



PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

**Comité de pilotage
du 02 juillet 2014**

Rouen

Sommaire

Relevé de conclusions **page 3**

Annexe 1 : Liste des présents **page 5**

Annexe 2 : Communiqué de presse **page 9**

Annexe 3 : Mode d'emploi de la concertation (document RFF) **page 13**

Annexe 4 : Diaporama RFF présenté en séance **page 27**



PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle
au développement de la vallée de la Seine



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)
Comité de pilotage du 02 juillet 2014 - Rouen
Relevé de conclusions

Documents joints :

- liste des présents (annexe 1 – page 5)
- communiqué de presse (annexe 2 – page 9)
- Mode d'emploi de la concertation (annexe 3 – page 13)
- diaporama RFF présenté en séance (annexe 4 – page 27)

Relevé de conclusions :

Le deuxième comité de pilotage (COFIL) relatif à la Ligne Nouvelle Paris Normandie a été réuni le 2 juillet 2014 sous la présidence de Monsieur François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine.

1. Le COFIL valide le dispositif décrit dans le mode d'emploi de la concertation (cf. annexe 3). Ce document formalise le cadre de la concertation durant l'étape 1 et sera rendu public sur le site internet du projet LNPN (www.lnnpn.fr).
2. Le COFIL approuve le recrutement d'un prestataire mandaté par RFF et chargé de faire le lien, dans le cadre de la démarche Vallée de la Seine, entre la mission LNPN et les collectivités locales, pour contribuer au projet de territoire lié à la ligne nouvelle. Il sera proposé aux agences d'urbanisme d'être associées à cette démarche.
3. Sous réserve de la confirmation par l'Etat de sa capacité d'engagement, les membres du COFIL souhaitent qu'une première convention d'étude, d'un montant de 5,82 M€, soit signée par tous les financeurs de l'étape 1 d'ici novembre prochain. Cela implique sa présentation en commission permanente de chacun des trois conseils régionaux au plus tard en octobre 2014, ce dont ceux-ci conviennent. Postérieurement à cette deuxième réunion du COFIL, l'Etat a confirmé un financement, en 2014, de 2,94 M€ (dont 1 M€ pour les études relatives aux travaux préparatoires dans le cadre d'Eole).
4. Le COFIL mandate RFF pour constituer un dossier de saisine ministérielle en vue de retenir, pour la suite des études, les scénarios B et AB passant à proximité d'Evreux. Ceci constitue une première réponse à la demande du ministre relative aux conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux. Les conditions de desserte, via la gare actuelle ou par une gare nouvelle, seront précisées durant l'étape 1.

5. S'agissant de la gare de Nanterre-la-Folie (La Défense) et compte tenu des éléments nouveaux apparus depuis le débat public, le COPIL accepte la proposition de Réseau Ferré de France de poursuivre le travail avec l'EPADESA (processus d'études et calendrier communs) afin de présenter au COPIL de décembre 2014 les différents scénarios étudiés. Le choix entre une desserte en fourche ou en ligne, en grande partie lié au positionnement de la gare nouvelle, nécessite des compléments d'études en 2014 et 2015. La prise de décision sera possible en fin d'étape 1.

6. Le COPIL acte l'avancement des travaux concernant la localisation de la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever, et est favorable à ce que l'option « SERNAM – Quais » soit privilégiée pour la poursuite des études. Le programme de celles-ci permettra de détailler l'ensemble des enjeux et contraintes sur les plans environnementaux, techniques et financiers à une telle localisation au regard notamment des autres options possibles. Le comité de pilotage sera régulièrement informé de ces éléments, en liaison avec le comité spécifique compétent pour l'aménagement du quartier « gare ».

* * *
*

Annexe 1

**COFIL – LNPN
2 juillet 2014**

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie
Comité de pilotage du 2 Juillet 2014
Liste des présents

Nom	Prénom	Organisme
RUSH	Olivier	Ville de Rouen
CROIXMARIE	Lionel	Conseil général 95
POUTOUX	Jean-Claude	Conseil général 95
CARON	Philippe	Conseil général 92
TAUTOU	Philippe	Conseil général 78
CHOLET	Guillaume	Conseil général 14
LUCAS	Jean-Pierre	Conseil général 76
ROULY	Nicolas	Conseil général 76
QUESTEL	Bruno	Conseil général 27
HUTHWOHL	Philippe	Conseil général 27
BONNEPART	Roland	SNCF
DUTHOIT	Bernard	SNCF
DAVID	Gilles	DIDVS
FRABOULET	Cécile	Conseil régional Haute-Normandie
DELANOË	Pascale	CA2RS
OULD-SAID	Kamel	Conseil général 78
DE TREGLODE	Hervé	CGEDD
BALDERELLI	Fabien	Direction des Infrastructures des transports (DIT)
BARTHET	Martine	Direction des Infrastructures des transports (DIT)
EYMARD	Pierre-Julien	DRIEA
CENTONZE	Christophe	SGAR
QUEMENEUR	Geneviève	SGAR BN
AMOUSSOU-ADEBLE	Patrick	SGAR BN
MACCIONI	Pierre-Henry	Préfet région HN
MAYER-ROSSIGNOL	Nicolas	Président Conseil régional HN
BEAUVAIS	Laurent	Président Conseil régional BN
MOURARET	Pierre	Conseil régional BN
MOULIN	Olivier	Région IDF
CHABANEL	Matthieu	RFF
TAINTURIER	Françoise	RFF
SAURA	Emmanuèle	RFF
SANCHEZ	Frédéric	Métropole ROUEN NORMANDIE
ROBERT	Yvon	Ville de Rouen
DESLOQUES	Jean-Claude	GEA
WATISSEE	Henri	CNDP
GASTINE	Jean-Baptiste	CODAH
LE BIVIC	Géraldine	CAMY
POUTAS	Louis	Communauté urbaine de Cherbourg
THOMAS	Rodolphe	Agglomération CAEN la Mer
BRUNEAU	Joël	Mairie de Caen - Agglo Caen la Mer
ROECKLIN	Corinne	RFF
PAPIN	Cédric	RFF
CUCHET	Céline	RFF

MICHARD	Patrice	Viacités
COUSIN	Bertrand	Mairie de Caen - Agglo Caen la Mer
MERLOT	Jean-Loup	Agglomération CAEN la Mer
JOUBEL	Catherine	Ville de Caen
SACCHETTINI	Florence	Ville de Rouen
LE BEC	Valérie	Ville de Rouen
MASSON	Bertrand	Métropole ROUEN NORMANDIE
PEYRALBES	Aude	Métropole ROUEN NORMANDIE
ADAM	Philippe	RFF
WENDELN	Matthieu	CRIF
KIENE	Benoît	CRIF
ANTOINE	Philippe	SGAR HN
SAINT-ELOI	Jean-Pierre	DREAL HN
ROBERT	Vincent	DREAL HN
LORFEUVRE	François	CR BN
ROQUE	Laurent	CR BN
HOUSPIC	Sylvie	SGAR HN
BERG	Patrick	DREAL HN
JOUVET	Jean-Louis	DREAL BN
PASTANT	Didier	Région HN

Annexe 2

**COFIL – LNPN
2 juillet 2014**

Communiqué de presse



PREMIER MINISTRE
DELEGATION INTERMINISTRIELLE
AU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE



Rouen, le 02 juillet 2014

Communiqué de presse

Le comité de pilotage de la ligne nouvelle Paris-Normandie approuve le dispositif de gouvernance et de concertation, et la signature de la première convention d'études de 5,82 M€

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), institué à la demande du ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, a tenu sa deuxième réunion, le 02 juillet 2014, à Rouen, sous la présidence de Francois Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

Ont participé à cette rencontre, les représentants des régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Île-de-France, des départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, des villes et agglomérations de Paris, de Rouen, du Havre, de Caen et de Cherbourg, de Mantes en Yvelines et d'Evreux, de la direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), du syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), de Réseau ferré de France (RFF), de la SNCF, ainsi que de l'Etat dans les trois régions.

Le président Francois PHILIZOT a annoncé aux membres du COFIL que M. Henri WATISSEE avait été nommé garant de la concertation par la Commission nationale du débat public (CNDP). Le rôle du garant est de veiller au bon déroulement de la concertation et de rédiger un rapport, rendu public, qui est joint avec le bilan de la concertation du maître d'ouvrage au dossier de l'enquête publique.

RFF, maître d'ouvrage de ce projet, a présenté son état d'avancement, notamment le dispositif de gouvernance et de concertation, le programme des premières études lancé courant 2014, les scénarii de desserte de l'agglomération d'Evreux et les différents sites d'implantation de la gare de la Défense et de la nouvelle gare de Rouen.

A la suite de cette présentation, le COFIL a validé le dispositif de concertation dont le détail sera accessible sur le site internet de la LNPN (www.lnnpn.fr). Ce dispositif permettra de largement associer les collectivités territoriales aux différentes étapes du processus, via des instances qui seront saisies des dessertes envisagées ainsi que des fuseaux étudiés. Il garantira également l'information et

l'expression du grand public, grâce en particulier au site internet précité. La concertation sera engagée dès septembre 2014.

Une première convention d'étude, d'un montant de 5,82 M€, sera signée, avant la fin 2014, par l'ensemble des financeurs de l'étape 1, qui permettra notamment de réaliser les études environnementales et de mettre en place l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Cette enveloppe représente plus du quart des études de première phase.

Parallèlement seront lancées les études « projet » d'un coût de 2M€, permettant de préparer les travaux liés à la réalisation d'EOLE.

En ce qui concerne la desserte d'Evreux, le COPIL retient les deux scénarii B et AB précisant les options de passage à l'ouest de Mantes. Il acte la localisation préférentielle de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever sur le site « SERNAM Quais ». Il invite RFF à poursuivre les travaux avec l'EPADESA pour étudier les différentes options de la gare de Nanterre-La Folie (la Défense).

Contact : Délégation interministérielle au Développement de la vallée de la Seine (DIDVS)
55, rue Saint Dominique 75007 Paris
François PHILIZOT / Tél. : 01 42 75 71 66

Annexe 3

**COFIL – LNPN
2 juillet 2014**

RFF

Mode d'emploi de la concertation

Ligne nouvelle Paris-Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

Mode d'emploi de la concertation

Etape 1 – 2014 - 2016



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Gouvernance et Concertation Etape 1 des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique (EPEUP)

Sommaire

Introduction :	3
1-la gouvernance.....	3
1.1 – Le comité de pilotage	3
1.2 – Le comité technique	3
2-La concertation.....	4
2.1 – Les objectifs de la concertation.....	4
2.2 – Les acteurs de la concertation	4
2.3 – Le dispositif de concertation	5
2.3.1 – <i>Le dialogue avec les acteurs</i>	5
2.3.2 – <i>L'information et la consultation du public</i>	8
3-Le schéma de gouvernance et de concertation	8
4-Le calendrier indicatif de gouvernance et de concertation.....	9
5-Le garant de la concertation	10
ANNEXE 1 – Charte de la concertation de Réseau Ferré de France	11
ANNEXE 2 – Liste des acronymes	12

Introduction :

Le mode d'emploi de la concertation a pour objet de décrire la gouvernance et de présenter le dispositif de concertation que va mettre en œuvre Réseau Ferré de France durant l'étape 1 des études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. L'articulation avec la gouvernance des projets liés sera décrite dans un prochain document.

Les décisions du dispositif de gouvernance seront éclairées par le dispositif de concertation.

1-la gouvernance

La gouvernance du projet LNPN repose sur un comité de pilotage (COFIL) assisté d'un comité technique (COTECH).

Elle permet la prise de décisions cohérentes et partagées entre Réseau Ferré de France et les différents partenaires cofinanceurs du projet.

1.1 – Le comité de pilotage

C'est l'instance de prise de décisions des orientations stratégiques du projet, d'arrêt des choix, de validation des propositions et de préparation des décisions ministérielles.

La gouvernance du projet associe dans le cadre d'un comité de pilotage (COFIL) unique, présidé par le préfet François Philizot, les régions de Basse-Normandie, de Haute-Normandie et d'Ile-de-France, les Départements des Yvelines, des Hauts-de-Seine, du Val d'Oise, de l'Eure, de la Seine-Maritime, du Calvados et de la Manche, les villes de Paris, Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg, la DGITM, le STIF, RFF, les représentants de l'Etat dans les trois régions et les communautés d'agglomération de Caen, du Havre, de Rouen, de Cherbourg, de Mantes et d'Evreux.

Le président du COFIL pourra à sa convenance ajouter des institutions complémentaires à la liste ci-dessus.

1.2 – Le comité technique

Le comité technique (COTECH) examine les résultats d'études et prépare les décisions du comité de pilotage.

Présidé par Hervé De Tréglodé du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), il regroupe les services techniques des co-financeurs du projet de l'étape 1 (Etat, RFF, Région Haute-Normandie, Régions Basse-Normandie et Région Ile-de-France).

Le COFIL s'est réuni pour la première fois le 29 janvier 2014, il avait été précédé d'un COTECH le 21 janvier 2014.

Des réunions de présentation du projet LNPN seront organisées préalablement au COFIL, afin d'informer les représentants techniques des acteurs du COFIL non présents au COTECH, de manière à ce que tous les membres du COFIL viennent informés. Ces réunions se dérouleront en présence d'un représentant de l'Etat.

2-La concertation

La concertation est sous la responsabilité de Réseau Ferré de France. Elle est continue et imbriquée avec les études pilotées par RFF.

2.1 – Les objectifs de la concertation

Dans cette nouvelle phase d'études et de concertation qui débute, le débat ne **concernera plus l'opportunité du projet**, qui a été confirmée à l'issue du débat public.

RFF souhaite, par la concertation, contribuer à maximiser l'utilité du projet et l'intégrer au mieux dans les territoires.

Celle-ci devra être:

- Continue durant toute l'étape 1 pour assurer la bonne information des acteurs du territoire et prolonger la dynamique du débat public.
- Articulée avec l'avancement des études de manière à ce qu'elles s'enrichissent mutuellement.
- Adaptée aux différentes échelles, aux différentes thématiques et en prenant en compte les projets en interface avec la LNPN.
- Accessible à tous les publics (Etat, élus, techniciens des collectivités, acteurs socio-économiques, associations, grand public ...)
- Justement dimensionnée, grâce à un dispositif structuré et lisible pour les participants, alternant vague de concertation / reprise des études.

2.2 – Les acteurs de la concertation

La concertation associe le public et l'ensemble des acteurs prenant part au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Elle concerne :

- les services de l'Etat
- les autorités organisatrices des transports
- les collectivités territoriales
- les entreprises ferroviaires
- les acteurs économiques
- les organismes professionnels publics et privés
- les associations
- le grand public

Chacune de ces parties prenantes trouvera un moyen d'expression dans le dispositif de concertation.

2.3 – Le dispositif de concertation

Ce dispositif repose sur deux démarches complémentaires : le dialogue avec les acteurs et l'information et la consultation du grand public. .

2.3.1 – Le dialogue avec les acteurs

Le dispositif s'organise autour de **trois instances** permettant d'offrir un **lieu de dialogue privilégié à chaque catégorie d'acteurs**. Afin que chacune joue un rôle précis et participe à l'avancement progressif du projet. Leurs fonctions sont bien distinctes.

Dans chaque instance décrite ci-après, il sera loisible à RFF d'associer en plus des acteurs actuels, tout représentant dont la présence s'avérerait utile.

- **Les ateliers thématiques** sont des instances de travail. Ils permettent d'aborder des **sujets spécifiques**, afin d'apporter une **connaissance éclairée pouvant orienter les études** dans une **démarche collaborative**.

Ils sont composés de techniciens et d'experts, des Conseils Régionaux, Conseils Généraux, intercommunalités (Communautés d'Agglomération et Communautés de Communes), des représentants des organismes socio-économiques (chambres consulaires, représentants du monde économique et agricole), des services de l'Etat, des associations et des fédérations, des institutions ou organismes divers et d'acteurs concernés par la thématique spécifique.

Deux thèmes sont traités directement par la mission LNPN :

- **Thème 1: Fonctionnalités**
- **Thème 2: Insertion territoriale du projet (volet technique et environnemental)**

Le détail des sujets traités dans les différents ateliers et la composition des groupes par thématique figurent en page 7.

Un troisième sujet « Projet de territoire en lien avec le projet LNPN » concerne l'aménagement du territoire en relation avec l'arrivée d'une nouvelle infrastructure et s'inscrit dans la démarche de développement de la vallée de la Seine. Ce sujet relève des attributions des collectivités.

La mission LNPN souhaite appuyer une dynamique d'anticipation et proposer dans le cadre des ateliers thématiques, la possibilité pour les collectivités de mener des études et de la concertation sur le sujet projet(s) de territoire(s) en lien avec le projet LNPN.

Ces études « projet de territoire » seront conduites en étroite interaction avec les autres études du projet : trafic, socio-économie, environnement ...

Les modalités et l'organisation de la concertation pour les ateliers de ce thème devront s'inscrire dans le calendrier général des vagues de concertation entre 2014 et 2016.

La composition des groupes de travail pour le sujet « projet de territoire en lien avec la LNPN » sera laissée à l'appréciation des collectivités.

- **Les commissions consultatives (x5)** permettent, au plus près du terrain, **aux acteurs** concernés par les sections de ligne nouvelle prioritaires de s'approprier régulièrement les éléments du projet, d'échanger afin de bénéficier de **leur connaissance fine du territoire et des enjeux locaux** et de recueillir leur appréciation sur les études et les productions des ateliers thématiques.

Elles sont **présidées par un représentant de l'Etat dans le département**, associent les élus des Conseils Généraux, intercommunalités (Communautés d'Agglomération et Communautés de Communes) et **des communes de l'aire d'étude des sections prioritaires**.

Afin d'éviter un effectif trop important dans chacune d'elles, **elles sont au nombre de cinq, par découpage géographique des communes couvertes par l'option de passage sur les trois sections prioritaires :**

- Section Paris – Mantes – 2 Commissions Consultatives, **présidées par le préfet des Yvelines**
- Section Mantes - Evreux – 2 Commissions Consultatives, **présidées par le préfet de l'Eure**
- Section Rouen – Yvetot – 1 Commission Consultative, **présidée par le préfet de Seine-Maritime**.

- **Les comités territoriaux (COTER) (x3)** sont des **instances d'information et d'expression**. Elles sont préalables au COPIL et permettent de présenter l'avancement des études ainsi que les enjeux à la fois sur les sections prioritaires et sur la globalité du projet (fonctionnalités, services..).

Sous **l'égide d'un préfet de région** en associant de manière privilégiée le président du Conseil Régional, ils réunissent l'ensemble des acteurs directement ou indirectement concernés par le projet.

Les élus représentants les Conseils Régionaux, les Conseils Généraux, les intercommunalités (Communautés d'agglomération et communautés de communes), les présidents des syndicats mixtes des SCoT le cas échéant, les acteurs socio-économiques (chambres consulaires, CESER) et les parlementaires.

Ils sont **au nombre de trois, suivant une logique d'axe :**

- COTER axe Paris-Mantes, comprenant la section prioritaire Paris-Mantes, **présidé par le préfet de la région Ile-de-France**.
- COTER axe Mantes-Evreux-Caen-Cherbourg, comprenant la section prioritaire Mantes-Evreux, sera **présidé par le préfet de région, en fonction du lieu de la réunion**.
- COTER axe Mantes-Rouen-Le Havre, comprenant la section prioritaire Rouen-Yvetot, sera **présidé par le préfet de la région Haute-Normandie**.

Détail des ateliers thématiques

Ateliers thématiques		Sujets traités
Thème T1	Fonctionnalités	<ul style="list-style-type: none"> • Services visés (dessertes nouvelles, temps de parcours, fréquences, direct ou correspondances) → Propositions de scénarios à différentes échelles. • Définition du système de transport : définition fonctionnelle de l'infra (km de ligne nouvelle, nombre de voies, raccordements), matériel roulant, capacité exploitation (vitesse) • Trafic, socio-économie
Thème T2	Insertion territoriale du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation environnementale (Milieux naturels et humains) • Insertion territoriale de l'infrastructure • Ecoconception

Ateliers thématiques		Composition
Thème T1	Fonctionnalités	<ul style="list-style-type: none"> • AO transports (Régions HN, BN, le STIF et la DST) • Représentants techniques des collectivités CR, CG, Com Agglo représentées au COPIL • Entreprises ferroviaires • Les ports • EPA (EPADESA, EPAMSA)
Thème T2	Insertion territoriale du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Etat (DREAL, DRIEA, CGDD) • Associations environnementales et de riverains • Représentants techniques des collectivités CR, CG, Com Agglo, Com de Com de l'option de passage des sections prioritaires. • Représentants socio-économiques (chambre d'agri, CESER, CCI) • ONEMA, ONF, ONCFS, Agence de l'eau, Agence des espaces verts d'Ile-de-France. • Agences d'urbanismes de l'option de passage des sections prioritaires • EPA (EPADESA, EPAMSA), EPF • Concessionnaires autoroutiers (SANEF, ALBEA)

Détail du groupe spécifique

Groupe spécifique	Contenu
Projet de territoire en lien avec la LNPN	<ul style="list-style-type: none"> • Synergies et complémentarités avec les projets de développement économique ou d'aménagements urbains (à différentes échelles) • Mobilité et territoire • Cohérence avec la démarche vallée de la Seine

Groupe spécifique	Composition
Projet de territoire en lien avec la LNPN	<p>DIDVS, CGET, Agences d'urbanisme de l'aire d'étude, universitaires, les ports, les représentants des collectivités, EPA (EPADESA, EPAMSA), EPF...</p> <p>La composition de ce groupe sera laissée à l'appréciation des collectivités en fonction de l'échelle du territoire et des sujets abordés (plus ou moins localisés).</p>

2.3.2 – L'information et la consultation du public

Réseau Ferré de France mettra en place des moyens diversifiés d'information et de consultation du public.

- **L'information:**

Afin de diffuser au mieux l'information, plusieurs outils seront mis à la disposition du grand public au fil de l'avancement des études et de la concertation de l'étape 1 :

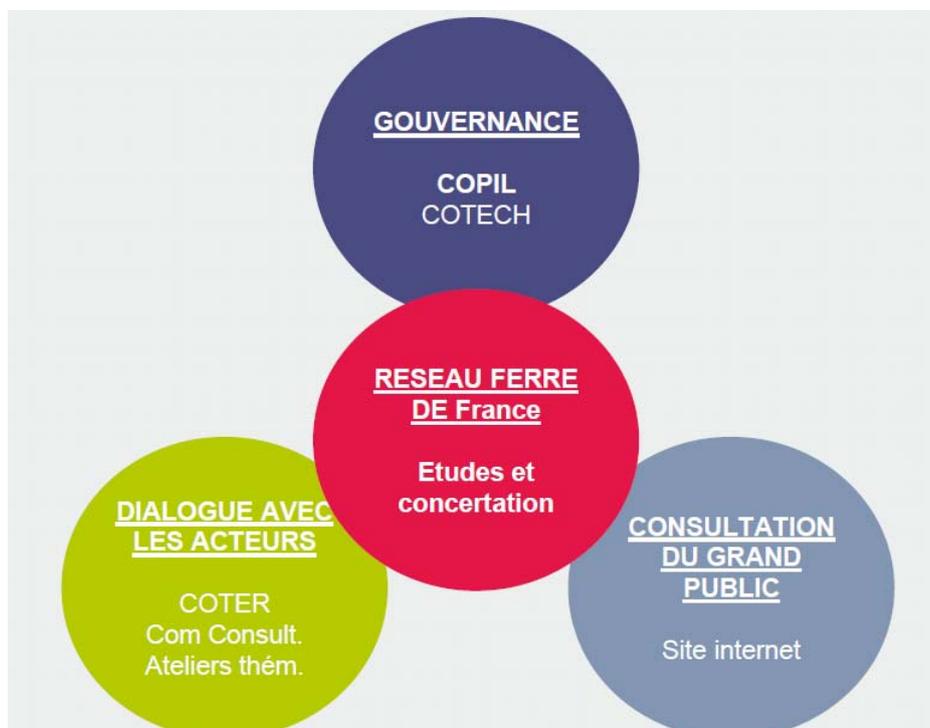
- Le site internet du projet www.lnfn.fr
- Des documents d'information diffusés en tant que de besoin
- Des relais de l'information sur le projet via la Presse, la TV et la radio
- L'organisation de réunions publiques à des moments clés du projet

- **La consultation:**

Dans le cadre de la consultation les avis et questions seront recueillis par les moyens suivants :

- Site internet via des systèmes de recueil d'avis et de questions
- Le recueil des questions et avis lors des réunions publiques.

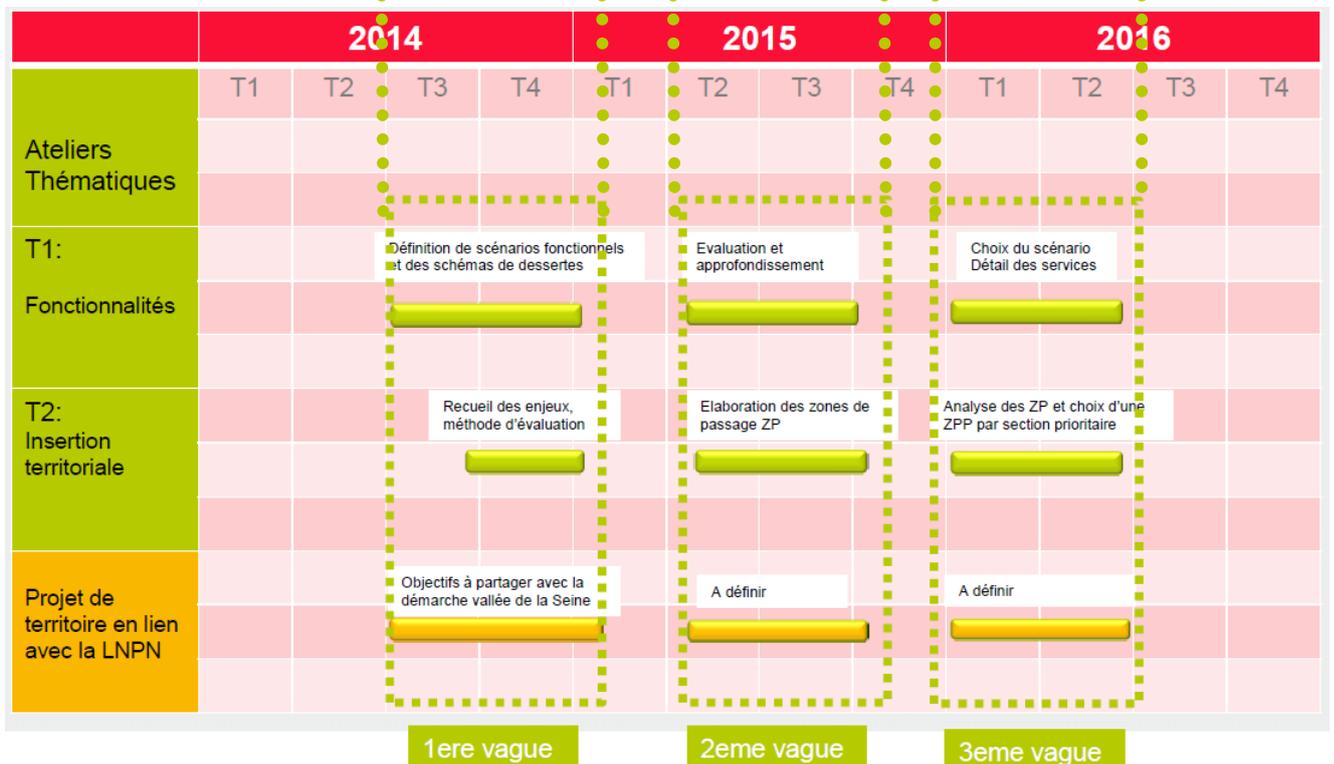
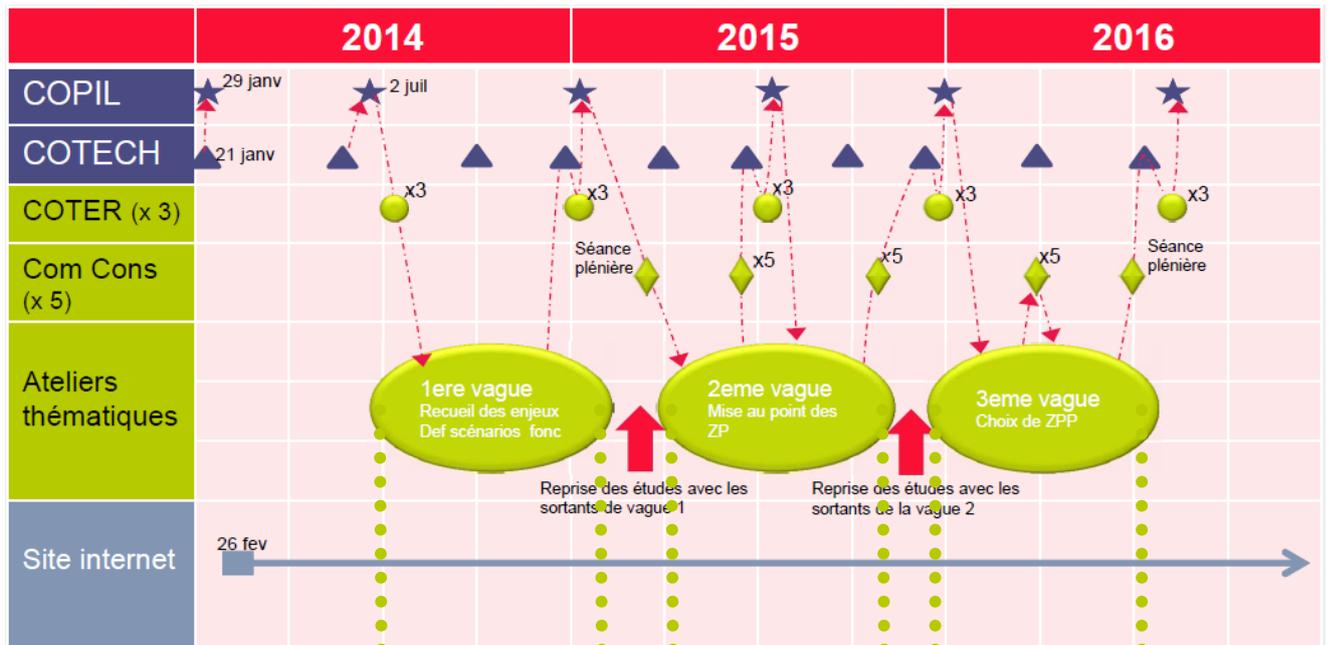
3-Le schéma de gouvernance et de concertation



4-Le calendrier indicatif de gouvernance et de concertation

Le calendrier ci-après est proposé à titre indicatif, afin de visualiser les enchaînements logiques des différentes instances du dispositif de concertation.

Le dispositif de concertation définitif sera calé et articulé avec le déroulement prévisionnel des études.



Détail des vagues de concertation – contenus des ateliers

5-Le garant de la concertation

M.Henri Watissée, retraité, ancien chef d'entreprise a été nommé **garant de la concertation** du projet Ligne nouvelle Paris-Normandie ; lors de la séance de la commission nationale du débat public (CNDP), le 5 février 2014.

RFF souhaite que le garant soit **force de conseil et d'analyse critique du dispositif** de concertation **lors de son élaboration et durant toute sa mise en œuvre**:

- En participant à l'élaboration du Mode d'emploi de la concertation et en le validant
- En veillant à son respect et à sa bonne mise en œuvre
- En veillant à la qualité de l'information transmise, adaptée au public concerné
- En observant et analysant le déroulement de la concertation
- En établissant un compte-rendu sur le déroulement et les résultats de la concertation à l'issue de chaque étape du projet

Pour le contacter :

henri.watissée@orange.fr

Monsieur Henri WATISSEE

Garant de la concertation ligne nouvelle Paris-Normandie
5 rue de l'Amiral Courbet
75116 PARIS PARIS/ILE DE FRANCE

ANNEXE 2 – Liste des acronymes

AOT : Autorité organisatrice des Transports

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CESER : Conseil économique social et environnemental régional

CG : Conseil général

CGDD: Commissariat général au développement durable

CGET : Commissariat général à l'égalité des territoires

CNDP : Commission nationale du débat public

COFIL : Comité de pilotage

COTECH : Comité technique

COTER : Comité territorial

CR : Conseil régional

DGITM : Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer

DIDVS : Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine

DREAL: Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

DRIEA: Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (en Ile-de-France)

EPA : Etablissement public d'aménagement

EPADESA : Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche

EPAMSA : Établissement public d'aménagement du Mantois Seine-Aval

EPEUP : Etudes préalables à l'enquête d'utilité publique

EPF : Etablissement public foncier

LNPN : Ligne nouvelle Paris-Normandie

ONCFS: Office national de la chasse et de la faune sauvage

ONEMA : Office national de l'eau et des milieux aquatiques

ONF: Office national des forêts

RFF : Réseau ferré de France

SCoT : Schéma de cohérence territoriale

STIF : Syndicat des transports de l'Ile-de-France

ZP : Zone de passage

ZPP : Zone de passage préférentielle

Mission ligne nouvelle Paris – Normandie
Réseau Ferré de France
92 avenue de France
75648 Paris cedex 13

www.inpn.fr



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Annexe 4

**COFIL-LNPN
2 juillet 2014**

Diaporama RFF présenté en séance

Projet LNPN

Comité de Pilotage

2 juillet 2014



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



- 1. Introduction – Depuis le dernier COFIL – Les étapes à venir**

- 2. Gouvernance et concertation**
 1. Validation du dispositif
 2. Démarche « projet de territoire en lien avec la LNPN »
 3. Conventions de financement

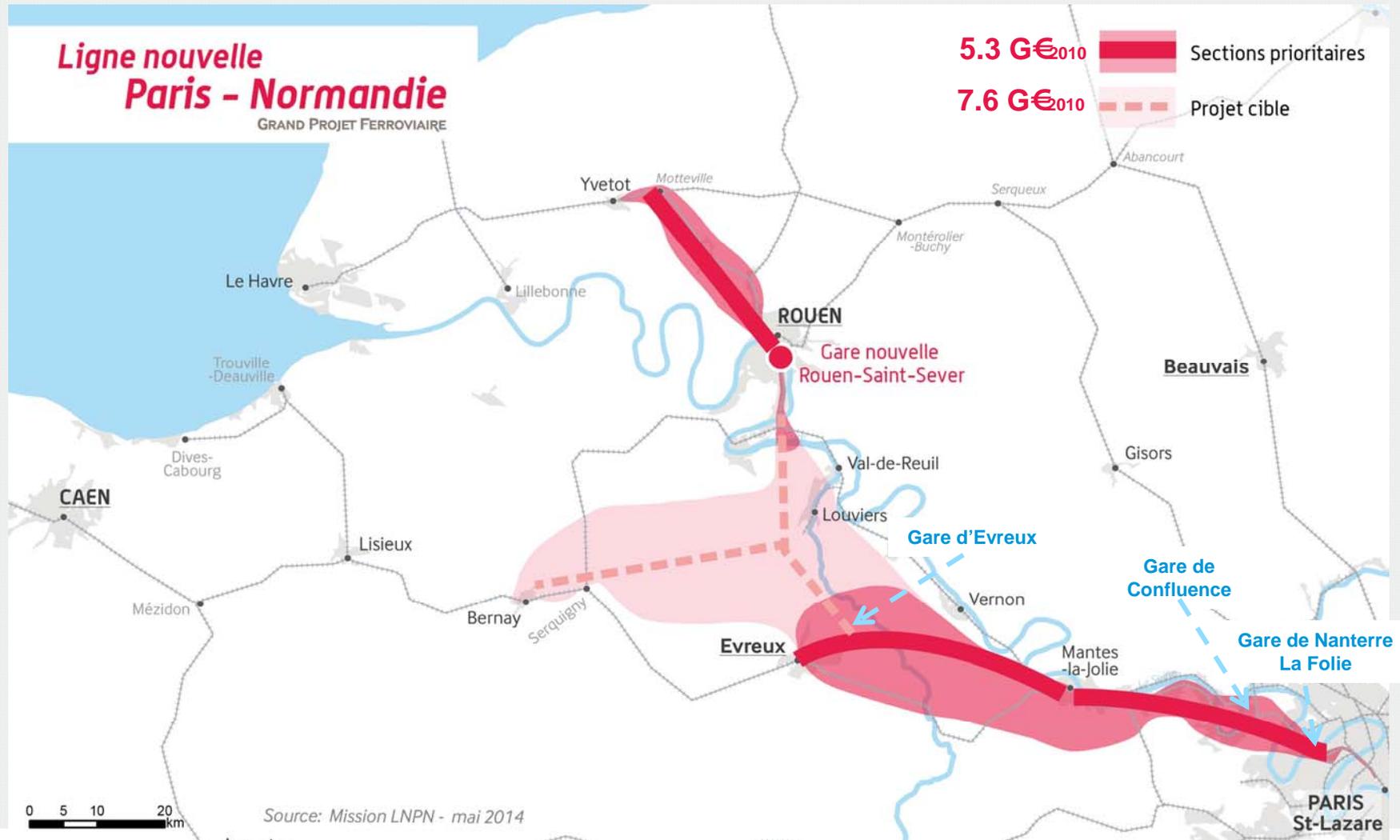
- 3. Attendus spécifiques pour fin 2014**
 1. Desserte de l'agglomération d'Evreux
 2. Desserte de Nanterre-La Défense, en fourche ou en ligne
 3. Emplacement de la gare de Rouen Saint-Sever

1 - Depuis le dernier COPIL

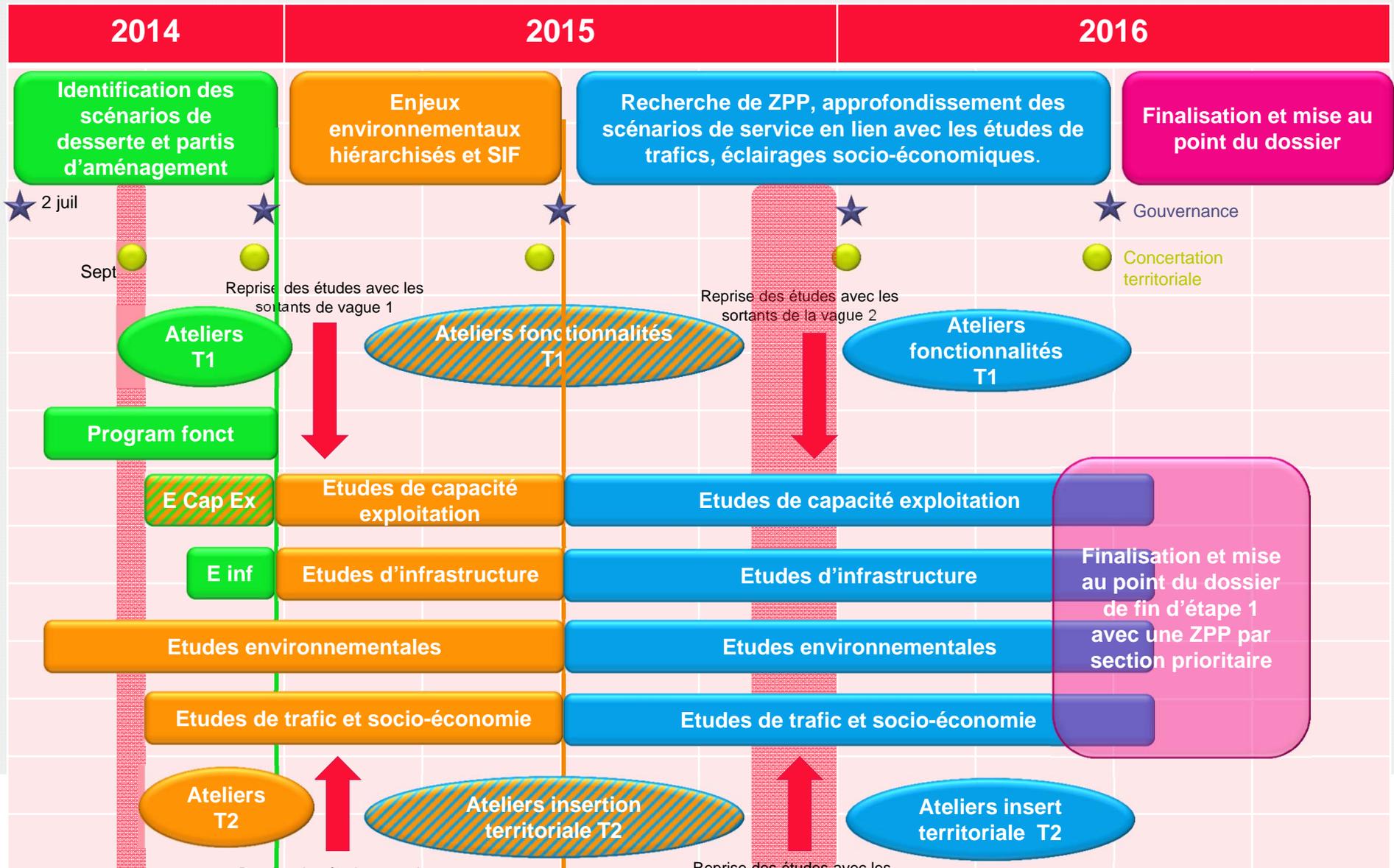


- 29 Janvier 2014 : copil LNPN
- 5 février 2014 : Nomination du Garant de la concertation : Henri Watissée
- Mise au point des conventions de financement
- Lancement des consultations pour le marché des études environnementales
- Rédaction en cours des cahiers des charges des études
- Travaux sur les sujets en interfaces : Achères, EPADESA, Gare de Rouen Saint-Sever, Eole, commande centralisée du réseau

1 - Aire d'étude du projet depuis le 1^{er} COPIL



1 – Planning détaillé études et concertation



2.1 – Gouvernance et concertation

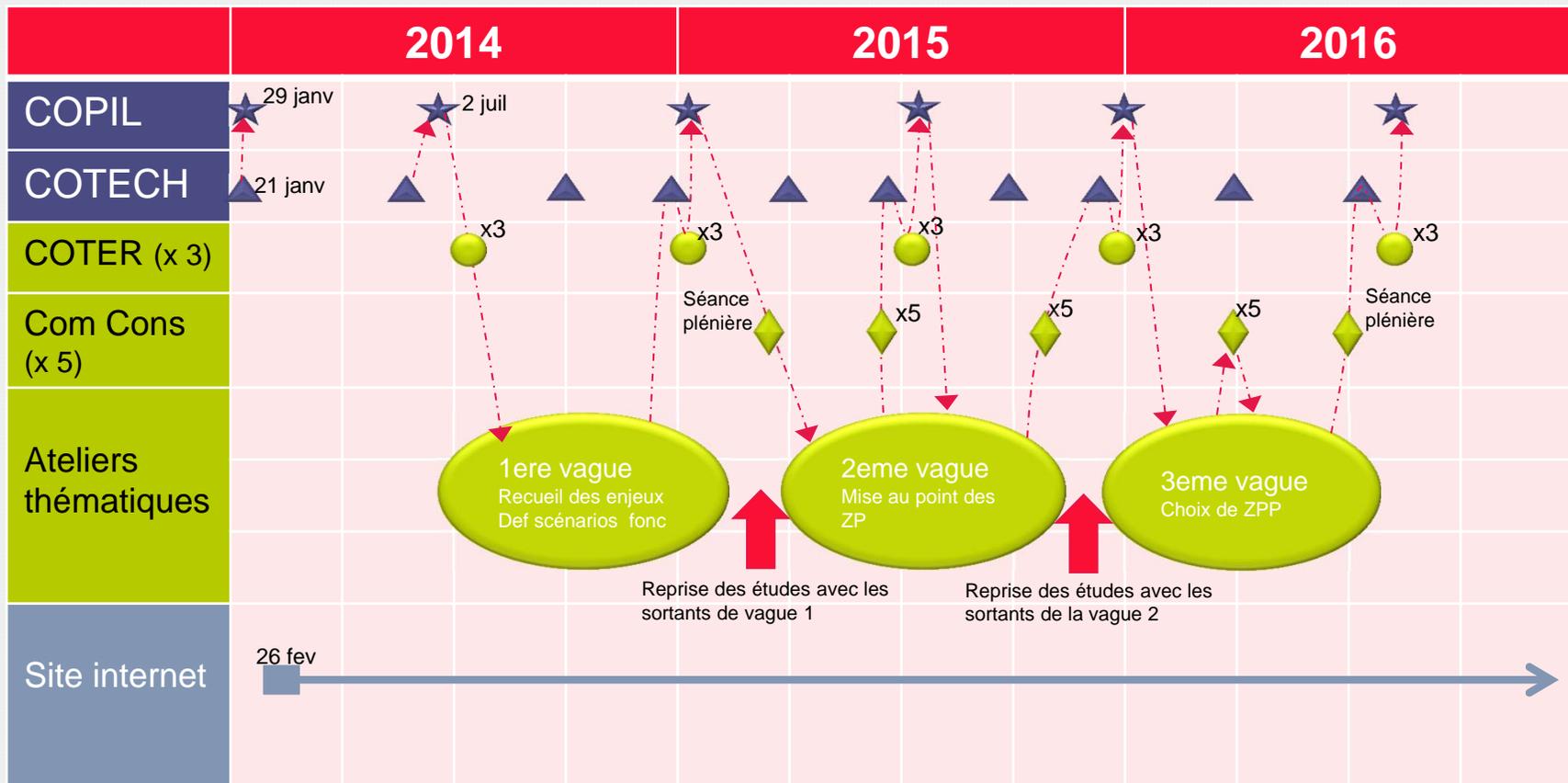


Validation du dispositif

- **La gouvernance du projet :** ●
 - **Un comité de pilotage (COFIL)**, orientations stratégiques du projet, arrêt des choix, validation des propositions et préparation des décisions ministérielles
 - **Un comité technique (COTECH)**, chargé d'examiner les résultats d'études et de préparer les décisions du comité de pilotage
- **Concertation - Dialogue avec les acteurs (3 instances complémentaires):** ●
 - **Des ateliers thématiques**, instances de travail sur des sujets spécifiques (techniciens invités)
 - **Des commissions consultatives (x5)**, permettant aux acteurs au plus près du terrain (communes sections prioritaires) de s'approprier régulièrement les éléments du projet
 - **Des comités territoriaux (COTER x3)**, instances d'information et d'expression des acteurs (tous les élus et autres concernés).
- **Concertation - Information et consultation du grand public:** ●
 - **Site internet du projet www.lnfn.fr**
 - **modules de participation du public**

2.1 – Gouvernance et concertation

Calendrier indicatif de gouvernance et concertation



2.1 – Gouvernance et concertation

Mode d'emploi de la concertation

- Le Mode d'emploi de la concertation est destiné à tous les acteurs de la concertation y compris le grand public
- Il vise à formaliser la pratique de la concertation applicable au projet LNPN.
- A l'ordre du jour pour validation du COPIL le 2 juillet 2014, il sera proposé en séance en septembre 2014 à la CNDP.
- Il sera diffusé sur le site www.lnnpn.fr



2.2 – Gouvernance et concertation



Présentation de la démarche « projet de territoire en lien avec la LNPN »

- RFF propose un cadre et une **dynamique de concertation** afin de permettre une **coopération permanente entre les territoires et le projet LNPN**.
- les études concernant l'aménagement du territoire pourraient être menées en collaboration **avec les agences d'urbanisme** du territoire du projet et/ou tout autre ressource de production d'études proposées par les collectivités et relais des collectivités pour leur développement territorial.
- Les **objectifs de ces études seront partagés avec la démarche vallée de la Seine**. Les études pourraient concerner **différentes échelles d'espace et de temps** et seront alimentées au fur et à mesure par les choix faits durant l'avancement du projet LNPN.

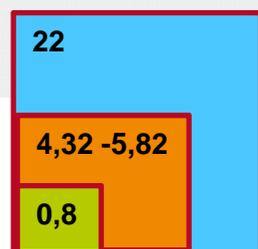
→ Recrutement d'un prestataire RFF qui ferait le lien entre la mission projet LNPN et les organismes producteurs d'études proposés par les collectivités.

2.3 – Conventions de financement – Etape 1



Conventions de financement des études LNPN :

- Base de travail : convention de 22 M€ couvrant toute l'étape 1 des EPEUP
- 2 points à traiter :
 - Mise en place AE Etat
 - RIF : « pas de signature convention avant signature CP(I)ER »
- Dans l'hypothèse où les contraintes budgétaires seraient assouplies, les études pourraient être poursuivies sur la base de conventions partielles :
 - 0,8 M€ très urgents pour le lancement des études environnementales
 - 4,32 M€ pour le besoin estimé jusqu'à mars 2015 (dont envir.) :
 - 5,82 M€ pour le besoin jusqu'à mars 2015 + totalité des AMO



2.3 – Conventions de financement – Etape 1



- Une première convention de 0,8 M€ couvrant les études environnementales :
 - Délibération fin juin par les Régions HN et BN
 - Si AE Etat et délibération en septembre par la RIF, signature possible en octobre

- Une seconde convention portant le financement à 4,32 M€ ou 5,82 M€
 - Délibération possible en septembre par la région HN, et en octobre par la région BN
 - Si AE Etat et délibération en septembre par la RIF, signature possible en novembre

- Demande RIF et DIT d'une convention unique

- Une troisième convention couvrant le reliquat de l'étape 1 des EPEUP serait mise en place début 2015

Risque calendrier et qualité du processus de travail si le financement n'est pas mis en place

2.3 – Conventions de financement – Etape 1



Documents relatifs aux travaux préparatoires LNPN dans le cadre d'EOLE :

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

Points à traiter :

- Si le contexte budgétaire le permet, l'état apportera une AE d'un million d'euros
- Finalisation du protocole sur la base d'un plan de financement actant un engagement global des trois régions, sans spécifier la répartition entre les trois parties

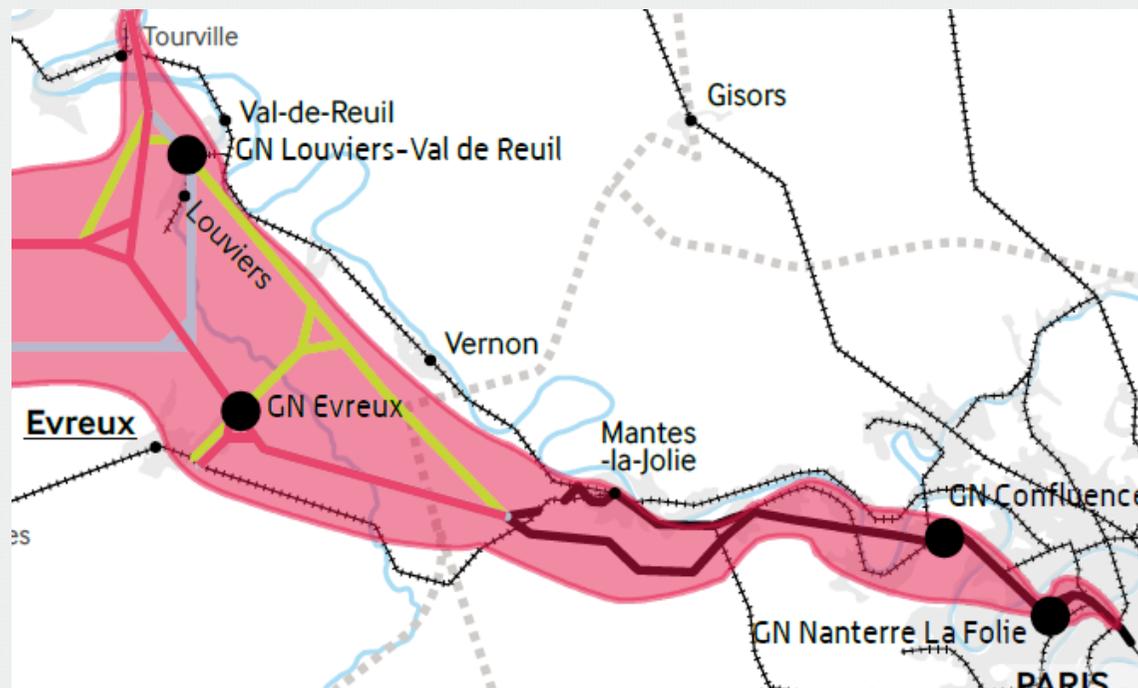
Si aucune solution à l'automne sur le protocole, risque de poursuite du projet EOLE avec réduction des mesures conservatoires

→ projet LNPN plus coûteux, voire difficile à réaliser

3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

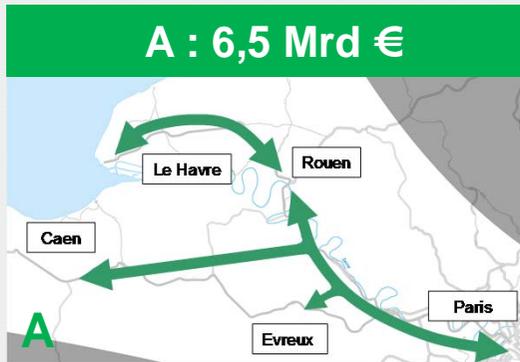
Extrait de la lettre de mission du 12 novembre 2013

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



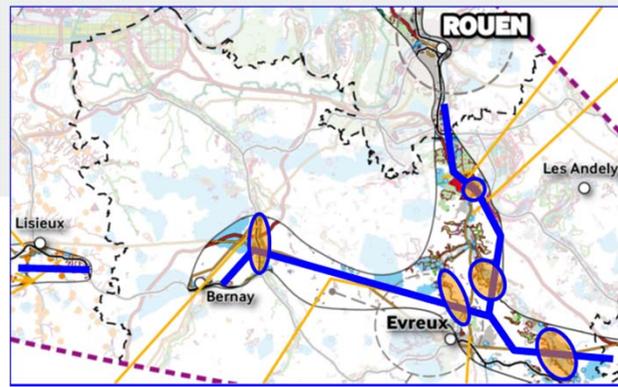
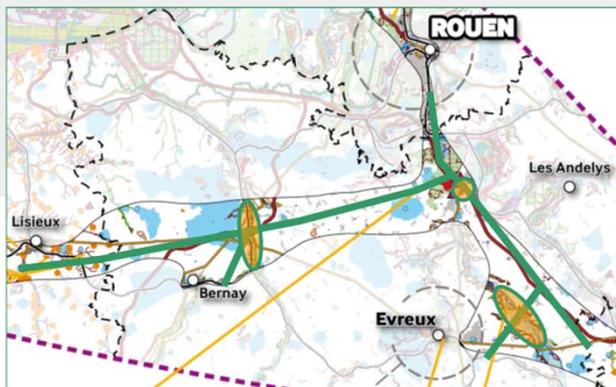
3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

Les scénarios au débat public en 2012



Paris – Rouen	0 h 45	0 h 47	0 h 45
Paris – Caen	1 h 13	1 h 16	1 h 17
Rouen – Caen	0 h 45	1 h 07	0 h 51

Milieu humain			
Milieu physique			
Milieu naturel			
Patrimoine et paysage			



3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



Les conclusions à l'issue du débat public :

- Du point de vue des temps de parcours, les trois scénarios sont globalement aussi performants, les scénarios A et AB étant équivalents sur Rouen/Caen
- Du point de vue de l'environnement, les trois scénarios sont non départageables, le scénario A n'apporte pas d'avantage significatif par rapport aux autres.
- Dans le cas du scénario A, il n'est pas apparu opportun de rechercher une gare nouvelle pour Evreux.
- Le scénario A est 200 millions plus coûteux que le B ou le AB
- L'analyse des positions exprimées montre que le scénario A ne bénéficie d'aucun soutien notable à la sortie du débat. Il ne suscite pas non plus d'oppositions.

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

3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

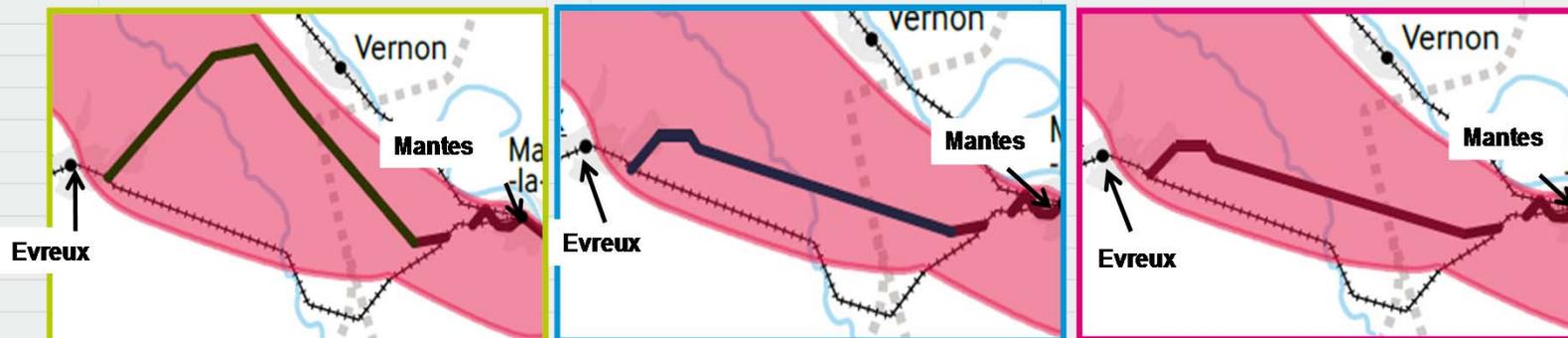


Evènements suite au débat public:

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

3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux

Implication pour Mantes – Evreux aujourd'hui:



A : 0,79 G€ (2010)

B : 0,57G€ (2010)

AB : 0,57G€ (2010)

longueur

45 km

33 km

33 km

Paris Evreux

0h49

0h47

0h47

projet prioritaire

Paris Caen

1h32

1h30

1h30

projet prioritaire

Paris Caen

1h24

1h19

1h20

projet cible

Paris Rouen

1h03

1h03

1h03

projet prioritaire

Paris Rouen

0h45

0h48

0h48

projet cible

3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



- L'ensemble de ces éléments conduit RFF à proposer de poursuivre le travail sur la base de scénarios passant à proximité d'Evreux.
- Ceci constitue une première réponse aux demandes du ministre sur les conditions de desserte de l'agglomération d'Evreux pour fin 2014

3.1 – Desserte de l'agglomération d'Evreux



Les modalités de desserte de l'agglomération d'Evreux pourront être précisées tout au long de l'étape d'étude :

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

→ Sur la base de l'ensemble de ces critères, un arbitrage devra être réalisé avant la fin de l'étape 1.

3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

Extrait de la lettre de mission du 12 novembre 2013

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



3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne



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

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

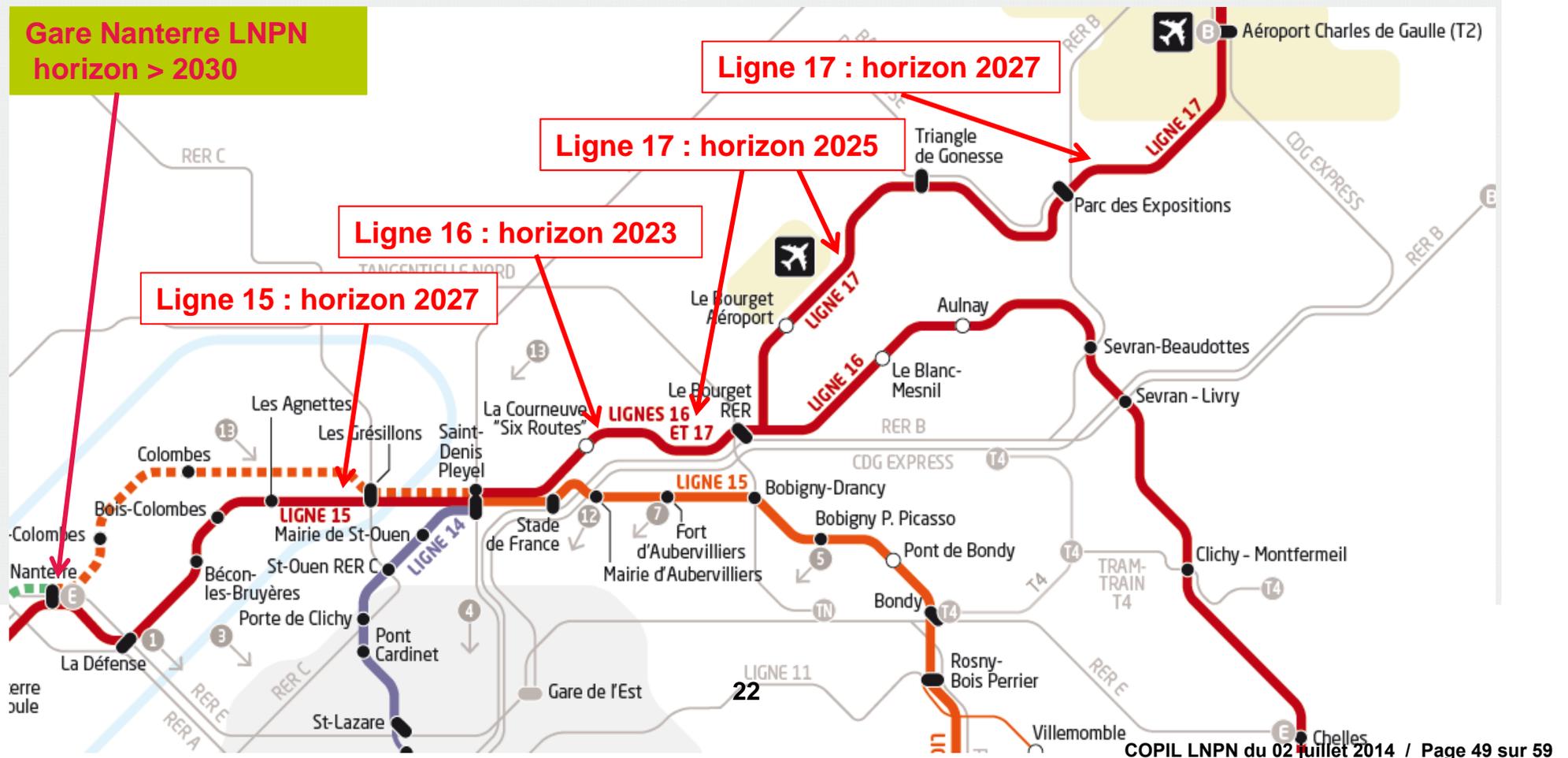
Le site de Nanterre-La Folie (Les Groues) est privilégié à l'issue du débat.



3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

Les éléments nouveaux depuis le débat public :

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

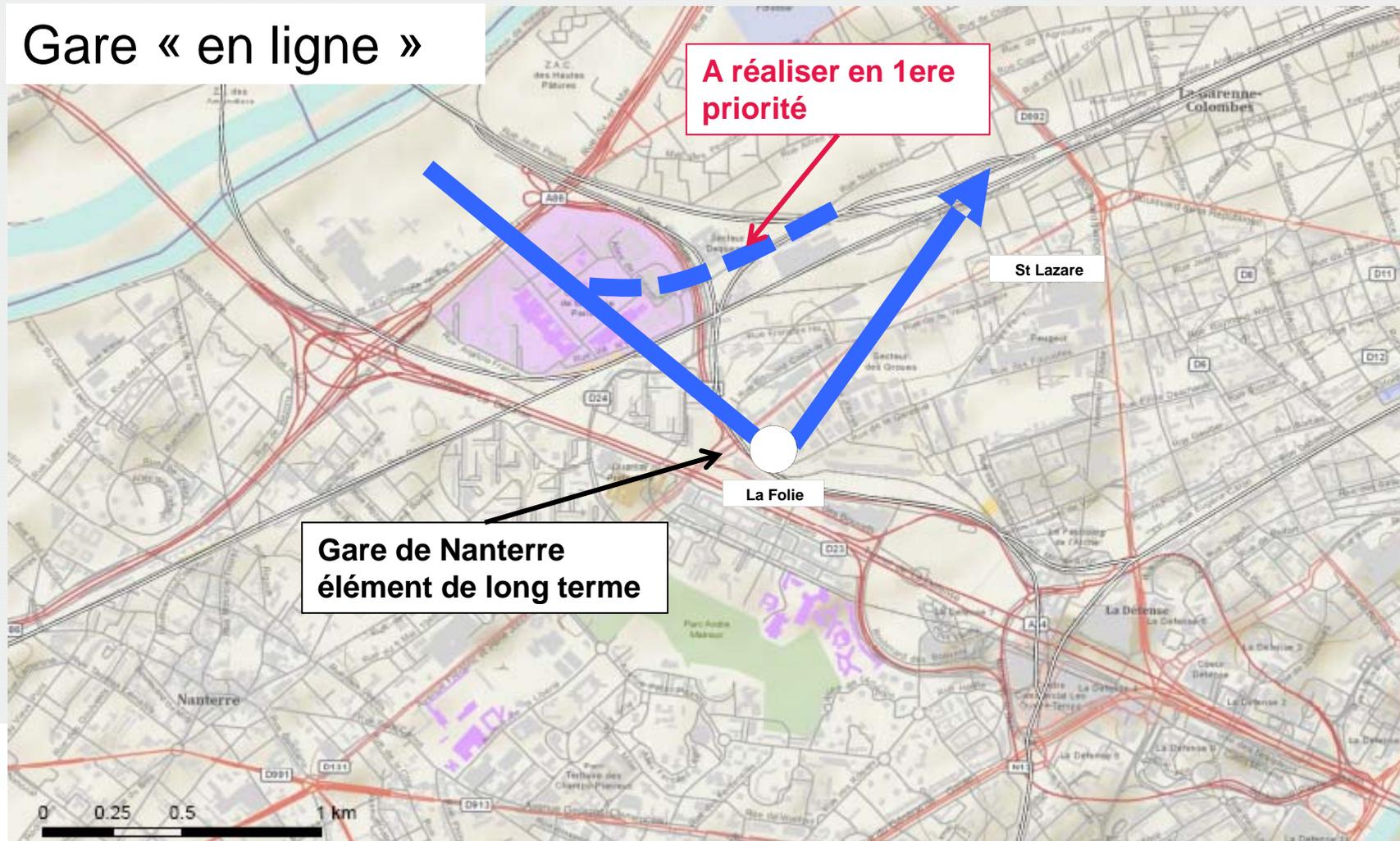


3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

Les éléments nouveaux depuis le débat public :

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

Gare « en ligne »



3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

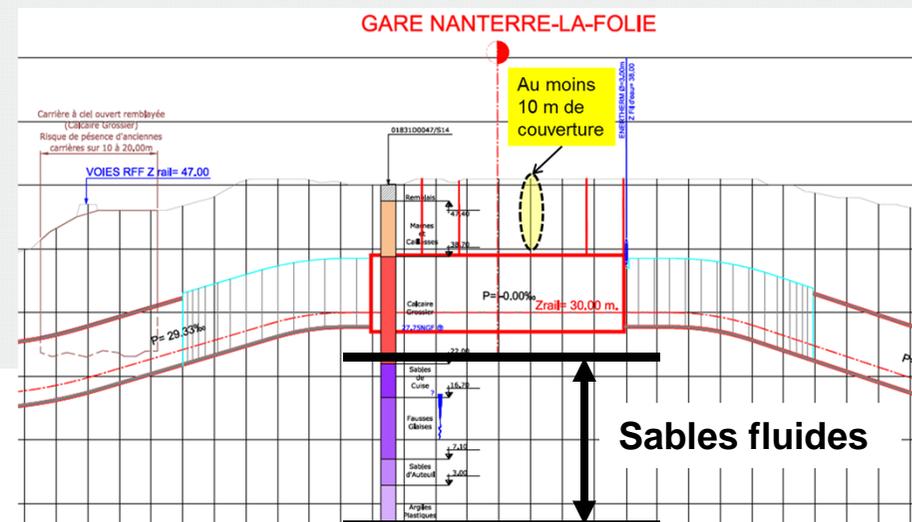
Les éléments nouveaux depuis le débat public :

- Etudes précises d'implantation de la gare qui font apparaître les contraintes suivantes :

- Un positionnement en plan contraint par la recherche de bonnes conditions d'intermodalité :



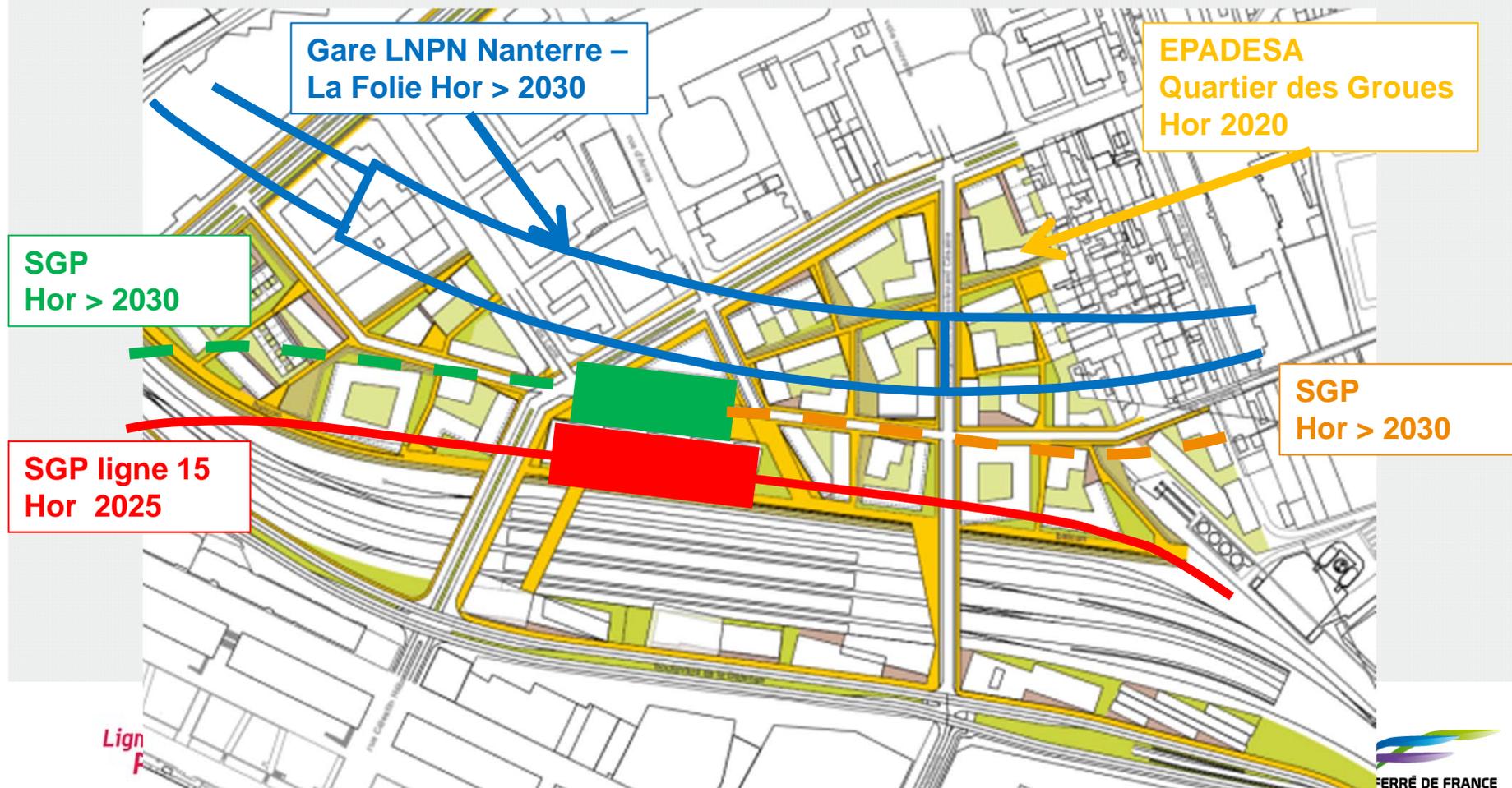
- Un positionnement vertical contraint par la géologie (gare profonde problématique) :



3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne

Les éléments nouveaux depuis le débat public :

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



3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne



Les discussions avec l'EPADESA sont en cours et conduisent à identifier plusieurs scénarios présentables fin 2014 :

■ Scénarios préservant l'avenir :

- Dispositions constructives qui sont acceptables par le projet LNPN et l'EPADESA et qui permettent de conserver la possibilité de réalisation d'une gare à long terme.

■ Scénarios obligeants à court terme :

- co-construction de la gare avec l'aménageur.
- Nécessite de financer les études et les travaux pour une mise en service dès 2025, **ce qui semble non acceptable pour l'équilibre du projet LNPN.**

3.2 – Desserte de la défense: fourche ou ligne



→ Proposition de Poursuivre le travail avec l'EPADESA pour ce qui concerne l'objet gare, dans le but de présenter au COPIL de décembre 2014 les différents scénarios étudiés.

Processus d'études et calendrier commun avec l'EPADESA

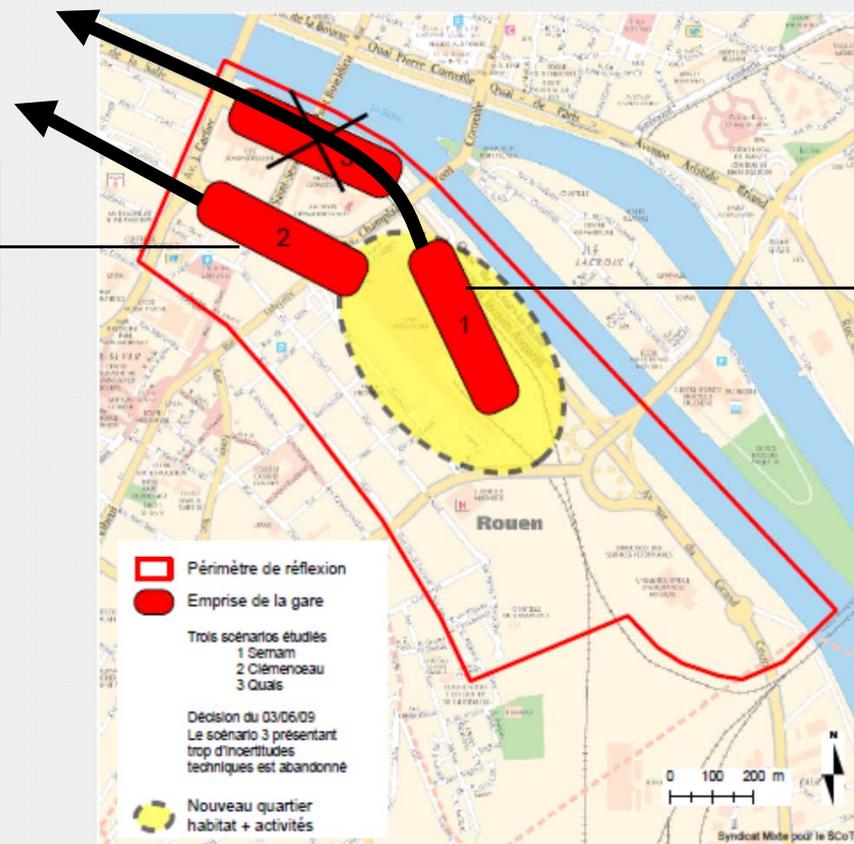
→ Le choix entre une desserte en fourche ou en ligne nécessite des compléments d'études en 2014 et 2015 et se concrétise par une prise de décision possible en fin d'étape.

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

3.3 – Gare de Rouen Saint-Sever

Choix à réaliser entre les deux emplacements subsistants :

« Clémenceau
- Orléans »



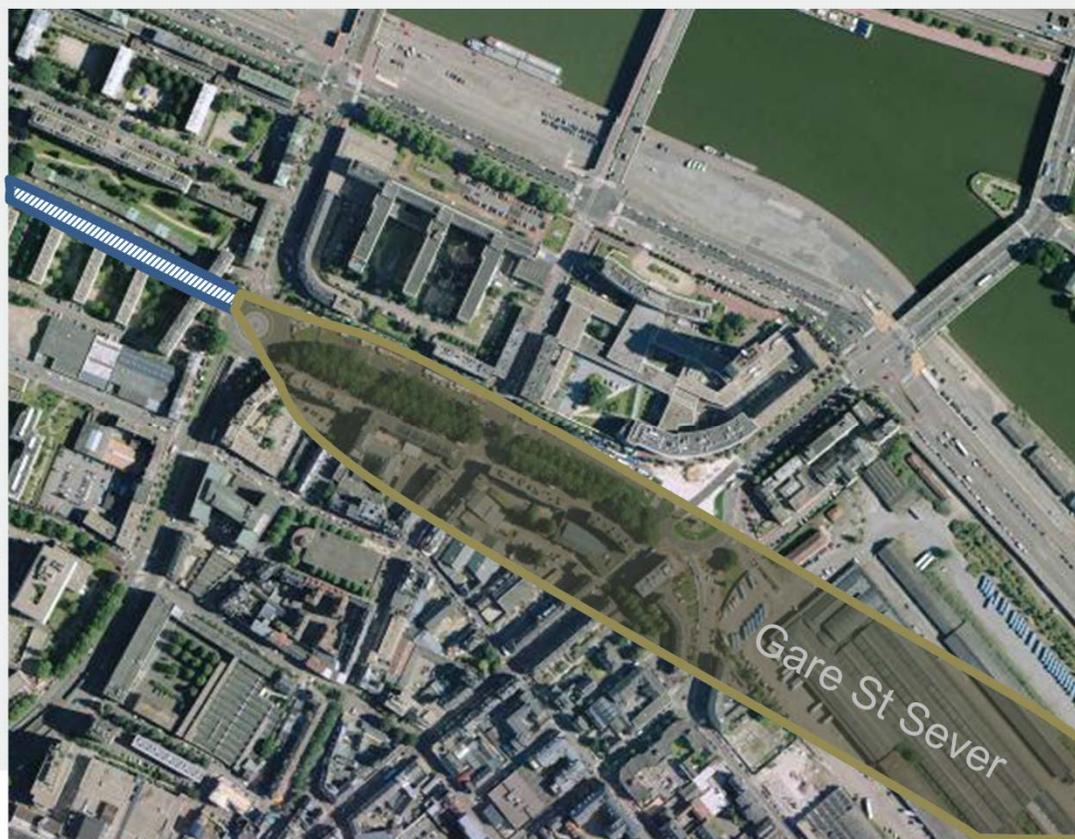
« SERNAM
– quais »

3.3 – Gare de Rouen Saint-Sever



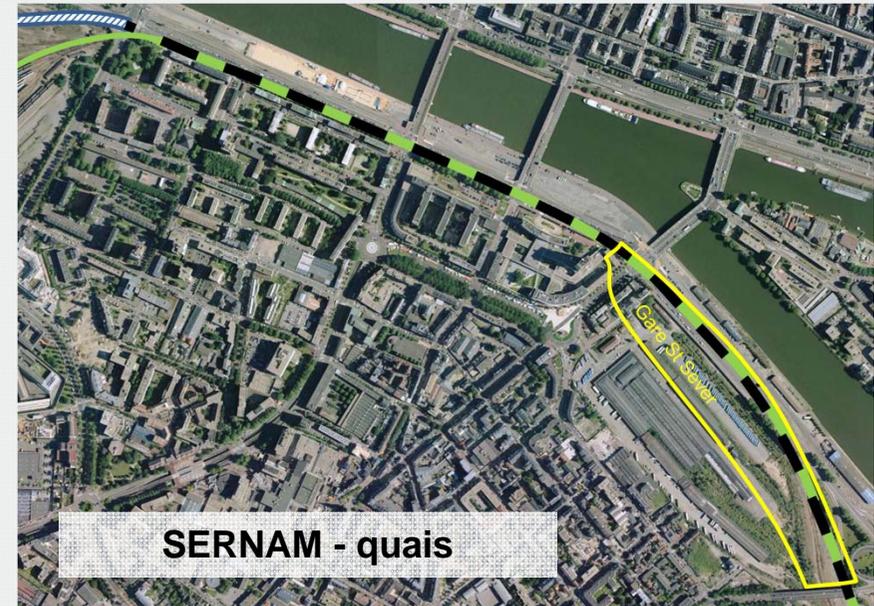
Des éléments de certitude :

- Insertion de la gare LNPN possible sur le site du Sernam. A Clémenceau, éventuellement possible, mais avec atteinte considérable au bâti du quartier



3.3 – Gare de Rouen Saint-Sever

Des éléments de certitude :



- Fuseau Sernam-quais : gare au niveau du terrain actuel et réutilisation de la trémie rive gauche
 - Coût moindre, moins de risques techniques et environnementaux, moindres perturbations travaux
- L'éco-quartier Flaubert a pris l'hypothèse du fuseau Sernam/quais et peut très difficilement être modifié
- Desserte routière de la gare plus satisfaisante dans le fuseau Sernam-quais

→ Orientation « Sernam – quais » privilégiée

3.3 – Gare de Rouen Saint-Sever

Des éléments d’instruction :

- Co-existence avec le fret ferroviaire en situation définitive
- exploitation du fret en pendant les travaux
- Interférences possibles avec le Pont Corneille
- Gestion de la circulation sur les quais et les ponts en période de chantier.
- Coexistence du projet ferroviaire et urbain avec la circulation routière du quai J. Anquetil





Fin du diaporama