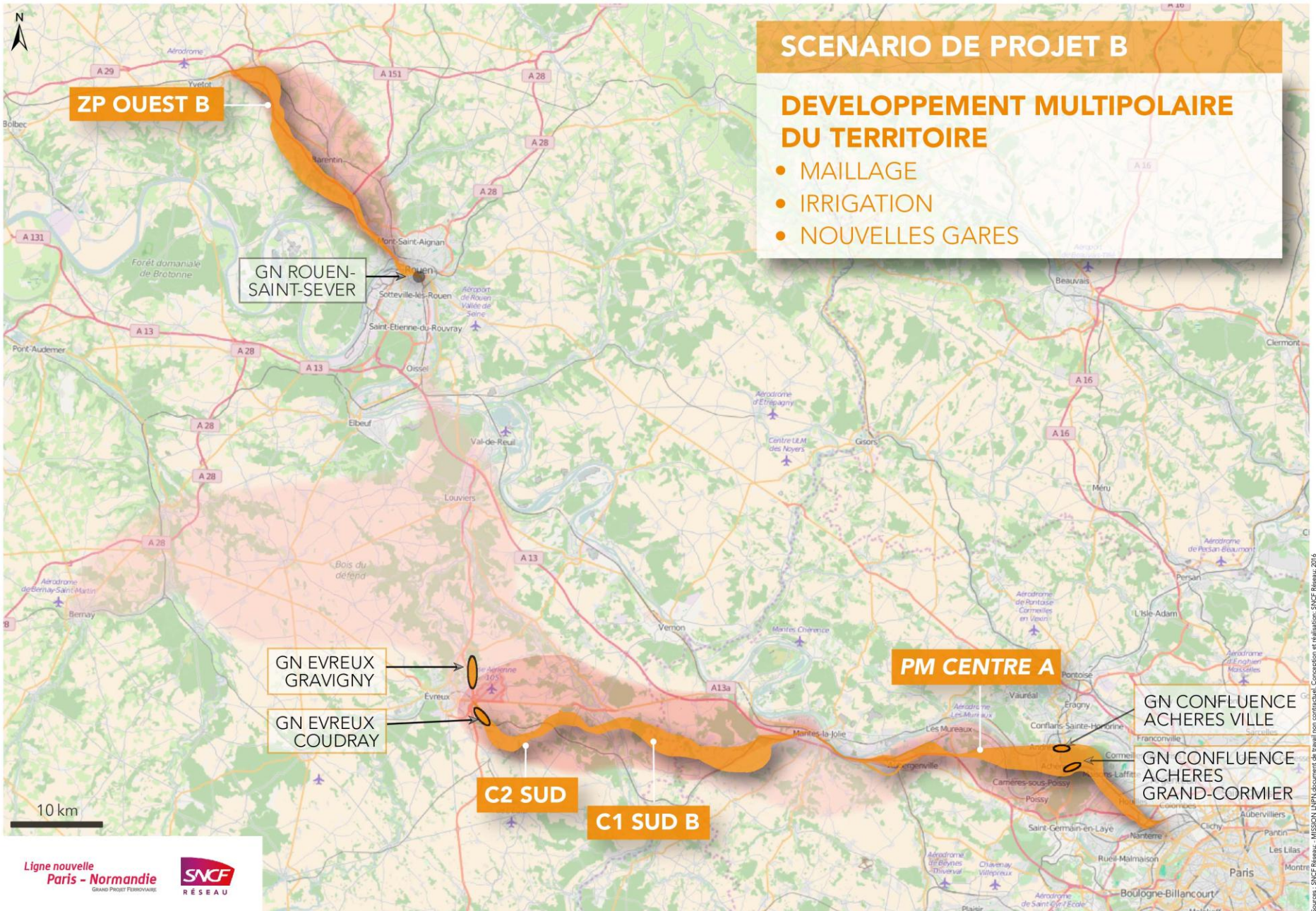


SCENARIO DE PROJET A

LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

- RAPPROCHEMENT DES RESEAUX DE TRANSPORT

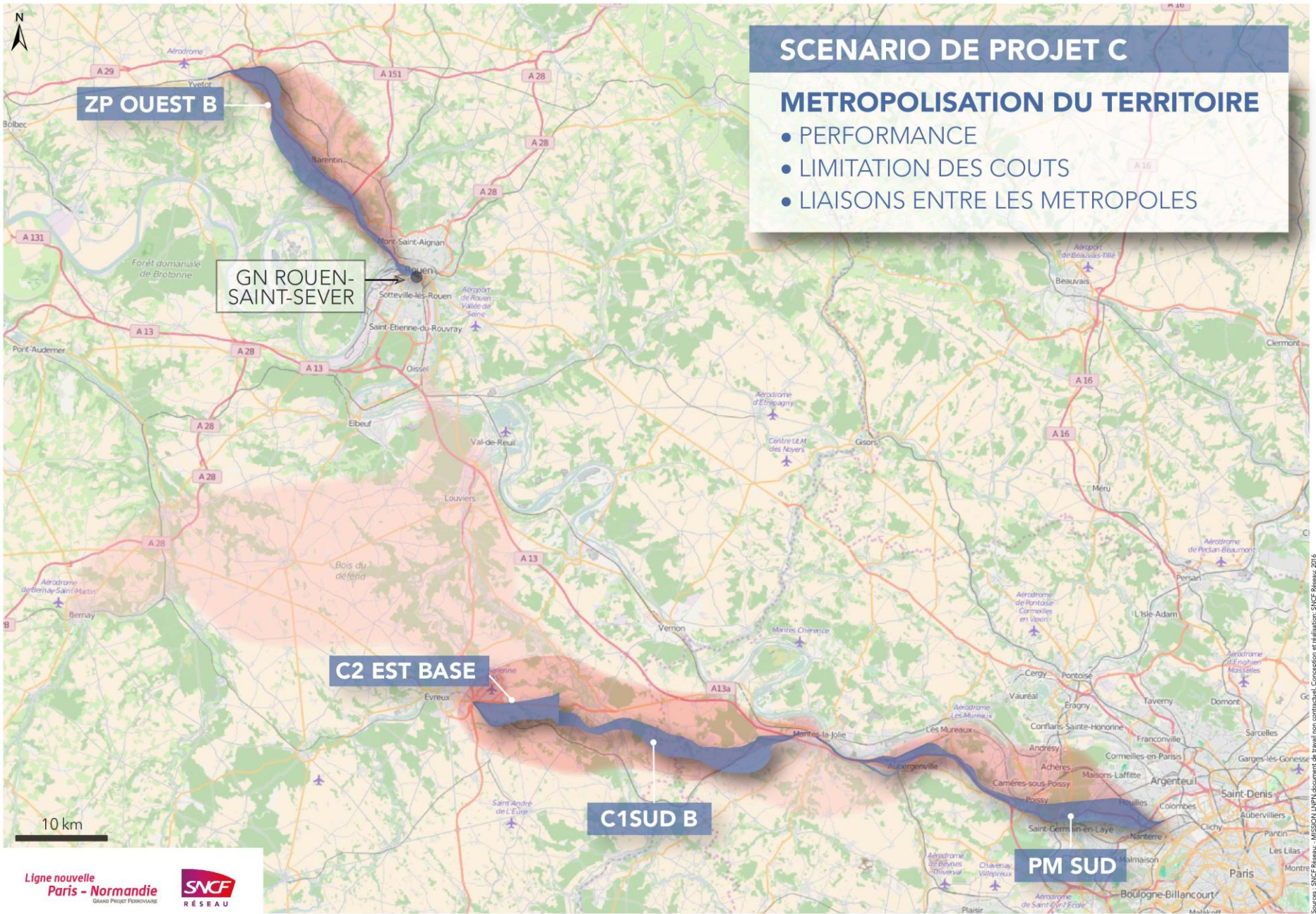




SCENARIO DE PROJET B

DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

- MAILLAGE
- IRRIGATION
- NOUVELLES GARES



SCENARIO DE PROJET C

METROPOLISATION DU TERRITOIRE

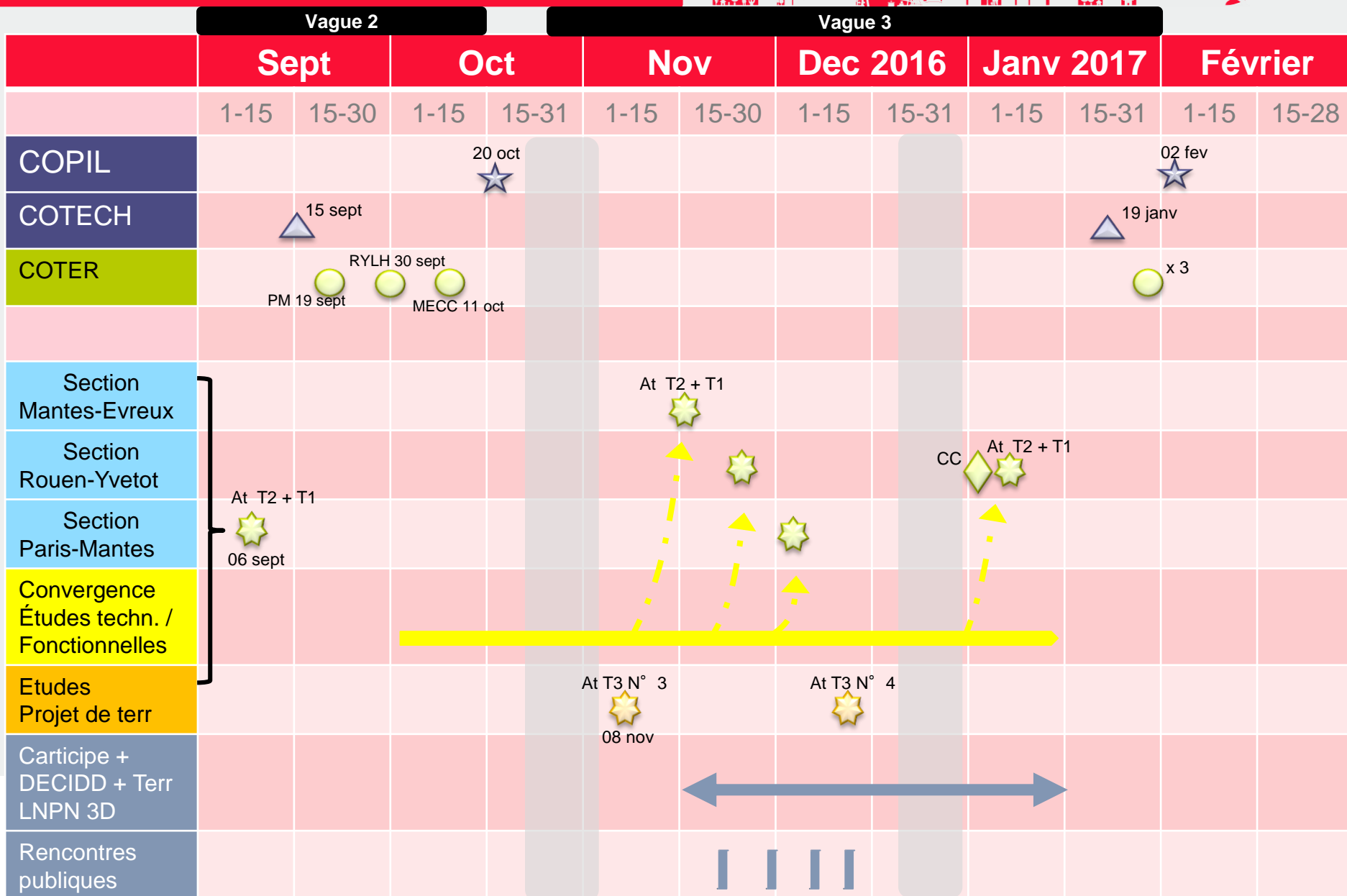
- PERFORMANCE
- LIMITATION DES COUTS
- LIAISONS ENTRE LES METROPOLES

10 km

Source: SNCF Réseau, MISSION LIAISON Document de travail non contractuel. Conception et réalisation: SNCF Réseau, 2016
 © IGN 2016 - IGN est un établissement public à caractère administratif, CC-BY-SA

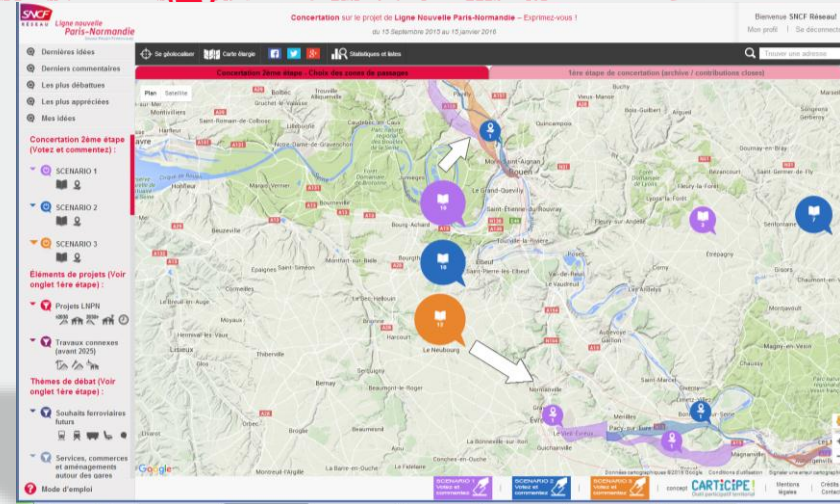
Modalités de concertation en vague 3

Fin de la vague 2 et dispositif de concertation en vague 3

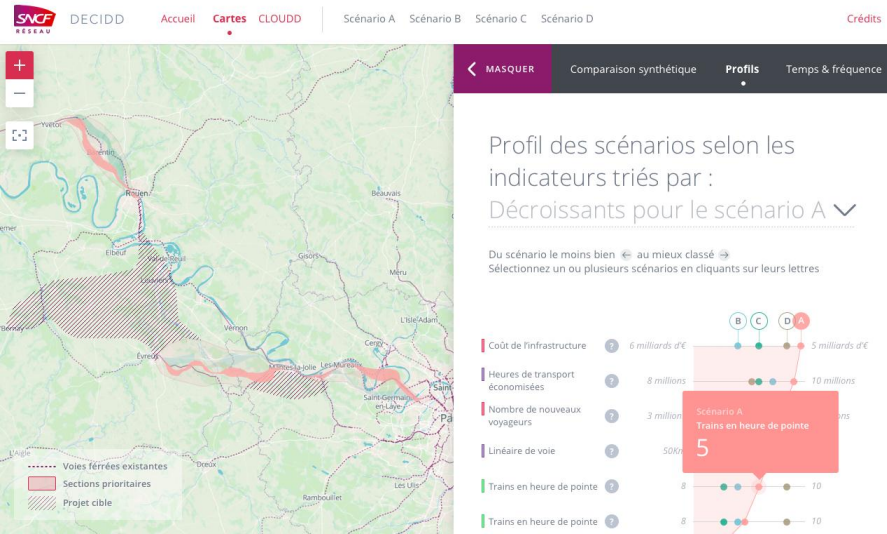


Informers et consulter le grand public

■ **CartiCipe Phase 2, pour consulter le grand public sur le choix des scénarios de projet**



■ **DECIDD présentera les résultats de l'analyse multicritère des scénarios de projet pour informer et faciliter le choix du grand public**



■ **La carte Territoire LNPN 3D, pour faciliter la compréhension du projet et les enjeux autour de son intégration dans le territoire**



Gare nouvelle de Rouen St Sever

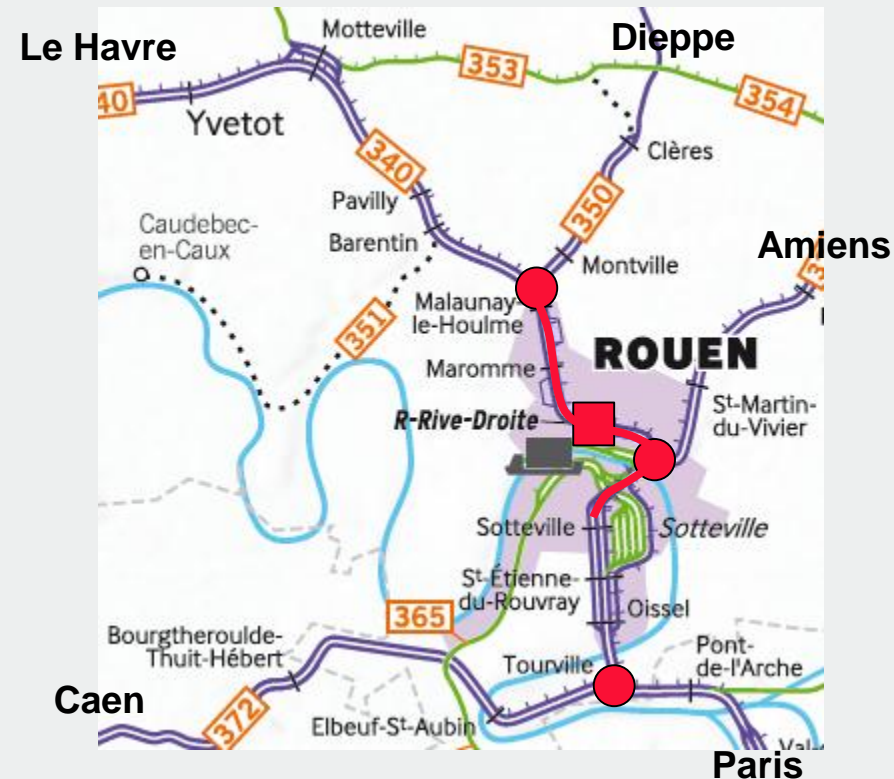
Rappel : la saturation du nœud de Rouen



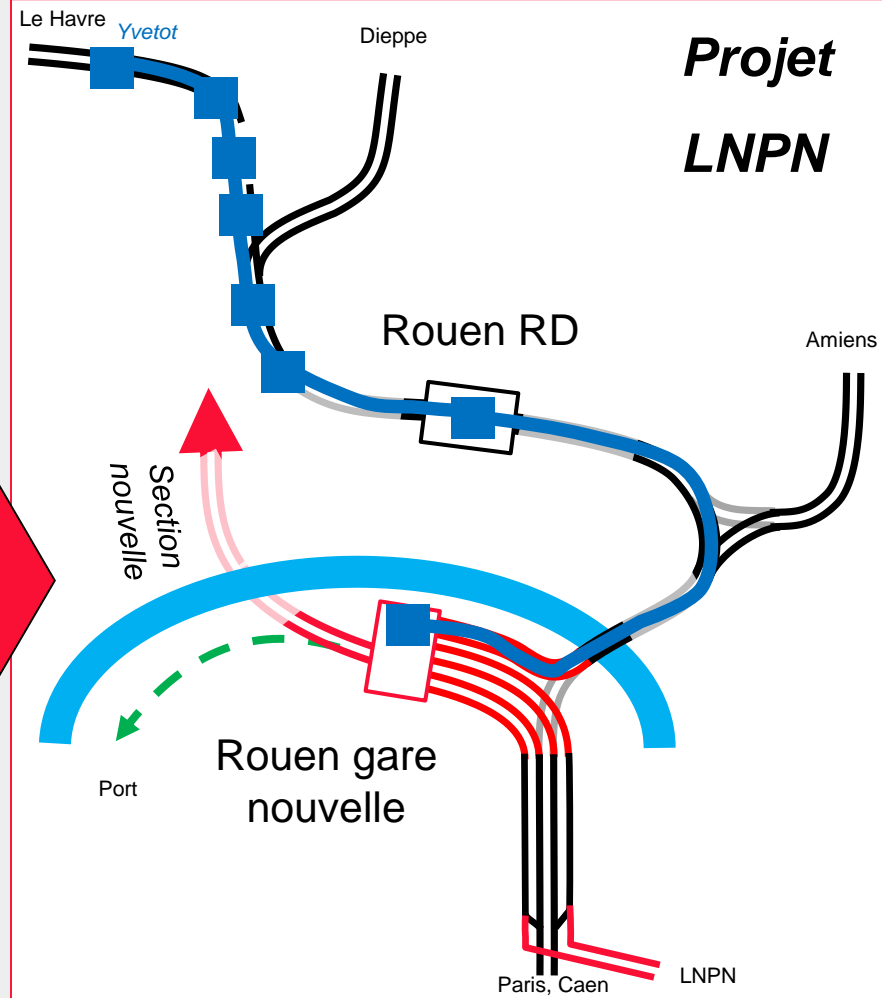
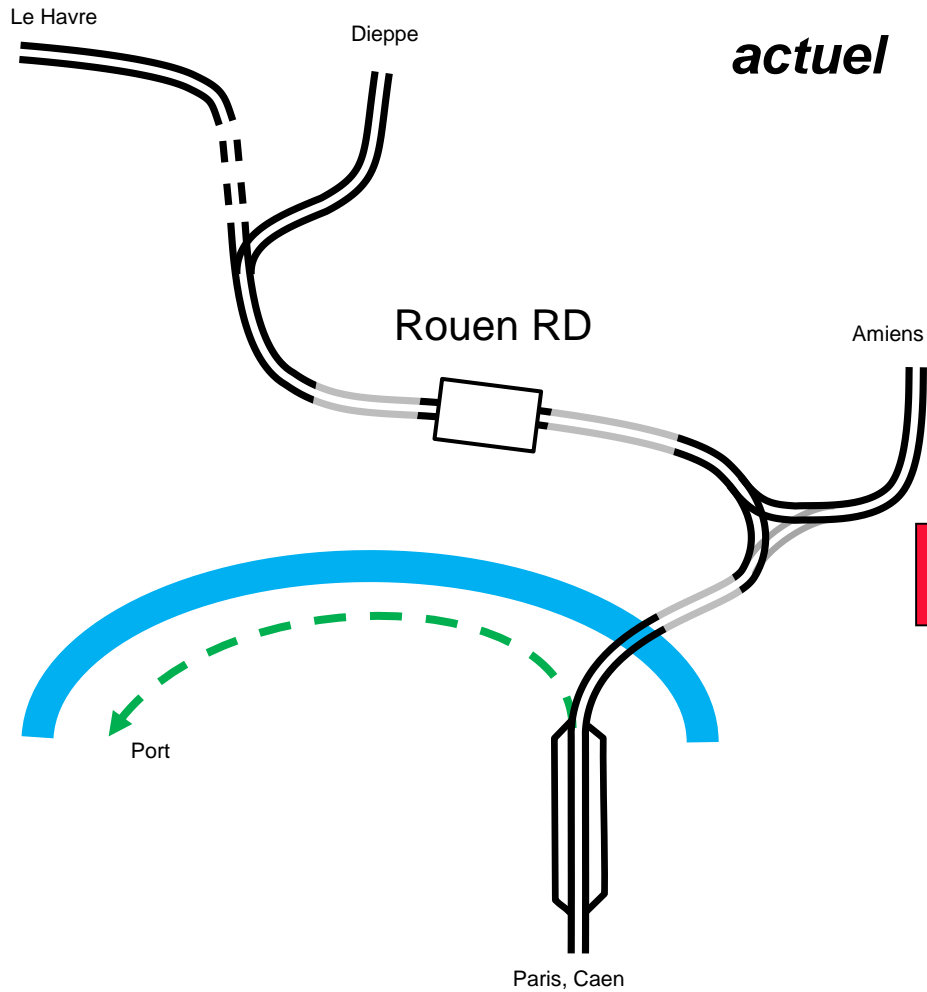
Les infrastructures actuelles ne sont plus adaptées aux enjeux de transport de demain

- La configuration du nœud rouennais et notamment de la **gare actuelle** ne permettent pas l'accueil de trains supplémentaires dans de bonnes conditions
- La section **viaduc d'Eauplet - Rouen Rive Droite** est un goulet d'étranglement accueillant en semaine **plus de 200 trains par jour** sur 2 voies
- La section **Rouen Rive Droite - Malaunay** accueille près de 150 trains par jour sur 2 voies également, avec des arrêts intermédiaires (Maromme, Malaunay)
- Les **bifurcations autour de Rouen** ne sont pas dénivelées (contrainte sur le débit)

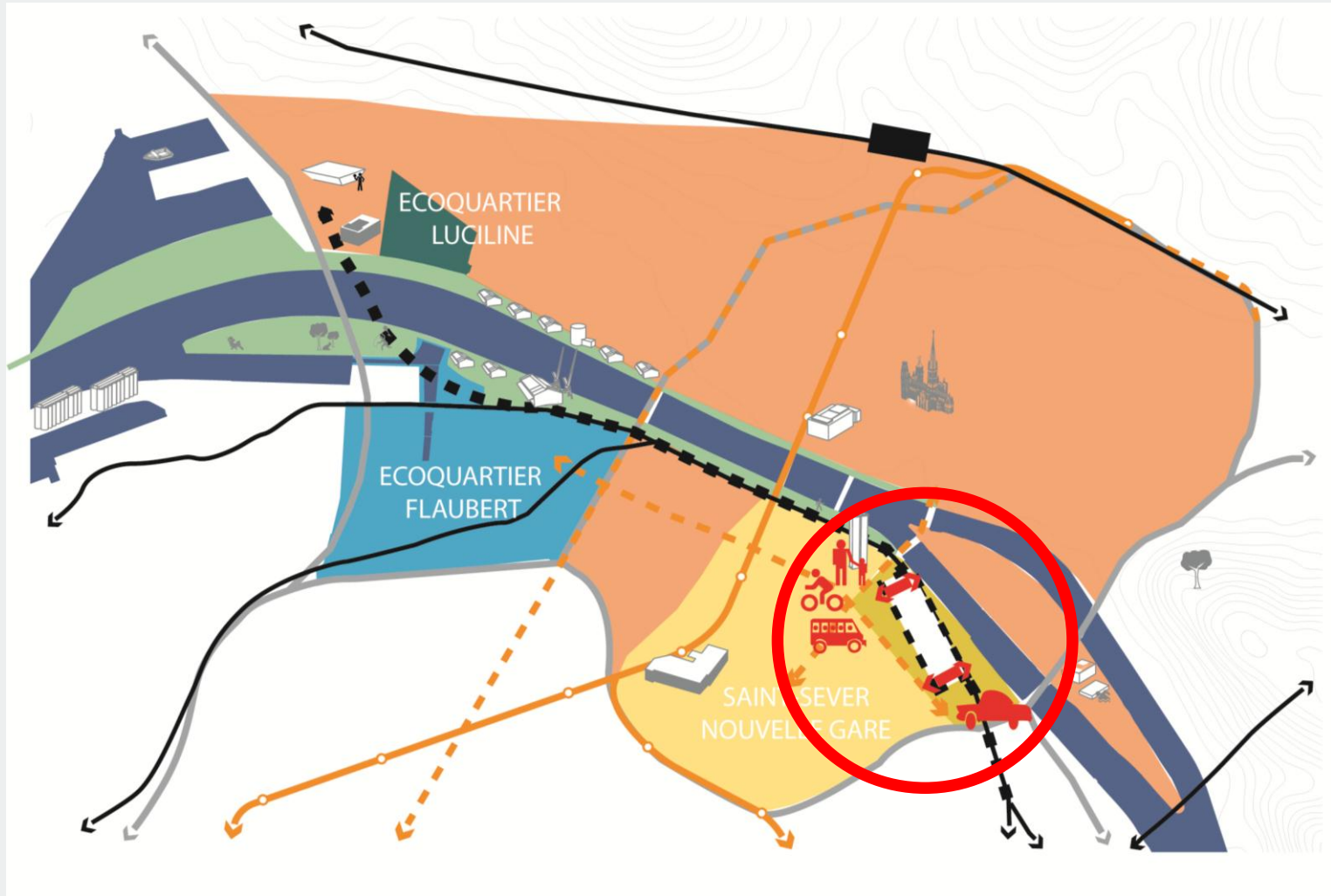
Ces différentes contraintes ont également un effet négatif sur la régularité des trains



Fonctionnement du nœud rouennais



Une nouvelle gare en centre-ville, près des habitants et des emplois





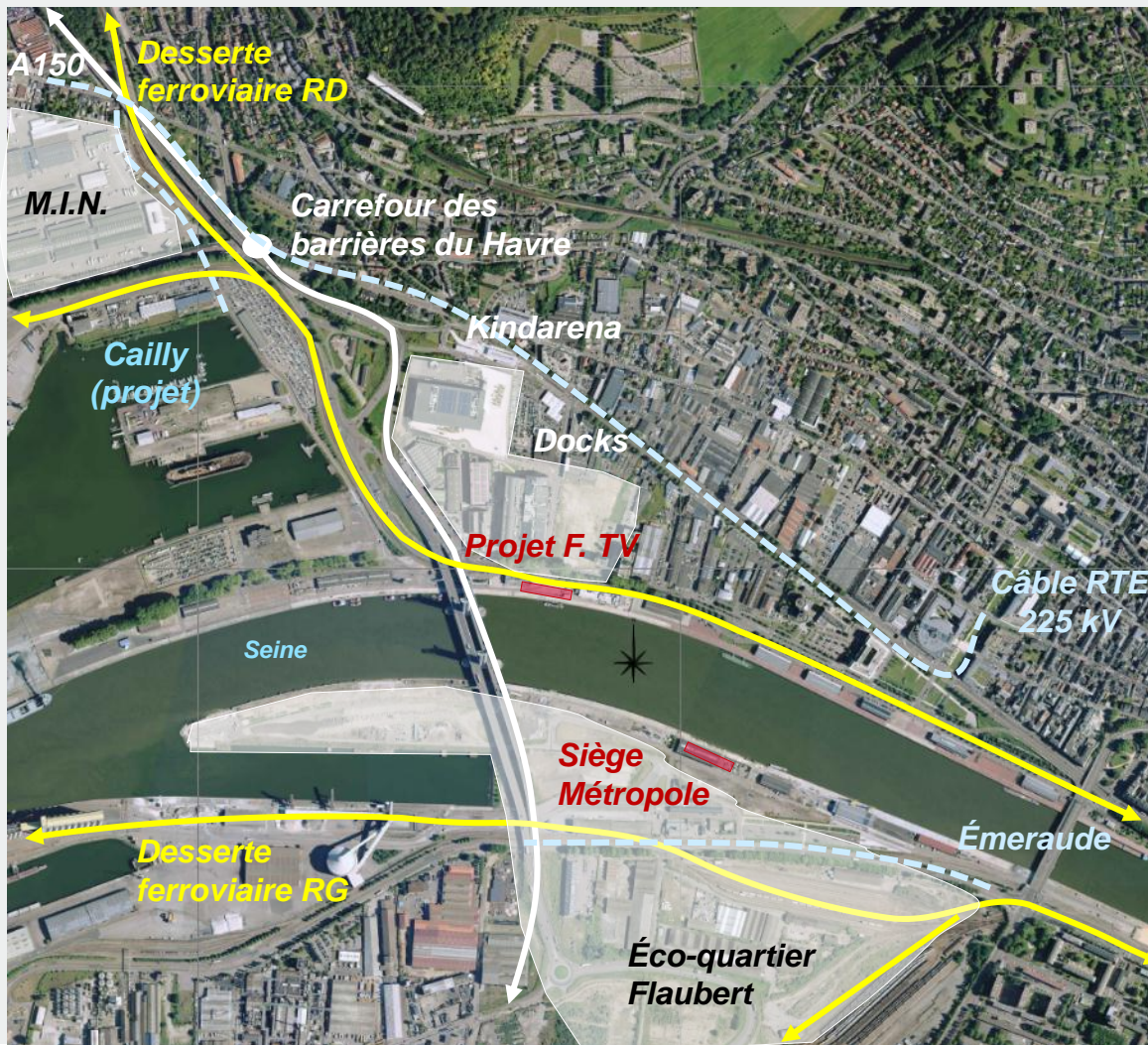
La nouvelle gare de Rouen, un projet urbain et ferroviaire intégré

- Une nouvelle gare en centre-ville, sur le site de Saint-Sever, au plus près des habitants et des emplois
- Un nouveau nœud de desserte en transports et un projet de développement urbain et économique de la Métropole et de la Région

Une implantation des voies et du bâtiment voyageurs en cours d'étude

- Une **approche ferroviaire** qui conduit en premier résultat à l'implantation des quais « en biais » mais qui pose des questions sur le fonctionnement urbain
- Une **approche urbaine** qui souhaiterait une gare plus compacte et mieux insérable dans le tissu urbain
- Un **travail d'optimisation** en collaboration avec la Métropole de Rouen pour faire converger les deux visions

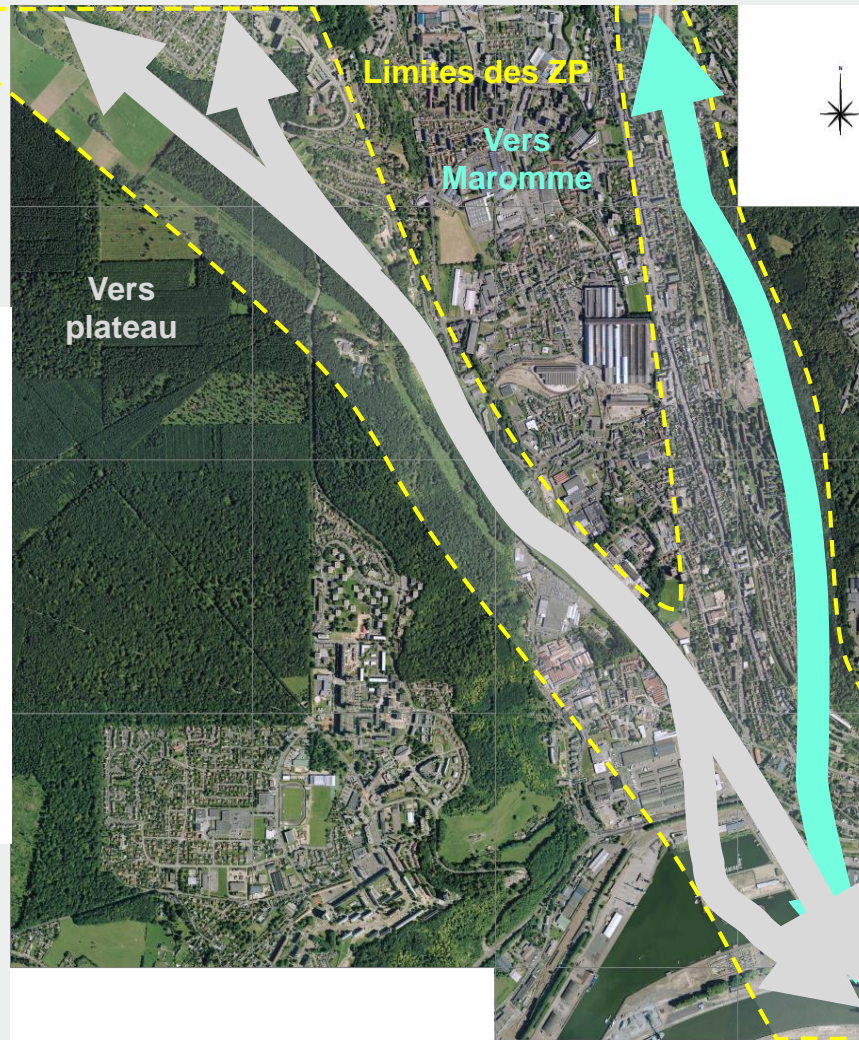
La traversée de Rouen : enjeux



La traversée de Rouen



Nécessité de conserver une latitude importante sur la zone de passage (ZP), afin de se laisser l'ensemble des possibilités d'insertion dans cette zone contrainte



Paris Saint-Lazare

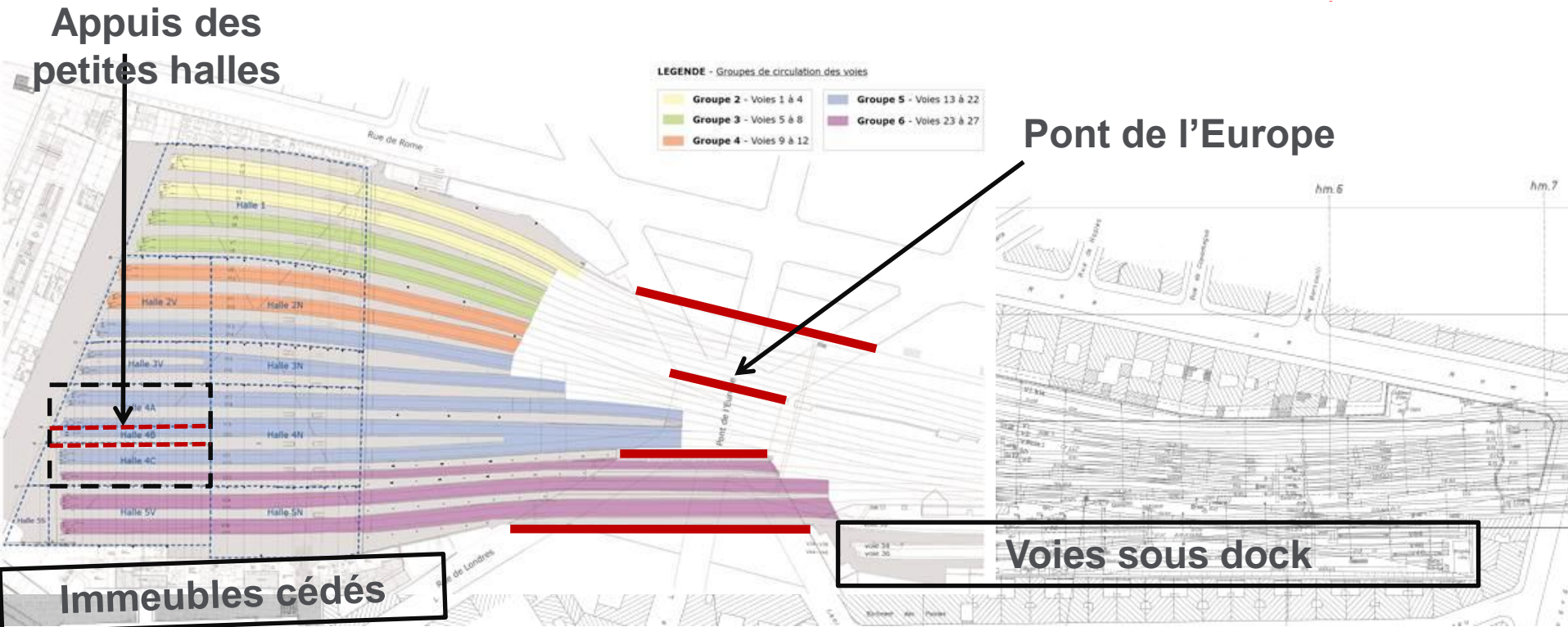


→ En conclusion, les membres du COPIL réaffirment le caractère prioritaire de la LNPN, confirment que la gare Saint-Lazare, gare très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, est appelée à être la porte d'entrée durable de la Normandie en Île-de-France. Ils demandent à SNCF Réseau d'éclairer et de préciser les conditions d'exploitation du complexe ferroviaire pour maîtriser la qualité de service attendu tant pour les futurs services LNPN que pour les trains franciliens.

Enjeux et opportunités

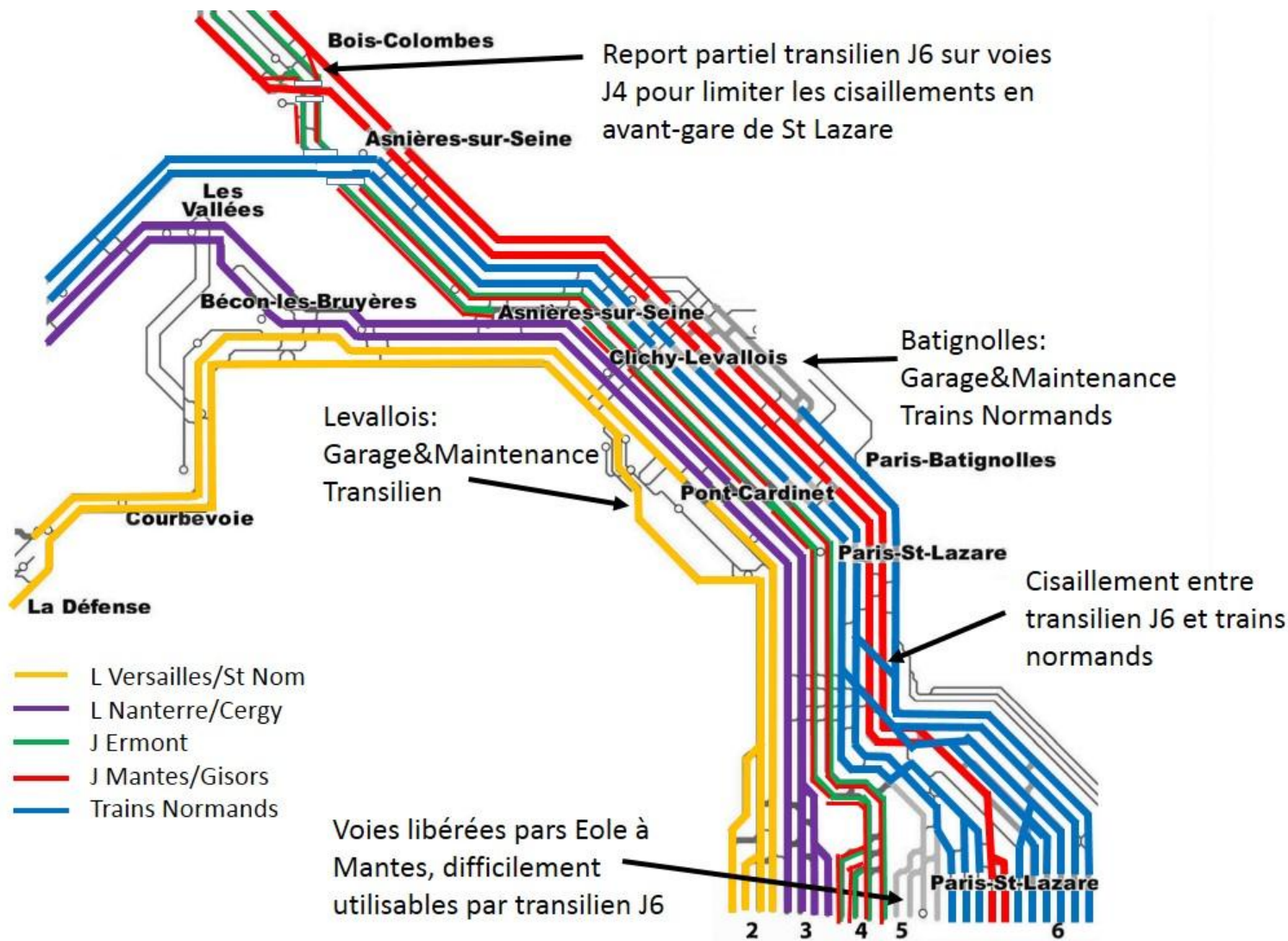
- Paris Saint Lazare comporte de nombreux (215) **appareils de voie** enchevêtrés : besoin de rationaliser le plan de voies pour améliorer sa maintenabilité.
- Les matériels roulants > 290m réceptionnés sur les seules voies 22 à 27 avec des **cisaillements** en avant-gare : sous-performance d'exploitation.
- **Mise en accessibilité** des quais en **2019** (bandes d'éveil, éclairage,...)
- La **grande halle voyageurs** à régénérer en **2020-2023** pour 70M€ : quelle souplesse possible pour élargir les quais (appuis des petites halles) ?
- Le **poste (PRS)** à renouveler à l'horizon **2027-2030** : un calendrier de référence pour adapter le plan de voies à la demande.
- **EOLE** prolongé à Mantes en **2024** : diminution du nombre de trains en gare St Lazare (5/heure) => opportunité pour réaliser des travaux à fort impact.
- Mise en service de la **ligne 15 Ouest** en **2027** : stabilisation des flux des voyageurs Transilien en gare St Lazare
- **LNPN** en IDF à l'horizon **2030** : études préliminaires en cours.

Le champ de contraintes



- 27 voies à quai (dont 17 < 200m et 6 > 290m)
- Quais relativement étroits (5,5 m au heurtoirs)
- Contraintes intangibles des appuis de la GHV (excepté évt ceux des petites halles)
- Plus d'extensions possibles : façades classées ou immeubles cédés
- Resserrement rapide des emprises + piles du pont de l'Europe
- Espace disponible sous docks (proximité métro Europe) mais éloigné du cœur de gare

Organisation des circulations Paris - Bois-Colombes à l'horizon EOLE à Mantes (2024)



LE RÉSEAU DE DESSERTE

AU DÉPART DE SAINT-LAZARE **A** **E** **J** **L** **14** **15**

A l'horizon Grand-Paris

2027



-15% de voyageurs Transilien
à Paris Saint-Lazare
(11500 voyageurs en HPM)



Objectifs avant ligne nouvelle performance d'exploitation et service en gare

- Clarifier la hiérarchie des **besoins pour les voyageurs** :
 - Arriver à l'heure,
 - Augmenter l'offre par la capacité unitaire des trains et/ou par l'organisation des dessertes,
 - Identifier l'accueil des Normands: salle d'échanges sous les voies ?

- Redonner de la **souplesse d'exploitation** :
 - Etablir un plan de voies au juste nécessaire,
 - Séparer les flux des circulations Normandie/groupe VI (saut de mouton) par anticipation?

- Améliorer la gestion des **flux de voyageurs en gare** :
 - Elargir les quais avec réduction du nombre de voies ?
 - Dédication des quais

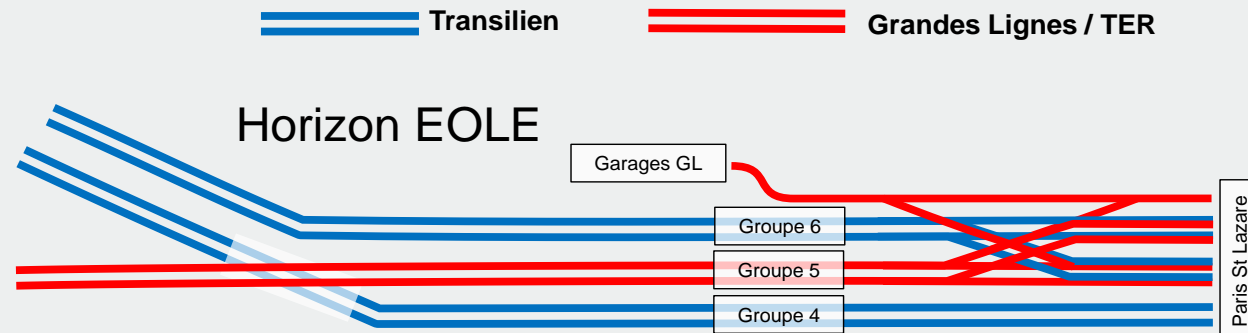
- Accueillir les **nouveaux matériels (TET, TN)** :
 - Effets sur l'exploitation à évaluer (moindres pannes, service à bord),
 - Améliorer les accès aux sites de garage et maintenance du MR (terrier)

A l'horizon cible LNPN (> 2030) : flux normands et franciliens totalement séparés

Inversion des groupes V et VI : le besoin

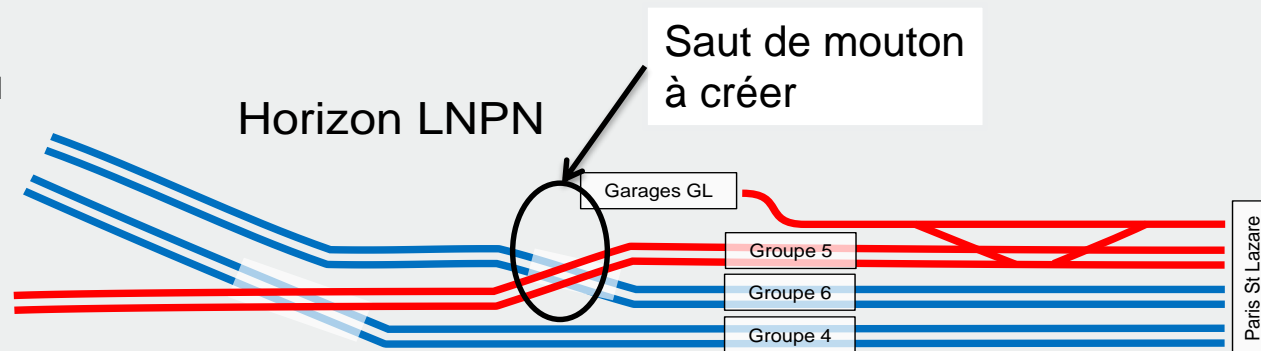
■ Enjeux d'exploitation

- Dysfonctionnements en partie liés à l'imbrication des dessertes franciliennes



■ Enjeux techniques

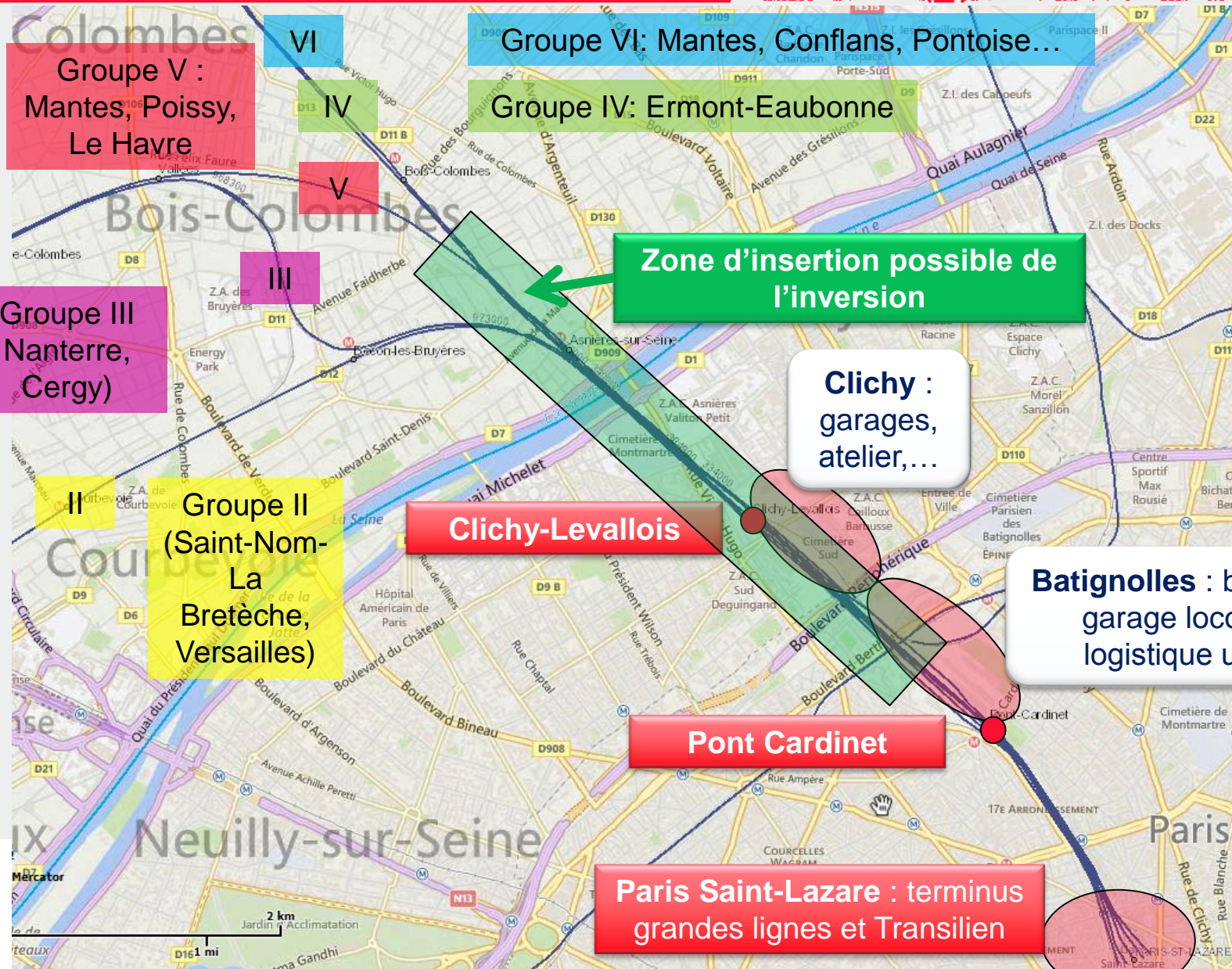
- Faisabilité et coût du décroisement
- Phasage en exploitation



Proposition de méthodologie par horizon de temps

- **Proposition de structuration par horizon (pour organiser le travail collectif) :**
 - **Très court terme (avant 2020) :** maîtrise de la qualité de service (démarche IMPACT ...)
 - **SA 2021 :** nouveaux matériels et nouvelle desserte TET
 - **2024 :** **EOLE** prolongé à Mantes, diminution du nombre de trains en gare St Lazare (5/heure)
 - **2027 :** **ligne 15 Ouest**, stabilisation des flux des voyageurs Transilien en gare St Lazare
 - **Horizon LNPN Prioritaire :** offrir un niveau de performance attendu en cohérence avec l'ampleur de l'investissement réalisé « en ligne »
 - **Horizon LNPN Cible :** La gare nouvelle de Nanterre n'étant plus dans le scope, quelle capacité mobilisable en gare Saint-Lazare et avec quels leviers ?

Complexe Paris-Saint-Lazare



Groupe V :
Mantes, Poissy,
Le Hayre

VI

Groupe VI: Mantes, Conflans, Pontoise...

IV

Groupe IV: Ermont-Eaubonne

V

Zone d'insertion possible de l'inversion

Groupe III
Nanterre,
Cergy)

III

Clichy :
garages,
atelier,...

II

Groupe II
(Saint-Nom-
La
Bretèche,
Versailles)

Clichy-Levallois

Batignolles : base travaux,
garage locomotives,
logistique urbaine...

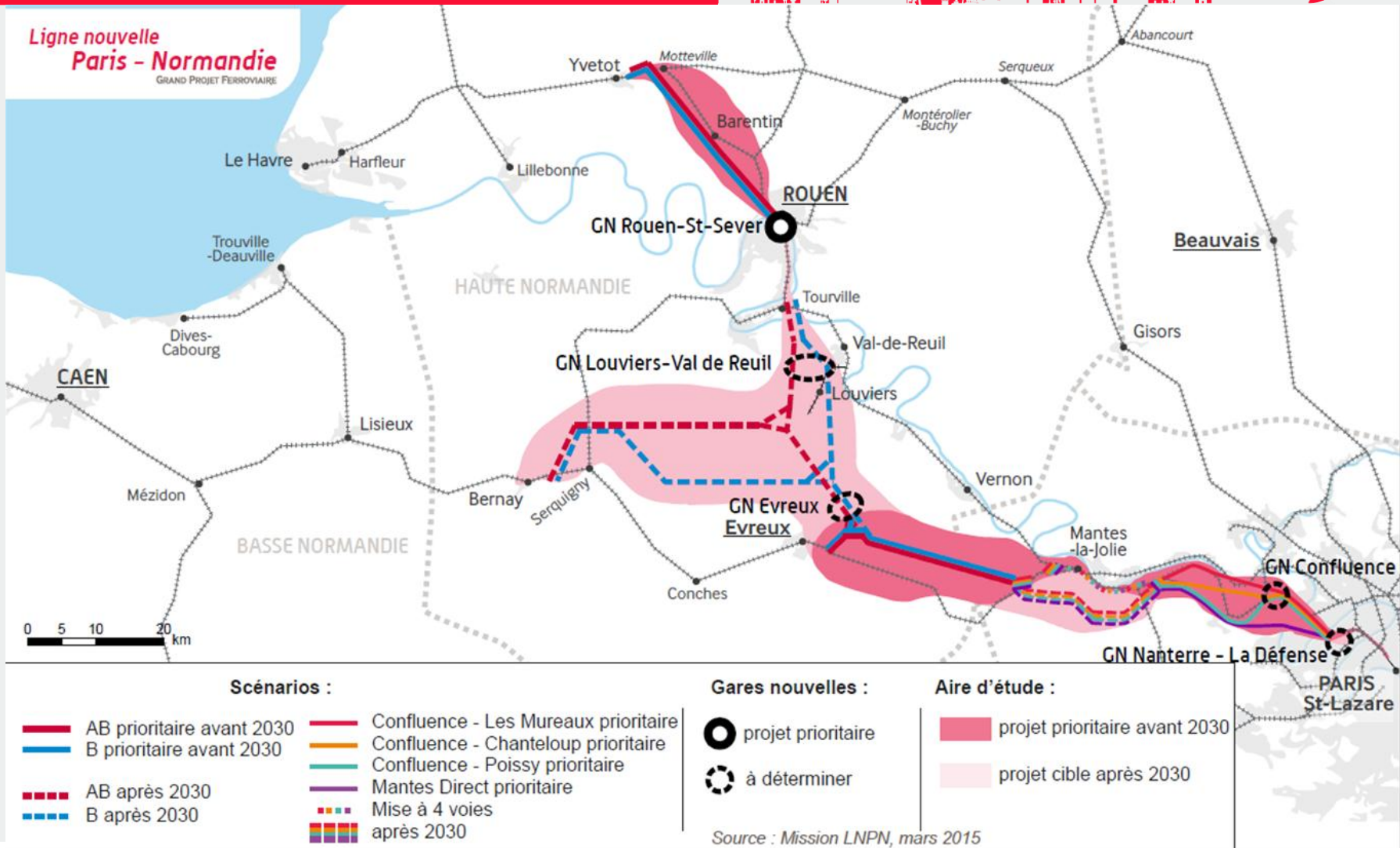
Pont Cardinet

Paris Saint-Lazare : terminus
grandes lignes et Transilien



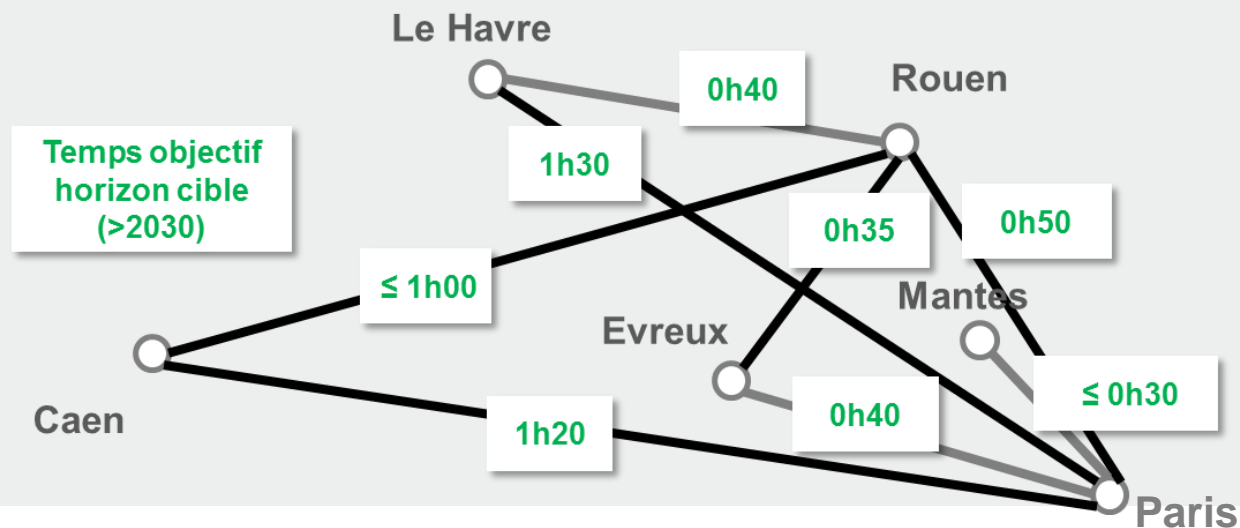
Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure

Les scénarios retenus pour les études préalables



Le projet LNPN vise trois objectifs principaux

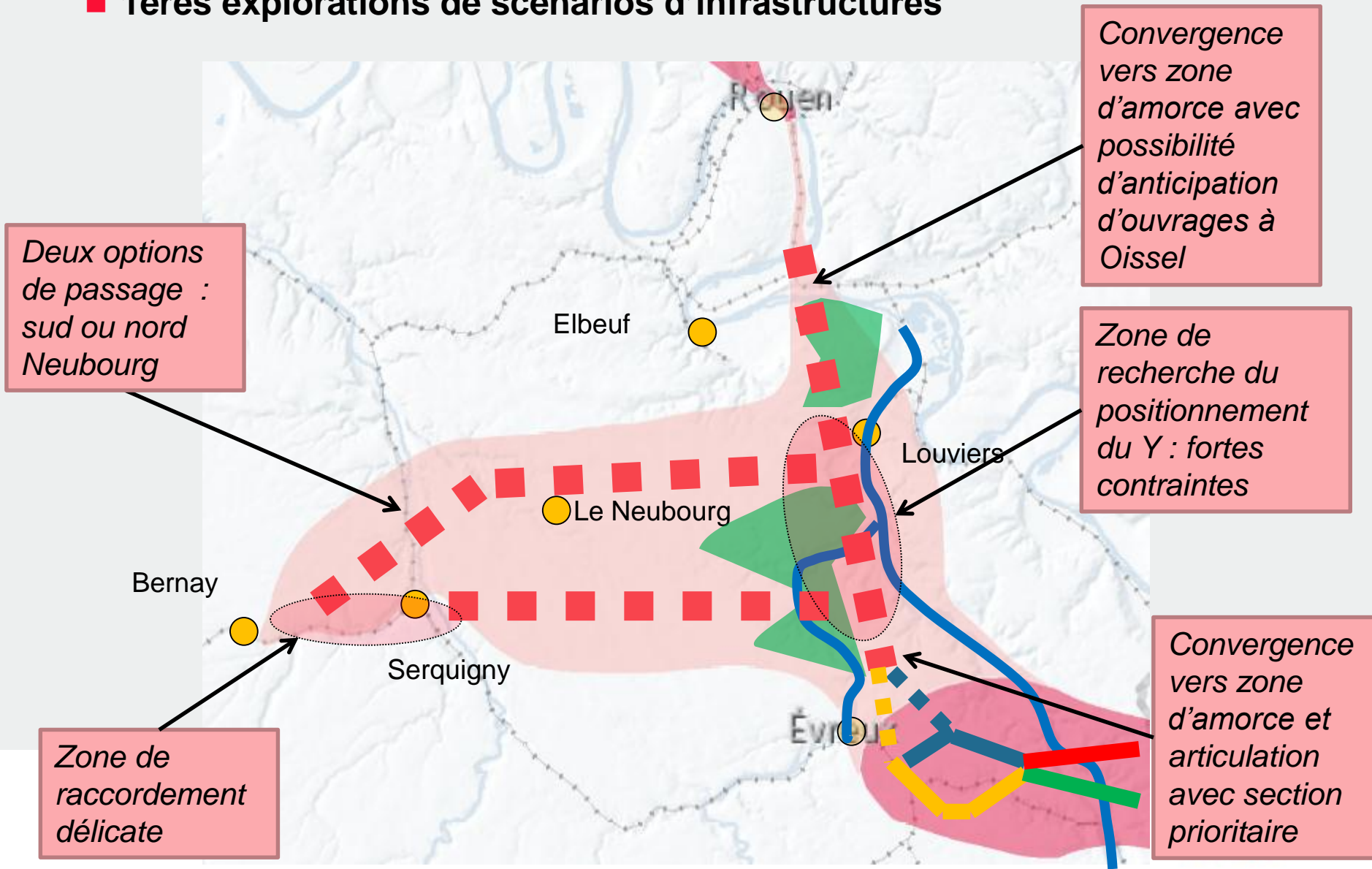
- **Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort**
 - par la séparation des voies de circulations des trains normands et franciliens
- **Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires, yc fret**
 - par la capacité apportée par la ligne nouvelle et libérée sur le réseau existant
- **Réduire les temps de parcours**
 - par une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



Y de l'Eure : résultats d'études actuels



■ 1eres explorations de scénarios d'infrastructures





Fin du diaporama