SNCF RÉSEAU

Ligne nouvelle
Paris-Normandie
GRAND PROJET FERROVIAIRE

L'ESSENTIEL DU PROJET

« Après quatre ans d'études destinées à définir les fuseaux de passage, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) entre dans une phase plus concrète : il s'agit maintenant de définir son tracé, qui sera présenté à l'enquête d'utilité publique à partir de 2020.

Pour que ce tracé corresponde le mieux possible aux besoins et aux attentes des Franciliens et des Normands, SNCF Réseau souhaite associer étroitement les acteurs institutionnels de ces territoires.

Il y a aussi un besoin de réfléchir ensemble – collectivités territoriales, État et forces socio-économiques – à la façon d'optimiser les potentiels que représente la LNPN pour l'aménagement des territoires qu'elle dessert. Comment contribuer à leur développement et comment s'adapter à leurs ambitions ? Amélioration de la mobilité du quotidien, stimulation du tourisme, regain de vitalité urbaine, croissance du fret… Tels sont les bénéfices que les territoires pourront retirer de cette nouvelle infrastructure ferroviaire.

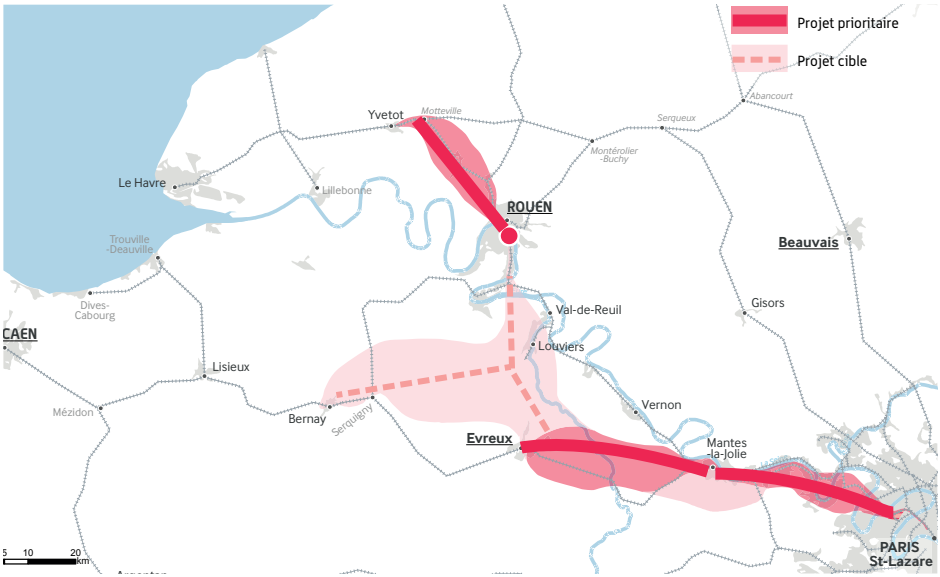
Mais pour que l'effet de levier de la LNPN joue à plein, il est nécessaire d'anticiper collectivement son arrivée, de se pencher sur son articulation avec le réseau ferré existant et les autres modes de transport durables ainsi qu'avec les projets d'aménagement locaux.

La LNPN peut enclencher une nouvelle dynamique territoriale, de Paris à la mer. Il revient aux acteurs territoriaux de définir le sens qu'ils souhaitent lui donner. »

LE PROJET POUR LES **DÉPLACEMENTS DE DEMAIN** ENTRE PARIS ET LA NORMANDIE

UN PROJET PRIORITAIRE ET UN PROJET CIBLE

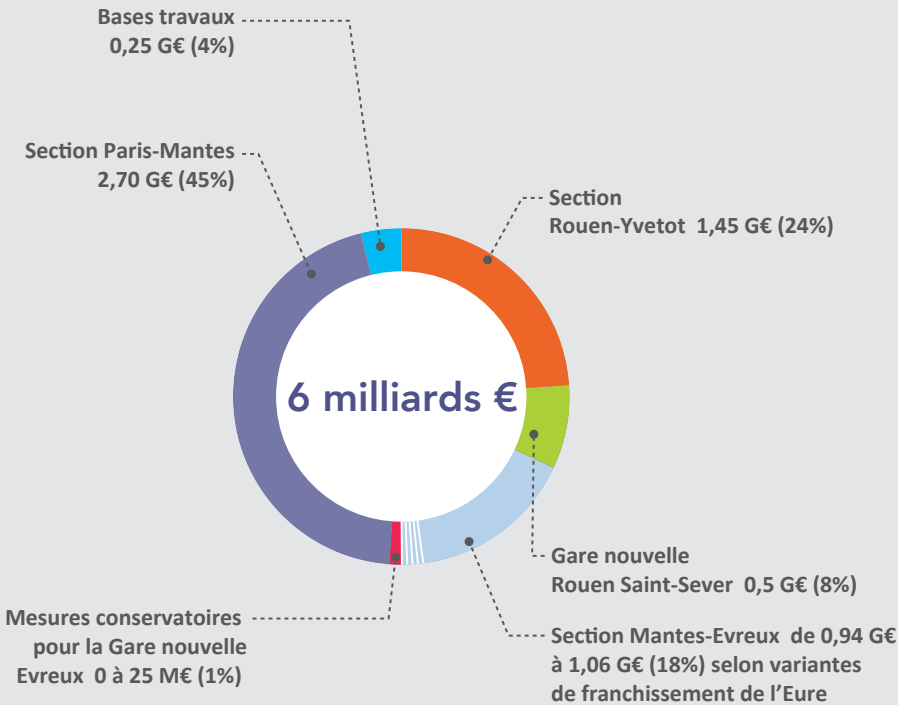
Après la réalisation du projet prioritaire constitué des 3 sections (Paris-Mantes, Mantes-Évreux et Rouen-Yvetot), les tronçons entre Évreux, Rouen et Bernay resteront à étudier ainsi que d'autres aménagements tels le contournement de Mantes-la-Jolie et la gare nouvelle d'Évreux en lien avec Louviers et Val-de-Reuil.



UN COÛT D'INVESTISSEMENT PROCHE DE 6 MILLIARDS D'€

Au regard des zones de passage préférentielles retenues, le montant d'investissement du projet prioritaire est évalué à 6 milliards d'€ environ, aux conditions économiques de janvier 2016.

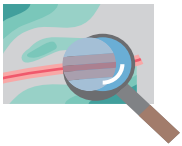
RÉPARTITION DES COÛTS DU **PROJET PRIORITAIRE** EN FIN D'ÉTAPE 1 DES ÉTUDES PRÉALABLES A L'ENQUÊTE D'UTILITE PUBLIQUE (CONDITIONS ÉCONOMIQUES DE JANVIER 2016)



Le phasage du projet fixé par l'État

La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) fixera, dans les mois à venir, les orientations en termes de planification des grandes infrastructures de transport pour les prochaines années.

ÉTUDES PRÉALABLES AU DÉBAT PUBLIC



DÉBAT PUBLIC

opportunité et caractéristiques générales du projet

DÉCISION DE RFF* SUR LE PRINCIPE ET LES CONDITIONS DE LA POURSUITE ÉVENTUELLE DU PROJET

*devenu depuis SNCF Réseau

ÉTUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

(concertation continue)

↓

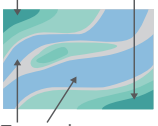
FONCTIONNALITÉS ET TRACÉ

ICI

Étape 1
Options fonctionnelles et zones de passages préférentielles

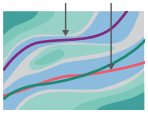
Étape 2
Études d'esquisses de tracés : précisions trafic et évaluation socio-économique

Points durs à éviter



Zones de passages préférentielles

Recherches des tracés



CONCERTATION CONTINUE AVEC TOUS

2009-2011 | 2011-2012 | 2014-2017

Dans ce cadre, une décision ministérielle viendra préciser les conditions de poursuite du projet LNPN, notamment pour les trois sections prioritaires du projet.

Étape 3
Tracés finaux
Préparation
de l'enquête
publique

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

↓

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

ÉTUDES DE DÉTAILS

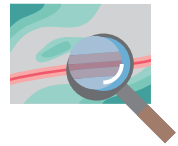
↓

DIMENSIONNEMENT DES OUVRAGES ET ACQUISITIONS FONCIÈRES

TRAVAUX
(informations du public)

↓

MISE EN SERVICE



LES ACTEURS DU PROJET

Après 2020

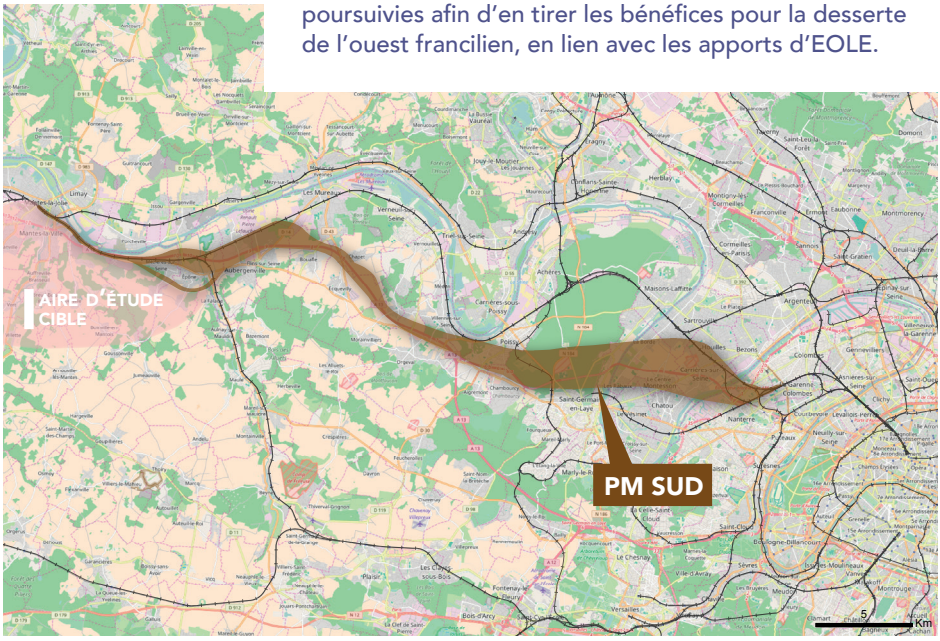
Horizon 2030

UN TRACÉ À PRÉCISER D'ICI L'ENQUÊTE PUBLIQUE À PARTIR DE 2020

À la suite de la décision ministérielle et selon les conditions de poursuite du projet sur les sections prioritaires, des recherches de tracés seront menées. Les études de coût, les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique du projet seront réalisées dans le même temps. Les mesures de réduction et de compensation des impacts de la LNPN seront également abordées dans ce calendrier.

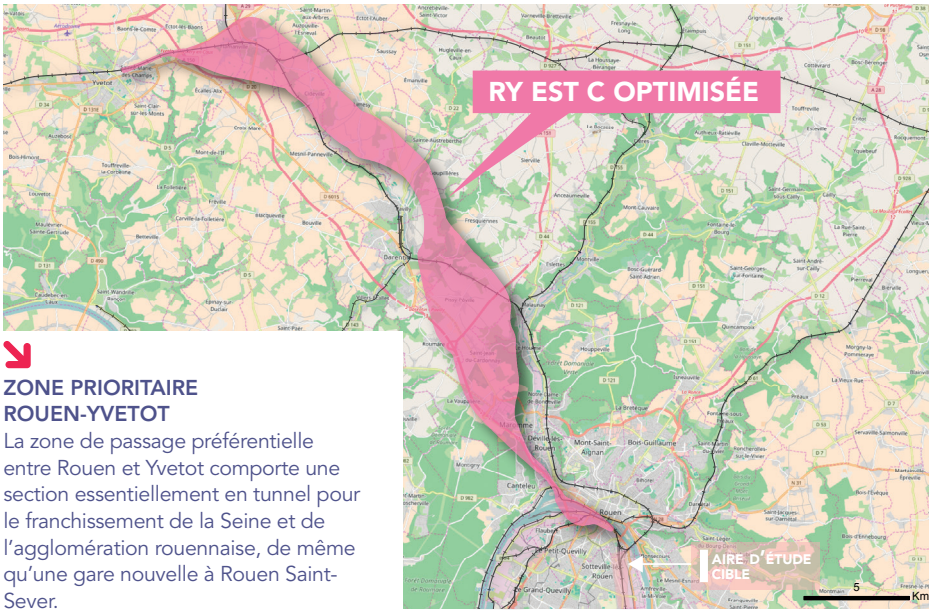
ZONE PRIORITAIRE PARIS – MANTES

La zone de passage préférentielle entre Paris et Mantes-la-Jolie passe au sud de Poissy. Les études sont poursuivies afin d'en tirer les bénéfices pour la desserte de l'ouest francilien, en lien avec les apports d'EOLE.



ZONE PRIORITAIRE MANTES – EVREUX

Pour le tronçon Mantes-Evreux, les conditions de franchissement de l'Eure restent à préciser, de même que l'implantation de la gare nouvelle d'Evreux à Nétreville ou au Coudray.



ZONE PRIORITAIRE ROUEN-YVETOT

La zone de passage préférentielle entre Rouen et Yvetot comporte une section essentiellement en tunnel pour le franchissement de la Seine et de l'agglomération rouennaise, de même qu'une gare nouvelle à Rouen Saint-Sever.

DES GARES NOUVELLES EN PERSPECTIVE

Rouen Saint-Sever, maillon clé de l'étoile ferroviaire seinomarine
L'ouverture de la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever participera à la décongestion du nœud ferroviaire rouennais. Elle permettra aussi d'optimiser les correspondances entre les branches de l'étoile rouennaise. Son articulation avec l'actuelle gare de Rouen Rive Droite, de même que sa taille, sont encore à déterminer, en synergie avec Rouen Métropole Normandie et la Région Normandie, qui portent le choix du développement d'un cadre de vie attractif et d'une mobilité durable.

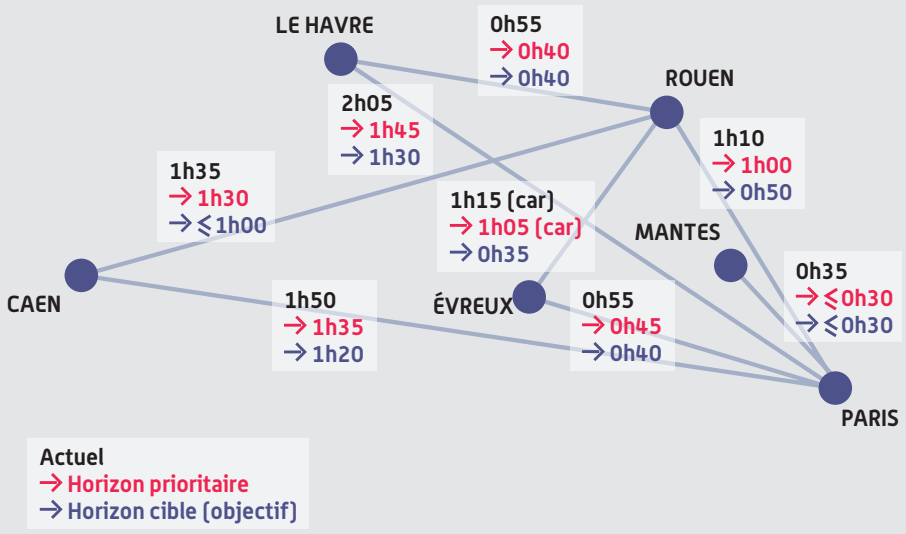
Évreux, au carrefour de l'Île-de-France et de la Normandie
L'implantation à terme d'une gare nouvelle à Évreux dans le secteur de Nétreville est de nature à entraîner une dynamique territoriale pour tout le département de l'Eure. Son emplacement soulève toutefois des questions techniques qui nécessitent encore de maintenir à ce stade une alternative au Coudray.

PARIS-SAINT LAZARE, PORTE D'ENTRÉE DE LA NORMANDIE EN ÎLE-DE-FRANCE

L'exploitation de la gare Paris-Saint-Lazare doit être repensée en vue d'en faire un terminus ferroviaire à la hauteur des besoins de la Normandie, avec intégration d'une « gare normande ». Étudiée dans le cadre d'un groupe de travail piloté par le délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, l'optimisation du complexe Paris-Saint-Lazare devrait s'accomplir par étapes.

DES TEMPS DE PARCOURS ATTRACTIFS

Estimations des temps de parcours issues des études de l'étape 1.



UNE CHANCE
POUR LES TERRITOIRES

L'amélioration du transport de personnes et de marchandises dans le nord-ouest de l'Île-de-France dans la vallée de la Seine est portée par une ambition nationale : façonner la métropole du XXIe siècle, de Paris jusqu'à l'estuaire. En connectant la Normandie à l'Île-de-France de façon plus efficace et plus soutenable, la LNPN est une chance pour ces territoires. À plus d'un titre.

Elle profitera tout d'abord à la mobilité du quotidien. Non seulement parce qu'elle diminuera les temps de parcours et augmentera la fréquence et la ponctualité des liaisons ferroviaires entre les deux régions, mais aussi parce qu'elle délestera les lignes existantes, permettra de densifier les dessertes régionales. La LNPN viendra compléter l'offre de déplacement pour les voyageurs franciliens en complétant le prolongement du RER E à l'ouest. En libérant de la capacité sur le réseau historique, elle profitera également au développement du fret, essentiel pour la compétitivité du bassin industrialo-portuaire de la Seine. Enfin, levier pour l'aménagement des territoires, la LNPN offrira l'opportunité de nouvelles dynamiques socio-économiques, urbaines, et péri-urbaines autour de son axe. SNCF Réseau invite les élus et les représentants des milieux économiques et associatifs à poursuivre le dialogue pour explorer les conditions d'amélioration de l'offre ferroviaire. L'objectif est de mieux faire converger la LNPN avec les sensibilités, les spécificités et les enjeux régionaux, et de renforcer la cohérence des projets à l'échelle du territoire qu'elle dessert.

MOBILITÉ DU QUOTIDIEN : PLUS FLUIDE, PLUS CONFORTABLE, PLUS RAPIDE

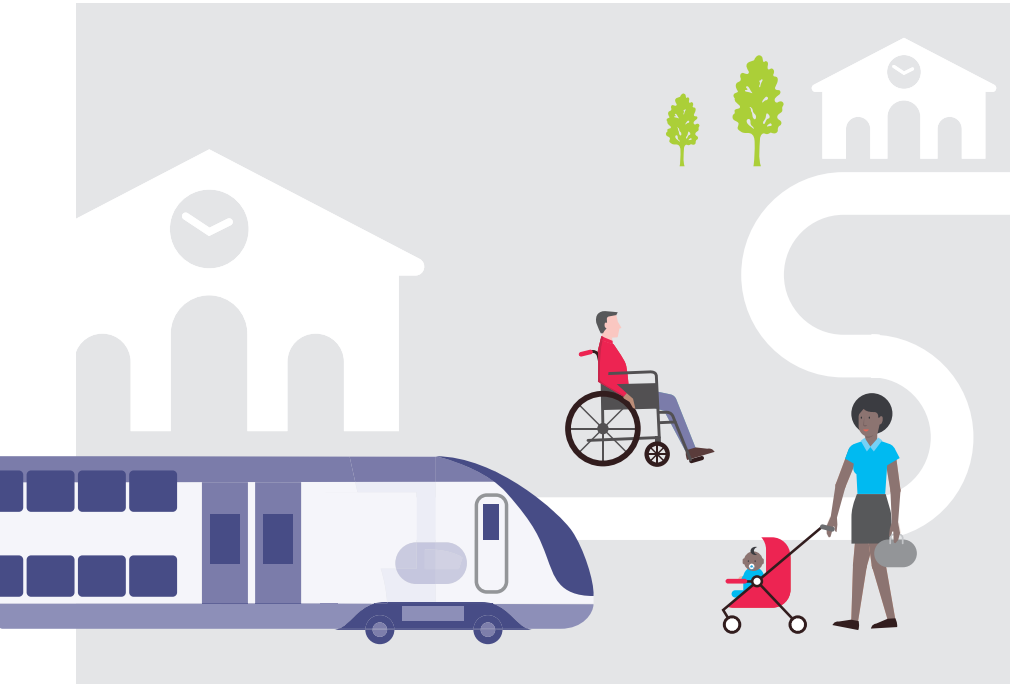
La LNPN est destinée à remédier aux problèmes récurrents de saturation et de régularité sur le réseau ferré entre Paris-Saint-Lazare et la Normandie, dont la moitié des voyages en semaine s'effectuent pour le travail et les études. Elle doit apporter aux voyageurs une amélioration durable de la qualité du service ferroviaire.

De Paris à la mer, le rapprochement des grandes aires urbaines
Alors que la moitié du trafic de la ligne actuelle est interrégionale, la LNPN assurera une liaison directe et rapide entre Paris, Mantes-la-Jolie, Rouen, Évreux, Le Havre et Caen. Elle n'a pas vocation à renforcer la « pompe aspirante » francilienne : en rapprochant les grandes villes normandes, elle ouvre de nouvelles possibilités de coopération entre leurs pôles d'activité respectifs car 30 % du trafic actuel s'effectue à l'intérieur de la Normandie. Intermédiaire entre celles d'un train classique (160 à 200 km/h) et d'un TGV (300 à 320 km/h), sa vitesse (200 à 250 km/h) est adaptée aux besoins du territoire, pour accéder aux emplois et aux services essentiels.

Décongestion du nœud ferroviaire rouennais
La LNPN apportera une solution à la saturation de l'étoile rouennaise. Sensible depuis une dizaine d'années, la croissance des transports ferroviaires régionaux autour de Rouen est appelée à se poursuivre sur un rythme proche de 2 % par an. Avec la gare nouvelle de Rouen Saint-Sever, la desserte périurbaine pourra être densifiée. À terme, l'objectif est de proposer, par heure et par sens, 2 trains omnibus et 2 trains semi-directs sur chacune des 5 branches de l'étoile rouennaise (Yvetot, Dieppe, Serqueux, Elbeuf, Val-de-Reuil) La LNPN sert ainsi l'ambition du projet «Ville respirable» de Rouen Métropole Normandie.

Dissipation du bouchon ferroviaire de l'ouest francilien

Avec la LNPN, les flux des trains normands et des trains franciliens seront désormais totalement séparés entre Paris et Mantes-la-Jolie. Le trafic voyageurs direct entre Paris et Mantes, qui continuera de croître de plus de 50% d'ici à 2030, se reportera sur la LNPN. La capacité ainsi dégagée sur le réseau existant apportera de la flexibilité aux dessertes franciliennes et davantage de régularité au RER E. Elle laisse envisager jusqu'à un doublement de l'offre d'EOLE (prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie) ainsi que des possibilités de reconfiguration des branches ouest du RER A (Cergy, Poissy), à travailler en lien avec Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports.



UNE OFFRE LOGISTIQUE AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

Premier bassin industriel de France, premier territoire logistique de France, premier groupement portuaire de France avec HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris), la vallée de la Seine réunit 15 millions d'habitants, compte 7 millions d'emplois et génère près d'un tiers du PIB national. La performance du système logistique est cruciale pour conforter sa compétitivité : l'axe Seine ouvre l'économie francilienne à la mer et au monde et donne à la Normandie accès au hub francilien.

De nouveaux sillons pour le fret entre Le Havre et Paris

Déclaré d'intérêt national par l'État en 2013, le développement durable de la vallée de la Seine repose notamment sur le renforcement des modes de transport massifiés entre le Havre et Paris, au premier rang desquels figure le fret ferroviaire, complémentaire de la voie navigable.

Les tronçons de la LNPN étant réservés aux seuls voyageurs, il sera possible de dégager des créneaux supplémentaires pour le transport des marchandises sur la ligne historique, qui ne peut aujourd'hui absorber davantage de trains. Complémentaire de la modernisation de l'axe Serqueux-Gisors, qui devrait être achevé à l'horizon 2020, la création de nouveaux sillons est indispensable pour que HAROPA se maintienne dans le top 5 des ports européens. Dans sa compétition avec les ports de la rangée Nord, Le Havre a besoin d'élargir son hinterland, en France et vers l'Europe, et donc de disposer de solutions massifiées et fiables pour l'acheminement des conteneurs. Premier port céréalier européen, Rouen doit aussi pouvoir compter sur un service ferroviaire de qualité.

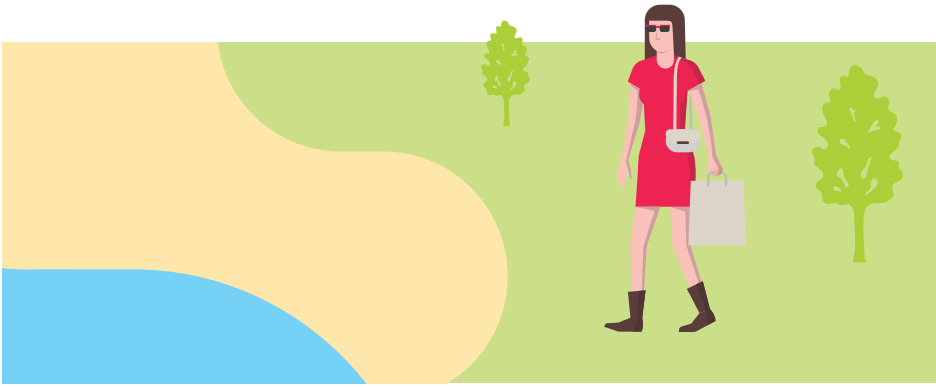
Un impératif de développement durable

Rendue possible à la mise en service de la LNPN, l'amélioration du service de fret ferroviaire contribuera au rééquilibrage des flux de marchandises de la route vers le fer, au bénéfice du développement durable (diminution de l'émission des gaz à effet de serre, préservation des ressources et de la qualité de l'air, amélioration de la sécurité, décongestion du trafic,…).

UNE OPPORTUNITÉ POUR LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Le territoire que dessert la LNPN se distingue par son patrimoine naturel, culturel et historique qui en fait une destination à forte attractivité touristique. D'un côté Paris, capitale mondiale du tourisme. De l'autre, la Normandie, renommée pour le charme de ses stations balnéaires et ses espaces naturels, réputée pour sa lumière et ses paysages chers aux Impressionnistes, marquée par le débarquement allié de 1944 et active dans l'organisation de manifestations événementielles d'envergure internationale (festival américain de Deauville,…). D'un terminus à l'autre de la LNPN, des solutions multimodales sont à mettre en place pour amplifier les flux de visiteurs, qu'il s'agisse du grand public ou du tourisme d'affaires.

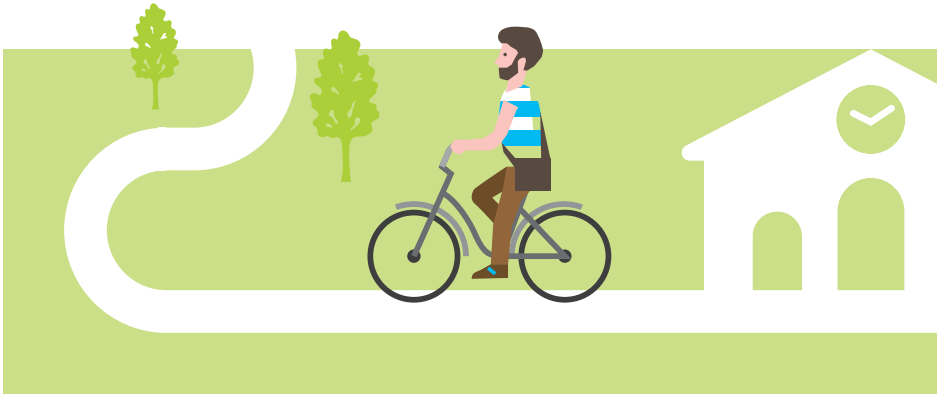
Recréer l'amour du ferroviaire pour accéder à la mer et à la campagne… Repenser les liens du train avec la Seine, axe fluvial touristique de premier plan. Mieux interconnecter le train aux transports collectifs routiers et aux modes doux… La création de lignes de destination touristique peut emprunter de multiples voies. Art, architecture, nature, lieux de mémoire : les thématiques sur lesquelles travailler en synergie à l'échelle du grand territoire LNPN sont riches et variées.



L'OCCASION DE DENSIFIER LES DESSERTES LOCALES

Avec le maillage actuel du réseau ferré, 45 % de la population de Normandie réside à moins de 10 km d'une gare majeure. Le projet est l'occasion de mieux irriguer les territoires que la LNPN traversera sans s'y arrêter. Plusieurs pistes de réflexion sont envisageables qui favoriseraient la mobilité urbaine et péri-urbaine tout en contribuant à réduire l'empreinte écologique des transports.

Parmi elles, l'ouverture de nouveaux sillons et de nouveaux trajets pour gagner en fréquence et en performance sur les lignes existantes. Il serait également opportun de renforcer l'accessibilité aux gares de la LNPN par des solutions multimodales qui prolongeraient les ramifications du maillage ferroviaire jusqu'en milieu rural. Une articulation est à trouver avec l'ensemble des offres de transport publiques et privées, urbaines et interurbaines (bus, tramway, vélos, car, auto-partage…). Des lignes de cars pourraient être mises en place ou renforcées, des vélos routes créées, le co-voiturage encouragé. Les services en gare pourraient être étoffés par la création de parkings à vélos. Si elles ont une pertinence, des liaisons abandonnées pourraient retrouver vie, telle le Paris-Dieppe.

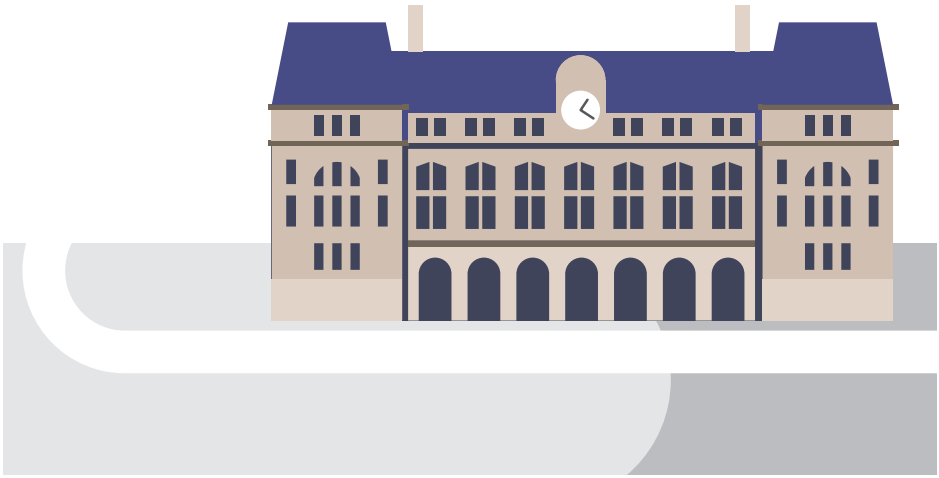


UNE OUVERTURE VERS LE RENOUVEAU DES QUARTIERS DE GARE

Dans la mesure où la desserte de l'aire d'influence des villes-gares actuelles de Paris à la mer est appelée à s'améliorer, les quartiers de gare pourraient en recueillir les fruits. Le projet LNPN fournit l'occasion de renforcer leur centralité et de les valoriser par des opérations de rénovation urbaine et architecturale.

« *La LNPN offre une solution durable aux mobilités de demain, participe à la dynamique et au développement des territoires, rapproche les villes et les personnes.*
La LNPN, c'est un véritable couteau-suisse ferroviaire. »

Pascal MABIRE, chef de mission LNPN



LA PAROLE À…

FRANÇOIS PHILIZOT
PRÉFET DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL AU DÉVELOPPEMENT DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Qu'apporte la LNPN aux différents projets de la Vallée de la Seine ?

La LNPN est un projet qui s'inscrit dans un processus continu d'amélioration des liaisons ferroviaires autour de la vallée de la Seine, tant pour les voyageurs que pour le fret. Les projets qui s'enchaînent dans les quinze ans qui viennent, Serqueux-Gisors, EOLE, aménagements à Saint-Lazare, sections nouvelles de la LNPN apporteront de la robustesse dans l'exploitation, des gains de temps et des capacités nouvelles.

Quelle place tient la LNPN dans les orientations nationales sur les mobilités ?

La LNPN est un des grands projets ferroviaires que l'État entend porter, Il répond en effet à deux objectifs majeurs. Le premier est de faciliter les mobilités du quotidien, tant en Île-de-France qu'entre cette région et la Normandie ou au sein de cette dernière. Cet axe est, en effet, essentiel pour de très nombreux déplacements domicile-travail.

Le second est le développement de la multimodalité pour les marchandises, car il permettra de conforter l'offre ferroviaire autour du premier système logistique et portuaire français.

Quelles seront les conséquences pour la LNPN des décisions à venir dans la LOM ?

La loi d'orientation pour les mobilités est une étape essentielle pour la LNPN. En effet, son volet programmation donne le cadre temporel de sa réalisation ; elle permet de la positionner parmi les différents grands projets ferroviaires et de préciser le séquençage des études et des travaux, une fois approuvés, les fuseaux de passage étudiés de 2014 à 2018. Ainsi, les études de tracé seront-elles lancées très rapidement pour la section Paris-Mantes, qui sera construite par priorité ; de même, seront poursuivies les réflexions relatives à l'optimisation de la section Rouen-Barentin, pour lever les contraintes qui pèsent sur le nœud de Rouen.