

Ligne nouvelle Paris-Normandie

Comité territorial Haute-Normandie

14.10.2010

UTSCHLAND—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLAS—PORTUGAL—ESPANA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—
A LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA
ARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXEL
Y—MASCHEN—VALENTON LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXEL
BERLIN HAUPTBAHNHOF—LONDON SAINT PANCRAS—DUBLIN HEUSTON STATION—PRAHA HLAVNI NABOZKY—ROMA TERMINI—VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA
ENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DORTMUND—HANNOVER—BERLIN—PRAHA—FR



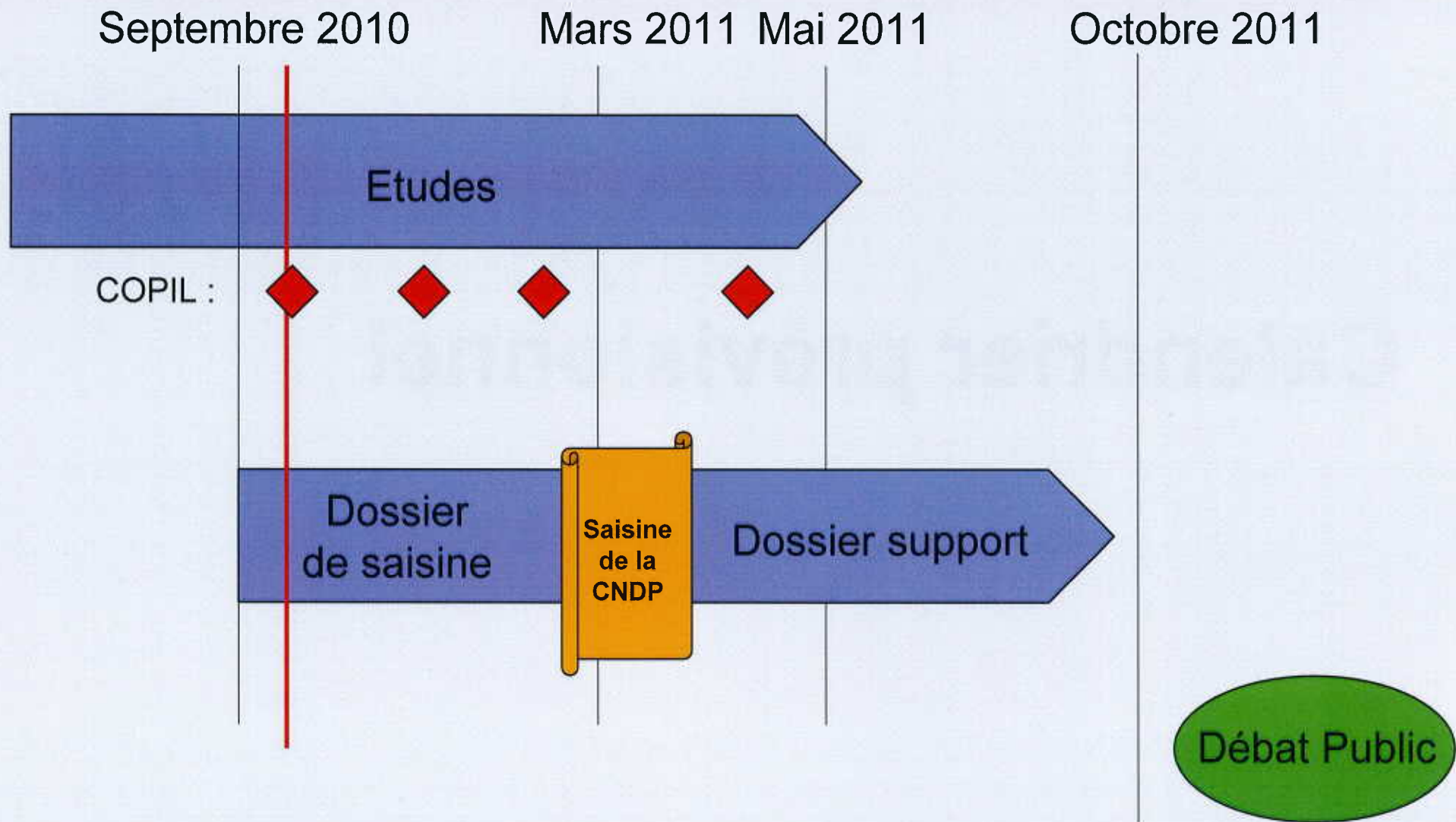
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

MISSION LIGNE NOUVELLE PARIS – NORMANDIE

- **Calendrier prévisionnel**
- **Convention relative au Débat Public**
- **Fonctionnalités**
- **Diagnostic**
- **Scénarios d'étude envisagés**
- **Gare Grandes Lignes à La Défense**

Calendrier prévisionnel

Calendrier prévisionnel



Convention relative au débat public

Proposition d'une convention d'un montant de 3,5 M€ :

- Organisation du Débat Public par la CNDP : 1,5 à 2 M€
- Frais de Maitrise d'Ouvrage : 0,8 à 1 M€
- Etudes complémentaires : 0,3 à 0,5 M€

Proposition de clé de répartition :

- **1/3 RFF**
- **1/3 Etat**
- **1/3 collectivités territoriales**

Nécessité de délibérations avant la saisine de la CNDP

Fonctionnalités

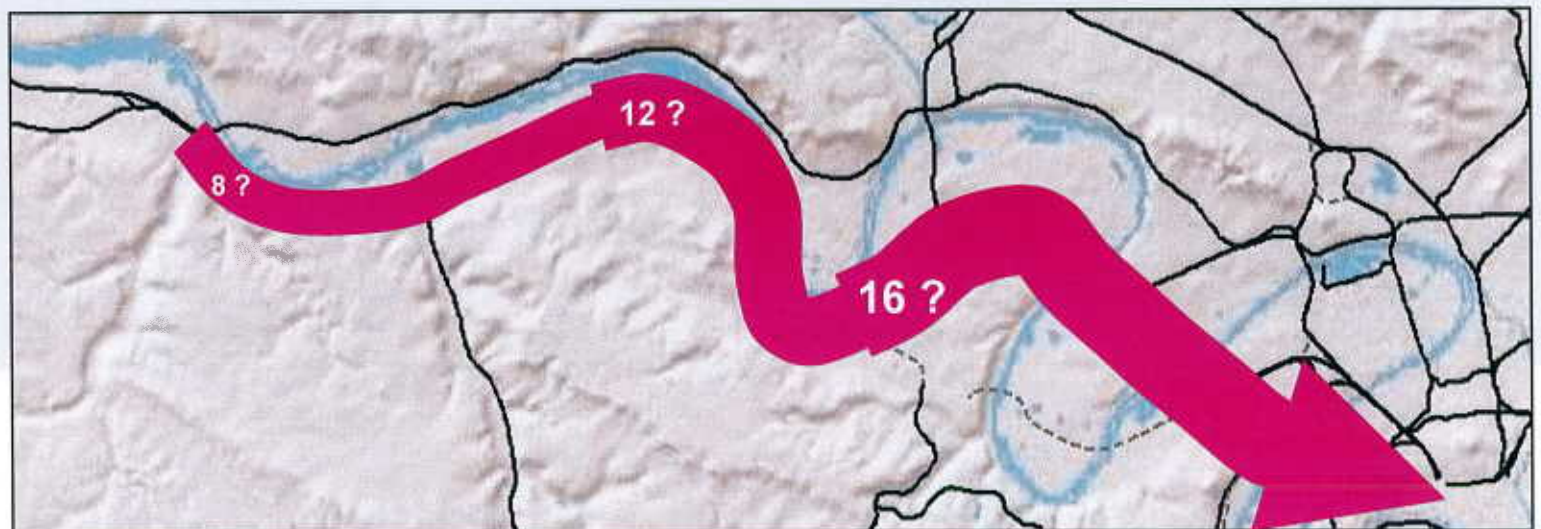
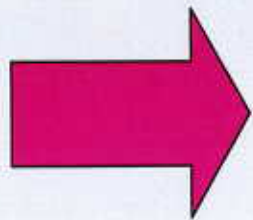
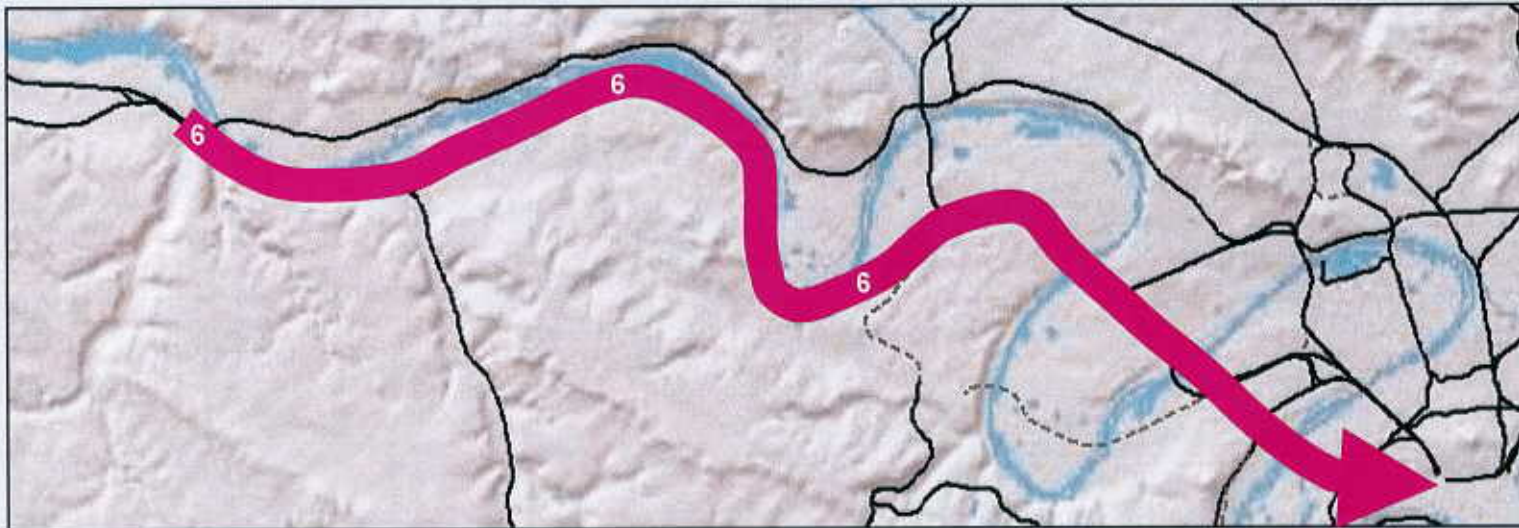
Pour les voyageurs :

- **36 contributions reçues ; synthèse envoyée mi-septembre**
- **En Ile-de France, 2 contributions (Val d'Oise-Cergy-Pontoise-CCI, et Yvelines)**

Orientations envisageables en Ile de France

➤ Adapter la desserte du RER E aux besoins

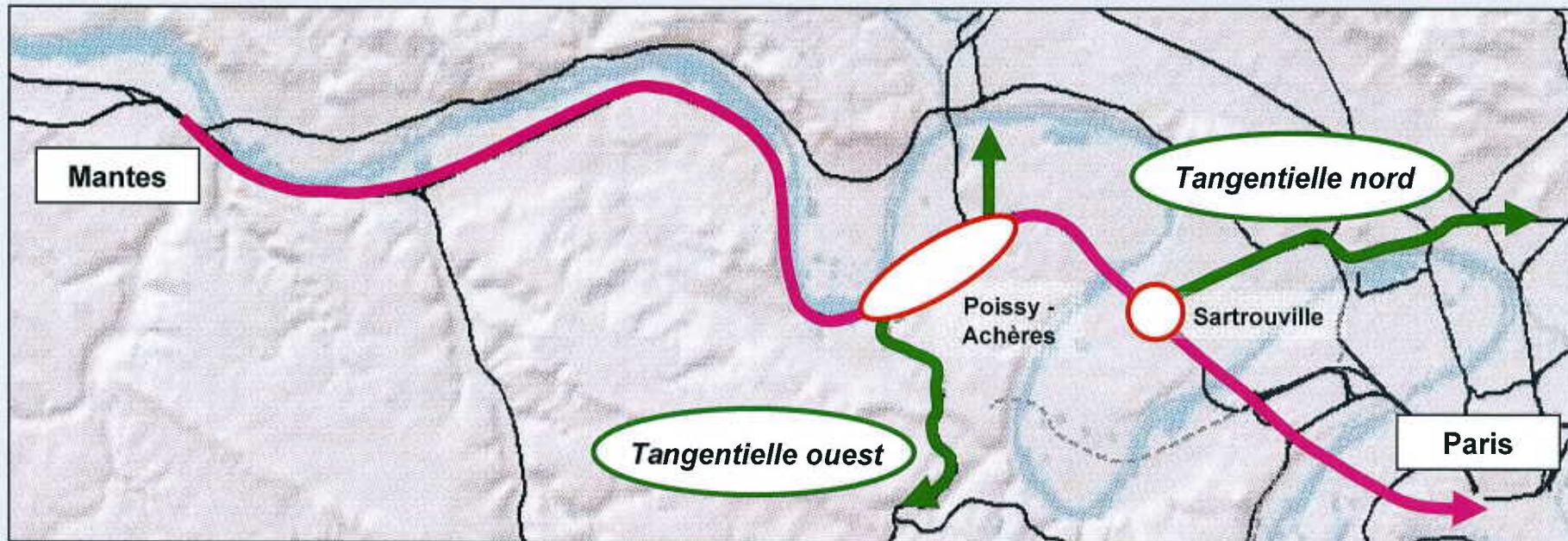
Augmenter le nombre de trains et adapter la politique d'arrêt aux besoins



Orientations envisageables en Ile de France

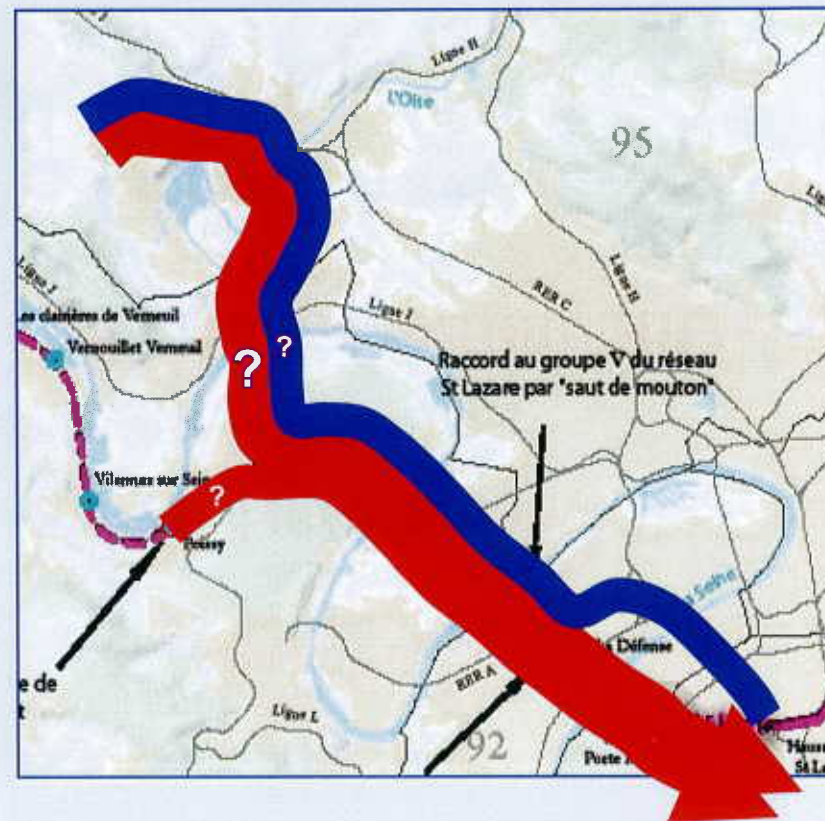
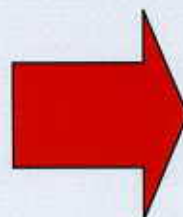
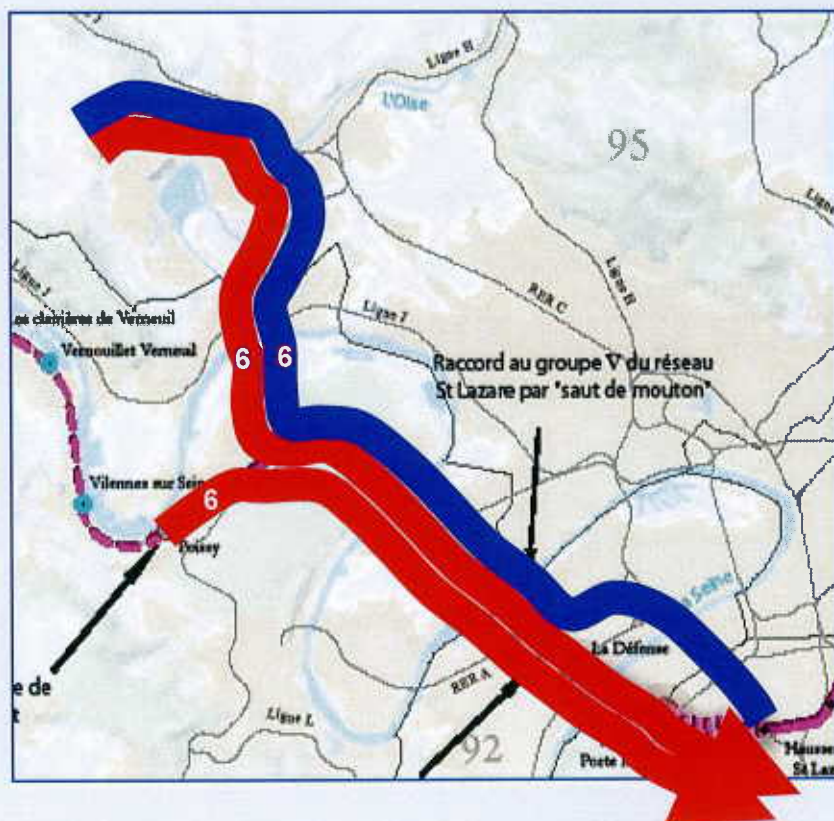
➤ Adapter la desserte du RER E aux besoins

Offrir des connexions avec les projets de tangentiels nord et ouest



Orientations envisageables en Ile de France

- **Faire évoluer les dessertes du RER A et de la ligne Paris – Cergy**



Augmenter la desserte de Mantes par des trains directs

Vers Paris Saint-Lazare

Vers La Défense

Augmenter la desserte de Grande Couronne

De Rosny – Bonnières (– Vernon)

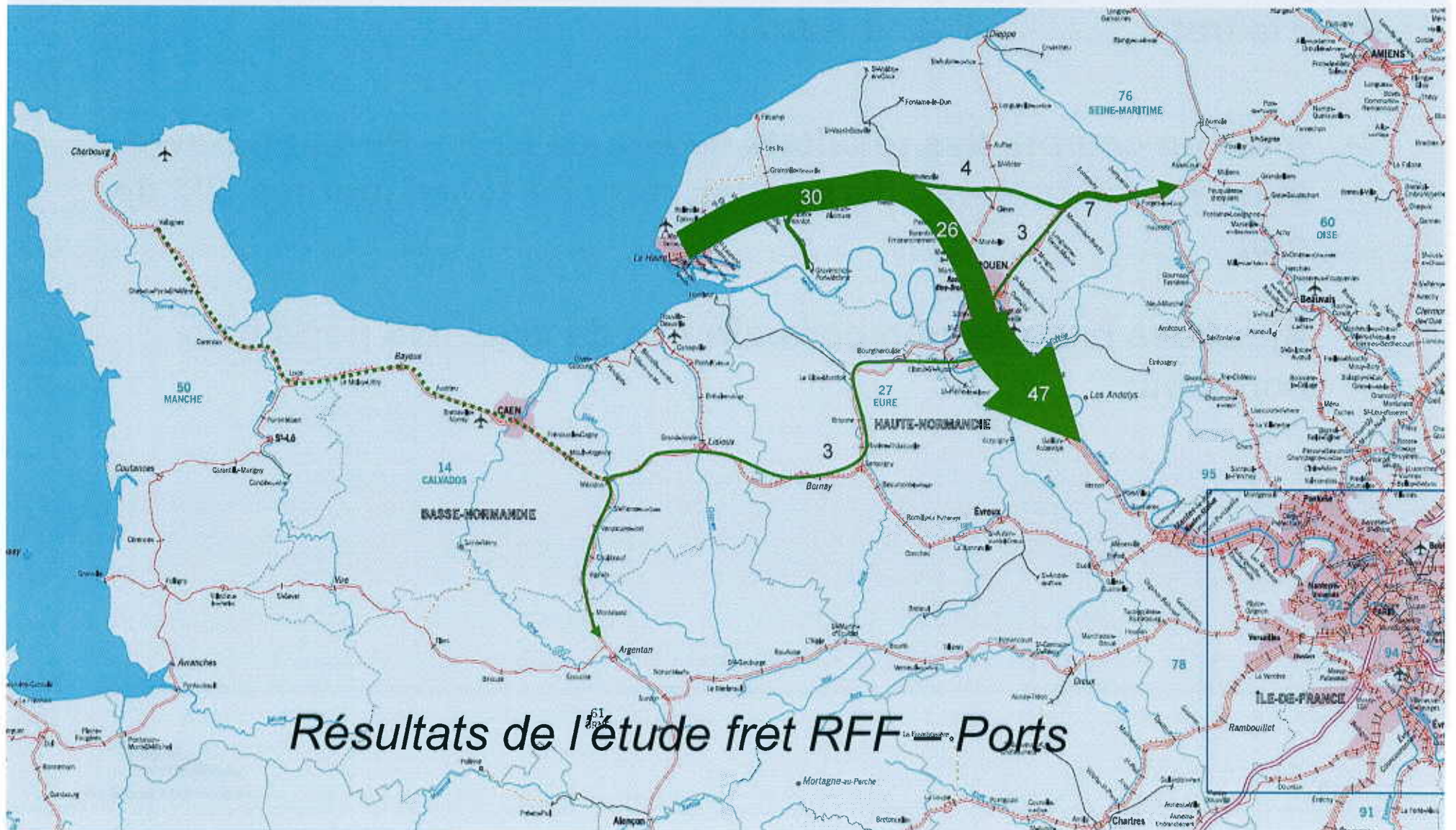
De Bréval (– Bueil – Evreux)

Pour le fret : *→ comité fret du 16 septembre*

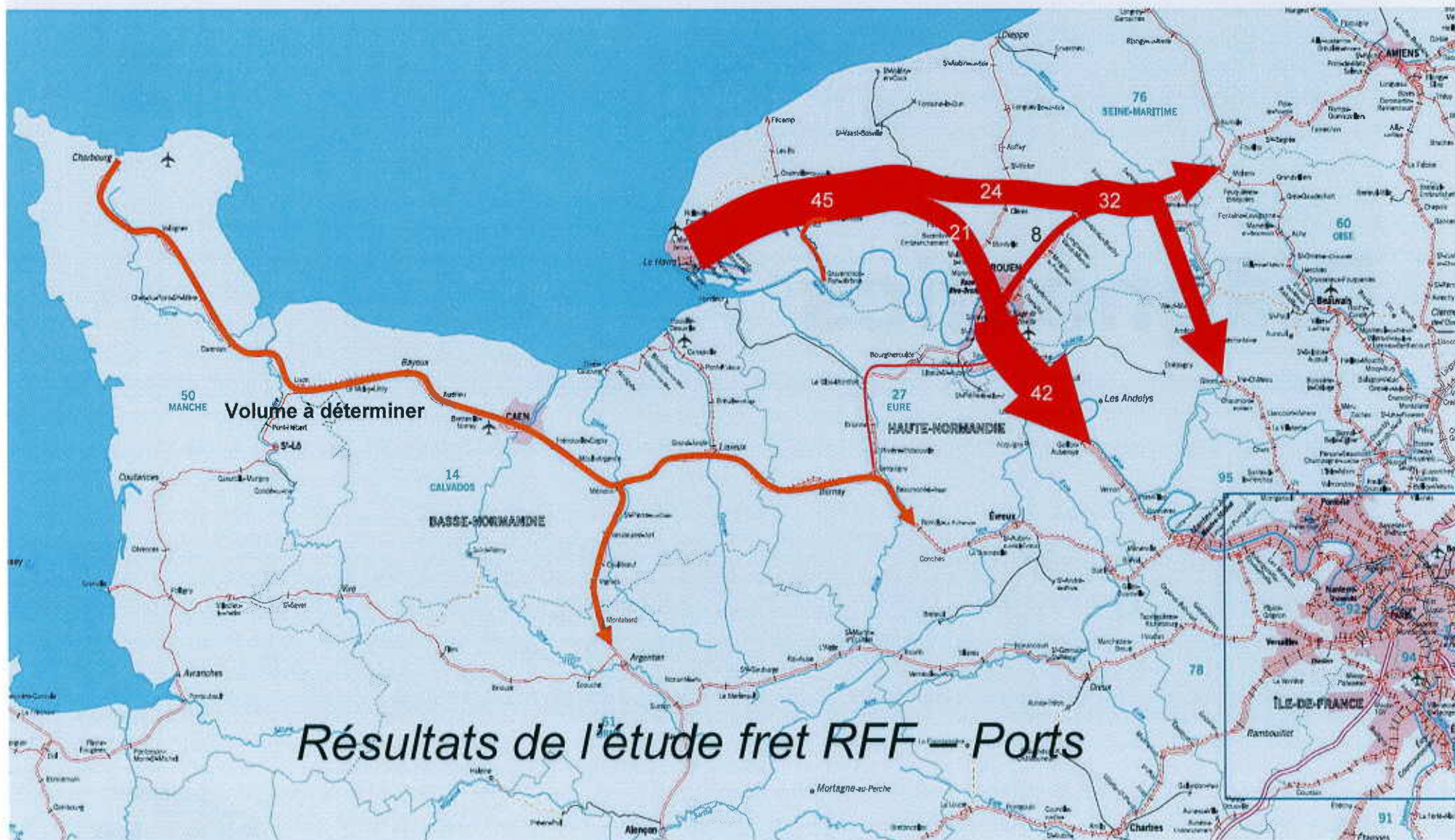
- **prise en compte des résultats de l'étude RFF – Ports du Havre et de Rouen (nombre de sillons), répartis 1/3 en journée, 2/3 de nuit**
- **Ajout des besoins non portuaires et de ceux des ports bas-normands**

Les orientations pour le fret

Nombre de trains par jour : situation 2010



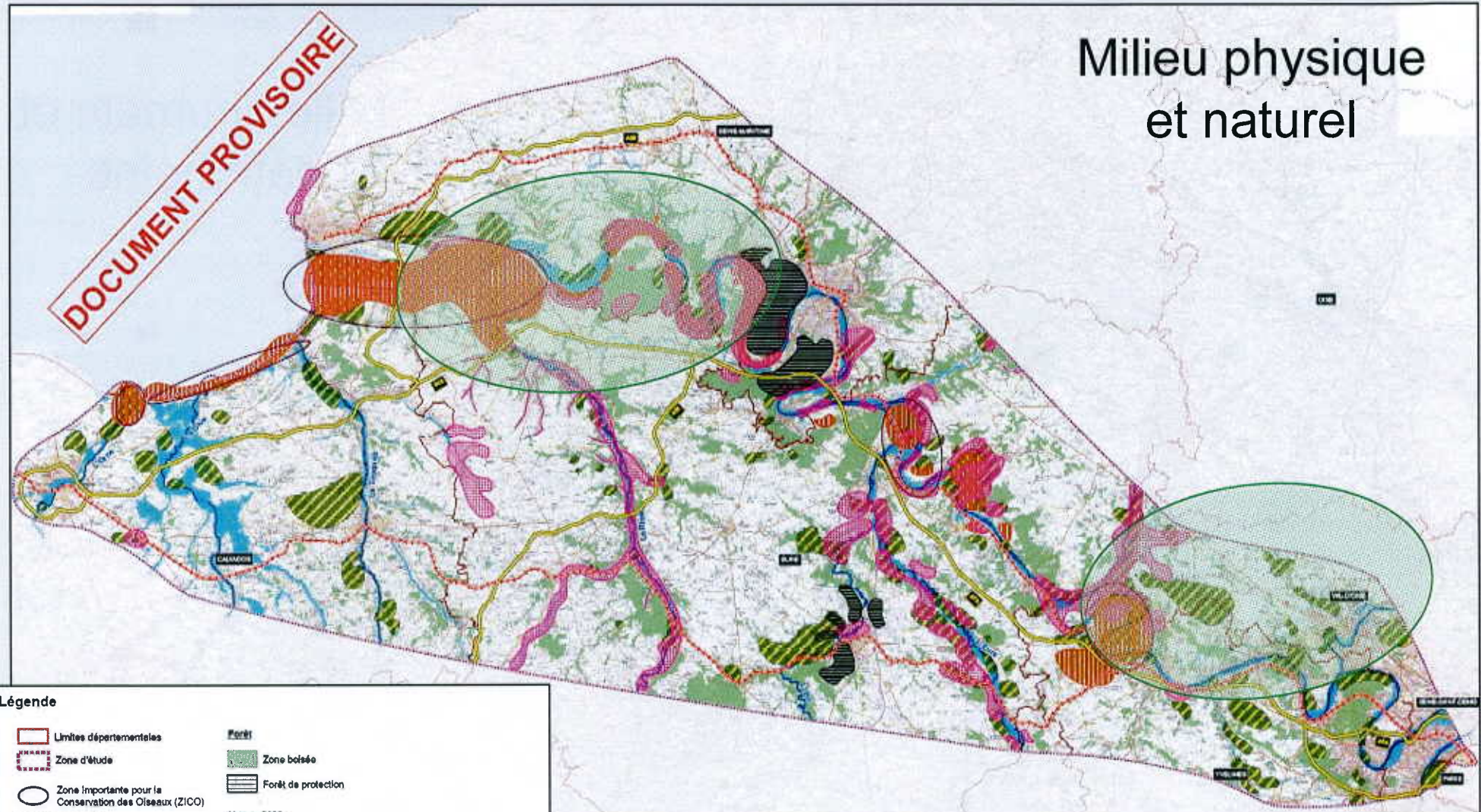
Nombre de trains par jour : situation 2030



Diagnostics

Diagnostic environnemental

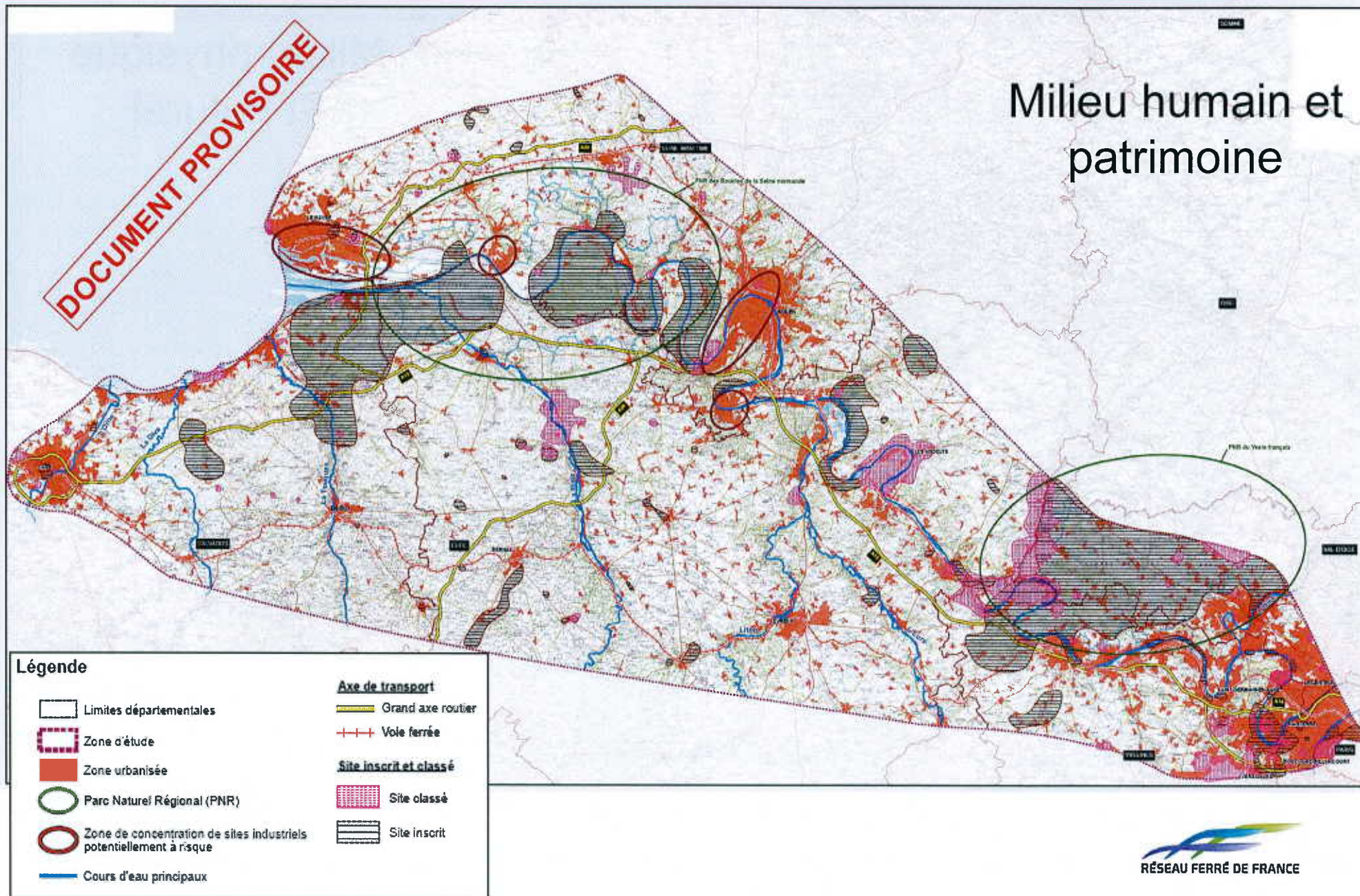
Milieu physique et naturel



Légende

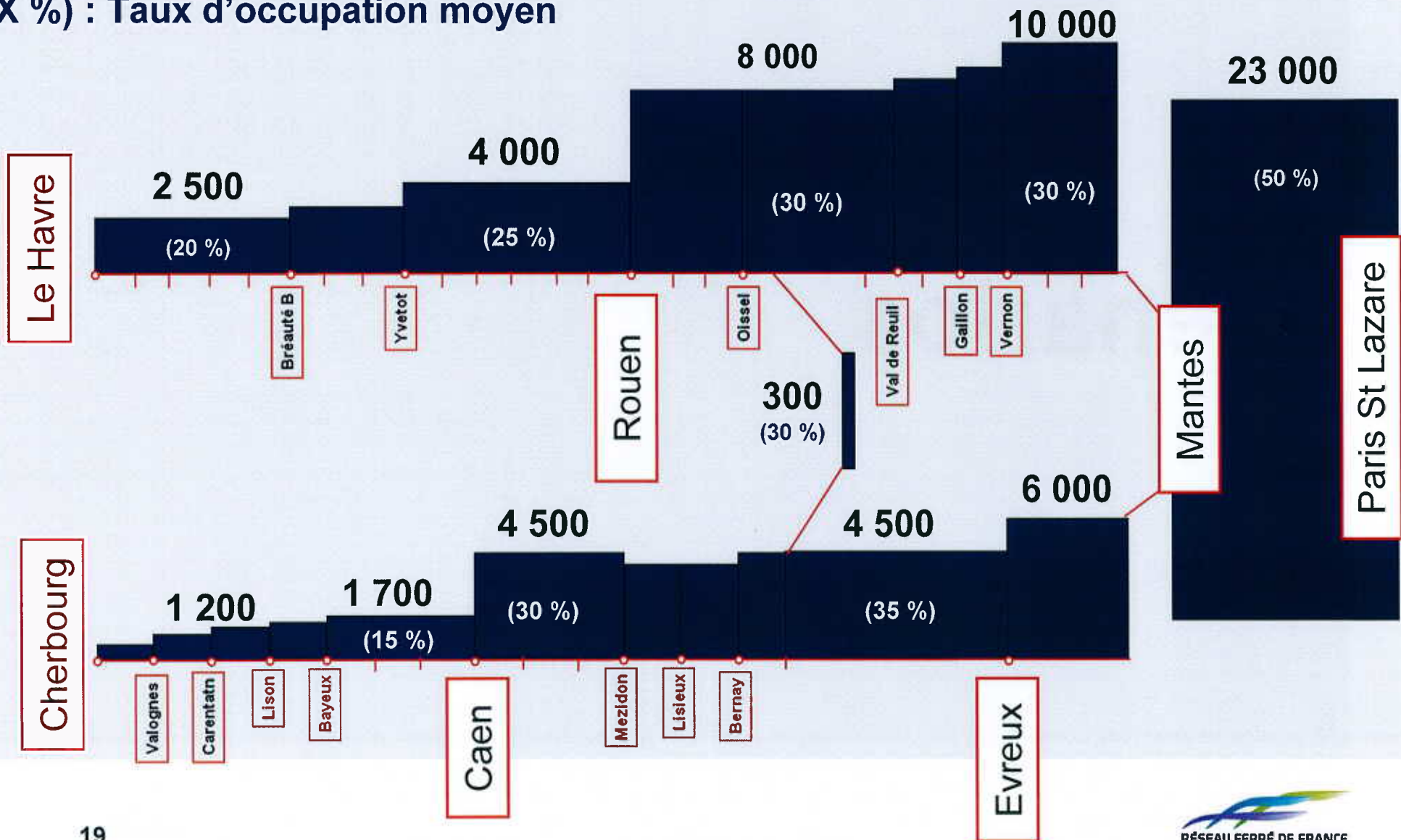
- | | |
|---|---|
| Limites départementales | Forêt |
| Zone d'étude | Zone boisée |
| Zone importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) | Forêt de protection |
| Axe de transport | Natura 2000 |
| Grand axe routier | Zone de Protection Spéciale (ZPS) |
| Voie ferrée | Zone Spéciale de Conservation (ZSC) |
| Hydrographie | Zone Spéciale de Conservation (ZSC) |
| Grandes vallées (principaux cours d'eau) | Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique |
| Zone inondable | ZNIEFF de type 1 |

Diagnostic environnemental



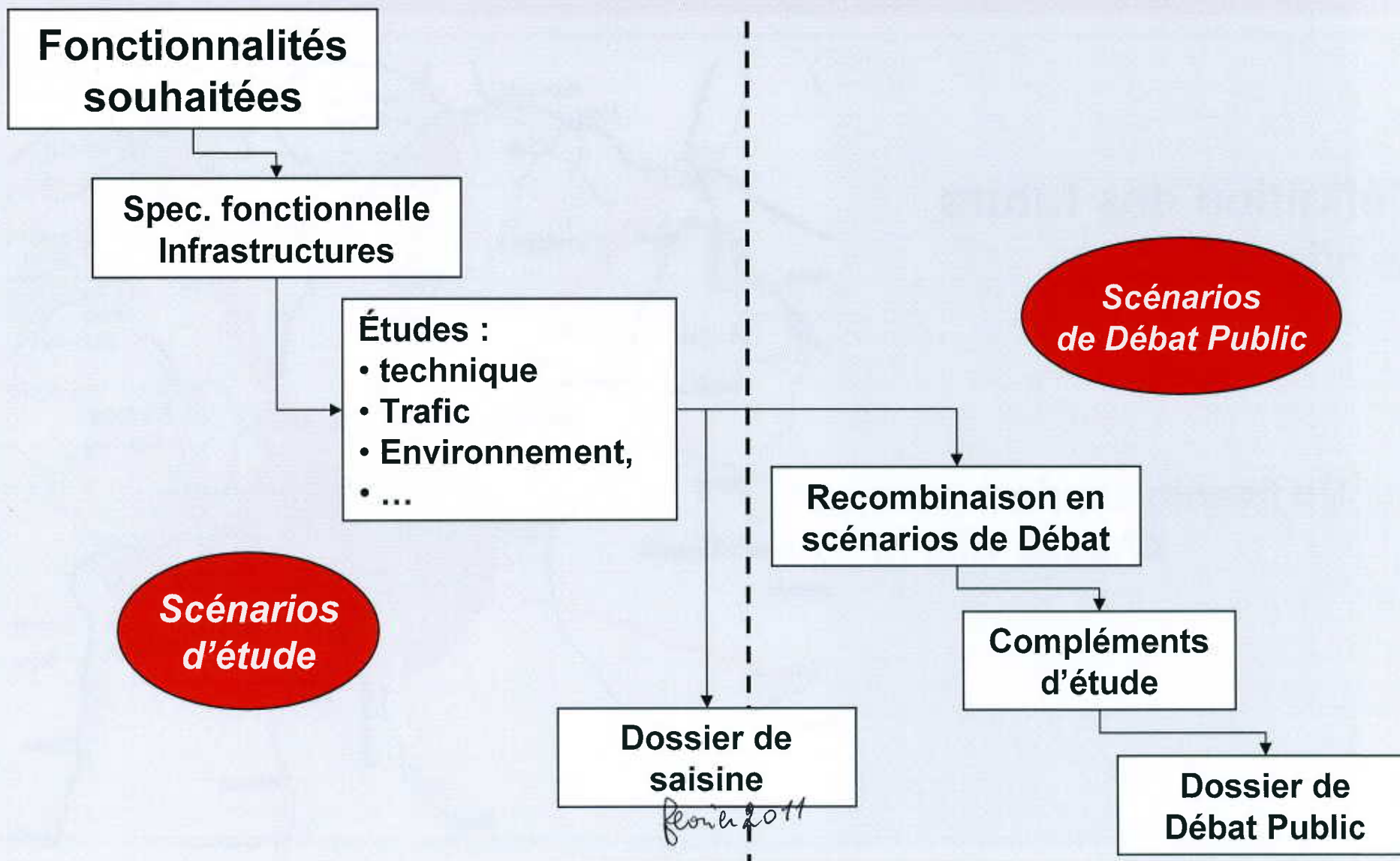
Charge par axe et taux d'occupation des trains

Voyageurs dans un sens un jour de semaine normal (tous trains)
 (X %) : Taux d'occupation moyen



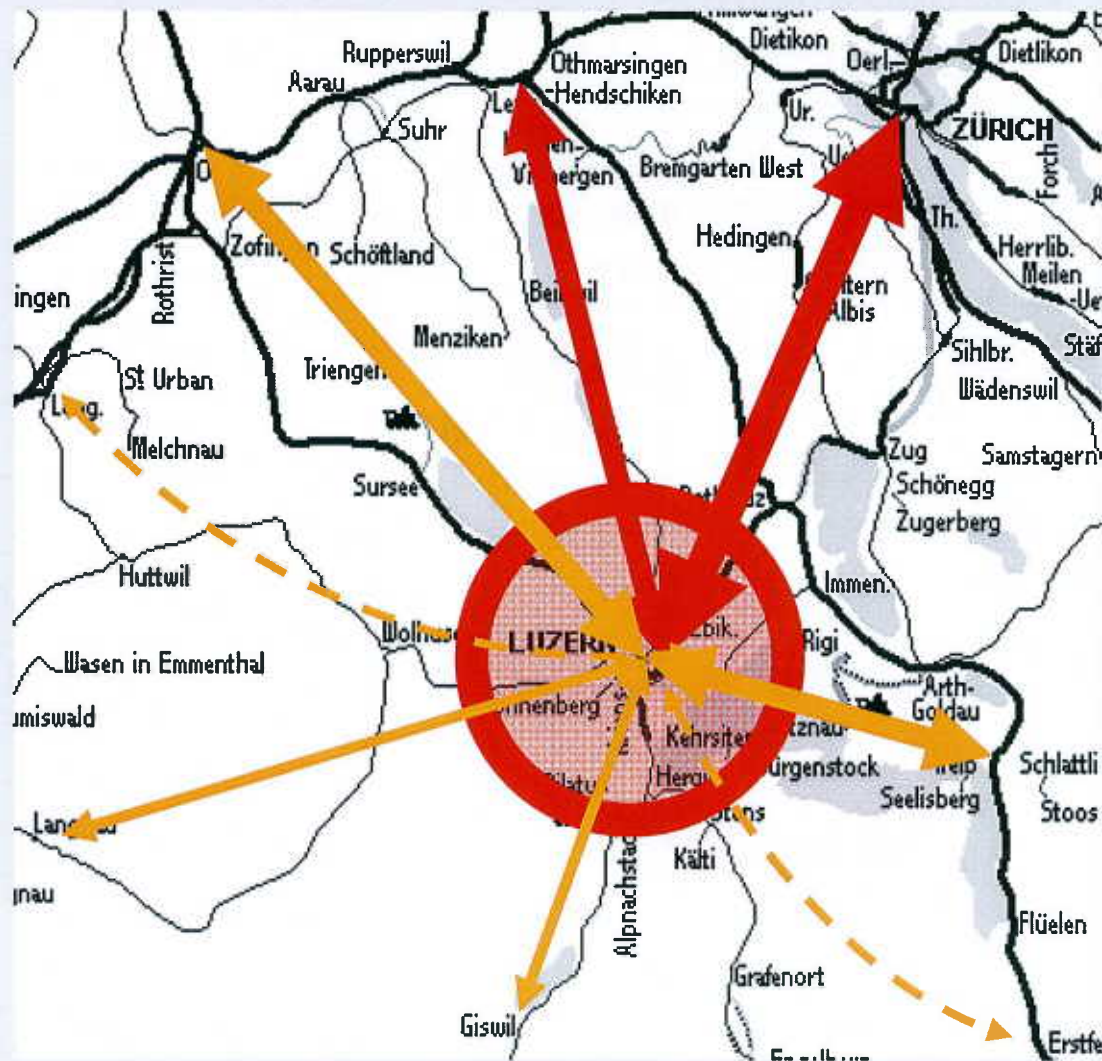
Scénarios

Processus d'études

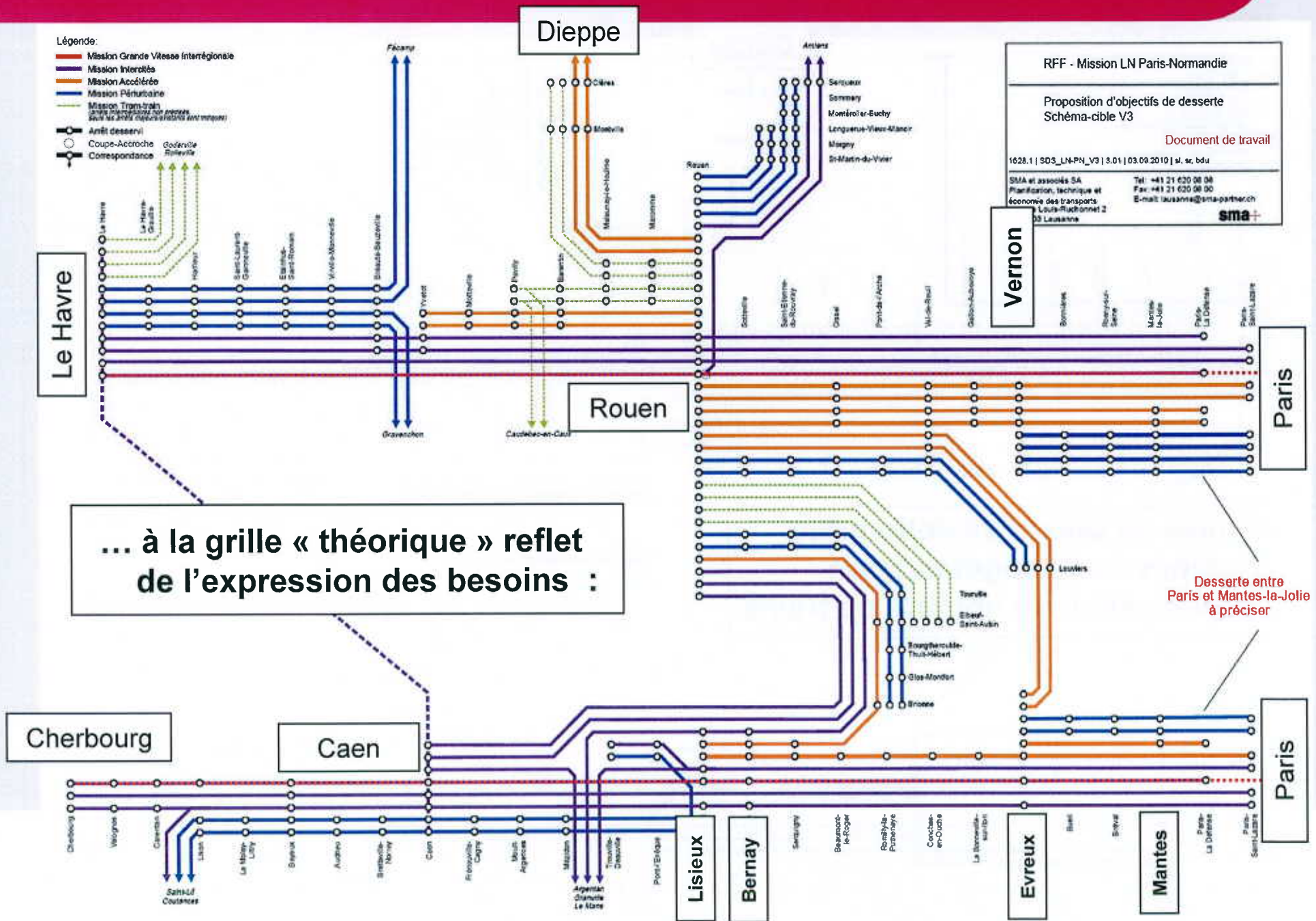


Définition des futurs services :

Du besoin exprimé pour chaque ville ...



Scénarios



Scénarios

Légende:

- Mission Grande Vitesse Intérrégionale
- Mission Intercités
- Mission Accélérée
- Mission Périurbaine
- - - Mission Tronçon-train
services intermodaux non prévus
pour les arrêts supérieurs et/ou sont réduits
- Arrêt desservi
- Coupe-Accroche
- Correspondance

RFF - Mission LN Paris-Normandie

Proposition d'objectifs de desserte
Schéma-cible V3

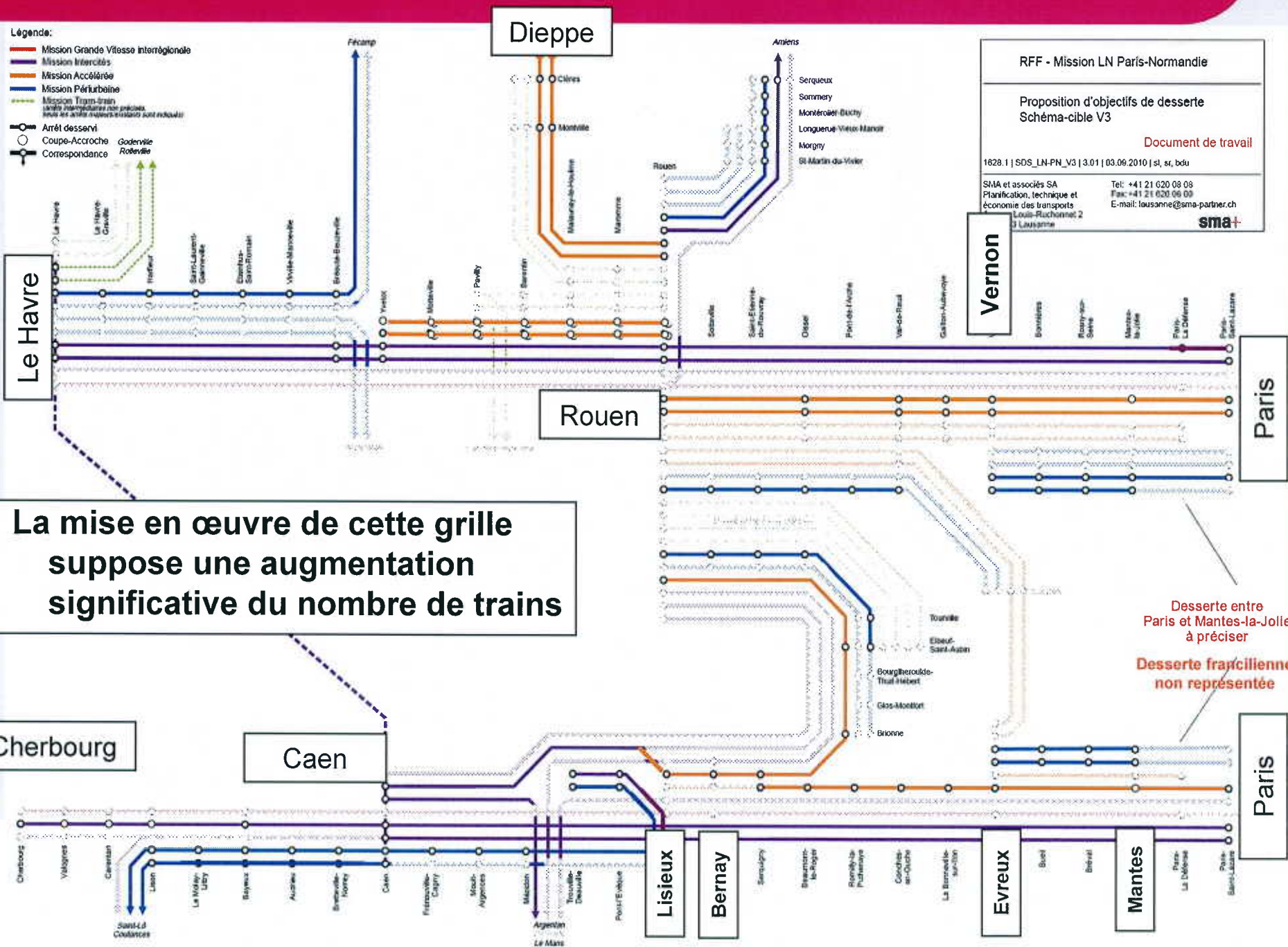
Document de travail

1628.1 | SDS_LN-PN_V3 | 3.01 | 03.06.2010 | sl, sr, bdu

SMA et associés SA
Planification, technique et
économie des transports
Louis-Ruchonnet 2
13 Louisiane

Tel: +41 21 620 08 08
Fax: +41 21 620 06 00
E-mail: lousanne@sma-partner.ch

sma+



La mise en œuvre de cette grille suppose une augmentation significative du nombre de trains

Desserte entre Paris et Mantes-la-Jolie à préciser

Desserte francilienne non représentée

Objectif pour le Débat Public : construire 3 à 5 familles de scénarios de Débat pour :

- **Balayer complètement le champ des possibles**
- **Tenir compte de certains « facteurs communs » qui limitent ce champ des possibles**
- **Être en position de répondre aux questions du Débat Public**

- Pour chaque famille identifiée, un **scénario d'étude** :
 - ➔ quelle faisabilité technique ?
 - ➔ quel service ? (temps de parcours, nœuds de correspondances, atteinte des objectifs de desserte ?)
 - ➔ quel trafic ?
 - ➔ quelle empreinte environnementale ?
 - ➔ quel coût ?
 - ➔ ...
- Les **scénarios d'étude** fournissent la matière du dossier de saisine
- Ils fournissent toutes les « briques élémentaires » permettant de fabriquer les **scénarios de Débat Public**

Facteurs communs ↔ **Points de variabilité**

Facteurs communs :

- Les objectifs de temps de parcours
- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes
- Traiter le problème de saturation du nœud de Rouen
- Assurer la desserte de Paris St Lazare ET de La Défense
- Améliorer la desserte de tous les territoires entre Paris et la Normandie
- Permettre un raccordement ultérieur vers Roissy et le réseau à Grande Vitesse
- Des gares en lien étroit avec les villes

Les facteurs communs

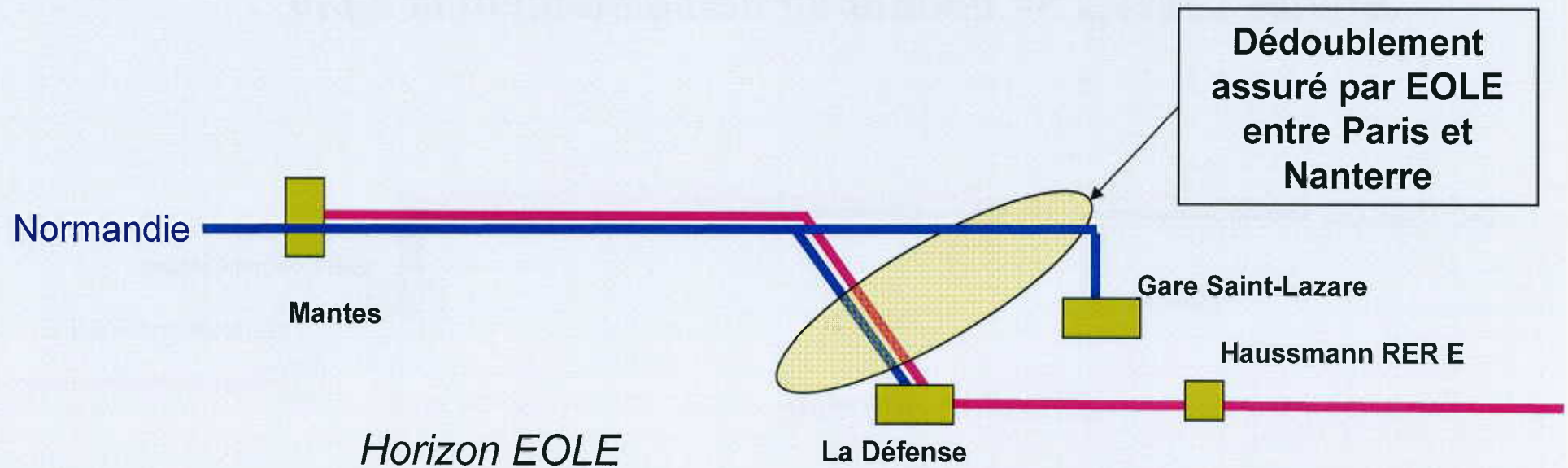
- Permettre la desserte de Paris St Lazare ET La Défense
- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes

Etudes LRNVS => dédoubler complètement la ligne



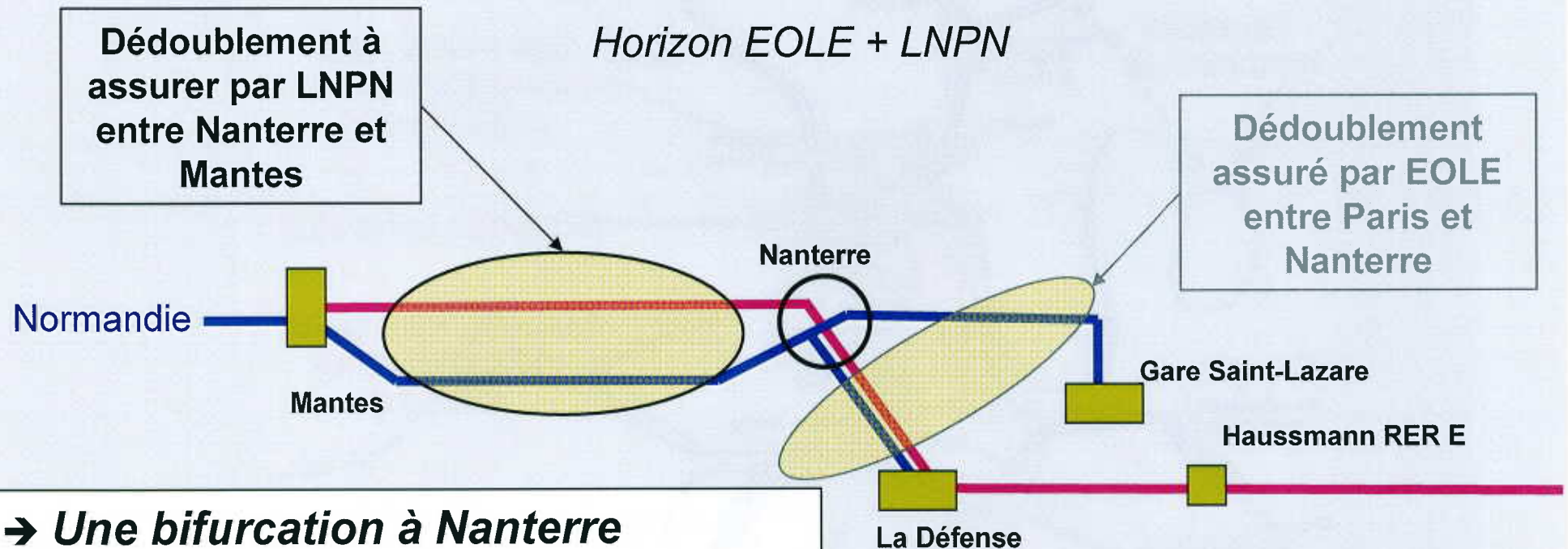
Les facteurs communs

- Permettre la desserte de Paris St Lazare ET La Défense
- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes



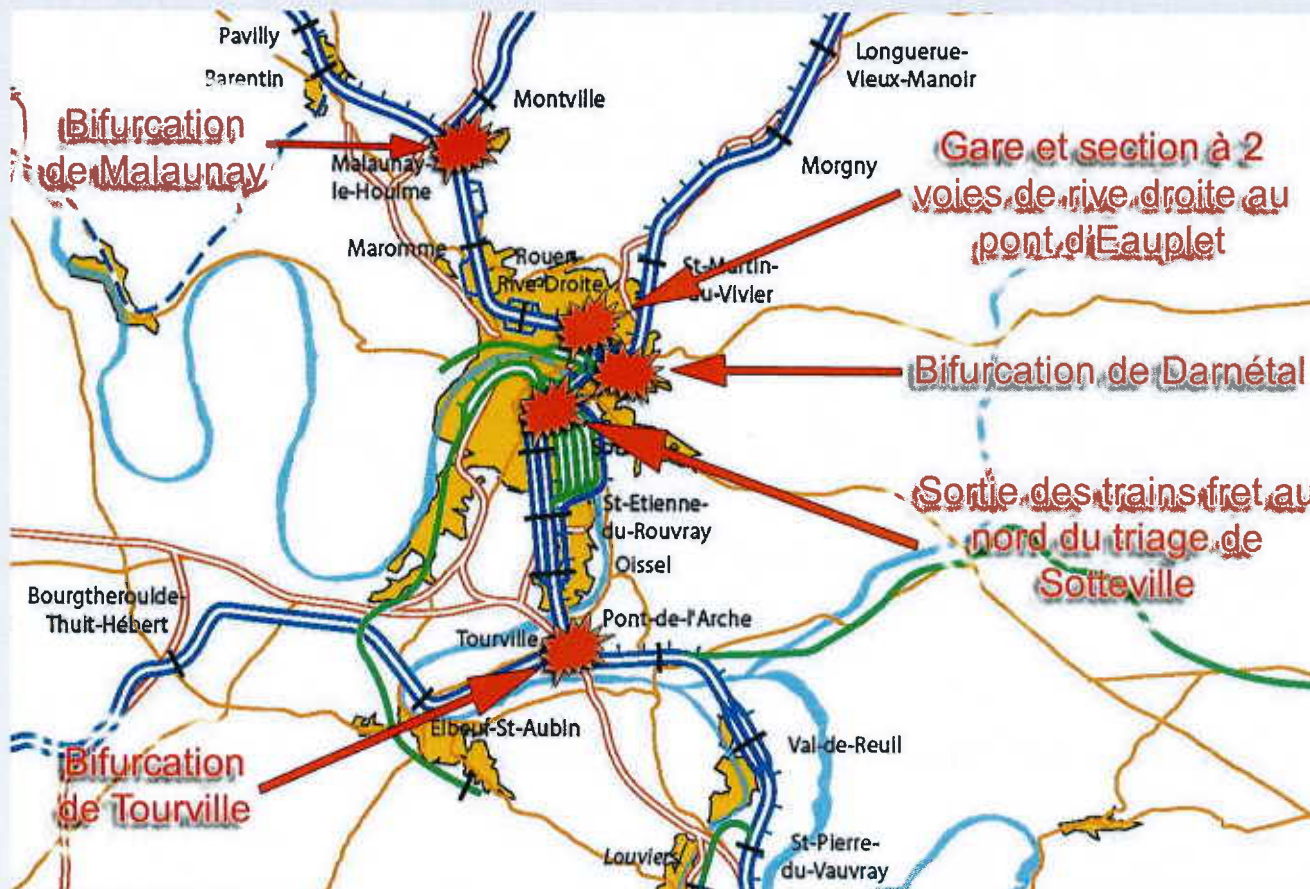
Les facteurs communs

- Permettre la desserte de Paris St Lazare ET La Défense
- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes



- Une bifurcation à Nanterre
- Une desserte de Mantes
- Une ligne nouvelle entre les deux

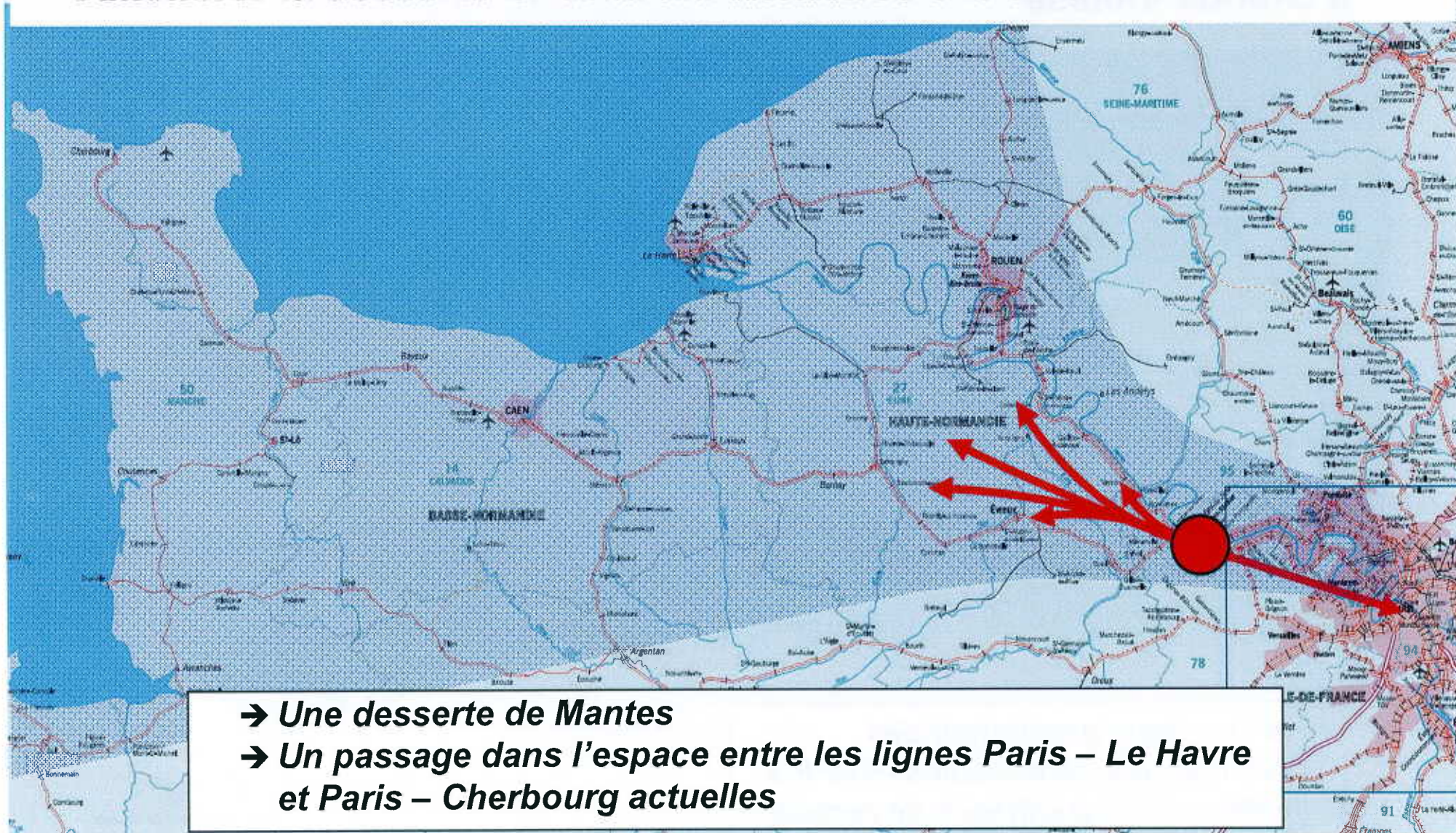
■ Traiter le problème de capacité du nœud de Rouen



→ Une gare nouvelle au sud de la Seine

Les scénarios d'étude

- Traiter le problème de saturation de la ligne entre Paris et Mantes
- Améliorer la desserte de tous les territoires entre Paris et la Normandie



Les facteurs communs

- Permettre un raccordement ultérieur vers Roissy et le réseau à Grande Vitesse



→ Une ligne permettant des bifurcations compatibles avec les différentes hypothèses de rocade

■ Des gares en lien étroit avec les villes

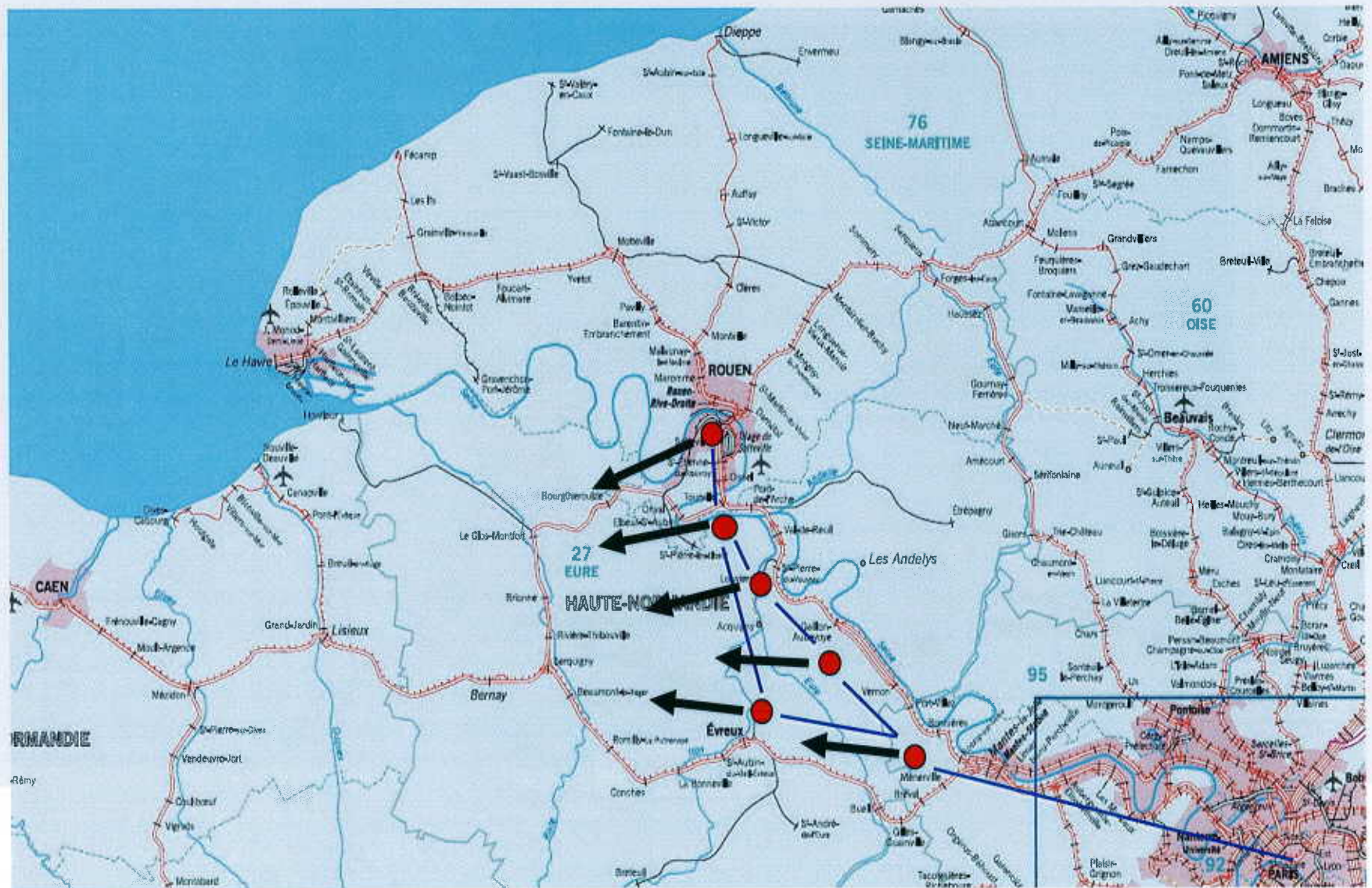
- Minimiser des temps de parcours de porte à porte
- inscrire le projet dans une mobilité durable
- Créer les meilleures conditions du développement économique

→ Des « gares contemporaines » au sens du rapport Keller

Facteurs communs ↔ **Points de variabilité**

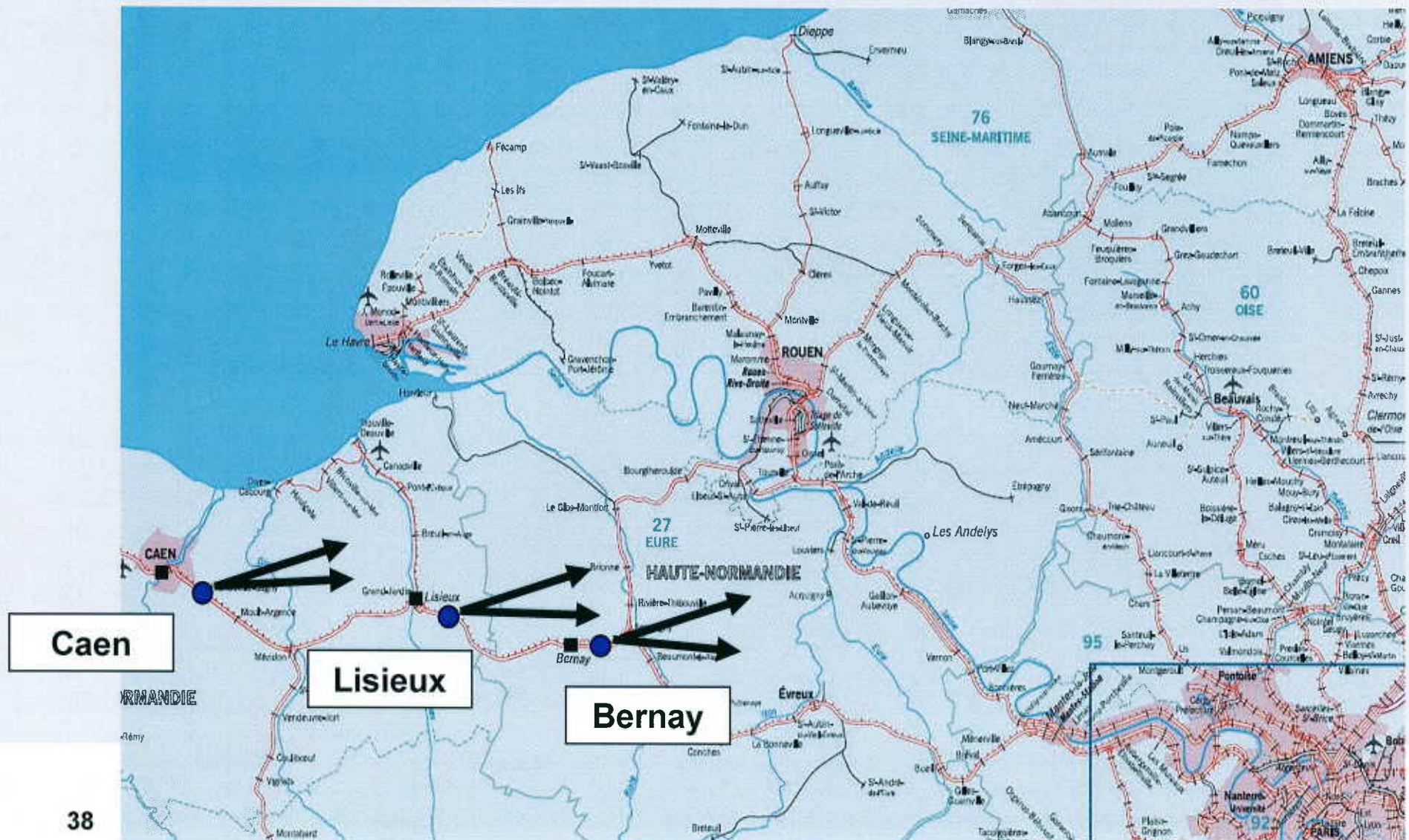
Les points de variabilité

Le point de débranchement entre la branche de Rouen et celle de Caen



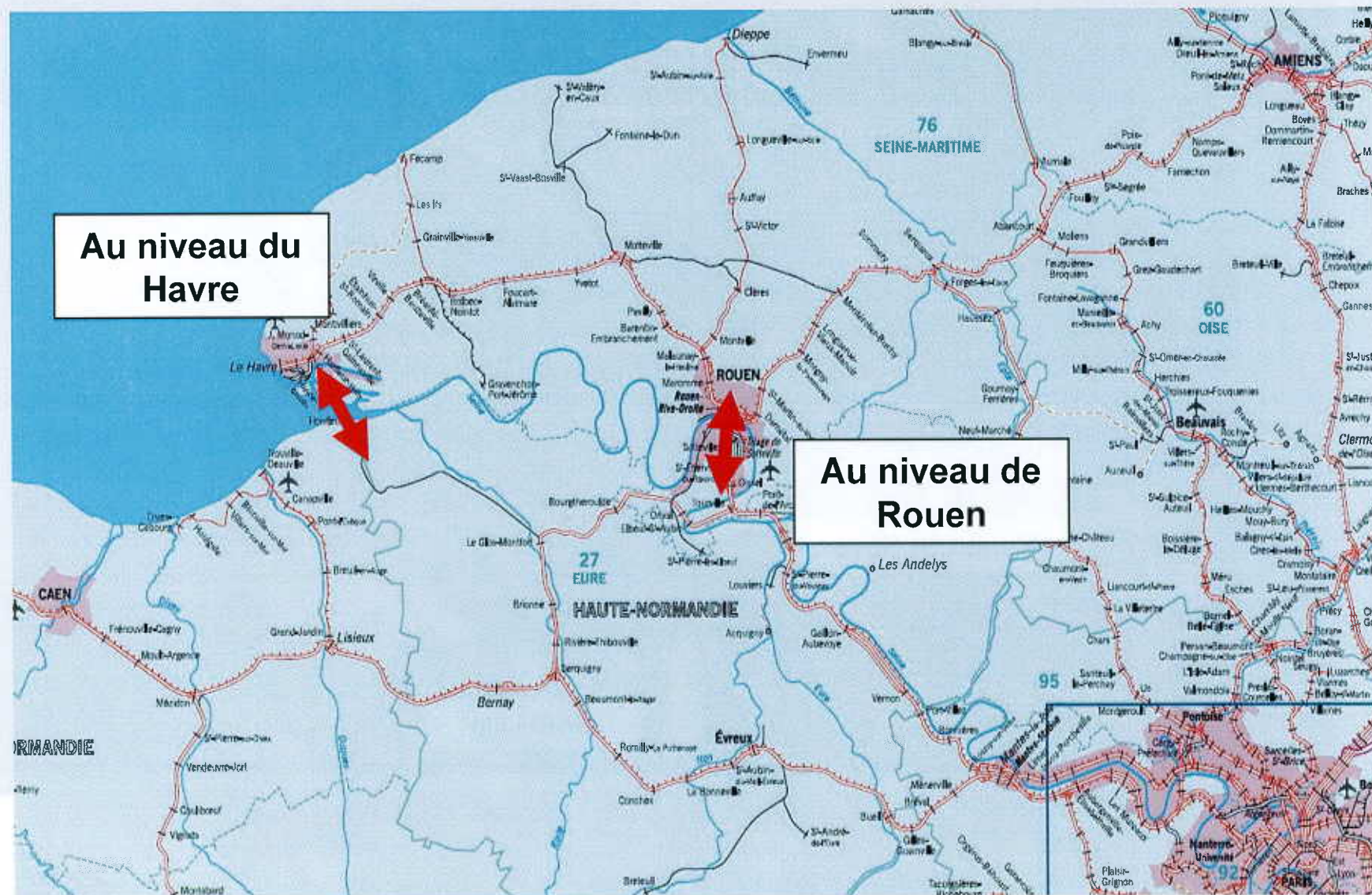
Les points de variabilité

Le point de raccordement de la branche de Caen sur la ligne classique



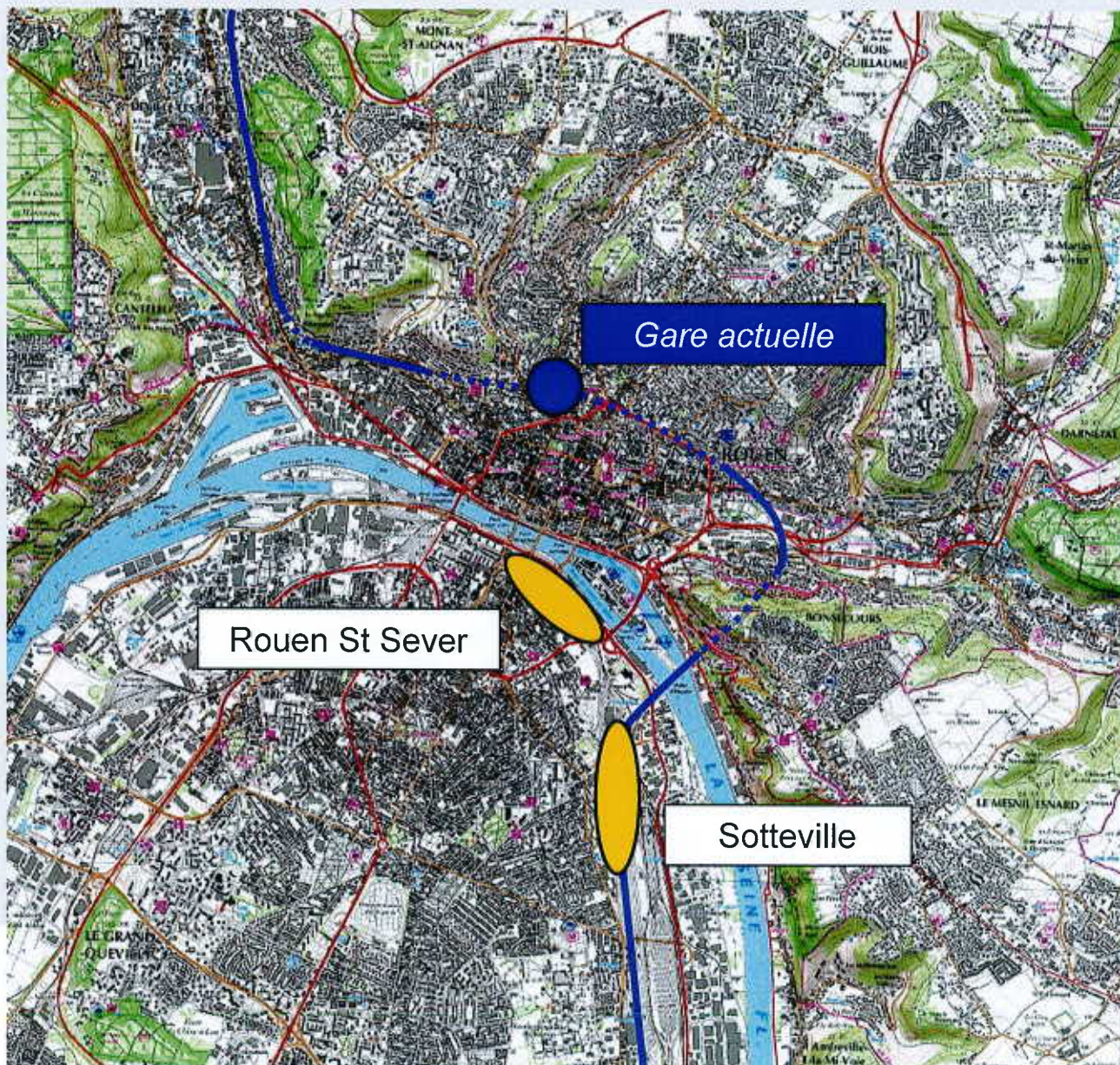
Les points de variabilité

Le point de traversée de la Seine pour la branche du Havre

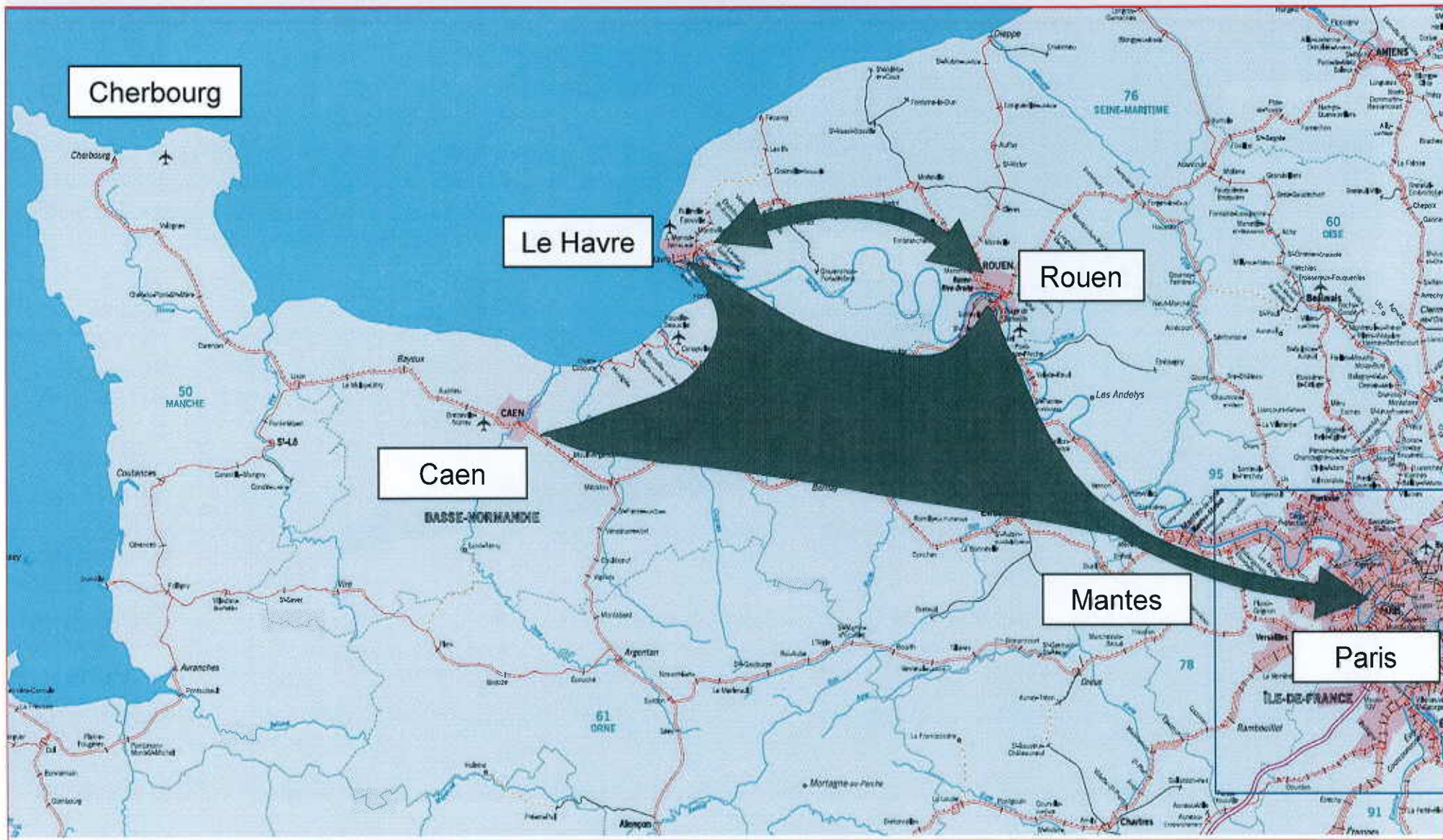


Les points de variabilité

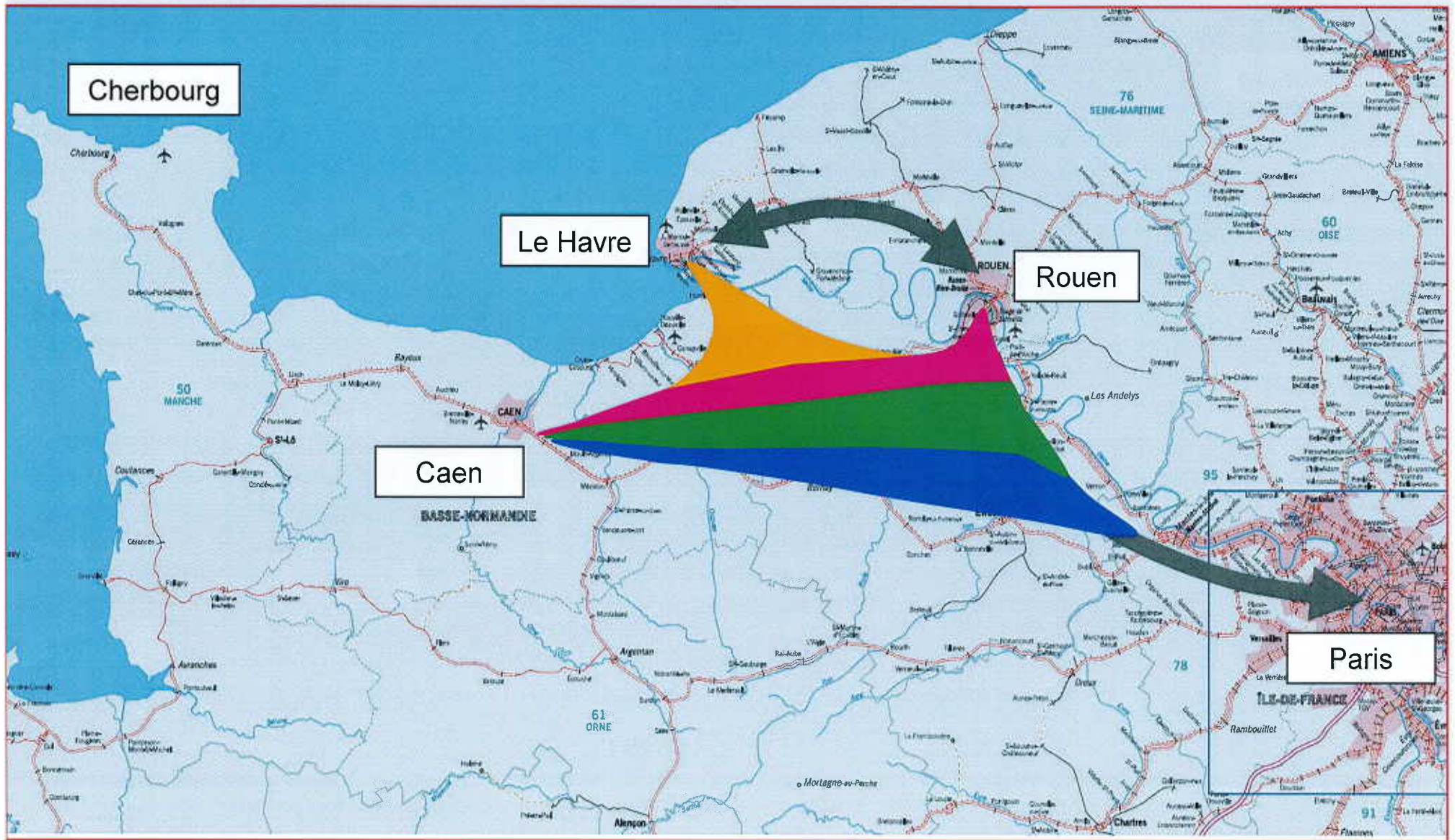
2 scénarios de gare nouvelle à Rouen



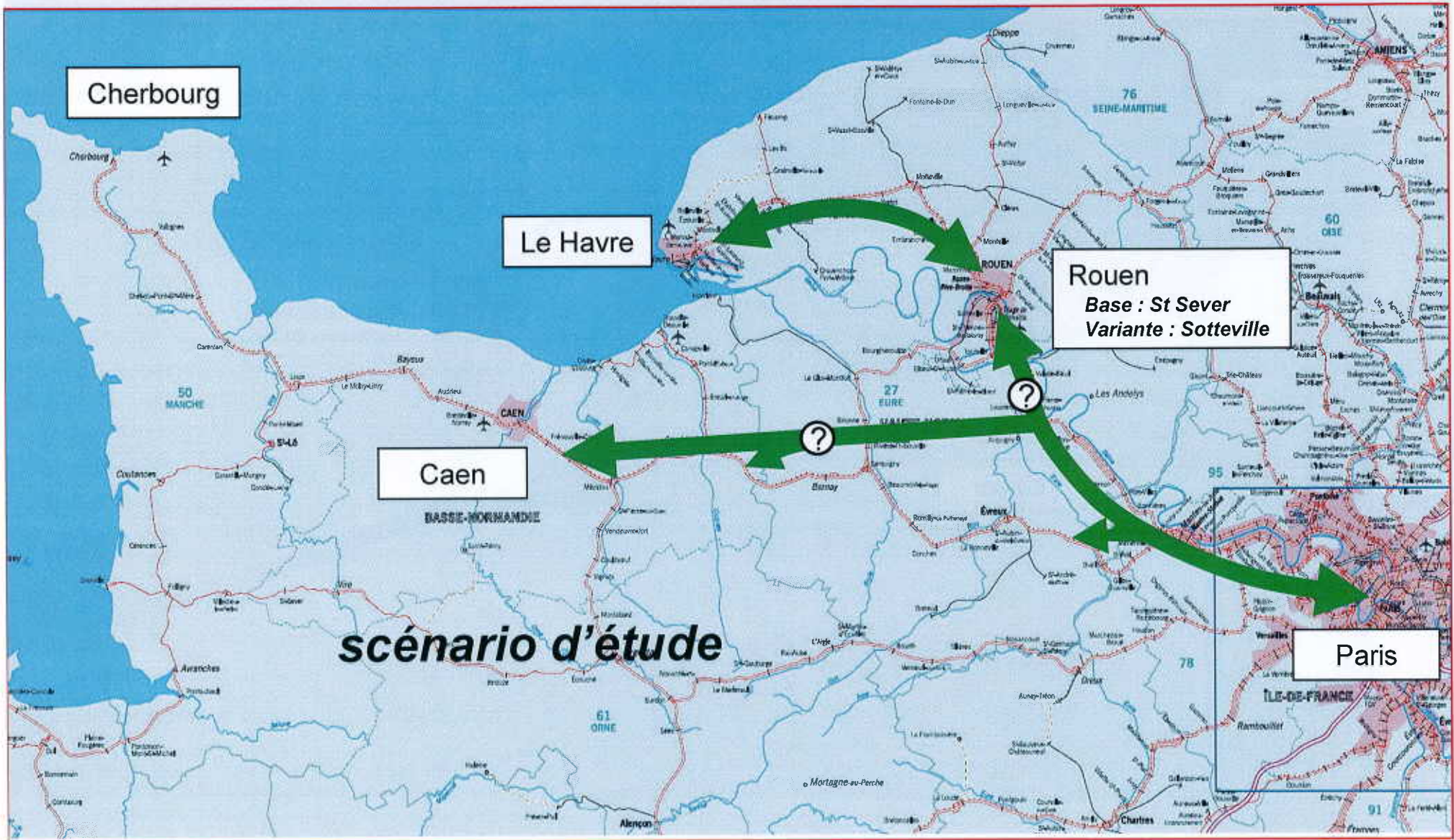
Les scénarios d'étude



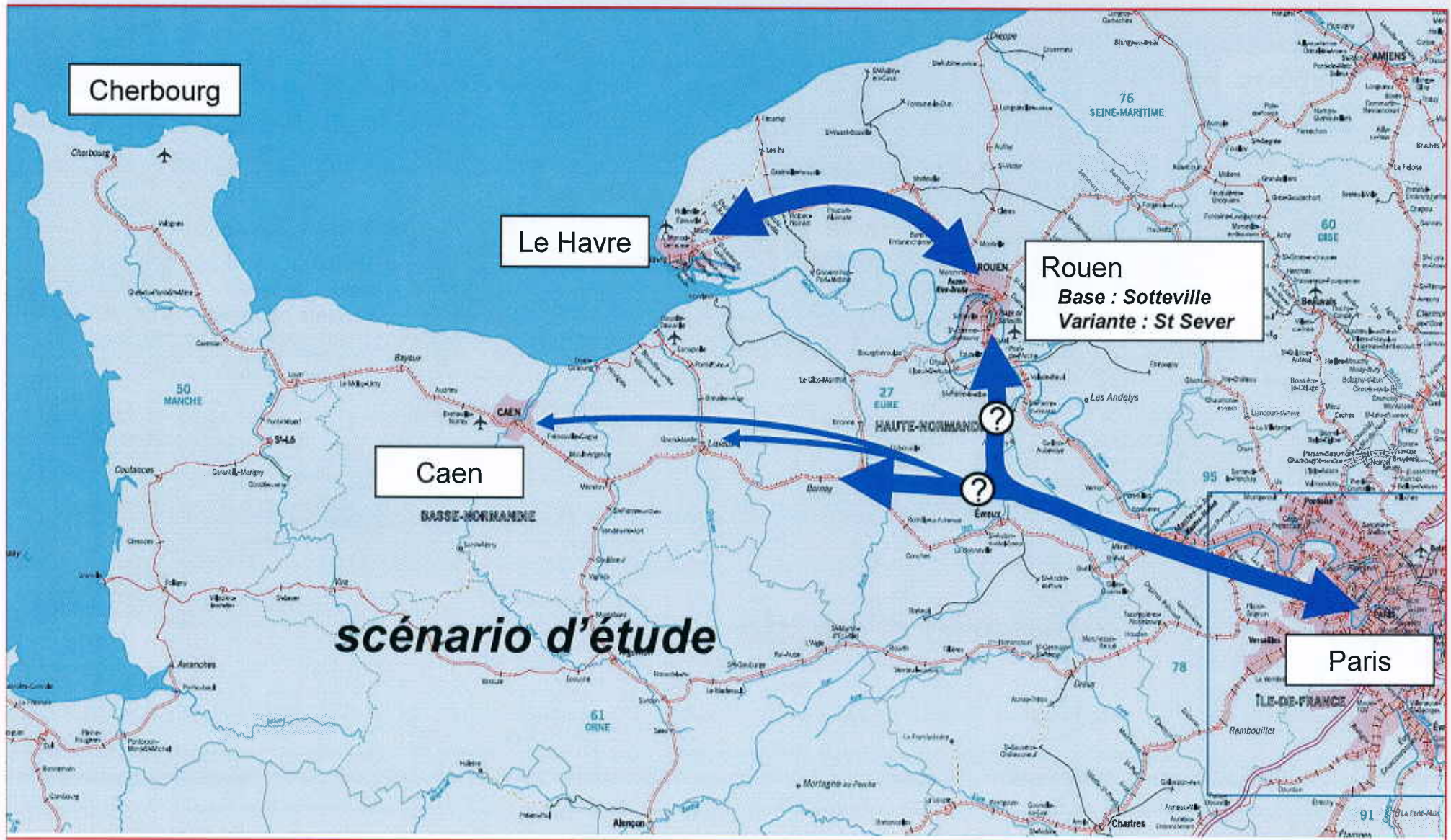
Les scénarios d'étude



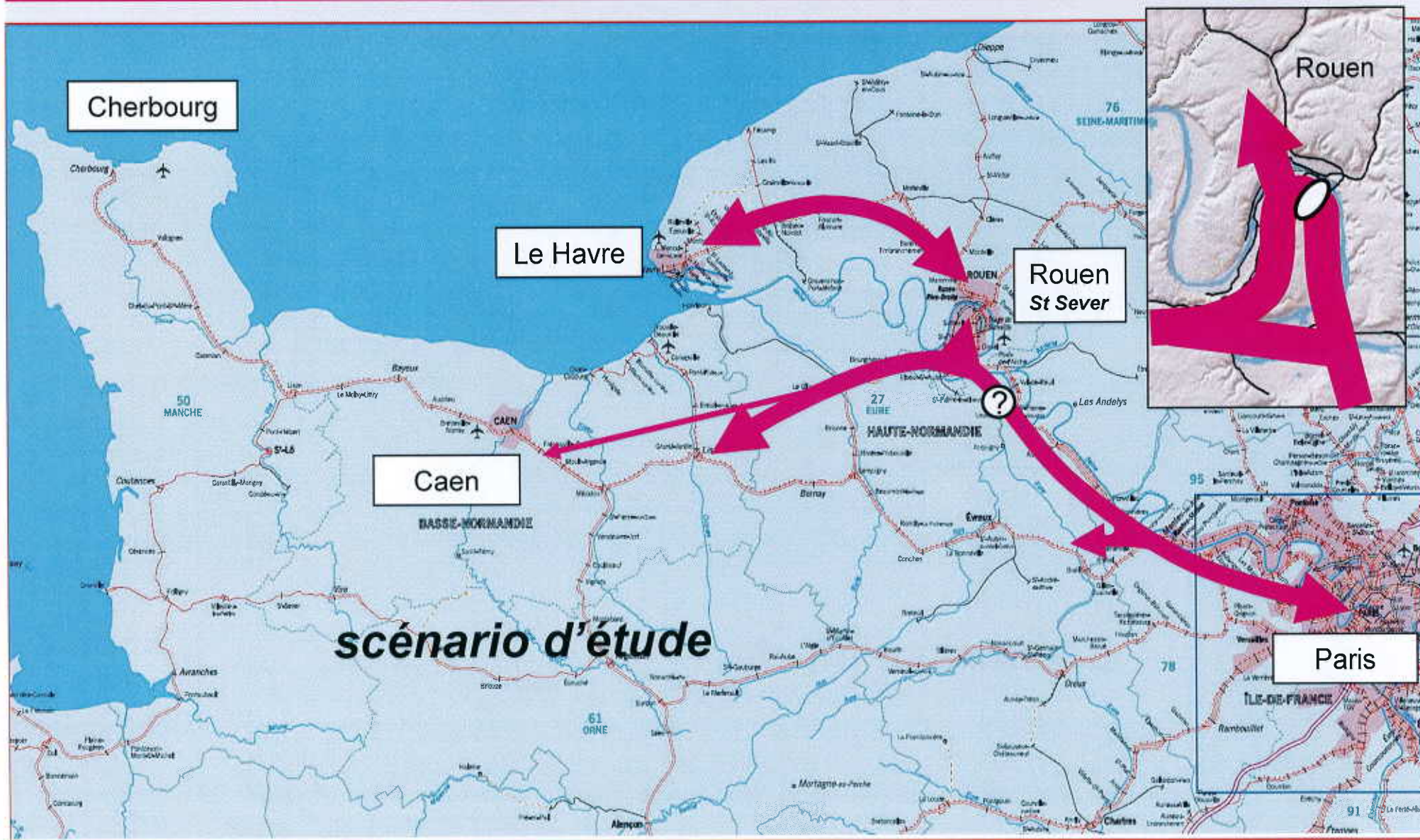
Les scénarios d'étude



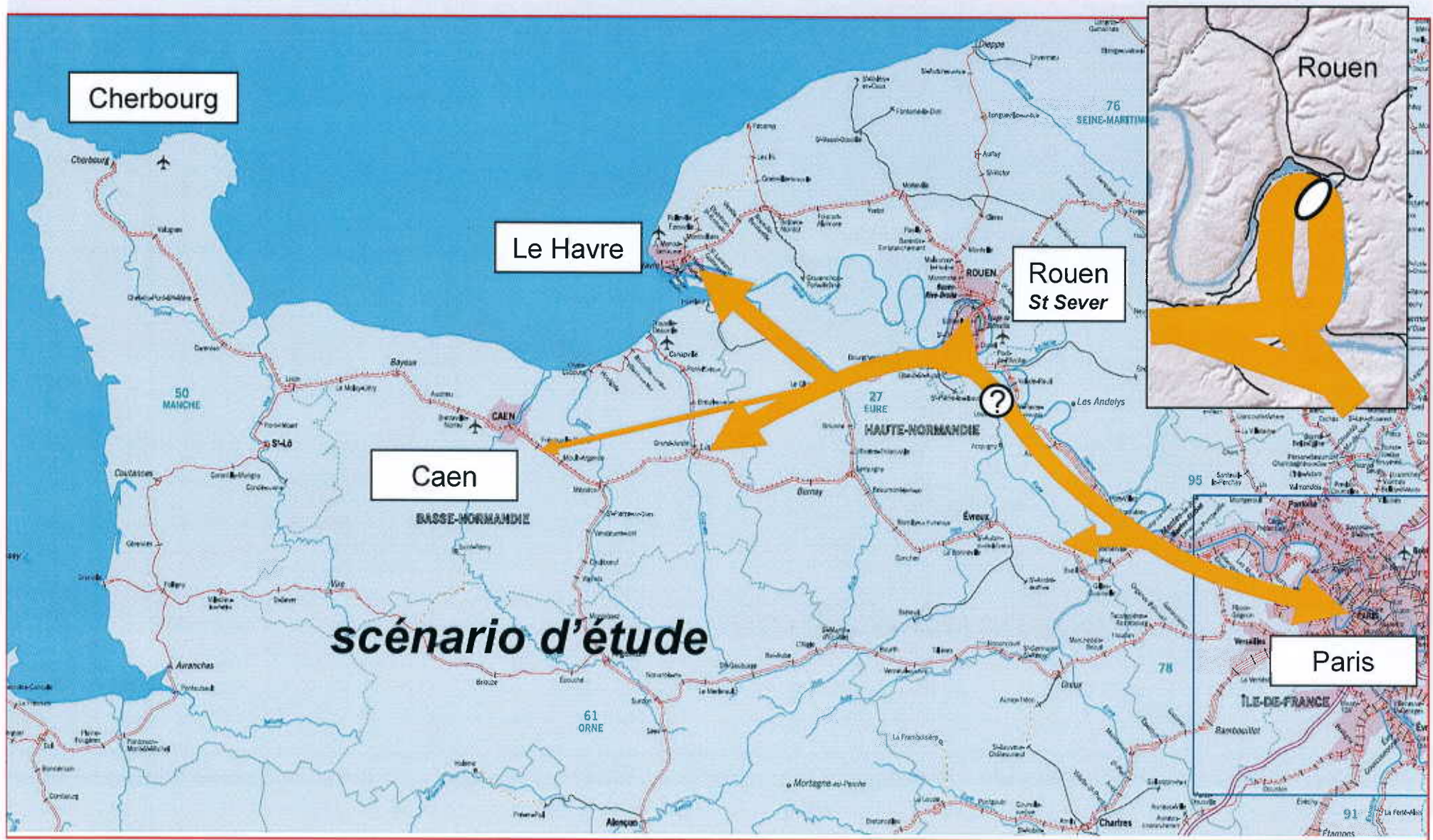
Les scénarios d'étude



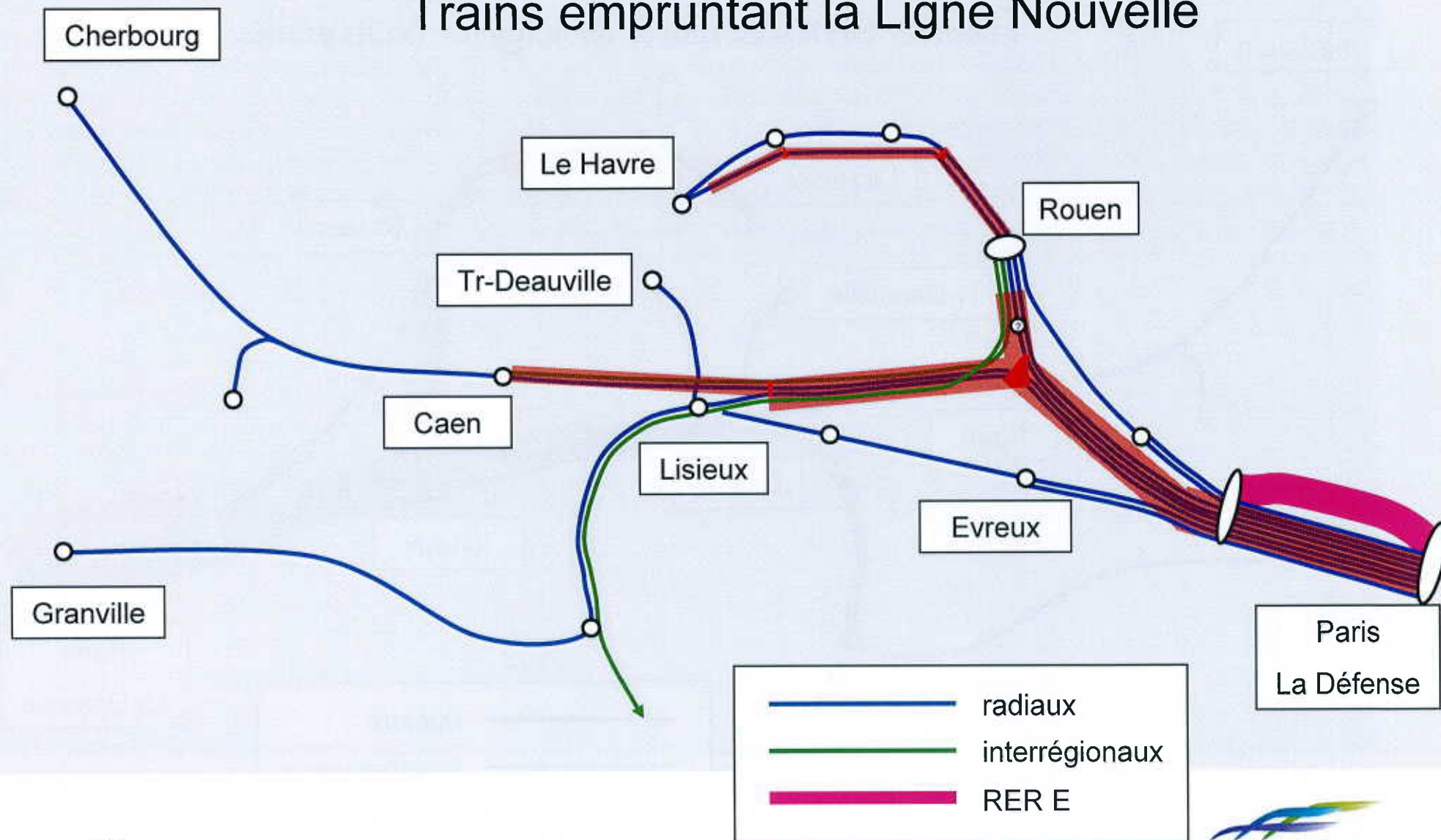
Les scénarios d'étude



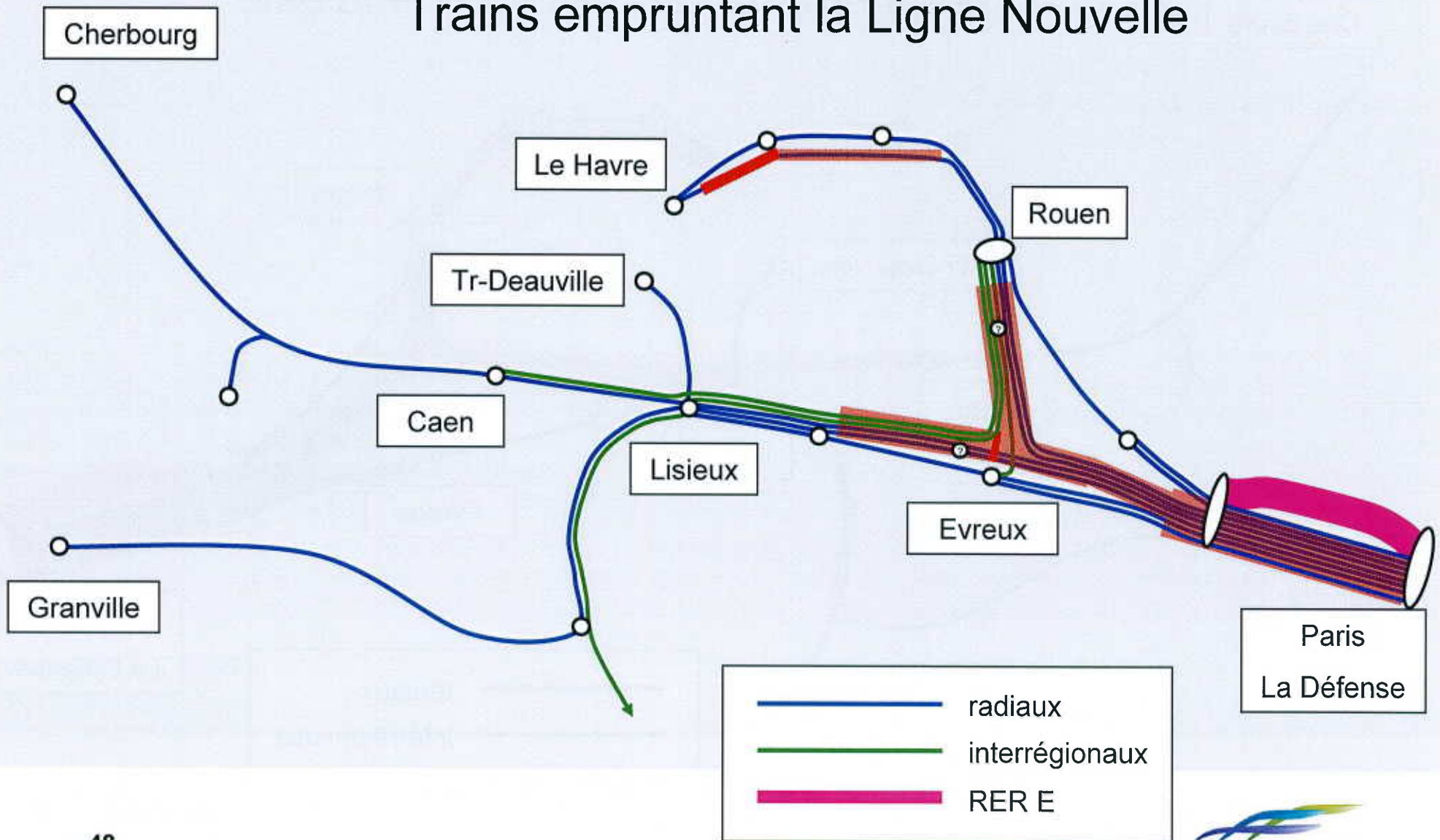
Les scénarios d'étude



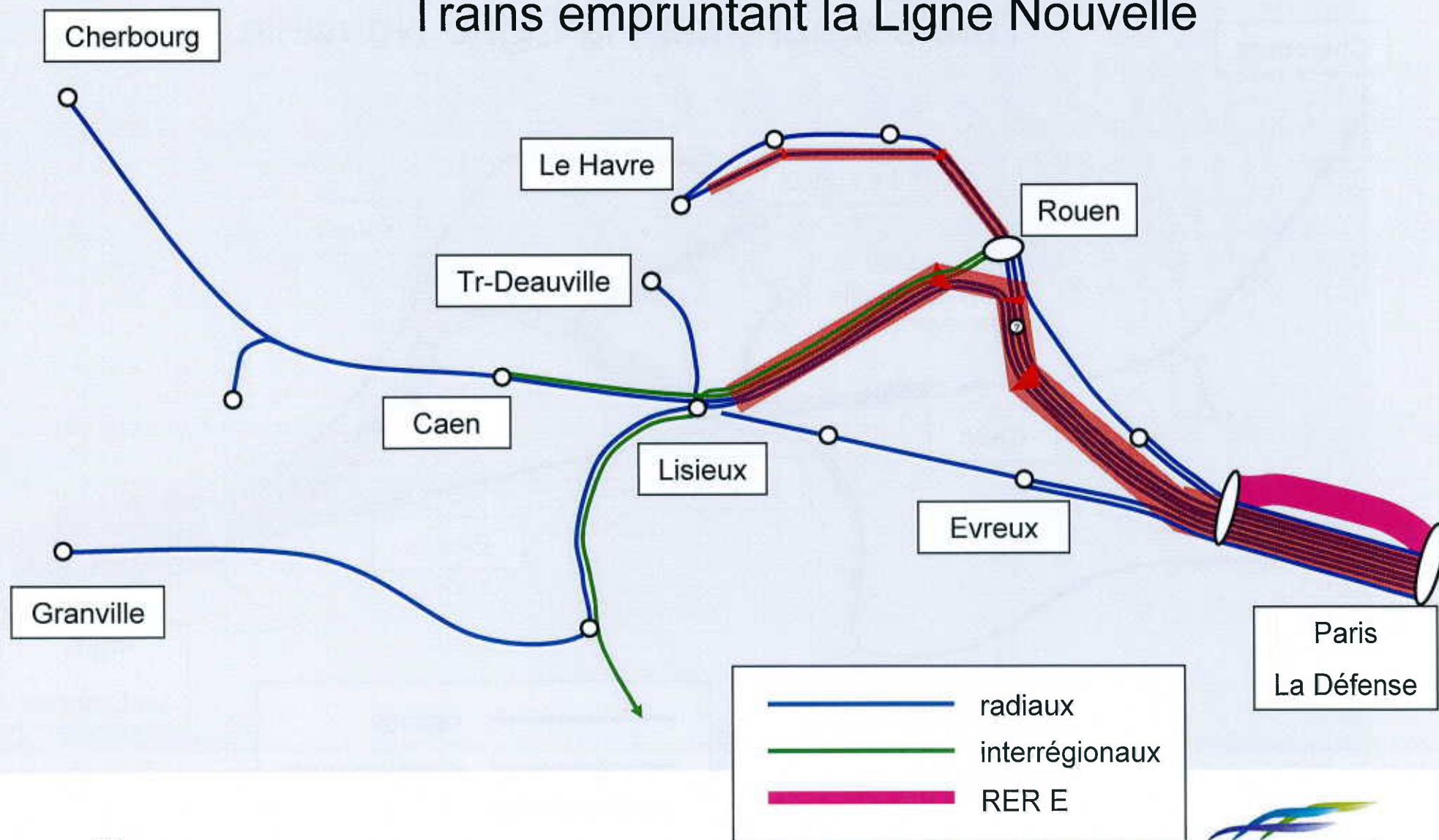
Trains empruntant la Ligne Nouvelle



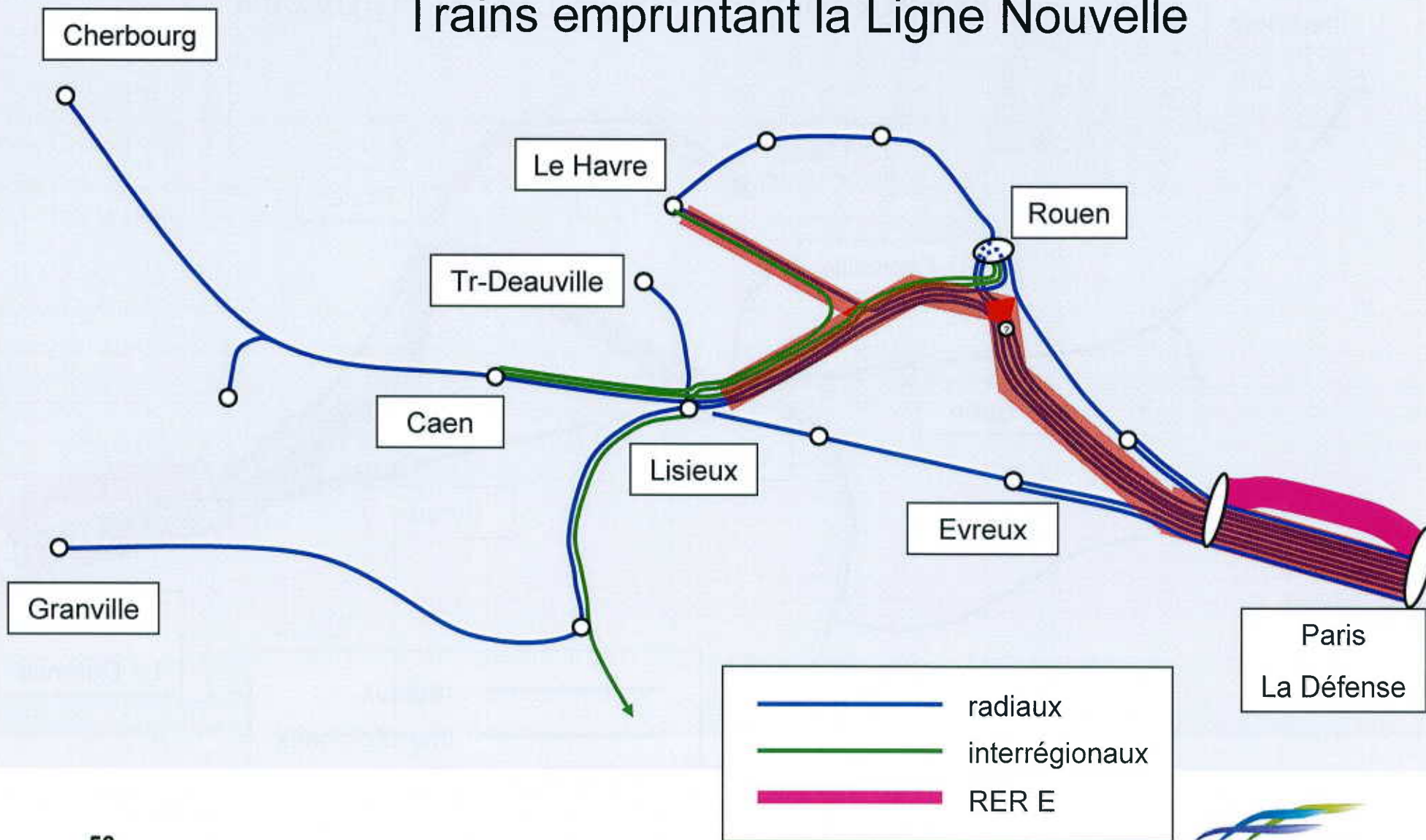
Trains empruntant la Ligne Nouvelle



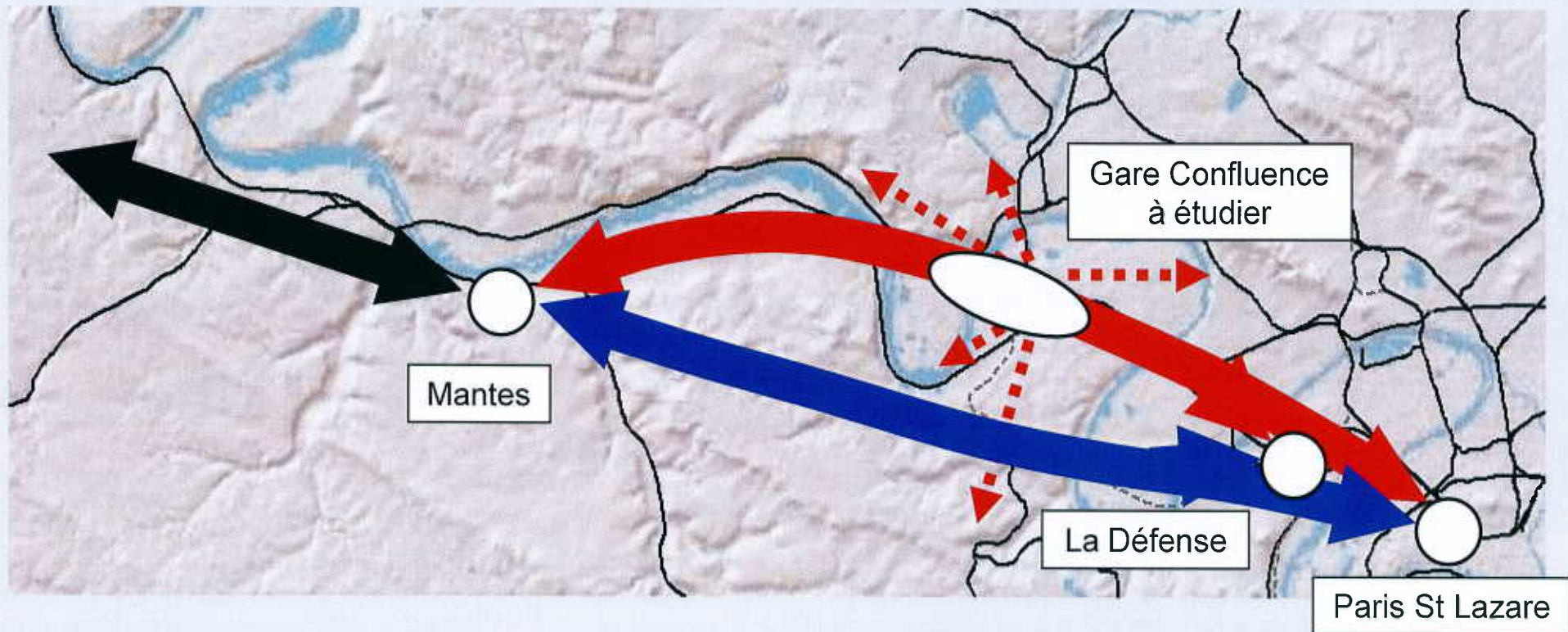
Trains empruntant la Ligne Nouvelle



Trains empruntant la Ligne Nouvelle



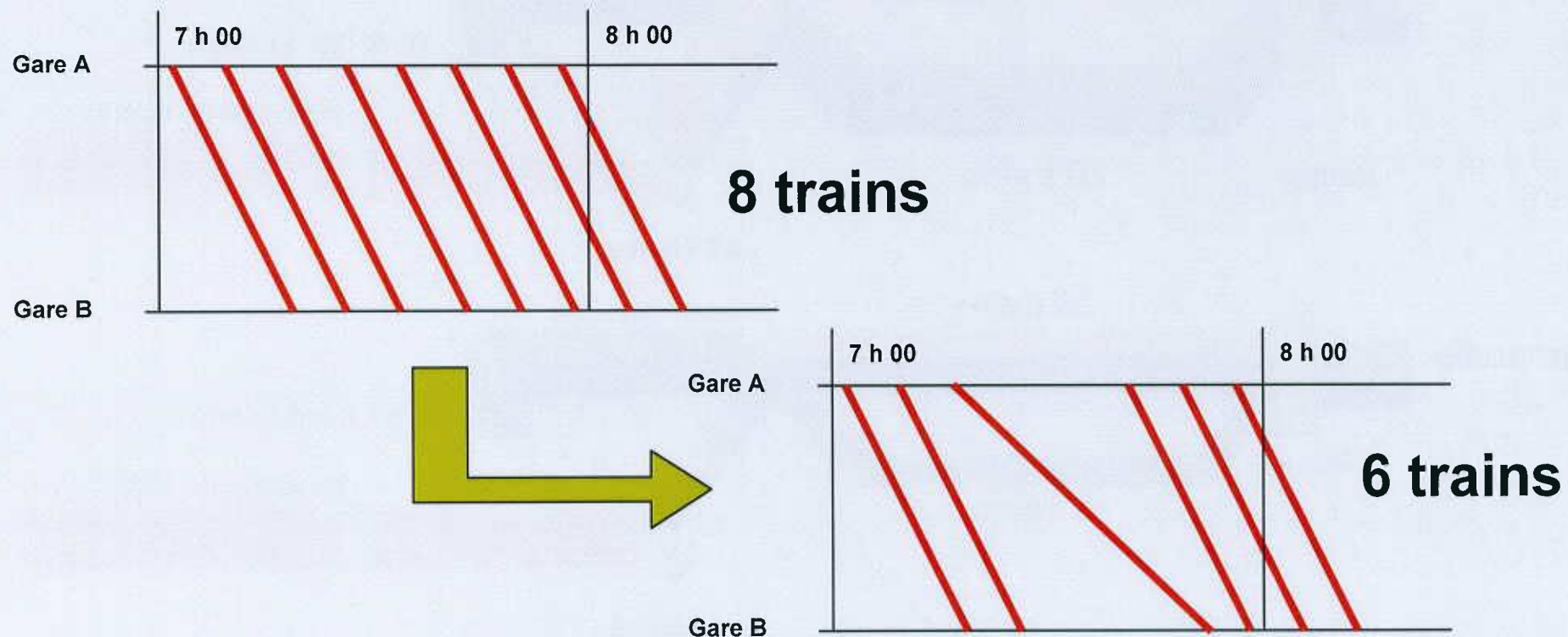
Quelles options en Ile-de-France ?



Les scénarios Paris - Mantes

La vitesse sur Paris – Mantes est une question majeure pour l'équilibre du projet

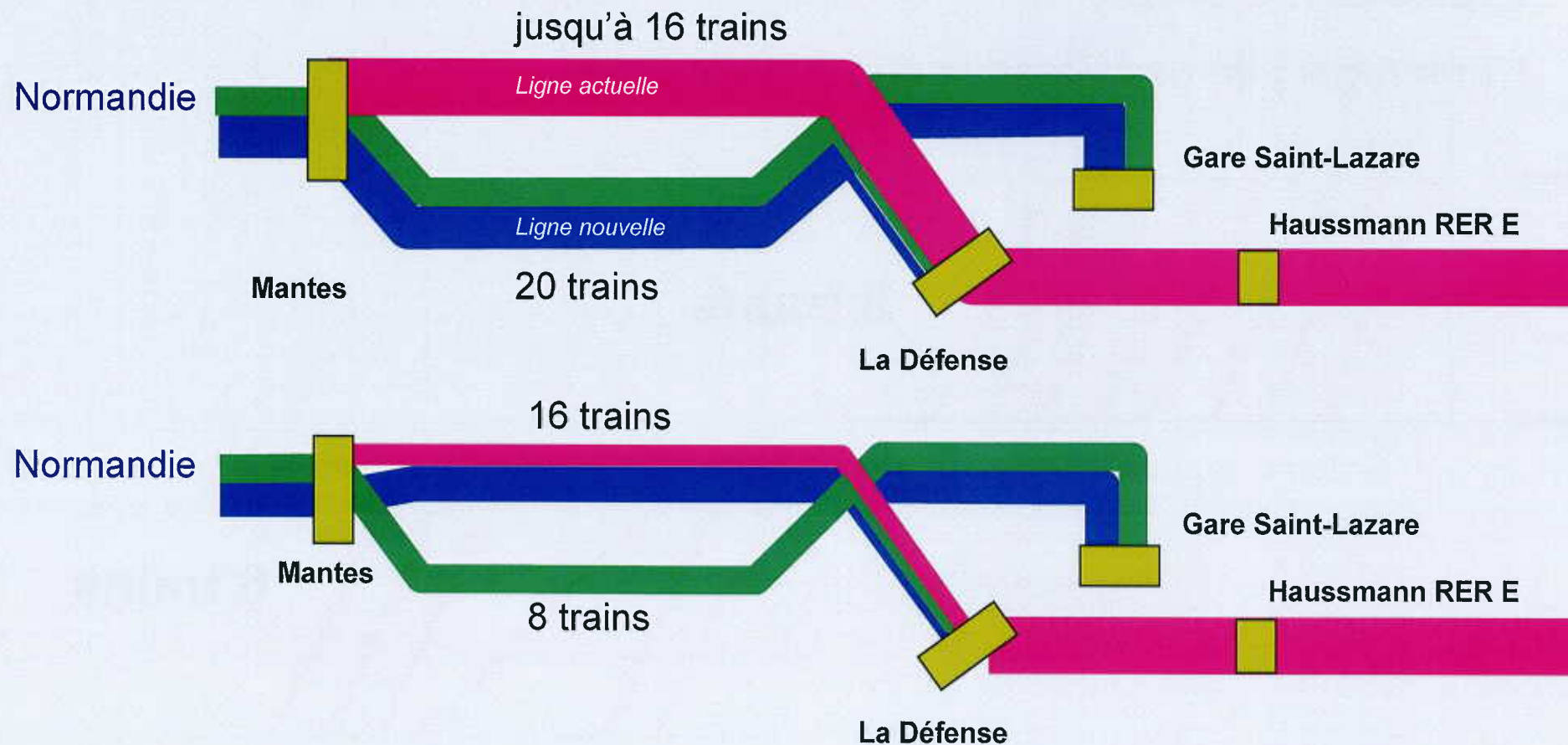
L'hétérogénéité des vitesses nuit à la capacité :



→ Pour maximiser la capacité, tous les trains roulent à la vitesse du plus lent

Les scénarios Paris - Mantes

Un équilibre à trouver entre deux scénarios :



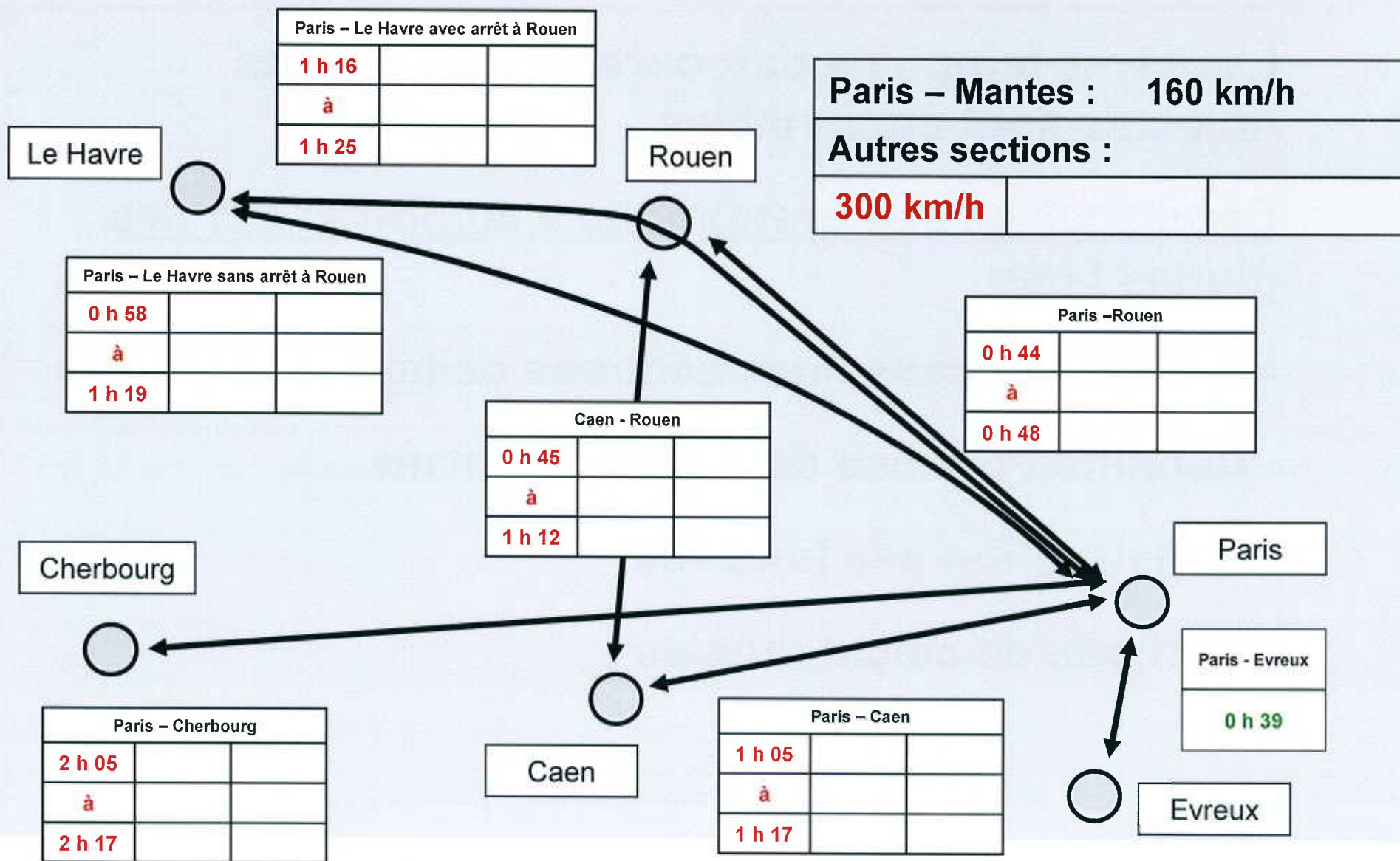
+ une incidence forte de la vitesse sur le tracé et l'insertion environnementale

L'analyse temps de parcours montre que les objectifs sont atteignables

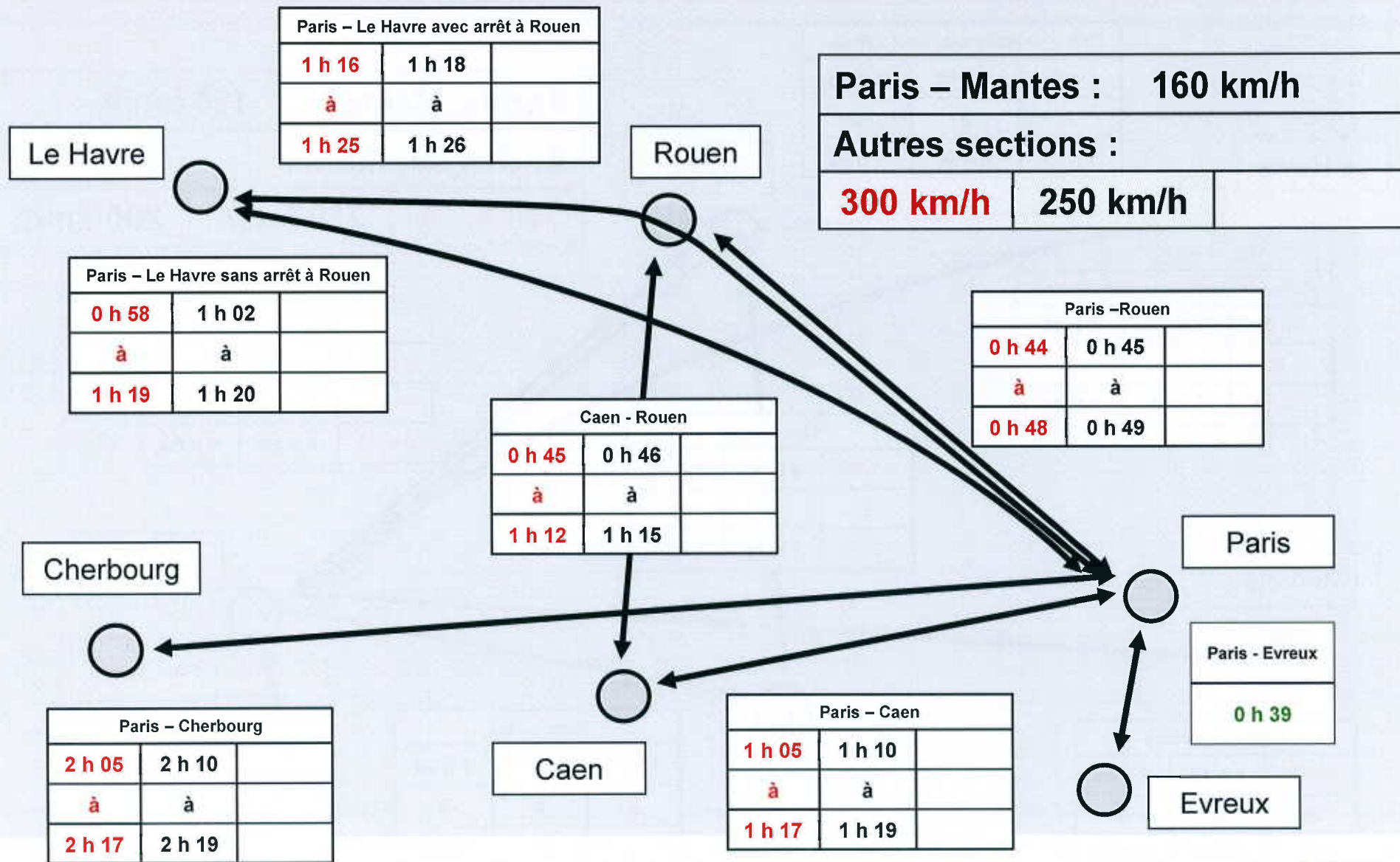
Cette analyse exploratoire est à confirmer par des études fines

- **Définition précise des sections de lignes nouvelles**
- **Définition précise du matériel roulant**
- **Construction des horaires**
- **Méthode de calcul précise**

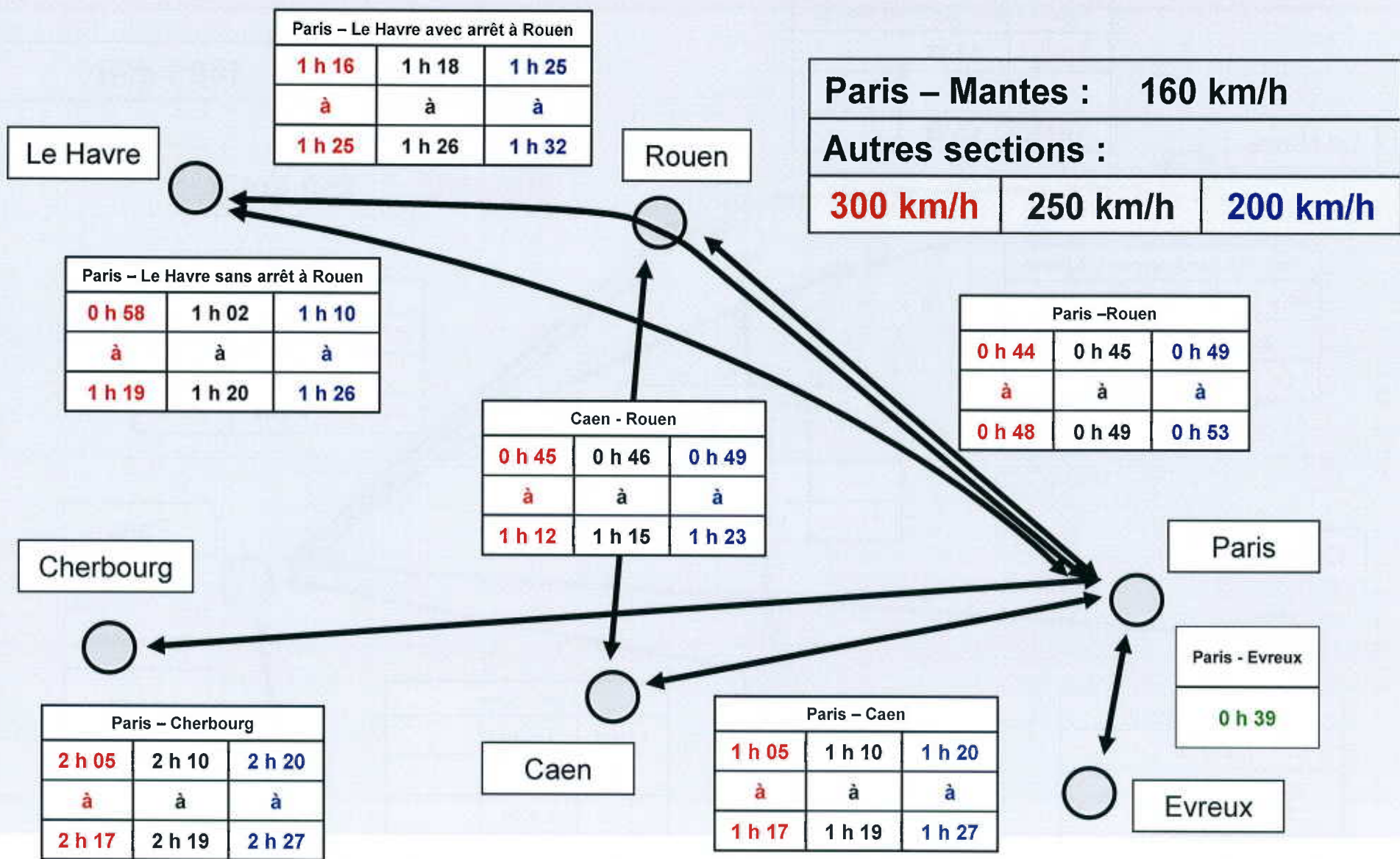
Les scénarios – analyse temps de parcours



Les scénarios – analyse temps de parcours



Les scénarios – analyse temps de parcours



Gare Grandes Lignes à La Défense

La Défense

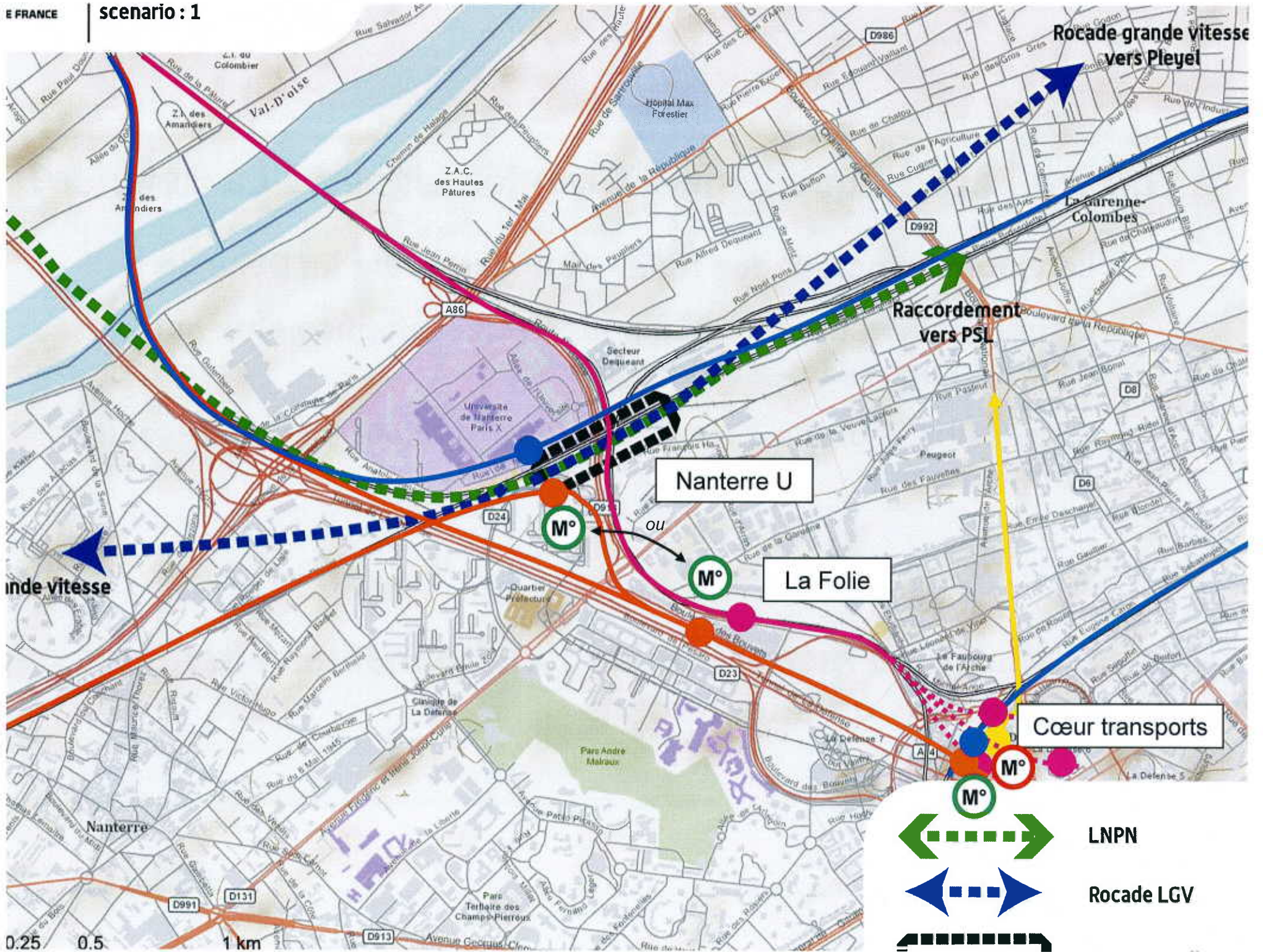


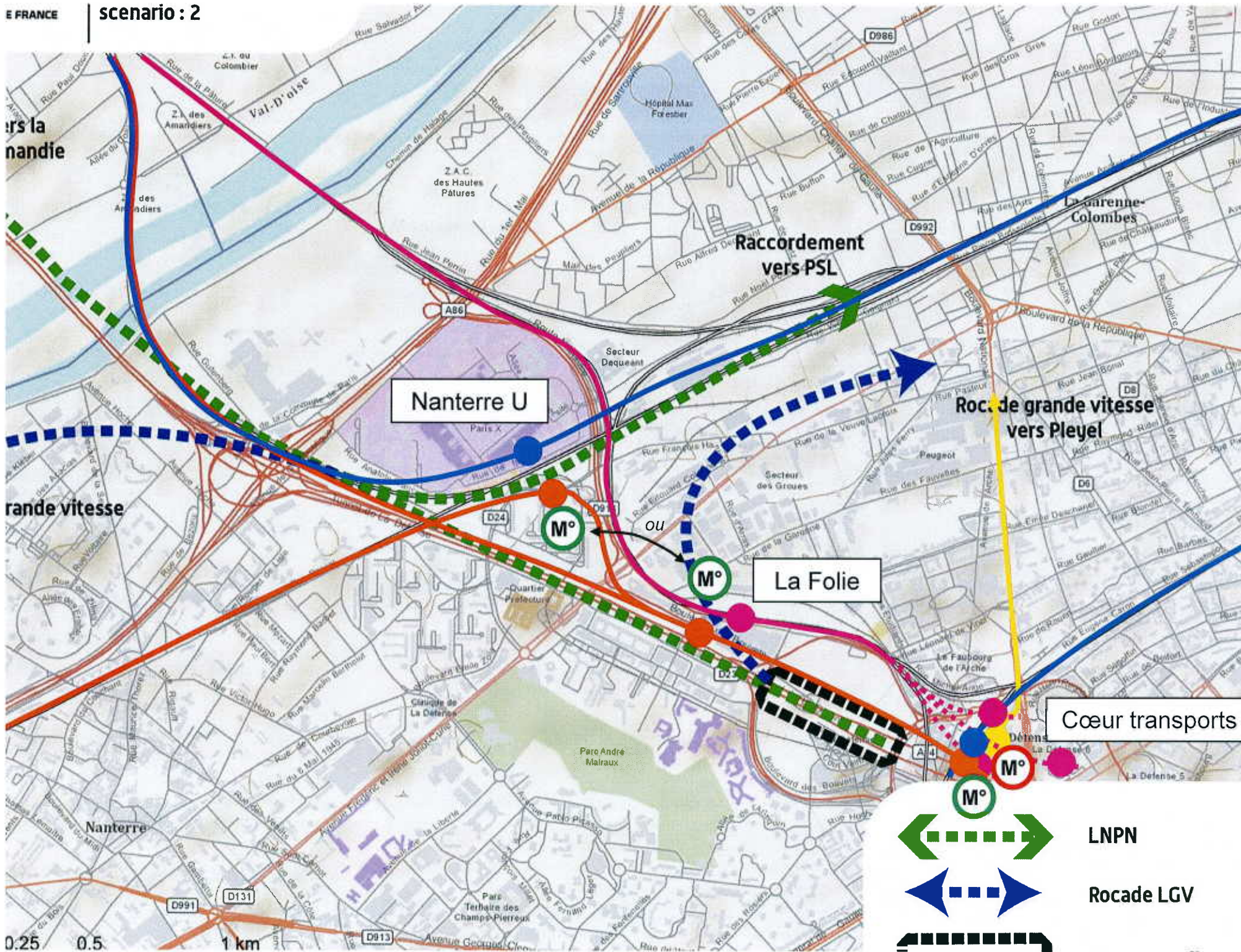
A l'horizon EOLE,
possibilité d'un train
normand par heure pour
La Défense

A l'horizon LNPN, quelle gare Grandes Lignes à La Défense?

- **La volonté de créer des trains normands vers La Défense**
- **La nécessité d'un terminus pour des développements qui seraient impossibles à Saint-Lazare ?**
- **La possibilité d'une gare raccordée ultérieurement au réseau à Grande Vitesse**

→ Une réflexion à mener sur les fonctionnalités attendues, sans *a priori* sur un site de gare





Poursuite du processus

- **26/10 : Comité de Pilotage**
- **Octobre – Janvier : poursuite des études, dont études de contexte**
 - *Envoi d'un autre comité de pilotage vers le 20 décembre*
- **Janvier 2011 : prochains Comités Territoriaux**
- **mi-février 2011 : Comité de Pilotage**
- **fin février 2011 : saisine de la CNDP**

Merci de votre attention

