

LIVRET TERRITORIAL

# Raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de Nanterre - La Garenne-Colombes et entrée du tunnel

CONCERTATION  
CONTINUE  
2024

Ligne Nouvelle  
**Paris -  
Normandie**

# UNE NOUVELLE PHASE DE CONCERTATION SUR L'INSERTION DE LA LIGNE SUR LE TERRITOIRE

La LNPN, pour Ligne Nouvelle Paris – Normandie, entre aujourd'hui dans une nouvelle phase de concertation grand public, sur l'insertion des premières sections de ligne nouvelle sur le territoire et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever. Sur la base de la zone de passage préférentiel retenue à l'issue de l'étape d'études précédente, l'objectif est désormais de définir progressivement le projet et d'approfondir l'insertion territoriale de la ligne en recherchant et comparant différents scénarios de tracés faisables.

Aujourd'hui, le maître d'ouvrage SNCF Réseau présente à la concertation du public des scénarios de tracés possibles sur les sections de ligne nouvelle, entre Nanterre et Mantes-la-Jolie d'une part, et entre Rouen et Barentin d'autre part. Le public est associé à cette nouvelle étape dans la définition du projet, pour sa connaissance des territoires et besoins locaux de transport, et également pour faciliter son appropriation progressive du projet.

Les études de tracés prennent en compte les différents enjeux et spécificités du territoire ; elles ont fait l'objet d'échanges poussés avec élus locaux, les services techniques des collectivités territoriales, les opérateurs publics et privés, les aménageurs, et les autres gestionnaires d'infrastructure.

Le présent livret territorial, qui complète le dossier de la concertation, présente de manière détaillée les scénarios de tracés étudiés sur une section de la ligne nouvelle Nanterre <> Mantes-la-Jolie, après avoir décrit les différents types d'enjeux qui ont été pris en considération pour les scénarios possibles soumis à l'avis de tous.



**Pour en savoir +**

Sur le dispositif détaillé de cette nouvelle phase de concertation, rendez-vous en page 20 de ce livret.

Sur la LNPN, connaître le calendrier détaillé des rendez-vous, poser vos questions et/ou participez en ligne, rendez-vous sur : [www.lnbn.fr](http://www.lnbn.fr)



# SOMMAIRE

Raccordement de la ligne nouvelle  
dans le secteur de Nanterre -  
La Garenne-Colombes et entrée du tunnel

## 1.

### L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LNPN 4

Pourquoi faire LNPN ?	4
Où en est LNPN aujourd'hui ?	5

## 2.

### LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX 8

## 3.

### LE CHOIX D'UN TRACÉ EN TUNNEL 10

L'entrée du tunnel et le franchissement de la Seine	10
Le choix du type de tunnel	12

## 4.

### QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS 13

Les scénarios écartés	15
Les scénarios soumis à la concertation	16

## 5.

### LA CONCERTATION DE 2024 20

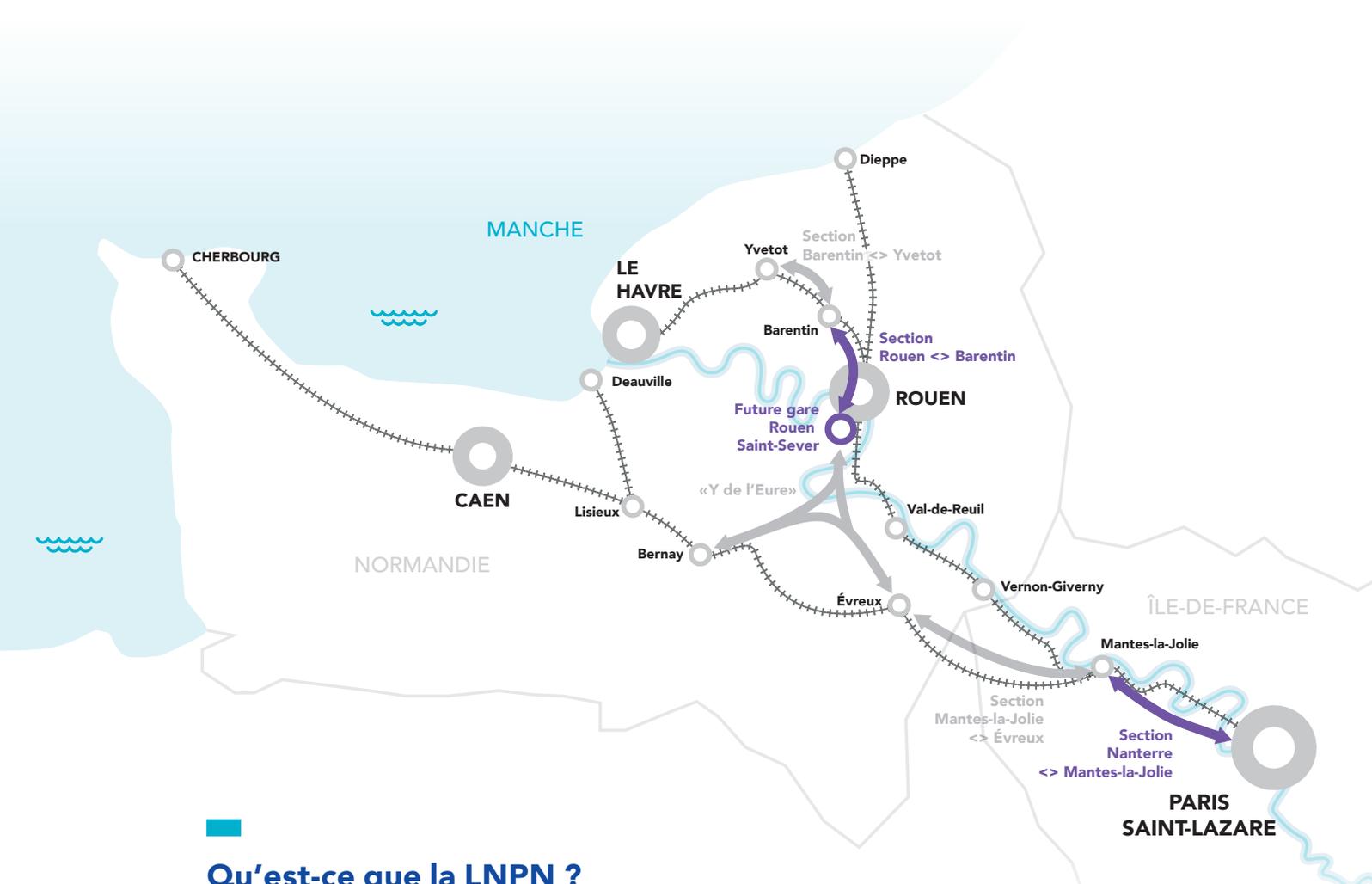
## -

Liste des abréviations	23
------------------------	----

# 1

## L'ESSENTIEL POUR COMPRENDRE LNPN

La LNPN, pour « Ligne Nouvelle Paris – Normandie » vise à doter progressivement les territoires de la vallée de la Seine de liaisons ferroviaires performantes sur les axes « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Rouen <> Le Havre », et « Paris <> Mantes-la-Jolie <> Évreux <> Caen <> Cherbourg » ainsi qu'entre « Rouen <> Évreux » et « Rouen <> Caen ».



### Qu'est-ce que la LNPN ?

La LNPN comprend la réalisation successive de plusieurs sections de ligne nouvelle qui viennent compléter le réseau ferroviaire existant, avec en premier lieu, les sections « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la future gare de Rouen Saint-Sever). Ces aménagements ont été déclarés prioritaires par l'État car ils vont dans le sens de la désaturation des nœuds ferroviaires et de la séparation des flux (trains franciliens, trains normands) qui permettront d'améliorer les transports du quotidien.

## Pourquoi faire la LNPN ?

La mise en service de ces infrastructures doit améliorer significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à l'ajout de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de services de meilleure qualité.

En effet, la LNPN permettra de répondre aux problèmes récurrents de saturation dans le nœud ferroviaire de Rouen et entre Mantes-la-Jolie et Paris, aux vitesses de circulation limitées et aux temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés résultent d'une forte densité de trafic et de l'hétérogénéité des vitesses des différents convois, particulièrement entre Paris et Mantes-la-Jolie où cohabitent, sur des mêmes voies, des trains de voyageurs normands ou franciliens et des trains de marchandises.

Cette ligne à fort trafic reste contrainte par des sections à deux à trois voies, constituant des goulets d'étranglement obérant tout développement de trafic.

En Île-de-France, la LNPN apportera deux voies nouvelles à haute performance en débit et rapidité entre Nanterre et Mantes-la-Jolie, dédiées aux circulations rapides sans arrêt entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare et contribuant à améliorer le fonctionnement du système ferroviaire de l'ouest francilien.

À Rouen, la problématique de la capacité actuelle insuffisante de la gare et le besoin de développement des dessertes ferroviaires, ont conduit au projet d'une gare nouvelle pour permettre une désaturation durable du nœud ferroviaire rouennais.

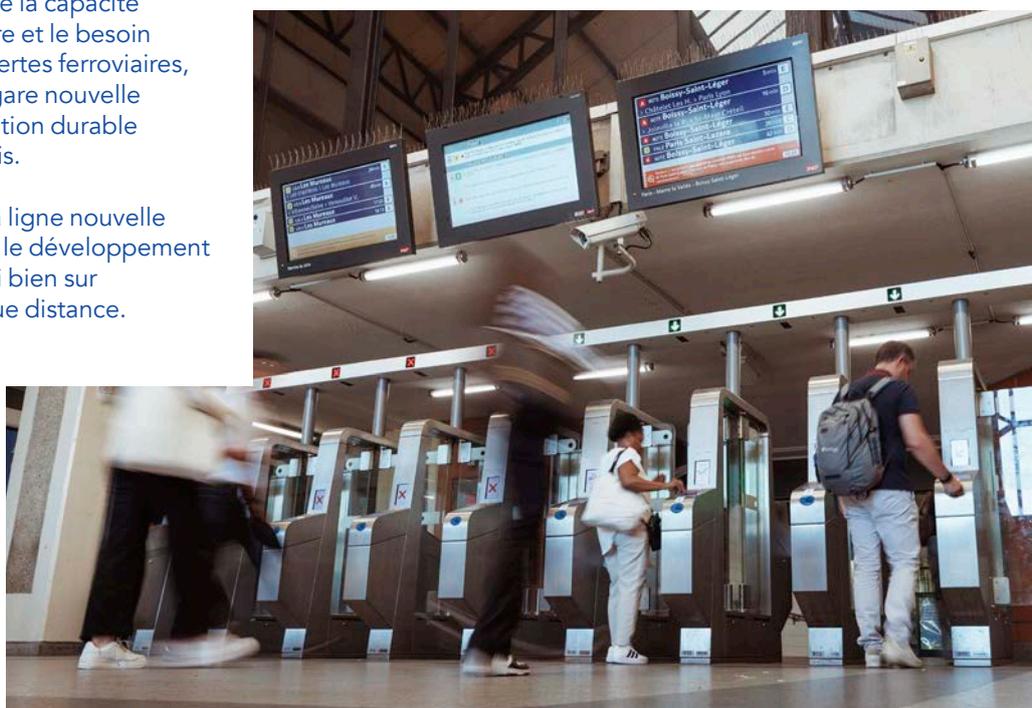
La nouvelle gare couplée à la ligne nouvelle vers Barentin permettra ainsi le développement des trains du quotidien, aussi bien sur une courte que sur une longue distance.

En outre, les temps de parcours, sur les principales destinations, se trouveront réduits grâce à la réalisation de sections de ligne nouvelle très performantes permettant aux trains de rouler jusqu'à 250 km/h (entre un train classique et un train à grande vitesse).

Ainsi, la LNPN permettra d'augmenter le nombre et donc la fréquence des trains pour l'ensemble des voyageurs normands et franciliens tout en réduisant les temps de parcours. L'offre de service sera améliorée dès la mise en service des premières sections.

Par son ambition globale, la LNPN contribuera fortement au développement de la vallée de la Seine, assurera de meilleures connexions entre les agglomérations et métropoles avec les grands axes européens, et sera source de nouvelles opportunités économiques et touristiques pour les territoires.

En offrant plus de capacité et de qualité de service, la réalisation de la LNPN porte ainsi l'ambition de faire évoluer les mobilités en vallée de la Seine au profit de solutions décarbonées à la fois pour les voyageurs et le transport de marchandises.



## La LNPN une inscription sur un territoire cohérent et à fort potentiel



### Des axes entre l'Île-de-France et la Normandie très fréquentés

Avec 24 millions de voyages annuels assurés en 2022 par les différents services ferroviaires (hors circulations des trains Transilien de la ligne J), l'axe Paris-Normandie est très fréquenté<sup>1</sup>. La moitié est constituée par des voyages entre les deux régions ; un tiers concerne des voyages internes à la Normandie.

Les déplacements du quotidien (travail et études) représentent en moyenne 50 % des voyages les jours de semaine.

<sup>1</sup> - Source : études de trafic de SNCF Réseau, 2024

■ ■ Une priorisation des investissements pour désaturer le réseau classique et améliorer les transports du quotidien. ■ ■

Où en est la LNPN aujourd'hui ?

Aujourd'hui, une étape de concertation s'ouvre avec le grand public sur les tracés des sections prioritaires et les orientations générales pour la future gare de Rouen Saint-Sever.

Cette phase de concertation continue se poursuivra, avec les parties prenantes en 2024 et 2025, pour éclairer le choix du tracé qui sera retenu pour l'enquête publique.

Parallèlement au travail engagé sur les infrastructures prioritaires, les études se poursuivent sur les autres sections de la LNPN.



LES ÉTAPES CLÉS DU PROJET

2009	<b>Naissance du projet :</b> l'État confie à Réseau Ferré de France (RFF, devenu SNCF Réseau) la mission d'étudier la LNPN.
2011 -2012	<b>Débat public</b> sur l'opportunité de la LNPN et ses caractéristiques générales.
2012	<b>Décision du maître d'ouvrage</b> de poursuivre les études du projet.
2013	<b>Décision de l'État</b> qui demande à SNCF Réseau de conduire les études préalables à l'enquête d'utilité publique sur 3 sections prioritaires <sup>1</sup> .
2014 -2017	<b>Recherche de zones de passage préférentiel</b> pour les futurs tracés (étape 1 des études). <b>Concertation avec le grand public.</b> SNCF Réseau propose des « zones de passage » au ministre des Transports.
13/02/2020	<b>Décision de l'État :</b> réaffirmation du caractère prioritaire de la LNPN, choix des zones de passage préférentiel et calendrier des priorités.
2020 -2025	<b>Recherche de tracés dans les zones de passage</b> (étape 2 des études).
08/02/2023	<b>Décision sur les fonctionnalités ferroviaires</b> de la future gare Rouen Saint-Sever.
2024 -2025	<b>Concertation avec le grand public</b> sur la définition du tracé.
2025 -2026	<b>Élaboration du dossier d'enquête publique</b> sur le tracé retenu (étape 3).
Fin 2026	<b>Enquête d'utilité publique.</b>
2027 -2028	<b>Déclaration d'utilité publique.</b>
À partir de 2029	<b>Obtention des autorisations environnementales.</b> <b>Études détaillées et réalisation des aménagements prioritaires.</b>
2035	<b>Horizon de mise en service des aménagements prioritaires.</b>

<sup>1</sup> - « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (incluant la création de la future gare Rouen Saint-Sever).

# 2.

## LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX

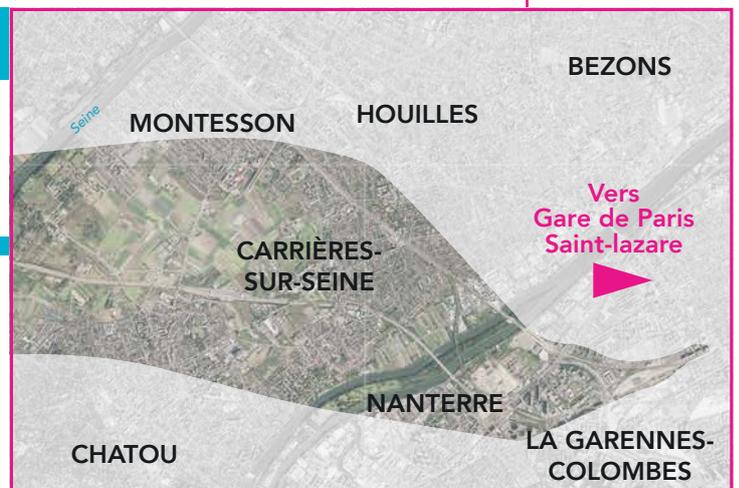
Cette sous-section et objet du présent livret territorial, s'inscrit dans la section prioritaire « Nanterre <> Mantes-la-Jolie ». Nanterre sera le point de départ de la Ligne Nouvelle qui doit se raccorder à la ligne existante dans ce secteur. Nanterre est la commune la plus concernée des trois communes du secteur par l'insertion de la ligne nouvelle et de son raccordement au réseau existant.

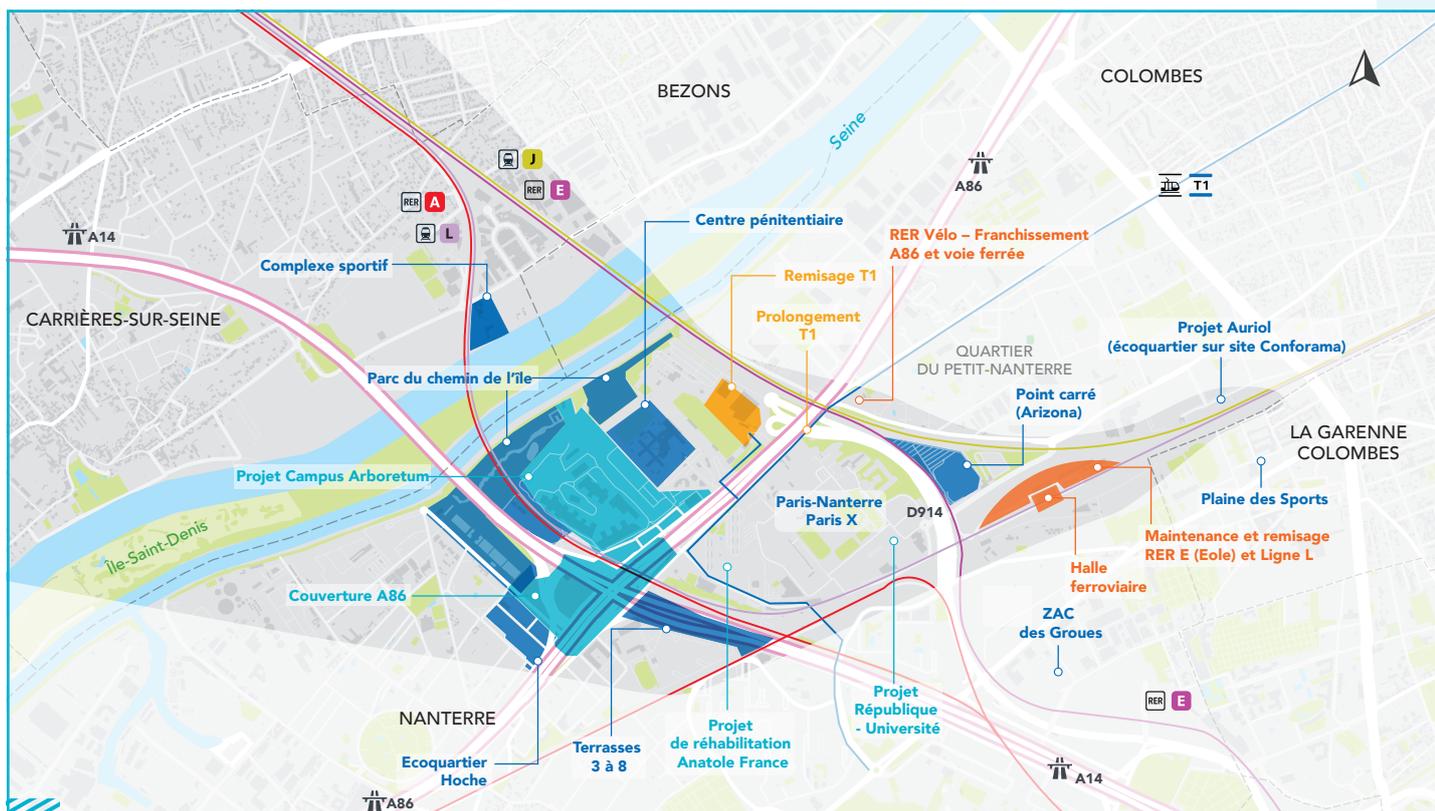
SECTION « NANTERRE <> MANTES-LA-JOLIE »



CARTE DE SITUATION SOUS-SECTION  
« RACCORDEMENT DE LA LIGNE NOUVELLE DANS LE SECTEUR  
DE NANTERRE - LA GARENNE-COLOMBES ET ENTRÉE DU TUNNEL »

CETTE PHOTO AÉRIENNE REPRÉSENTE  
LA ZONE DE PASSAGE PRÉFÉRENTIEL RÉSULTANT  
DE L'ÉTAPE D'ÉTUDES PRÉCÉDENTE,  
DANS LAQUELLE UN TRACÉ EST RECHERCHÉ.





LES PRINCIPAUX ENJEUX RECENSÉS SUR LE SECTEUR DE NANTERRE AU NIVEAU DE L'ÉMERGENCE ET DU RACCORDEMENT



Cette sous-section se caractérise notamment par :

- une **zone urbaine très dense**, notamment au niveau du Petit-Nanterre, tant en termes d'habitations que d'activités économiques et universitaires (en particulier avec l'Université de Paris – Nanterre). Le territoire est en pleine mutation avec de nombreux programmes en cours ou livrés (projets de réhabilitation urbaine et de lien aux bords de Seine, programme d'écoquartier Arboretum, projet de technicentre pour des bus électriques...)
- des **infrastructures importantes qui coupent ou occupent le territoire** (les autoroutes A14 et A86, le site de maintenance et de remisage du RER E, un centre pénitentiaire...), quelques **ouvrages d'art** (les ponts Charlesbourg et Noël Pons...) et la **présence de réseaux de concessionnaires** (gaz, eau et électricité) ;
- un **réseau de transports en commun dense** (le prolongement du RER E / EOLE et notamment la Gare Nouvelle de Nanterre – La Folie, la ligne A du RER, le tramway T1 et son centre de remisage, les lignes Transilien J et L...) et la **circulation des trains normands** en provenance et à destination de Paris – Saint-Lazare ;
- la **présence des « boucles » de la Seine et de ses îles** ;
- **quelques terrains agricoles** du côté de Carrières-sur-Seine ;
- la présence d'un **réseau historique de carrières**, plus ou moins remblayées en particulier sur la commune de Carrières-sur-Seine.

# 3

## LE CHOIX D'UN TRACÉ EN TUNNEL

**Au regard des caractéristiques du territoire et des contraintes techniques, la solution d'un tracé en tunnel pour la LNPN s'est rapidement imposée de Nanterre jusqu'au secteur d'Orgeval.**

Même si sa mise en œuvre demeure difficile, le recours à un passage en tunnel est la seule solution qui soit apparue comme réaliste. Il permet à la fois d'éviter un franchissement complexe à deux reprises de la Seine ainsi que la création d'une nouvelle fracture sur un territoire déjà marqué, de réduire les expropriations foncières et de limiter les nuisances sonores et acoustiques à proximité immédiate de bâtiments.

Cette solution reste également compatible avec le raccordement de la LNPN à la ligne existante pour l'accès aux voies qui rejoint la gare de Paris Saint-Lazare.

La solution d'un tracé « en surface » était clairement incompatible avec l'urbanisme et le maillage des infrastructures avoisinantes.

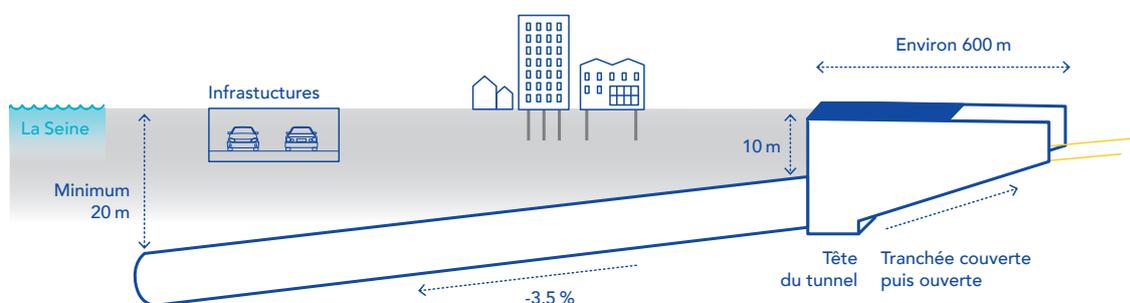
La solution avec des franchissements via une succession de viaducs est également apparue peu crédible en raison des questions de raccordement avec la ligne existante, du besoin de franchissements « encore » au-dessus du maillage routier ou autoroutier, et au-delà, de la nécessité de traverser la Seine à deux reprises, la forêt de Saint-Germain-en-Laye, classée forêt de protection, et plusieurs communes déjà fortement urbanisées (Nanterre, Carrières-sur-Seine, Poissy).

### L'entrée du tunnel et le franchissement de la Seine

Pour permettre de passer en tunnel le tracé de la LNPN débutera par une descente forte et rapide jusqu'à une profondeur d'environ 30 mètres. Ces fortes déclivités permises par l'absence de fret dans le tunnel

permettent à la fois de réduire l'impact en surface du projet et d'échapper au risque d'interfaces avec les fondations de l'existant, notamment de l'Université Paris – Nanterre (Paris X) et de l'autoroute A86.

#### COUPE SCHÉMATIQUE DE L'ENTRÉE DU TUNNEL ET DES OUVRAGES ASSOCIÉS



Entre le tracé en surface et le tunnel (c'est-à-dire creusé en souterrain sans interférences avec la surface), une section de raccordement en tranchée est nécessaire, avec :

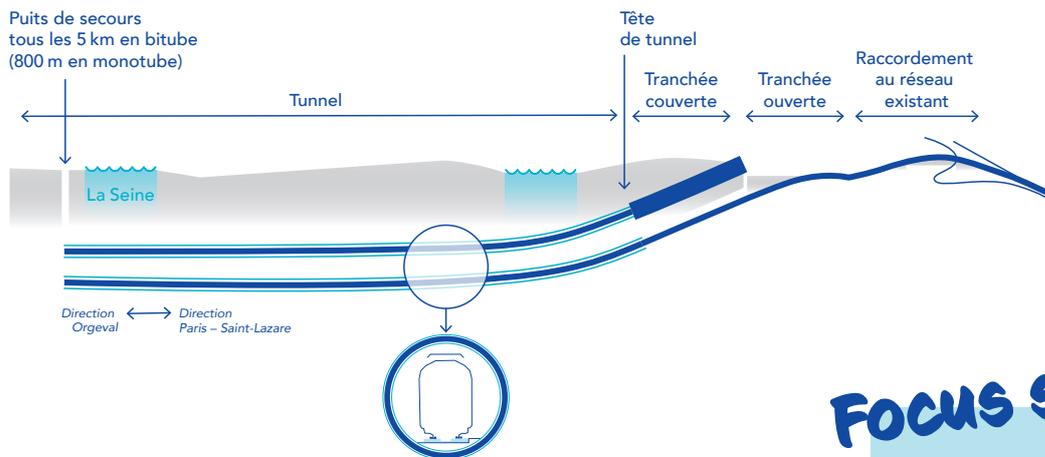
- une tranchée couverte, invisible et limitant les impacts visuels et acoustiques ;
- une tranchée ouverte en surface correspondant au débouché de la voie se raccordant au réseau existant.

Les tranchées permettent de descendre à une profondeur compatible avec le tunnel, d'environ 25 mètres ici afin de s'affranchir des contraintes en sous-sol.

Cet ouvrage est nécessairement réalisé sur place avec des moyens différents de ceux du creusement du tunnel nécessitant un tunnelier.

Les travaux consistent à construire des parois en béton pour former la structure de la tranchée, puis à creuser le volume intérieur.

La tranchée ainsi formée est couverte en partie, et le terrain remblayé jusqu'à le remettre à son niveau initial.



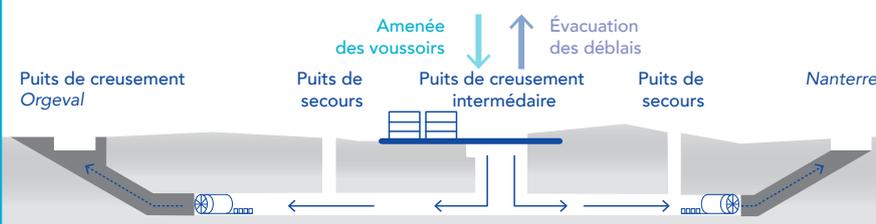
Pour les travaux du tunnel, il est retenu un creusement par tunneliers depuis un ou deux puits de creusement envisagé dans la zone centrale du tunnel.

En effet, le principe de creusement d'un tunnel rattache l'intégralité des installations techniques, des déblais et donc des impacts à son point de départ. Les conditions techniques (surface nécessaire comprise entre 30 000 et 60 000 m<sup>2</sup>, évacuation terres excavées, etc.) ont été jugées comme incompatibles avec le secteur dense et complexe du quartier du Petit-Nanterre et des autres quartiers avoisinants.

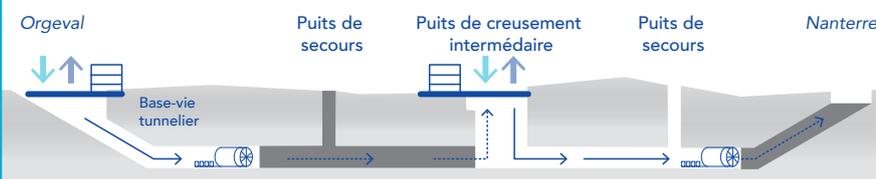
## FOCUS SUR LE TUNNELIER

- ▶ D'une longueur d'environ 75 mètres et large d'environ 10 mètres, un tunnelier effectue plusieurs opérations simultanées : le creusement, l'évacuation des déblais vers la surface, et la réalisation du tunnel avec la pose d'anneaux en béton appelés « voussoirs ». Capable de creuser une galerie souterraine à grande profondeur, le tunnelier creuse entre 10 et 15 mètres de tunnels par jour.

Photo du tunnelier Virginia pour le prolongement du RER E (EOLE) - ©Projet Eole - SNCF Réseau



HYPOTHÈSE 1



HYPOTHÈSE 2

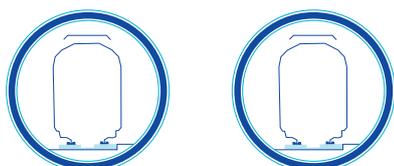
### 3. LE CHOIX D'UN TRACÉ EN TUNNEL

## Le choix du type de tunnel

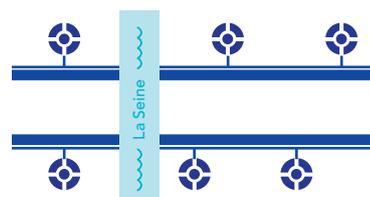
Le principe général consiste à creuser deux tunnels d'environ 10 m de diamètre, chacun permettant la circulation d'une voie de la LNPN.

Il existe deux grandes options de tunnel ayant des caractéristiques techniques différentes, notamment en lien avec la sécurité des trains et des voyageurs.

#### MONOTUBE

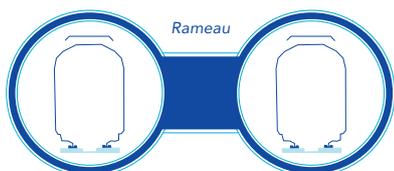


Un tunnel « monotube » est constitué de deux tunnels indépendants à une voie. Il implique la création de puits de secours tous les 800 mètres maximum.



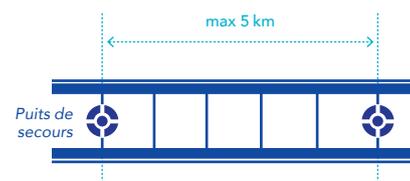
Puits de secours tous les 800 m

#### 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.



Rameaux tous les 500 m

La maîtrise d'ouvrage a recherché préférentiellement des tracés compatibles avec l'option bitube afin de limiter le nombre des émergences en surface. L'une des contraintes techniques est de pouvoir limiter les distances entre tubes à quelques dizaines

de mètres. C'est pourquoi, parmi les scénarios de tracés envisagés sur la sous-section, certains nécessitent la réalisation de portion de tunnels monotube du fait d'un éloignement excessif entre les deux tubes.

## FOCUS SUR

### LES PUIITS DE SECOURS



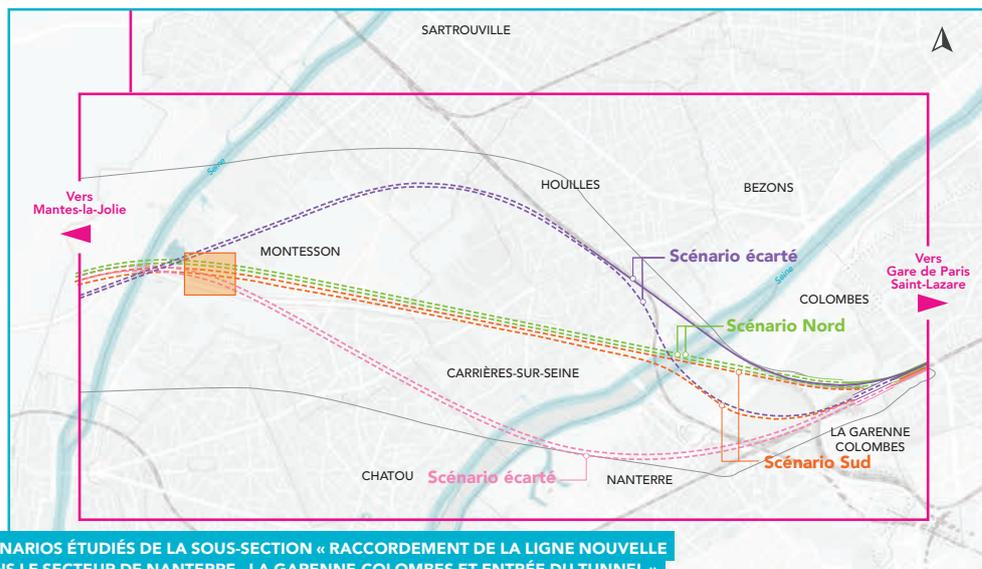
Photo du puits de secours en phase travaux pour le prolongement du RER E (EOLE), place Gouraud à Neuilly-sur-Seine © Projet Eole - SNCF Réseau

Un puits de secours, dont le diamètre est d'environ 20 mètres, requiert une emprise au sol d'environ 5 000 m<sup>2</sup> pour sa construction, soit un peu moins qu'un terrain de football. Une fois la réalisation de l'ouvrage et de son équipement terminés, le puits est refermé. À terme, des émergences en surface demeurent afin de permettre l'intervention des personnels de secours en cas d'incident.

# 4

## QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS

À partir du même point de débranchement de la ligne J, quatre scénarios de tracés ont été étudiés.



L'entrée du tunnel à Nanterre est contrainte par un environnement urbain dense avec la présence de la ligne J, du RER A, du prolongement du RER E, mais aussi de l'A14 et de l'A86. Les emprises SNCF existantes, au niveau desquelles les différents tracés s'insèrent, constituent ce qu'on appellera la « lentille ferroviaire ». Tenant compte de ce contexte, quatre scénarios de tracé ont été étudiés.

Deux d'entre eux ont été écartés en raison de désavantages techniques ou d'une dégradation de la qualité de service et sont présentés à titre indicatif :

- Dans le scénario dit « dissocié » (en violet sur la carte), la première partie du tracé est en monotube. Une des voies ressort avant la traversée au niveau de la gare de Houilles – Carrières-sur-Seine et l'autre voie s'échappe par l'extérieur jusqu'à la gare afin de rejoindre l'autre sens.
- Dans le scénario dit « de cisaillement » (en rose sur la carte), entièrement en bitube, le tracé implique un cisaillement de la ligne J, c'est-à-dire un croisement à niveau des transiliens et des trains empruntant le tunnel de la LNPN.

Deux autres scénarios sont donc envisagés par SNCF Réseau :

- Dans le scénario 1 dit « d'insertion latérale » (en vert sur la carte), le tracé rejoint de manière latérale les voies existantes à la sortie du tunnel vers Paris. Entièrement en bitube, un seul puits de secours est nécessaire dans cette option.
- Dans le scénario 2 dit « mixte » (en orange sur la carte) le tracé reprend la solution du scénario 1 dans un sens, et celle du scénario dit « de cisaillement » dans l'autre. Une partie du tunnel étant en monotube, cinq à six puits de secours doivent être réalisés à Nanterre et jusqu'à trois puits de secours à Carrières-sur-Seine.

## 4. QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS



### Les scénarios écartés

#### Le scénario dit « dissocié »

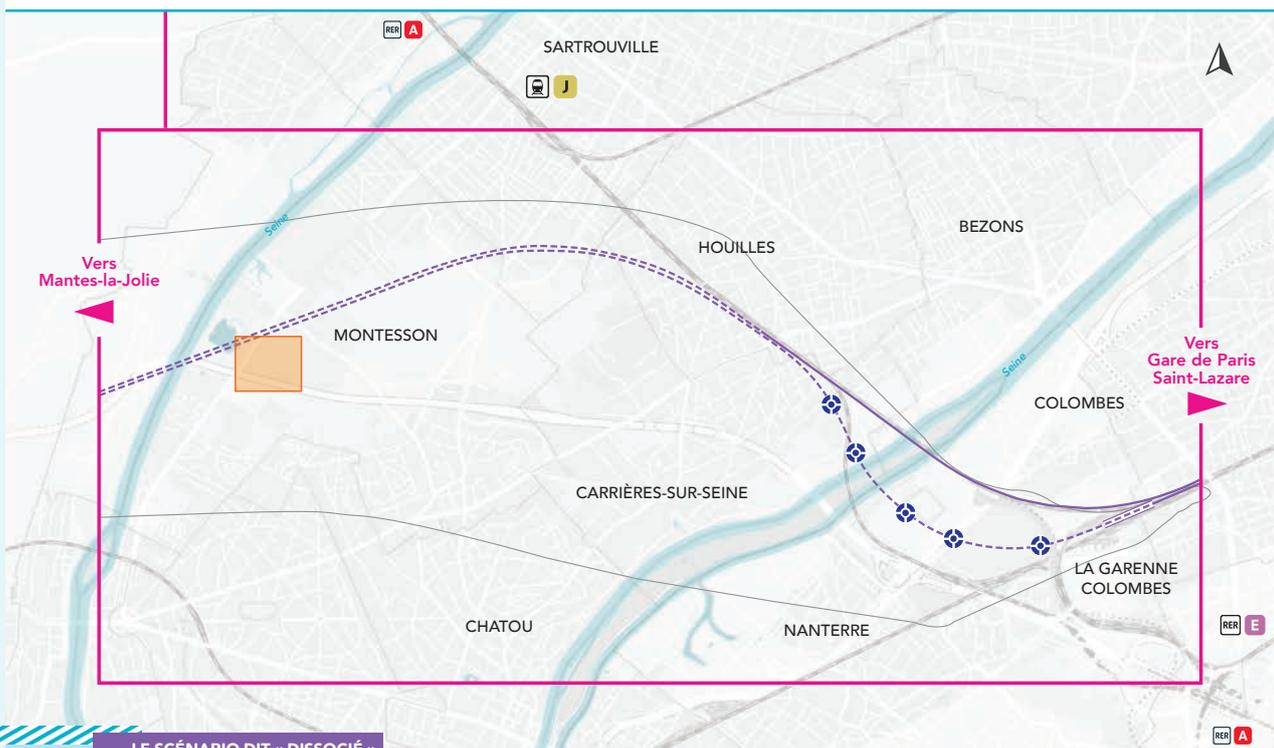
Présenté à titre indicatif, ce scénario envisage de **dissocier les sens de circulation**. Depuis Nanterre, le tracé emprunte un tunnel dédié aux trains en direction de Mantes-la-Jolie et la Normandie. Dans le sens inverse, le train revient en surface, traverse la gare de Houilles - Carrières-sur-Seine et la Seine avant de rejoindre le point de raccordement à Nanterre. Le tunnel est en monotube entre Nanterre et Houilles, et en bitube sur le reste du tracé.

Caractéristiques ayant menées à écarter le scénario :

- Les **impacts sur le milieu urbain en phase travaux et après travaux** des ouvrages massifs et complexes sont bien supérieurs à ceux des autres scénarios :
  - impossibilité d'assurer pendant plusieurs semestres l'accès aux habitations le long des rues de la Pâturage, Tonkin et de la Convention à Carrières-sur-Seine et à Houilles ;
  - nécessité de réaliser des acquisitions foncières par expropriation et démolitions d'habitations.
- Le phasage travaux serait très complexe, allongeant le planning global.

- Les **impacts d'exploitation** en phase travaux seraient également plus lourds : ralentissements plus longs, phases d'opérations coup de poing nombreuses...
- Les **coûts d'investissement** seraient supérieurs à ceux des autres scénarios.
- Les **temps de parcours sont moins bons** (du fait de la symétrie des horaires, le temps supplémentaire, dans le sens pair, dû aux quatre kilomètres environ parcourus à 130 km/h en surface au lieu de 200 km/h dans le tunnel, s'applique au sens impair).
- La partie en monotube nécessiterait la création de puits de secours tous les 800 m maximum, soit trois puits sur Nanterre et deux puits sur Carrières-sur-Seine.

**En l'état actuel des études, il n'y a pas de solution technique viable pour permettre de réaliser ce scénario dans des conditions acceptables.**



LE SCÉNARIO DIT « DISSOCIÉ »

— TRACÉ EN SURFACE  
— TRANCHÉE

== TUNNEL BITUBE  
- - TUNNEL MONOTUBE

⊗ PUIITS DE SECOURS  
(Localisation indicative)

□ PUIITS DE CREUSEMENT  
DU TUNNEL  
(Localisation indicative)



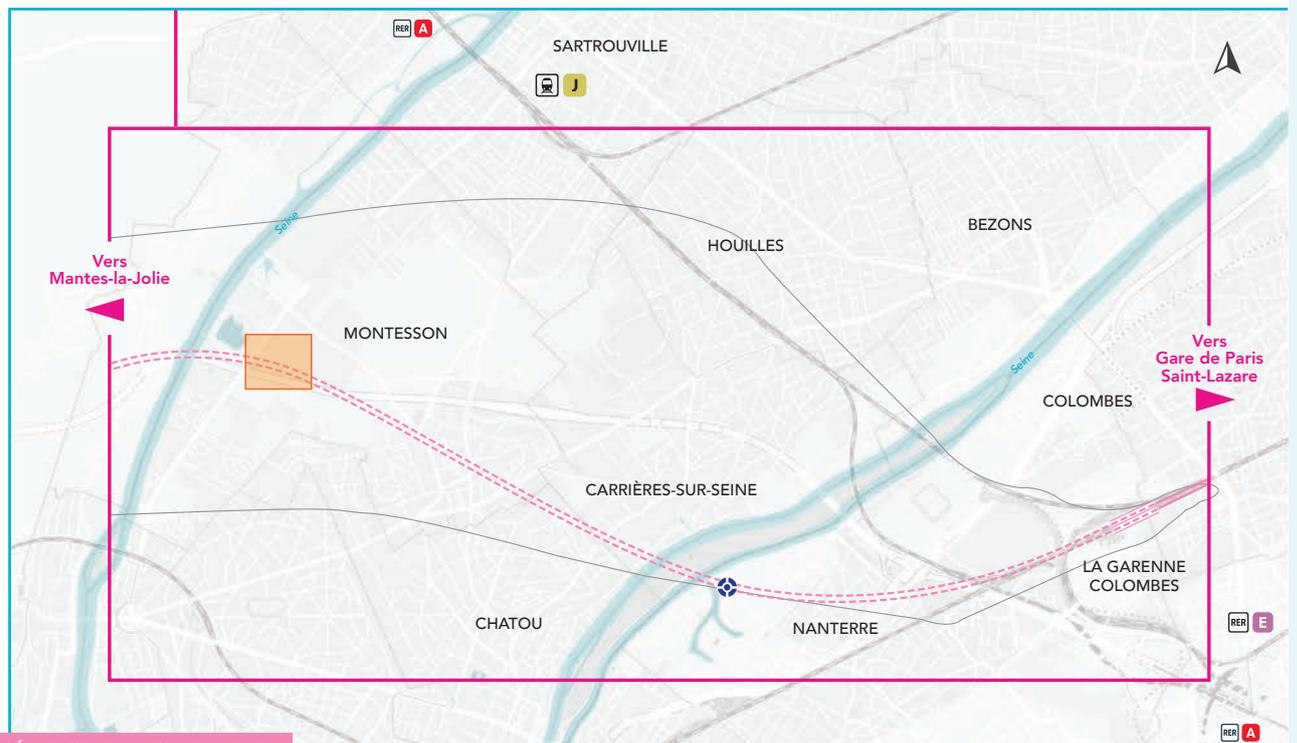
©Projet Eole - SNCF Réseau

### Le scénario dit « de cisaillement »

Ce scénario est caractérisé par le **cisaillement de la ligne Transilien J**, c'est-à-dire le croisement à niveau de ces trains et des futurs trains empruntant la LNPN. Le tracé reste exclusivement dans les emprises ferroviaires existantes et permet donc de ne pas exporter de contraintes supplémentaires sur le secteur résidentiel. Le tunnel émerge dans une unique tranchée située au niveau du centre de remisage actuel du Transilien L qui serait à délocaliser sur du foncier à proximité, permettant de proposer *a minima* une qualité de service identique à l'existant.

Caractéristiques ayant menées à écarter le scénario :

- Le cisaillement de la ligne Transilien J implique que les trains de la ligne Transilien J allant à Vernon (deux par heure et par sens) soient maintenus sur la ligne classique, le matériel roulant n'étant pas compatible avec celui de la LNPN. Cette configuration a un **impact très important sur le fonctionnement ferroviaire** et dégrade fortement l'exploitation des trains à terme.
- Évitant les travaux structurants côté Petit-Nanterre, l'impact technique côté contraignant essentiellement pour SNCF : rester dans les emprises se traduit par des contraintes supportées par les exploitants et mainteneurs SNCF. L'impact serait majeur avec un réaménagement des voies et la démolition de la halle ferroviaire.



LE SCÉNARIO DIT « DE CISAILLEMENT »

— TRACÉ EN SURFACE  
— TRANCHÉE

== TUNNEL BITUBE  
-- TUNNEL MONOTUBE

● PUIXS DE SECOURS  
(Localisation indicative)

■ PUIXS DE CREUSEMENT  
DU TUNNEL  
(Localisation indicative)

## 4. QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS

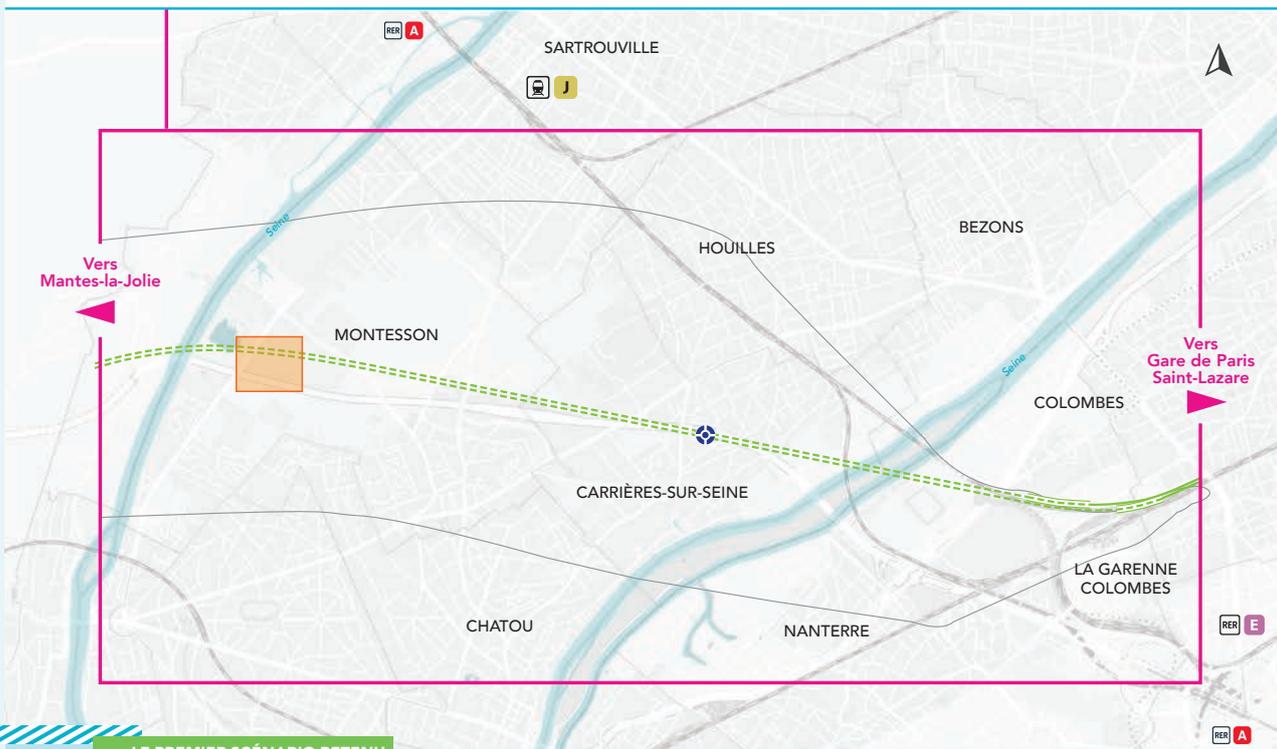


### Les scénarios soumis à la concertation

#### Le scénario 1 dit « d'insertion latérale »

Le scénario 1 prévoit qu'à la sortie du tunnel de la LNPN, le tracé rejoint de manière latérale les voies existantes. L'intérêt est de s'intégrer au maximum **dans les emprises ferroviaires existantes**, tout en évitant le cisaillement des voies.

Ce scénario de tracé est compatible avec un tunnel bitube, nécessitant ainsi **un unique puits de secours** envisagé sur la commune de Carrières-sur-Seine.



LE PREMIER SCÉNARIO RETENU

— TRACÉ EN SURFACE  
— TRANCHÉE

--- TUNNEL BITUBE  
--- TUNNEL MONOTUBE

◆ PUIFS DE SECOURS  
(Localisation indicative)

■ PUIFS DE CREUSEMENT  
DU TUNNEL  
(Localisation indicative)

**Ce scénario de raccordement combine deux avantages : le nouveau raccordement s'intègre à l'intérieur des emprises ferroviaires tout en permettant une exploitation optimale sans cisaillement des voies de la ligne J.**



## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Ce scénario propose une entrée dans le tunnel à partir des emprises ferroviaires existantes à Nanterre. Il induit la réalisation de deux tranchées :

- côté La Garenne Colombes, avant la lentille ferroviaire.
- côté Nanterre/Colombes, le long des voies en parallèle de la rue du 11 novembre. La tranchée est couverte sur sa partie ouest afin de limiter les nuisances visuelles et sonores pour le

Petit-Nanterre. La partie d'entrée en tunnel devrait rester visible essentiellement depuis la zone d'activités.

Ce tracé optant pour un tunnel de type bitube, il n'y a pas d'autres émergences (puits) à prévoir à Nanterre.



## ZOOM SUR LA PHASE TRAVAUX

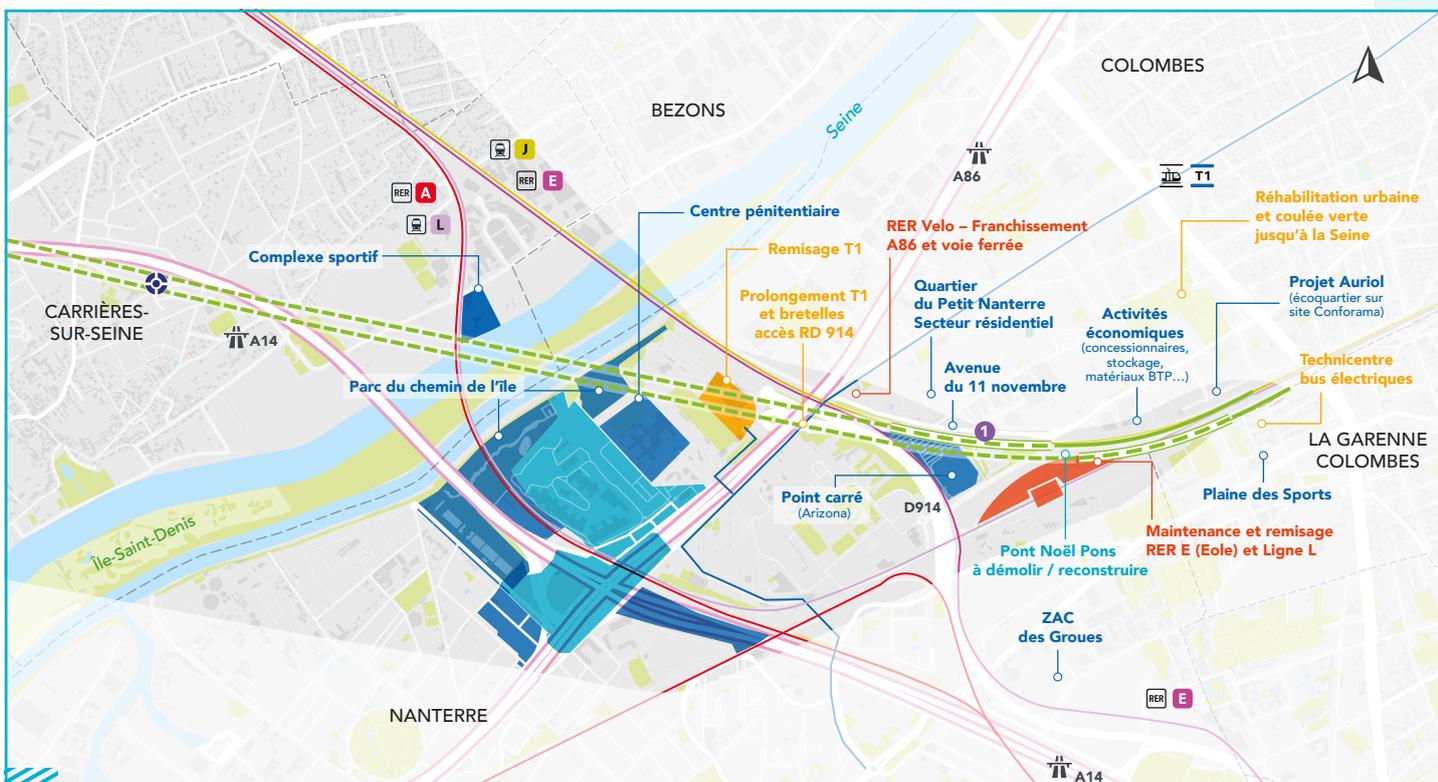
Le scénario 1 induit des modifications substantielles au sein de la lentille ferroviaire avec la transformation de voies de service en voies de circulation ainsi qu'une probable démolition et reconstruction du raccordement ferroviaire de la Folie utilisé par le RER E / Eole. Un besoin de foncier complémentaire est possible du côté de la zone d'activités de Colombes afin de réaliser les travaux et de réduire les impacts sur les zones habitées. Les principales installations ferroviaires, dont la halle ferroviaire, le site d'Eole et celui de remisage de la Ligne Transilien L, seront maintenues.

Le recours à un « micro-phasage » des travaux doit permettre de maintenir une exploitation quasi à l'identique de la ligne J et du RER E. Cette réalisation très séquencée se traduit *a contrario* par

une durée de chantier plus longue sur le secteur. Le recours à quelques phases « coup de poing » devrait permettre de réduire substantiellement la durée de ce chantier.

Des travaux structurants liés à la réalisation des deux tranchées sont à prévoir. Côté Colombes, les travaux pour la réalisation de la tranchée couverte impliquent quelques nuisances de proximité.

Liée aux modifications de la lentille ferroviaire, la démolition et reconstruction du pont routier Noël Pons avec un impact temporaire sur la circulation est envisagé. Des études sont en cours pour trouver une solution afin de le préserver le pont et de maintenir les conditions actuelles de circulation.



LES ENJEUX URBAINS DU SCÉNARIO 1



## 4. QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS



### Les scénarios soumis à la concertation

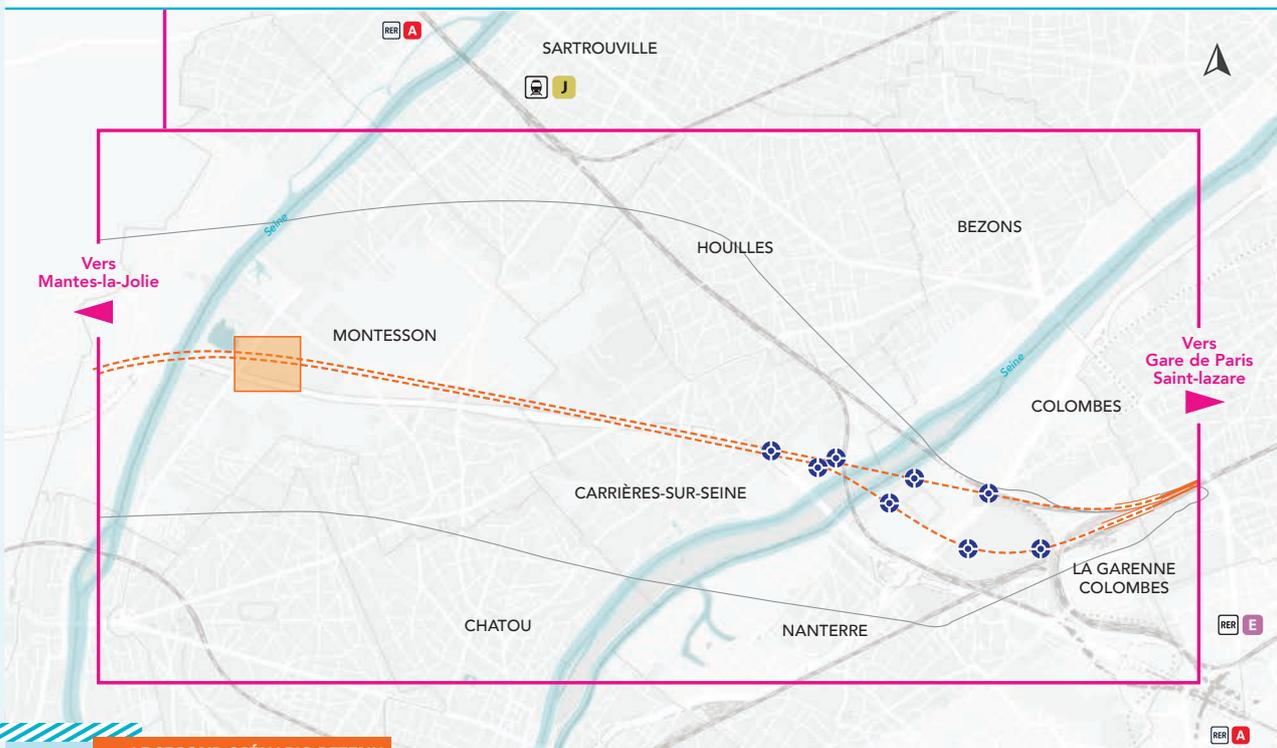
#### Le scénario 2 dit « mixte »

Ce scénario propose une solution de compromis entre le scénario 1 dit « d'insertion latérale » et le scénario dit « de cisaillement » en utilisant :

- pour une des voies le tracé du scénario 1 qui prévoit un débouché du tunnel au niveau du quartier du Petit-Nanterre ;
- pour l'autre voie, le tracé du scénario écarté avant une tranchée de sortie du tunnel au sein de la lentille ferroviaire.

Cette configuration implique sur les premiers kilomètres la réalisation de deux tunnels de type monotube et donc la création de puits de secours tous les 800 m, soit **cinq à six puits à Nanterre et trois puits à Carrières-sur-Seine**.

Elle permet en revanche d'éviter le cisaillement des voies existantes, mais implique tout de même de passer par la **lentille ferroviaire et la halle ferroviaire, nécessitant leur démolition quasi complète**.



LE SECOND SCÉNARIO RETENU

— TRACÉ EN SURFACE  
— TRANCHÉE

— TUNNEL BITUBE  
— TUNNEL MONOTUBE

● PUIITS DE SECOURS  
● PUIITS D'ACCÈS  
● CHANTIER DU TUNNEL

Principalement en monotube, ce scénario implique la création de 5 à 6 puits de secours à Nanterre et 3 puits de secours à Carrières-sur-Seine.



## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

Le scénario 2 implique la réalisation de deux tranchées pour la descente en tunnel.

- À l’instar du scénario 1 dit « d’insertion latérale », côté Colombes, le tunnel débouche le long du Petit-Nanterre pour rejoindre de manière latérale les voies existantes. La tranchée qui s’intègre en parallèle de la rue du 11 novembre sera couverte le long du Petit-Nanterre à l’issue des travaux ;

- Côté La Garenne-Colombes, le second tunnel débouche dans la lentille ferroviaire ce qui implique un impact légèrement plus limité que dans le scénario dit « de cisaillement » sur la lentille ferroviaire et le fonctionnement du site. La halle ferroviaire doit toutefois bien être démolie et le remisage de la ligne Transilien L relocalisé.

Principalement en monotube, ce scénario implique la création de huit à neuf puits de secours.

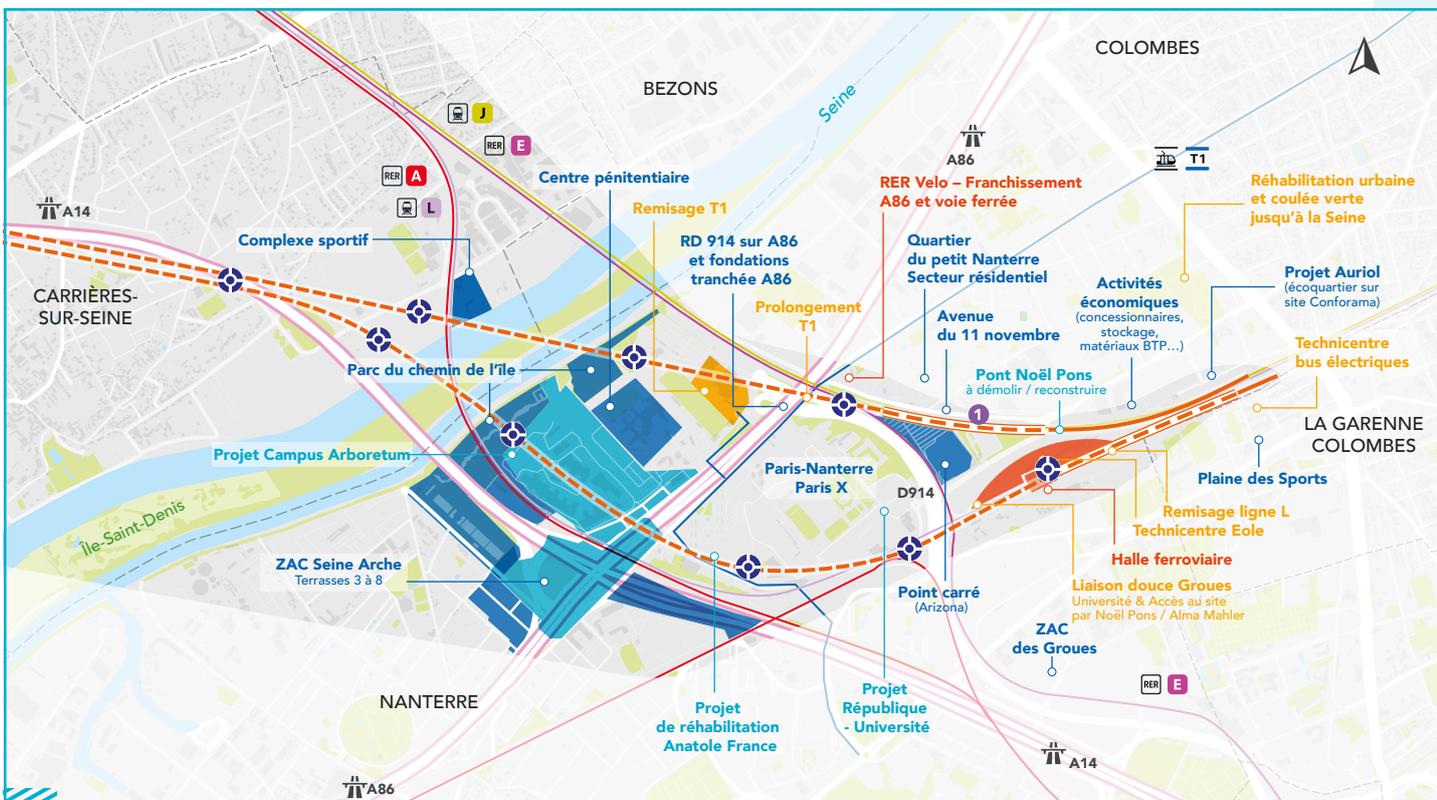


## ZOOM SUR LA PHASE TRAVAUX

Le scénario nécessite un « micro-phassage » des travaux afin de maintenir une exploitation quasi à l’identique pour la ligne J et le RER E, mais implique probablement une augmentation de la durée des travaux ou la mise en place d’opération « coup de poing » pour les accélérer.

Des travaux structurants sont liés à la réalisation de tranchées, l’une du côté Petit-Nanterre, l’autre étant du côté de la lentille ferroviaire. Des impacts sont également prévus au sein de la lentille ferroviaire, la halle ferroviaire doit être démolie et le remisage de la ligne Transilien L relocalisé.

Enfin, des travaux en milieu urbain seront nécessaires pour la création des puits de secours.



LES ENJEUX URBAINS DU SCÉNARIO 2

■ ENJEUX URBAINS EXISTANTS  
■ ENJEUX URBAINS FUTURS

■ ENJEUX DE TRANSPORTS EXISTANTS  
■ ENJEUX DE TRANSPORTS FUTURS

1 ENVIRON LA MOITIÉ DE LA TRANCHÉE SERA RECOUVERTE (PARTIE OUEST)



# 5

## LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Sur chaque sous-section, des réunions publiques et des ateliers de travail seront organisés, afin de présenter l'état d'avancement de la LNPN, et de partager les scénarios de tracés envisagés.

### FOCUS SUR

À la suite du débat public sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN), mené du 3 octobre 2011 au 3 février 2012, RFF (devenu SNCF Réseau) a décidé de poursuivre le projet. Dans ce cadre, la participation et l'information du public continue. La Commission nationale du débat public (CNDP) a chargé Isabelle Jarry et Dominique Viel de suivre cette nouvelle phase de concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.

Mme Isabelle Jarry  
et Mme Dominique Viel,  
Garantes de la concertation  
Ligne Nouvelle Paris-Normandie  
Contact :  
[isabelle.jarry@garant-cndp.fr](mailto:isabelle.jarry@garant-cndp.fr)  
[dominique.viel@garant-cndp.fr](mailto:dominique.viel@garant-cndp.fr)

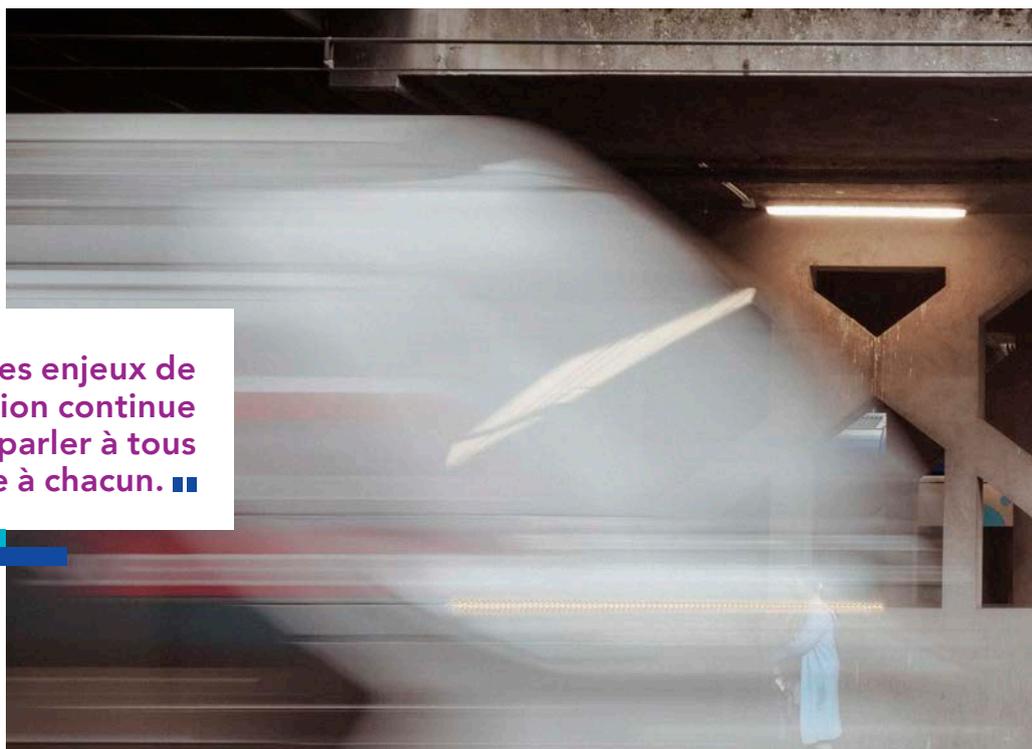
Pour tenir compte de la diversité des territoires impactés par la recherche de tracés sur les sections de ligne nouvelle prioritaires, un découpage territorial a été réalisé pour la concertation publique au regard des enjeux techniques et géographiques locaux.

Ainsi, les sous-sections issues de ce découpage territorial accueilleront deux types de rencontres :

- des réunions publiques d'information pour présenter l'état d'avancement de la LNPN, les scénarios de tracés envisagés localement et leurs principaux impacts ;
- au besoin, des ateliers de travail pour approfondir les échanges, spécifiquement dédiés aux enjeux, scénarios de tracés, ouvrages d'arts associés...

Ces rencontres de proximité se tiendront en présentiel dans les différentes communes concernées.

■ ■ Un des enjeux de la concertation continue LNPN : parler à tous comme à chacun. ■ ■





MA PAROLE A DU POUVOIR

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante chargée de garantir le droit de toute personne vivant en France à l'information et à la participation du public sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Ce droit est inscrit à l'article 7 de la Charte de l'environnement.

Ce « droit au débat » du public permet également d'améliorer les décisions des responsables des projets ou des politiques. Il les éclaire sur les valeurs, les attentes ou les interrogations du public. La CNDP est une autorité neutre qui ne se prononce pas sur l'opportunité des projets ou des politiques concernés. Son autorité n'a pas pour rôle de « faire accepter » ou de faire abandonner les projets.

La participation garantie par la CNDP intervient dès l'origine d'un projet jusqu'à l'enquête publique, donc pendant son élaboration. Elle intervient à un moment où il est encore possible d'y renoncer, de le modifier, où l'on peut interroger le « pourquoi ? » et pas seulement le « comment ? ». Si après cette première phase, le porteur de projet décide de le poursuivre, la loi prévoit que la CNDP veille à l'information et à la participation du public jusqu'à l'enquête publique.

**Pour aller  
+ loin**



Le site de la CNDP  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

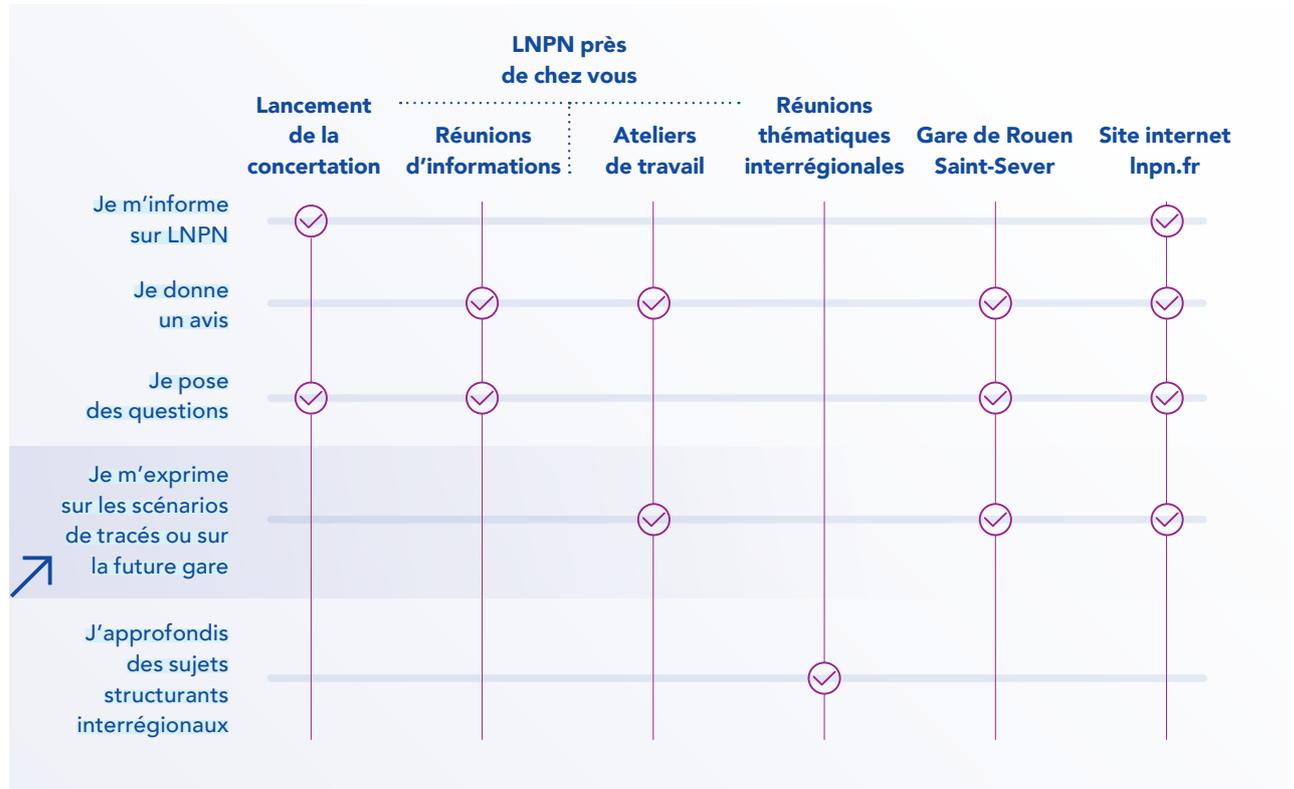
La page dédiée à LNPN  
sur le site de la CNDP

[www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707](http://www.debatpublic.fr/ligne-nouvelle-paris-normandie-lnpn-1707)



## 5. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

### « Comment prendre part à la concertation ? »



#### LES RENCONTRES SUR LA SOUS-SECTION

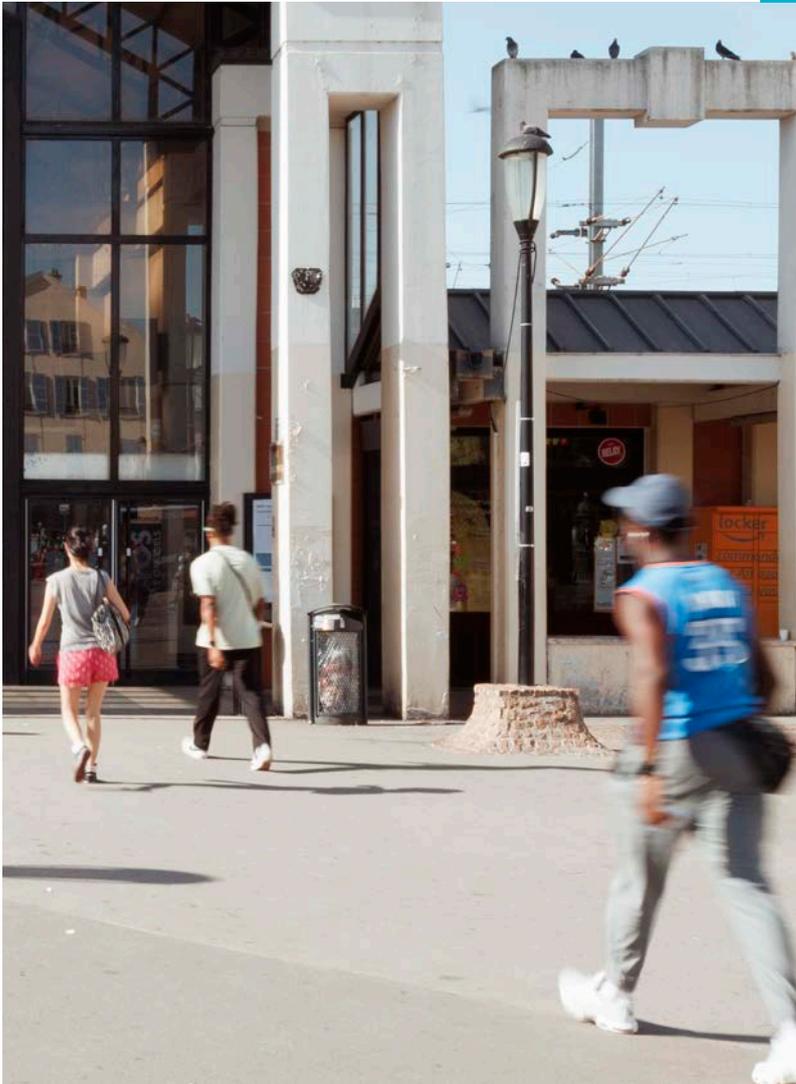
« Raccordement de la ligne nouvelle dans le secteur de Nanterre - La Garenne-Colombes et entrée du tunnel »



#### Réunion publique d'information À Nanterre

11 juin 2024, à 19h

Salle des Congrès de la Mairie  
90 rue du 8 mai 1945



Retrouvez les informations sur ces rencontres, ainsi que tout le détail de la concertation, sur le site internet du projet : [lnpn.fr](http://lnpn.fr)

## Liste des abréviations

<b>AOM</b> .....	Autorité organisatrice de la mobilité
<b>CCI</b> .....	Chambre de commerce et d'industrie
<b>CESER</b> .....	Conseil économique social et environnemental régional
<b>CNDP</b> .....	Commission nationale du débat public
<b>COPIL</b> .....	Comité de pilotage
<b>COTECH</b> ..	Comité technique
<b>CPIER</b> .....	Contrat de plan interrégional État-Régions
<b>DIDVS</b> .....	Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine
<b>EPEUP</b> .....	Études préalables à l'enquête d'utilité publique
<b>LNP</b> .....	Ligne Nouvelle Paris – Normandie
<b>RFF</b> .....	Réseau ferré de France
<b>SCoT</b> .....	Schéma de cohérence territoriale
<b>ZPP</b> .....	Zone de passage préférentiel

**Responsable de la publication**  
Didier Robles / Marie Heitz

**Conception, rédaction  
et mise en page**  
strat@act

**Crédits photos, iconographiques  
et cartographiques**  
© DR : SNCF Réseau, strat@act,  
Claire-Lise Havet

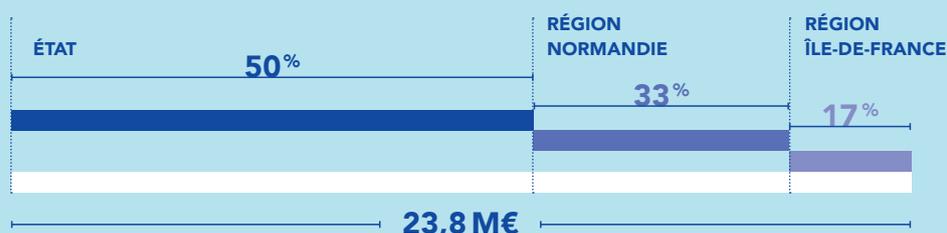
# LA LNPN, POUR LIGNE NOUVELLE PARIS – NORMANDIE

## Acteurs, coût et financement des études

Le coût des aménagements prioritaires de la LNPN est évalué à 5,3 milliards d'euros<sup>1</sup>, correspondant à la réalisation des deux sections prioritaires entre Nanterre et Mantes-la-Jolie ainsi qu'entre Rouen et Barentin, comprenant la future gare de Rouen Saint-Sever.

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique sont financées dans le cadre du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine.

Les études en cours sont financées par l'État et les Régions Île-de-France et Normandie pour un montant de 23,8 millions d'euros, acté selon la clé de répartition suivante :



## La maîtrise d'ouvrage

SNCF Réseau est maître d'ouvrage pour les éléments d'infrastructure du réseau ferré national.

SNCF Réseau conduit les études et la concertation de la LNPN.

Les études pour la future gare de Rouen Saint-Sever sont conduites conjointement par SNCF Réseau et Gares & Connexions, suivant leurs périmètres respectifs.

<sup>1</sup> - Source : études SNCF Réseau 2017, actualisé aux conditions économiques de 2022

Pour en savoir +  
ou nous contacter

lnpn.fr

