



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Délégation interministérielle  
au développement  
de la Vallée de la Seine**



# **Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**12<sup>ème</sup> Comité de pilotage  
du 8 mars 2022**

**Visio-conférence**

# Sommaire

<b>Relevé de conclusions</b>	<b>page 3</b>
<b>Annexe 1 : Liste des participants</b>	<b>page 10</b>
<b>Annexe 2 : Présentation de SNCF Réseau</b>	<b>page 13</b>

## Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)

### 12<sup>ème</sup> Comité de pilotage (COFIL)

Mardi 8 mars 2022

# Relevé de conclusions

#### Annexes :

- Liste des participants
- Diaporama présenté par SNCF Réseau

\* \* \*

\*

Monsieur Pascal Sanjuan, préfet, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, a présidé, le mardi 8 mars 2022 en audio-visioconférence, la 12<sup>ème</sup> réunion du comité de pilotage (COFIL) de la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), en présence notamment de monsieur Jean-Baptiste Gastinne, vice-président de la Région Normandie, premier vice-président de la Communauté urbaine Le Havre Seine métropole et adjoint au maire du Havre, accompagné de monsieur Laurent Mary, directeur général adjoint des services de la Région Normandie, de monsieur Laurent Calvalido, directeur général adjoint Transports représentant la présidente de la Région Île-de-France, de monsieur Michel Fricout, vice-président du conseil départemental du Calvados, de monsieur Thierry Plouvier, vice-président du conseil départemental de l'Eure accompagné de monsieur Julien Canin, élu de Seine-Eure Agglomération, de monsieur Alain Bazille, vice-président du département de Seine-Maritime, de monsieur Richard Delepierre, conseiller départemental représentant le président du conseil départemental des Yvelines, de monsieur Olivier Zamouth, directeur général adjoint des services représentant le président du conseil départemental de la Manche, de monsieur Nicolas Mayer-Rossignol, président de la Métropole Rouen Normandie et maire de Rouen, accompagné de messieurs Cyrille Moreau et Pascal Le Cousin, élus de

la Métropole Rouen Normandie, de monsieur Nicolas Joyau, vice-président de la Communauté urbaine de Caen-la-Mer et maire adjoint de Caen, de monsieur Raphaël Norblin, conseiller communautaire d'Évreux Portes de Normandie, de monsieur Eddie Aït vice-président de la Communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise, de madame Isabelle Théodin, directrice des services représentant le président de la Communauté d'agglomération de Seine-Eure, de monsieur Arnaud Catherine, maire-adjoint de Cherbourg-en-Cotentin et de madame Isabelle Jarry, garante désignée par la commission nationale du débat public (CNDP). Sont excusées madame Florence Castel, présidente du comité technique de la LNPN et madame Anne Hidalgo, maire de Paris. La liste des participants figure en annexe.

Le délégué rappelle, en introduction, que ce 12<sup>ème</sup> COPIL intervient après la signature de la convention de financement pour permettre à SNCF Réseau de conduire des études plus poussées du projet en application de la décision ministérielle de février 2020. Il s'agit en particulier de l'étape 2 des études préalables à l'enquête d'utilité publique sur les sections prioritaires (Paris-Mantes et Rouen-Barentin avec la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever) et des approfondissements à apporter sur les autres sections.

L'objectif est maintenant de faire avancer ce projet de façon très concrète, notamment en engageant la concertation de la section Rouen-Barentin incluant la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever, dans le même calendrier que la section Paris-Mantes.

SNCF Réseau souligne sa détermination à faire avancer ce projet à l'heure où les grands projets ferroviaires de ligne nouvelle du sud de la France sont mis en avant.

Ce premier COPIL de l'étape 2 des études préalables à l'enquête publique a pour but de :

- présenter le mode d'organisation envisagé ;
- partager le travail préparatoire réalisé depuis le précédent COPIL ;
- s'accorder sur la feuille de route de 2022 ;
- présenter et décider des scénarios de travail concernant la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever.

Ce dernier point est extrêmement important pour être en mesure de prioriser, à l'automne 2022, les orientations à soumettre à la concertation.

Le diaporama présenté par SNCF Réseau est annexé au relevé de décisions.

## 1. Modalités de pilotage

Pour que le projet avance, le délégué souhaite que la gouvernance soit opérationnelle et pragmatique avec :

- un COPIL qui arbitre ;
- un COTECH présidé par Mme Castel, qui prépare les arbitrages, d'où l'importance que les membres participent activement à ses travaux amont, au

bon niveau de représentation et avec un mandat de leurs instances dirigeantes ou de leurs élus ;

- un format de COPIL adapté, le cas échéant, pour associer les partenaires directement concernés par ces études et en fonction des sections traitées.
- la reprise d'un rythme régulier des COPIL, systématiquement précédés d'un COTECH, pour prendre les décisions en temps utiles.

A cet égard, le délégué insiste, notamment auprès de SNCF Réseau, pour qu'il n'y ait pas de dérapage du calendrier, au stade des études.

Il est demandé à SNCF Réseau de produire, pour le prochain COPIL, une analyse des risques susceptibles d'affecter le calendrier.

## 2. Calendrier de cette nouvelle étape

La décision ministérielle du 13 février 2020 est illustrée par la carte (diapositive n°5) distinguant les sections prioritaires (Paris-Mantes et Rouen-Barentin) et les sections à approfondir.

Selon le calendrier général, les études à mener (dont les esquisses de tracés) et couvertes par la convention de financement de près de 24 M€ se dérouleront sur la période 2021-2025.

Au cours de cette période, il est prévu des séquences successives de concertation sur la base des résultats obtenus au fur et à mesure de l'avancement des études pour notamment définir les tracés de référence des nouvelles infrastructures sur les sections Paris-Mantes et Rouen-Barentin, l'objectif étant de produire le dossier ministériel à l'horizon fin 2024 (calendrier en cours d'actualisation).

Depuis 2021, plusieurs actions ont été entreprises notamment:

- les premiers échanges bilatéraux entre la garante du débat public et les élus les plus directement concernés (printemps 2021) ;
- la définition par SNCF Réseau de son organisation technique et de la structuration des marchés qui en découle (été 2021) ;
- la passation du premier marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) à savoir l'assistance générale et technique (2<sup>ème</sup> semestre 2021) ;
- l'installation du groupe de travail dédié à la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever (fin 2021) ;

Pour 2022, il est proposé la feuille de route suivante incluant :

- la passation des autres marchés d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de bureaux d'études nécessaires à la réalisation des études prévues par la décision ministérielle :
  - o études techniques en vue de lancer la campagne d'acquisitions de données à la rentrée 2022 ;

- études de conception technique et environnementales, alimentées par les campagnes mentionnées ci-dessus ;
- études fonctionnelles et d'exploitation, à mener en parallèle des précédentes ;
- préparation de la concertation ;
- le lancement des études et des acquisitions de données à la rentrée ;
- le lancement de la concertation en fin d'année, à l'issue de l'examen du cadre proposé en assemblée plénière de la commission nationale du débat public ;
- l'organisation, à l'automne, d'un évènement matérialisant la relance du projet.

La région Normandie et la métropole Rouen Normandie partagent la feuille de route proposée pour 2022. La région Normandie juge également intéressant d'informer le grand public des territoires concernés que le projet continue d'avancer.

Des échanges, il ressort un consensus sur le programme de travail et l'intérêt de matérialiser la relance concrète du projet par un évènement à l'automne. Le COTECH est chargé de définir et de préparer cet évènement en vue d'une validation par le prochain COPIL.

### 3. Scénarios de travail de la nouvelle gare de Rouen Saint-Sever

Il est rappelé que les études préalables à l'enquête publique, en étape 1, ont porté sur le scénario de gare d'agglomération où convergent toutes les dessertes de Rouen, tout en soulignant les limites ou les besoins d'approfondissement.

La décision ministérielle a donc demandé à poursuivre les études de dimensionnement de la nouvelle gare en optimisant son fonctionnement avec l'actuelle en rive droite, et d'engager l'élaboration du dossier d'enquête publique incluant la nouvelle gare dans le même calendrier que la section Paris-Mantes.

Pour s'inscrire dans ce calendrier, les réflexions du groupe de travail dédié à la nouvelle gare, que pilote la présidente du COTECH, doivent donc aboutir dans le courant du mois de juin 2022, de sorte que les résultats des travaux soient présentés au COTECH fin juin, puis validés en septembre, en vue d'une décision au COPIL prévu à l'automne.

Trois scénarios sont proposés : le scénario 1 dit « de gare d'agglomération » et issu de l'étape 1, le scénario 2 bipôle dit « optimisé » qui répartit les dessertes intra régionales entre les deux gares et le scénario 3 bipôle dit « correspondances ferroviaires optimisées » qui permet des dessertes Paris-Rouen-Le Havre à partir des deux gares et offre davantage de correspondances à partir des deux gares.

De la présentation par SNCF Réseau, il ressort que :

- l'agglomération de Rouen présente trois points durs pour la robustesse de l'exploitation ferroviaire : la gare de Rouen rive droite, la bifurcation de Darnétal et le viaduc d'Eauplet,

- le scénario 1 concentre toutes les dessertes dans la nouvelle gare et allège très significativement l'activité de la gare Rive droite, mais il nécessite des emprises importantes pour construire la nouvelle gare, y compris pour la construction d'un ouvrage de franchissement des voies (« saut-de-mouton ») dans son périmètre, et il augmente les circulations ferroviaires empruntant le viaduc d'Eauplet, déjà sous tension,
- le scénario 2 simplifie l'exploitation de la nouvelle gare en laissant, en rive droite, les dessertes vers le nord de l'agglomération, en supprimant la nécessité de construire l'ouvrage de franchissement en avant gare ; il réduit l'emprise au sol et allège les circulations sur le viaduc d'Eauplet, mais il impose des correspondances non ferroviaires entre les deux gares pour accéder aux dessertes Rouen-Le Havre (gare nouvelle) ou aux dessertes périurbaines du nord (gare Rive droite) ;
- le scénario 3, qui est une optimisation du scénario 2, assure des correspondances ferroviaires entre les dessertes périurbaines et les dessertes Paris-Rouen-Le Havre offertes à partir des deux gares ; le maintien en rive droite d'une activité analogue à celle existante allège les circulations sur le viaduc d'Eauplet et apporte de la résilience dans l'exploitation en cas d'incident dans une gare ; il n'offre toutefois pas de gare dédiée aux dessertes Paris-Rouen-Le Havre.

Il est proposé d'étudier l'impact de ces scénarios contrastés selon une analyse multicritères répartie en six familles confiées chacune à un pilote : besoins de mobilité (région Normandie), exploitation ferroviaire (SNCF Réseau), infrastructures (SNCF Réseau), critères en gare (SNCF Gares & connexion), critères urbains (métropole Rouen Normandie), aspects socio-économiques (SNCF Réseau).

Pour la métropole Rouen Normandie, le projet de gare nouvelle et le devenir de la gare actuelle revêtent une importance particulière avec des conséquences au-delà du territoire métropolitain. Se posent plusieurs questions : l'opportunité à ce stade d'envisager d'autres scénarios ou un scénario de synthèse, la clarification du calendrier d'arbitrage et les besoins d'aménagement urbain dans le cas des scénarios bipôles, le niveau d'études requis pour l'analyse multicritères.

SNCF Réseau précise qu'il est proposé de conduire l'analyse multicritères sur des scénarios contrastés pour mieux apprécier l'impact des critères sur chacun d'eux. Les résultats de l'analyse pourront conduire à envisager des adaptations par rapport aux scénarios étudiés en vue de construire la proposition à soumettre au COPIL.

Il est encore prévu deux réunions du groupe de travail dédié et deux du COTECH pour élaborer les propositions à soumettre au COPIL à l'automne prochain. Le respect de ce calendrier permettra de mener la concertation sur la section Rouen-Barentin dans le même calendrier que celui de la section Paris-Mantes.

Pour tenir le calendrier, l'analyse multicritères sera fondée sur les dires d'expert exprimés dans les travaux conduits par chaque pilote de famille de critères.

La région Normandie souligne l'enjeu de cette nouvelle gare pour la métropole, mais aussi pour la région notamment en ce qui concerne les liaisons de bloc nord (Dieppe, Yvetot, Gisors, Amiens). Elle partage donc la nécessité de travailler vite et bien pour être en mesure de se prononcer sur le scénario privilégié lors du COPIL d'automne.

Le délégué appelle l'attention sur la nécessité d'une bonne articulation des travaux avec ceux menés dans le cadre du projet partenarial d'aménagement (PPA) de la gare de Rouen-Saint-Sever. Il insiste également sur les impératifs de calendrier pour élaborer le dossier d'enquête d'utilité publique concomitamment sur les sections de Paris-Mantes et de Rouen-Barentin. Les réunions de groupe de travail, l'analyse multicritères et les réunions du COTECH devraient permettre d'aboutir collectivement lors du COPIL d'automne.

La métropole Rouen Normandie partage les impératifs de calendrier pour assurer la synchronisation des dossiers d'enquête publique sur les deux sections prioritaires. Elle souligne également l'importance d'une synchronisation des travaux menés au sein du PPA, qui intègrent l'aménagement du quartier d'affaires Saint-Sever attendant à la future gare, avec ceux de ce COPIL.

SNCF Gares et Connexions confirme son implication dans le travail collaboratif d'analyse multicritères. Même si le calendrier est serré, le travail sera mené pour respecter les échéances fixées.

La méthode de travail et le calendrier de l'analyse multicritères sont validés.

#### 4. Points complémentaires

La région Normandie souligne l'importance pour le président de région de resserrer les échéances des autres sections de celles des sections prioritaires. C'est la raison pour laquelle il avait souhaité financer les approfondissements des études relatives au « Y de l'Eure ». Compte tenu du calendrier du projet, il apparaît aujourd'hui important de privilégier la section « Mantes-Evreux ».

Le délégué rappelle que la décision ministérielle prévoit bien un approfondissement des études sur la section « Mantes-Evreux ».

La communauté urbaine de Caen-la-Mer s'interroge sur l'avancement des études du saut de mouton en avant-gare de Saint-Lazare évoquées en 2020 et exprime le souhait d'être associée aux différents comités techniques de ce projet et de LNPN. Le département du Calvados exprime la même demande.

SNCF Réseau indique que l'analyse de la valeur menée en 2021 a permis de dégager deux solutions dont le COPIL du 30 novembre dernier a demandé l'approfondissement. Le financement de ces compléments fait l'objet d'un avenant en cours de signature. Pour répondre aux inquiétudes d'Ile-de-France Mobilités dans l'hypothèse où les conditions d'exploitation et la réalisation des travaux de ces solutions s'avèreraient in fine inconciliables, il est exploré dans des réunions techniques ad hoc une option où

l'ouvrage serait décalé davantage sur les voies de services à proximité du point de raccordement aux voies principales.

Le délégué rappelle que la nature des études du saut de mouton conduit à ce stade à associer plutôt les autorités organisatrices de mobilités. La meilleure façon d'informer les autres collectivités intéressées mérite donc d'être examinée.

La région Normandie rappelle son souhait de voir les travaux du saut de mouton être engagés dès que le projet Eole sera terminé. En réponse aux sollicitations des collectivités de Normandie de participer aux différents comités techniques, elle propose de les associer en amont et en aval des COPIL afin d'assurer leur bonne information.

Le délégué précise que l'objet des études sur le saut de mouton menées est d'identifier la solution capable de satisfaire les conditions de réalisation des travaux et d'exploitation pendant la durée des travaux tout en optimisant l'échéance de mise en service.

\* \* \*  
\*

A l'issue des débats, le délégué résume les décisions prises par le COPIL, à savoir :

- la validation de la feuille de route 2022 : programme et calendrier des études de l'étape 2 ;
- l'accord de principe à l'organisation d'un évènement à l'automne marquant la relance du projet avec mandat donné au COTECH d'en définir le contenu, le lieu et les modalités ;
- la validation des trois scénarios de la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever, de la méthode de travail et du calendrier, afin de s'inscrire dans le même calendrier d'enquête publique sur la section Rouen-Barentin que sur celle de Paris-Mantes ;
- la programmation d'un prochain COPIL en octobre pour statuer sur l'organisation de l'évènement, le scénario à privilégier pour la nouvelle gare de Rouen-Saint-Sever et les modalités de la concertation ;
- la réalisation d'une analyse de risques afin de sécuriser le calendrier du projet.

Le délégué remercie la région Normandie de sa proposition consistant, en amont et en aval des COPIL, à relayer auprès des collectivités territoriales de Normandie intéressées l'avancement des travaux conduits par les comités techniques des projets évoqués.

**Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**12ème Comité de pilotage (COPIL)**

**Mardi 8 mars 2022**

**Annexe 1**

**Liste des participants**

Institution	Participant(s)	Accompagné(s) par
Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine	Pascal Sanjuan, délégué interministériel	Florence Pajon, conseillère mobilités et logistique
Préfecture de Région Normandie	Fabrice Rosay, SGAR	
Préfecture de Région Île-de-France	Nathalie Basnier, adjointe au préfet SGAPP	
Présidence du comité technique de la LNPN	Excusée	
Direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités - DGITM	Rémy Mensire, chef du bureau	Johan Juguet
Région Normandie	Jean-Baptiste Gastinne, vice-président transports	Laurent Mary, DGA Didier Pasant, adjoint au DGA Magalie Ragot-Hadjali, directrice adjointe Vincent Rochelle, chef du service Infrastructures et Etudes Aurélie Schraub
Région Île-de-France	Laurent Calvalido, Directeur général adjoint Pôle Logement, transport	Véronique Audoin
Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France - DREIAT	François Ploquin, adjoint au chef du service de la politique des transports	Christine Marcaillou
Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Normandie - DREAL	David Witt, DREAL adjoint	Jean-Louis Jovet, chef du service mobilité infrastructures Geneviève Quemeneur
Préfecture du Calvados	Guillaume Lericolais, sous-préfet de Lisieux	
Préfecture de l'Eure	Laurent Tessier, directeur départemental des territoires et de la mer	
Préfecture de la Manche	Laurent Simplicien, secrétaire général	
Préfecture des Yvelines	Jehan-Eric Winckler, sous-préfet de Saint-Germain-en-Laye François Gougou, secrétaire général S/préfecture Mantes	
Préfecture des Hauts-de-Seine	Pascale Clochard, Directrice CPPAT	Luc Charansonney
Préfecture du Val d'Oise	Nicolas Mourlon, directeur départemental des territoires	Alain Allard, sous-préfet à la relance
Département du Calvados	Michel Fricout, vice-président	
Département de l'Eure	Thierry Plouvier, vice-président en charge des mobilités et des infrastructures routières	Julien Canin, Maire adjoint de Pacy sur Eure Guillaume Mainy, Directeur de la mobilité
Département de la Manche	Olivier Zamouth, directeur général adjoint « Nature et Infrastructures »	
Département de la Seine-Maritime	Alain Bazille, vice-président en charge des infrastructures, des ports et du littoral	Céline Ragé, cheffe mission grands projets - Direction Générale Adjointe Aménagement et Mobilités
Département des Yvelines	Richard Delepierre, conseiller départemental	Corinne Seniquette, directrice des mobilités
Département des Hauts-de-Seine	François Barth, chef de l'unité étude et stratégie	
Département du Val d'Oise	Alexia Kara, chargée de mission grands projets et offre ferroviaire - Direction des mobilités	

Institution	Participant(s)	Accompagné(s) par
Communauté urbaine de Caen-la-Mer	Nicolas Joyau, maire adjoint et président mobilité	Eric Paris - DGA espaces publics patrimoine mobilité durables Benoit Besnehard, chef de service transports publics
Communauté d'agglomération du Cotentin	Arnaud Catherine, maire adjoint au transport et aux mobilités à la Ville	Charles-Noël Martin, chargé de mission
Communauté d'agglomération d'Evreux Portes de Normandie	Raphaël Norblin, conseiller communautaire	
Communauté urbaine du Grand Paris Seine & Oise	Eddie Aït, vice-président délégué aux mobilités et maire de Carrières-sous-Poissy	Sandrine Lacaze, adjointe au DGA aménagement
Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole	Jean-Baptiste Gastinne, 1er vice-président en charge du développement économique et du tourisme	M. Samuel Grasset, directeur développement économique et agricole
Métropole Rouen Normandie	Nicolas Mayer-Rossignol, président Cyrille Moreau, vice-président en charge des transports, des mobilités Pascal Le Cousin, conseiller	Frédéric Althabe, directeur général des services Bertrand Masson, directeur de l'aménagement et des grands projets Aurélien Cagnard, directeur du laboratoire territoire et mobilités Carole Massari, chef de projet transports en commun
Communauté d'agglomération Seine-Eure	Isabelle Theodin directrice des services	
Etablissement public territorial Paris Ouest La Défense	Excusé	
Ville de Caen	Nicolas Joyau, maire adjoint	
Ville de Cherbourg-en-Cotentin	Arnaud Catherine, maire adjoint au transport et aux mobilités à la Ville	
Ville du Havre	Jean-Baptiste Gastinne, adjoint au maire, chargé de l'urbanisme et de l'environnement	
Ville de Paris	Excusée	
Ville de Rouen	Nicolas Mayer-Rossignol, maire	
CNDP	Isabelle Jarry	
Île-de-France Mobilités	Christophe Deniau, chef du département systèmes de transport	
SNCF Gares & Connexions	Philippe Ricci, adjoint directeur des grands projets	Ludovic Ufer, directeur de projet Gares & Lignes nouvelles
SNCF Réseau	Benoit Chevalier, directeur délégué à la stratégie du réseau, Pascal Mabire, chef de mission LNPN Patrick Périn, directeur de mission axe Paris Saint-Lazare Vincent Palix, directeur territorial de Normandie	David Gnansia, responsable du Pôle études & méthodes - LNPN Arnaud Bucquet, responsable du pôle projet & territoires - LNPN
SNCF Voyageurs	Grégoire Forgeot d'Arc, directeur régional des lignes normandes	Géraldine Gillardin

**Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN)**

**12ème Comité de pilotage (COFIL)**

**8 mars 2022**

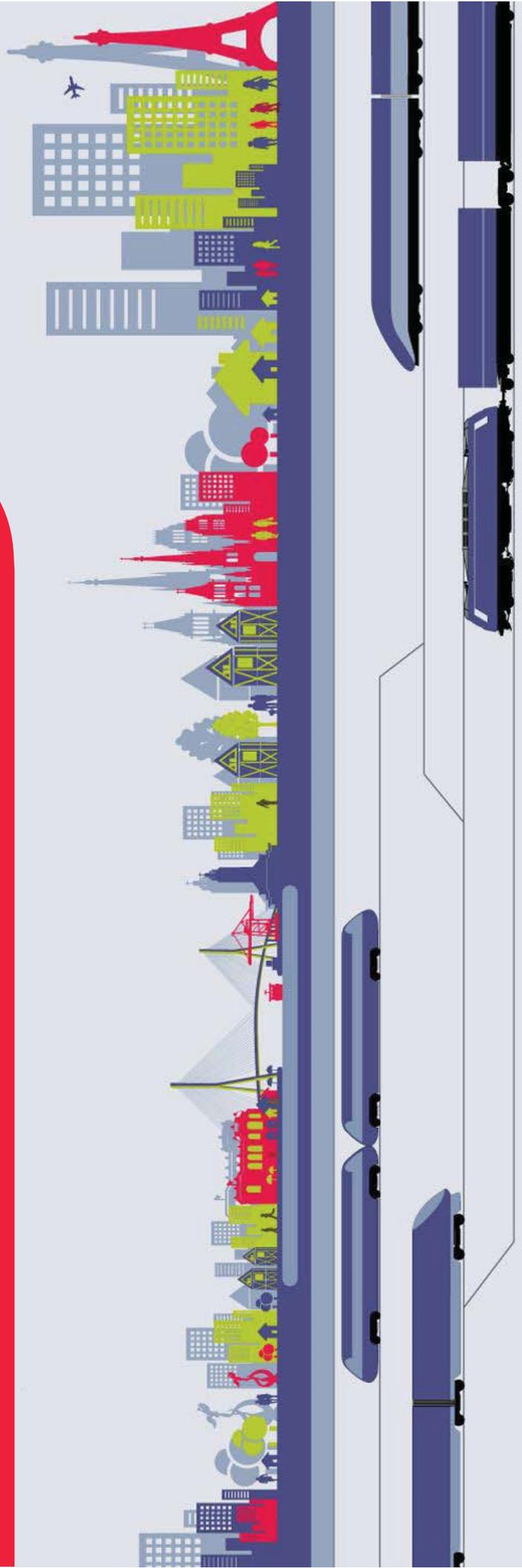
**Annexe 2**

**Présentation de SNCF Réseau**

12<sup>e</sup> Comité de pilotage

8 mars 2022

Ligne nouvelle  
**Paris - Normandie**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



Région  
**Île-de-France**



RÉGION  
NORMANDIE





## **Monsieur le Préfet SANJUAN** **Délégué interministériel** **au développement de la Vallée de Seine**

# — Ordre du jour



- 1. Organisation du Comité de pilotage en étape 2**
- 2. Calendrier global et focus 2022**
- 3. Tronçon Rouen-Barentin : travail sur la future gare de Rouen Saint-Sever**

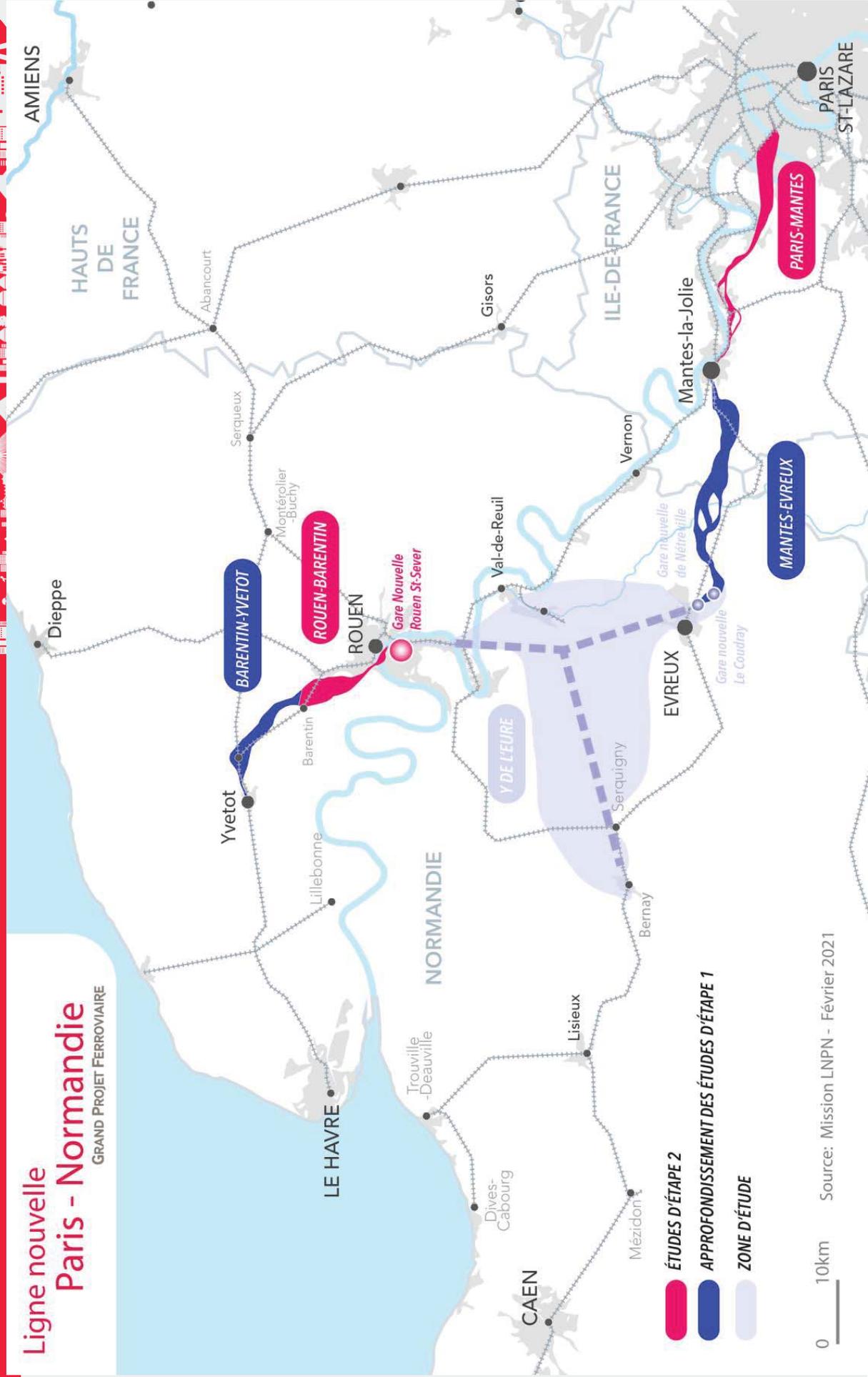
— Point 1

# Calendrier général et focus 2022

# Carte du projet

## Ligne nouvelle Paris - Normandie

GRAND PROJET FERROVIAIRE

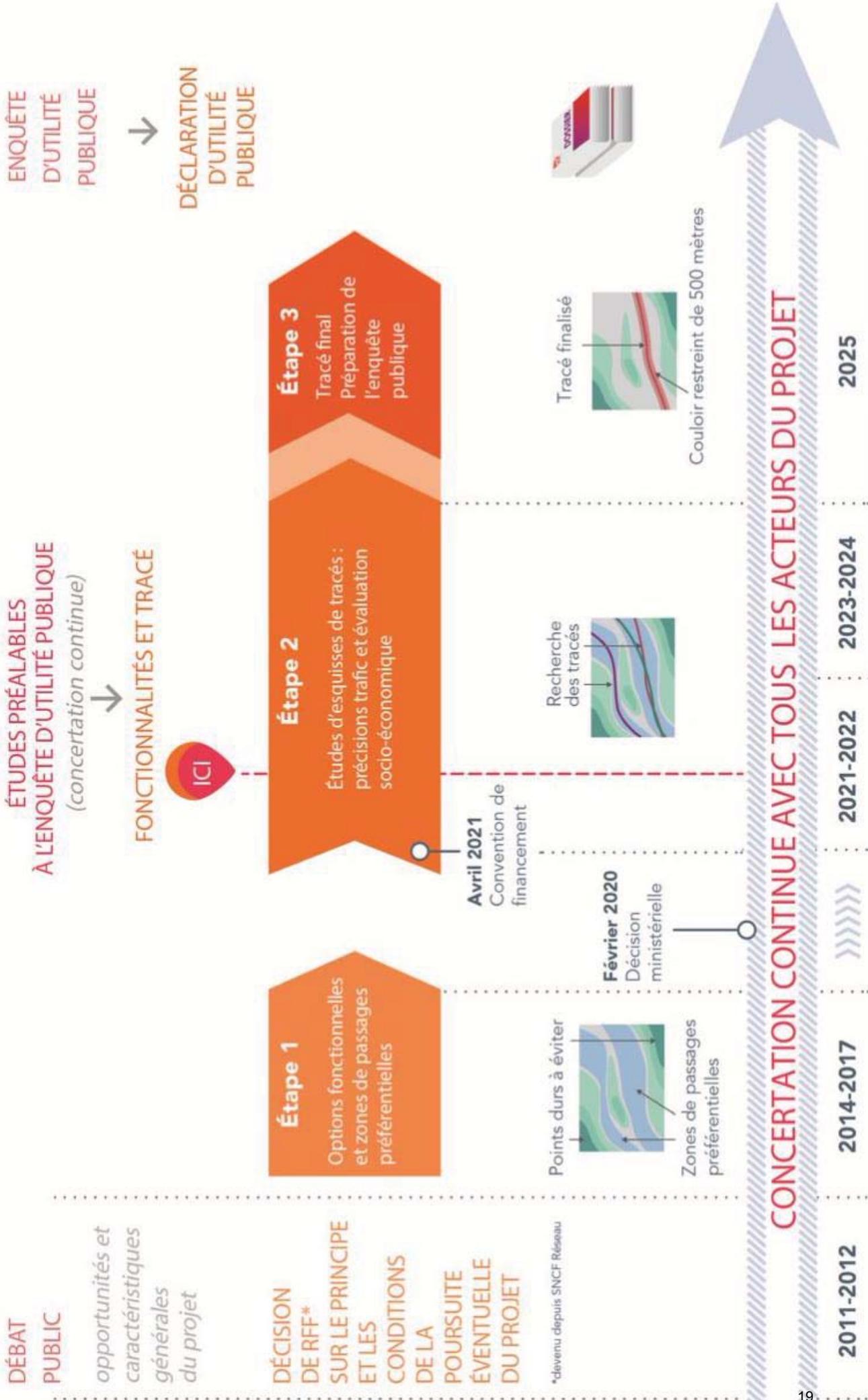


0 10km Source: Mission LNPN - Février 2021

Ligne nouvelle Paris-Normandie  
GRAND PROJET FERROVIAIRE



# Calendrier général



# Rappel de la méthode



Processus agile « en entonnoir » par **cycles courts** entre la **définition des infrastructures, la concertation et les validations par le Copil.**

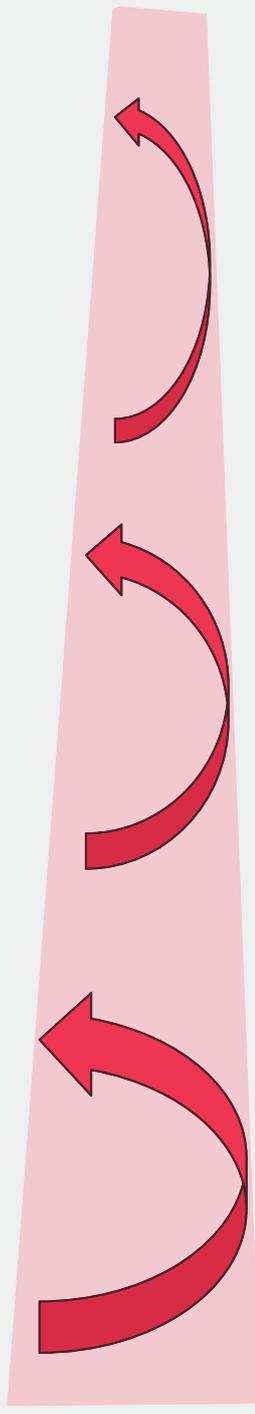
## Etudes

Définition de 3 à 4 tracés

Approfondissement de 2 tracés + compensations

Finalisation d'un tracé + socio-éco...

Dossier ministériel

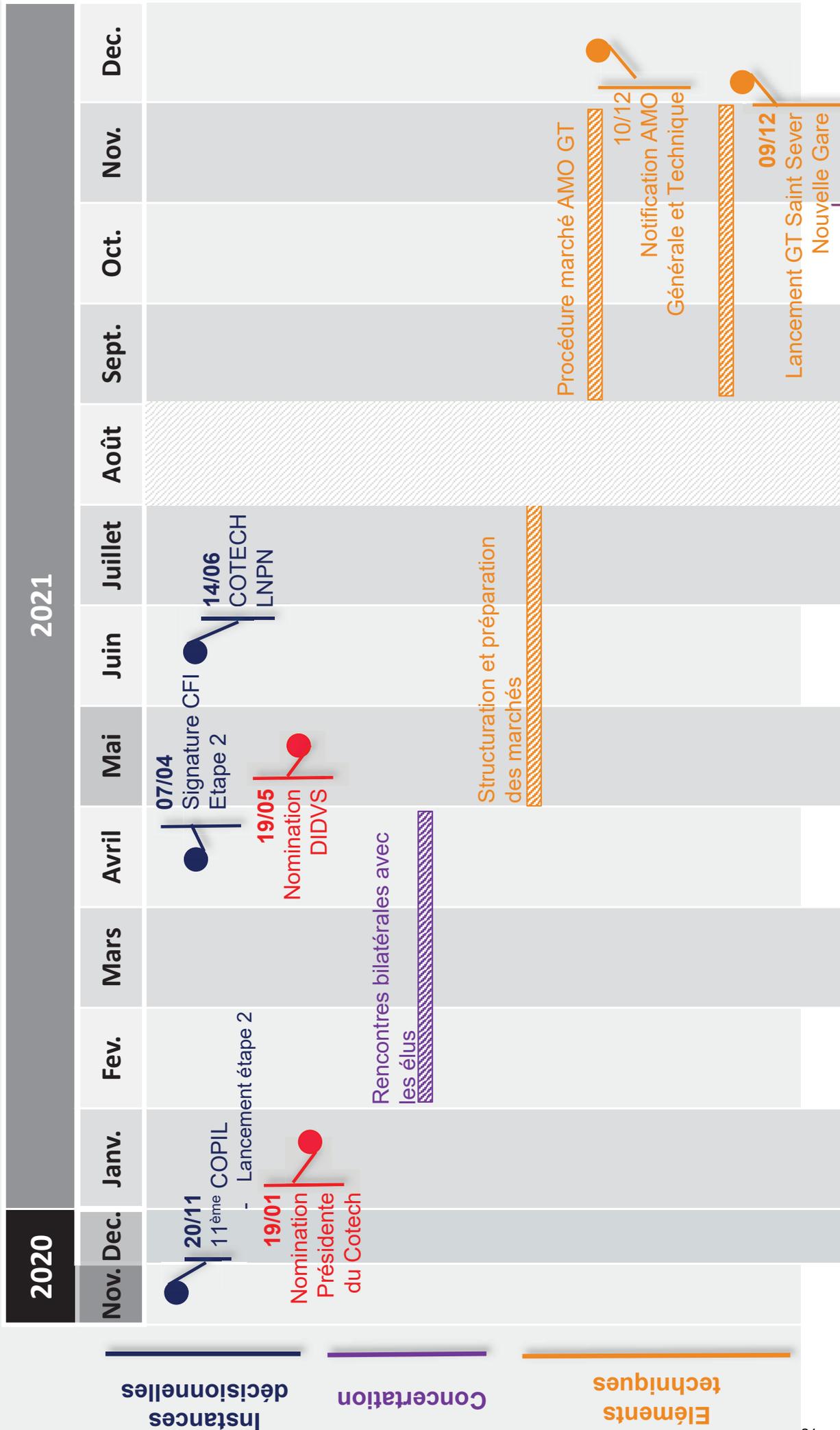


★ Copil

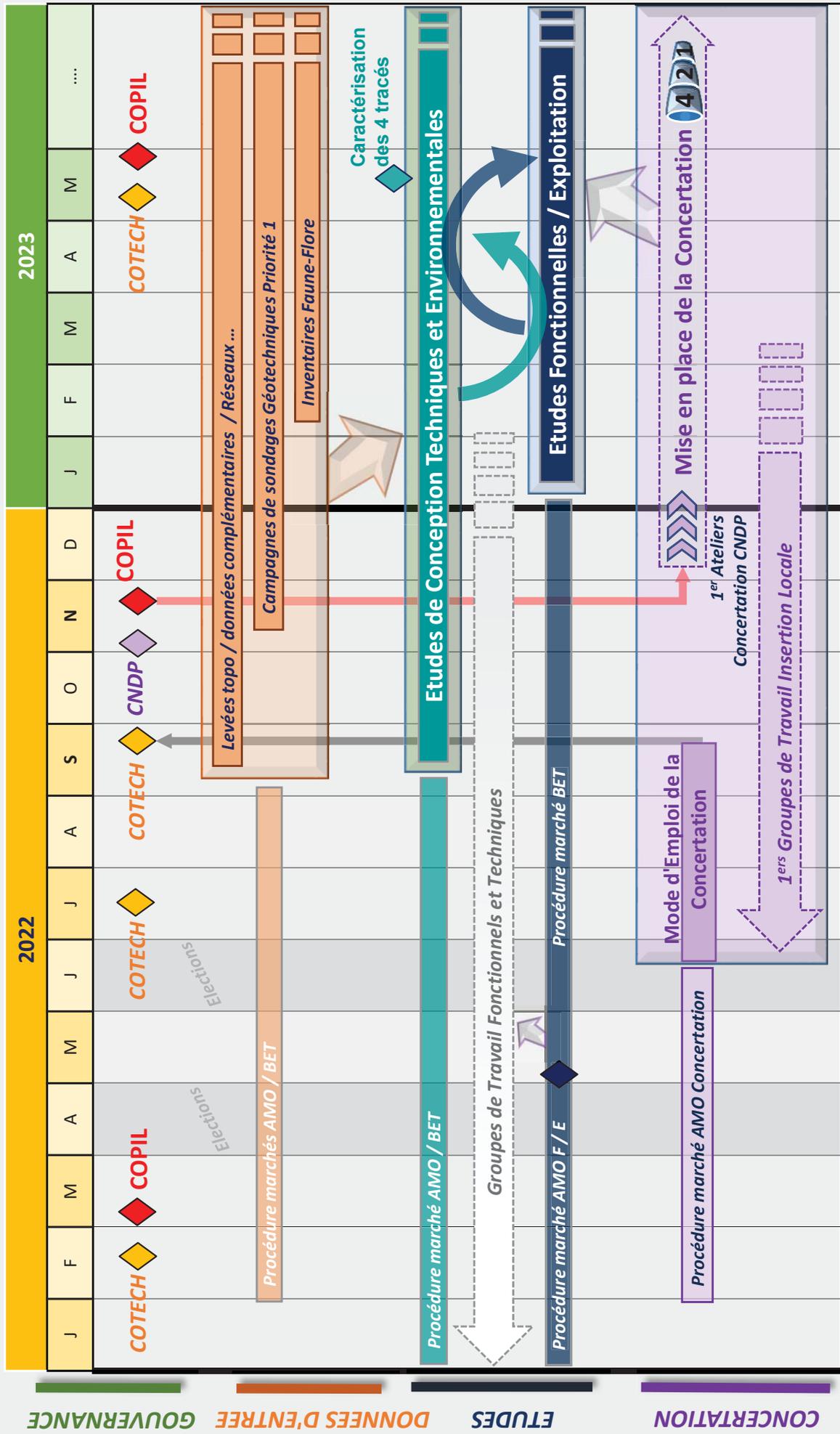
## Concertation



# Retour sur 2021



# Programme de travail 2022



## Point 2

# Grouppe de travail sur la future gare de Rouen Saint-Sever

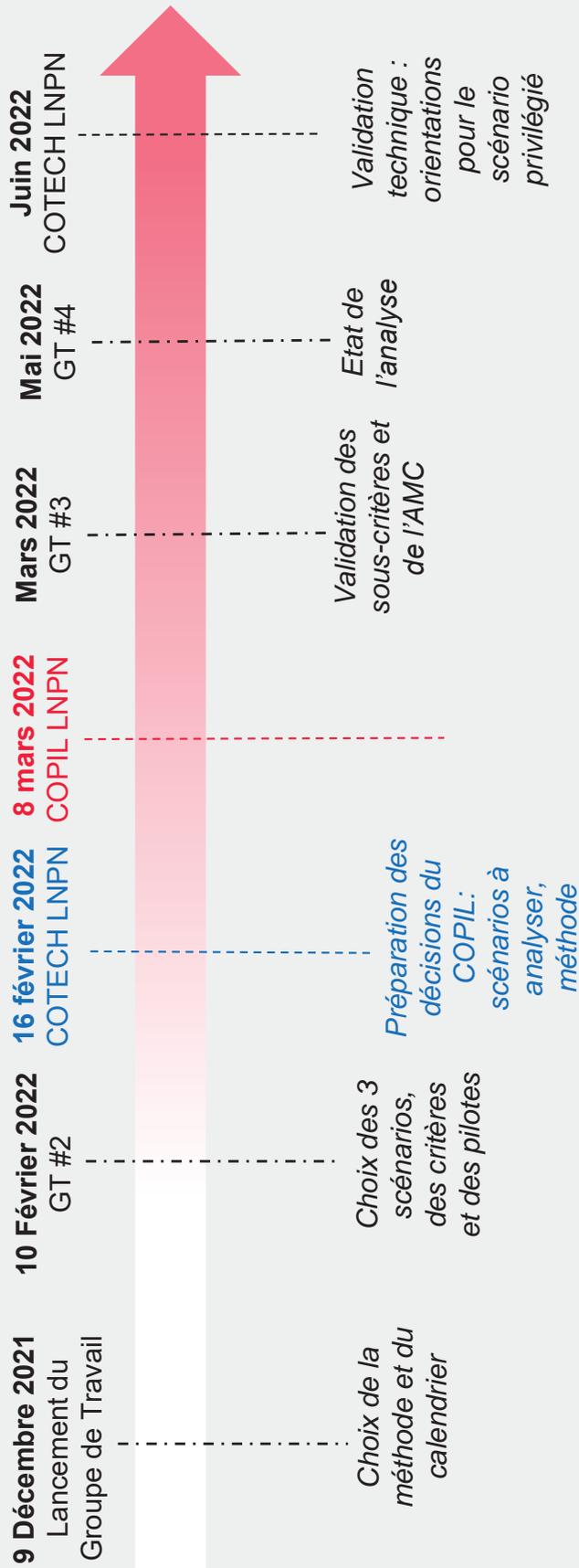


## DECISION MINISTERIELLE DU 13 février 2020

« S'agissant de la gare nouvelle de Rouen en rive gauche, , estimée à ce stade à 500 M€ aux conditions économiques de janvier 2016, il conviendra de **poursuivre les études relatives à son dimensionnement en recherchant une optimisation de son fonctionnement avec la gare existante en rive droite. Ce travail d'optimisation devra être mené en respectant l'objectif de desserte établi par l'autorité organisatrice des transports sur chacune des branches de l'étoile ferroviaire de Rouen et permettra d'engager la phase d'élaboration du dossier d'enquête publique dans le même calendrier que pour la section Paris-Mantes. »**

Ministre chargé des Transports

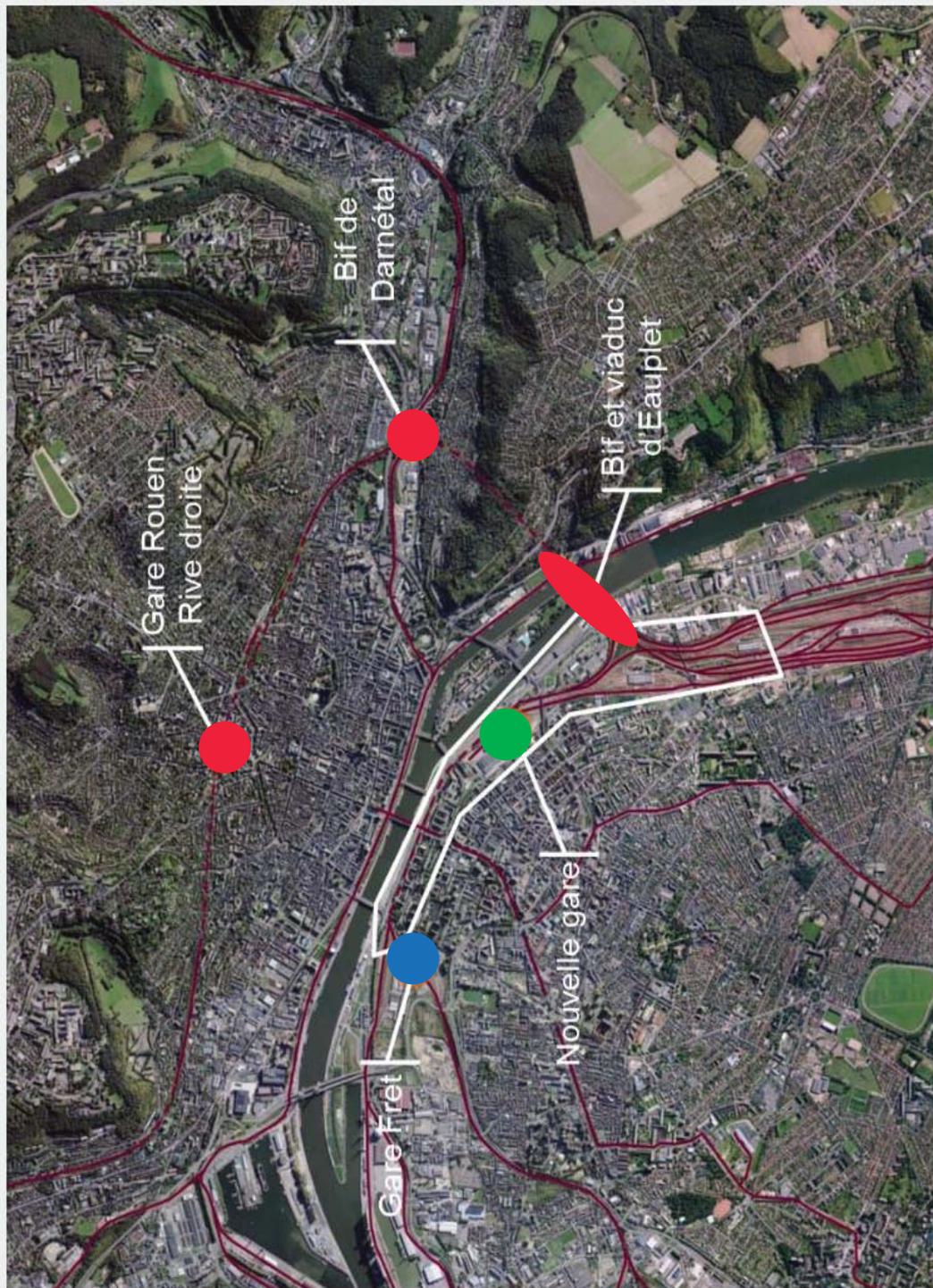
# Calendrier 2022



# Contexte ferroviaire



Yvetot  
Le Havre

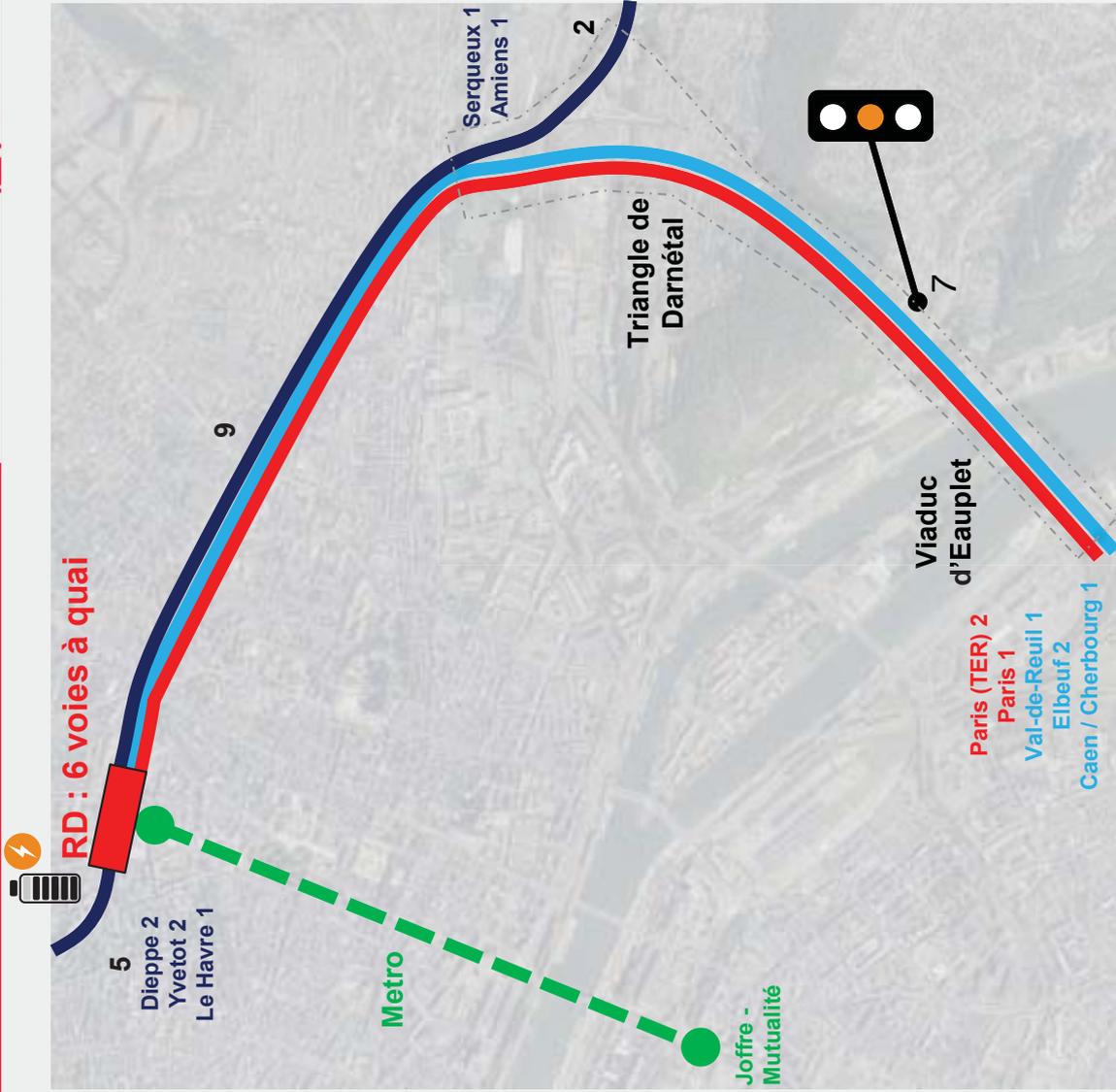


Lille  
Amiens  
Serqueux

Paris

Ligne nouvelle  
**Paris-Normandie**  
GRAND PROJET FERROVIAIRE

# Situation actuelle



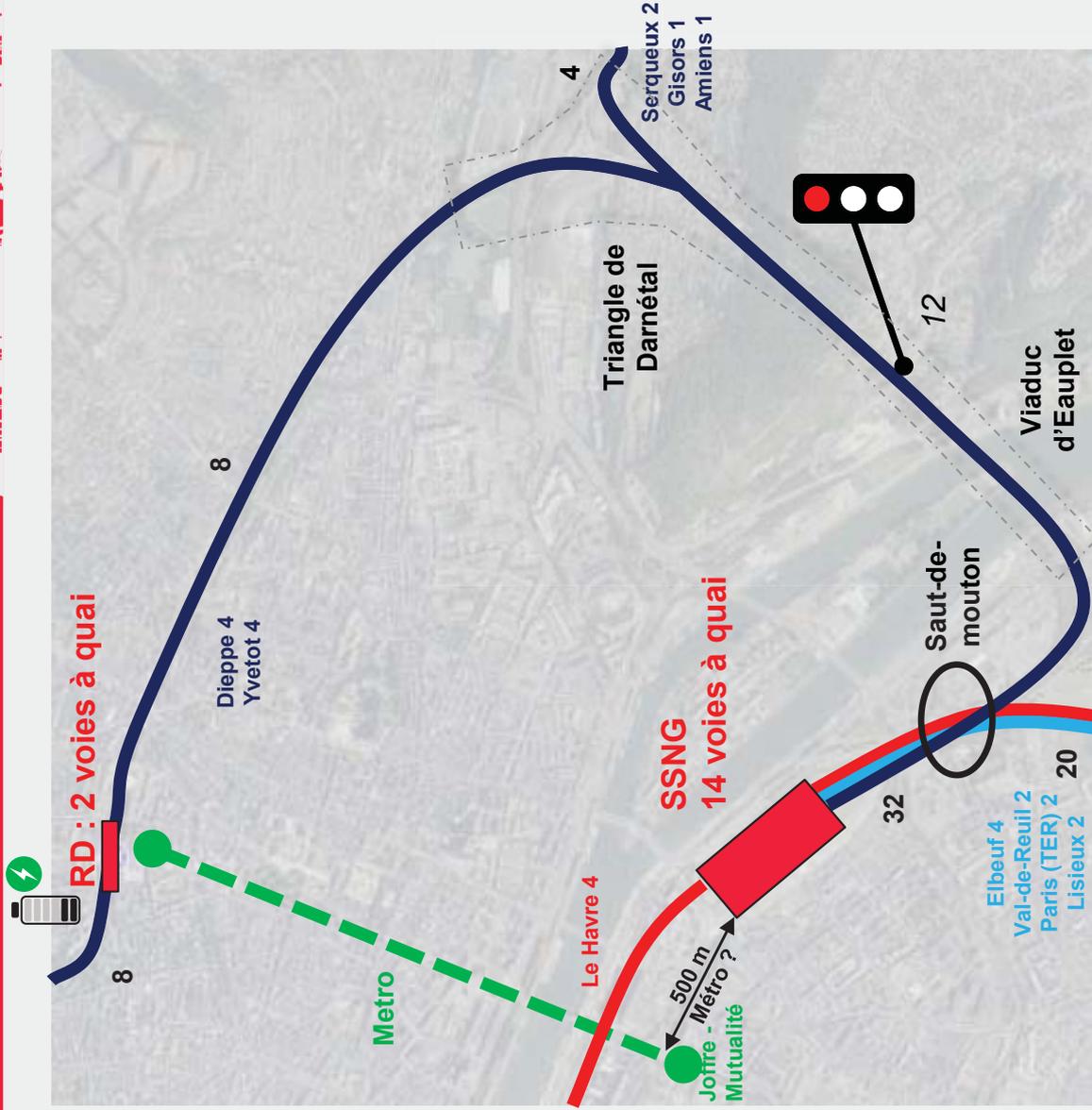
Paris

Bloc Sud

Bloc Nord

$n = \text{nombre de circulations / HP / sens}$

# Scénario d'étape 1 : gare d'agglomération

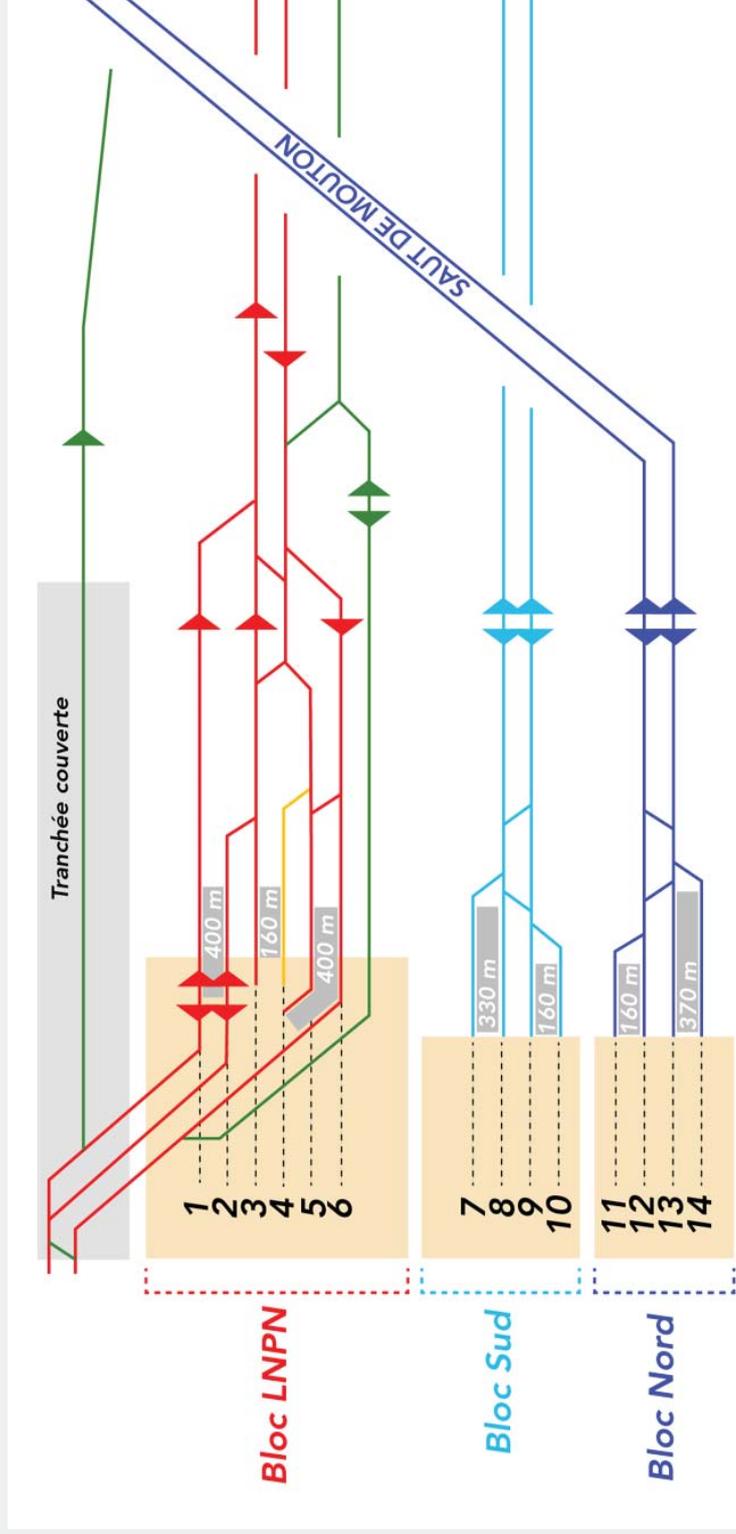


- Bloc LNPN
- Bloc Sud
- Bloc Nord

*n = nombre de circulations / HP / sens*

# Plan de voie de la gare d'agglomération (étape 1)

## Plan de voie de référence de la gare d'agglomération issu de l'étape 1



### Bloc LNPN

Paris-Le Havre  
Caen / Cherbourg  
Le Mans  
Evreux

### Bloc Sud

Elbeuf  
Val-de-Reuil  
Lisieux  
Paris (TER)

### Bloc Nord

Dieppe  
Yvetot  
Serqueux  
Gisors  
Amiens

## Avantages

- + Libibilité (1 seule gare terminus)
- + Correspondances
- + Simplification de Rouen RD

## Inconvénients

- Fragilité d'exploitation du bloc Nord
- Surface importante de SSNG (14 voies à quai)

# Scénario Bipôle « SSSG optimisée »



## Rouen Saint-Sever

### Bloc LNPN

Paris-Le Havre  
Caen / Cherbourg  
Le Mans  
Evreux

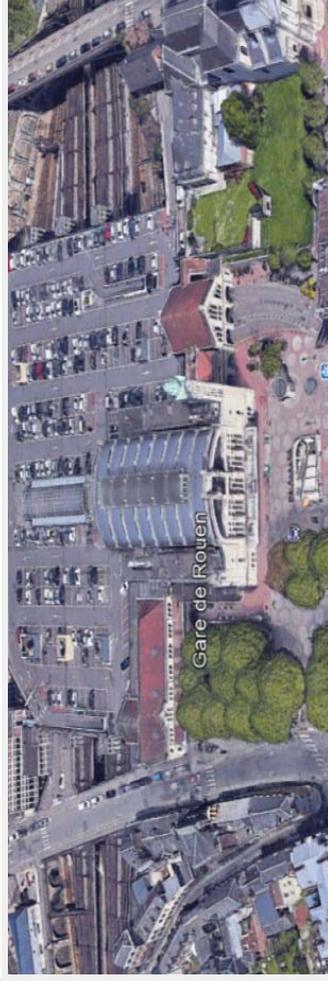
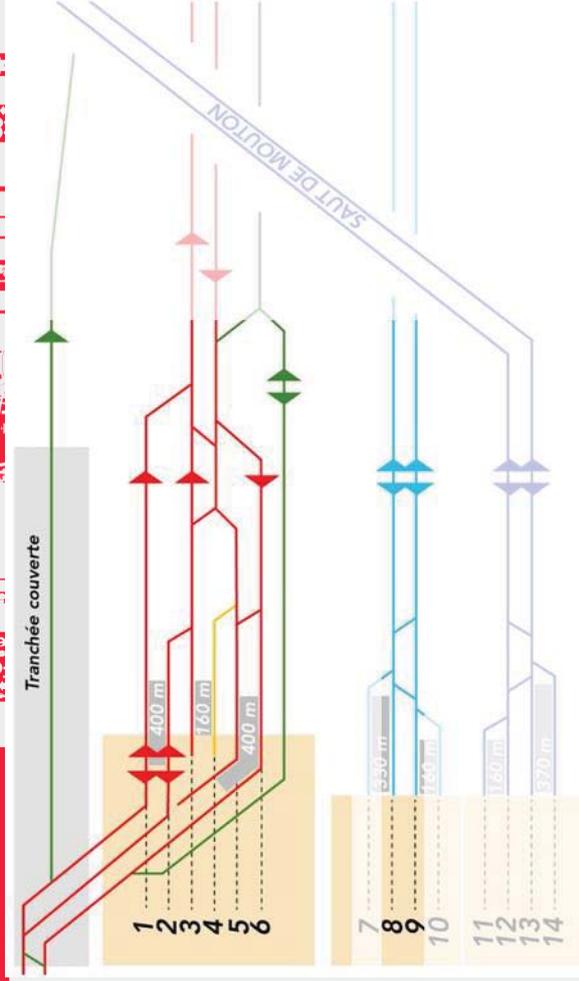
### Bloc Sud

Listeux  
Paris (TER)

## Rouen Rive Droite

### Bloc Nord / Bloc Sud

Val-de-Reuil - Dieppe  
Elbeuf - Yvetot  
Serqueux  
Gisors  
Amiens



## Avantages

- + Exploitation du Bloc Nord simplifiée
- + Important gain de surface SSSG (8 voies à quai)
- + Suppression du saut de mouton
- + Maintien des directs Elbeuf – Yvetot

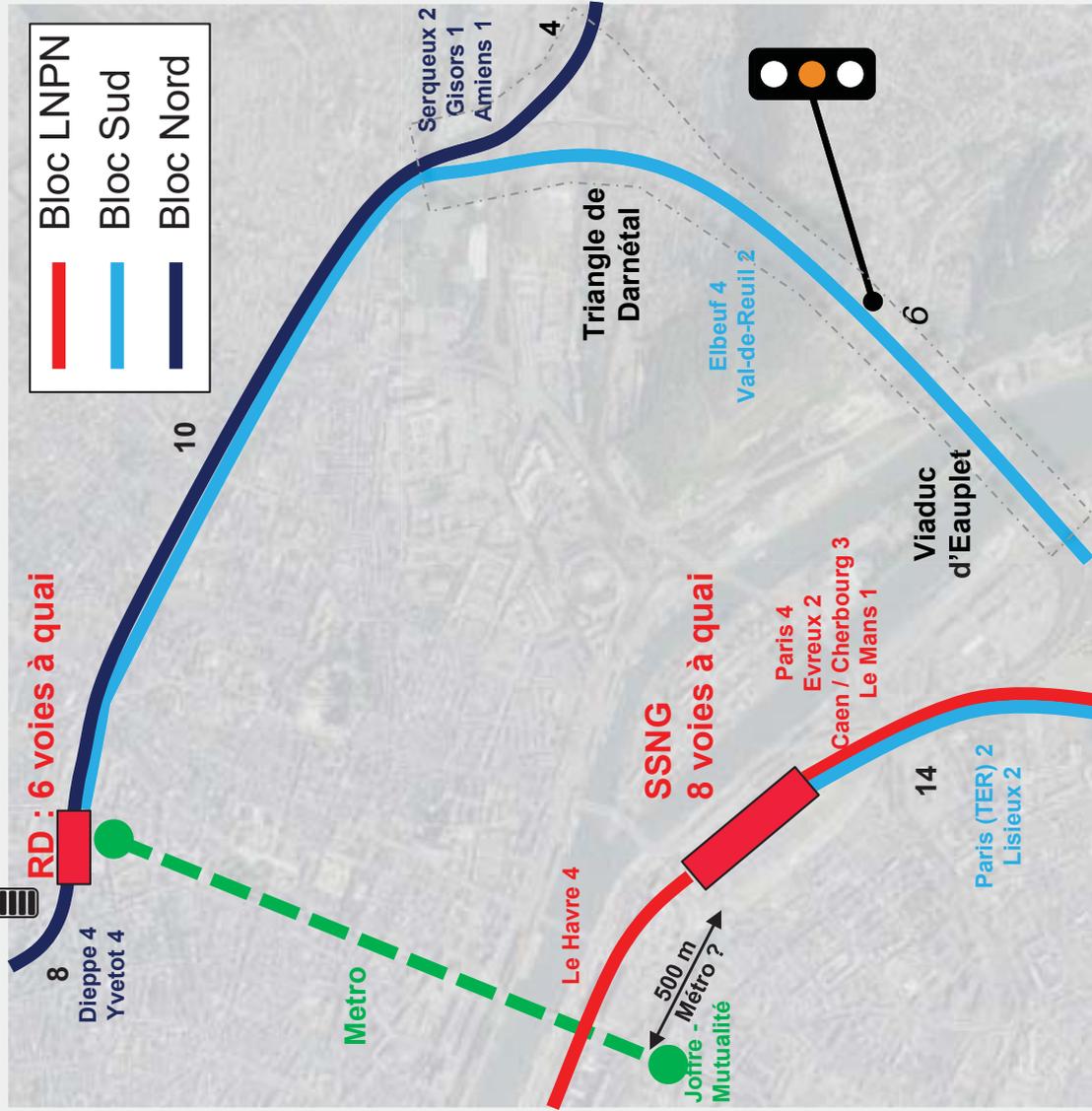
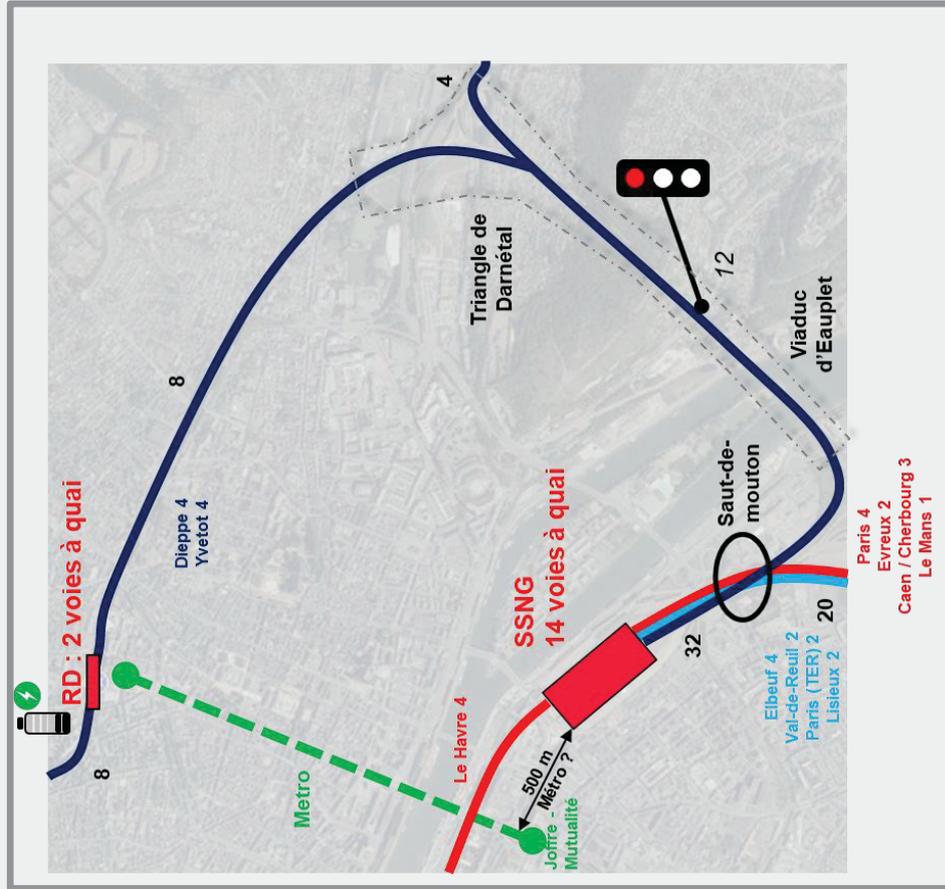
## Inconvénients

- Correspondance des périurbains avec les Paris – Le Havre via le métro
- Correspondance Paris – Dieppe via le métro

# Scénario Bipôle « SSNG optimisée »



Rappel du scénario de référence Etape 1  
(« gare d'agglomération »)

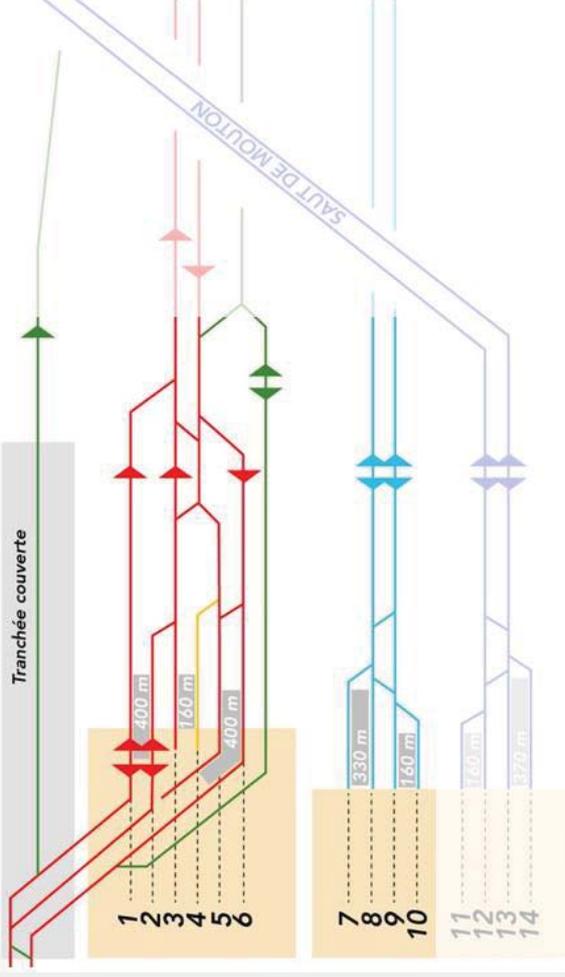


# Scénario Bipôle « Correspondances ferroviaires optimisées »

## Rouen Saint-Sever

**Bloc LNPN**  
Paris-Le Havre  
Caen / Cherbourg  
Le Mans  
Evreux

**Bloc Sud**  
Elbeuf  
Val-de-Reuil  
Lisieux  
Paris (TER)



## Rouen Rive Droite

**Bloc LNPN**  
Paris-Le Havre  
**Bloc Nord**  
Paris – Dieppe ?  
Yvetot  
Serqueux  
Gisors  
Amiens



### Avantages

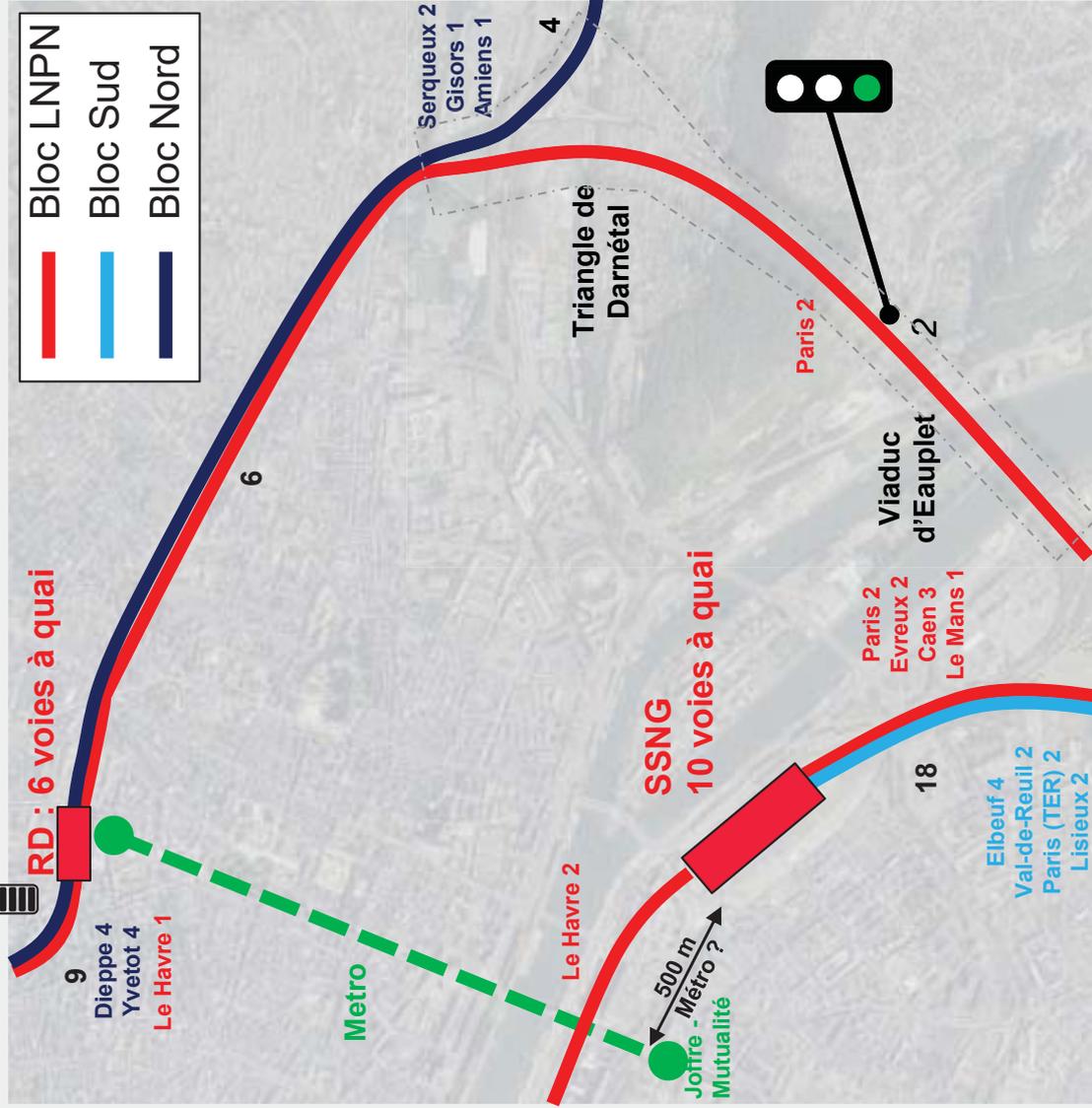
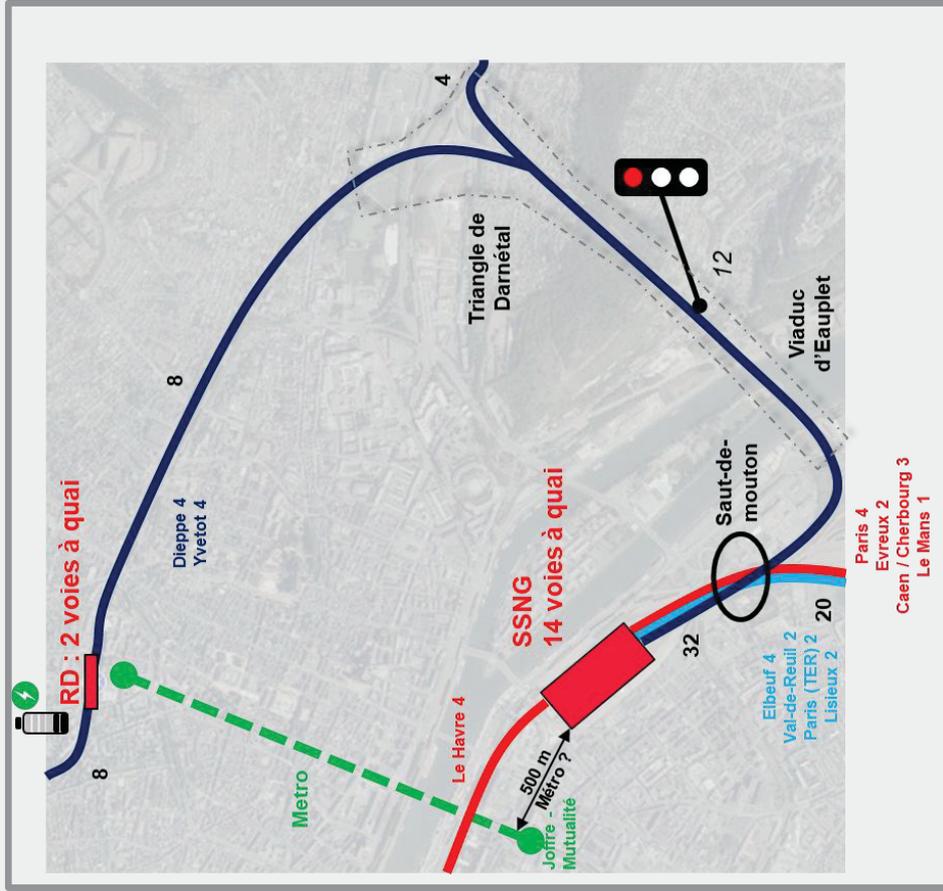
- + Exploitation du Bloc Nord simplifiée
- + Correspondances avec les Paris – Le Havre conservée en RD
- + 2 gares d'arrivée possibles pour les Paris – Rouen
- + Rétablissement possible de sillons directs Paris – Dieppe
- + Gain de surface SSNG (10 voies à quai)
- + Suppression du saut de mouton

### Inconvénients

- 2 gares pour les Paris – Rouen – Le Havre
- Perte des directs Elbeuf – Yvetot (impact réel probablement limité à vérifier)

# Scénario Bipôle « Correspondances ferroviaires optimisées »

Rappel du scénario de référence Etape 1 (« gare d'agglomération »)

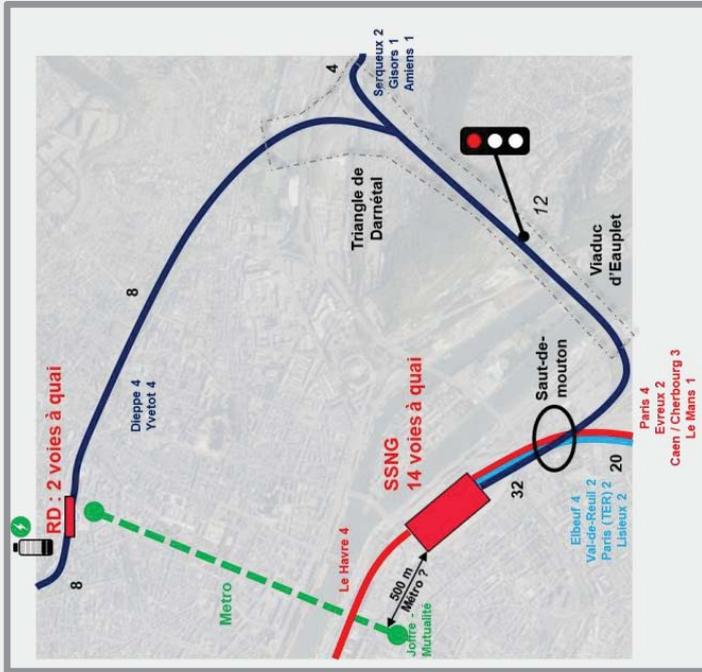


$n =$  nombre de circulations / HP / sens

# Synthèse des scénarios

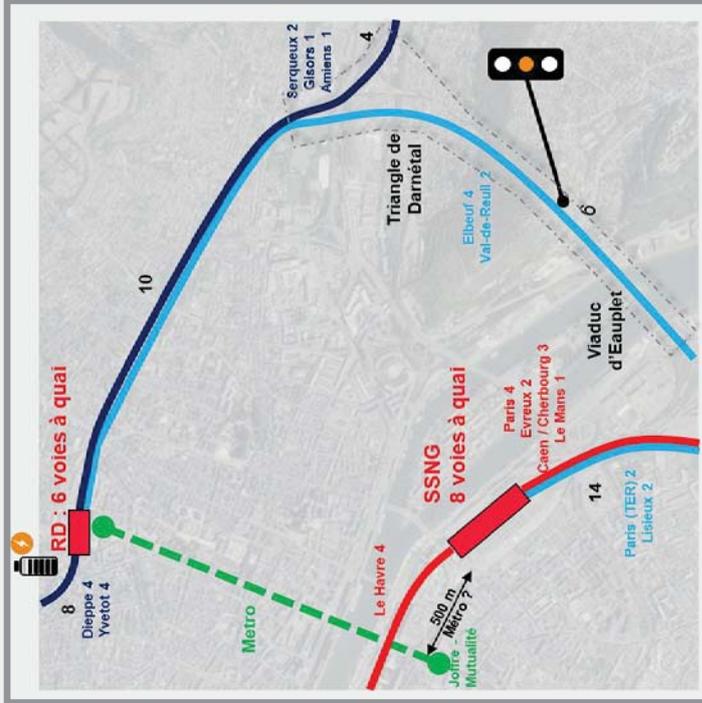


Scénario de référence Etape 1  
 (« gare d'agglomération »)



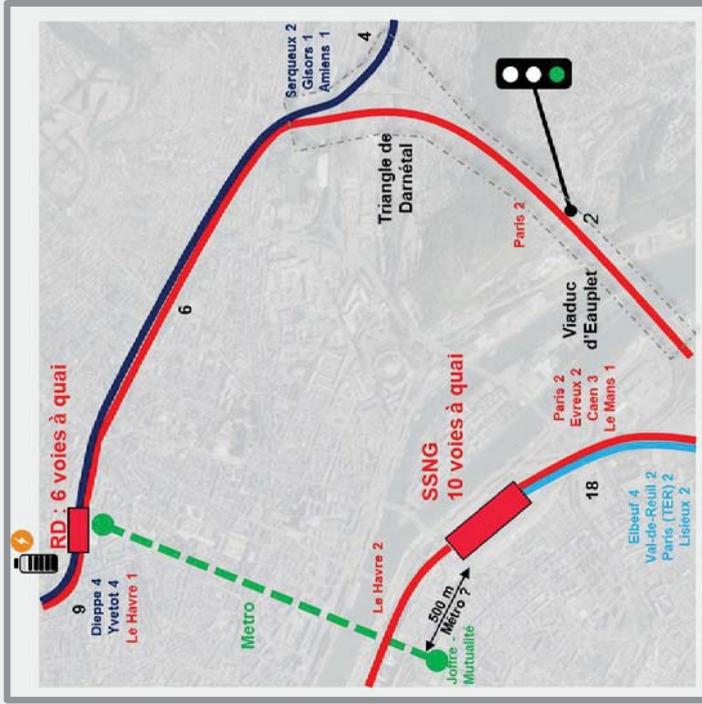
1

Scénario bipôle  
 (« SSNG optimisée »)



2

Scénario bipôle  
 (« Correspondances optimisées »)



3

# Décisions à l'issue du GT #2



## ■ GT #1 (9 déc. 2021)

Validation de la méthode, des parties prenantes associées et du calendrier de travail

## ■ GT #2 (10 fév. 2022)

Validation de 3 scénarios :

- Gare d'agglomération
- Bipôle variante « Gare SSNG optimisée »
- Bipôle variante « Correspondances ferroviaires optimisées »

Validation des 6 critères d'analyse des scénarios et des pilotes pour chaque critère



## Critères d'analyse de chaque scénario, à décliner chacun en 4 à 6 sous-critères Pilote

1. Réponse aux besoins de mobilité du territoire

2. Exploitation ferroviaire

3. Infrastructures

4. Critères en gare

5. Critères urbains

6. Aspects socio-économiques

Région Normandie

SNCFR - LNPN

SNCFR - LNPN

SNCF G&C

Métropole Rouen

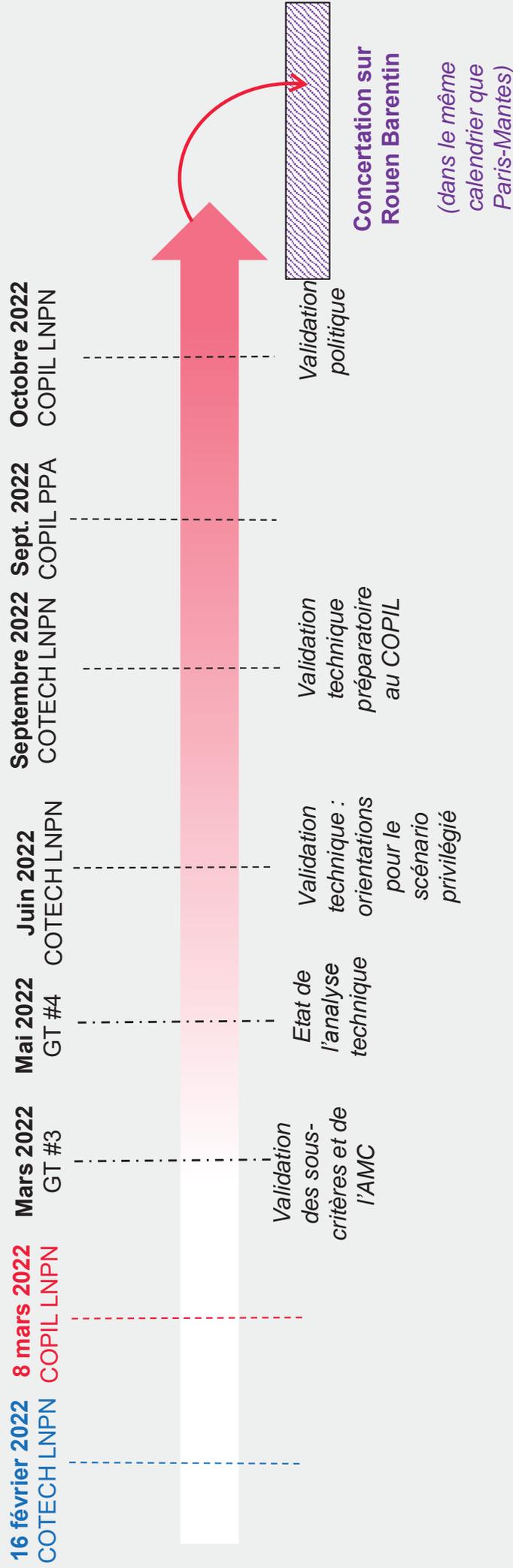
SNCFR - LNPN

# Etapes suivantes



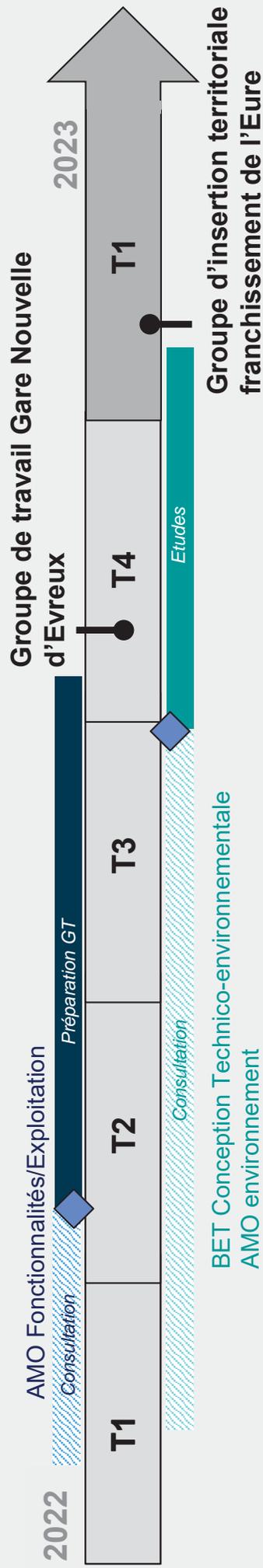
## ■ Objectifs du GT #3 (mars 2022)

- Rapport de chaque pilote et examen des sous-critères proposés (4 à 6 par critère) ayant un impact discriminant pour chaque scénario
- Proposition d'analyse multicritère



# Annexes

# Section Mantes - Evreux



BET Conception Technico-environnementale  
AMO environnement



## Interface LNP - doublement RN13



**GOVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Délégation interministérielle  
au développement  
de la Vallée de la Seine**

**DIDVS**

**66, rue de Bellechasse - 75007 Paris**

**Tél. : +33 (0)1 42 75 82 68**