

Mardi 28 mai 2024

Réunion publique d'information

Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

CONCERTATION
CONTINUE
2024

Ligne Nouvelle
Paris -
Normandie



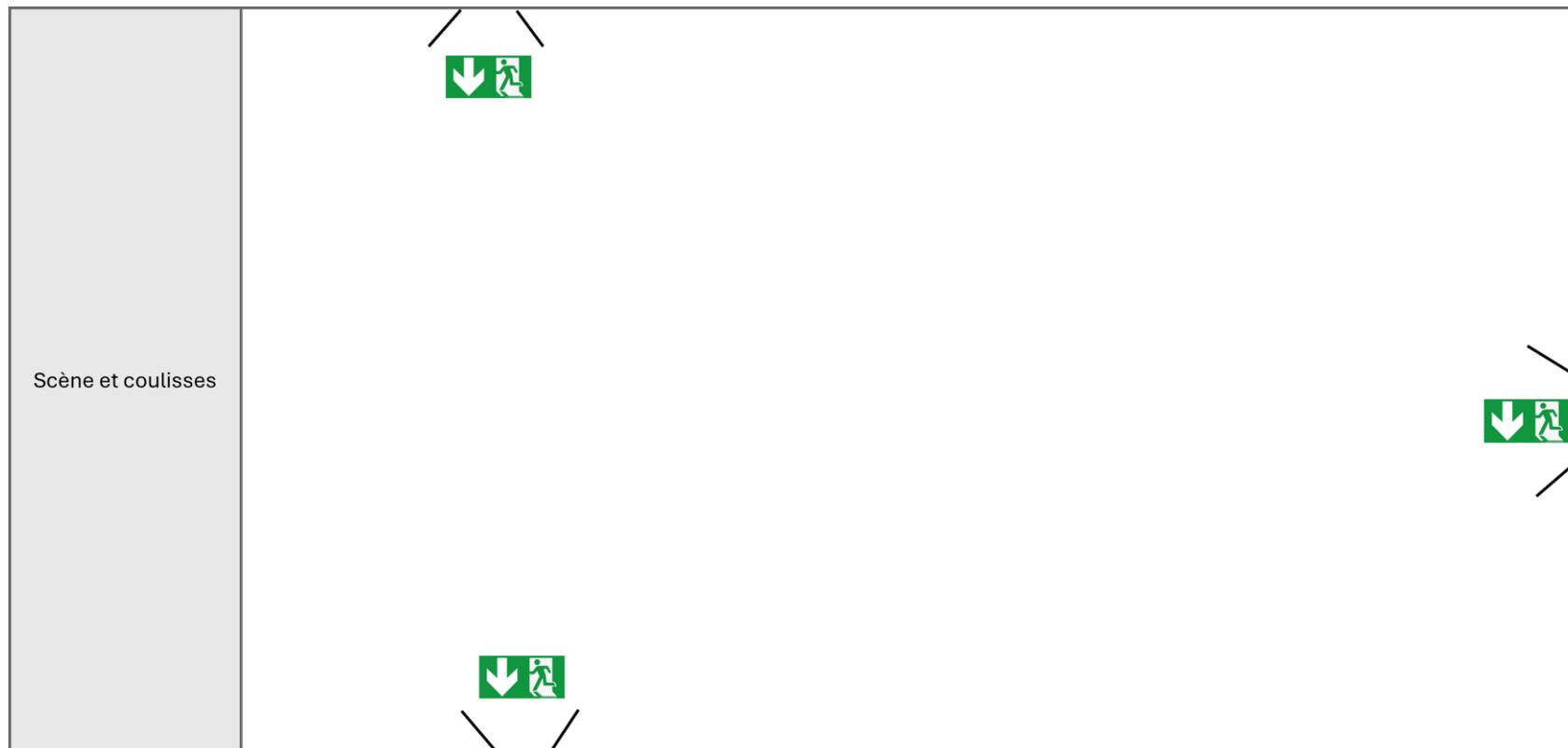
Mot d'accueil Jacques NIEL



Maire Saint-Jean-du-Cardonnay



Consignes de sécurité



3 sorties de secours signalées par un bloc lumineux

18h – 20h



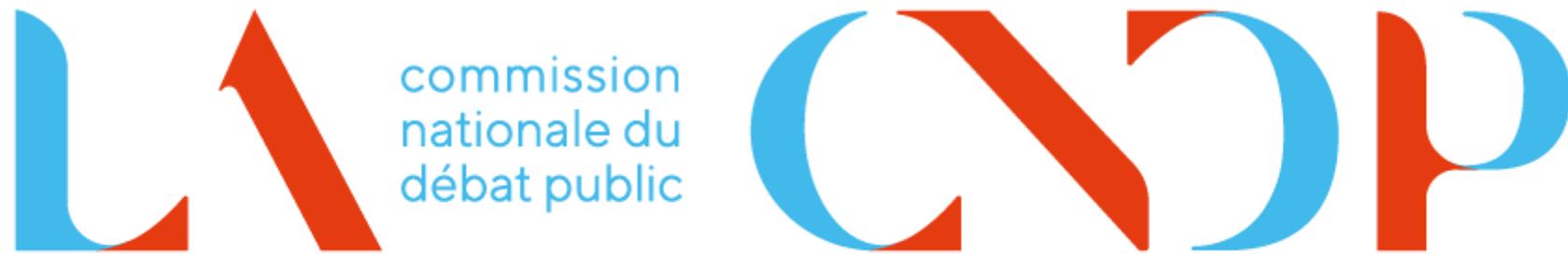
Ordre du jour

1. Mot des garantes _____ 10min
2. Présentation générale de la LNPN _____ 20mn
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

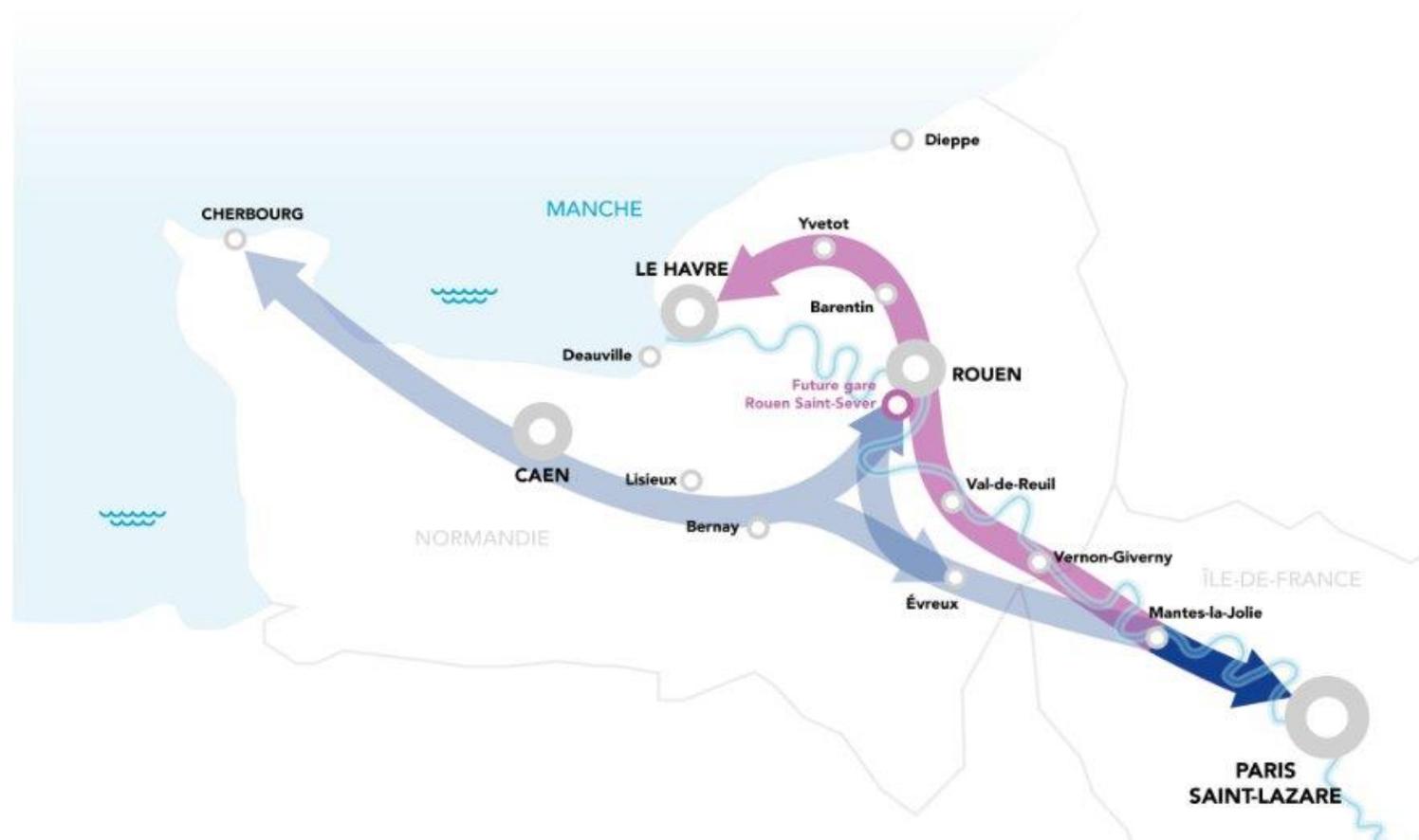


2

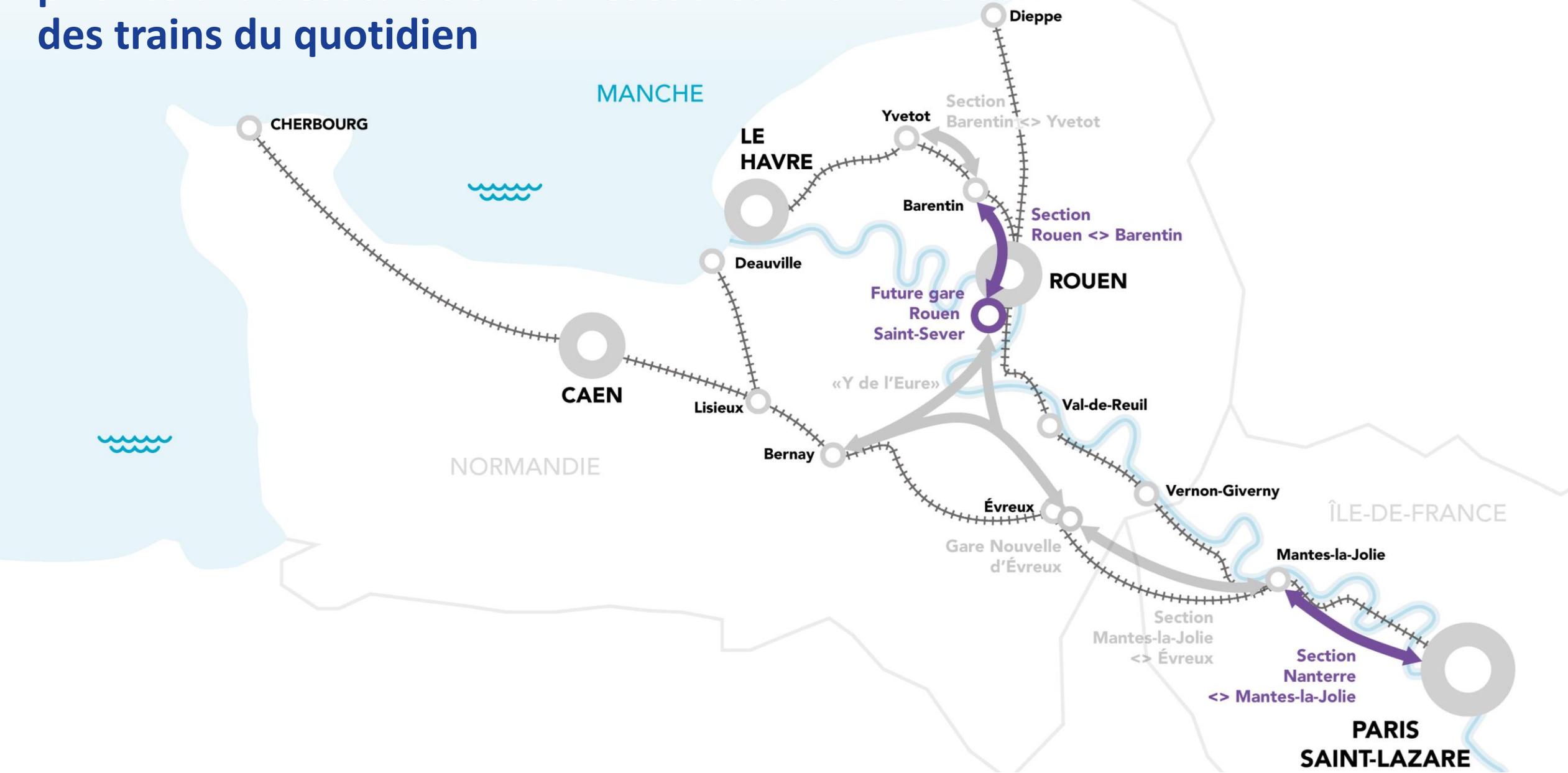


Présentation générale de la LNPN

La LNPN vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes, améliorant significativement le transport des voyageurs et facilitant le transport de marchandises.



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



**La gare de Rouen Saint-Sever
couplée à une ligne nouvelle
se raccordant au réseau existant
au niveau de Barentin**



Une désaturation durable du nœud ferroviaire

Les bénéfices pour les territoires

Dès la mise en service des premières sections de ligne nouvelle et de la gare de Rouen Saint-Sever, à horizon 2035 :

Des trains plus fréquents

Des trains plus ponctuels

Des trains plus rapides

Des trains plus fréquents

Par la création des voies nouvelles, la LNPN permettra d'augmenter le nombre et la fréquence des trains.

- Entre Paris et Le Havre : 3 trains par heure en heure de pointe.
- Entre Barentin et Rouen, deux trajets possibles :
 - Via les voies actuelles et Rouen Rive Droite (omnibus).
 - Via les voies nouvelles et Rouen St-Sever (semi-direct sans arrêt entre Barentin et Rouen).
- L'infrastructure rendra possible un **cadencement au ¼ d'heure entre Yvetot et Rouen** et à **½ heure** sur les autres branches du nœud de Rouen.

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

Des trains plus ponctuels

En basculant les trains rapides sur des voies nouvelles dédiées, la LNPN permettra plus d'espacement entre les trains.

Des trains plus ponctuels

- Cette séparation permettra plus de marges entre les trains pour absorber les retards éventuels.
- Elle permettra également d'éviter que les perturbations se propagent d'un flux vers l'autre.

En conséquence : elle permettra ainsi la circulation de trains plus ponctuels.

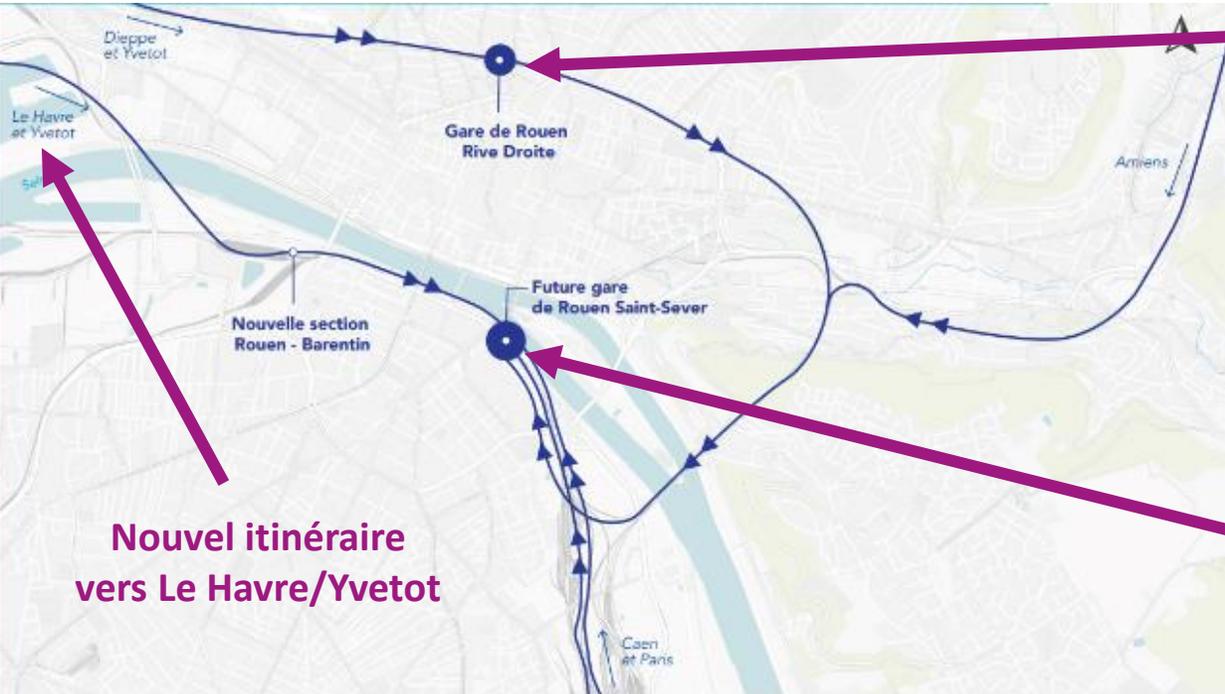
Des trains plus rapides

Grâce aux voies nouvelles, aptes à de plus grandes vitesses, jusqu'à 250 km/h, les trains circuleront plus vite avec des gains de temps pour tous les voyageurs.

Des trains plus rapides dès la mise en service des premières sections de la LNPN

- Entre l'Île-de-France et la Normandie :
 - Paris-Le Havre en 1h50 (avec arrêt à Rouen) contre 2h10 actuellement.
 - Paris-Caen en 1h45, contre 1h55 actuellement.
 - Paris-Rouen en 1h, contre 1h15 actuellement.

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



**Nouvel itinéraire
vers Le Havre/Yvetot**

Gare de Rouen Rive Droite

- Desservie par les trains en provenance d'Yvetot et Dieppe, qui rejoignent ensuite la gare de Rouen Saint-Sever.
- Conserve sa configuration actuelle.

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

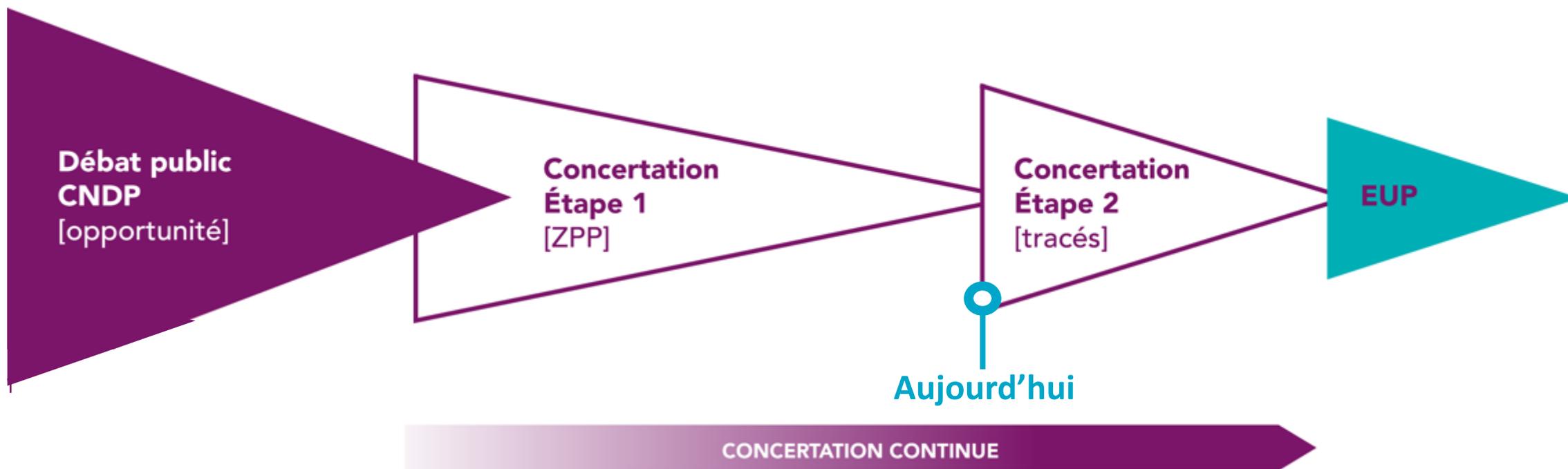


Les modalités de la concertation



Les étapes de la concertation de la LNPN

Depuis la fin du débat public en 2012, la LNPN fait l'objet d'une concertation continue post-débat public encadrée par l'article L.121-14 du Code de l'environnement.



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.

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 en Normandie



Réunion publique d'information à Barentin

30 mai 2024, de 18h à 20h

Salle Léo Lagrange,
1 rue Madeleine Vernet.



Atelier de travail à La Vaupalière

4 juin 2024, 18h -21h

Espace Wapalleria,
rue de l'Église.

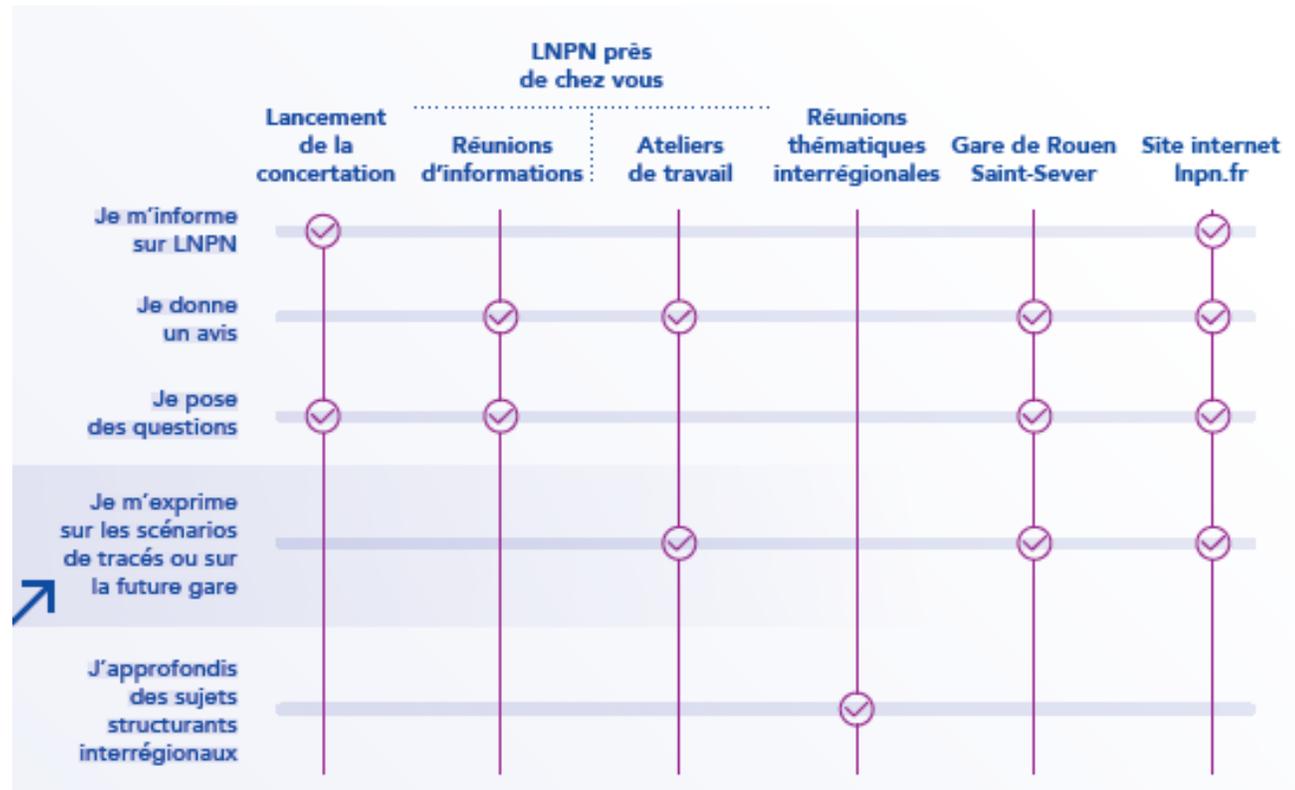


Atelier de travail à Pissy-Pôville

25 juin, 18h-21h

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

Rappel des modalités de participation



www.lnpr.fr

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

Temps d'échange



Bruno LAURENT Delphine BOUTAUD



Directeur technique de la LNPN
Responsable environnement



4



Section de ligne nouvelle entre Rouen et Barentin

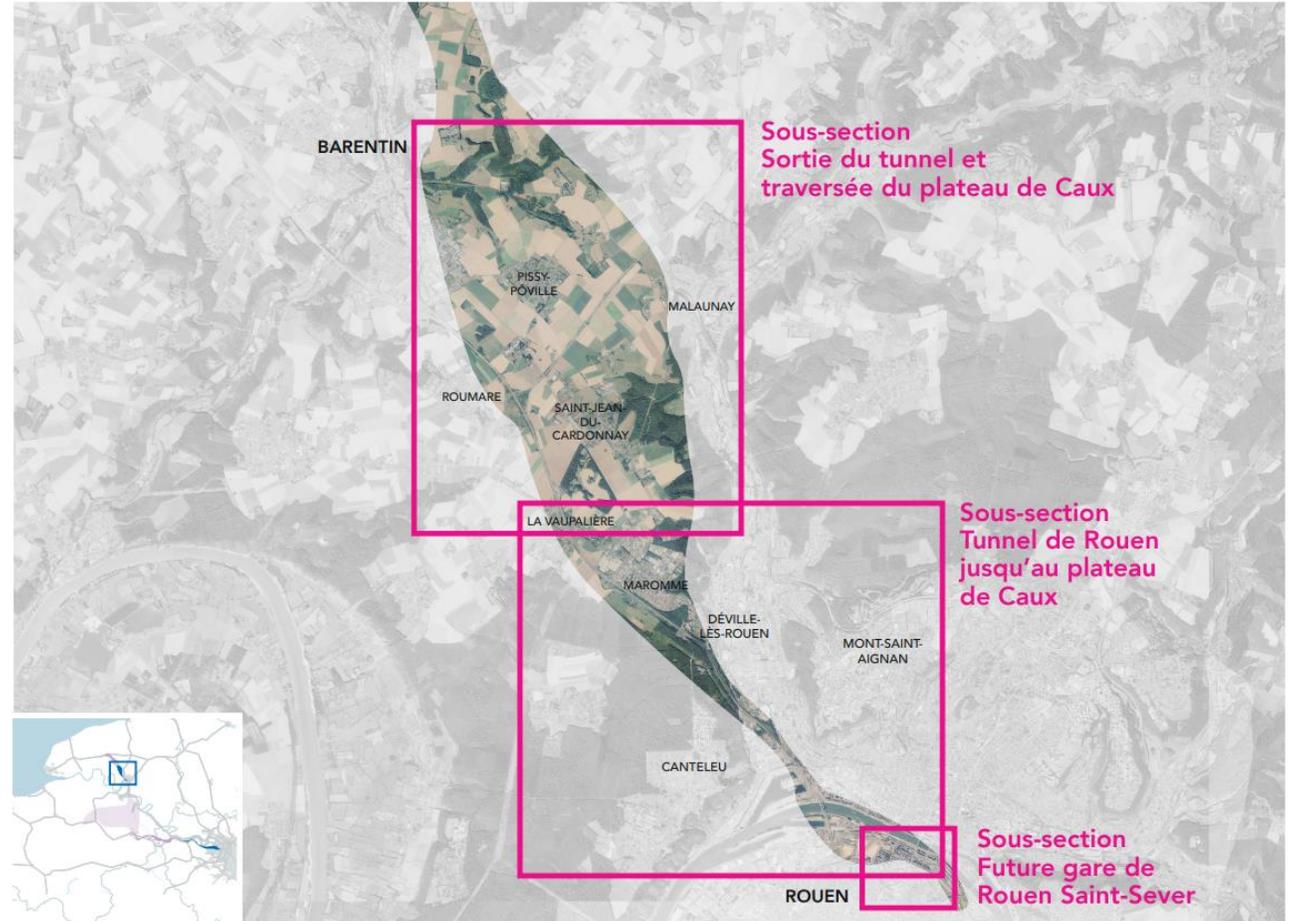
Lignes directrices pour les études entre Rouen et Barentin

- Rechercher un tracé de référence au sein de la « zone de passage préférentiel » (ZPP) avec la logique d'éviter les impacts sur l'environnement humain et naturel chaque fois que possible, de les réduire s'ils ne sont pas totalement évitables, et enfin de compenser les impacts résiduels.
- Travailler en étroite concertation avec les acteurs du territoire sur l'insertion de la ligne.
- Tenir compte des enjeux majeurs du territoire identifiés avec les partenaires comme :
 - Les secteurs urbanisés ou faisant l'objet de projets de développement.
 - Les espaces agricoles et forestiers.
 - Les zones écologiquement riches/fragiles.
 - Le patrimoine et les paysages de qualité.

Rechercher un tracé dans la zone de passage préférentiel

- Un fuseau de passage dans lequel doit s'inscrire le tracé.
- Le principe d'un jumelage plus ou moins serré.
- Une topographie fortement variable.

=> une présentation en trois temps de l'ensemble de ce secteur.



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 :

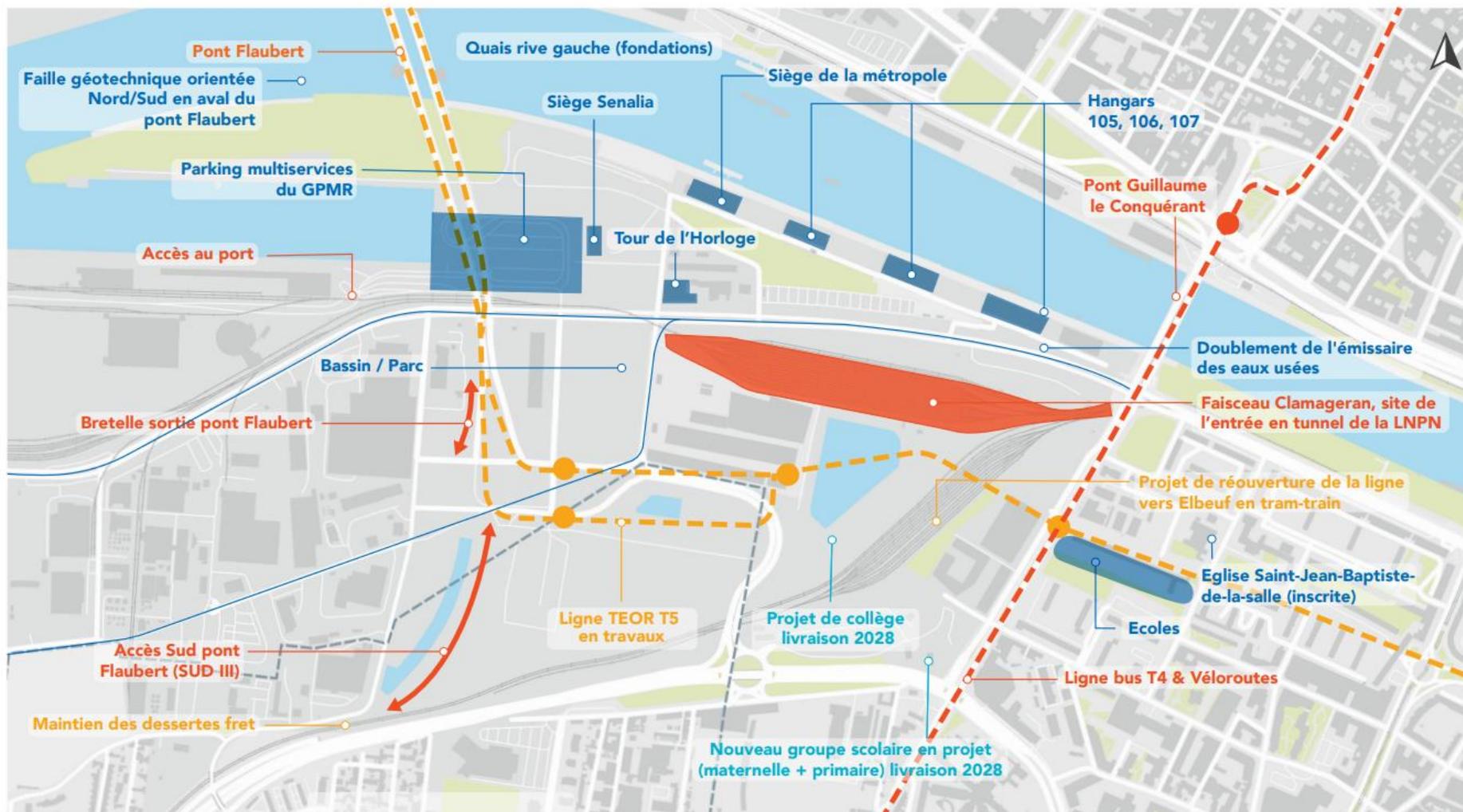
- Cerner les meilleurs scénarios pour le projet.
- Eliminer les tracés les plus impactants.
- Retenir le meilleur compromis qui sera soumis à enquête publique.

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

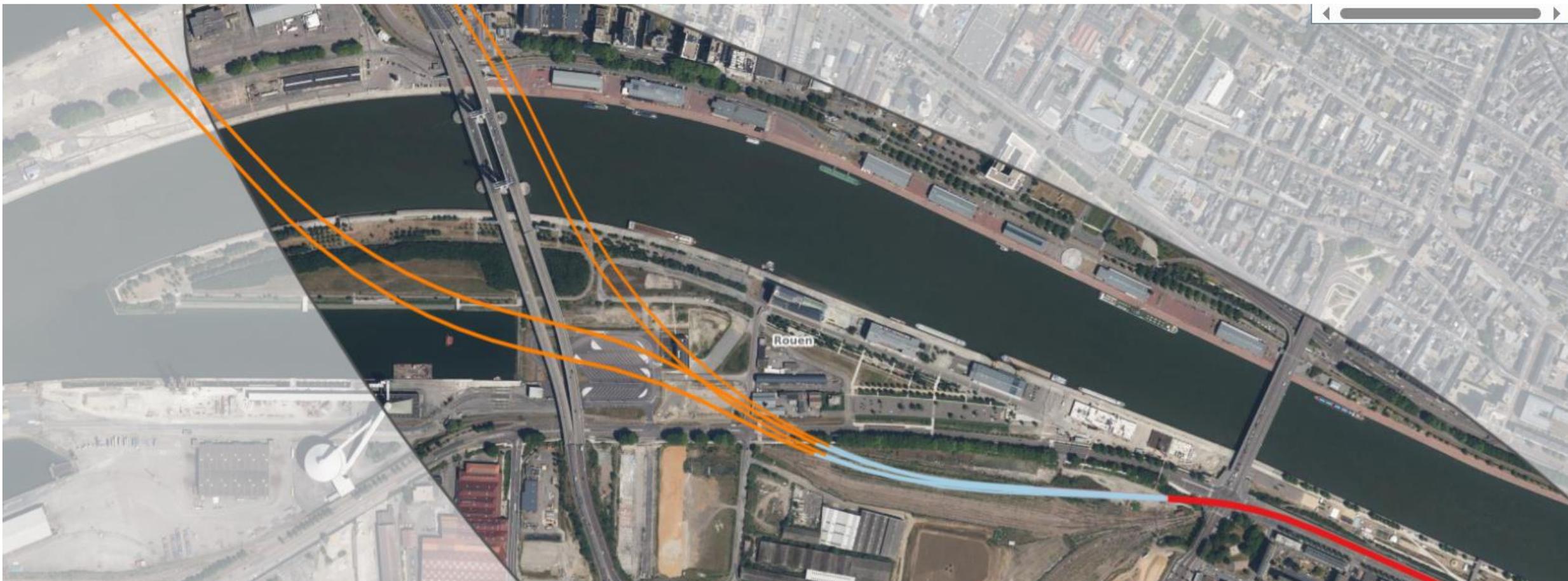
De la gare Rouen Saint-Sever jusqu'au franchissement de la Seine



Principaux enjeux secteur Flaubert



Tranchée couverte et départ du tunnel



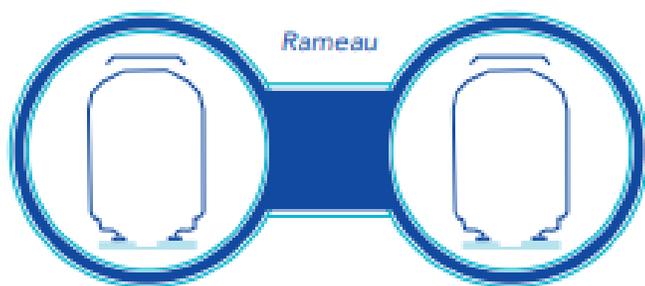
En rouge : tranchée couverte existante à réaménager

En bleu ciel : tranchée ouverte/couverte à réaliser

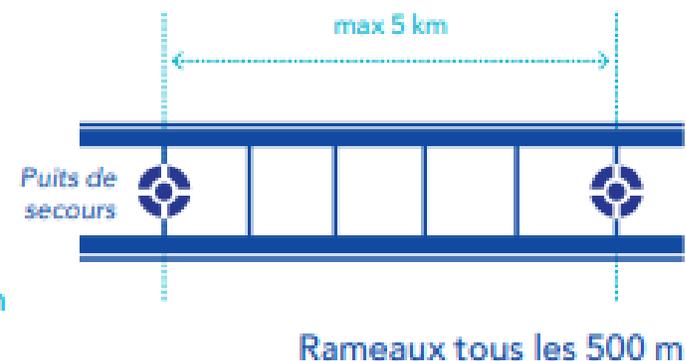
En orange : partie souterraine

Coupe schématique du tunnel bitube

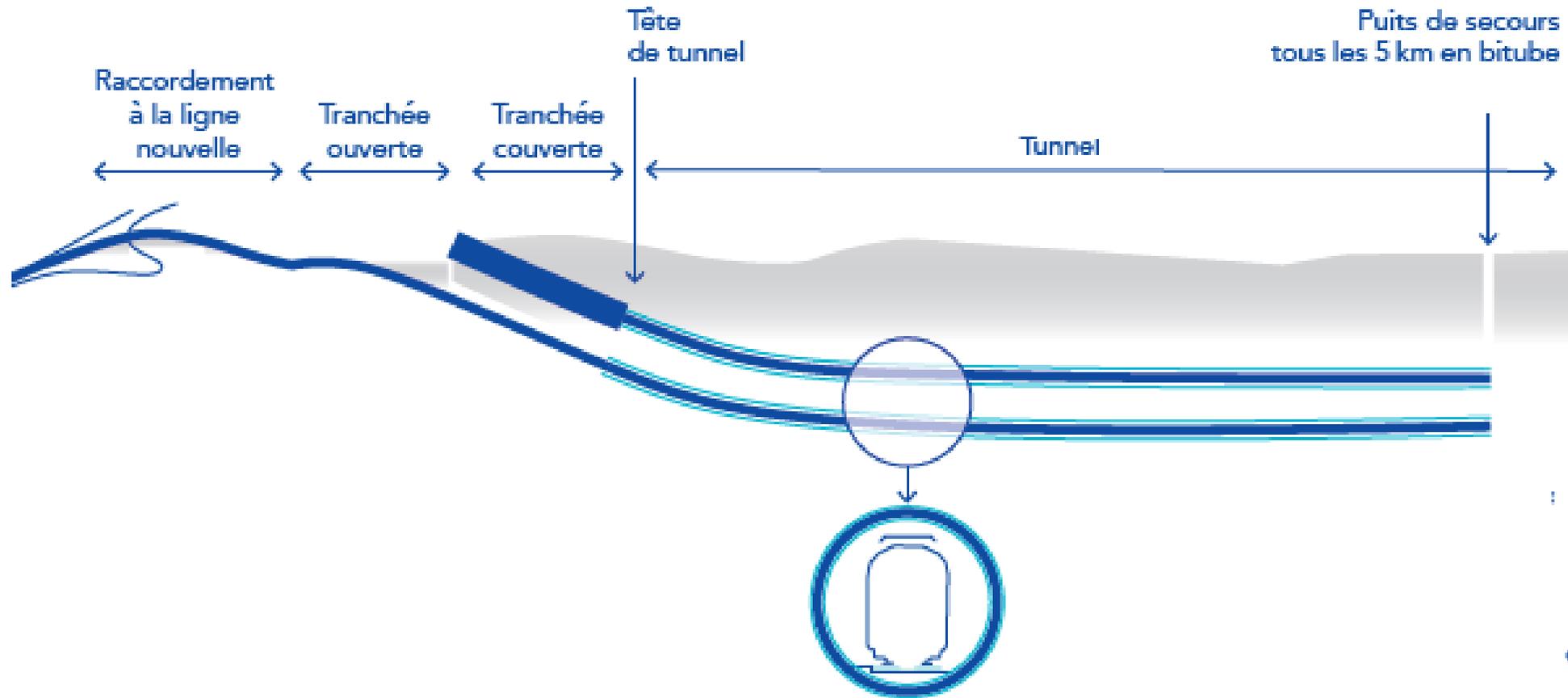
BITUBE



Un tunnel « bitube » est constitué de deux tunnels réalisés côte à côte permettant chacun le passage d'un sens de circulation. Ils sont raccordés entre eux par des rameaux tous les 500 mètres, qui permettent l'évacuation des passagers d'un tunnel vers l'autre en cas d'incident. La réglementation impose la réalisation de puits de secours mutualisés entre les deux tunnels tous les cinq kilomètres maximum.



Coupe de principe d'un tunnel

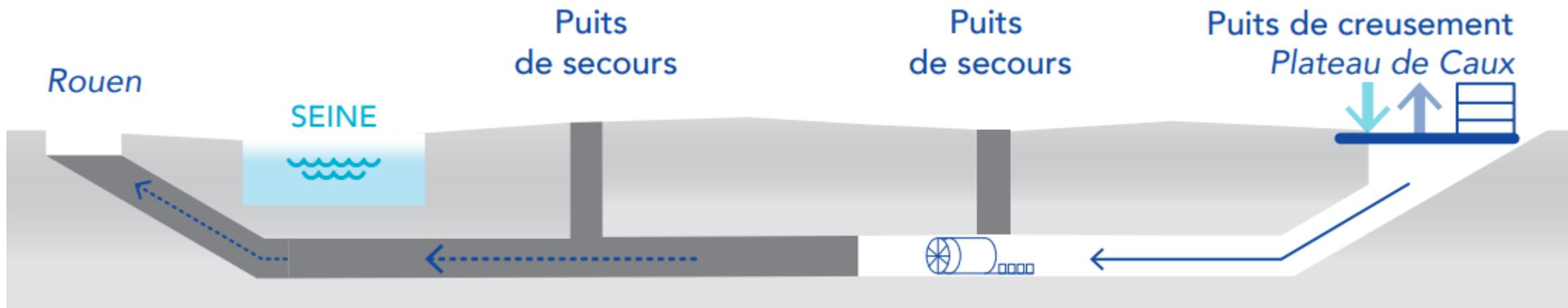


Exemple de tranchée ouverte ou couverte



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

Coupe schématique du tunnelier



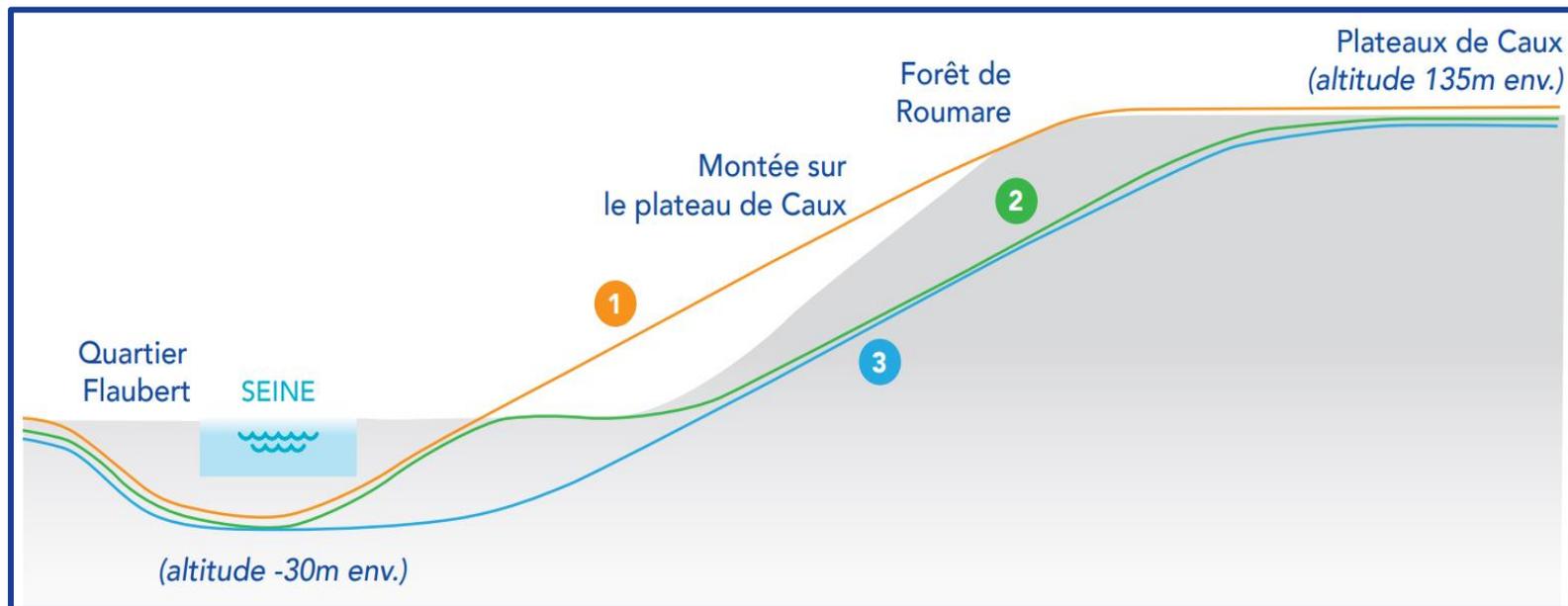
Montée sur le plateau de Caux



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

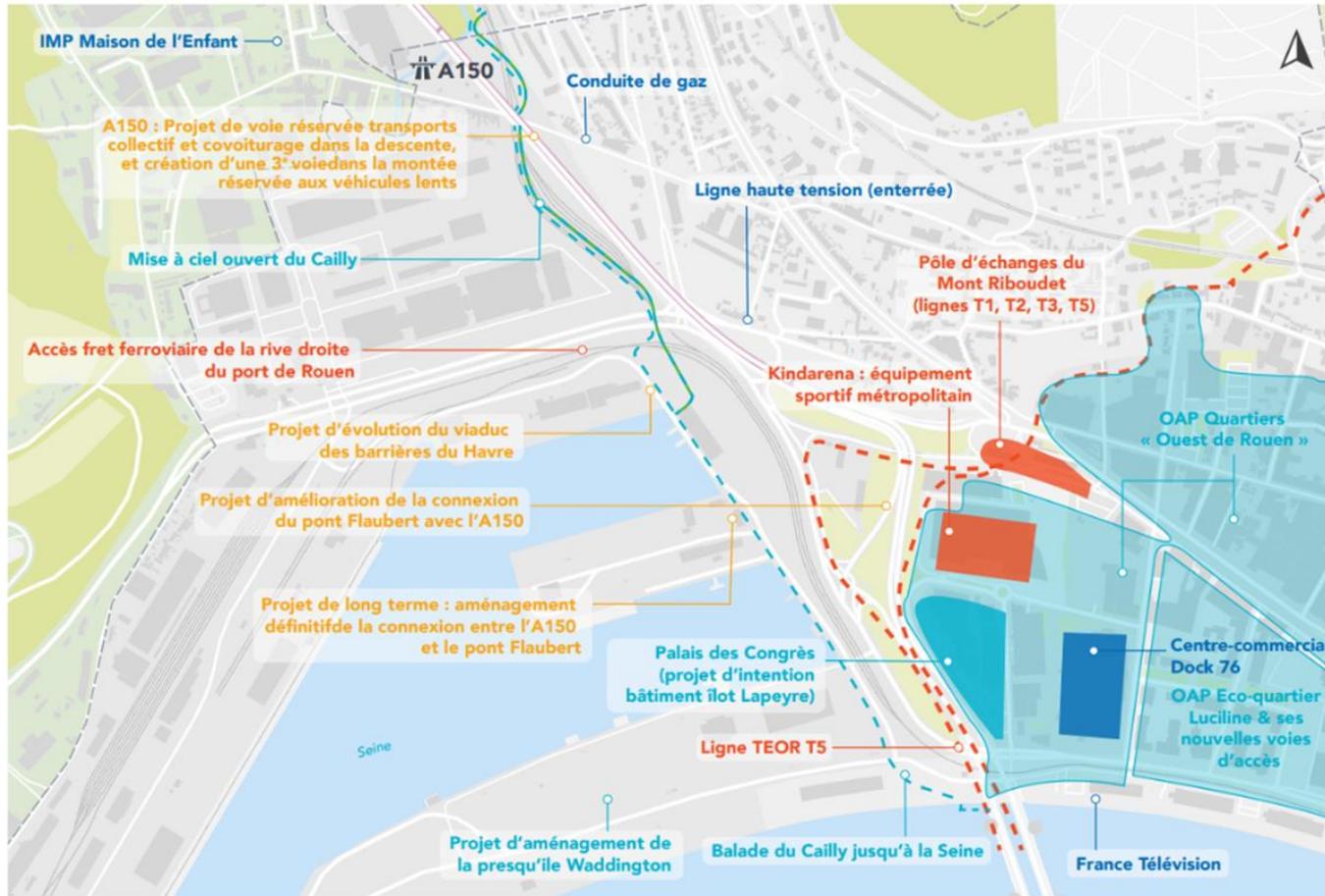


Au regard des caractéristiques de ce territoire déjà urbanisé et des contraintes techniques, la solution d'un tracé en tunnel s'est imposée pour la sortie de l'agglomération rouennaise.



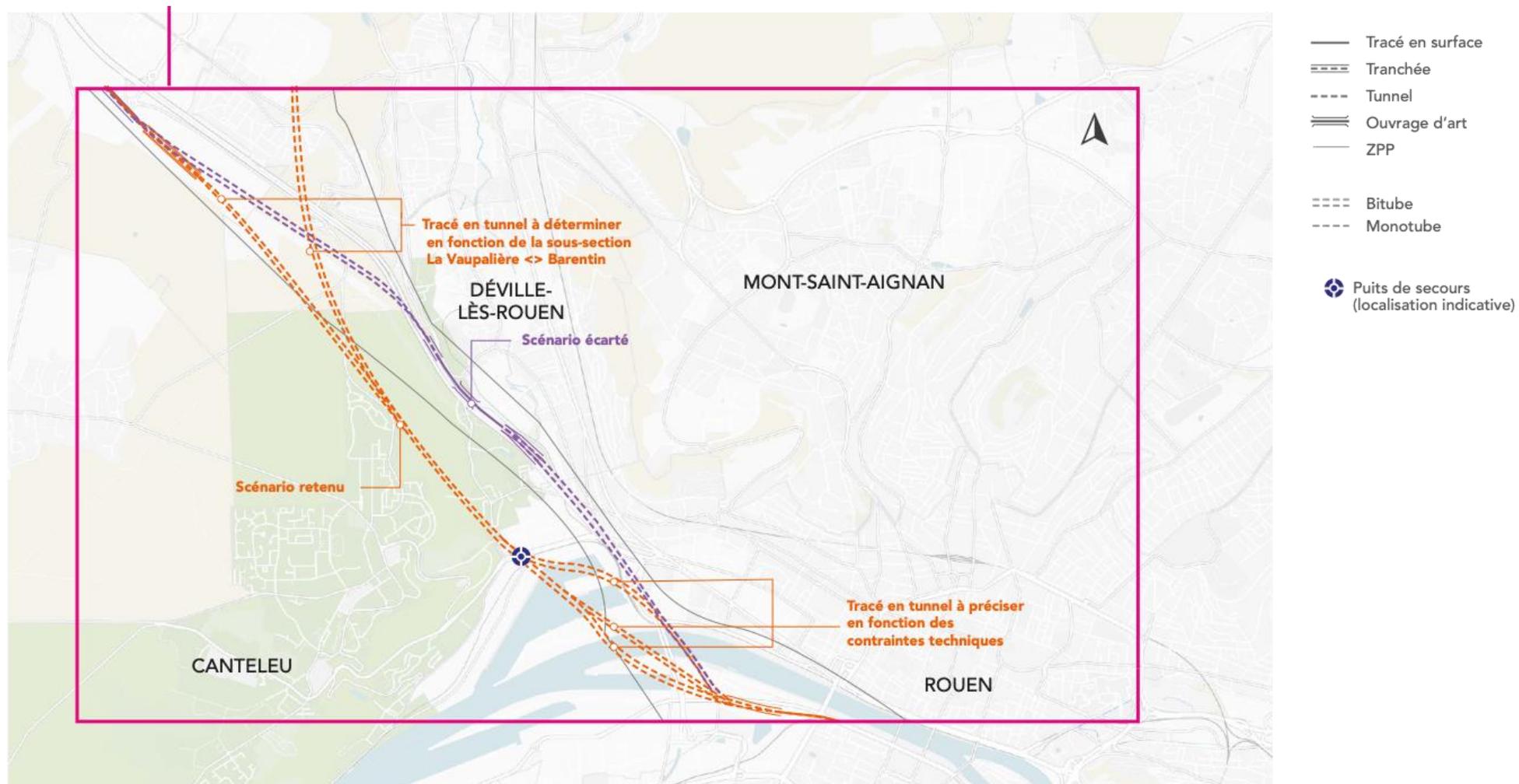
- 1 Viaduc continu
- 2 Alternance entre surface et tunnel
- 3 Tunnel continu

Principaux enjeux de la Vallée du Cailly



- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants

Scénario retenu d'un tunnel intégral de Rouen au plateau

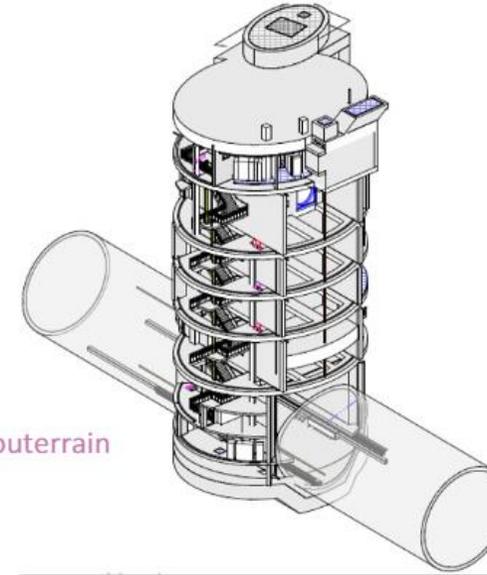


Principaux enjeux de la montée sur le plateau de Caux



- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants
- - - Lignes haute tension

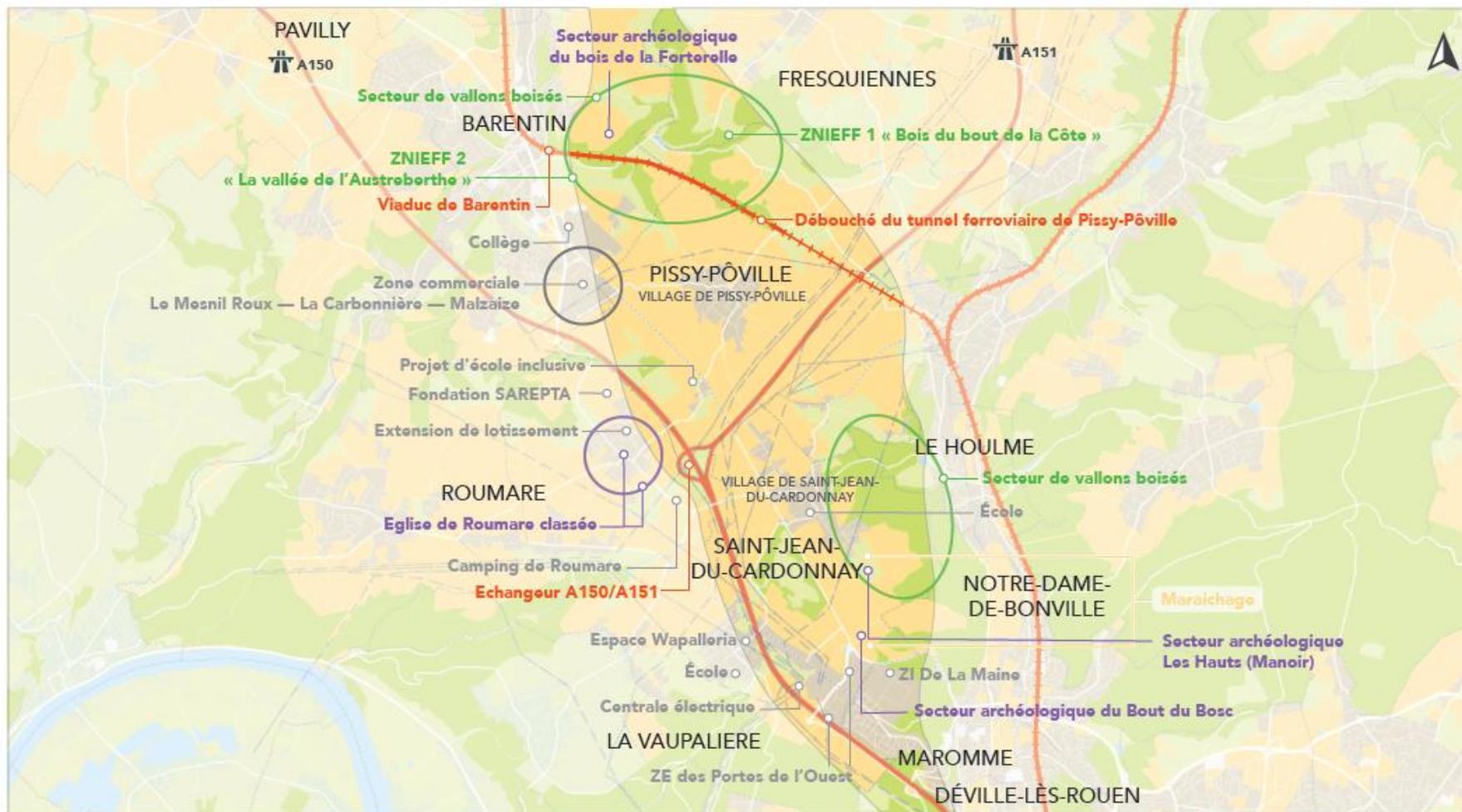
Exemple de travaux de puits de secours

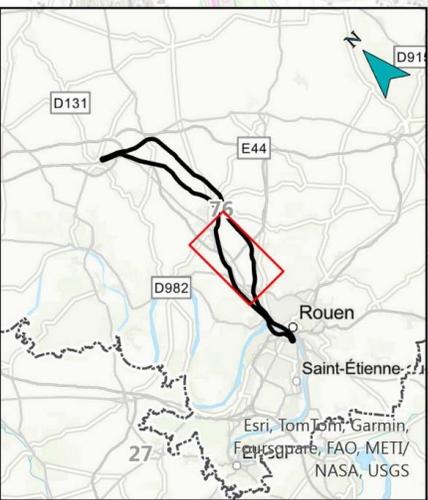
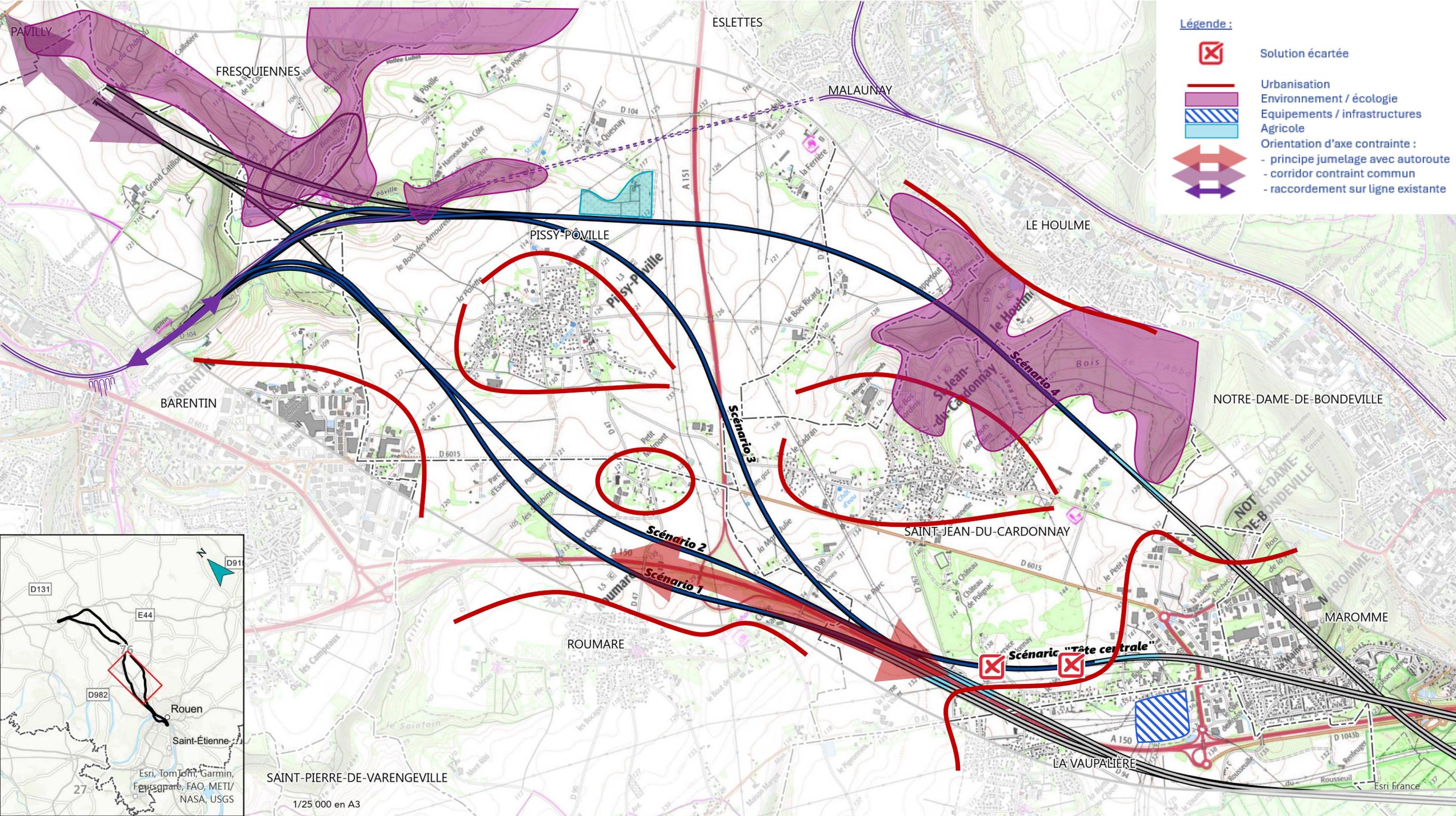


Depuis le plateau de Caux jusqu'à Barentin

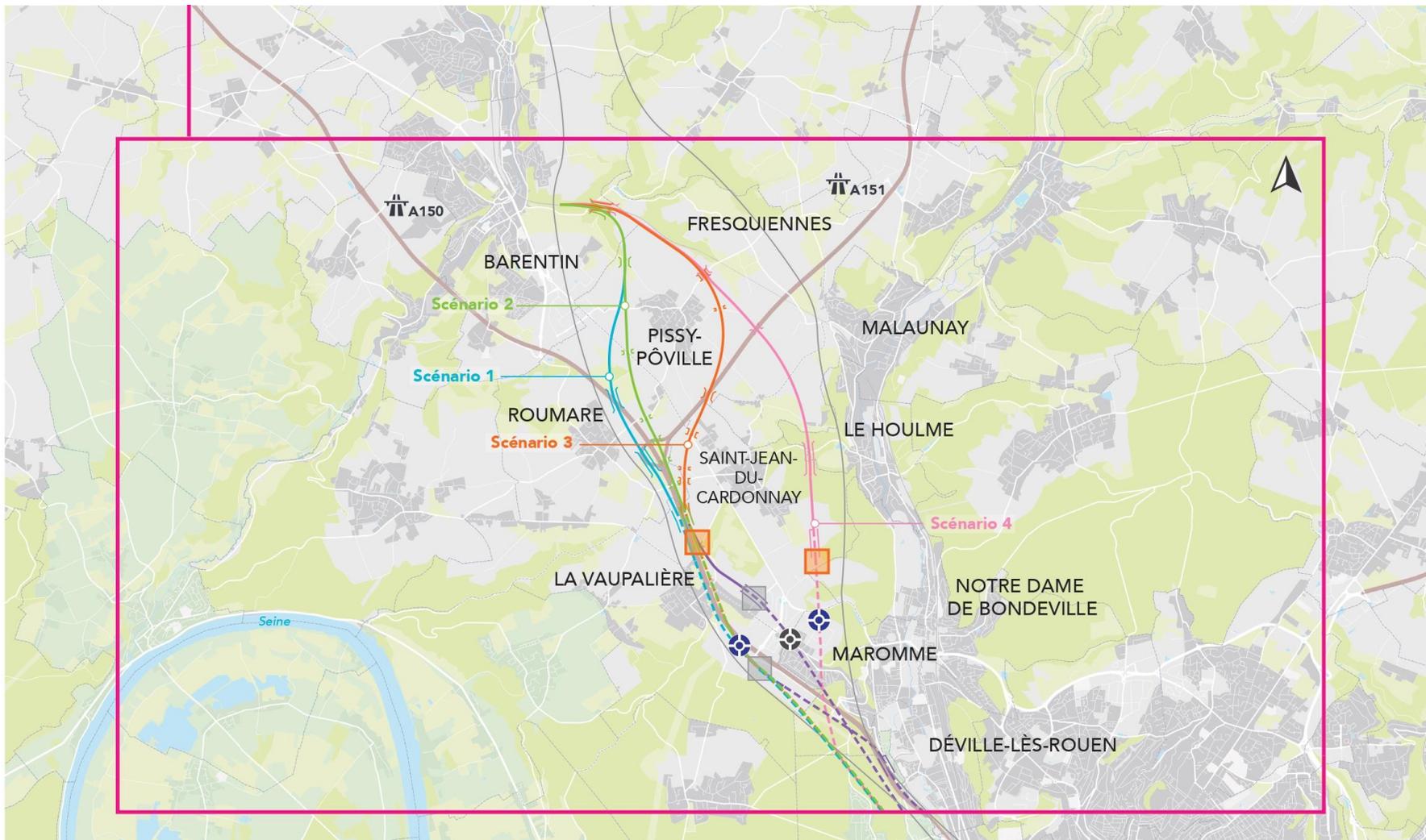


Principaux enjeux de la traversée sur le plateau de Caux





Les 4 scénarios possibles



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

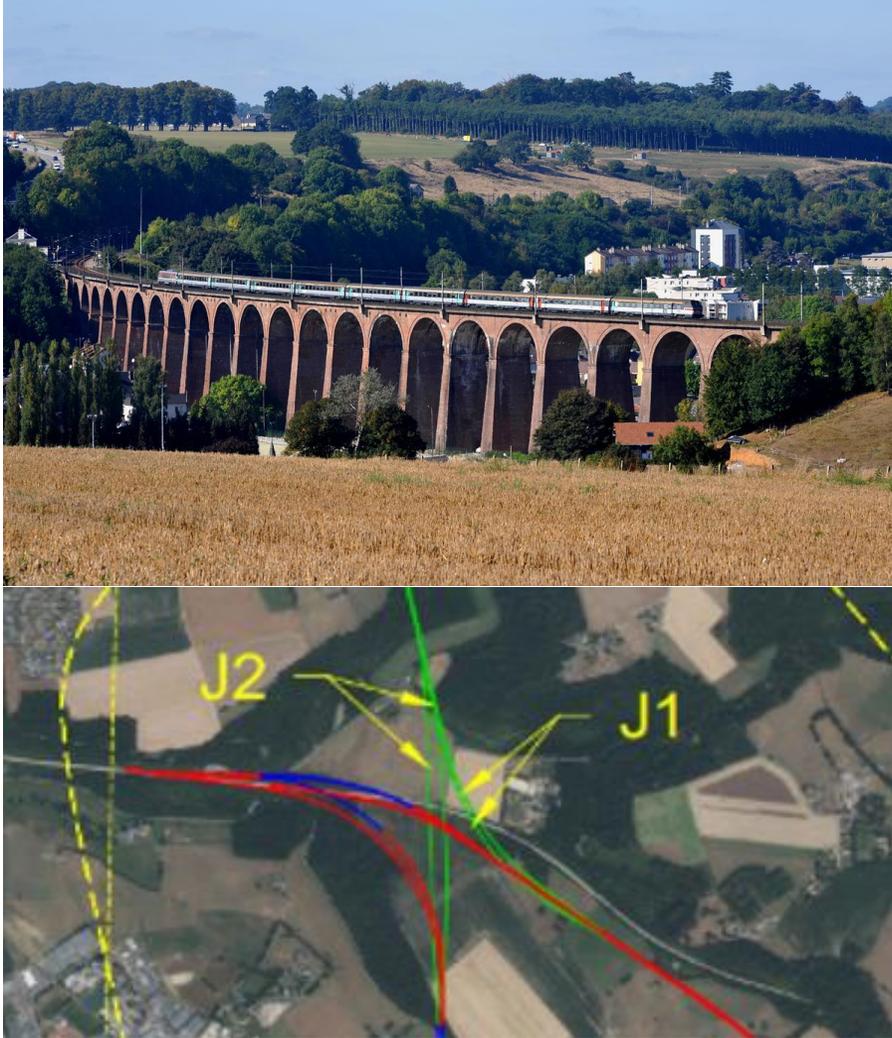
- Scénario 1
dit "Jumelage A150 côté ouest"
- Scénario 2
dit "Jumelage A150 côté est"
- Scénario 3
dit "Jumelage A150 puis A151"
- Scénario 4
dit "Est de la ZPP"
- Scénarios écartés

- ⊗ 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



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

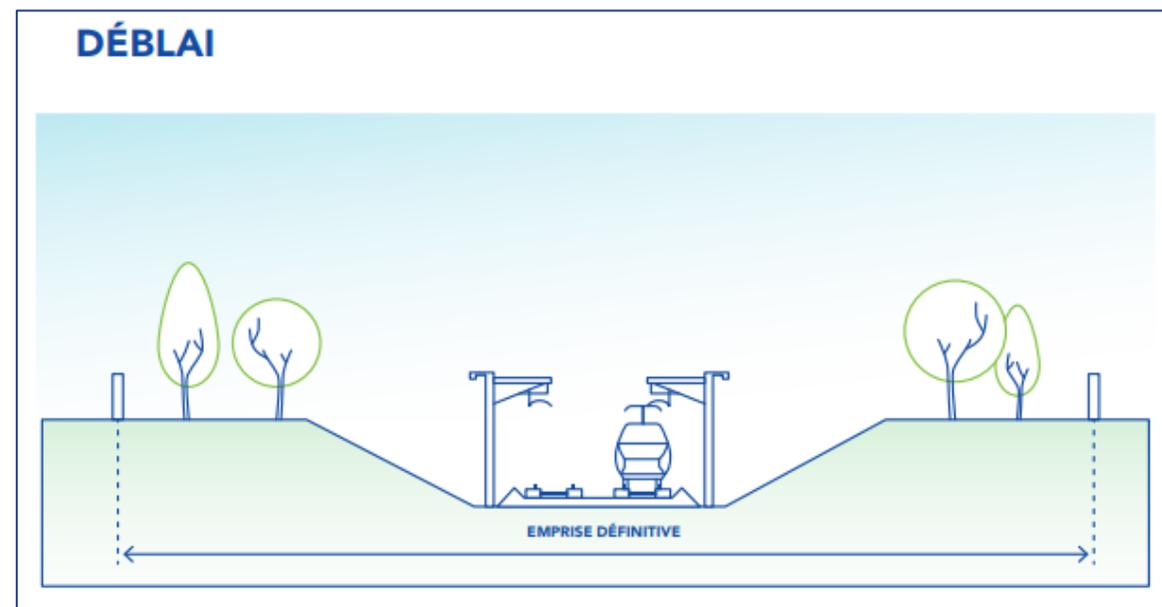
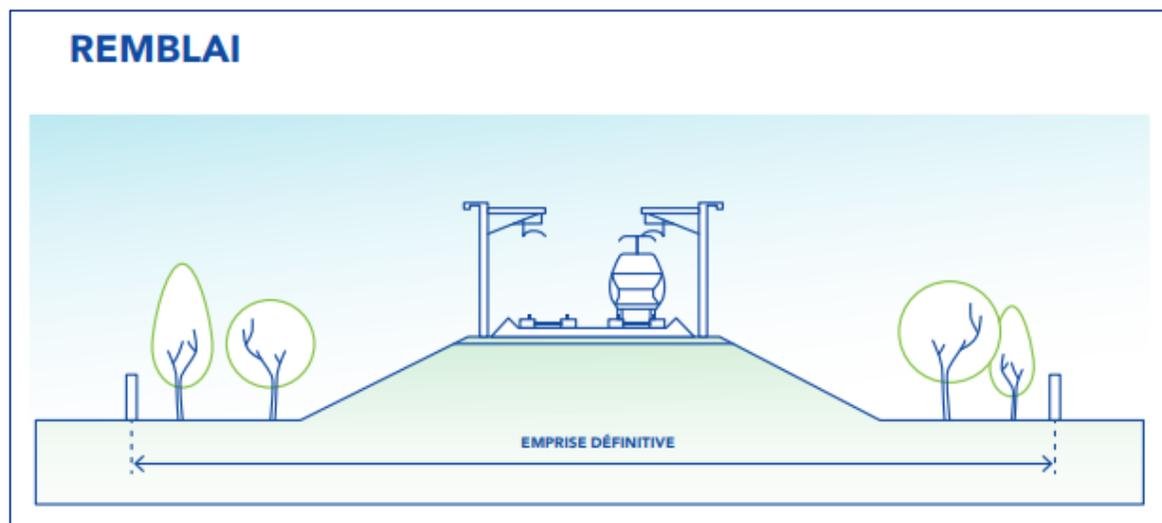
Anticiper le prolongement vers Yvetot

- Le futur tracé (en fonction de la topographie vers Yvetot).
- Les mesures conservatoires qui rendent les deux phases compatibles.

Un tracé compatible avec les vitesses de circulation

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

Coupe schématique d'un tracé en surface



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 ateliers de travail : comment et pourquoi ?

Déroulement en 3 temps :

- Une présentation des tracés possibles
- Une vérification des enjeux locaux identifiés par SNCF Réseau
- Une comparaison des scénarios sur la base d'une analyse multi critère

Objectifs :

- Exprimer vos arguments et points d'attention sur chaque scénario
- Permettre d'enrichir l'analyse comparative des tracés

Les prochains rendez-vous en Normandie



Réunion publique d'information à Barentin

30 mai 2024, de 18h à 20h

Salle Léo Lagrange,
1 rue Madeleine Vernet.



Atelier de travail à La Vaupalière

4 juin 2024, 18h -21h

Espace Wapalleria,
rue de l'Église.

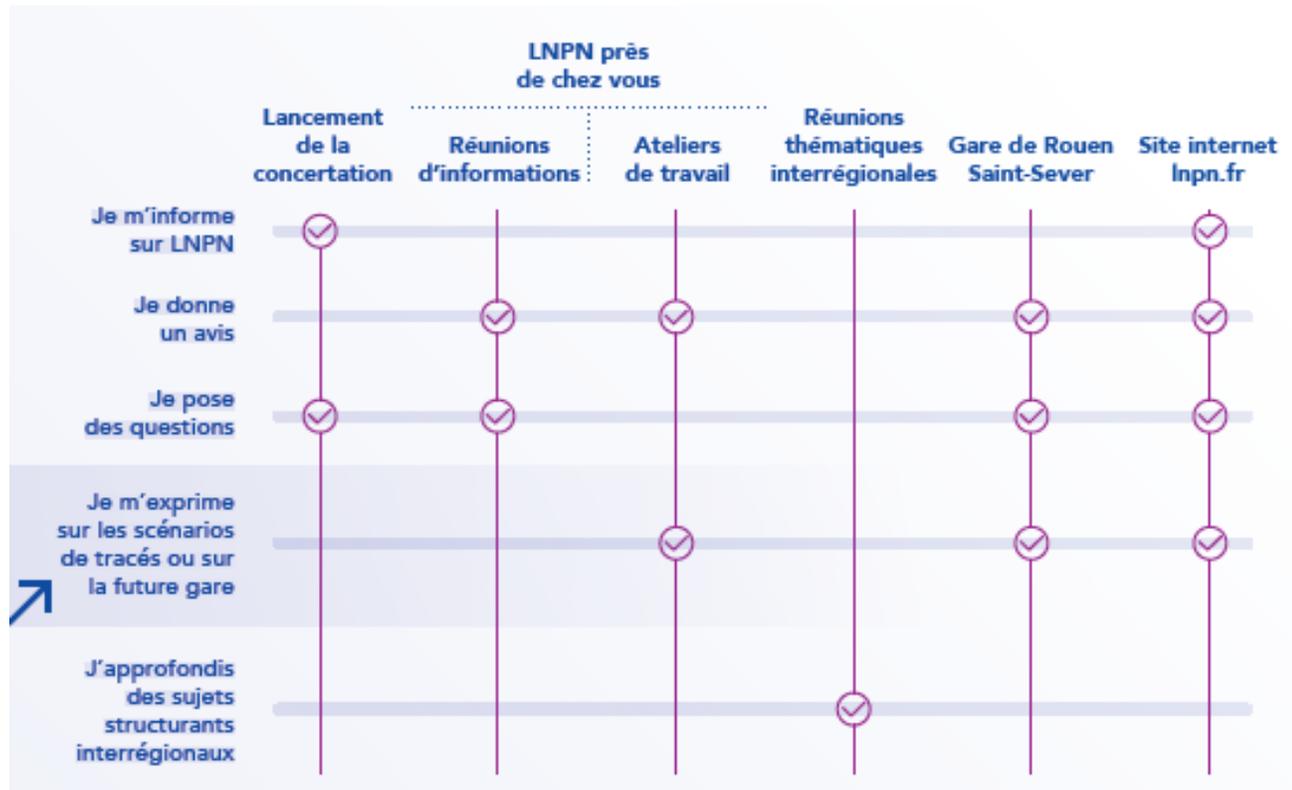


Atelier de travail à Pissy-Pôville

25 juin, 18h-21h

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

Rappel des modalités de participation



www.lnpr.fr

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

Merci !

