



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



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

6^{ème} Comité de pilotage

20 octobre 2016

Rouen

Sommaire

Relevé de conclusions..... page 3

Annexe 1 : Liste des présents page 7

Annexe 2 : Communiqué de presse page 13

Annexe 3 : Diaporama SNCF Réseau présenté en séance page 17

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

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

6^{ème} Comité de pilotage

20 octobre 2016 – Rouen

Relevé de conclusions

Documents joints : 3

- Liste des participants (annexe 1 – page 7)
- Communiqué de presse (annexe 2 – page 13)
- Diaporama SNCF Réseau (annexe 3 – page 17)

* *
*

Le sixième comité de pilotage (COPIL) relatif à la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) s'est tenu à Rouen, le 20 octobre 2016, sous la présidence de Monsieur François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine.

1) Le COPIL donne acte des résultats de la vague 2 de concertation, qui s'est déroulée de septembre 2015 à octobre 2016. Celle-ci a permis d'informer les différents publics concernés par le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie et de recueillir les éclairages nécessaires à la proposition de sélection des zones de passage, pour le projet prioritaire, par le maître d'ouvrage SNCF Réseau.

2) La garante de la concertation nommée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Madame Anne-Marie Charvet informe le COPIL, qu'ayant entendu les demandes de la profession agricole favorable au doublement de la ligne existante ou au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de cette ligne entre Mantes-Evreux, elle s'est engagée à réunir une commission *ad hoc* et à piloter une étude « à dire d'expert » indépendante du maître d'ouvrage. L'objectif est de présenter les résultats de ce travail lors du prochain comité de pilotage prévu début 2017.

3) A la suite de la présentation aux membres du comité de pilotage de l'analyse multicritère de premier niveau appliquée à chaque zone de passage envisagée, le COPIL valide la liste des zones de passage retenues pour la suite des études et la 3ème vague de concertation.

- Pour la section prioritaire entre Paris et Mantes-la-Jolie :
 - les zones de passages : centre A, centre B et Sud
- Pour la section prioritaire entre Mantes-la-Jolie et Evreux, elle-même scindée en deux parties C1 et C2 :
 - les zones de passage : C1 Nord B, C1 Nord C, C1 Sud B et C1 Sud C
 - les zones de passage : C2 Sud, C2 Nord-Ouest Base et C2 Nord-Est Base
- Pour la section prioritaire entre Rouen et Yvetot :
 - les zones de passage : Maromme, Ouest B et Est C

4) En considérant les zones de passage retenues pour la suite des études et de la concertation et dans l'optique de proposer différentes visions possibles du projet prioritaire, le COPIL est favorable à la proposition de trois scénarios contrastés répondant à des logiques différentes d'aménagement du territoire :

- ✓ Le scénario de projet A, axé sur la limitation des coupures territoriales en privilégiant les zones de passage qui se rapprochent des infrastructures routières ou ferroviaires existantes.
- ✓ Le scénario de projet B qui favorise le développement multipolaire, en maillant le territoire à l'aide de nouvelles gares possibles dans les secteurs de la Confluence Seine-Oise et de l'agglomération d'Evreux. L'ensemble de l'étude conduite par le Grand Evreux Agglomération sur le positionnement d'une gare à Evreux sera communiqué à SNCF Réseau.
- ✓ Le scénario de projet C, qui optimise la relation entre grandes aires urbaines, en visant les relations les plus rapides entre elles.

Ces scénarios ont pour vocation d'éclairer le débat. Ils feront l'objet d'une analyse multicritère au regard des performances, des conditions d'insertion, des coûts et des bénéfices pour la collectivité pour permettre in fine de faire la proposition d'une zone de passage préférentielle par section prioritaire. Le scénario final du projet prioritaire assemblera ainsi chacune des 3 zones de passage préférentielles, un schéma d'infrastructure et de dessertes associés, en les remettant dans la perspective du projet cible.

5) Le COPIL valide les modalités de concertation proposées pour la vague 3, renouvelant l'utilisation de l'outil participatif cartographique « Carticipe » permettant de recueillir les avis sur les zones de passage sélectionnées en vue d'élaborer un scénario de projet.

Afin de parfaire l'information dispensée, « Carticipe », intégré au site internet du projet www.lnnp.fr, sera adossée à la carte Territoire LNPN 3D, permettant de faciliter la compréhension du projet et les enjeux autour de son intégration dans le territoire

En complément, des réunions seront organisées également pendant la période de consultation, en particulier destinées aux élus locaux, en veillant à la neutralité des débats entrés sur un plan strictement technique et dans un cadre prédéfini.

6) Le COPIL acte que la nouvelle gare de Rouen prévue sur le site de Saint-Sever sera positionnée au plus proche du pôle d'échanges multimodal et du centre-ville. Compte-tenu des enjeux d'insertion de la LNPN entre cette gare nouvelle et le plateau de Caux, le COPIL propose la mise en place d'un groupe de travail associant les parties prenantes concernées : préfecture de Région Normandie, Région Normandie, Métropole de Rouen Normandie, HAROPA – Port de Rouen, la DGITM et SNCF Réseau.

7) Le COPIL a réaffirmé lors de la séance du 4 mai 2016, que la gare Saint-Lazare, gare très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, est appelée à demeurer la porte d'entrée principale de la Normandie en Île-de-France. Cette gare évoluera régulièrement dans les années à venir, tous les 3 ou 4 ans : arrivée du nouveau matériel roulant (horizon 2020), ouverture de EOLE (2024) puis de la ligne 15 du Grand Paris (2027), et enfin mise en service des sections prioritaires de la LNPN (2030). Le groupe de travail dédié mis en place cet automne développera une approche fondée sur ces différents horizons afin d'identifier les futurs investissements à mettre en œuvre.

Le COPIL réuni le 20 octobre 2016, approuve cette méthodologie proposée conjointement par la Direction Générale Ile-de-France (pilote) et la mission LNPN de SNCF Réseau qui garantira l'évolution optimale du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare tant pour les trains franciliens que pour les trains normands.

8) Repartant des hypothèses de positionnement du Y de l'Eure présentées lors du débat public, le COPIL demande à SNCF Réseau d'étudier des schémas de principe permettant de répondre aux temps de parcours objectifs à l'horizon cible pour les relations Paris-Rouen (0h50), Paris-Caen (1h20), Rouen-Caen (1h00) et Rouen-Evreux (0h35), en éclairant, pour le prochain COPIL, les interactions entre leur positionnement et les objectifs du projet cible.

* *
*

Le prochain COPIL de la LNPN se réunira dans le courant du mois de février 2017.

Annexe 1

6^{ème} COPIL LNP

Rouen – 20 octobre 2016

Liste des présents

Ligne Nouvelle Paris Normandie

6^{ème} comité de pilotage - Rouen / 20 octobre 2016

Liste des présents

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
ADAM	Philippe	SNCF-Réseau	Responsable du Pôle Design du Réseau
AUBREE	Claire	Région Île-de-France / Direction transports	Chargée de mission
BARIANI	Didier	Conseil régional Île-de-France	Vice-président
BARTHET	Martine	MEEM-DGTIM	Cheffe de bureau
BONAMY	Jean-Hugues	Conseil départemental de l'Eure	Vice-président Transport
BRUNEAU	Joël	Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer	Président
CENTONZE	Christophe	PRIF/SGAR	Chargé d'études
CHABOCHE	Jean-Sébastien	CODAH	Adjoint DGA
CHARVET	Anne-Marie	CNDP	Garante
CHOLET	Guillaume	Conseil départemental du Calvados	Chargé de mission
CROIXMARIE	Lionel	Conseil départemental du Val-d'Oise	Responsable Mission projets de transports
DAVID	Gilles	DIDVS	Chargé de mission Transport et aménagement de l'espace
DENIAU	Christophe	STIP/DPI/PFP	Adjoint au chef de division Projets ferroviaires
DUBOIS	Romain	SNCF Réseau	DGA Accès au réseau
DUMONT	Bruno	Conseil régional Normandie	Directeur
DUPONT	Jean-Philippe	SNCF Mobilités	Directeur régional
DUSZYNSKI	Juliette	AURH	Directrice-adjointe
DUTHOIT	Bernard	SNCF (Epic de tête)	Directeur Programmes et Projets système

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
FACQ	Florent	DRIEA/SPOT	Chef de département
FIRMIN LE BODO	Agnès	CODAH	1ère vice-présidente
GASTINNE	Jean-Baptiste	Conseil régional de Normandie	Vice-président Transport
GENINASCA	Hervé	Conseil départemental des Yvelines	Sous-directeur Politique des transports et Mobilité
GIBRAT	Christine	Préfecture de Région Normandie/SGAR	Adjointe au SGAR
GUILLOTIN	Françoise	Métropole Rouen Normandie	Vice-présidente
KARASSIMEONOV	Matey	Conseil régional Île-de-France	Chargé de mission auprès du DGS
KLEIN	Nicole	Préfecture de Région Normandie	Préfette
LACHAS	Victorien	Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise	Chef de cabinet
LAFFARGUE	Camille	MEEM/DGITM	Chargée de projets
LEFRAND	Guy	Grand Evreux Agglomération	Président
MABIRE	Pascal	SNCF Réseau	Chef de la mission LNPN
MATHIEU-HUBER	Dominique	CGET	Chargée de mission régionale Bretagne/Normandie/Pays de la Loire
MILCENT	Julien	Communauté d'agglomération de Caen-la-Mer	Chargé "Mobilité"
MORIN	Hervé	Conseil régional de Normandie	Président
MORIN-DESAILLY	Catherine	Sénat	Sénatrice de Seine-Maritime
NOUGAREDE	Pierre	Conseil départemental des Yvelines	Adjoint au directeur Mobilités
OLLIVIER	Frédéric	Conseil régional Normandie	DGS
PAPIN	Cédric	SNCF-Réseau	Responsable pôle infrastructures et études Paris-Mantes-Evreux
PASTANT	Didier	Conseil régional Normandie	Adjoint au DGA
PEYRALBES	Aude	Métropole Rouen Normandie	Cheffe de projet
PHILIZOT	François	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	Délégué interministériel
PIEGNE	Jean-Yves	DREAL Normandie	Chef de service

Nom	Prénom	Organisme	Fonction
PLAINE	Marion	Ville Cerbour en Cotentin	Chargé de mission
POUTOUX	Jean-Claude	Conseil départemental du Val-d'Oise	DGA Aménagement du territoire
PREVOT	Xavier	Conseil départemental de Seine-Maritime	Direction des routes
PUYEO	Alexandre	Conseil départemental du Val-d'Oise	Conseiller dpértemental
QUEMENEUR	Geneviève	Préfecture de Région Normandie/SGAR	Chargée de mission
RAMBAUD	Christine	Ville de Rouen	Adjoint au maire
RAYNAL	Jean-Francois	Conseil départemental des Yvelines	Vice-président
RIGAL	Jean-Christophe	Communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O)	Adjoint au DGA
ROBERT	Yvon	Ville de Rouen	Maire
ROQUE	Laurent	Conseil régional Normandie	Directeur Mobilités et Infrastructures
SANCHEZ	Frédéric	Métropole Rouen Normandie	Président
SARRAIL	Bastien	Conseil départemental de l'Eure	Directeur adjoint de la mobilité
SAURA	Emmanuèle	SNCF Réseau	Directrice territoriale
SODINI	Laurent	Métropole Rouen Normandie	Conseiller
TAINTURIER	François	SNCF Réseau	Directeur Désign du réseau
TAUTOU	Philippe	Communauté urbaine du Grand Paris Seine et Oise (GPS&O)	Président

Annexe 2

6^{ème} COPIL LNP

Rouen – 20 octobre 2016

Communiqué de presse



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

Rouen, le 21 octobre 2016

Communiqué de presse

Le tracé de la ligne nouvelle Paris-Normandie se précise

Le comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) a tenu sa sixième réunion, le jeudi 20 octobre 2016, à Rouen, sous la présidence de monsieur François Philizot, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine et en présence, notamment, de madame Nicole Klein, préfète de la région Normandie, monsieur Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie, monsieur Didier Bariani, vice-président du conseil régional d'Île-de-France, monsieur Frédéric Sanchez, président de la métropole Rouen Normandie, de monsieur Joël Bruneau, président de la communauté d'agglomération Caen la mer, de monsieur Yvon Robert, maire de Rouen, de monsieur Guy Lefranc, président du Grand Évreux Agglomération, de monsieur Philippe Tautou, président de la communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise et de madame Agnès Firmin Le Bodo, première vice-présidente de la communauté de l'agglomération havraise.

SNCF Réseau, maître d'ouvrage de ce projet, a présenté le bilan de la deuxième vague de concertation conduite de mars à octobre 2016 auprès des différentes parties prenantes au projet (collectivités territoriales, associations professionnelles et milieux associatifs) en vue de la détermination de zones de passage préférentielles pour chacune des trois sections prioritaires.

A partir notamment d'un jeu de quatre familles d'indicateurs (« ressources et patrimoine »; « service ferroviaire de qualité »; « dynamiques territoriales »; « investissement soutenable »), le COFIL a retenu trois fuseaux de passage pour la section Paris-Mantes, quatre pour Mantes-Evreux et trois pour Rouen-Yvetot. Ce choix laisse ouverte la possibilité de réaliser à l'horizon cible une gare nouvelle LNPN à Evreux et à la Confluence (secteur d'Achères). Ces fuseaux feront l'objet d'études complémentaires et d'une nouvelle étape de concertation durant les trois mois qui viennent.

Cette démarche sera conduite en s'appuyant sur trois scénarii, l'un axé sur la limitation des coupures territoriales, un autre basé sur le développement multipolaire du territoire, et enfin le dernier privilégiant l'amélioration des relations entre les grandes aires urbaines. Elle prendra en compte également les travaux sur les fonctionnalités de la ligne (dessertes, fréquences, temps de trajet).

En outre, le COFIL a réaffirmé que la gare de Paris Saint-Lazare est la porte d'entrée durable de la Normandie en Île-de-France. Il s'est félicité du lancement d'une réflexion permettant d'éclairer et

hiérarchiser les investissements de court, moyen et long termes concourant au bon fonctionnement du complexe ferroviaire de Paris-Saint-Lazare et à l'accueil des trains normands et franciliens.

En ce qui concerne le tronçon dit « Y de l'Eure », le COPIL a demandé à SNCF Réseau d'étudier les schémas de principe qui répondent aux temps de parcours affichés à l'horizon cible pour les relations Paris-Rouen (0h50), Paris-Caen (1h20), Rouen-Caen (1h00) et Rouen-Evreux (0h35), de façon en particulier à les intégrer dans le choix des fuseaux de passage des sections prioritaires. La réalisation du Y de l'Eure interviendra en deuxième phase.

Enfin, le COPIL a validé les propositions relatives à l'organisation de la nouvelle gare de Rouen Saint Sever étudiées par le comité Quartier Saint-Sever – nouvelle gare : positionnement du bâtiment voyageur au plus près du centre-ville, accès et stationnement des voitures à l'est, modes actifs et transports collectifs à l'ouest.

Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie vise **3 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 pour le fret grâce à 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

Suite à la lettre de cadrage ministérielle du 12 novembre 2013, la LNPN sera conçue et réalisée en deux phases. **Le projet prioritaire, à mettre en œuvre avant 2030**, est composé de 3 sections de ligne nouvelle, Paris-Mantes, Mantes-Evreux et Rouen-Yvetot, qui permettront de résorber durablement les bouchons ferroviaires franciliens et rouennais.

Les financements nécessaires aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle sont inscrits, pour un montant de 98 M€, au contrat de plan interrégional Etat-régions (CPIER) de la vallée de la Seine 2015-2020, signé le 25 juin 2015, dont :

- 60 millions dans le cadre des études de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, dont 22 millions d'euros pour l'étape actuelle. La DUP devant intervenir avant la fin de la décennie.
- et 38 millions d'euros pour les études et travaux liés au projet EOLE.

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

Annexe 3

6^{ème} COPIL LNP

Rouen – 20 octobre 2016

**Diaporama
présenté par la SNCF Réseau**

Projet LNPN

COMITE DE PILOTAGE

Jeudi 20 Octobre 2016



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE



RdC COPIL LNPN
Rouen / 2016-10-20
Page 19 sur 76



- 1. Rappel objectifs de la LNPN**
- 2. Bilan et résultats de la 2^e vague de concertation**
- 3. Proposition de zones de passage**
- 4. Analyse et modalités de la vague 3 de concertation**
- 5. Gare nouvelle de Rouen Saint Sever**
- 6. Complexe Paris-Saint-Lazare**
- 7. Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure**

Rappel de l'annonce faite lors de commission consultative Mantes-Evreux le 5 juillet 2016

Suite à la demande de la profession agricole, favorable au doublement de la ligne existante ou au jumelage d'une nouvelle infrastructure au plus proche de la ligne ferroviaire existante entre Mantes-Evreux, Madame Charvet, garante de la concertation nommée par la CNDP a proposé :

- ❖ De constituer un groupe ad hoc représentant la profession agricole pour superviser une étude à « dire d'expert » qui serait réalisée par un expert indépendant du Maître d'Ouvrage
- ❖ Le cahier des charges sera partagé avec cette commission. En vue d'un lancement courant novembre 2016 pour un rendu maximum 2 mois après. Cette démarche se déroule dans le cadre des objectifs du projet.
- ❖ Le rendu de ce dire d'expert sera organisé début 2017, devant le monde agricole dans sa pluralité : FNSEA, Ministère de l'agriculture, JA, DREAL, Chambres régionales et départementales... toujours sans le MOA...
- ❖ Le résultat de l'analyse sera présenté au COPIL prévu début 2017.

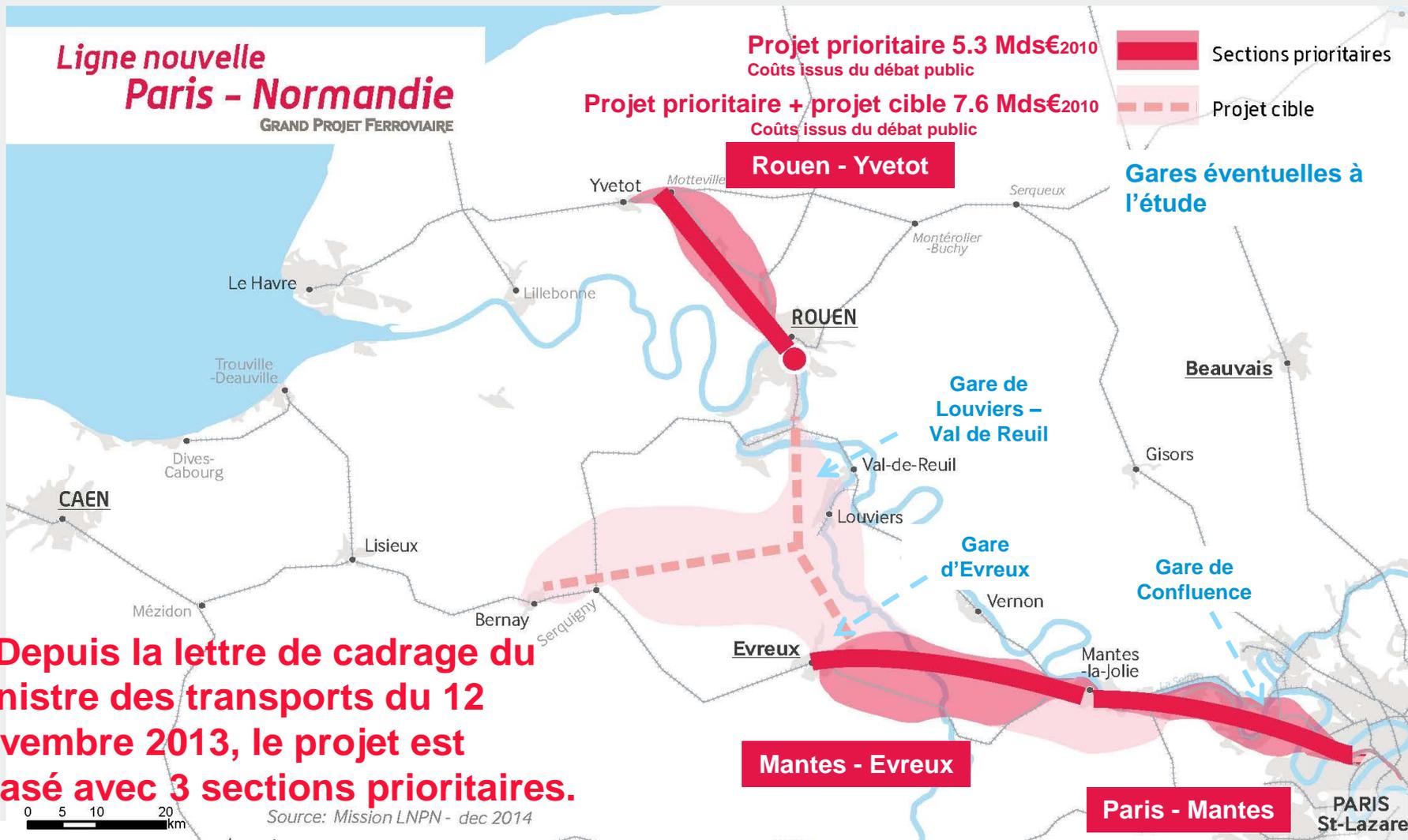
❖ Liste des institutions s'étant fait connaître pour faire partie de la commission:

Chambre régionale d'agriculture de Normandie
Chambre régionale d'agriculture d'Ile-de-France
Chambre interdépartementale d'agriculture d'Ile-de-France
Chambre d'agriculture de l'Eure et de Seine Maritime
Représentants de la FNSEA
Représentants de la FDSEA
Représentants des JA
OPTIFER
ADAFER

❖ Proposition de date de réunion pour une première commission afin de partager et valider le cahier des charges : **courant novembre 2016**
Cette commission se réunira dans un lieu neutre à la CNDP, boulevard Saint-Germain.

Rappel des objectifs de la LNPN

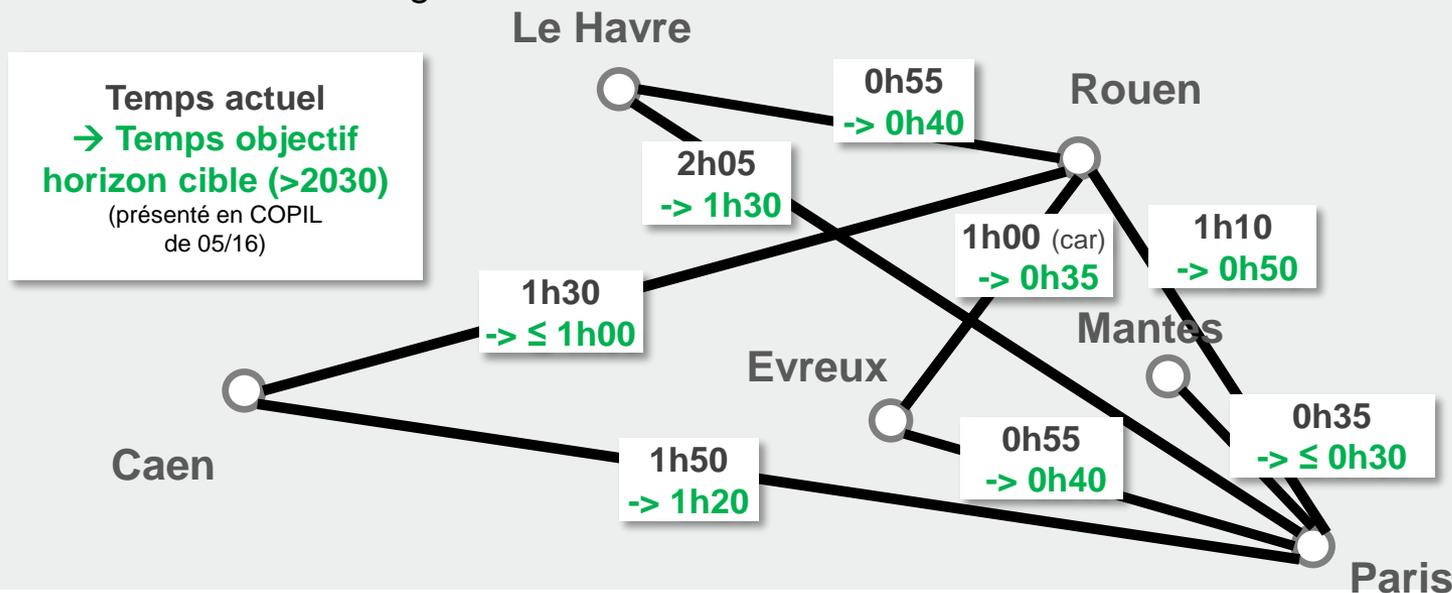
Un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible



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

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 un matériel roulant compatible avec une vitesse de circulation de 200 à 250 km/h sur la ligne nouvelle



L'avancement du projet LNPN – dates clés à venir



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



2009 - 2011

2011 - 2012

2014 - 2017

Horizon 2020

Horizon 2030

Le calendrier de gouvernance et de concertation

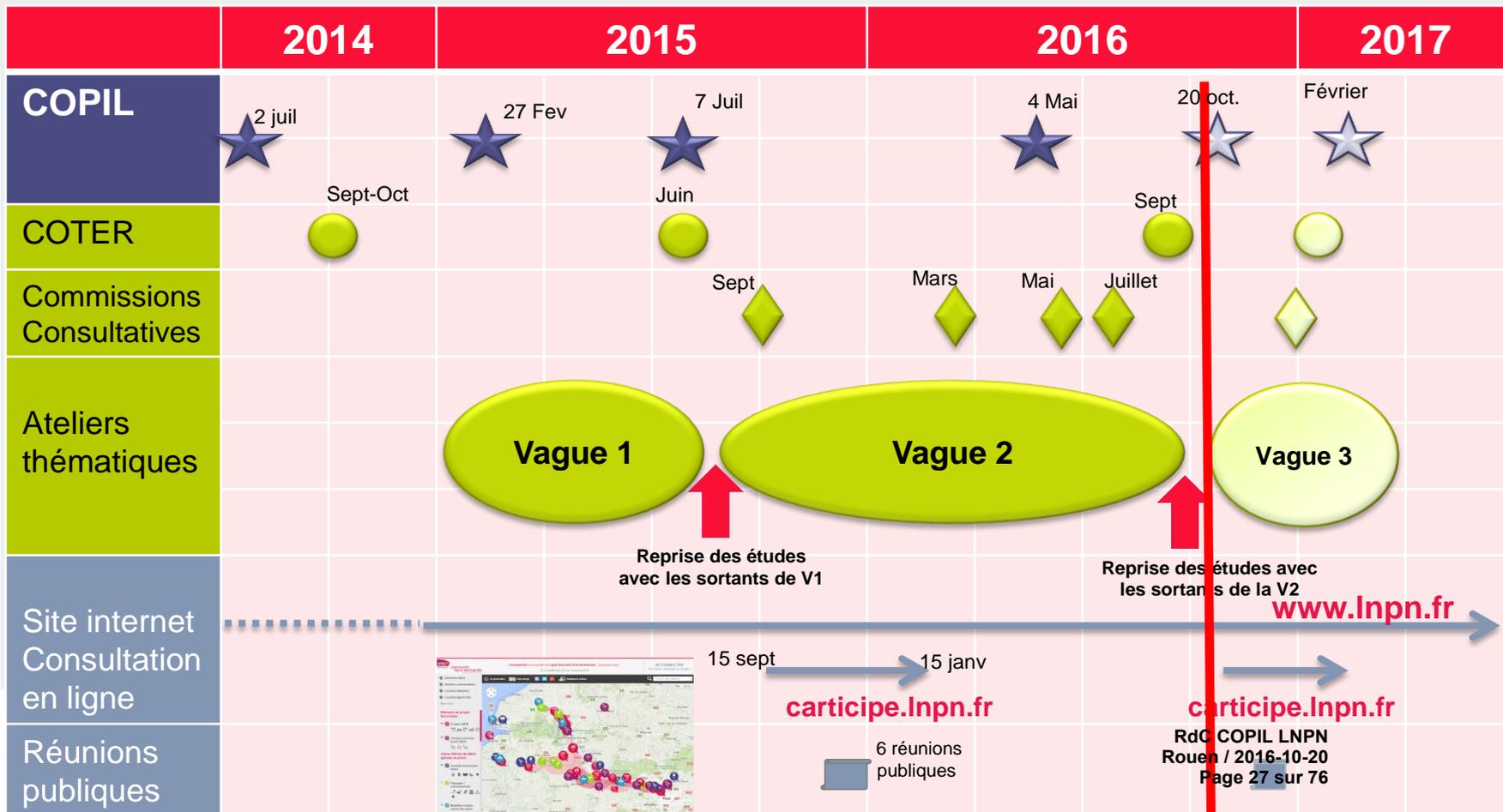


Objectifs des études et de la concertation

Recueil des enjeux
Définition des scénarios fonctionnels

Mise au point des Zones de Passages (ZP) et de scénarios de dessertes associés
1^{er} jeu d'indicateurs

Choix d'une ZPP par section prioritaire et de scénarios de desserte associés
2^e jeu d'indicateurs



SNCF Réseau



Bilan et résultats de la 2e vague de concertation

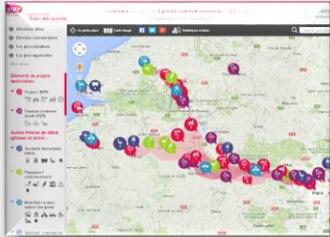
Bilan de la concertation de la vague 2

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 « carticipé »** 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**
 - Bilan de la consultation grand public en ligne
- **Un dispositif de concertation avec les institutionnels**

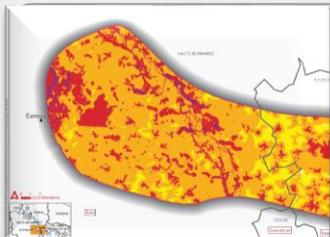
- **3 comités territoriaux** – 1 par axe (PM 19 sept 16/ RYLH 30 sept 16/ MECC 11 oct 16)
- **9 commissions consultatives** - 3 par section prioritaire (sept 15/ mars-mai 16/ Juillet 16)
- **10 ateliers thématiques** - 8 concernant les thèmes « fonctionnalités et insertion territoriale » et 2 concernant le thème projet de territoire.





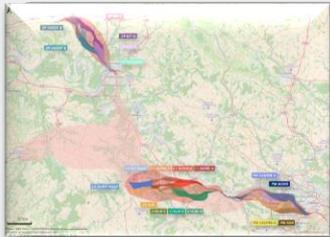
Sept 2015 - Janvier 2016

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



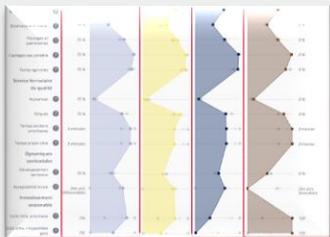
Sept 2015 - Février 2016

- Hiérarchisation des enjeux environnementaux
- Mise à jour des schémas de desserte (horizons cible et prioritaire)



Mars - Mai 2016

- Présentation en concertation (commissions consultatives et ateliers) des zones de passage envisagées par section prioritaire



Juillet - Octobre 2016

- Processus permettant de proposer trois ZP par section prioritaire présenté et partagé en concertation (commissions consultatives; ateliers et COTER)



→ La vague 2 de concertation a permis au maître d'ouvrage SNCF Réseau d'informer les différents publics concernés et de recueillir les éclairages nécessaires à la sélection des zones de passage pour chaque section prioritaire.

Proposition de zones de passage



Méthodologie appliquée au choix des Zones de passage

Rappel : principe et méthodologie des études



- **Elaboration des zones de passage en évitant autant que possible les enjeux les plus forts (issus de la hiérarchisation).**
 - Jeu d'indicateurs élaboré en atelier de concertation avec l'ensemble des parties prenantes du projet (cf tableau de la diapo suivante)
- **Analyse des ZP à l'aide d'indicateurs sur 4 axes :**

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable

- **Etape d'élimination de ZP avec un premier jeu d'indicateurs.**
 - L'objectif est d'éliminer les zones de passage les moins intéressantes en ne se fermant pas de porte.
 - Garder idéalement 3 ZP par section prioritaire.

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

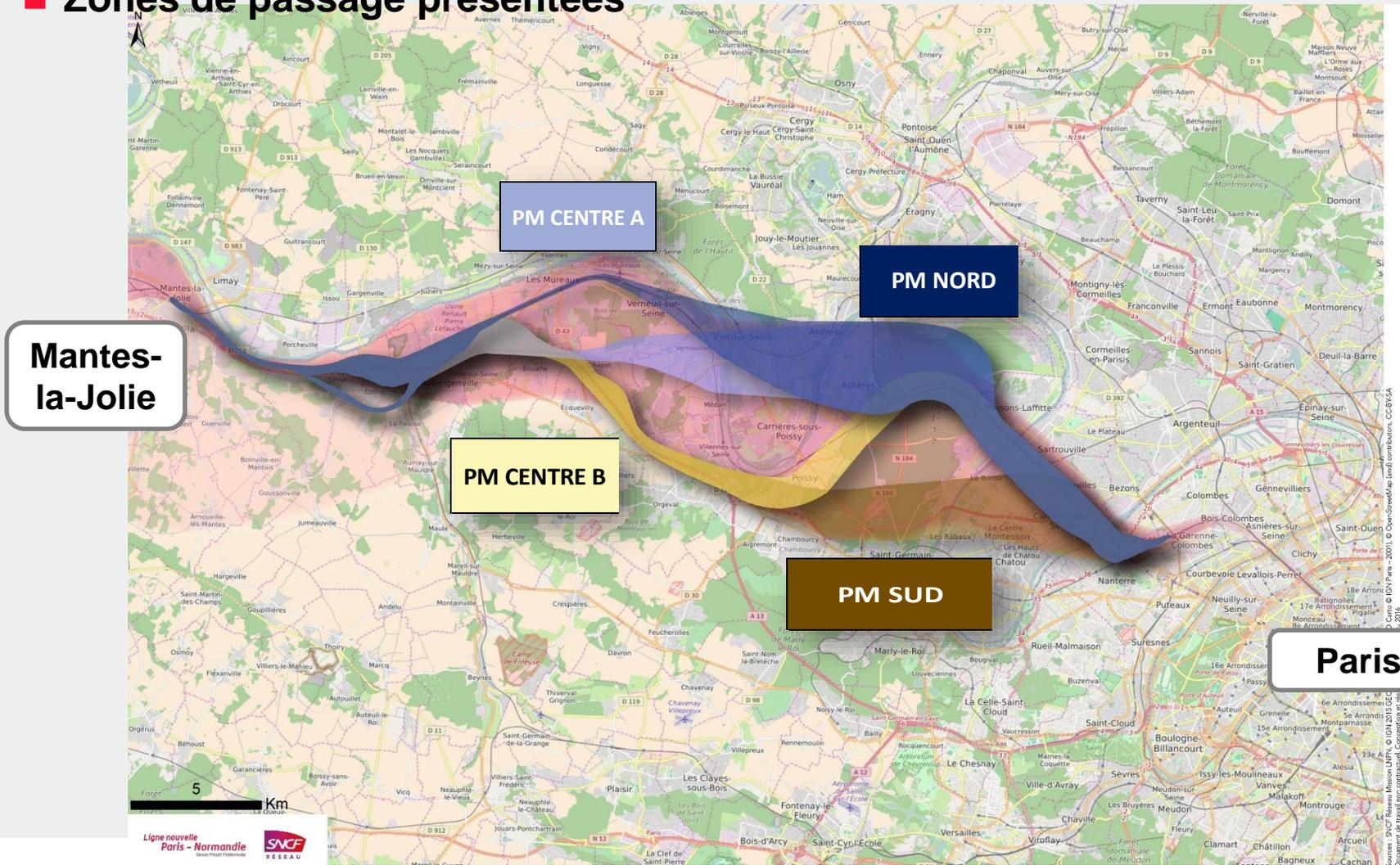
RESSOURCES & PATRIMOINE	
Biodiversité protégée	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones de biodiversité protégées réglementairement
Biodiversité d'intérêt	Pourcentage de surface de la zone de passage présentant des zones d'intérêt écologique
Paysages et patrimoines	Pourcentage 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

Exemple de la section prioritaire Paris-Mantes

Zones de passage présentées



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.

Zone de passage

Zone de passage : PM Sud

Fonctionnalités

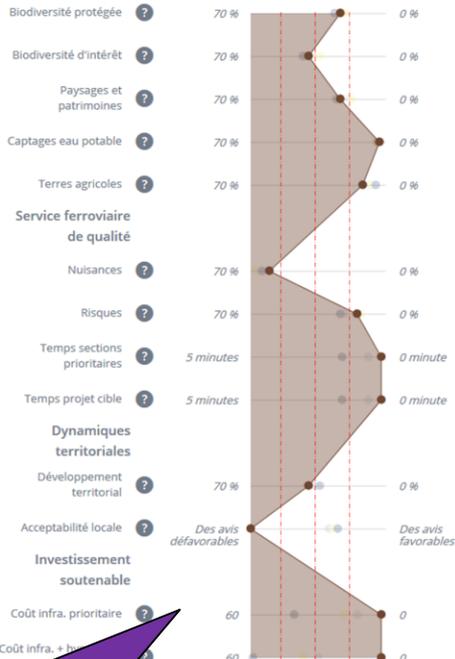


FONCTIONNALITÉS :

La section de ligne nouvelle entre Paris et Mantes sera empruntée par tous les trains entre Paris et la Normandie, les performances de cette section présentent donc un enjeu particulier pour le projet : la ZP PM Sud est la plus favorable pour les temps de parcours.

Cette ZP PM Sud ne prévoit pas de gare nouvelle.

Hiérarchisation des enjeux



INFRASTRUCTURES :

La première partie de la zone de passage PM Sud possédant de très forts enjeux, elle est envisagée en souterrain.

Elle n'inclut pas de création de gare nouvelle et s'oriente vers Mantes par un parcours le plus direct, ce qui évite un double franchissement de la Seine, puis elle recherche un rapprochement avec l'autoroute A13.

La zone de raccordement est commune à l'ensemble des zones avec un rapprochement du réseau existant entre Flins et Epône, où deux types de raccordements sont possibles, puis une mise à 4 voies en articulation avec le projet EOLE.

PRINCIPAUX ENJEUX DE LA ZONE DE PASSAGE :



- Bâti dense : Nanterre, Carrières-sur-Seine, Houilles, Aubergenville
- Nombreux équipements importants : université, Station d'épuration, maison d'arrêt...
- PPR avant le premier franchissement de la Seine
- Risque inondation de la Seine (TRI Métropole francilienne)
- ZPPAUP: Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager de Mantes-la-Jolie et de Carrières-sur-Seine.

- Monuments historiques : domaine national de Saint-Germain en Laye - parc, domaine des Migneaux, Villa Savoye-Plusieurs captages AEP, dont certains prioritaires : St Germain en Laye, Achères Montsouris, Poissy, Chapet, Aubergenville, Epône, Mézières
- PPR captages AEP prioritaires: Vernouillet, Triel-sur-Seine, Verneuil
- Risque très important d'inondation selon le TRI Métropole francilienne
- Terres agricoles dans la zone de raccordement jumelage avec l'A13.

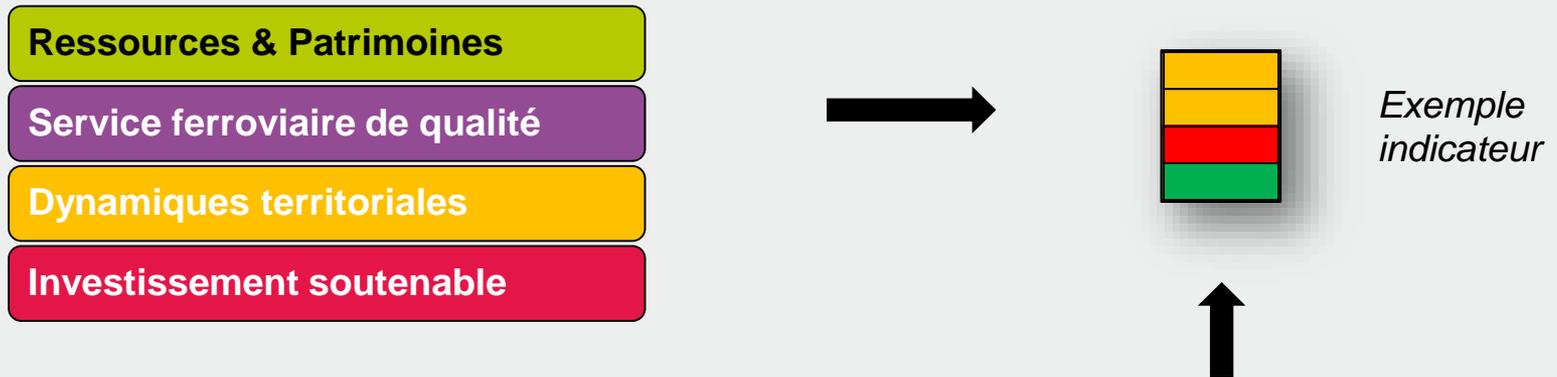
Description des enjeux

Récapitulatif des indicateurs

Schéma d'infrastructure



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

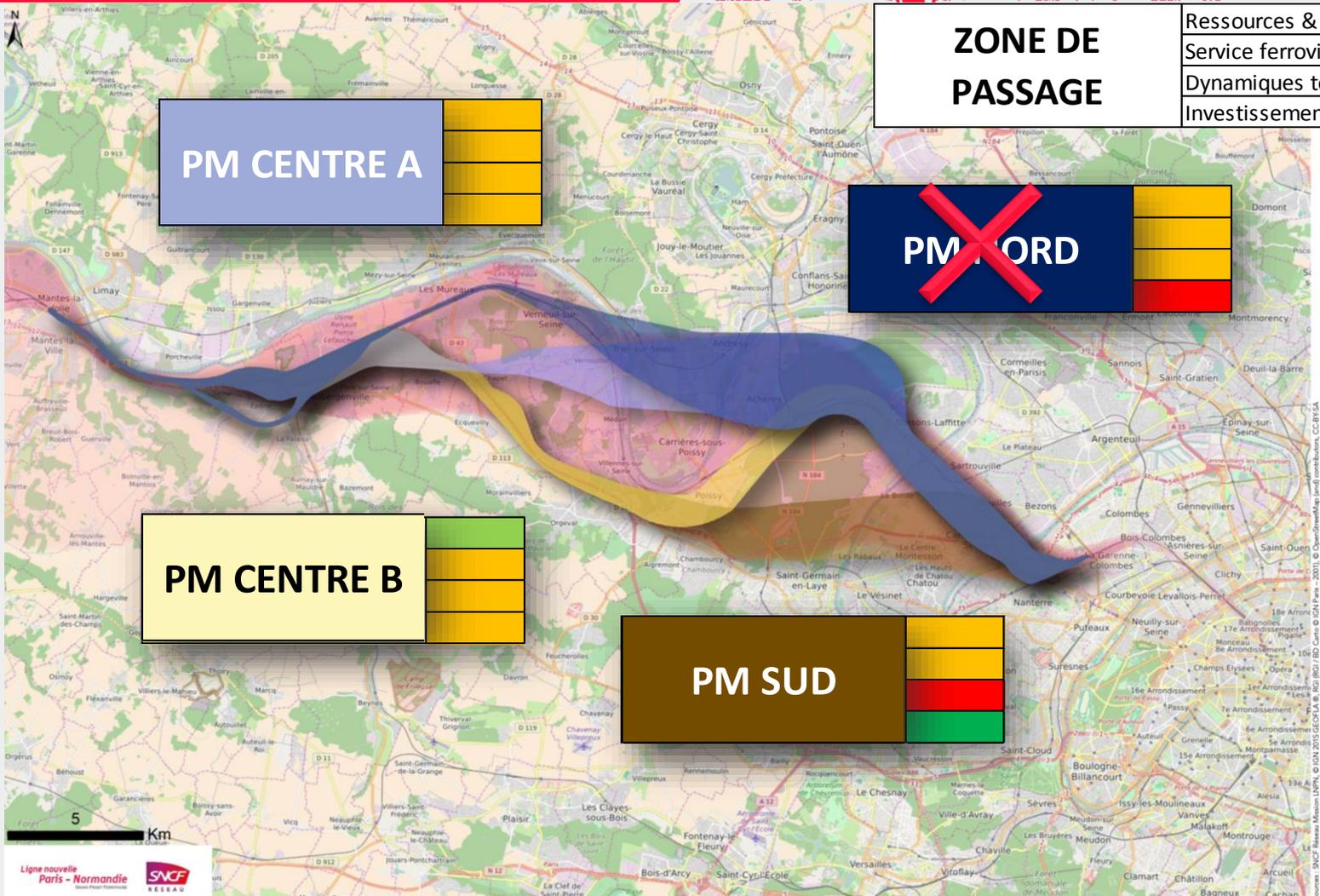


- Définition de classes pour chaque indicateur (défavorable , peu favorable , assez favorable , favorable ).
- Méthode ELECTRE conseillée par le Laboratoire d'Analyses et Modélisation de Systèmes pour l'Aide à la Décision de l'université Paris Dauphine (LAMSADÉ)



Proposition des zones de passage à conserver

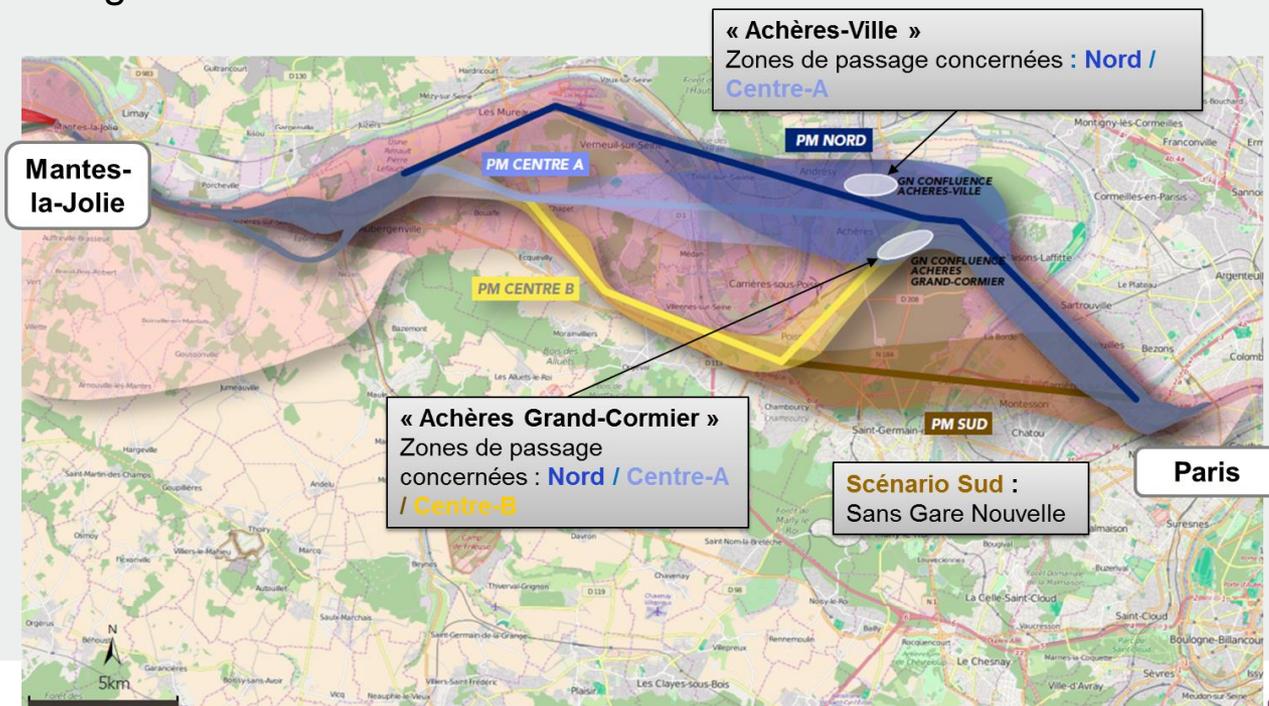
PARIS-MANTES : 3 zones de passage



PARIS-MANTES : Gare nouvelle de Confluence

Le choix des zones de passage laisse ouvert une possible gare à confluence à l'horizon cible.

- Le groupe de travail piloté par le président Philizot s'est réuni le 2 septembre 2016 dans les suites des décisions du COPIL du 4 mai 2016 pour partager les enjeux.
- Les études et la concertation se poursuivent afin de déterminer les apports et les contraintes d'une gare nouvelle dans le secteur de la Confluence.

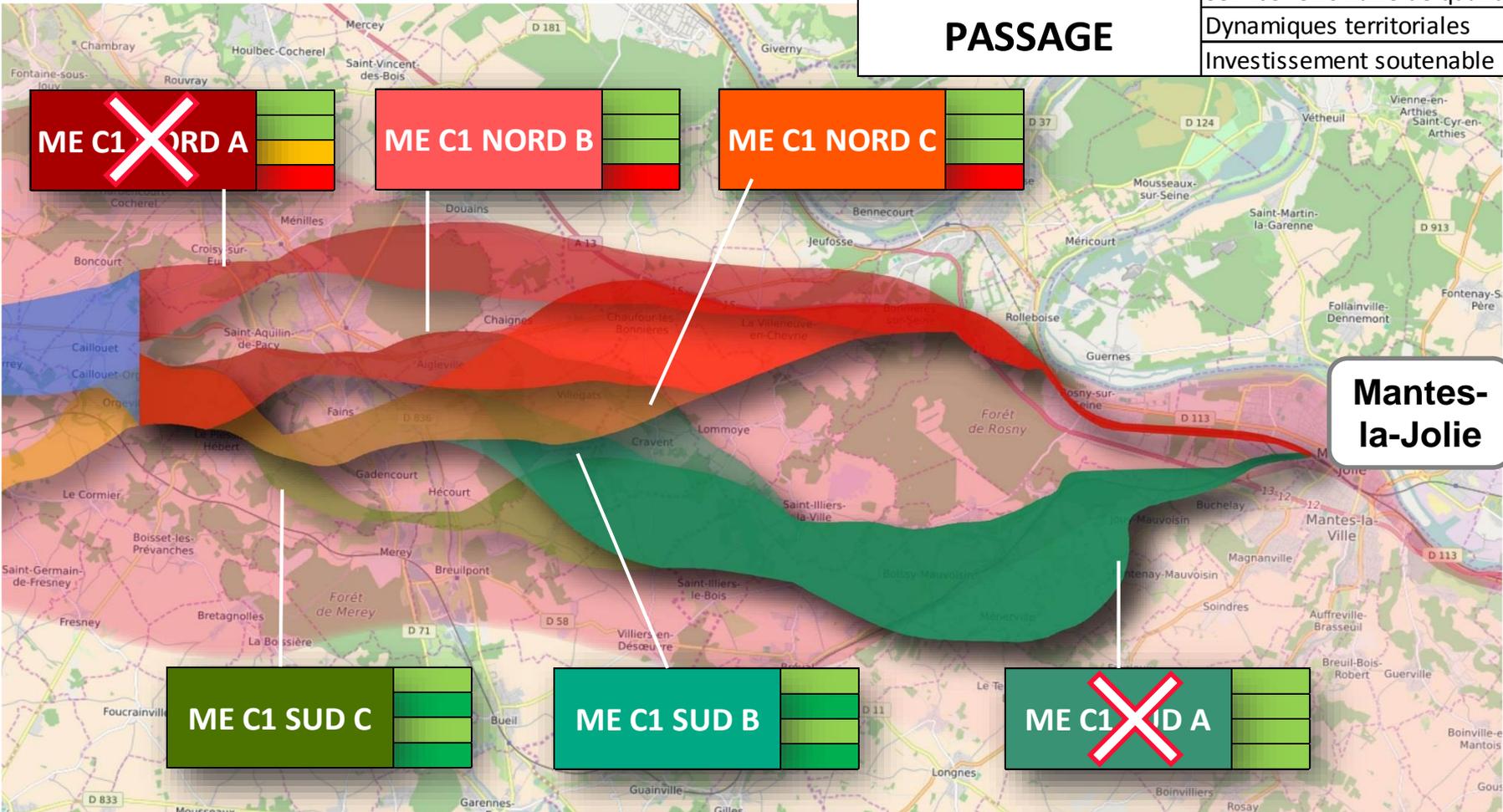


MANTES-EVREUX Secteur C1 : 4 zones de passage



ZONE DE PASSAGE

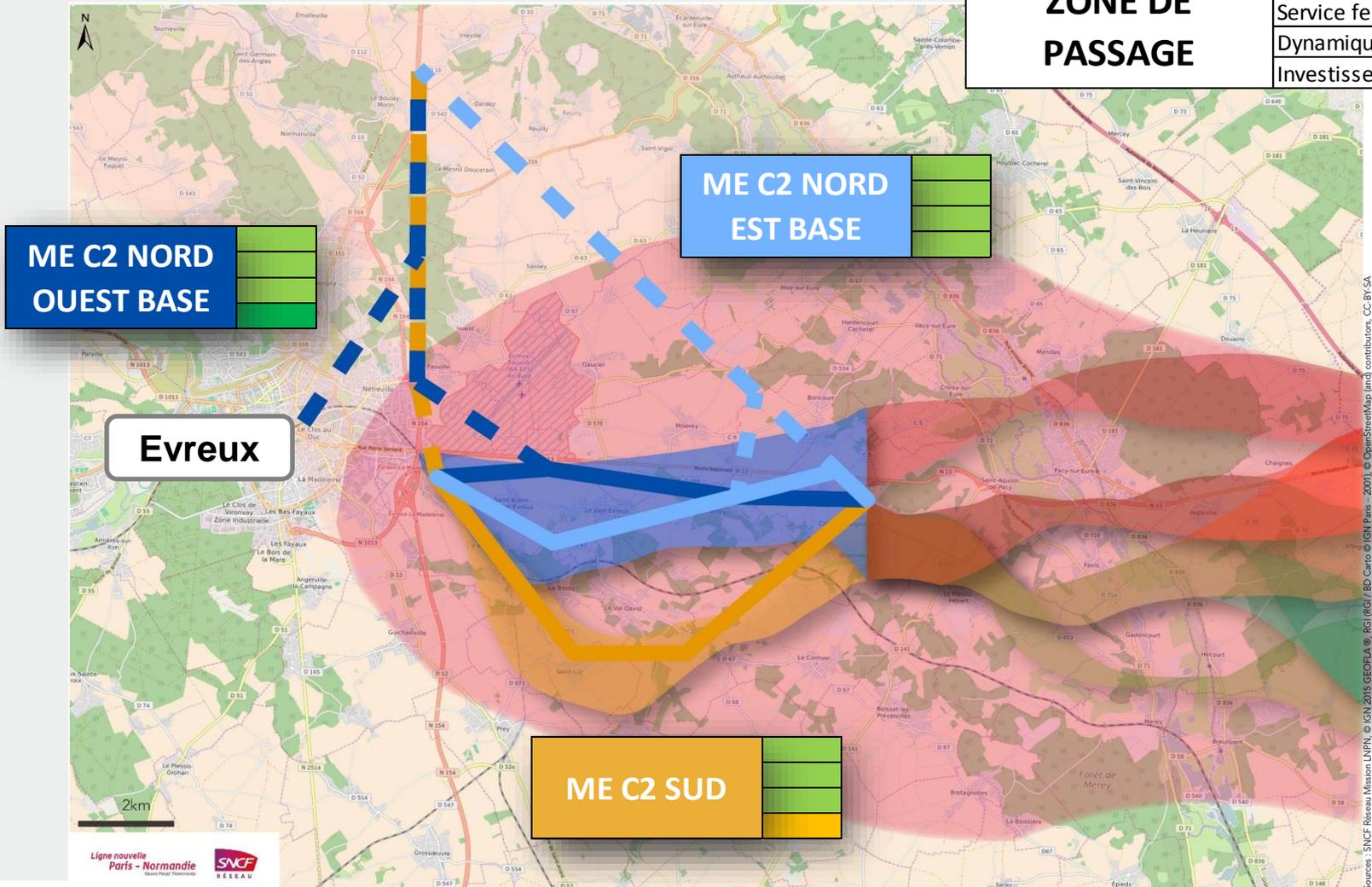
- Ressources & Patrimoines
- Service ferroviaire de qualité
- Dynamiques territoriales
- Investissement soutenable



MANTES-EVREUX Secteur C2 : 3 zones de passage

ZONE DE PASSAGE

Ressources & Patrimoines
Service ferroviaire de qualité
Dynamiques territoriales
Investissement soutenable



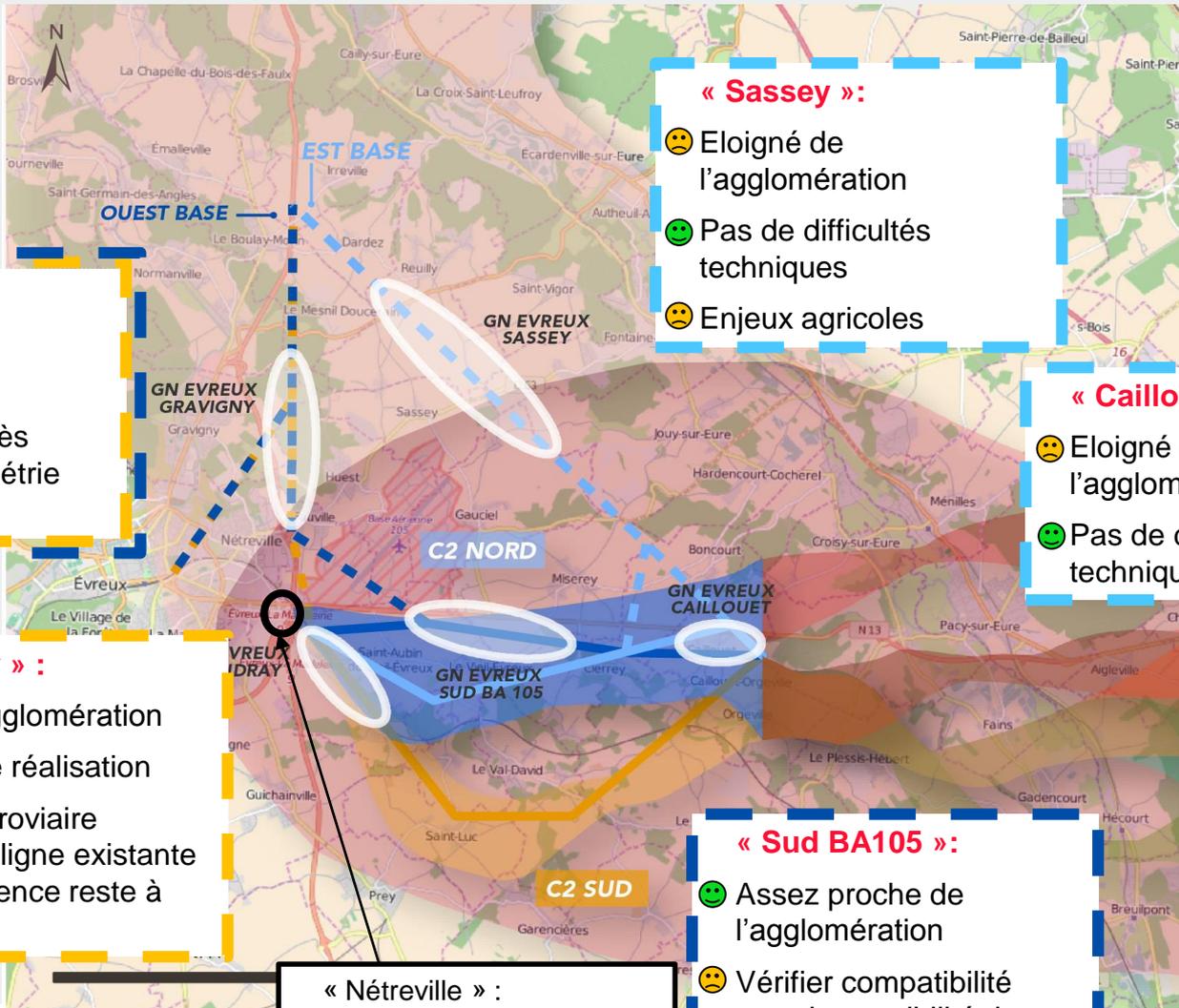
Sources : SNCF Réseau Mission LNP, © IGN 2015 GEOFLA, © RGI (RGI / BD Carthage - 2001), © OpenStreetMap (map contributors, CC-BY-SA)
Document de travail non contractuel. Conception et réalisation : SNCF Réseau 2016



Gare nouvelle d'Evreux :

- Gare possible à l'horizon cible
- Les études et la concertation se poursuivent afin de déterminer les apports et les contraintes d'une gare nouvelle dans le secteur d'Evreux.

MANTES-EVREUX : Gare nouvelle d'Evreux



« Gravigny » :

- 😊 Proche de l'agglomération
- 😞 Environnement très contraint et géométrie peu favorable

« Sassey » :

- 😞 Eloigné de l'agglomération
- 😊 Pas de difficultés techniques
- 😞 Enjeux agricoles

« Caillouët » :

- 😞 Eloigné de l'agglomération
- 😊 Pas de difficultés techniques

« Le Coudray » :

- 😊 Proche de l'agglomération
- 😞 Complexité de réalisation
- 😊 Connexion ferroviaire possible avec ligne existante (dont la pertinence reste à appréhender)

« Sud BA105 » :

- 😊 Assez proche de l'agglomération
- 😞 Vérifier compatibilité avec la possibilité du doublement RN 13 et site de Gisacum

« Nétreville » :
Proposition du
CD27/GEA/CAPE/CASE



→ Il est proposé au COPIL de conserver les zones de passage suivantes pour la suite des études et la 3^e vague de concertation :

Paris-Mantes : centre A, centre B et Sud

Mantes-Evreux :

C1: Nord B, Nord C, Sud B et Sud C

C2: Sud, Nord-Ouest Base et Nord-Est Base

Rouen-Yvetot : Maromme, Ouest B et Est C.

Analyse et concertation en vague 3



2 jeux d'indicateurs pour coller à 2 phases de choix :

- **1^{er} semestre 2016** : Pour éclairer dans un 1^{er} temps les **zones de passage**, avec les indicateurs réellement disponibles (fonction de l'état d'avancement des études), **un 1^{er} jeu d'indicateur restreints**.
 - l'objectif n'est pas de trancher sur des choix structurants mais d'éliminer les zones de passage les plus mauvaises en ne se fermant pas de porte.
 - Garder idéalement 3 ZP par section prioritaire.
- **2^e semestre 2016** : Pour poursuivre l'analyse sur les **zones de passage** sélectionnées et les **scénarios de projet** en vue de l'identification de la zone de passage préférentielle, **un 2^{ème} jeu d'indicateurs complet couvrant les 4 axes d'analyse**

Ressources & Patrimoines

Service ferroviaire de qualité

Dynamiques territoriales

Investissement soutenable



Proposition de scénarios de projet



Elaboration de 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.

- Les 3 scénarios contrastés présentés ont pour **vocation d'éclairer le débat en** présentant différentes visions possibles de **l'apport du projet pour les territoires.**
- Ils feront l'objet d'une **analyse multicritère** notamment au regard des **performances, des conditions d'insertion et des coûts.**
- Au final, l'objectif est **d'élaborer un scénario de projet composé d'une zone de passage par section prioritaire, de schémas d'infrastructure et de dessertes associés.**

Proposition de scénarios de projet



Les scénarios de projet proposés sont les suivants :

A : LIMITATION DES COUPURES TERRITORIALES

- Rapprochement des réseaux de transport existants
- Limitation des consommations des nouveaux espaces

B : DEVELOPPEMENT MULTIPOLAIRE DU TERRITOIRE

- Maillage
- Irrigation
- Nouvelles gares

C : AMELIORATION DES RELATIONS ENTRE LES GRANDES AIRES URBAINES

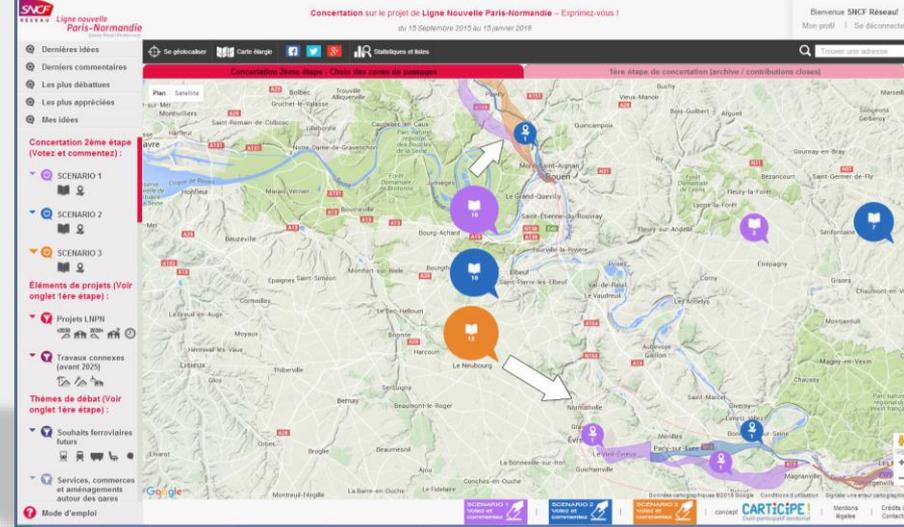
- Performance
- Limitation des coûts
- Liaisons entre les grandes aires urbaines

→ **Proposition : Le COPIL donne mandat au maître d'ouvrage SNCF Réseau à engager la vague 3 de concertation sur la base de ces éléments.**

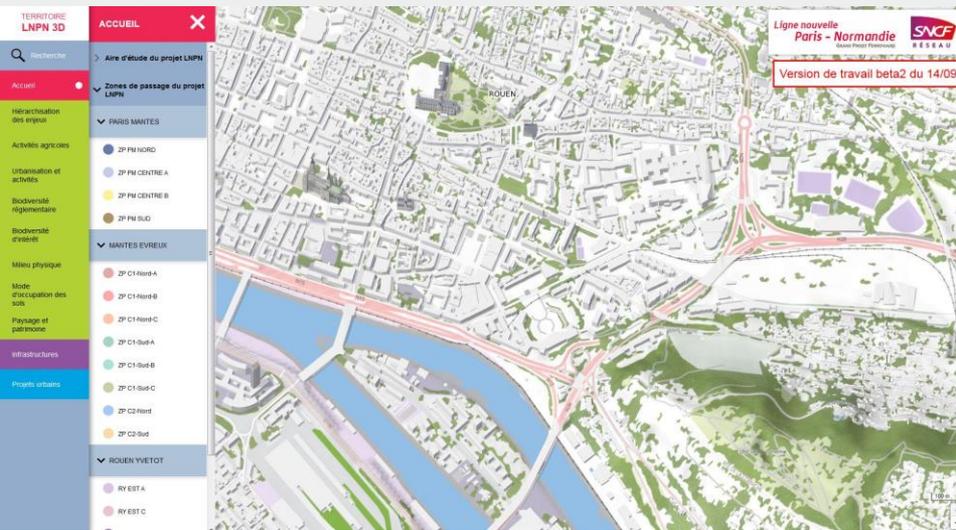


Modalités de concertation grand public

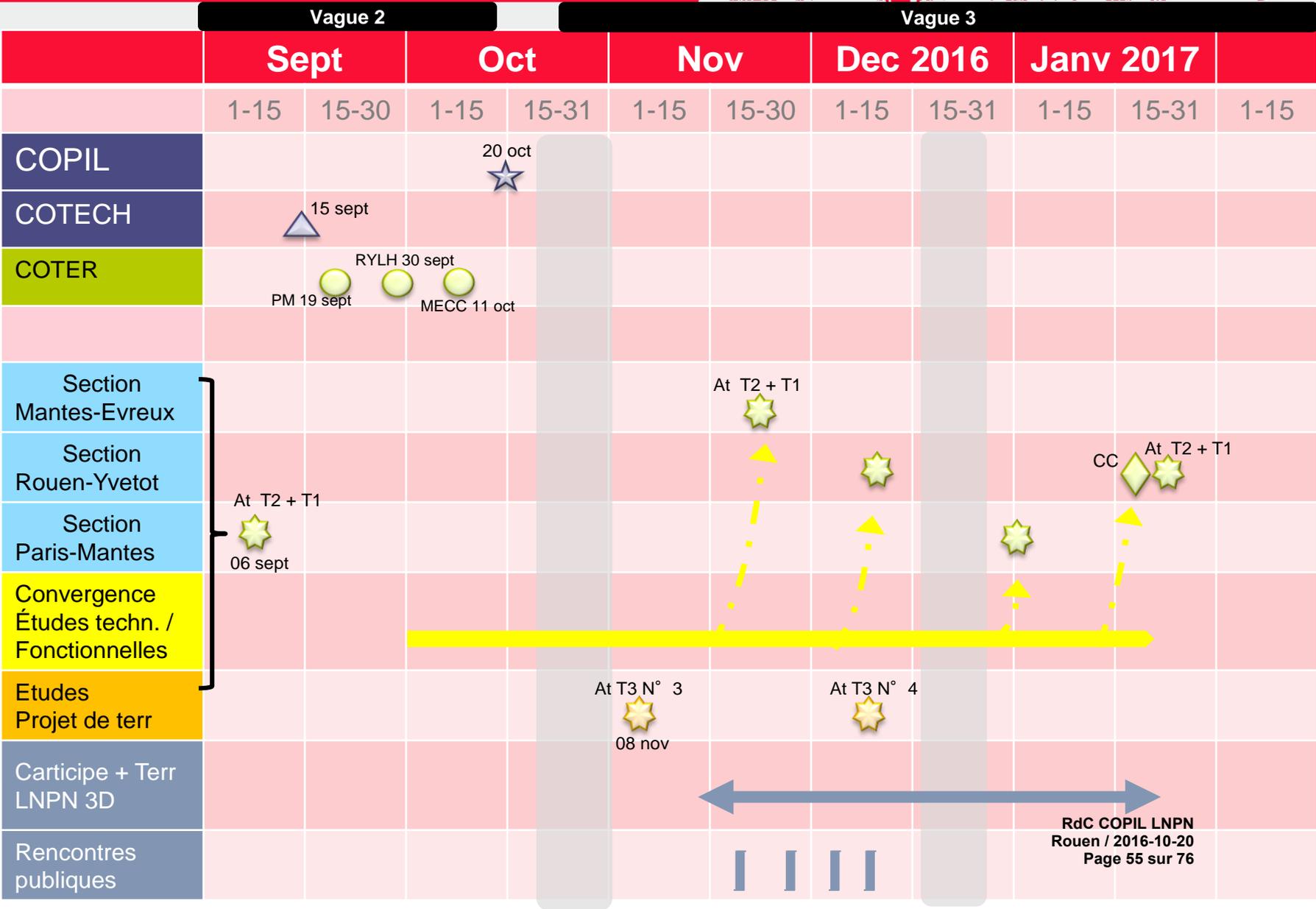
- Carticpe Phase 2, pour **consulter** le grand public afin d'élaborer les scénarios de projet



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



Dispositif de concertation en vague 3



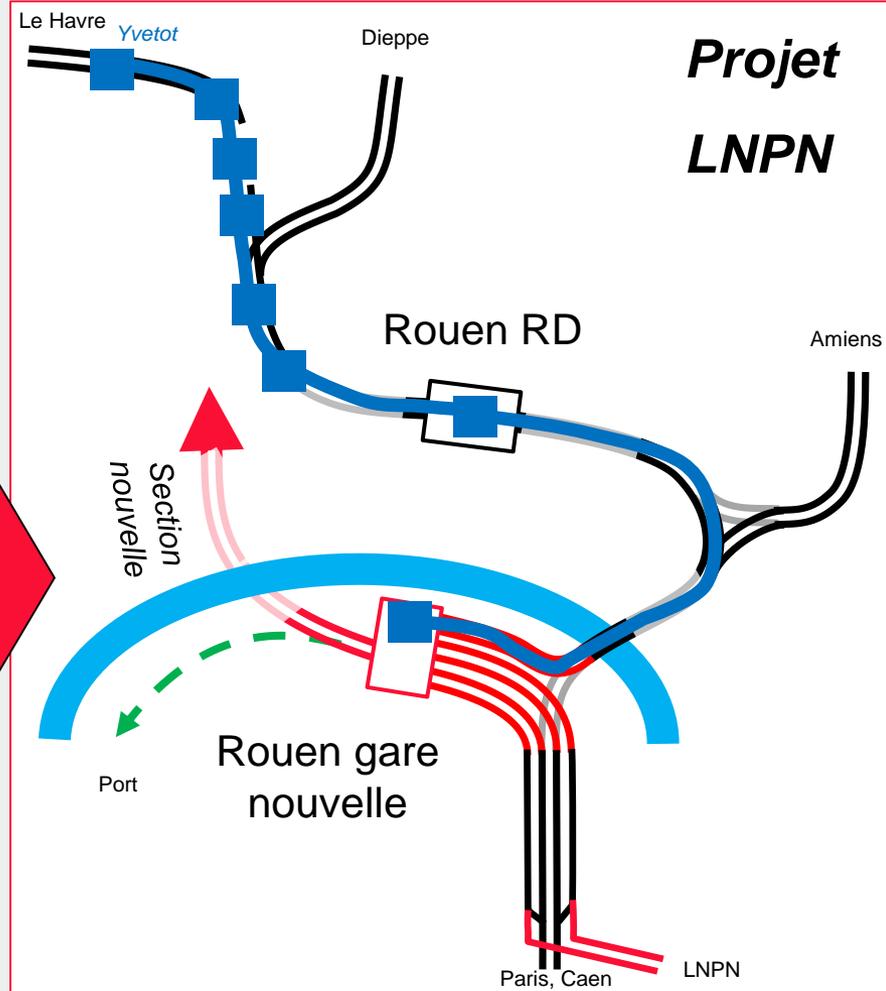
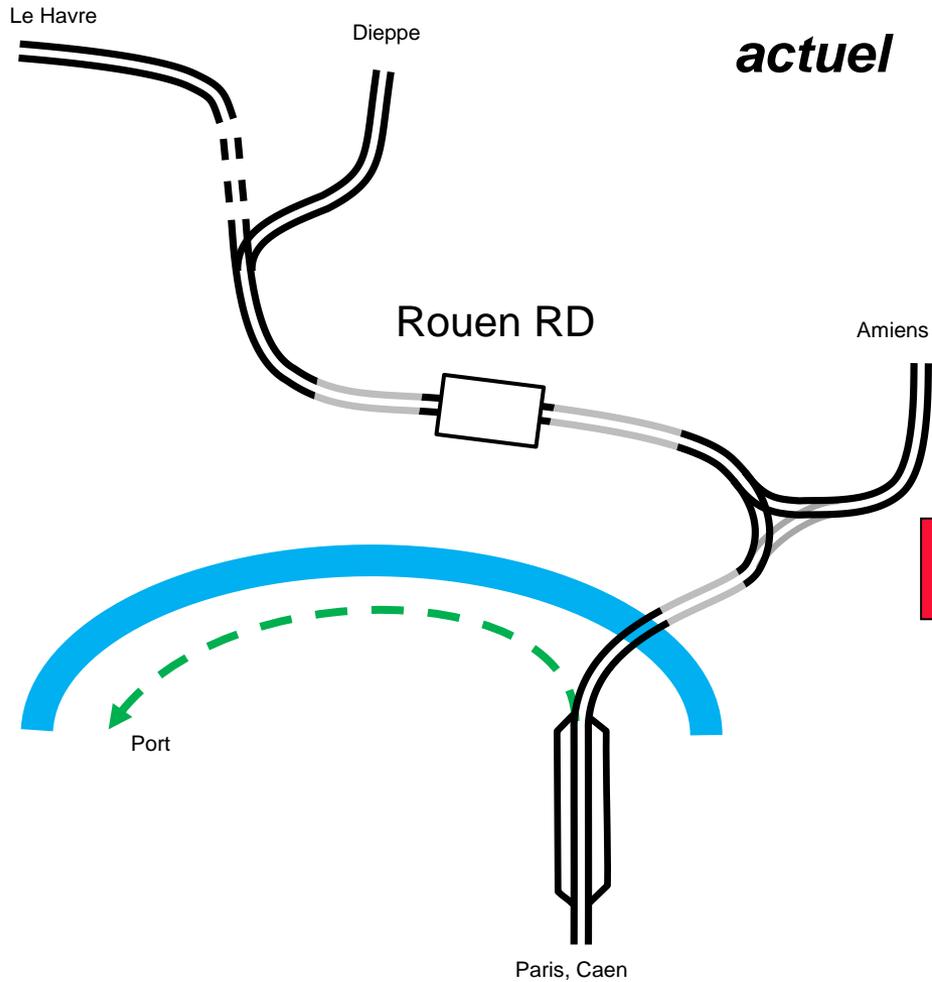


- Le COPIL valide les modalités de concertation de vague 3 proposées par le maître d'ouvrage :
 - Outil de consultation **CARTICIPE** et rencontres publiques associées
 - Adossé à un outil d'information : **Maquette Territoire 3D**

- Ces outils seront disponibles fin novembre 2016 via le site www.lnnp.fr.

Gare nouvelle de Rouen St Sever

Fonctionnement du nœud rouennais





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

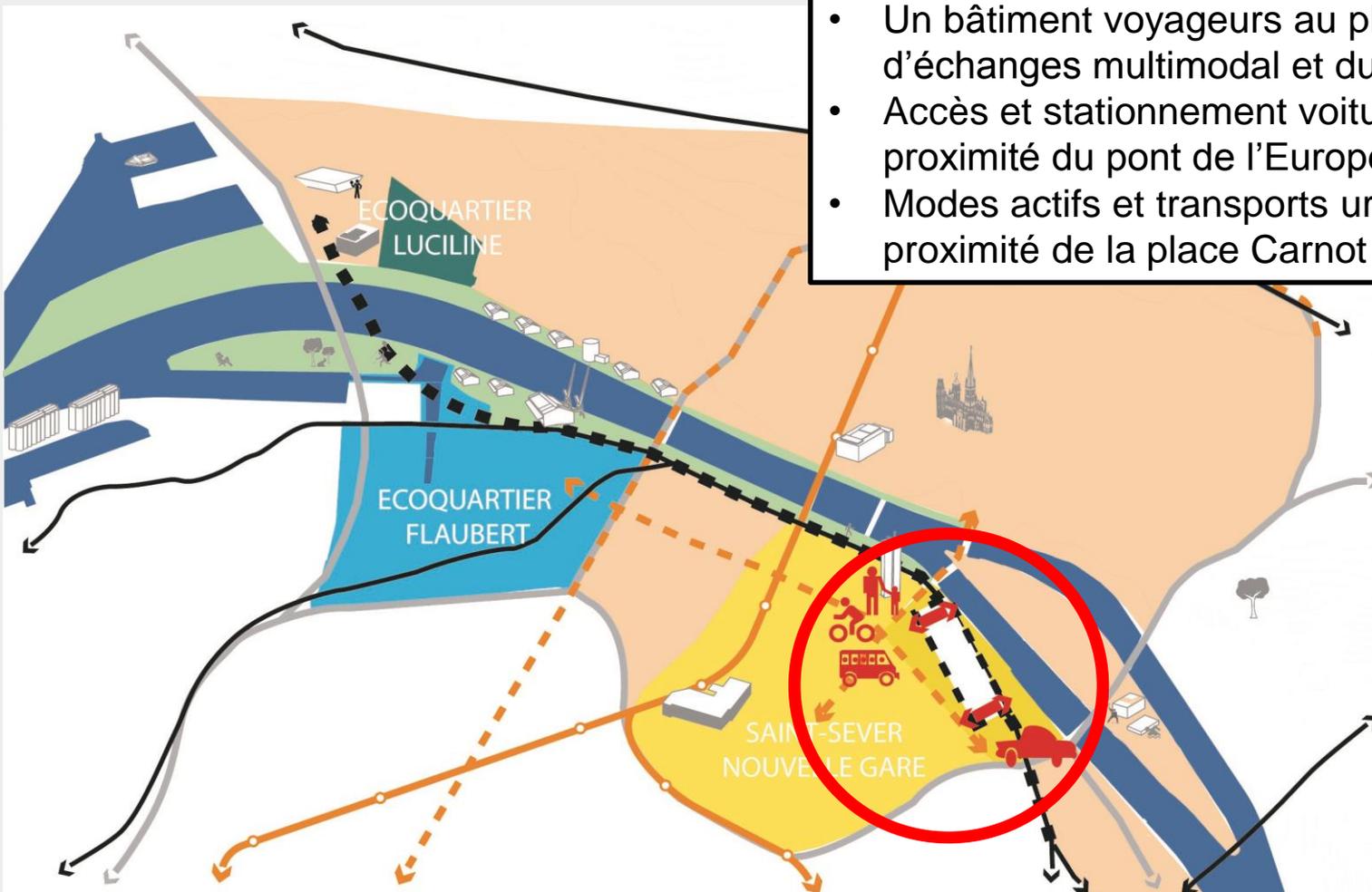
- Une nouvelle gare en centre-ville, sur le site de Saint-Sever, au plus près des habitants et des emplois
- Un nouveau nœud de desserte en transports et un projet de développement urbain et économique de la Métropole et de la Région

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

Hypothèses de la nouvelle gare validées par le COPIL Quartier Saint Sever du 27/09/16

- Un bâtiment voyageurs au plus près du pôle d'échanges multimodal et du centre-ville
- Accès et stationnement voitures côté Est, à proximité du pont de l'Europe
- Modes actifs et transports urbains côté Ouest, à proximité de la place Carnot





- **Le COPIL valide les hypothèses retenues par le COPIL Quartier Saint Sever-Nouvelle Gare du 27/09/16**

- **Compte-tenu des enjeux d'insertion de la LNPN entre cette gare nouvelle et le débouché en rive droite, il est proposé au COPIL d'acter la mise en place d'un groupe de travail technique associant les parties prenantes concernées, notamment Préfecture de Normandie, Région Normandie, Métropole de Rouen, HAROPA-Port de Rouen, DGITM.**

Complexe Paris Saint-Lazare

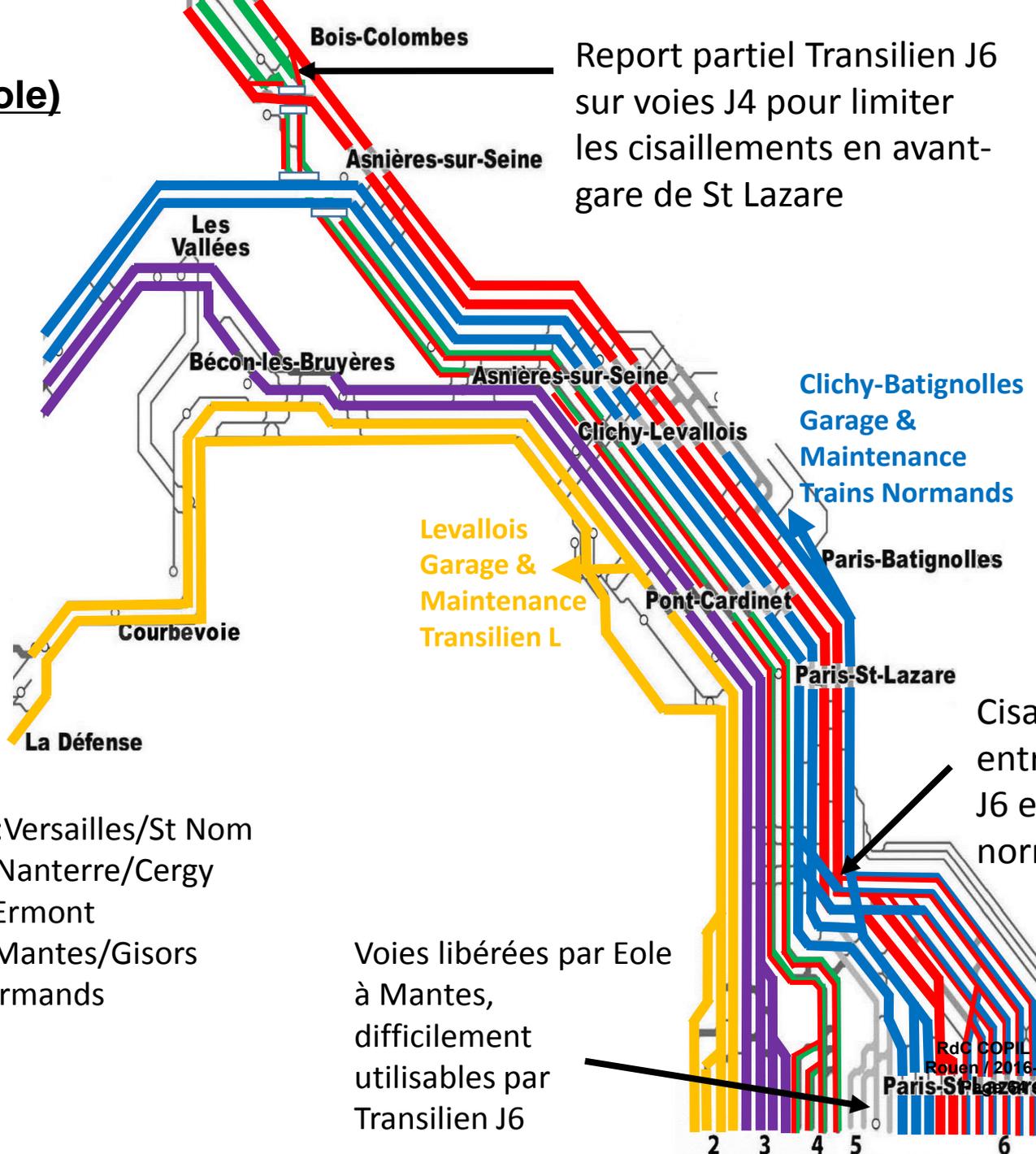


[...] En conclusion, les membres du COPIL réaffirment le caractère prioritaire de la LNPN, confirment que la **gare Saint-Lazare**, gare très bien connectée au réseau de transport parisien et francilien, **est appelée à être la porte d'entrée durable de la Normandie en Île-de-France.**

Ils demandent à SNCF Réseau d'éclairer et de préciser les conditions d'exploitation du complexe ferroviaire pour maîtriser la qualité de service attendue tant pour les futurs services LNPN que pour les trains franciliens.

Situation de référence (Eole)

Report partiel Transilien J6 sur voies J4 pour limiter les cisaillements en avant-gare de St Lazare



- Ligne L2 :Versailles/St Nom
- Ligne L3 Nanterre/Cergy
- Ligne J4 Ermont
- Ligne J6 Mantes/Gisors
- Trains normands

Levallois Garage & Maintenance Transilien L

Clichy-Batignolles Garage & Maintenance Trains Normands

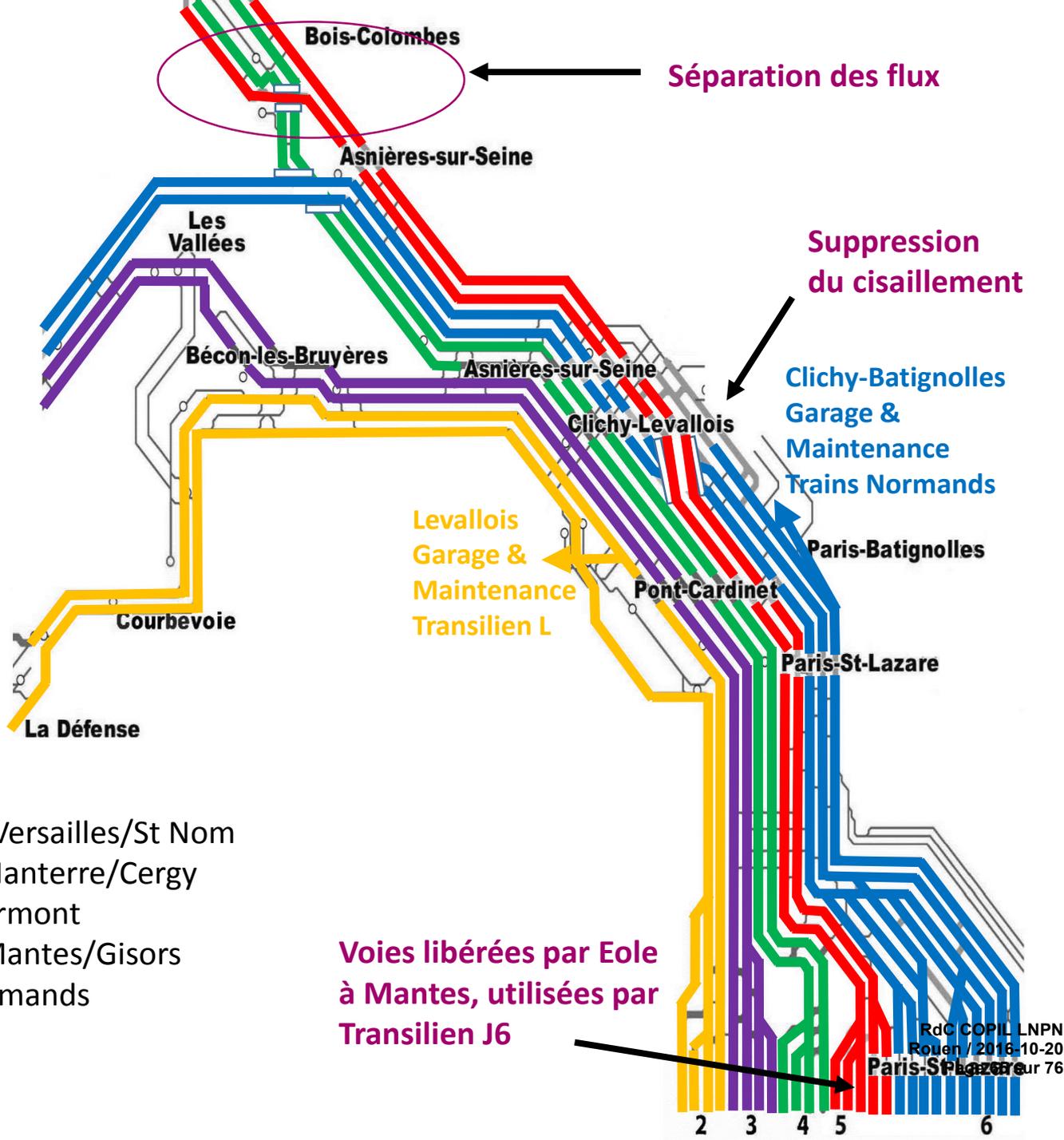
Cisaillement entre Transilien J6 et trains normands

Voies libérées par Eole à Mantes, difficilement utilisables par Transilien J6

RdC COPIL LNPN Rouen / 2016-10-20
Paris-Plaza sur 76

2 3 4 5 6

Situation cible



En résumé : impacts des projets engagés .

- **Eole** ne libère pas de capacité supplémentaire, mais permet un gain de performance.
 - Mantes: suppression des cisaillements des flux normands entre eux et avec les flux Transilien.
 - L'optimisation de la signalisation (ATS+) permettra de mieux "piloter" les conducteurs en leur donnant une vitesse de "fluidification".
- L'arrivée de la **ligne 15** doit réduire la tension sur la croissance de la demande de trafic francilien sur PSL.
- Le **mélange des missions** reste un point dur dans le fonctionnement du groupe V (qui cisaille le groupe VI pour les entrées sorties de PSL).
- L'arrivée de **matériels roulants** modernes (OMNEO, Transilien) devrait en outre améliorer le fonctionnement du système.

3 axes

- **1 – Qualifier l'expression de besoins des voyageurs pour mieux définir les objectifs de performance, selon les différents horizons de temps.**
 - Ponctualité des trains.
 - Qualité de service et sécurité/sûreté en gare (information, gestion des flux, identification d'un accueil des normands ?...)
 - Volume de la demande ? Quel est le besoin ?

- **2 – Boucler les actions engagées sur l'horizon 2020.**
 - Maîtrise de la qualité de service (démarche IMPACT ...)
 - Poursuite du programme de renouvellement de l'infrastructure.
 - Déploiement des trains Francilien sur le réseau Saint-Lazare
 - **Service Annuel 2021** : nouveaux matériels et nouvelle desserte TET (effets sur l'exploitation à évaluer, amélioration des accès aux sites de garage et de maintenance, recherche de la performance des roulements,...).

- **3 – Convenir de l'enjeu sur l'horizon 2030 : offrir un niveau de service en cohérence avec l'ampleur des investissements projetés, en ligne, en avant gare et en gare.**
 - Comment mieux exploiter les trains normands dans le complexe PSL en fonction des configurations d'infrastructure envisageables : modification du plan de voies, séparation des flux normands et franciliens, accès aux garages.

Un programme très ambitieux à stabiliser/hiérarchiser

- Programme **annuel** de **renouvellement** des infrastructures sur le secteur Saint-Lazare : 130M€.
- **Mise en accessibilité** des quais en **2019** (bandes d'éveil, éclairage,...)
- **Grande halle voyageurs** à régénérer en **2020-2023** (70M€) :
 - quelle souplesse possible pour élargir les quais (appuis des petites halles) ?
- **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.
 - Déploiement d'un ATS jusqu'à Mantes: plus grande fluidité des circulations attendue.
- **Ligne 15 Ouest** en **2027** : stabilisation des flux des voyageurs Transilien en gare PSL.

- **Saut de mouton** dissociant les flux normands et J6 : *programme à stabiliser.*
- Accès aux garages Clichy-Batignolles : *programme à stabiliser.*
- Refonte du **plan de voies**: *programme à stabiliser (2025-2030 ?).*
- **Poste (PRS)** à renouveler à l'horizon **2030** : un calendrier de référence pour adapter le plan de voies à la demande.
- **LNPN** en IDF à l'horizon **2030** : études préliminaires en cours.



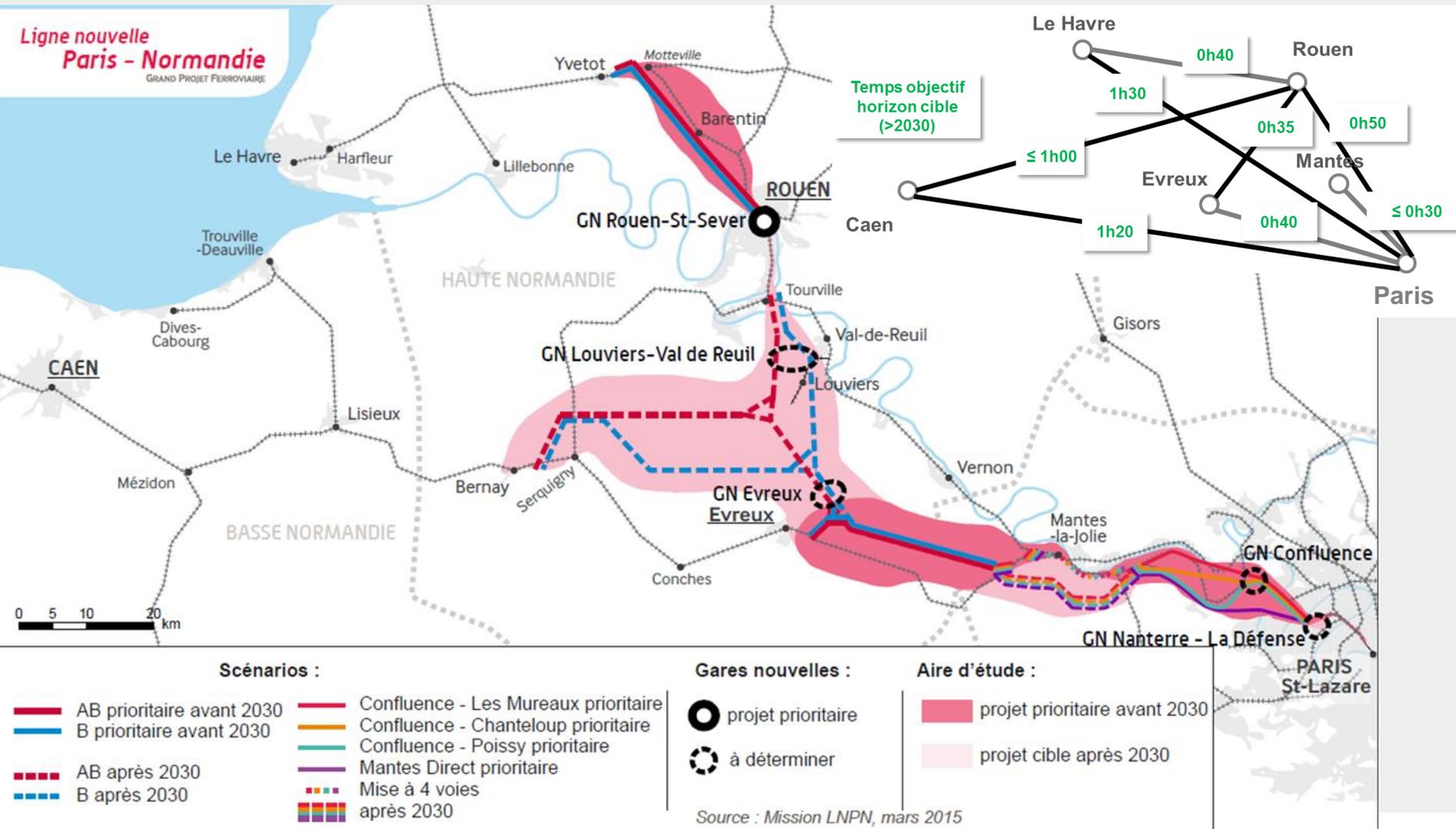
→ Validation de la méthodologie de travail proposée conjointement entre la Direction Générale Ile-de-France (pilote) et la mission LNPN de SNCF Réseau pour assurer le fonctionnement optimal du complexe ferroviaire de Paris Saint-Lazare pour les trains franciliens et les trains normands.

Démarche relative au positionnement du Y de l'Eure

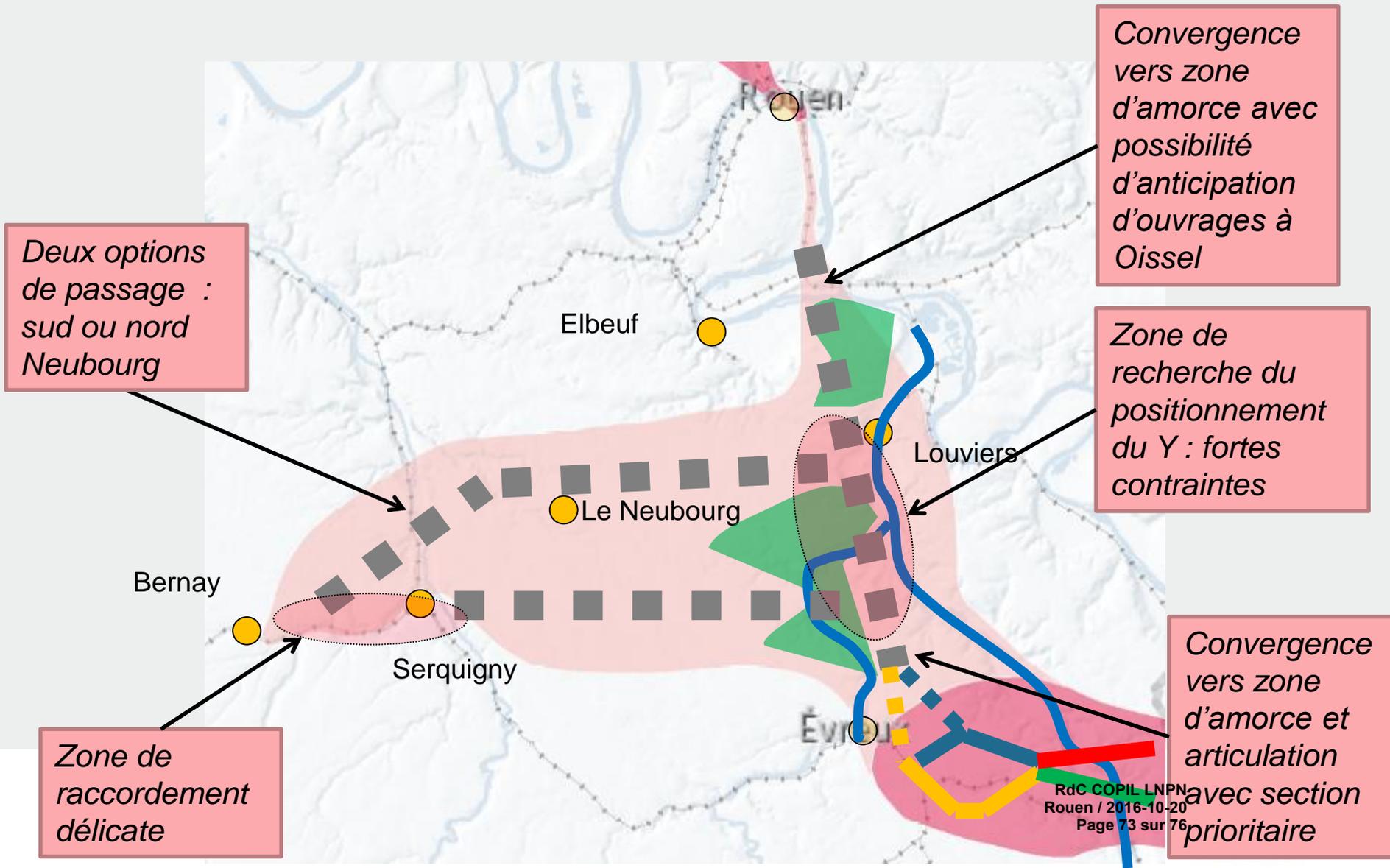


[...] Le président Philizot organisera une réunion, en juin prochain, avec SNCF Réseau, la DGITM, et les services des régions et des préfectures concernées, en vue d'examiner les conditions de faisabilité d'études relatives à la zone de passage du tronçon en Y, sans que ce processus ne fragilise pour autant la réalisation des trois sections prioritaires.

Les scénarios retenus pour les études préalables



Y de l'Eure : schémas exploratoires





- Le groupe de travail piloté par le président Philizot s'est réuni le 9 septembre 2016 suite aux décisions du COPIL du 4 mai 2016.
- En repartant des hypothèses de positionnement du Y de l'Eure présentées lors du débat public, le COPIL demande à SNCF Réseau d'étudier des schémas de principes permettant de répondre aux temps de parcours objectifs à l'horizon cible pour les relations Paris-Rouen, Paris-Caen, Rouen-Caen et Rouen-Evreux.



Fin du diaporama



PREMIER MINISTRE
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
55, rue Saint-Dominique 75007 Paris
Tél. : +33 (0) 1 42 75 82 68