



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



Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

10^{ème} Comité de pilotage
14 février 2020

Paris

Sommaire

Relevé de conclusions page 3

Annexe 1 : Diaporama présenté par SNCF Réseau page 11

Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) 10^{ème} Comité de pilotage (COPIL) Vendredi 14 février 2020 – Paris

Relevé de conclusions

Document joint : 1

- Diaporama présenté par SNCF Réseau (annexe 1 – page 11/72)

* *
*

Le préfet Francois Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le vendredi 14 février 2020 à Paris, la 10^{ème} réunion du comité de pilotage (COPIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), en présence notamment de monsieur Michel Cadot, préfet de la Région Île-de-France, monsieur Pierre-André Durand, préfet de la région Normandie, monsieur Pierre Vogt, représentant le président de la Région Normandie, monsieur Jean-Léonce Dupont, président du conseil départemental du Calvados, monsieur Pascal Lehongre, président du conseil départemental de l'Eure, monsieur Jean Morin, premier vice-président du conseil départemental de la Manche, monsieur Jean-Louis Valentin, président de la communauté d'agglomération du Cotentin, monsieur Yvon Robert, président de la Métropole Rouen Normandie, monsieur Florent Saint-Martin, représentant le président de la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole et de madame Isabelle Jarry, garante désignée par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le préfet Philizot, en introduction, a rappelé les grandes étapes de ce projet de liaison nouvelle entre Paris et la Normandie.

En premier lieu, cette desserte a été inscrite au schéma directeur de la grande vitesse ferroviaire arrêté par le comité interministériel d'aménagement du territoire en 1991. Ce projet, qui passait en rive droite de la Seine sur le plateau du Vexin, a été abandonné au début 2000 car son taux de rentabilité était très faible, de l'ordre de 0,1 %.

Il a fallu attendre les travaux conduits dans le cadre du projet du Grand Paris pour que cette liaison soit à nouveau à l'ordre du jour et fasse l'objet d'un débat public.

À l'issue de ce dernier, qui s'est déroulé du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, le gouvernement a retenu le projet de construction d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, passant en rive gauche de la Seine et permettant la circulation de trains à une vitesse de 250 km/h.

En 2013, la commission « Mobilité 21 », présidée par Philippe Duron, a préconisé de séquencer la réalisation du projet. Fin 2013, le gouvernement a décidé de poursuivre les études préalables à l'enquête d'utilité publique (EPEUP) en prévoyant la réalisation du projet en deux temps. L'horizon prioritaire (2030) concerne trois sections : Paris-Mantes ; nœud de Rouen et la nouvelle traversée de la Seine ; et Mantes-Évreux ; le reste du projet présenté au débat public devant être réalisé à l'horizon cible (après 2040).

Par lettre en date du 12 novembre 2013, le ministre délégué chargé des Transports, Frédéric Cuvillier, a confié au préfet Philizot la présidence du comité de pilotage (COFIL) de la LNPN, composé des présidents des conseils régionaux et départementaux, des maires des principales villes et présidents des EPCI desservies par la ligne nouvelle et ayant pour porte d'entrée en Île-de-France la gare de Paris-Saint Lazare. Les préfets de région, le directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) et le directeur général de SNCF Réseau y participent également.

Les études préalables à l'enquête publique sur les trois sections prioritaires (60 M€) ainsi que les études et mesures conservatoires liées à EOLE (38 M€) ont été inscrites au titre de l'axe 2 (maîtrise des flux et déplacements) du contrat de plan interrégional État-Régions de la vallée de la Seine (CPIER VdS) signé en juin 2015 par l'État et les Régions d'Île-de-France, de Haute Normandie et de Basse Normandie.

Entre 2014 et 2017, neuf COFIL ont été organisés, alternativement à Paris et en Normandie, préparés chacun par un comité technique (COTECH LNPN) associant les différents partenaires précités, SNCF Réseau et les garants de la concertation.

De plus, plusieurs dossiers liés à cet important projet ont fait l'objet de groupes de travail (faisabilité d'une gare à la Défense et à la Confluence ; raccordement de la liaison nouvelle à Nanterre ; champs captant de Flins-Aubergenville ; gare nouvelle d'Évreux ; étude à « dire d'expert » réalisée à la demande de la garante sur un réaménagement possible de la section existante entre Mantes et Évreux, etc.).

De même, la problématique du devenir du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare a été intégrée dans la démarche de la LNPN, compte tenu de son importance pour la qualité de service.

Une importante concertation a été conduite sous l'égide de la garante, Anne-Marie Charvet, incluant la mise de place d'instances locales d'échanges, l'animation des réflexions sur le projet de territoire, l'organisation de différentes rencontres publiques, avec « ateliers de *carticipation* », dans les principales villes desservies par le réseau ferroviaire de l'axe Paris-Normandie, sans oublier une consultation via le site internet carticipe.lnnp.fr.

Lors de la réunion du COFIL de la LNPN du 26 octobre 2017, un consensus s'est dégagé entre tous les acteurs pour proposer au gouvernement les zones de passage préférentielles (ZPP) suivantes :

- Section Paris-Mantes : zone de passage préférentielle « PM Sud », passant au sud de Poissy ;
- Section Mantes-Évreux : zone de passage préférentielle regroupant les fuseaux « C Sud » ;
- Section Rouen-Yvetot : zone de passage préférentielle « RY Est C optimisé ».

De plus, ce COFIL a proposé de poursuivre les études pour la gare de Rouen-Saint Sever, et le franchissement de l'Eure.

Enfin, il a souligné la nécessité de moderniser le complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare, préconisant par ailleurs l'abandon des gares à la Défense et à la Confluence.

SNCF Réseau a transmis, fin 2017, à la ministre en charge des Transports, un dossier complet (près de 1 000 pages) en vue de permettre au gouvernement de prendre une décision, dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

En octobre 2017, le gouvernement a installé le conseil d'orientation des infrastructures (COI), composé de 16 membres (parlementaires, représentants de grandes collectivités et experts) dans le but de proposer une stratégie en matière d'investissements dans les infrastructures de transport. Ce conseil a remis son rapport en février 2018 dans lequel ont été proposés plusieurs calendriers de réalisation de la LNPN en fonction des scénarii globaux retenus. Le COI a préconisé l'engagement des travaux en priorité sur le tronçon Paris-Mantes puis sur la gare nouvelle de Rouen et la section Rouen-Barentin. De même, il a recommandé la mise en place de mesures d'optimisations de l'exploitation notamment en avant-gare de Paris-Saint-Lazare.

La loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, a permis de relancer le projet de la LNPN. Par lettres en date du 13 février 2020 adressées au président du COPIL de la LNPN et au président de SNCF Réseau, le secrétaire d'État auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire (MTES), chargé des Transports, a confirmé la réalisation à terme de l'ensemble du projet LNPN, dans le cadre de la mise en œuvre progressive des différentes phases, selon les priorités proposées par le COI. De même, il l'informe qu'il a retenu cinq grandes orientations pour la poursuite de ce projet de liaison nouvelle.

Premièrement, SNCF Réseau devra conduire les études en vue de la réalisation d'un saut de mouton en avant gare de Paris-Saint Lazare. Il confirme l'abandon d'une gare nouvelle à la Défense et, en conséquence, il considère que la gare de Paris-Saint Lazare demeurera la porte d'entrée principale de la Normandie en Île-de-France.

Deuxièmement, en ce qui concerne la section Paris-Mantes, il retient le fuseau « PM Sud », estimé à 2,7 Md€ (aux conditions économiques de janvier 2016 HT) et demande à SNCF Réseau que l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique soit lancée dans les meilleurs délais afin de permettre une déclaration d'utilité publique (DUP) au milieu de la décennie.

Troisièmement, le secrétaire d'État retient, pour la section Rouen-Yvetot, le fuseau « RY-Est C Optimisé », estimé à 1,45 Md€.

Pour ce qui est de la gare nouvelle de Rouen-Saint Sever (500 M€), il souhaite la poursuite des études relatives à son dimensionnement et à son fonctionnement, notamment en lien avec la gare existante en rive droite. Concernant la section Rouen-Barentin, SNCF Réseau devra conduire les études en vue de la déclaration d'utilité publique de l'étape 2 avec le même échéancier que pour la section Paris-Mantes.

Enfin, pour la section Barentin-Yvetot, il demande au maître d'ouvrage de lui proposer la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité future de la LNPN, pouvant aller jusqu'à la qualification de projet d'intérêt général (PIG) sur les secteurs pertinents (raccordement à la ligne existante en particulier).

Quatrièmement, le secrétaire d'État retient les fuseaux « C1 Sud » et « C2 Sud », pour un coût estimé de 1,06 Md€. Il note que le fuseau « C2 Sud » permet l'implantation de la gare nouvelle d'Évreux tant sur le site de Nétreville que sur celui du Coudray et garantit la faisabilité du « Y de l'Eure ». Il demande que soit retenu un fuseau pour la traversée de la vallée de l'Eure. Il précise qu'il souhaite la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité future de la LNPN, pouvant aller jusqu'à la qualification de projet d'intérêt général (PIG) sur les secteurs pertinents.

Cinquièmement, il prend acte que la Région Normandie prend en charge les premières études de définition du « Y de l'Eure ». Une première phase sera donc lancée en même temps qu'avanceront celles relatives aux trois autres sections prioritaires.

Pour l'ensemble du projet, le secrétaire d'État manifeste sa volonté pour que le tracé de la LNPN minimise la consommation des terres agricoles et qu'une concertation étroite avec les acteurs du territoire soit conduite tout au long du processus d'études.

Enfin, il demande que le projet soit piloté par les mêmes instances de gouvernance qui avaient conduit les études de l'étape 1.

* *
*

À l'issue de cet exposé détaillé du préfet Philizot, SNCF Réseau a présenté le diaporama joint en annexe 2.

Ce dernier rappelle les objectifs de la LNPN et dresse une synthèse générale des études de l'étape 1. Il énumère les orientations qui avaient été validées lors du COPIL de la LNPN du 26 octobre 2017 et qui portent sur les trois sections prioritaires de la LNPN.

Section Paris-Mantes

Sont présentés les grands enjeux des études de l'étape 2 pour la section prioritaire Paris-Mantes, notamment l'entonnement de Nanterre, les émergences de secours du tunnel (16 à 18 km de long) sous la forêt de Saint Germain, la problématique des terres agricoles, le secteur de Chapet et enfin les champs captant dans la zone de Flins et d'Aubergenville, exploités par Suez Eau France.

En ce qui concerne le raccordement vers Nanterre-La Garenne, différentes variantes sont à l'étude (décrites à la diapositive n°34 page 46/72 du diaporama). Dans le cadre du groupe de travail dédié associant les élus de Nanterre, il a été convenu de conduire une étude prospective sur le franchissement de l'A86 par une passerelle afin que le passage de la LNPN ne pénalise pas les modes doux et en particulier les piétons. Cette étude a été attribuée en novembre 2019 à Tractebel Engineering associé au cabinet Lavigne Chéron Architectes. La réunion de présentation, aux services de la ville de Nanterre, des trois scénarii prospectifs a eu lieu le 21 janvier dernier. Le scénario A a été jugé plus pertinent (cf. diapositive n°36, page 48/72) au regard des futurs projets d'aménagement de la commune. Une rencontre avec les élus se déroulera après les élections municipales de mars 2020.

Le groupe de travail, relatif aux champs captants de Flins et d'Aubergenville, a opté pour le choix de la variante passant au sud du site SUEZ Eau France et longeant l'autoroute A13 et exclu, en tout état de cause, que la ligne nouvelle soit positionnée au cœur du champ captant, au niveau de l'usine de traitement. Il est proposé d'adapter en conséquence, légèrement, le fuseau de passage dans ce secteur.

Complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare

Un point d'avancement a été présenté sur les principaux résultats des études sur le devenir du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare. En premier lieu, les membres du COPIL de la LNPN sont informés que l'État et les Régions de Normandie et d'Île-de-France ont décidé de poursuivre les études préparatoires à l'avant-projet du saut de mouton de Paris-Saint Lazare (montant de 900 k€). À ce stade de la réflexion, son coût est estimé à 159 M€ (janvier 2019 HT). Cet ouvrage, rentable pour la collectivité avec un taux de rentabilité interne (TRI) de 6,7 %, permettra un gain de régularité de 1,2 point pour l'ensemble des trains concernés (Transilien J6, trains normands et mission Vernon).

Il faut noter que ce projet nécessitera des travaux longs et complexes qui devraient s'étaler sur 6 ans au total et qui auront un impact sur l'offre pendant la phase des principaux travaux qui durera, quant à elle, trois ans.

La validation des études préliminaires interviendra au cours du deuxième semestre 2020. L'étape de préparation de l'avant-projet s'étalera de fin 2020 à début 2022. Ensuite, il faudra compter un délai de 2 ans et demi pour l'avant-projet, de 2 ans pour le projet et enfin de 6 ans pour les travaux.

Budget et financement

Le budget initial des études de l'étape 1, fixé à 22 M€, présente, à date, un reliquat de 5,4 M€ courants. Compte tenu des dispositions applicables à SNCF Réseau (*Règle d'or* fixée par le décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau), ce reliquat ne peut être transféré sur le budget des études de l'étape 2. Il convient donc de le solder pour que les financeurs puissent réaffecter les crédits non utilisés.

Le budget des études de l'étape 2 est estimé à 23,8 M€, se décomposant en 14,9 M€ pour les études et la maîtrise d'ouvrage, 6,4 M€ pour les acquisitions de données (topographie, géotechnique, environnementales), 1,1 M€ pour les opérations foncières anticipées et enfin 1,3 M€ pour les provisions pour risques.

SNCF Réseau ne pouvant financer l'étape 2 contrairement à l'étape 1 (cf. *Règle d'or* ci-dessus), la clé de répartition du financement de ces études serait la suivante : 50% État, 25 % Région Normandie et 25 % Région Île-de-France. La convention de financement devra être conclue d'ici l'été 2020 pour respecter le calendrier prévisionnel sous-jacent à la décision ministérielle.

Décisions du COPIL

En fin de réunion, sur proposition de son président, le COPIL se déclare favorable à l'organisation d'un évènement LNPN à l'été 2020 à Rouen, pour faire connaître la nouvelle étape du projet.

De plus, il valide le budget de 23,8 M€ correspondant au budget prévisionnel d'étape 2 des EPEUP de la LNPN, avec la clé de répartition indiquée ci-dessus.

À noter toutefois que la Région Île-de-France attend de l'État qu'il donne des perspectives fermes sur le financement des transports urbains pour 2020 et les années suivantes, avant qu'elle ne s'engage auprès de lui sur un projet en particulier.

Le COPIL est favorable au lancement d'une première phase d'étape 1 sur l'« Y de l'Eure » pour un montant de 2,25 M€, financé par la Région Normandie.

Il approuve le financement proposé pour la préparation de l'avant-projet du saut de mouton de Paris-Saint Lazare pour un montant de 900 k€.

Enfin, il valide la zone de passage préférentielle réduite dans le secteur de raccordement d'Épône-Flins.

En conséquence, l'avenant technique du volet mobilité du CPIER de la vallée de la Seine qui doit être rédigé devra prendre en compte ces éléments financiers.

* *
*

En cours de séance, il faut relever les interventions suivantes.

Pierre Vogt fait remarquer qu'il faudrait envisager un PIG sur les sections Mantes-Évreux et Rouen-Barentin notamment pour maîtriser l'urbanisation. Il ajoute, en ce qui concerne l'Y de l'Eure, qu'il faut être plus ambitieux et définir rapidement un tracé.

Le préfet Philizot estime que l'« Y de l'Eure » représente un triple enjeu, technique, politique et juridique, et qu'aujourd'hui on n'a pas de visibilité au-delà de 2030. Il doit s'envisager à un horizon de 20 à 30 ans. Cela commande une certaine prudence dans la conduite des études, de façon à éviter de susciter des inquiétudes excessives ou de faux espoirs.

Jean-Léonce Dupont considère que l'« Y de l'Eure » doit être considéré comme l'« Y de la Normandie » et qu'il est indispensable d'avancer sur cet aspect du projet. Le président du COPIL indique que ce dernier est un élément sensible de la LNPN et que, grâce à la Région Normandie, la démarche sera engagée.

Jean-François Valentin souligne que le processus sera long et comprend le nécessaire phasage de la LNPN. Mais, il fait part d'un début de désespérance de la part des élus et de la population. Il ne faut pas perdre de vue la globalité du projet et ne pas différer la réalisation de l'« Y de l'Eure ». Il est nécessaire de restituer les enjeux normands et non pas se limiter aux problèmes de saturation du trafic francilien.

Le préfet Philizot indique que la volonté du gouvernement est de conserver un projet d'ensemble normand et francilien. Il est indispensable de construire et d'installer la confiance entre les parties prenantes. Il rappelle que le projet a bien avancé jusqu'en 2017, et qu'un accord par consensus entre les partenaires a été trouvé sur les zones de passage préférentielles. Il ajoute que la décision ministérielle du 13 février 2020 permet de relancer cette dynamique. Il considère que le prochain rendez-vous majeur sera la finalisation, à l'horizon 2022-2023, d'un protocole de financement entre l'État et les Régions, pour les sections qui seront soumises à enquête publique.

L'intervention de Jean Morin porte sur les conditions de voyage de la liaison entre Paris et la Normandie qui s'aggravent de jour en jour, conduisant de nombreux usagers à se reporter sur le mode routier. La date de mise en service lui paraît fort éloignée.

Le préfet Philizot précise qu'à infrastructure constante de nombreuses actions et d'importants travaux seront engagés sur la ligne dans les mois et années à venir, qui contribueront à assurer une meilleure robustesse du service. Il cite notamment l'arrivée des nouveaux trains, la mise en service d'EOLE et les travaux en gare de Mantes, ou encore les aménagements en gare de Paris-Saint Lazare.

Pierre Vogt souhaite que l'horizon de l'ensemble du projet, y compris celui de l'« Y de l'Eure », soit bien défini.

Pascal Lehongre insiste sur l'importance de planifier la réalisation de cette infrastructure majeure pour l'avenir de la Normandie.

Vincent Breteau présente rapidement les besoins de mobilités identifiés dans l'aire urbaine rouennaise, qui confirment le besoin d'augmenter la capacité d'accueil de la gare de Rouen. La gare nouvelle de Rouen-Saint Sever doit être une composante majeure de la démarche engagée avec l'État dans le cadre des « Services Express Métropolitains ».

Pour Pierre Vogt, le saut de mouton de Paris-Saint Lazare est indispensable et sa réalisation doit être accélérée. Il informe que la Région a proposé aux Départements et agglomérations normandes de contribuer à son financement. Florent Saint Martin confirme que la communauté urbaine Le Havre Seine Métropole est prête à assumer sa responsabilité et a donné un accord de principe à cette participation financière.

Paul Beauvallet présente les excuses de la présidente du conseil régional de l'Île-de-France et du vice-président Transport qui n'ont pu être présents à ce COPIL. Il rappelle que la Région Île-de-France

s'est prononcée favorablement pour le financement des études en vue de préparer l'avant-projet du saut de mouton de Paris-Saint Lazare lors de la dernière rencontre du comité de pilotage « devenir du complexe ferroviaire de Paris-Saint Lazare » qui a eu lieu le 31 janvier dernier.

Il précise toutefois la grande attention que la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités porteront sur les conditions d'exploitation en phase chantier : le scénario actuellement sur la table prévoyant la coupure d'une des branches de la ligne J et sa fusion avec une autre branche pendant 3 ans, n'est pas acceptable en l'état.

Il fait part de deux points d'inquiétude de la Région Île-de-France. Le premier porte sur les engagements financiers de l'État en 2020 pour des opérations relatives aux transports urbains inscrites au CPER qui n'ont pas été encore confirmés.

Le deuxième concerne le surcoût de 550 M€, annoncé par SNCF Réseau, relatif au projet EOLE, ce surcoût pouvant même s'élever pour l'ensemble du projet à 800 M€.

La maîtrise d'ouvrage du projet ÉOLE indique que les travaux du nœud de Mantes subiraient, quant à eux, un dépassement de 150 M€ et ajoute que si des financements supplémentaires ne sont pas trouvés d'ici la fin de l'année, les travaux pourraient s'interrompre mettant en péril le projet.

Les chiffres avancés vont faire l'objet d'une contre-expertise conduite en particulier par les services d'Île-de-France Mobilités.

Il conclut qu'à ce stade de la réflexion, la Région Île-de-France suspend sa position sur la convention de financement des études de l'étape 2 de la LNPN à l'avancement de l'ensemble des discussions avec l'État.

Le préfet Cadot reconnaît que les transports franciliens rencontrent des difficultés importantes causes de forte souffrance et de mécontentements de la part des usagers. Les taux de régularité des trains se situent souvent en dessous de 90 %, avec des retards importants notamment sur la partie ouest du réseau desservie par la gare de Paris-Saint Lazare, et ce d'autant plus que les travaux d'EOLE sont en cours.

La LNPN représente pour lui un projet commun entre la Région Île-de-France et la Région Normandie et il considère qu'il faut trouver rapidement une solution pour lancer les études de l'étape 2 de la LNPN dès 2020.

* *
*

Le président du COPIL réunira, à Rouen, le prochain COPIL de la LNPN à l'été 2020. Cette réunion portera notamment sur le dispositif de concertation mis en place pour la nouvelle phase d'étude.

Annexe 1

10^{ème} COPIL LNPN

Paris – 14 février 2020

**Diaporama présenté
par SNCF Réseau**

Projet LNPN

Comité de Pilotage n° 10

14 février 2020



Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE





Monsieur le Préfet François PHILIZOT

**Délégué interministériel au développement de la vallée
de la Seine**



- 1. Objectifs de la LNPN et synthèse générale de l'étape 1**

- 2. Décision ministérielle et enjeux de l'étape 2 pour les sections normandes**
 1. Enjeux pour la gare nouvelle de Rouen et la section prioritaire Rouen-Barentin
 2. Enjeux pour les sections prioritaires Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux
 3. Y de l'Eure : lancement d'une 1^{ère} phase d'étape 1

- 3. Enjeux de l'étape 2 pour la section prioritaire Paris-Mantes**
 1. Apports de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien : 3 scénarios d'étude
 2. Enjeux de l'étape 2 pour la section Paris-Mantes
 3. Raccordement vers Nanterre-La Garenne
 4. Raccordement vers Epône-Flins

- 4. Point d'avancement sur le complexe de Paris-Saint-Lazare**

- 5. La plateforme axe Seine**

- 6. Programme de travail d'étape 2**

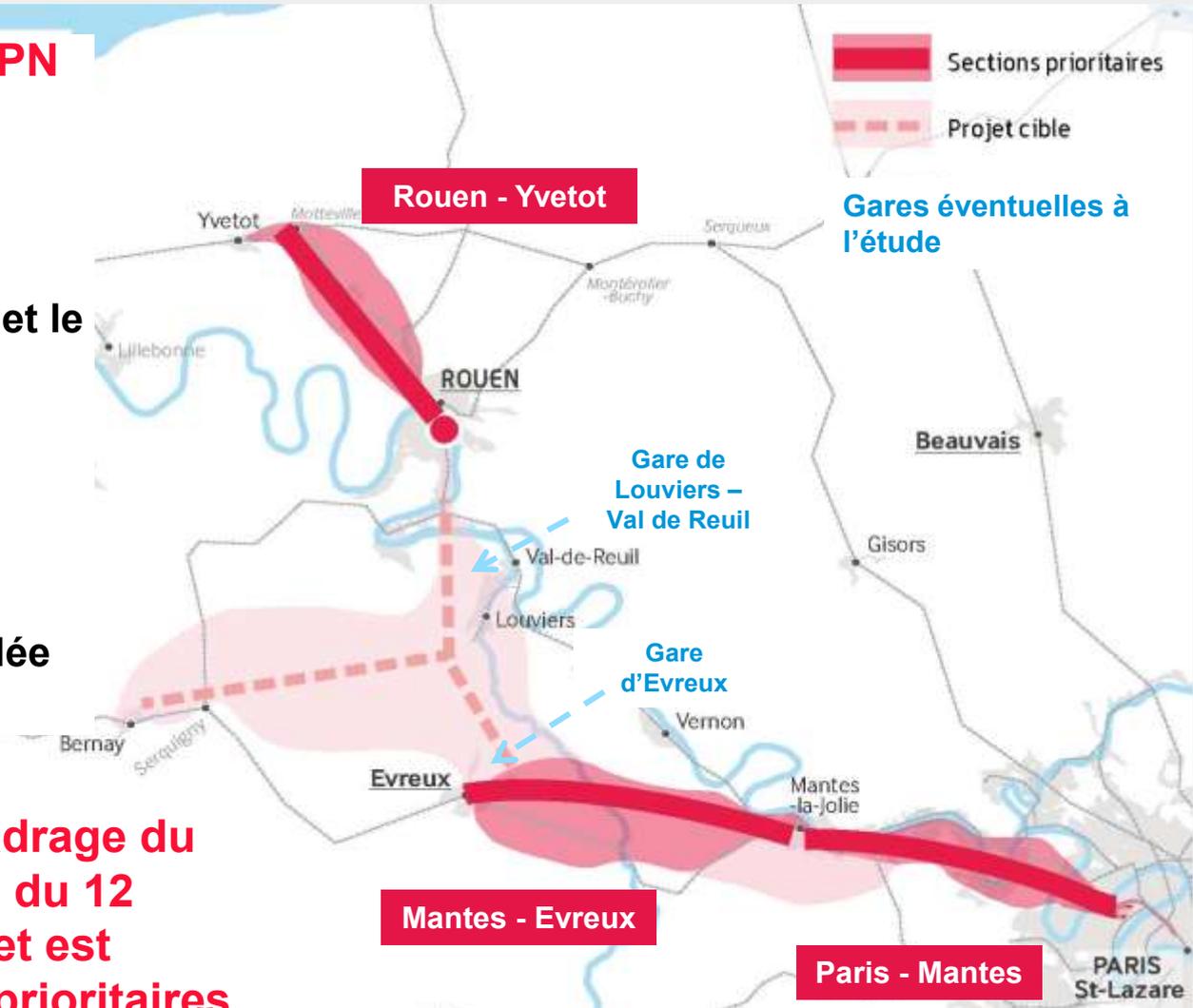
Objectifs de la LNPN et synthèse générale de l'étape 1

LNPN, un projet en 2 phases: 3 sections prioritaires puis le projet cible

Les enjeux du projet LNPN

- Améliorer la qualité de service : régularité, ponctualité, confort
- Augmenter la fréquence et le nombre de dessertes ferroviaires,
- Réduire les temps de parcours
- Contribuer au développement de la vallée de la Seine

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





COFIL LNPN

- Délégué interministériel (président)
- Préfets de région IdF – Normandie
- Présidents de Région
- DGITM
- Présidents de département
- Présidents d'EPCI
- Garant CNDP

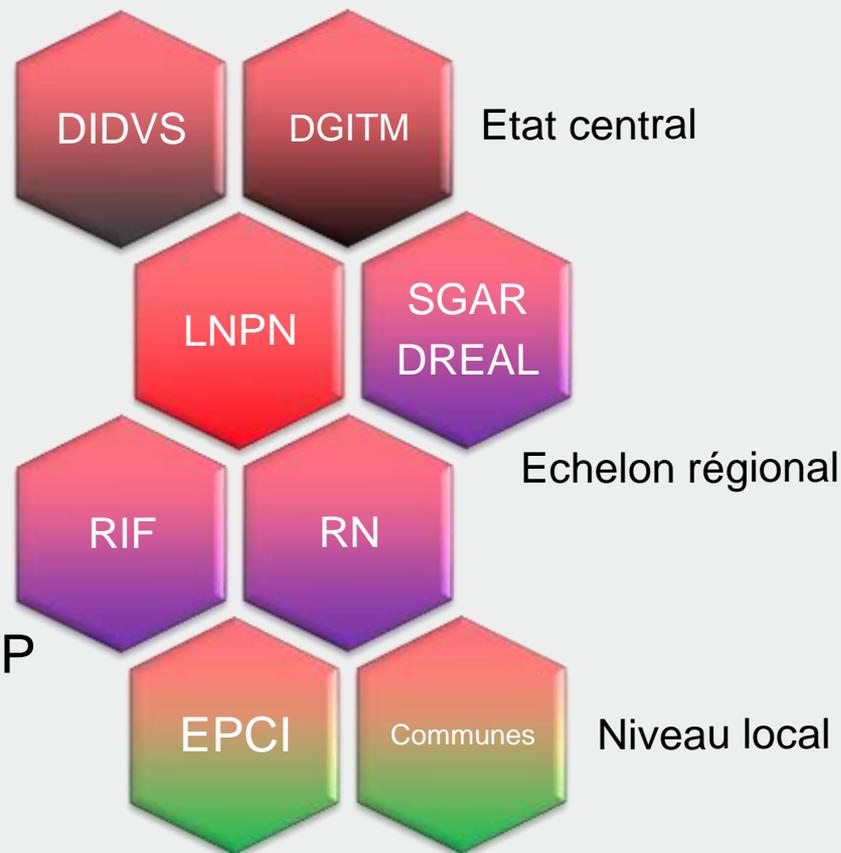
COTECH LNPN

- CGEDD (présidente)
- DIDVS, DGITM, Etat, Régions, CNDP

COFIL PSL

GT spécifiques

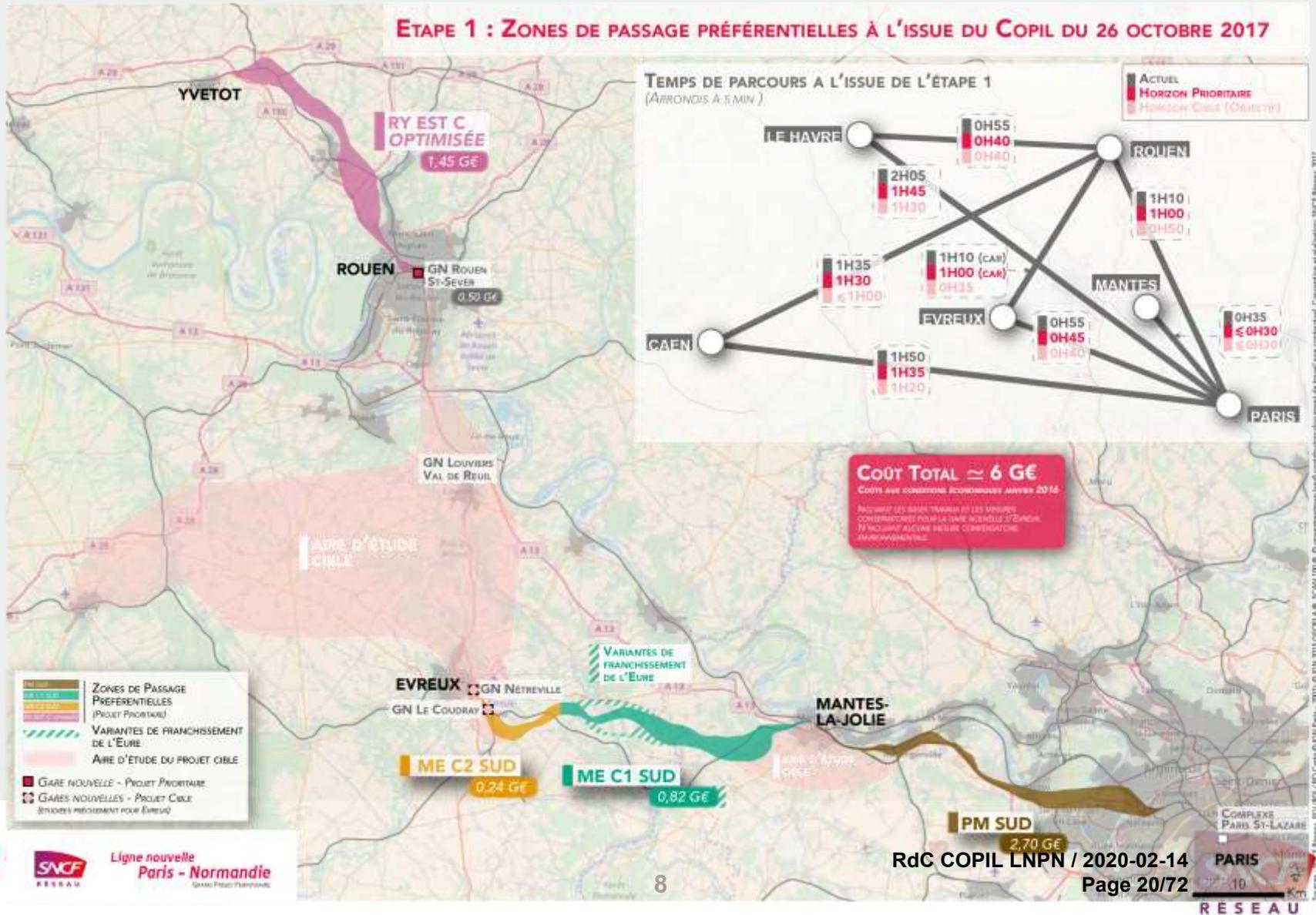
SNCF représentée en mode GPF selon les enjeux et les thématiques



Calendrier du projet LNPN



Zones de passage préférentielles (ZPP) validées par le COPIL du 26/10/2017



2017 : Dossier Ministériel de fin d'étape 1

- 1 Rapport de synthèse

- 4 Annexes

 - Environnement & DD

 - Fonctionnalités & Socio-éco

 - Infra

 - Concertation

- 4 ans d'études

- 958 pages



15/17, rue Jean-Pierre Étienne - CS 80001
93444 SAINT-DENIS CEDEX
TEL : (33) 01 71 92 68 85



Le Président

Madame Elisabeth BORNE
Ministre auprès du Ministre d'Etat, Ministre de
la Transition écologique et solidaire, chargée
des transports
Hôtel Le Play
40 rue du Bac
75007 PARIS

Saint-Denis, le 22 DEC. 2017

Madame la Ministre,

Par lettre de cadrage du 12 novembre 2013, votre prédécesseur Frédéric Cuvillier a souhaité poursuivre les études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNP). Il a demandé à SNCF Réseau (RFF alors) de fournir des compléments dans les suites du débat public.

- Adressé à la Ministre le 22 décembre 2017

Quelques repères 2018-2019



31 janvier 2018 : proposition de phasage par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI)

7 février 2019 : annonces du Premier ministre

4 mars 2019 : décision ministérielle sur Paris Saint-Lazare

24 décembre 2019 : promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)



En outre, du travail de fond s'est poursuivi au sein de la mission LNPN pour préparer l'étape 2

- **5 juillet 2018 : 3 scénarios de desserte RER E**
- **15 novembre 2018 : GT Est de Mantes**
- **4 décembre 2018 : Plaquette « L'essentiel du projet »**
- **27 juin 2019 : GT Nanterre/La Garenne - protocole avec le maire de Nanterre**
- ...



Décision ministérielle et enjeux de l'étape 2 pour les sections normandes



Enjeux pour la gare nouvelle de Rouen et la section prioritaire Rouen-Barentin

RÉGION NORMANDIE

L'évolution des besoins de capacité
au regard des enjeux de mobilité

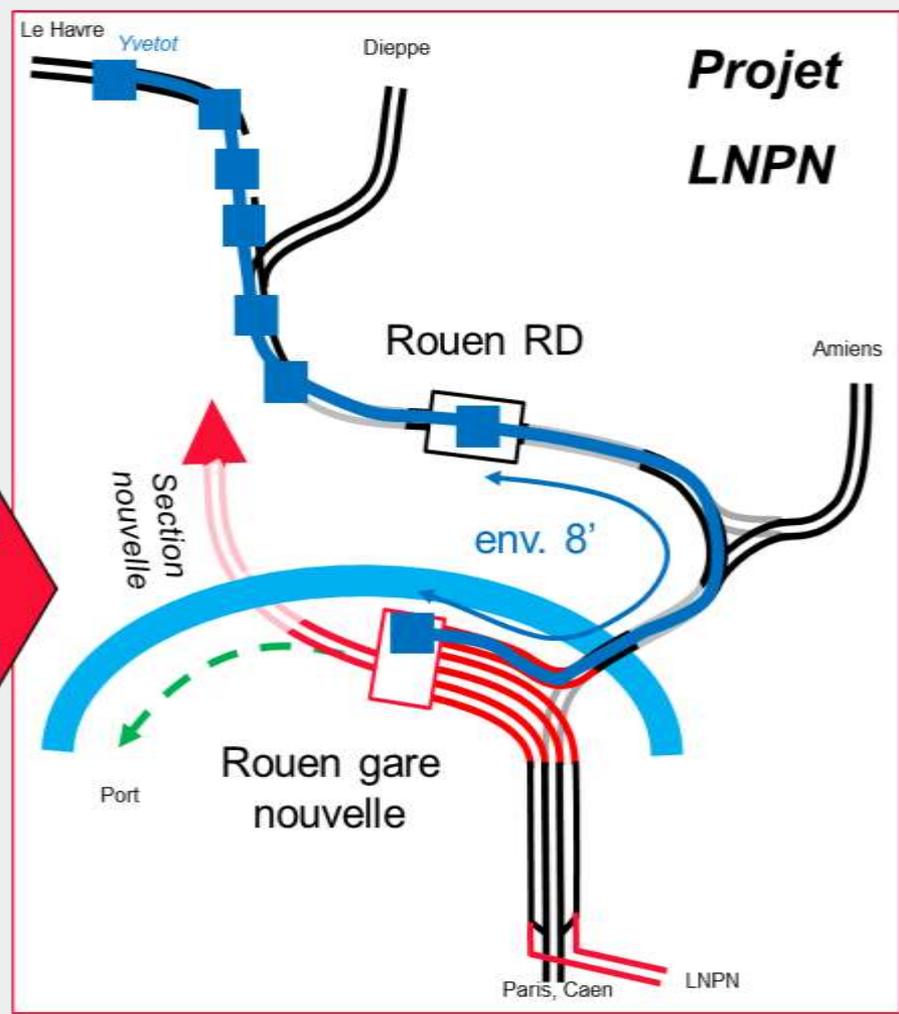
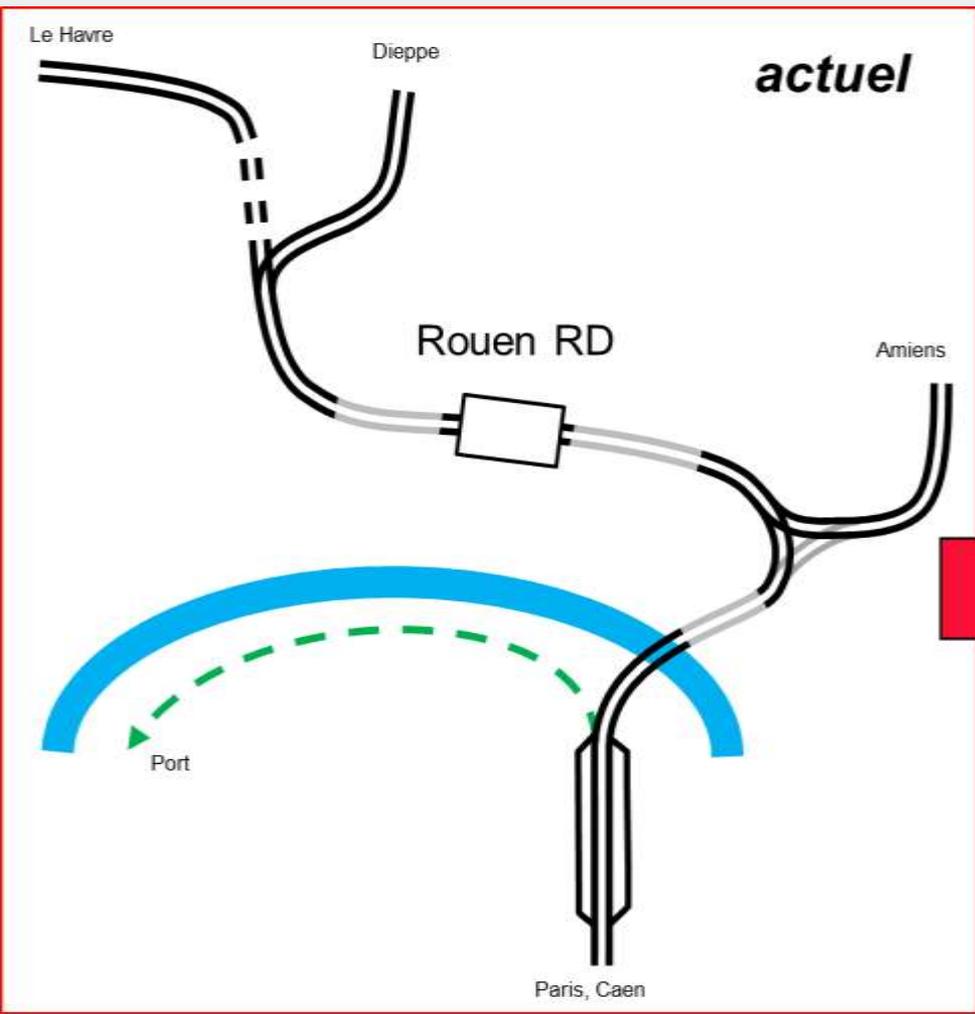


Conclusions

- **Le paysage de la mobilité autour de Rouen en 2030 conduit nécessairement à densifier l'offre ferroviaire**
 - Une croissance de l'occupation des trains générant des phénomènes de saturation à terme
 - Des attentes pour le ferroviaire orientées vers plus de fréquences
 - Une saturation durable des grands axes routiers d'accès à Rouen
 - Une orientation des collectivités vers le développement d'un cadre de vie attractif et une mobilité durable

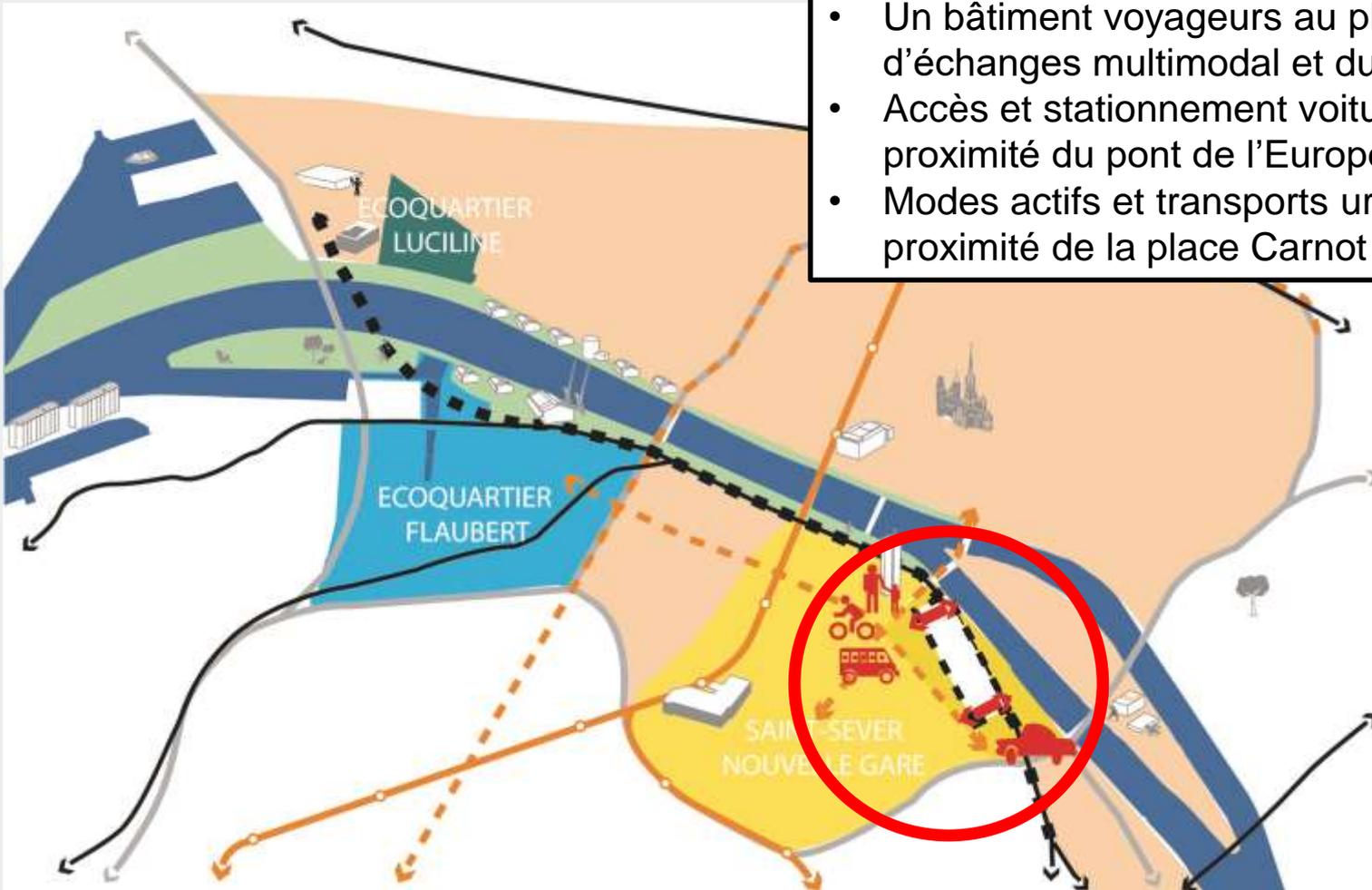
- **Les infrastructures actuelles ne sont pas en capacité d'absorber cette croissance du trafic dans de bonnes conditions, ce qui rend nécessaire des aménagements de capacité, visant par exemple à séparer les différents types de trafic :**
 - soit voies supplémentaires le long des plateformes existantes,
 - soit ligne nouvelle.

Evolution de l'étoile de Rouen avec LNPN

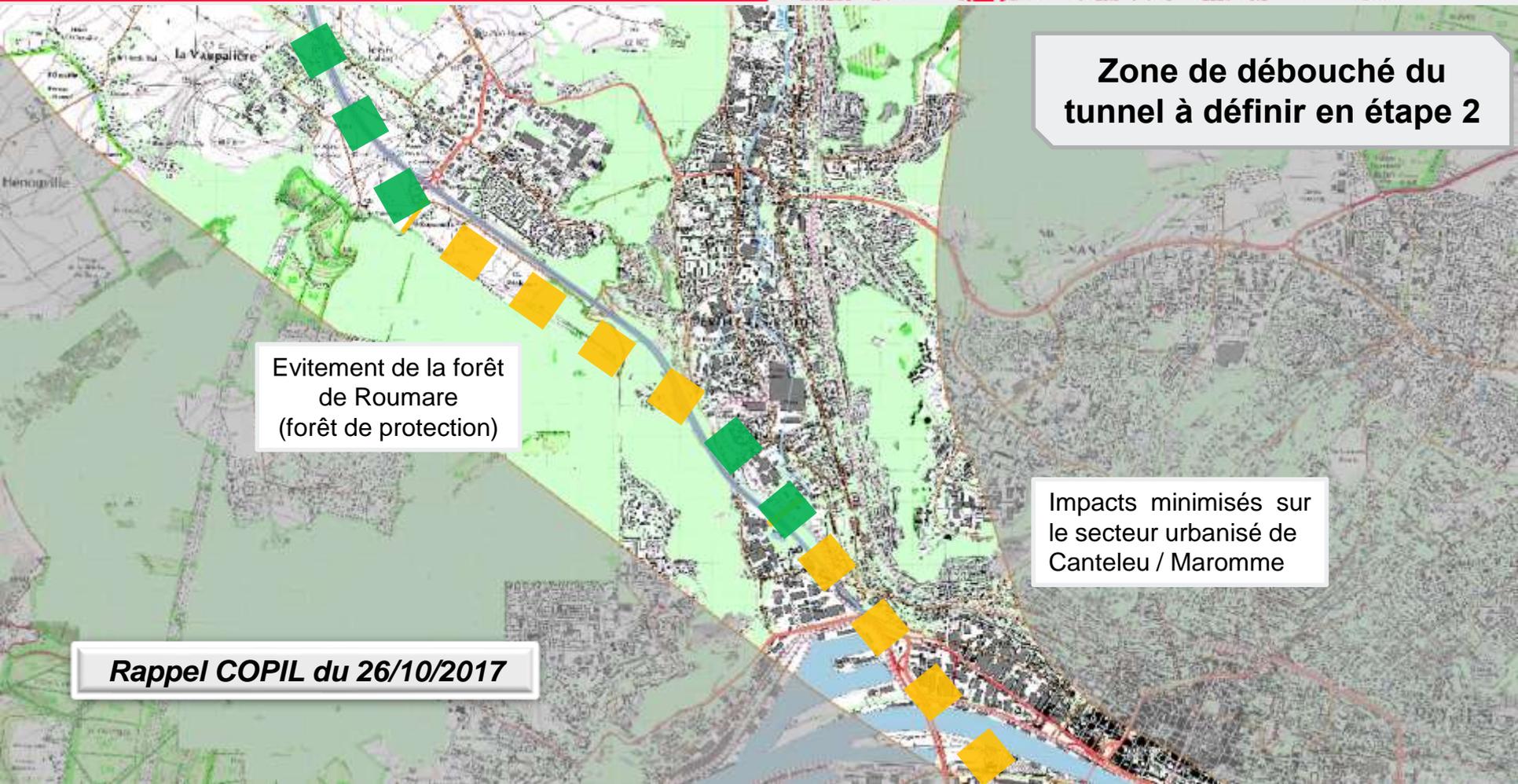


Des fonctionnalités validées par le COPIL LNPN du 20 octobre 2016

- 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



Enjeux du débouché en rive droite et de montée vers le plateau de Caux



Zone de débouché du tunnel à définir en étape 2

Evitement de la forêt de Roumare (forêt de protection)

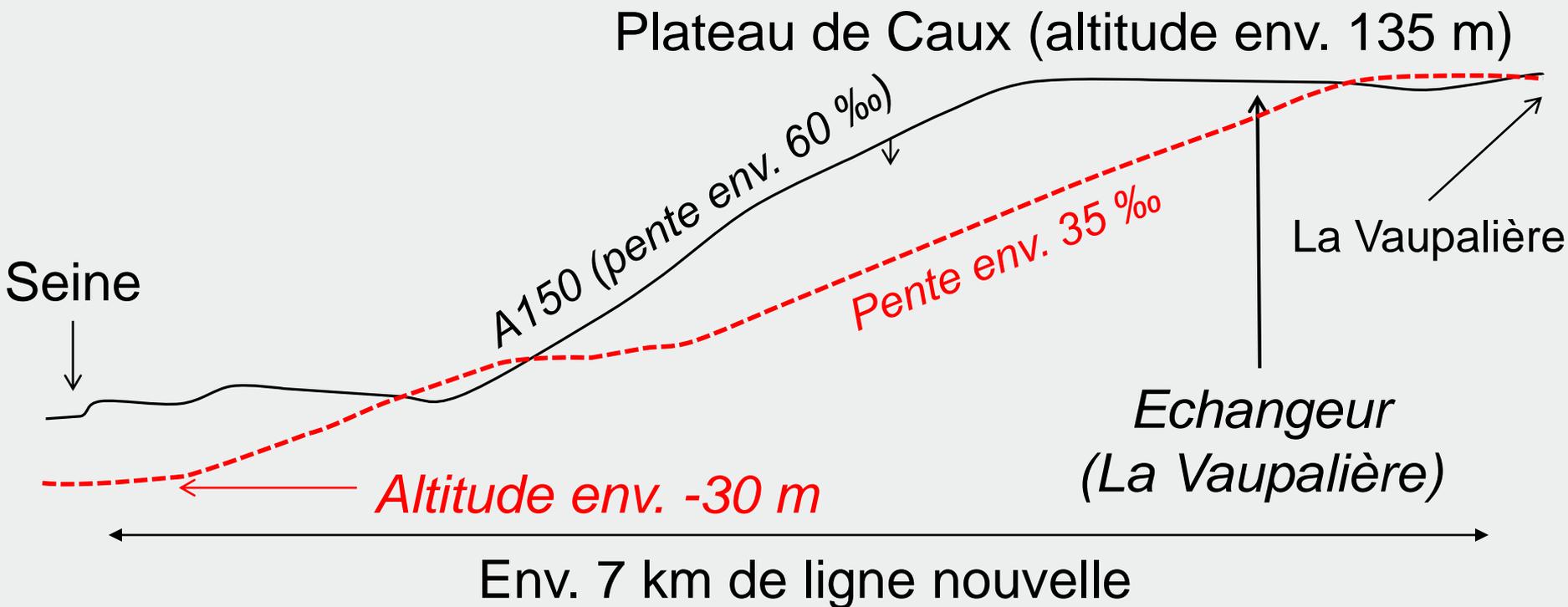
Impacts minimisés sur le secteur urbanisé de Canteleu / Maromme

Rappel COPIL du 26/10/2017

■ ■ ■ LN en souterrain

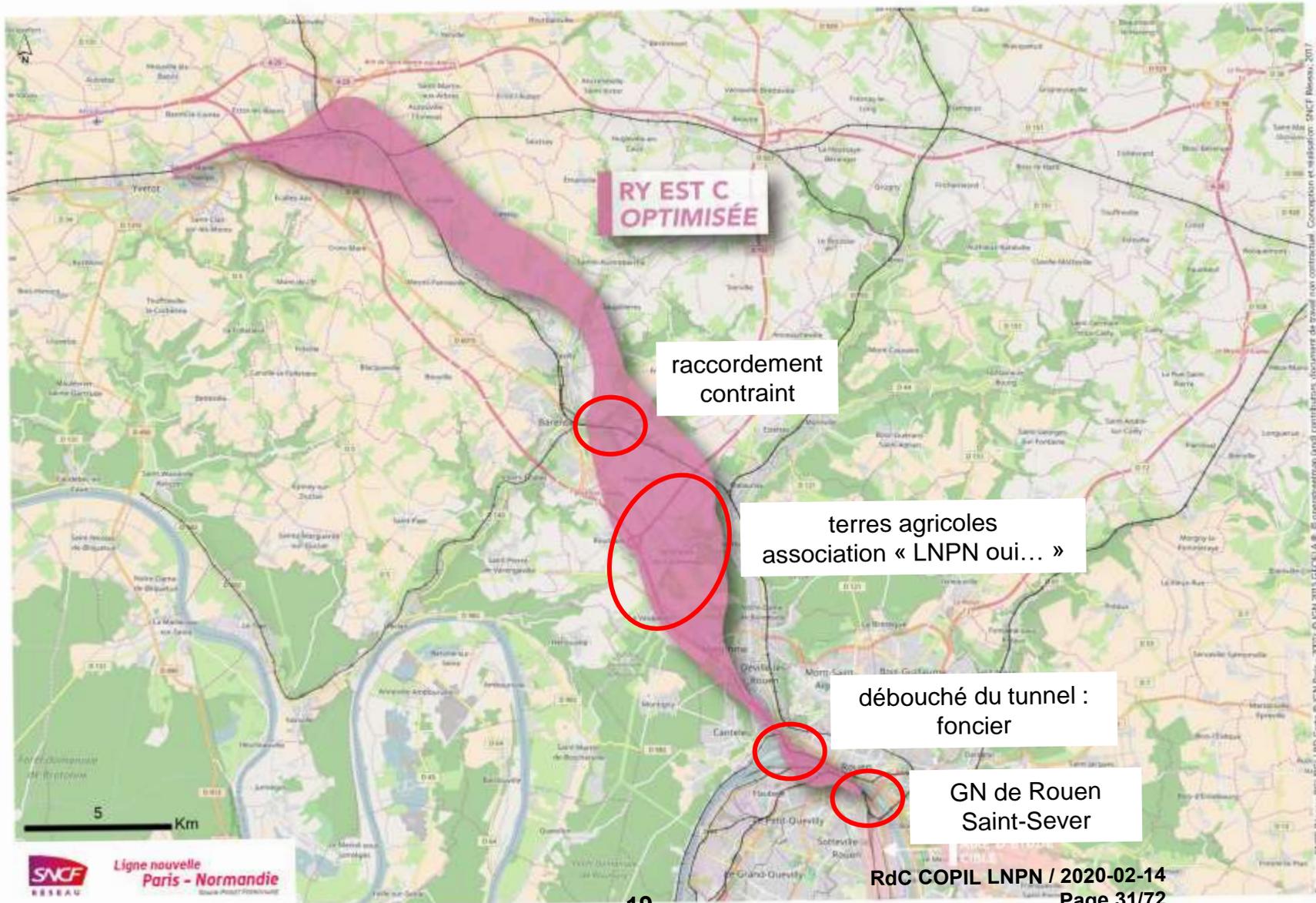
■ ■ ■ LN en aérien

Principe de profil en long



- Terrain naturel
- - - Ligne nouvelle

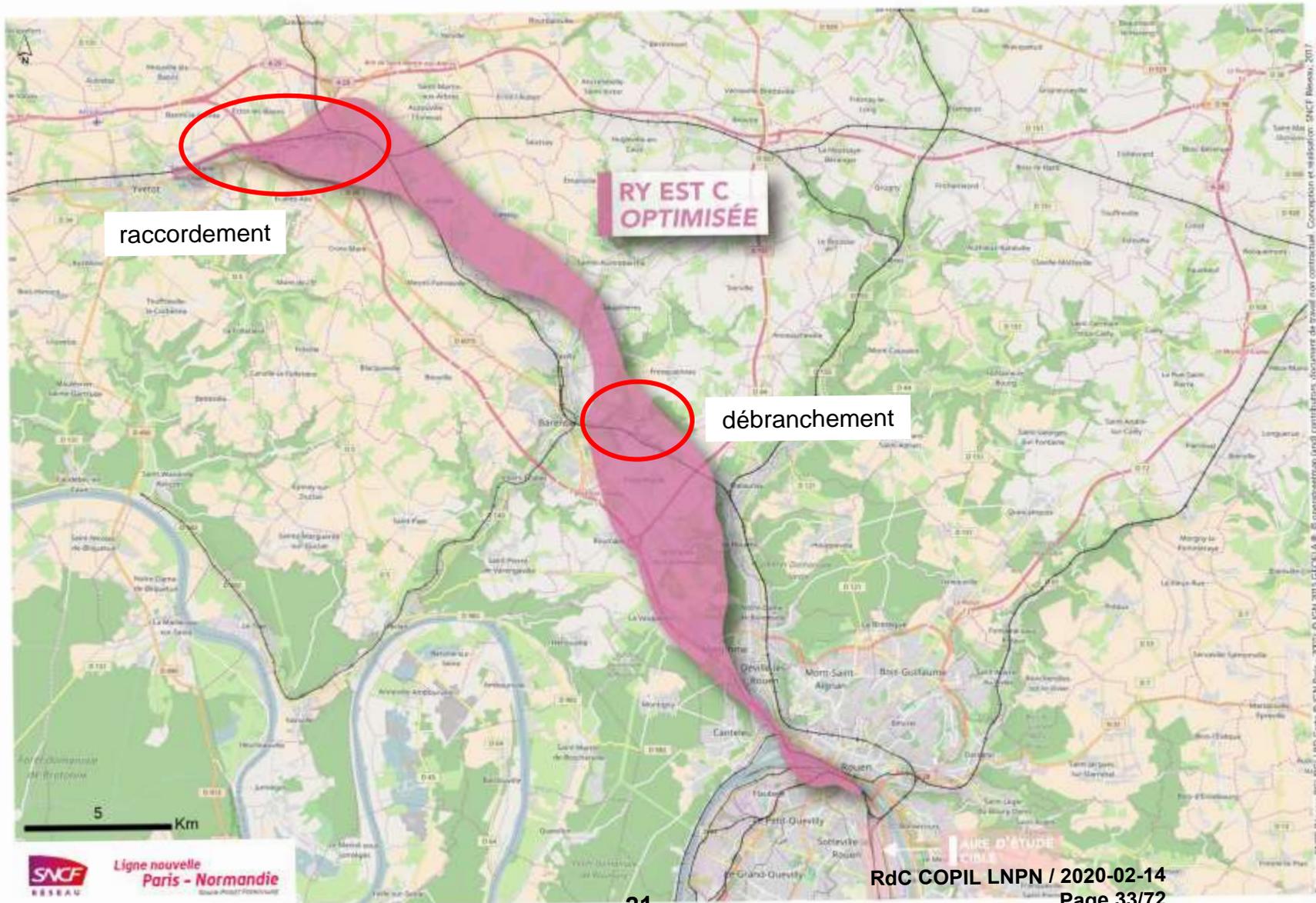
Enjeux pour l'enquête d'utilité publique de la sous-section prioritaire Rouen-Barentin



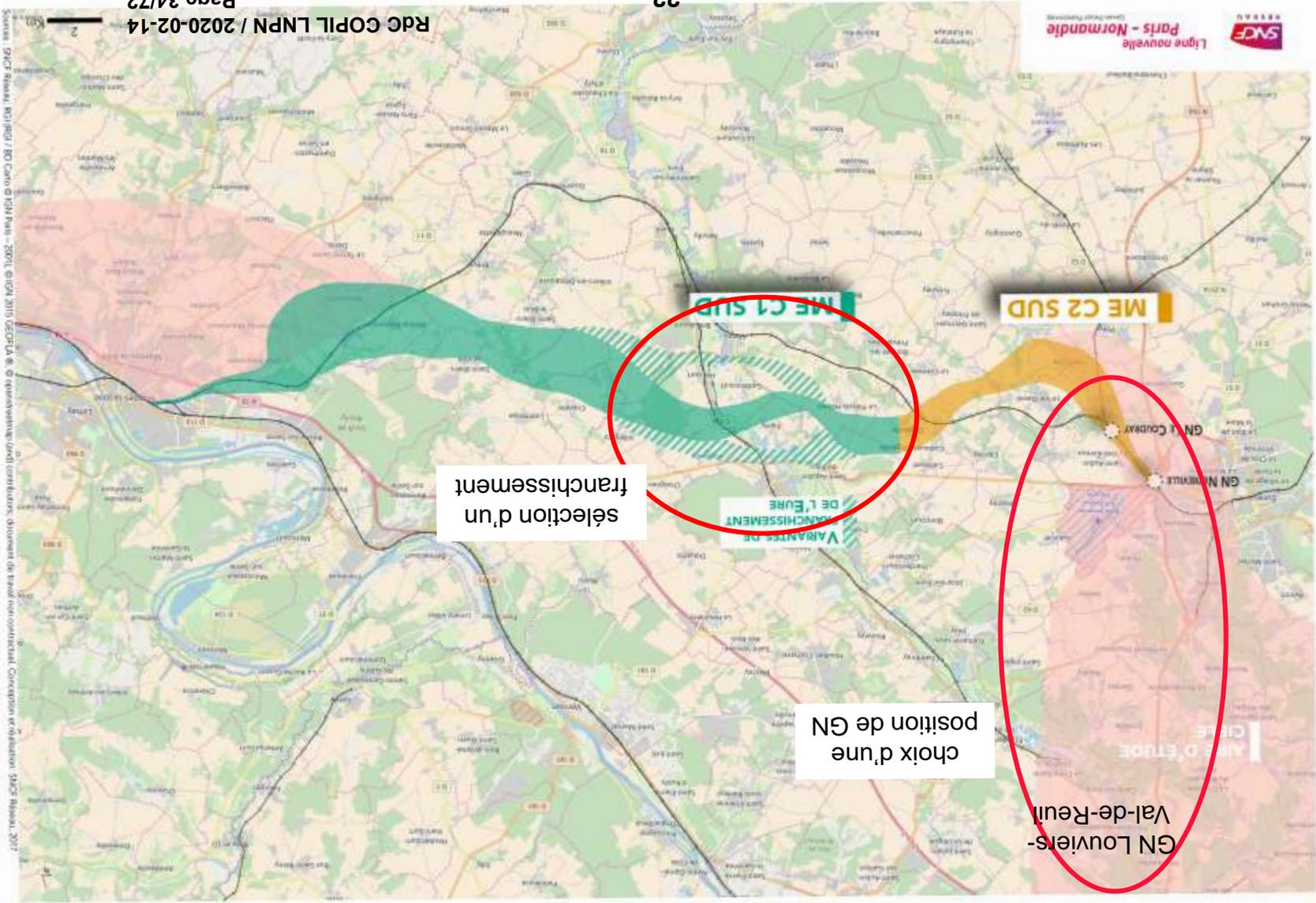


Enjeux pour les sections prioritaires Barentin-Yvetot et Mantes-Evreux

PIG locaux éventuels sur la sous-section prioritaire Barentin-Yvetot



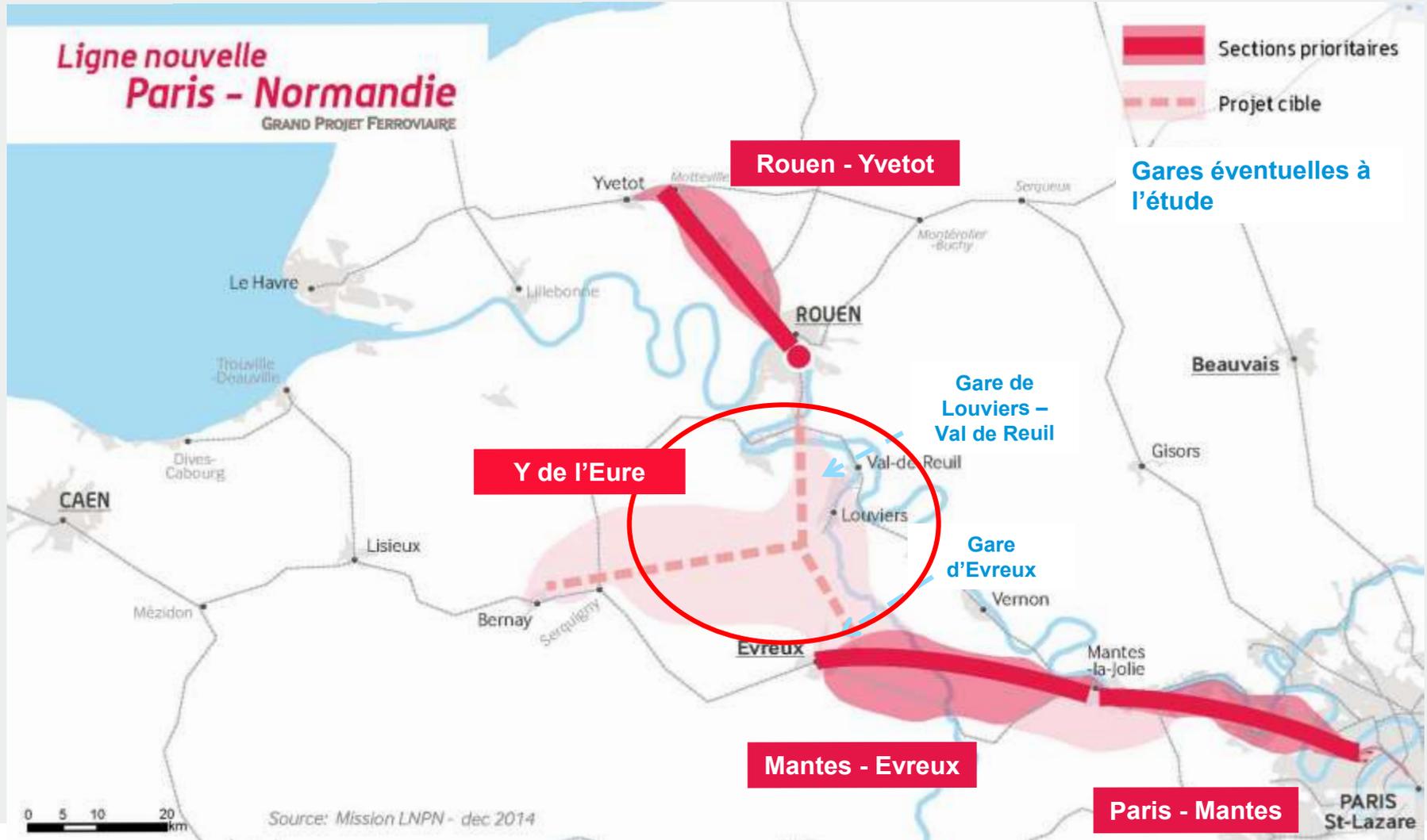
PIG locaux éventuels sur Mantes-Evreux





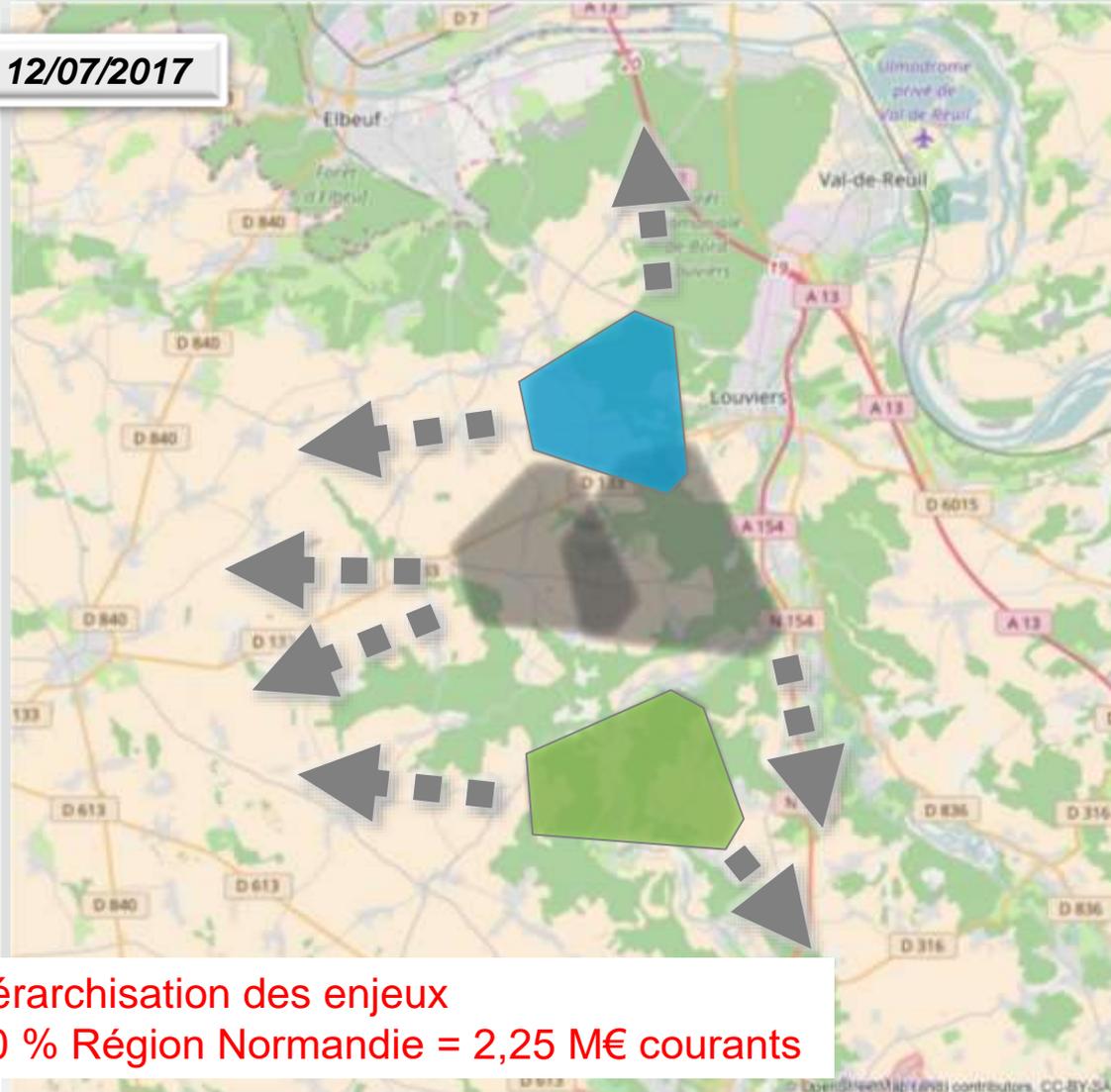
Y de l'Eure : lancement d'une 1^{ère} phase d'étape 1

3 sections prioritaires réalisées par étapes, puis l'horizon cible



Y de l'Eure : 1^{ère} phase d'étape 1

Rappel COPIL du 12/07/2017



Le plus favorable pour Rouen - Caen

Le plus favorable pour Paris - Rouen - Caen

Identification et hiérarchisation des enjeux
Financement : 100 % Région Normandie = 2,25 M€ courants

Enjeux de l'étape 2 pour la section prioritaire Paris- Mantes



Apports de la LNPN sur l'exploitation du réseau ferré francilien : 3 scénarios d'étude

Synthèse des enjeux du **Projet LNPN** pour les **services franciliens**

Rappel COPIL du 12/07/2017

<p>EFFETS DIRECTS</p>	 <p>6 trains / h</p> <p>Inférieur à 30 min.</p> <p>+1</p> <p>-5 min.</p> <p>Condition :  MR V200</p>	<p>1 MINUTE Gagnée entre Paris et Mantes ≈ 250 M€ VAN</p> 
<p>EFFETS INDIRECTS</p>	<p>Paris Mantes par Poissy</p> <p>Gain de capacité sur la ligne existante et de desserte</p> <p>Amélioration de la qualité de service pour le  </p> <p>et par diffusion pour la ligne Paris – Mantes par Conflans</p>	<p>1 POINT de REGULARITÉ Branche ouest RER E ≈ 350 M€ VAN</p>  
<p>EFFETS POTENTIELS</p> <p>(pouvant nécessiter des actions complémentaires au-delà du projet LNPN)</p>	<p>Densification de la desserte et maillage  </p> <p>Renfort de l'offre  </p> <p>Reconfiguration possible  </p> <p>en lien avec  </p> <p>Conditions : Travaux infra </p> <p>Matériel roulant </p>	<p>1 POINT de REGULARITÉ Branche ouest RER A et L ≈ 1000 M€ VAN</p>   



Scénarios de desserte ouest francilienne en étape 2

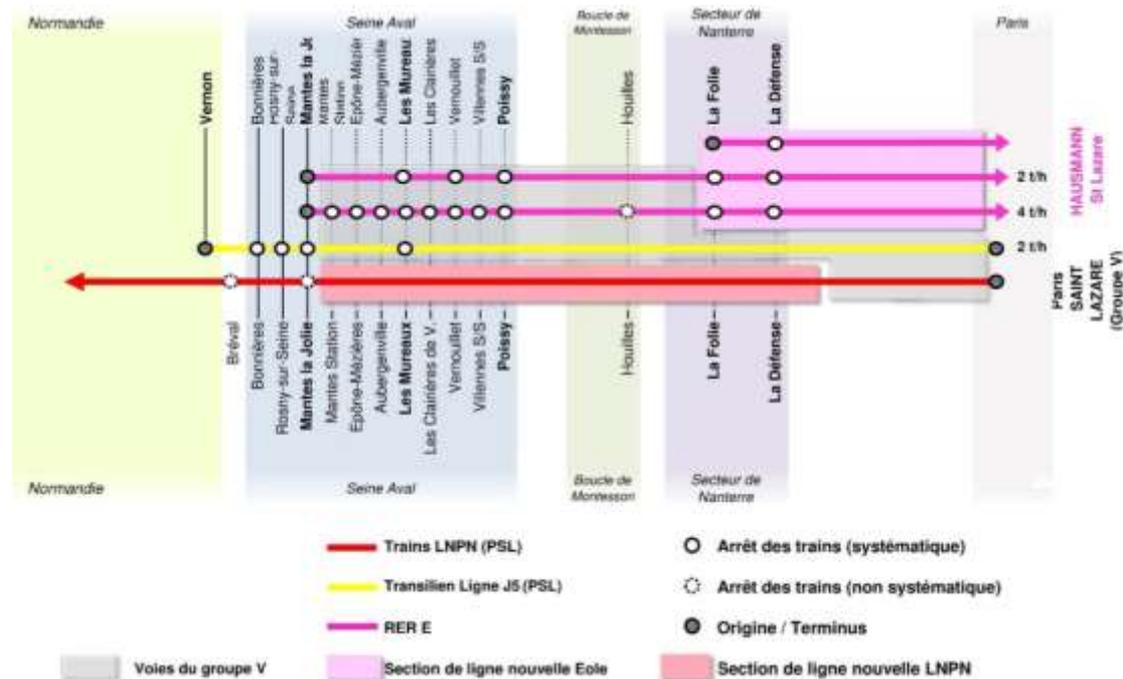
- Le GT 3 relatif aux apports de la LNPN sur le réseau francilien a acté le 5 juillet 2018
3 scénarios d'évolution de desserte du RER E à l'horizon LNPN :

EOLE : 6 RER E + 2 Vernon

Sc 1 : LNPN + 6 RER E (= étape 1)

Sc 2 : LNPN + 8 RER E

Sc 3 : LNPN + 6 RER E + 2 Vernon



NB : nombre de trains par heure de pointe dans le sens de la pointe

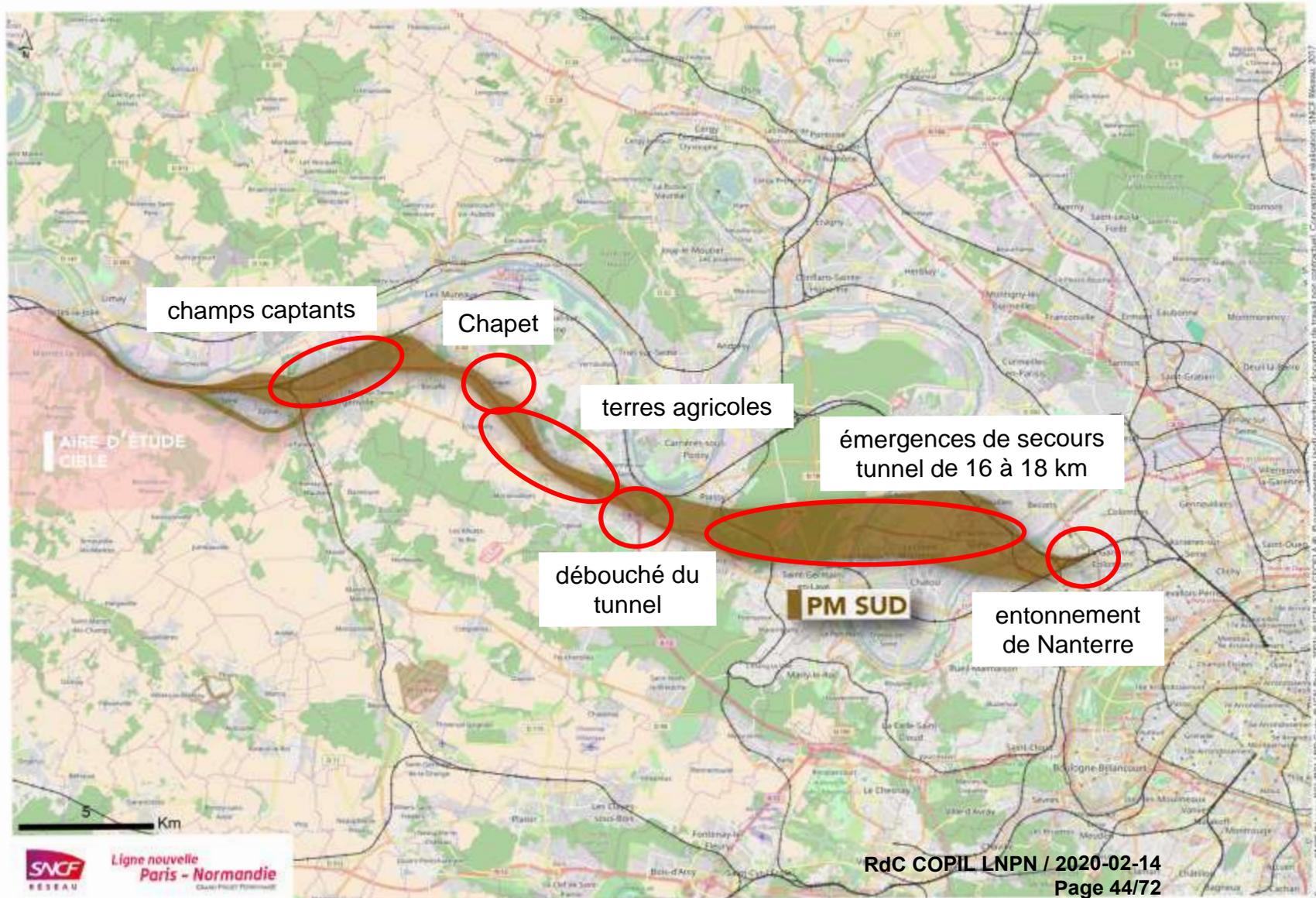
RdC COPIL LNPN / 2020-02-14

Page 41/72



Enjeux de l'étape 2 pour la section Paris-Mantes

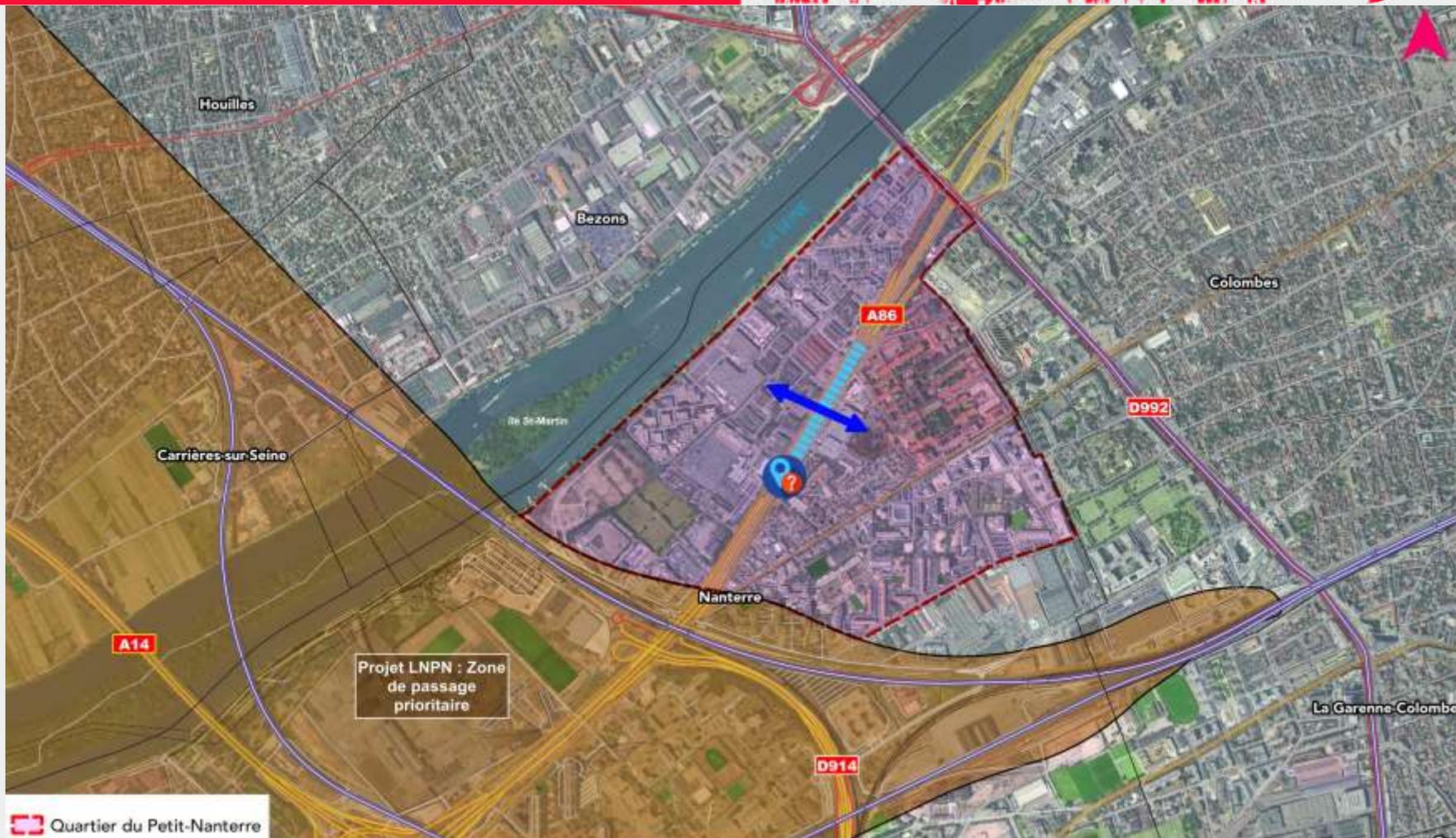
Enjeux pour l'enquête d'utilité publique de la section Paris-Mantes





Raccordement vers Nanterre-La Garenne

Etude prospective sur un franchissement de l'A86

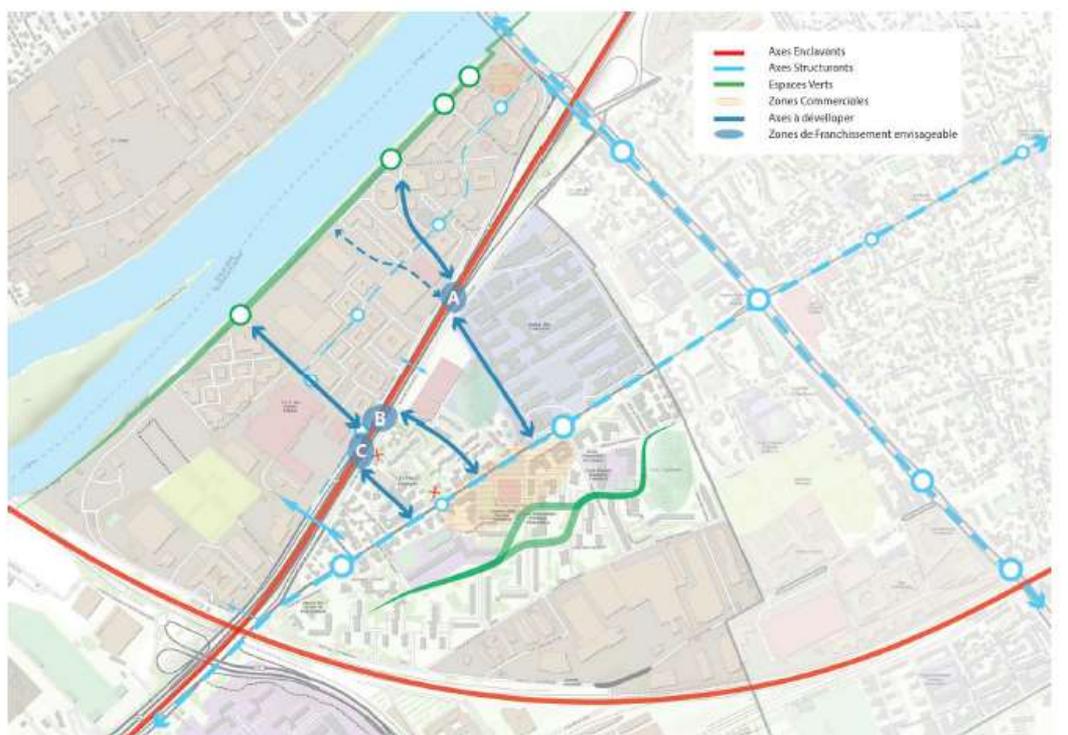


Quartier du Petit-Nanterre

Conception & réalisation: SNCF Réseau - Juillet 2019
Sources: SNCF Réseau, IGN © IGN 2015 GEOFLAS, OpenStreetMap
Document de travail non contractuel. Diffusion limitée.

Etude prospective sur un franchissement de l'A86

- Le marché de l'étude attribué le 29 novembre 2019 à Tractebel Engineering associé au cabinet Lavigne Chéron Architectes
- Réunion de lancement avec les services de la Mairie de Nanterre le 21 janvier 2020
 - ✓ Présentation de 3 macro scénarios prospectifs de franchissement A, B et C



Scénario prospectif A jugé plus pertinent au regard des futurs projets d'aménagement de la Ville



Etude prospective sur un franchissement de l'A86

Phasage / Planning de l'étude



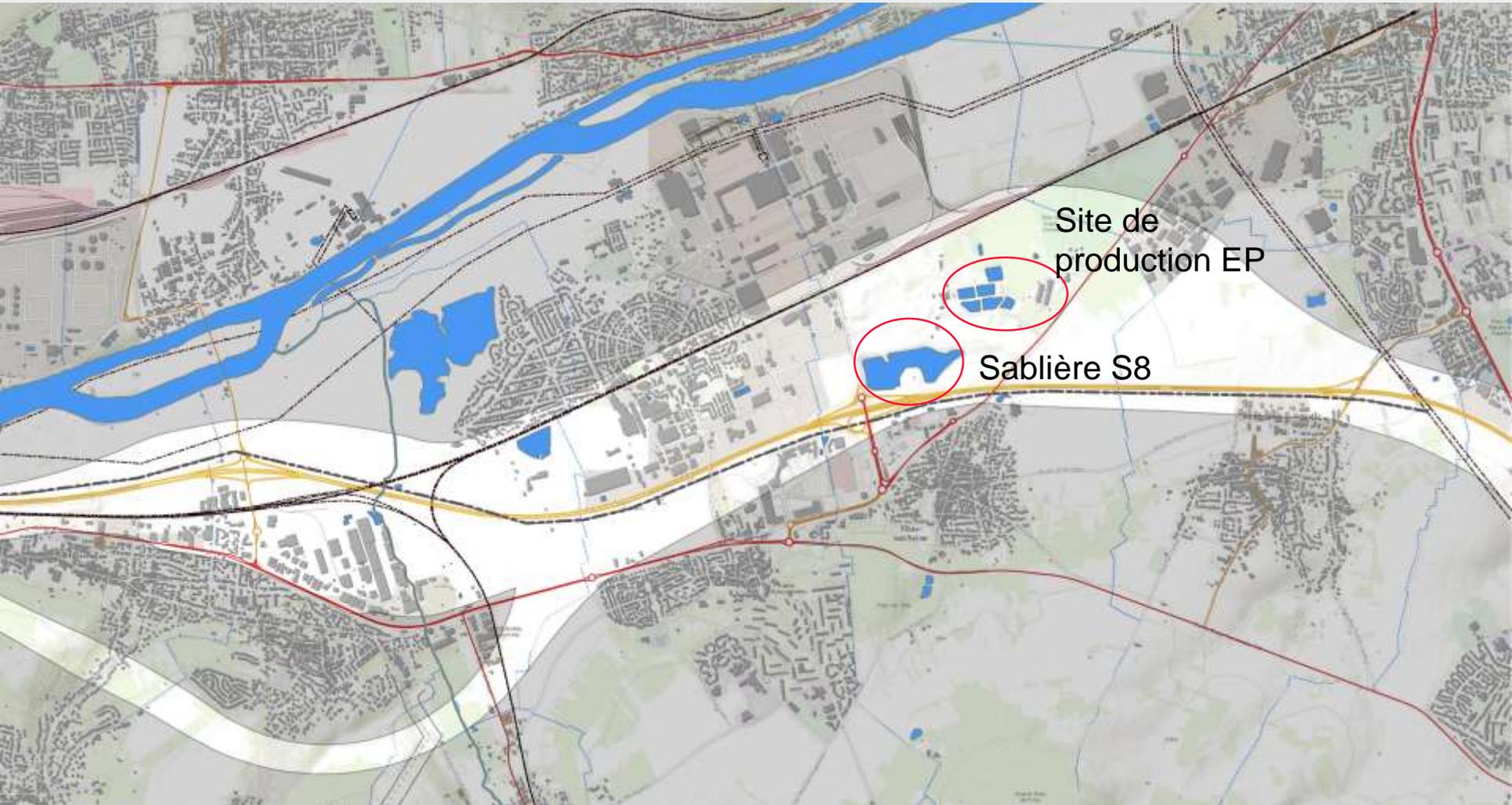
Eléments de calendrier pour la suite

- Mise à disposition des données d'entrée par la mairie de Nanterre pour le démarrage de la phase 1 : sous quinzaine
- Comité technique de validation de la phase 1 : 4 mars 2020
- Relance du GT Raccordement Nanterre-La Garenne : printemps 2020
- « COPIL » avec les élus : printemps 2020 après les élections municipales

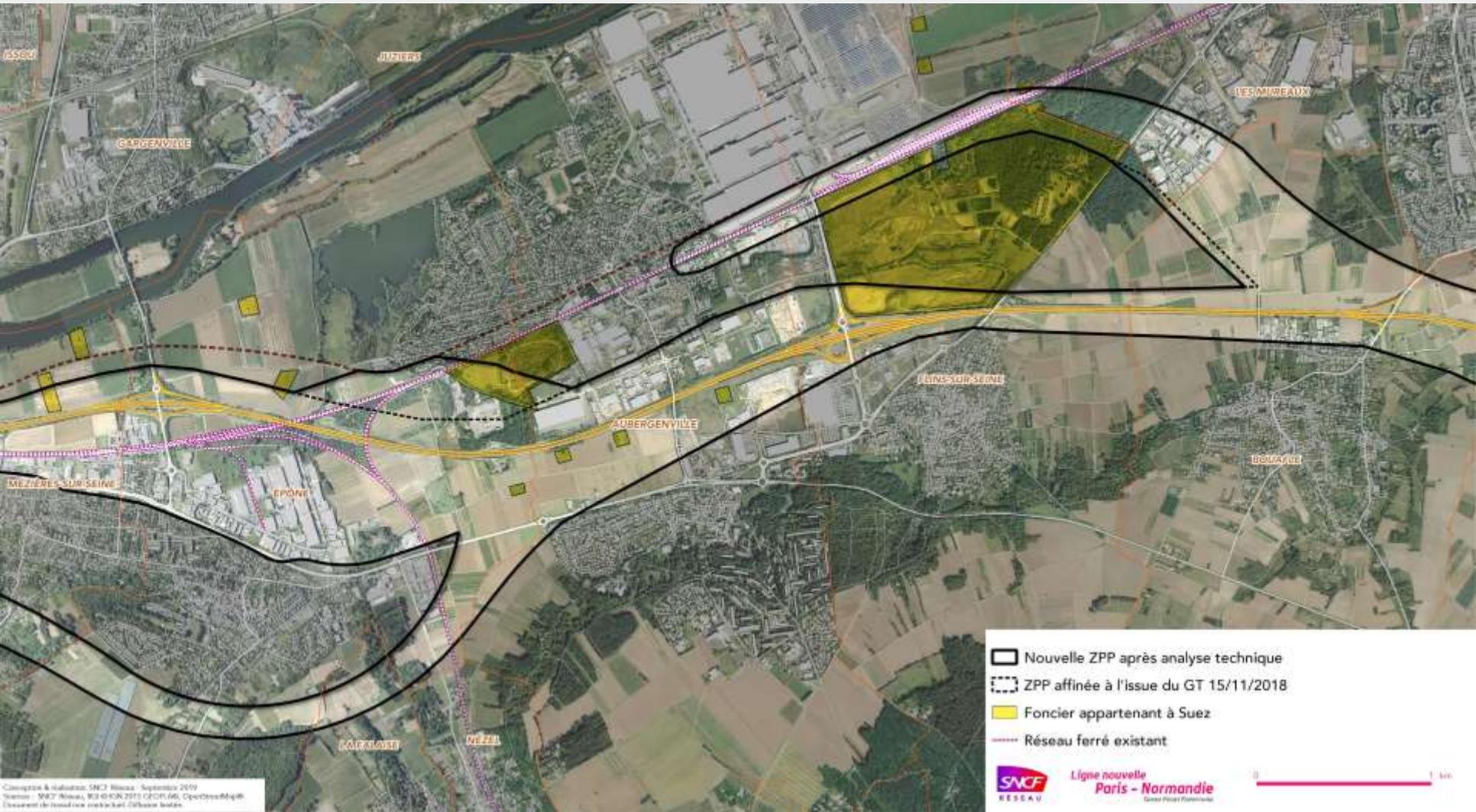


Raccordement vers Epône - Flins

Enjeu des champs captants



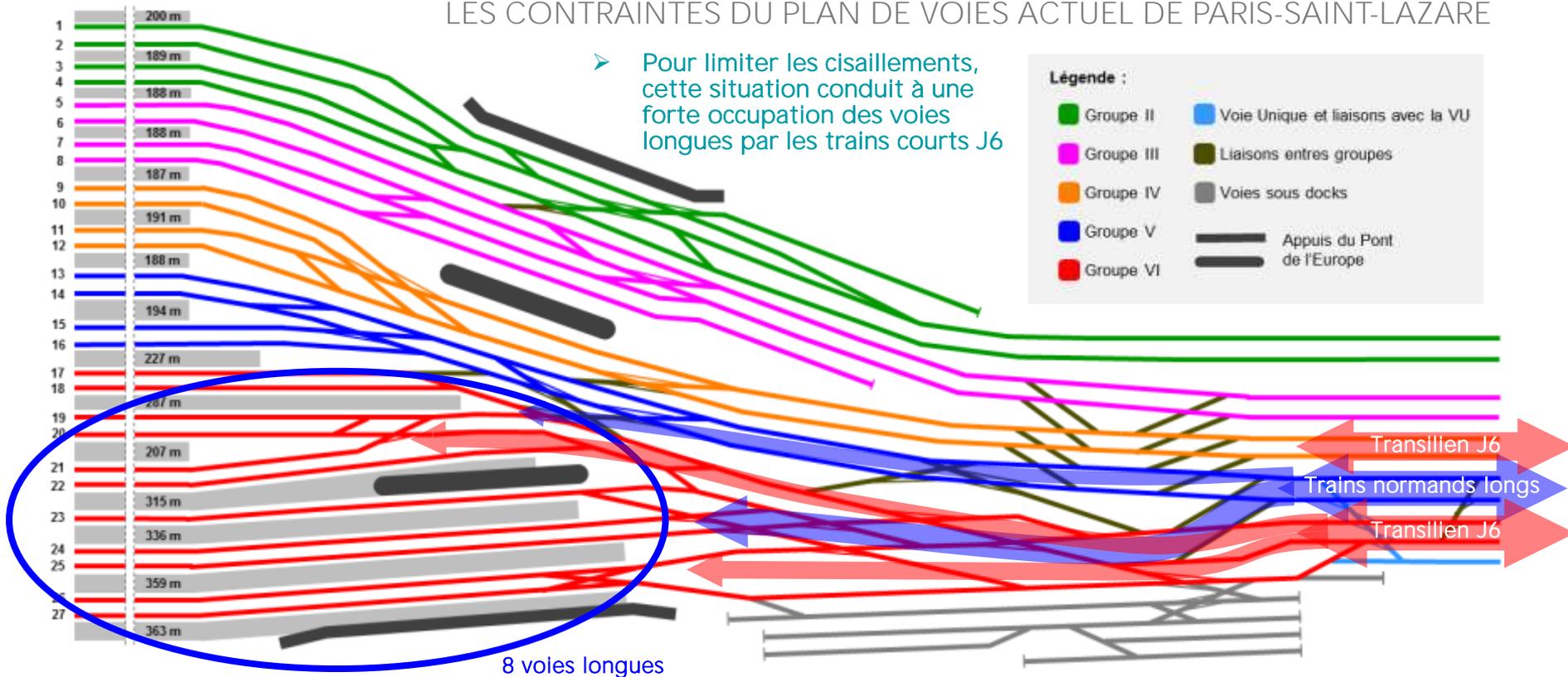
ZPP réduite validée pour l'étape 2



Point d'avancement sur le complexe de Paris Saint-Lazare

PROBLÉMATIQUE DU DÉCROISEMENT

LES CONTRAINTES DU PLAN DE VOIES ACTUEL DE PARIS-SAINT-LAZARE

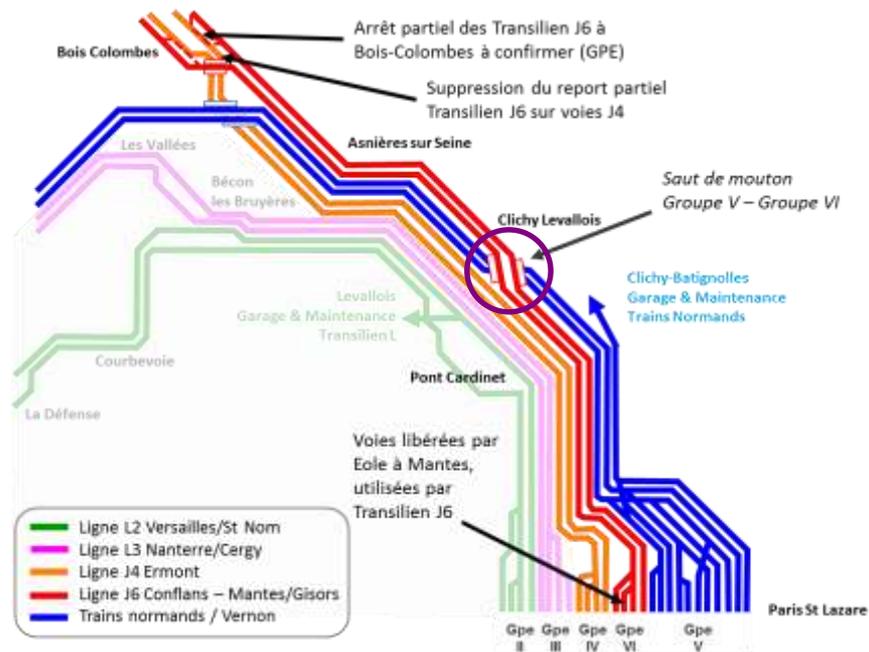


➤ Elle subsistera à l'horizon EOLE alors qu'un allongement des trains normands est prévu

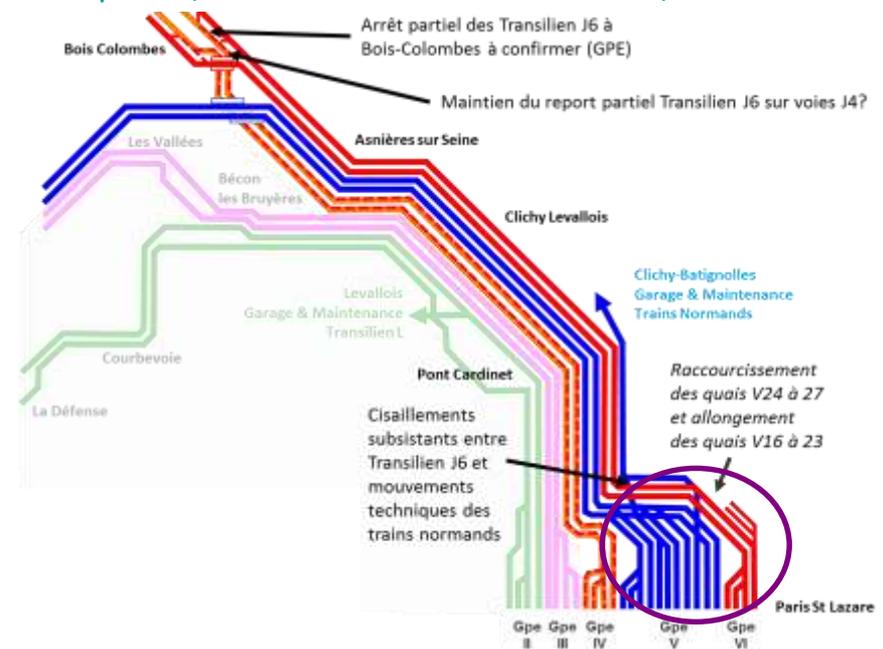
SOLUTIONS ÉTUDIÉES

POUR PERMETTRE LE DÉCROISEMENT DES GROUPES V ET VI

Solution initiale de décroisement par un saut-de-mouton en avant-gare (études préliminaires)



Solution alternative par allongement des quais du Groupe V (étude de faisabilité du tracé)



➤ La solution saut-de-mouton a été retenue lors du COPIL PSL du 8 juillet 2019

MACRO-PLANNING PRÉVISIONNEL

- + Validation des études préliminaires : 2^{ème} semestre 2020
- + **Etape de préparation de l'AVP (dont sondages et approfondissement des conditions de réalisation) :** de fin 2020 à début 2022
- + Durée indicative des phases suivantes :
 - AVP (y compris instruction et validation) : 2 ans et ½
 - PRO (y compris instruction et validation) : 2 ans
 - Travaux (y compris travaux préparatoires) : 6 ans
- + **Mise en service envisageable 10 à 11 ans après l'engagement de l'AVP, sous réserve de la disponibilité des financements et des ressources**

La plateforme axe Seine

LA PLATEFORME SERVICES INFRASTRUCTURE AXE SEINE

Objectifs de la plateforme Services Infrastructure Axe Seine :

Donner de la **visibilité à moyen terme et à plus grande échelle** et disposer d'un cadre de référence collectif à moyen terme sur les évolutions de service et les projets

Améliorer la **qualité des sillons fret de long parcours**

Garantir la **cohérence des projets** et la **tenue de l'ensemble des promesses de service** associées à chaque projet

Améliorer la pertinence des projets d'adaptation de l'infrastructure par un lien plus marqué avec les projets de service et l'opportunité de **synergie entre projets**

Optimiser la programmation des travaux grâce à une meilleure connaissance des besoins commerciaux en amont

Réduire le besoin d'arbitrage en aval par un dialogue renforcé en amont



Composition de la plateforme :

- Etat
- Région Normandie
- Région Ile de France
- Ile de France Mobilité
- HAROPA
- SNCF Réseau

Principales productions

- construction des plans d'exploitation à l'horizon 2030, sans (situation de référence) et avec le projet LN PN
- Construction du plan d'exploitation à l'horizon 2025 (mise en service d'EOLE)
- Programmation des travaux de renouvellement et de modernisation à forts impacts (dont le projet de saut de mouton à Saint-Lazare)

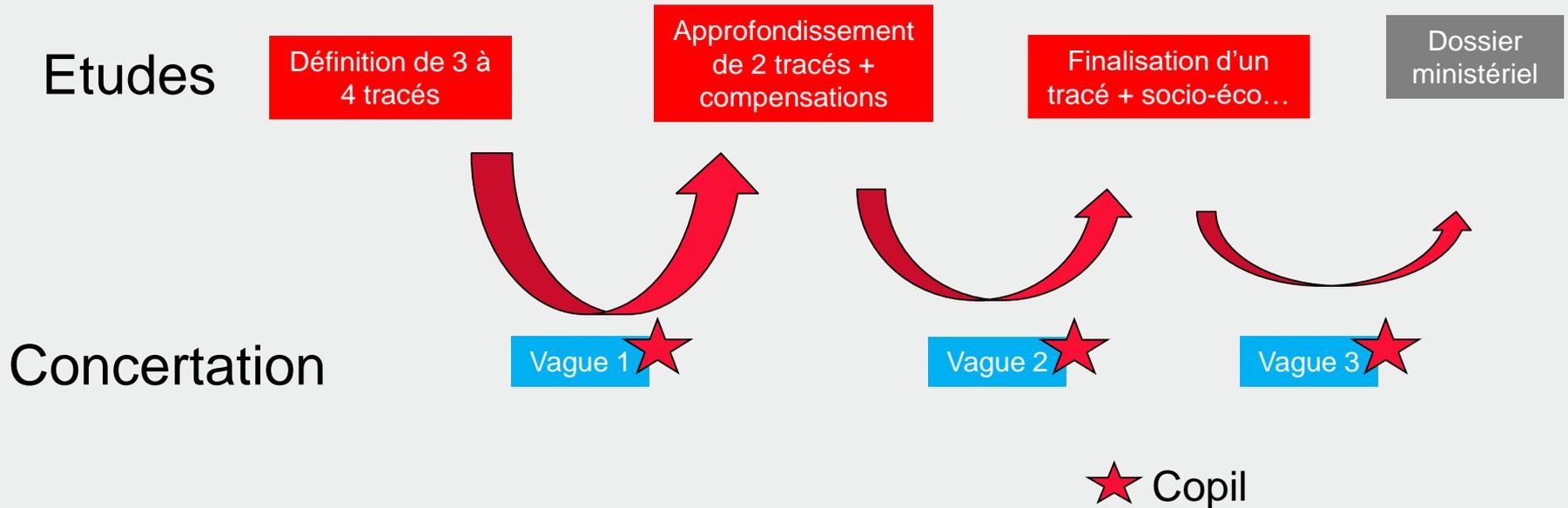
Programme de travail d'étape 2



Calendrier possible d'étape 2

Hypothèses structurantes du planning

Pour Paris-Mantes et Rouen-Barentin : processus agile « en entonnoir » par **cycles courts entre la définition des infrastructures, la concertation et les validations par le Copil.**



Pour le dimensionnement de la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever : processus d'étude et de concertation spécifique à mettre en place

2020 : installation de l'étape 2

Nomination garant(e) CNDP, Mme Jarry : 8 janvier 2020

Cotech : 22 janvier 2020

Décision ministérielle : 13 février 2020

COPIL d'installation de l'étape 2 : 14 février 2020

« Evénement LNPN » par la Délégation Interministérielle au Développement de la Vallée de Seine (DIDVS) lançant l'étape 2 avec les nouveaux exécutifs municipaux, les associations, les parlementaires... : juin 2020

Conventions de financement d'étape 2 finalisées : printemps 2020

Passage dans les instances financeurs RIF et Région Normandie : été 2020

Prochain Copil : modalités de concertation, ambition développement durable... : rentrée 2020 ?

Validation du programme fonctionnel d'étape 2 et des conventions de financement en instances SNCF Réseau : automne 2020



Calendrier prévisionnel d'étape 2



Section Paris-Mantes, gare nouvelle de Rouen et Rouen-Barentin

T2 2020 : élaboration des modalités de concertation avec le/la garant(e)

Oct 2020 : conventions de financement signées

Nov 2020 : lancement des marchés d'AMO, géotechnique, topographie

T3 2021 : lancement des études techniques de 4 tracés

T1 2022 : concertation vague 1 puis COPIL avant présidentielle de mai

S2 2022 : approfondissement de 2 variantes en travaillant les mesures compensatoires avec les territoires

T1 2023 : concertation vague 2 puis COPIL

T2 2023 : finalisation du tracé retenu et des mesures compensatoires, validation du financement (mission IGF/CGEDD), rendu des études socio-économiques...

T3 2023 : concertation vague 3 et Copil préparant la décision ministérielle

T4 2023 : dossier de fin d'étape 2 et saisine de la CNDP (au plus tard)



Budget et financement



Le budget initial d'étape 1 de 22 M€ présente, à date, un **reliquat de 5,4 M€ courants** qu'il convient de solder pour permettre aux financeurs de réaffecter les crédits libérés.

Compte tenu des dispositions applicables à SNCF Réseau (règle d'or), il s'avère que ce reliquat ne peut être transféré sur l'étape 2 (Référence : décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau).



ventilation du budget

EPEUP étape 2 (en M€ courants)	Etape 2
MOA et études	14,9
Acquisition de données (topographie, géotechnique, écologie...)	6,4
Opérations foncières anticipées	1,1
Provisions pour risques	1,3
Total	23,8



LNPN

Pour les mêmes raisons que celles applicables aux reliquats de l'étape 1, SNCF Réseau ne peut financer l'étape 2.

Elaboration de la convention de financement des EPEUP LNPN selon les clés de répartition :

Etat	50 %
Région Ile-de-France	25 %
Région Normandie	25 %

PSL

Le copil PSL du 31 janvier 2020 a acté une convention spécifique de 0,9 M€ pour la préparation de l'AVP du saut de mouton sur la ligne des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet LNPN au titre du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020. Un premier projet de convention est à établir pour mars 2020, en vue d'une signature au 2^{ème} semestre 2020.

Propositions au COPIL



Il est proposé au COPIL d'acter les points suivants

- prise en compte de la décision ministérielle, du programme d'études et du calendrier prévisionnel de l'étape 2, notamment un « événement LNPN » à l'été 2020,
- validation du budget prévisionnel d'étape 2 EPEUP LNPN, soit **23,8 M€ courants**
- élaboration de la **convention de financement de l'étape 2** des EPEUP LNPN selon les clés de répartition 50 % Etat, 25 % Région Ile-de-France et 25 % Région Normandie
- lancement d'une **première phase d'étape 1 sur le Y de l'Eure** pour un budget de 2,25 M€ courants financé intégralement par la Région Normandie
- élaboration d'une **convention de financement pour la préparation de l'avant-projet (AVP) du saut de mouton PSL** sur la ligne des EPEUP de la LNPN du CPIER pour un montant de 0,9 M€
- **validation de la ZPP réduite Paris-Mantes** dans le secteur du raccordement d'Epône-Flins
- prise en compte de la **nécessité d'adapter en conséquence le CPIER 2015-2020** dans le cadre de l'avenant technique au volet mobilité



Merci de votre attention



PREMIER MINISTRE

Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
20, avenue de Ségur 75007 Paris

Tél. : +33 (0)1 42 75 82 68