

Jeudi 30 mai

Réunion publique d'information

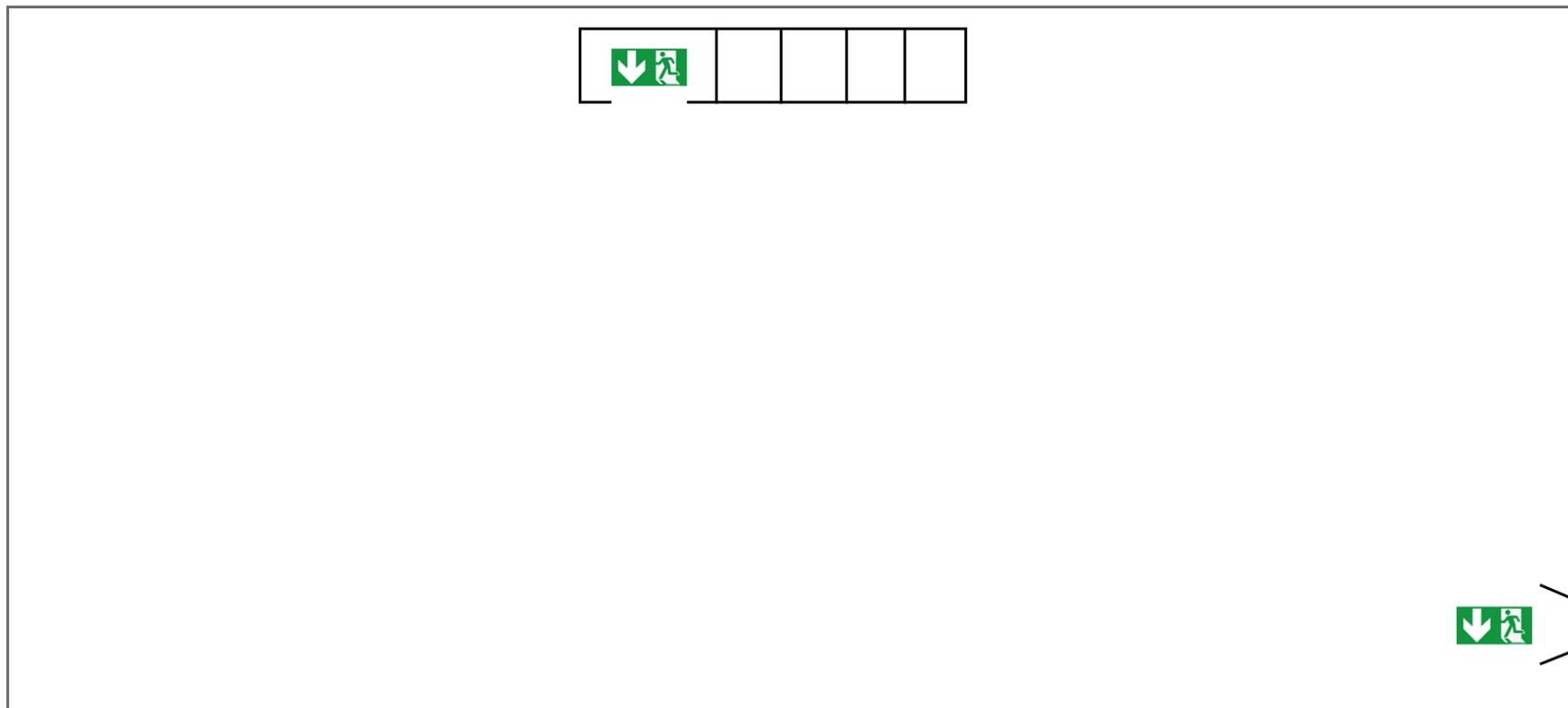
Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

CONCERTATION
CONTINUE
2024

Ligne Nouvelle
Paris –
Normandie



Consignes de sécurité



2 sorties de secours signalées par un bloc lumineux

18h – 20h



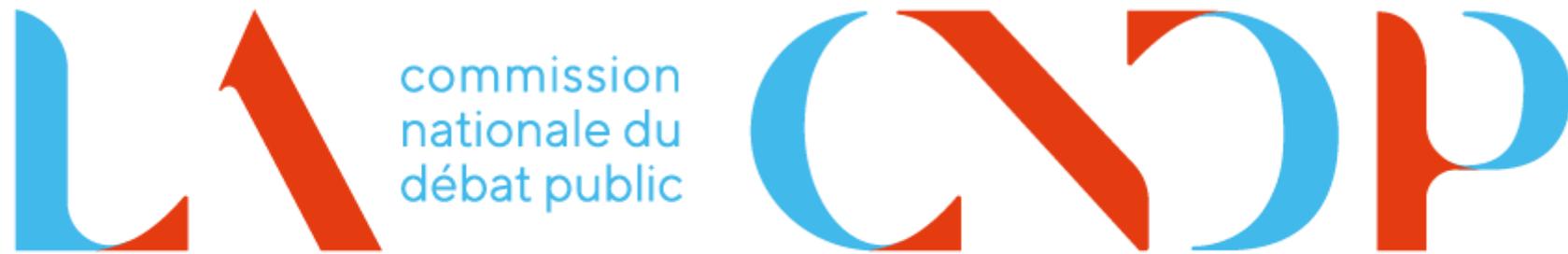
Ordre du jour

1. Mot des garantes _____ 10min
2. Présentation générale de la LNPN _____ 10mn
3. Temps d'échange _____ +/-15mn
4. Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin _____ 20mn
5. Temps d'échange _____ +/-45mn

1



MOT DES GARANTES



MA PAROLE A DU POUVOIR

La Commission nationale du débat public : qu'est-ce que c'est ?

AUTORITÉ

*Habilitée à prendre
des décisions en son
nom propre*



ADMINISTRATIVE

Institution publique



INDÉPENDANTE

*Ne dépend ni des
responsables des
projets, ni du pouvoir
politique*



Elle défend un droit :

“
Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.”

Article 7 de la Charte de l'Environnement
– rendue constitutionnelle en 2005

Les 6 principes de LaCNDP



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes
les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis
du responsable du projet



ARGUMENTATION
Approche qualitative
des contributions,
et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions
ont le même poids,
peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre
de tous les publics

Qui sont les garantes ?

Isabelle JARRY et Dominique VIEL

isabelle.jarry@garant-cndp.fr

dominique.viel@garant-cndp.fr

Didier ROBLES



Directeur de projet LNPN

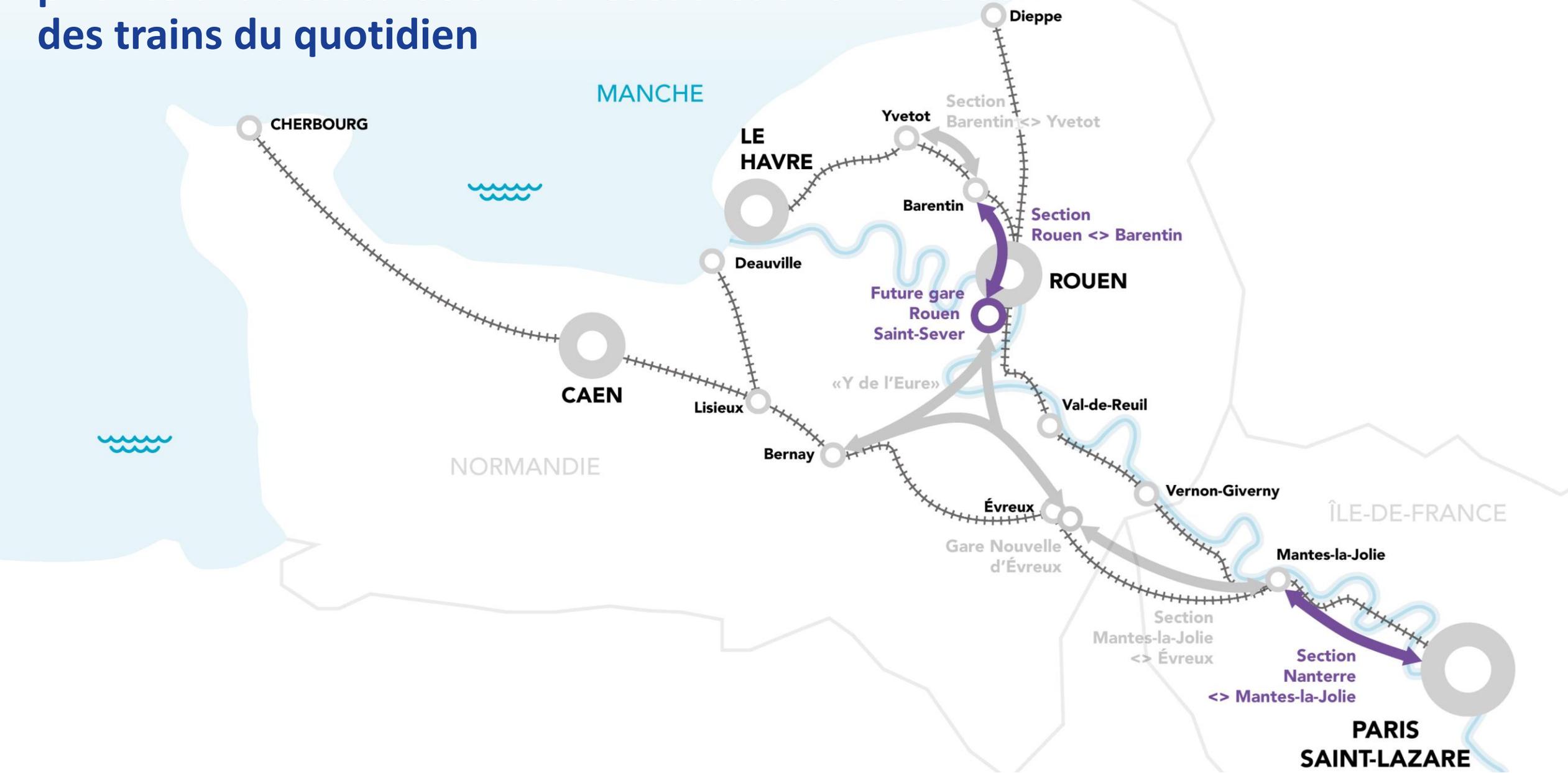


2



Présentation générale de la LNPN

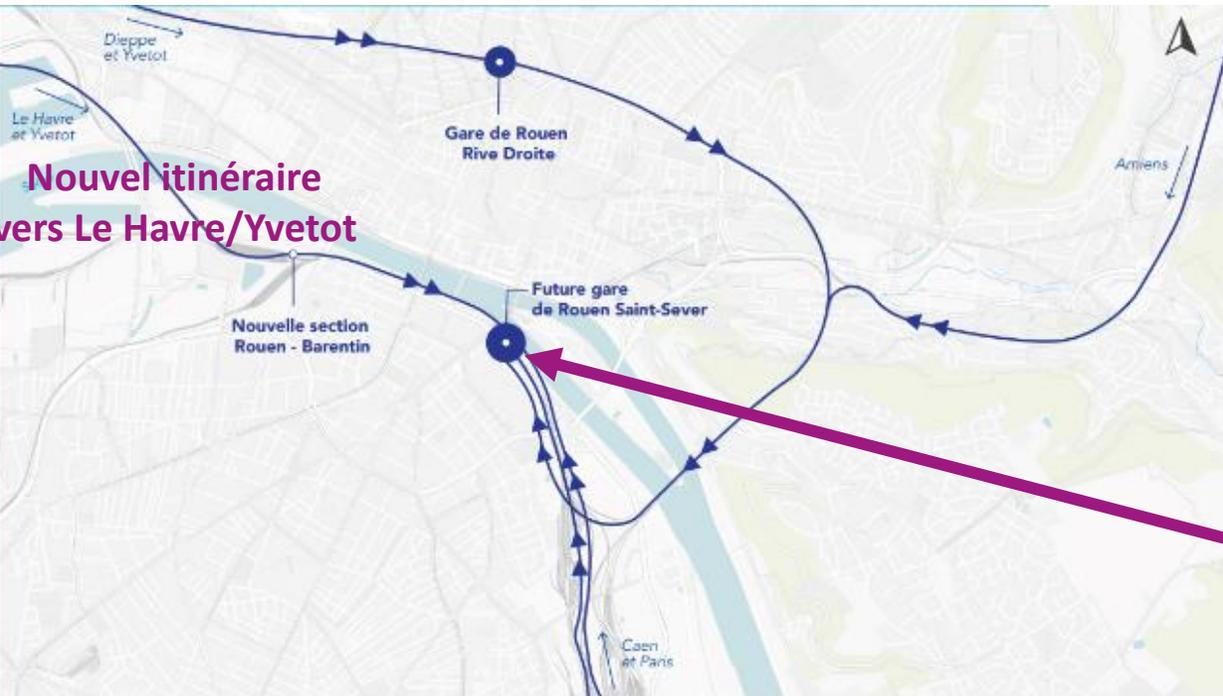
Des sections de ligne nouvelle complètent le réseau existant : priorité à la désaturation du réseau et à l'amélioration des trains du quotidien



Les grandes étapes jusqu'à l'enquête publique



Permettre la circulation de plus de trains et dans de meilleures conditions autour de Rouen



ITINÉRAIRES DES TRAINS VERS LA GARE ROUEN SAINT-SEVER

Le choix des services est sous la responsabilité de l'Autorité Organisatrice de la mobilité.

- Entre Paris et Le Havre : 3 trains par heure en heure de pointe.
- Entre Barentin et Rouen, deux itinéraires possibles
 - Rend possible un **cadencement au ¼ d'heure entre Yvetot et Rouen** et à ½ heure sur les autres branches du nœud de Rouen.

La future gare de Rouen Saint-Sever

- Desservie par toutes les circulations.
- Terminus des circulations régionales.
- Couplée à une ligne nouvelle à créer qui se raccorde au réseau existant à l'est de Barentin.

Marie HEITZ

Responsable concertation LNPN



Les modalités de la concertation



Une concertation sur quoi ?

- Partager les scénarios de tracés possibles et recueillir des avis.
- Recueillir les opinions pour éclairer le choix sur l'implantation du bâtiment voyageur et la programmation des services en gare de la future gare de Rouen Saint-Sever.
- **Avec qui ?** Le grand public, les riverains, les acteurs économiques et associatifs des territoires.
- **Comment ?** En réunion publique, en ateliers et sur le site internet



www.ln-pn.fr

- ✓ Information sur le projet
- ✓ Calendrier des rendez-vous
- ✓ Espace de contribution

Les prochains rendez-vous



Atelier de travail à La Vaupalière

4 juin 2024, 18h -20h30

Espace Wapalleria,
rue de l'Église.



Atelier de travail à Pissy-Pôville

25 juin, 18h-20h30

Salle Jean-Claude-Frétigny,
rue de l'école.



Atelier de travail environnement, agriculture et sylviculture

En cours de programmation (après l'été)



Atelier de travail « fonctionnalités » En cours de programmation (après l'été)

Temps d'échange



Bruno LAURENT Delphine BOUTAUD



Directeur technique de la LNPN
Responsable environnement

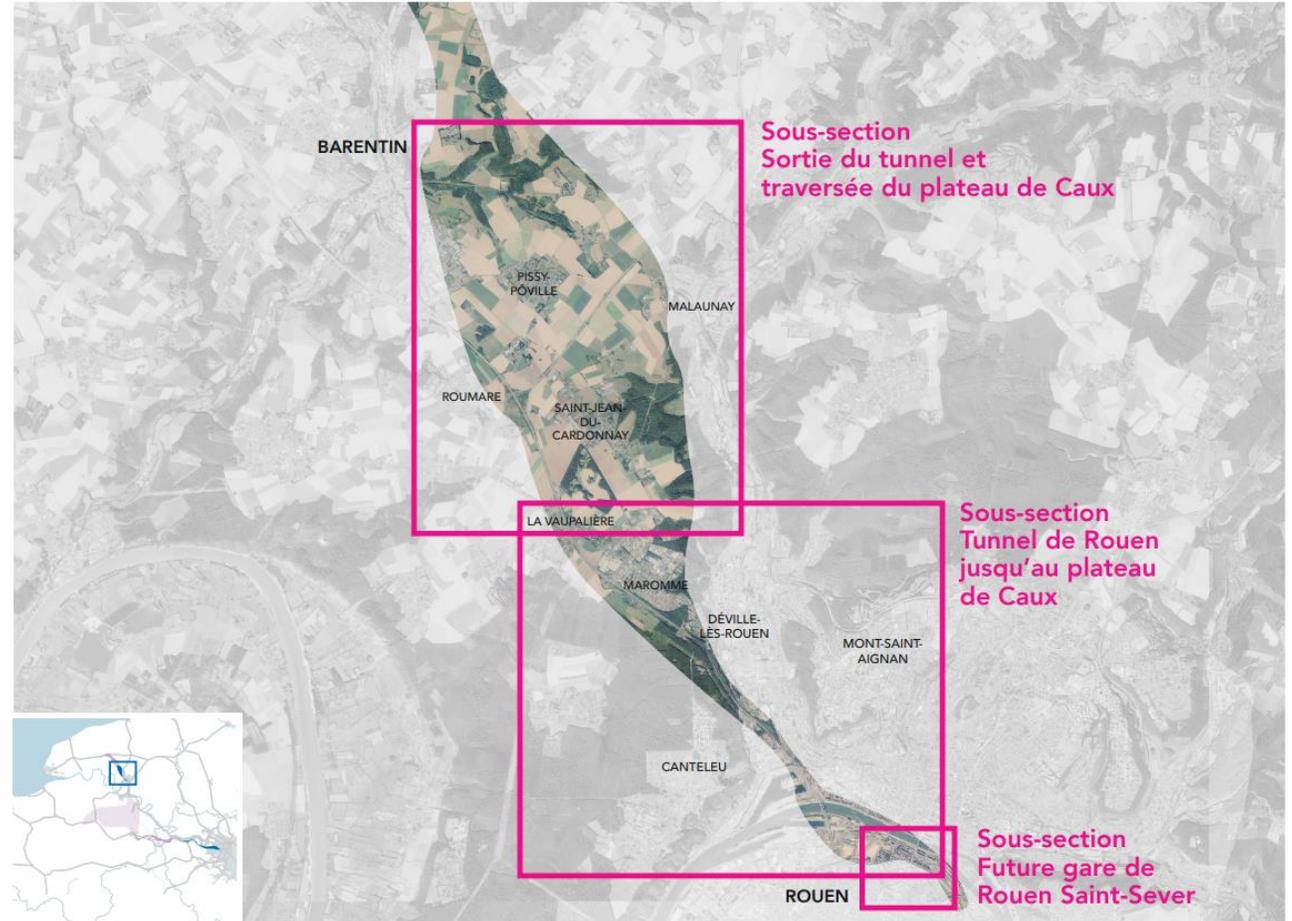


4



Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

Rechercher un tracé dans la zone de passage préférentiel



Méthodologie employée pour définir les scénarios de tracés

- **Recensement et analyse des enjeux du territoire** (milieux physique, naturel, agricole, humain, patrimoine).
- **Hiérarchisation des enjeux** > éviter les enjeux très forts (ex. forêt classée, centre bourgs...).
- **Propositions de scénarios de tracés** après échanges entre les différents domaines d'études (études techniques, d'exploitation, environnementales...).
- **Comparaison des scénarios** grâce à une analyse multicritère (une trentaine d'indicateurs répartis en 5 grands thèmes : mobilité, sociétal, environnement, construction, économique).

Méthodologie employée pour définir les scénarios de tracés

Objectifs :

- Cerner les meilleurs scénarios pour le projet.
- Eliminer les tracés les plus impactants.
- Retenir le meilleur compromis qui sera soumis à enquête publique.

Application de la doctrine :

Eviter (les enjeux les plus importants),

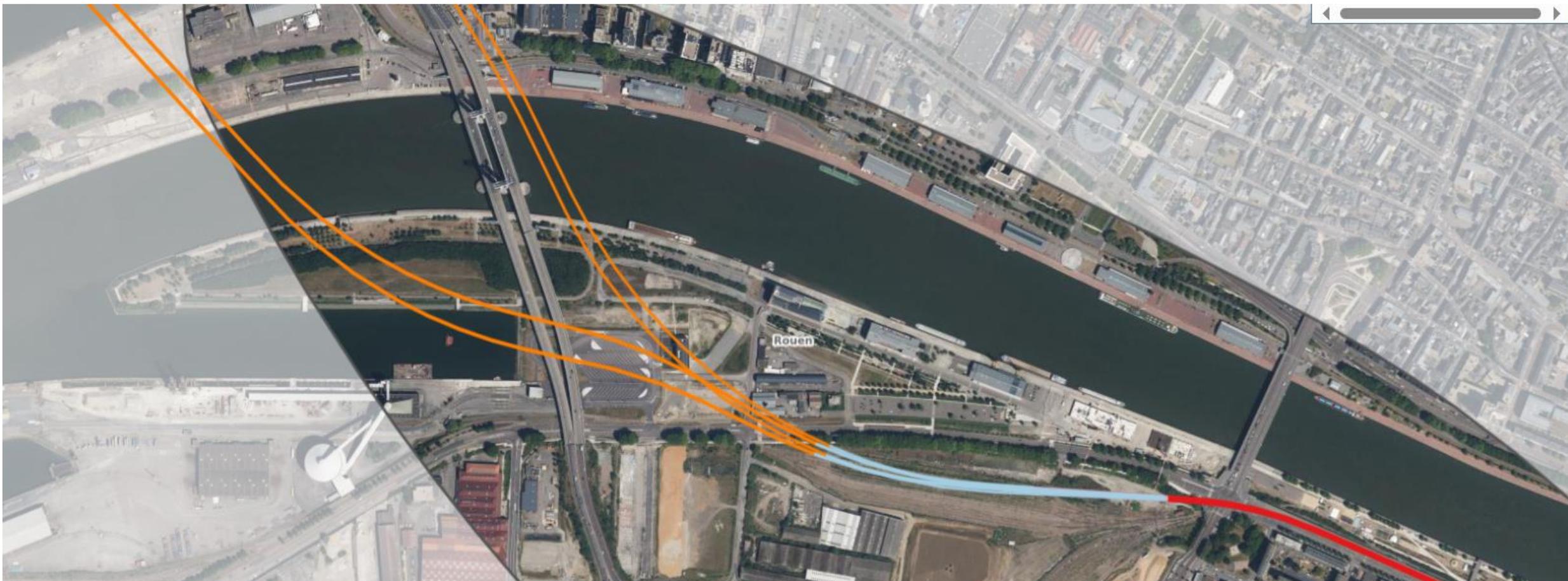
Réduire (les impacts grâce à des mesures de réduction consensuelles),

Compenser (les impacts résiduels) tout au long du processus projet

De la gare Rouen Saint-Sever jusqu'au plateau de Caux



Tranchée couverte et départ du tunnel



En rouge : tranchée couverte existante à réaménager

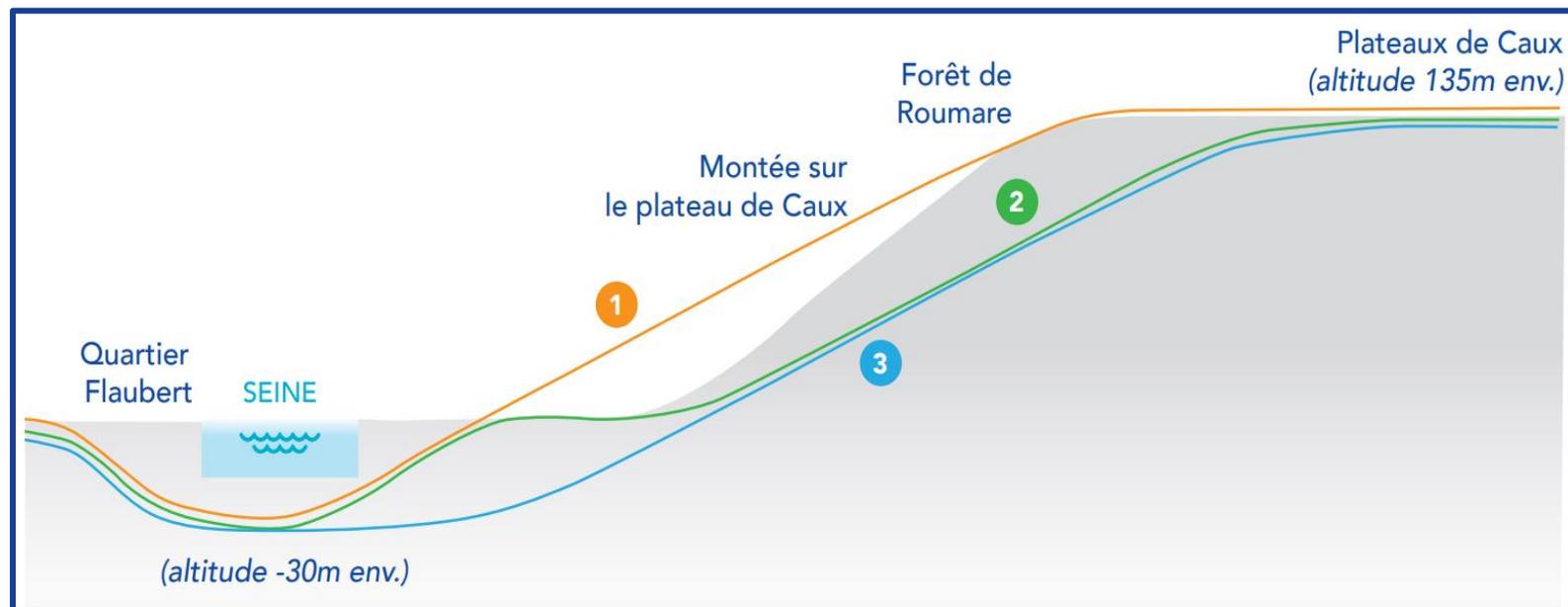
En bleu ciel : tranchée ouverte/couverte à réaliser

En orange : partie souterraine

Les solutions techniques envisagées pour la montée sur le plateau de Caux

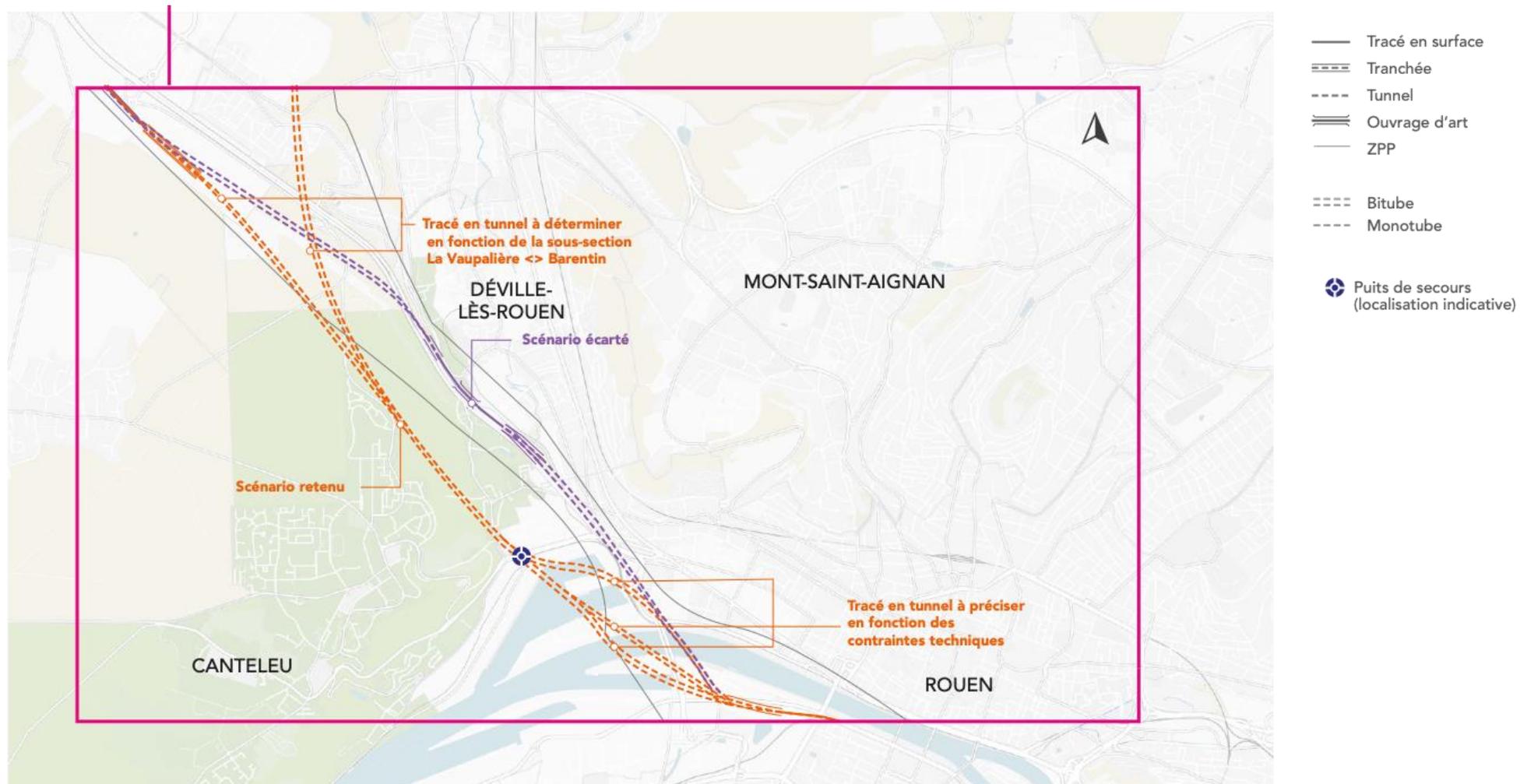


Au regard des caractéristiques de ce territoire déjà urbanisé et des contraintes techniques, la solution d'un tracé en tunnel s'est imposée pour la sortie de l'agglomération rouennaise.



- 1** Viaduc continu
- 2** Alternance entre surface et tunnel
- 3** Tunnel continu

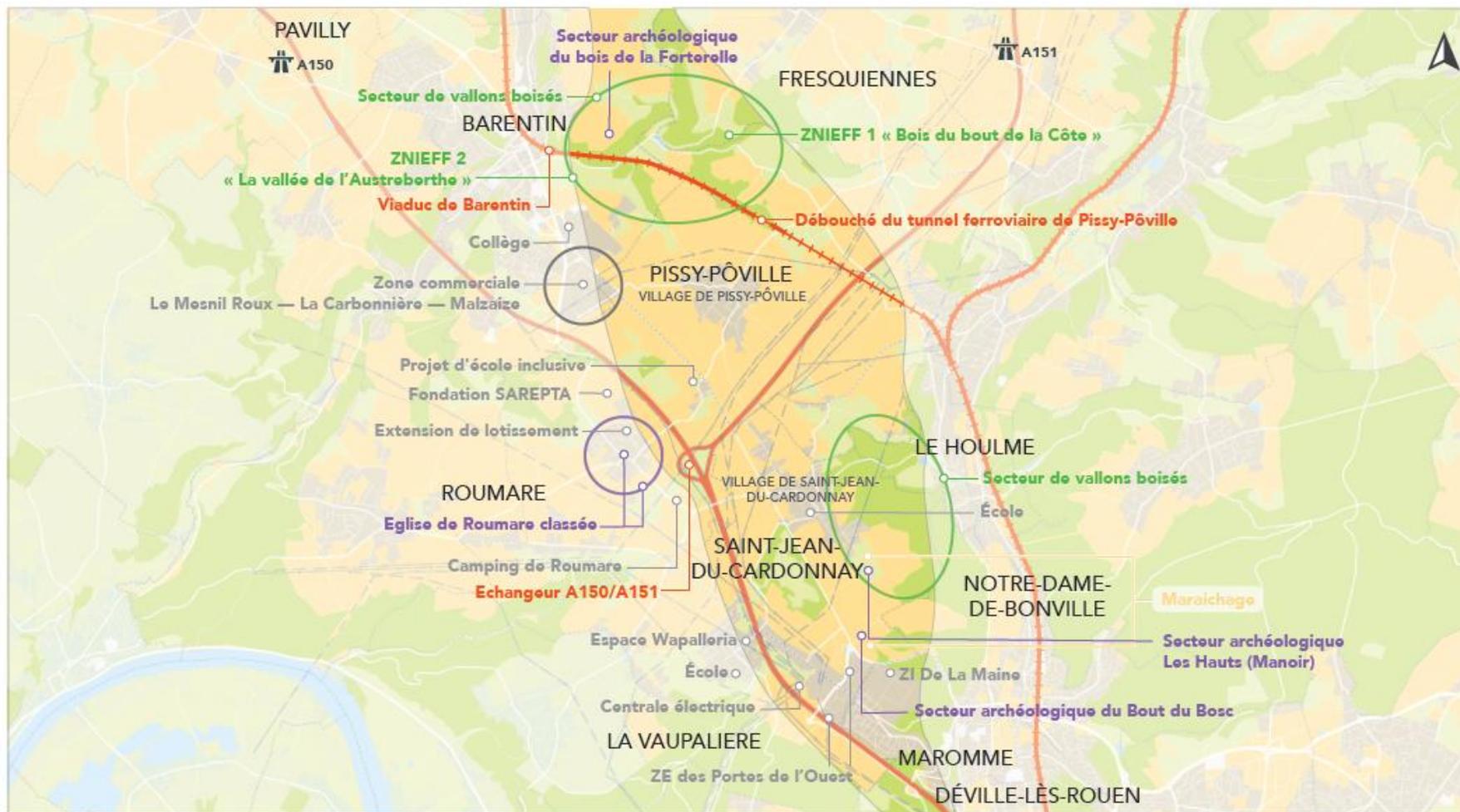
Scénario retenu : un tunnel intégral de Rouen au plateau



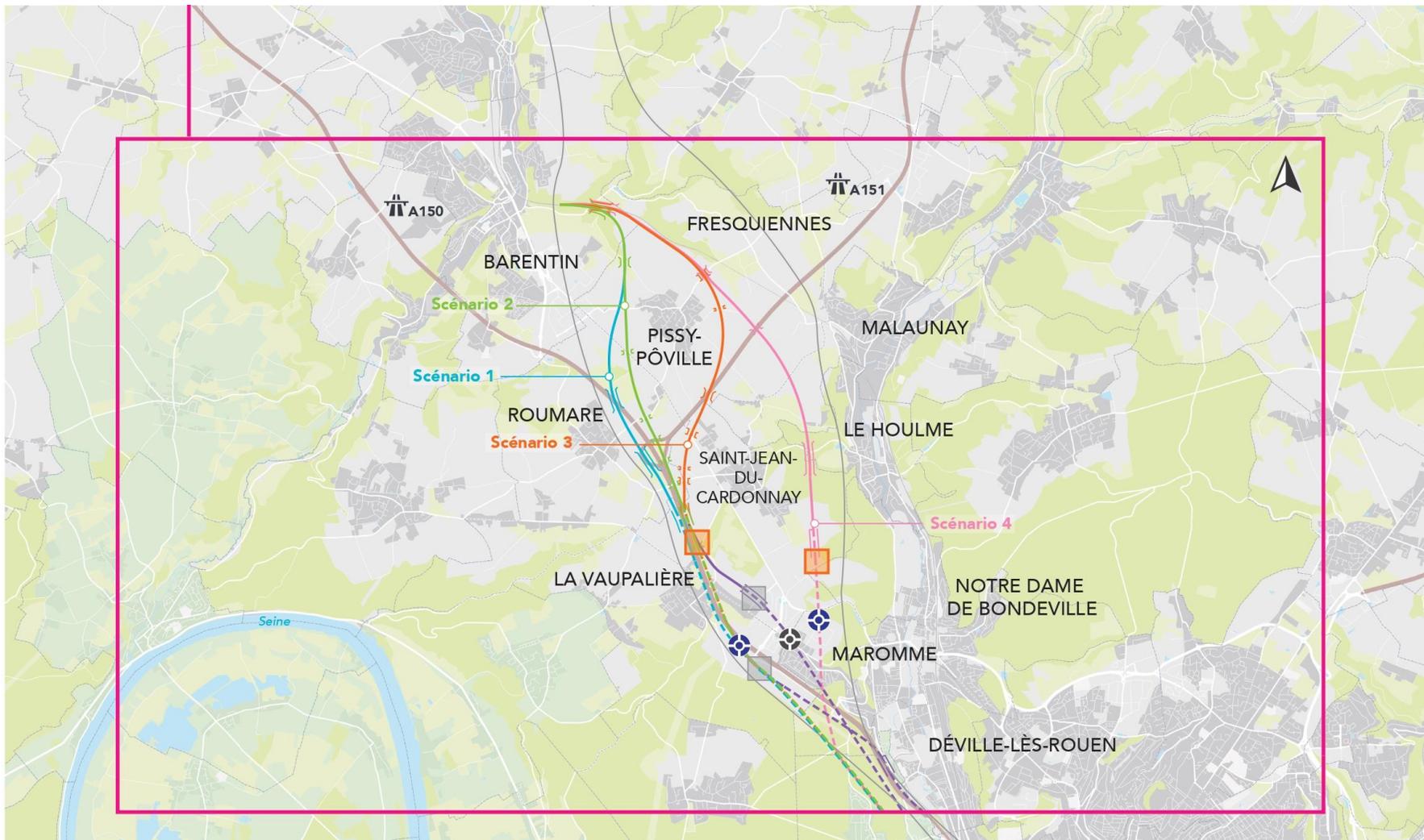
Depuis le plateau de Caux jusqu'au raccordement de Barentin



Principaux enjeux du territoire



Les 4 scénarios possibles

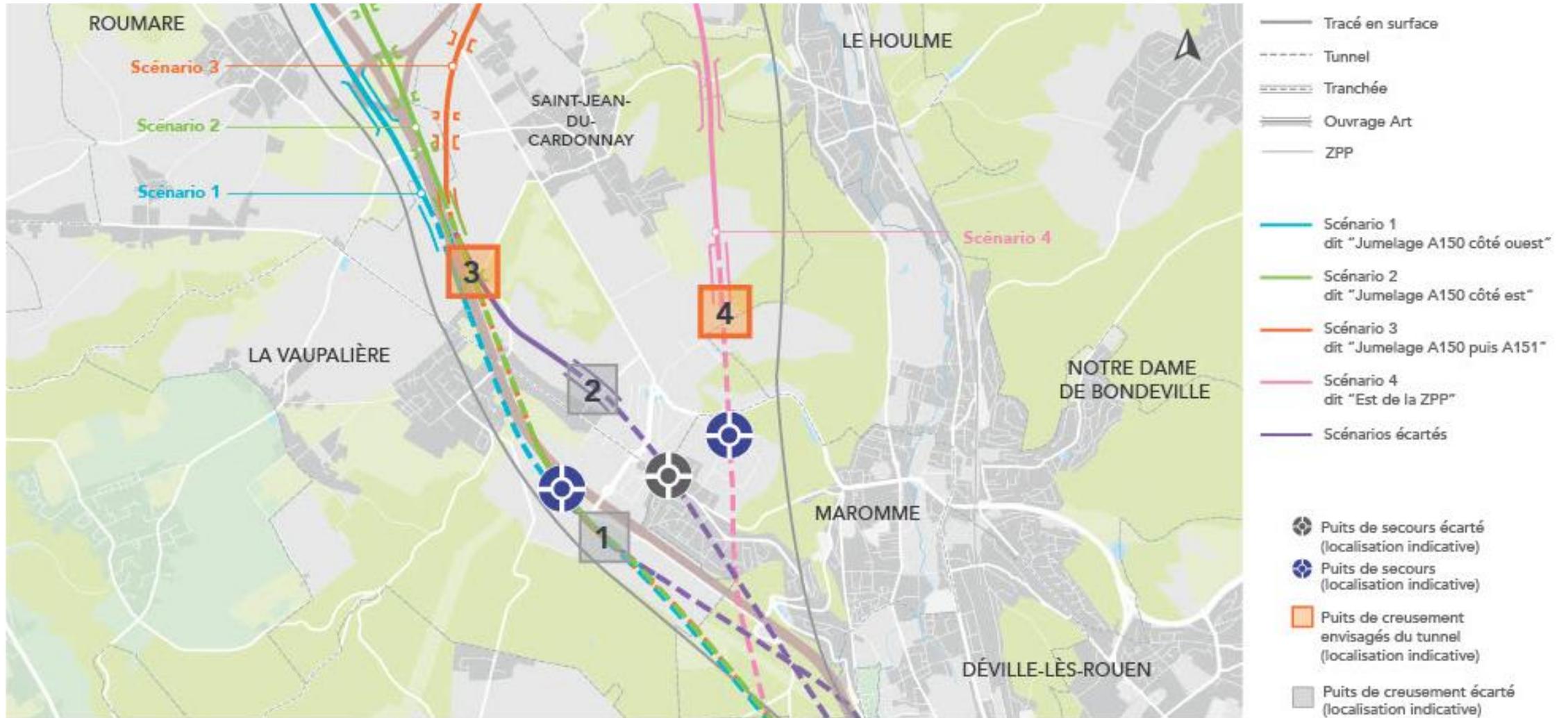


-  Tracé en surface
-  Tunnel
-  Tranchée
-  Ouvrage Art
-  ZPP

-  Scénario 1
dit "Jumelage A150 côté ouest"
-  Scénario 2
dit "Jumelage A150 côté est"
-  Scénario 3
dit "Jumelage A150 puis A151"
-  Scénario 4
dit "Est de la ZPP"
-  Scénarios écartés

-  Puits de secours écarté
(localisation indicative)
-  Puits de secours
(localisation indicative)
-  Puits de creusement
envisagés du tunnel
(localisation indicative)
-  Puits de creusement écarté
(localisation indicative)

Le débouché du tunnel sur le plateau



Exemple de tranchée ouverte ou couverte

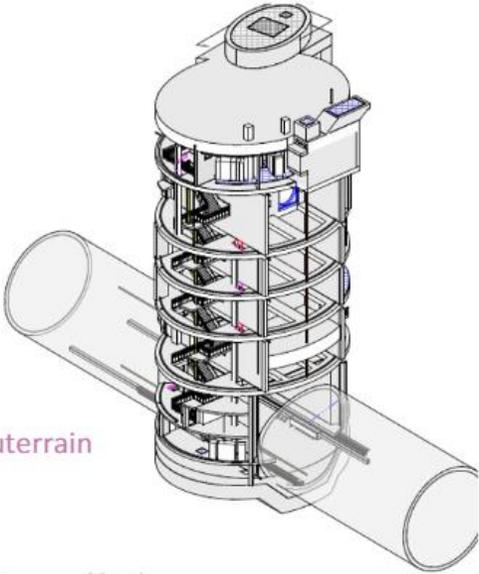


Tunnel de la tranchée couverte de Manduel – Crédit image : Rails & Drailles

Exemple de travaux de puits de secours



1



Puits en souterrain

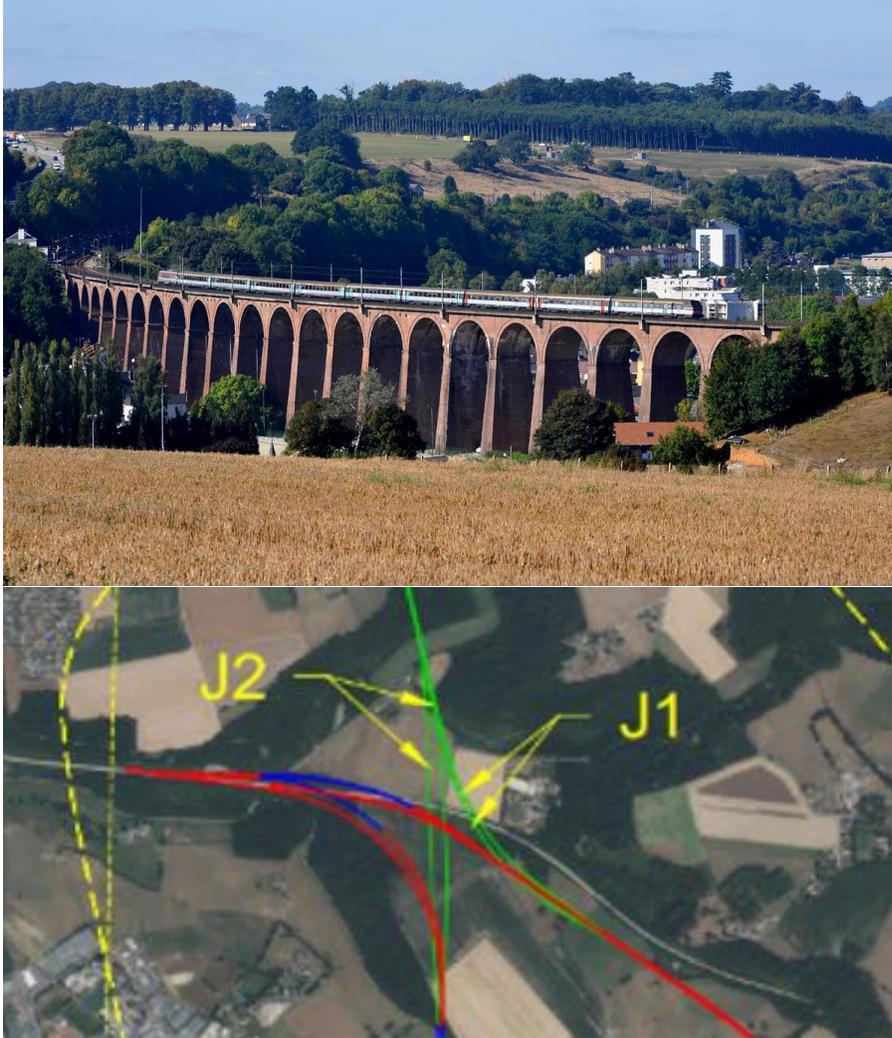


2



3

Le raccordement ferroviaire avant le viaduc de Barentin



Des contraintes techniques fortes

- Se raccorder dans l'axe des voies existantes (en plan ou dénivelé).
- Un viaduc très haut (jusqu'à 30m) avec une pente maxi de 3,5%, soit environ 1km pour compenser cette déclivité.

Une topographie environnante fortement variable

Rendre compatible avec un prolongement ultérieur de la ligne nouvelle vers Yvetot

Un tracé compatible avec les vitesses de circulation

- Un rayon de courbure adapté à un raccordement entre une ligne nouvelle et la ligne classique

Temps d'échange



Le prochain rendez-vous sur la gare de Rouen Saint-Sever



Balade atelier sur la future gare de Rouen Saint-Sever

1er juin 2024, de 9h30 à 13h

Le Quartier Libre, 1 rue Malouet



Inscrivez-vous à la balade atelier sur le site internet Inpn.fr

Les prochains rendez-vous



Atelier de travail à La Vaupalière

4 juin 2024, 18h -20h30

Espace Wapalleria,
rue de l'Église.



Atelier de travail à Pissy-Pôville

25 juin, 18h-20h30

Salle Jean-Claude-Frétigny,
rue de l'école.



Atelier de travail environnement, agriculture et sylviculture

En cours de programmation (après l'été)



Atelier de travail « fonctionnalités » En cours de programmation (après l'été)

Merci !

