

08 avril 2024

Section Rouen-Barentin :
présentation des scénarios de tracé
étudiés
& du temps de concertation à venir

Ligne Nouvelle
Paris -
Normandie

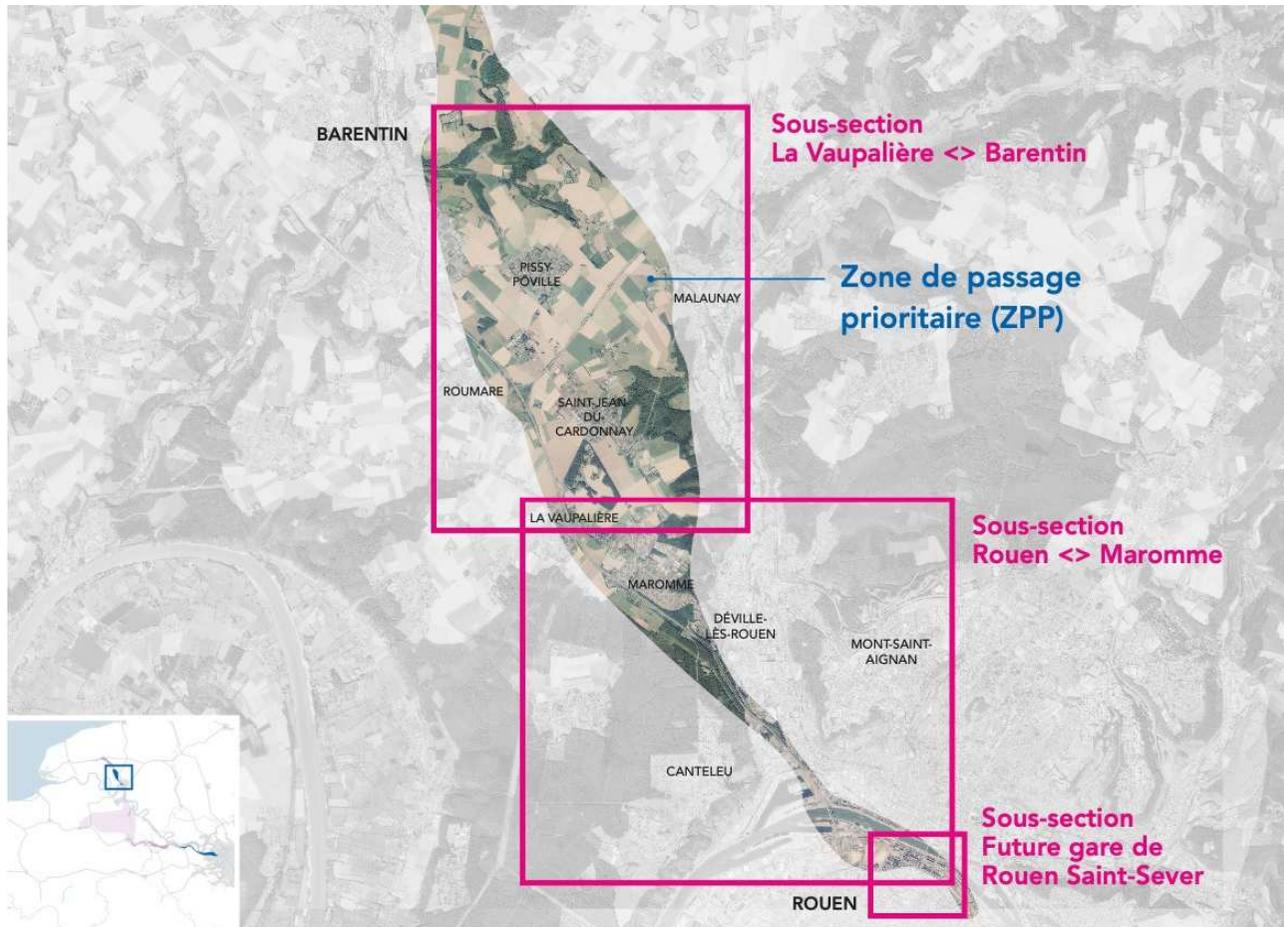


Ordre du jour



1. Future gare de Rouen Saint-Sever
2. Rouen > plateau
3. Sortie du tunnel > Barentin
4. Concertation des publics
5. Prochaines étapes

La section Rouen <> Barentin





FUTURE GARE DE ROUEN SAINT-SEVER

Bilan des étapes passées

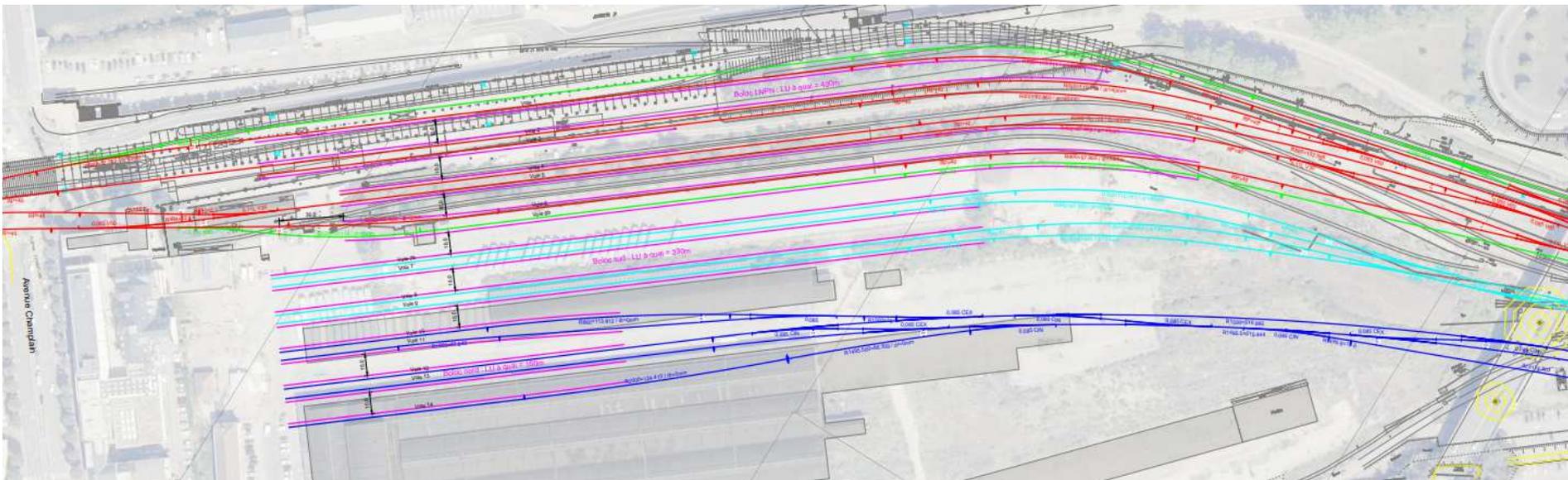


Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

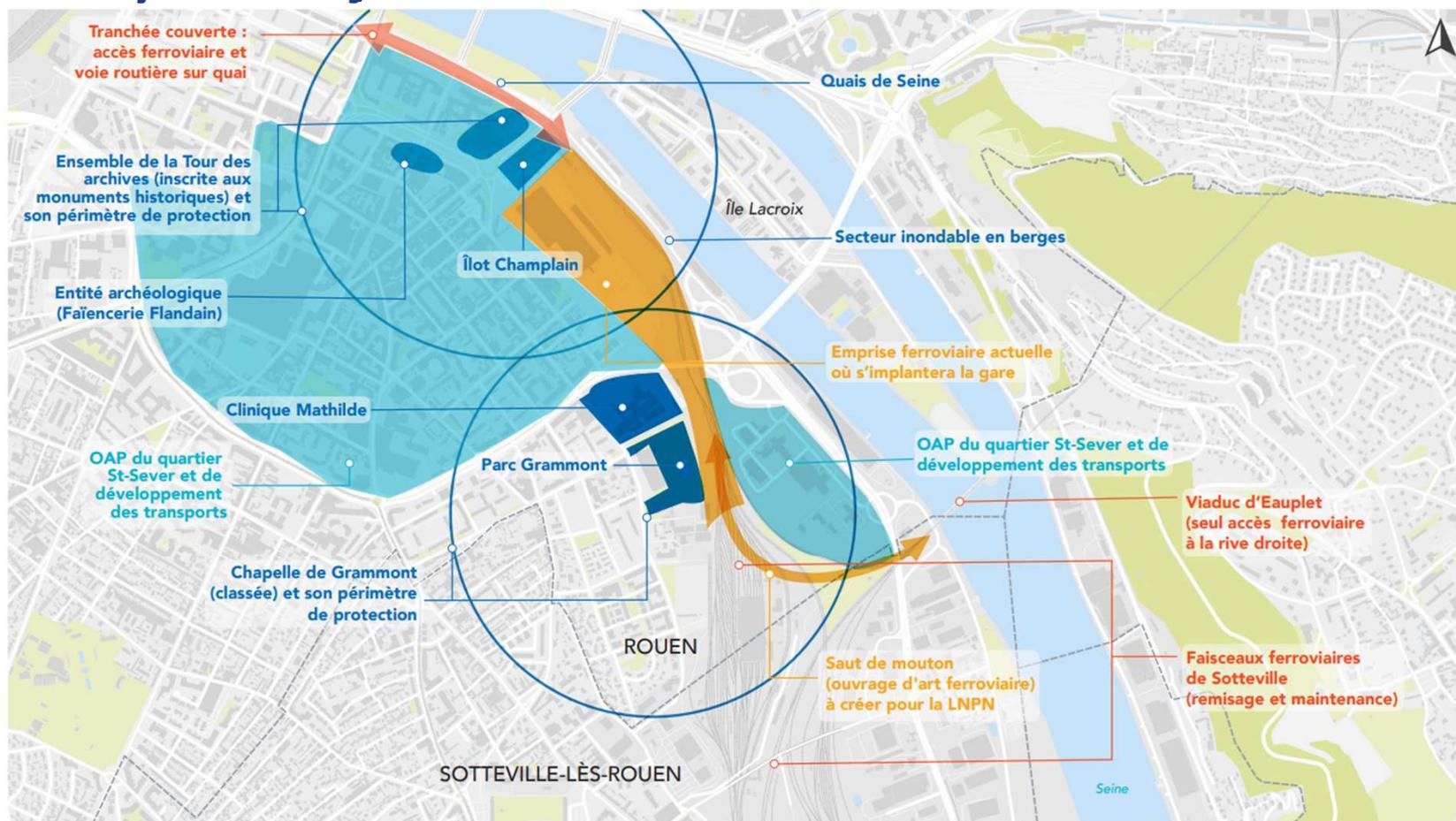


Rappel des décisions relatives à la gare

- La fonction de gare d'agglomération (dans un schéma à 2 gares) et dimensionnée pour les dessertes grandes lignes LNPN, périurbaines et régionales (COFIL du 8 février 2023)
- Une configuration de l'infrastructure ferroviaire avec un tracé des voies parallèle à la Seine, plus favorable à l'aménagement du quartier environnant (COFIL du 13 décembre 2023)



Principaux enjeux



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



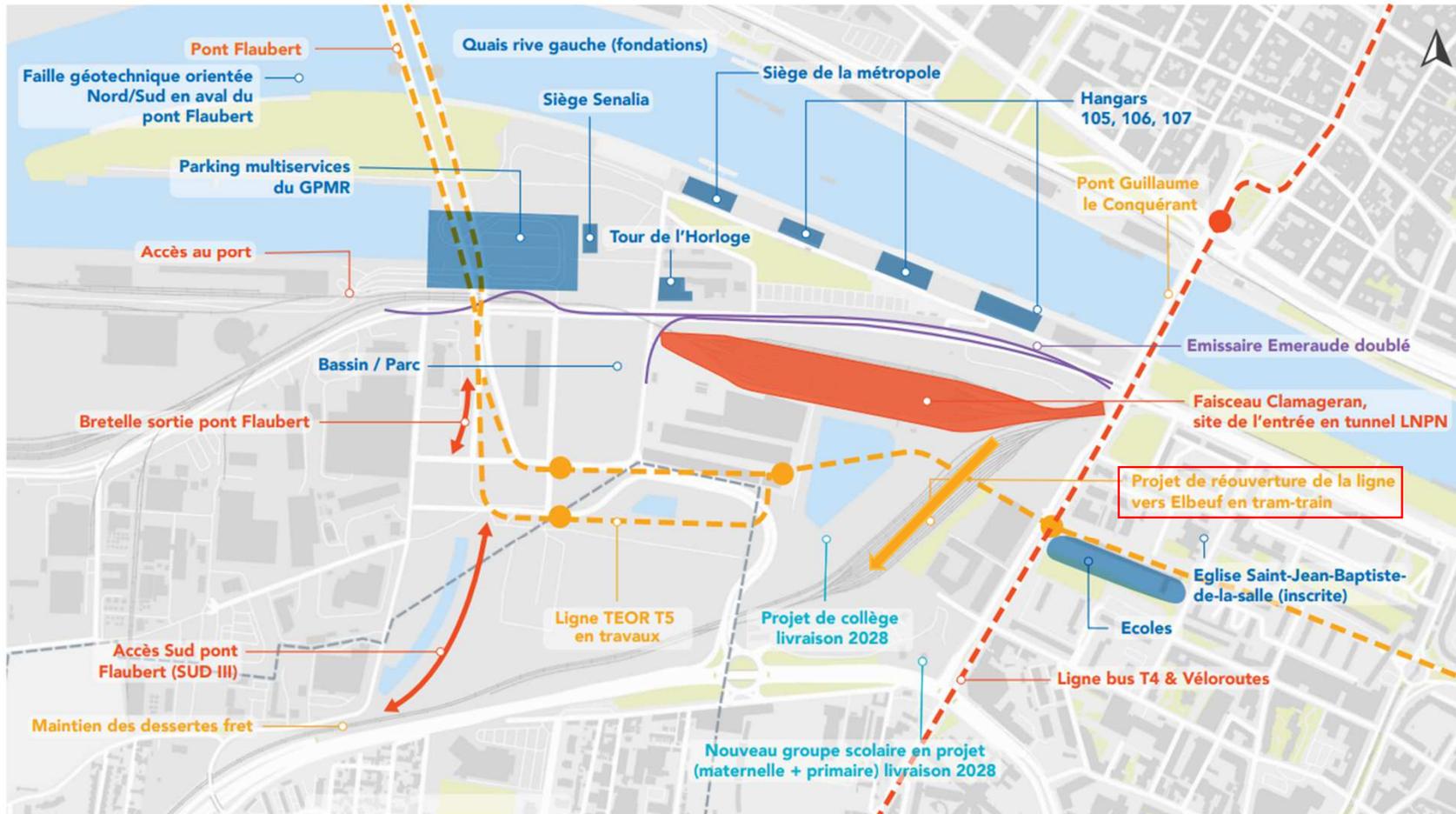


ROUEN>PLATEAU

Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

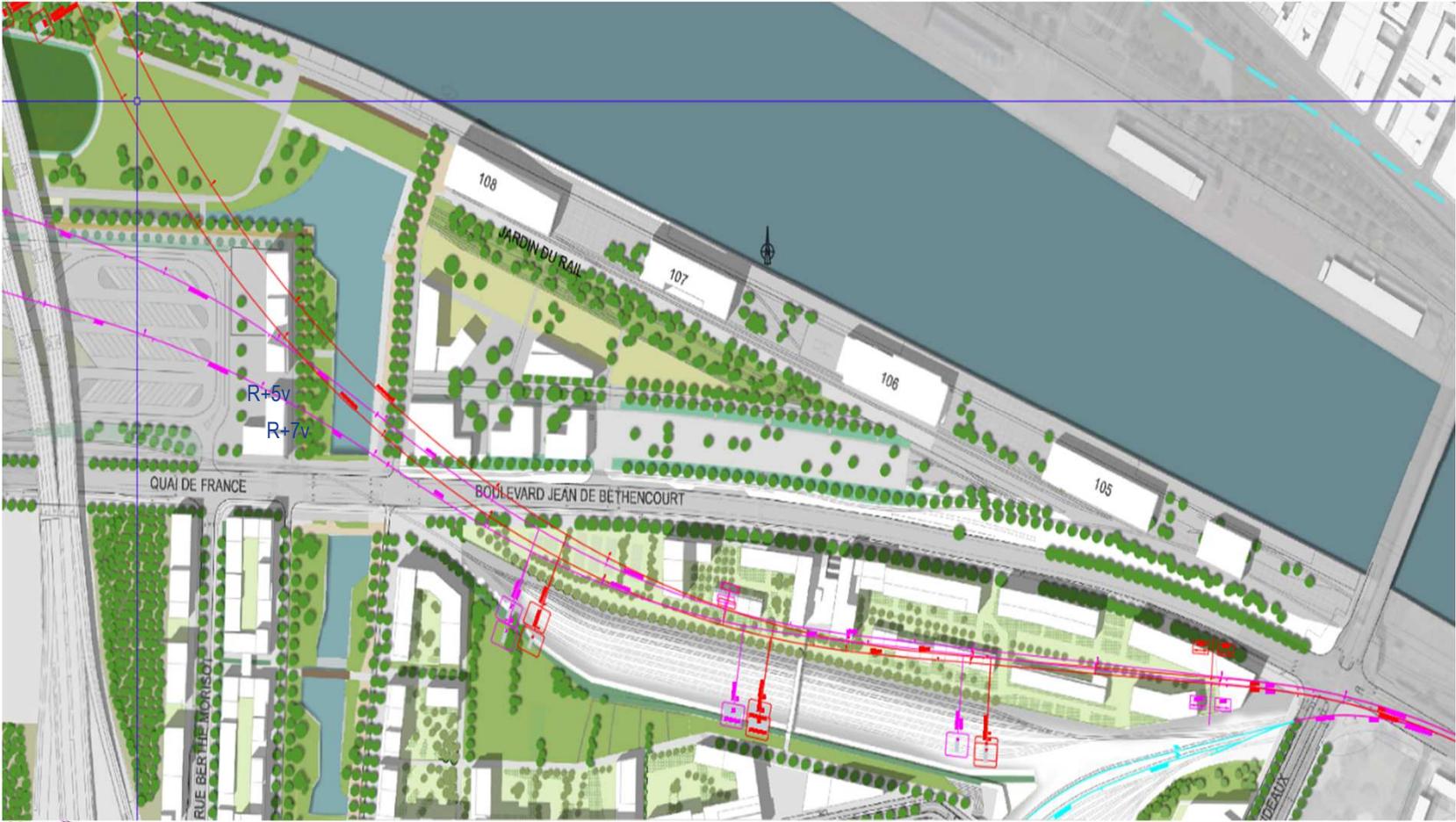


Principaux enjeux secteur Flaubert



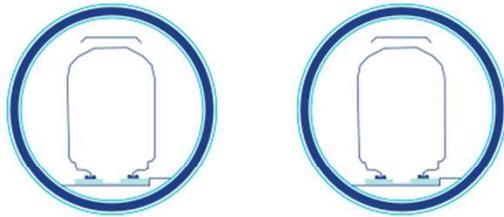
- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants

Tranchée couverte et départ du tunnel

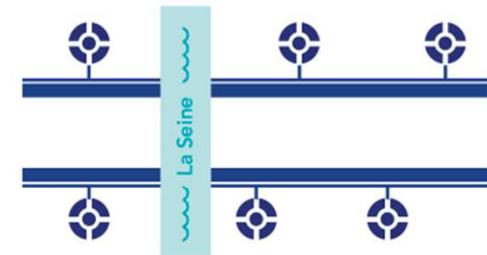


Deux types de tunnel

MONOTUBE

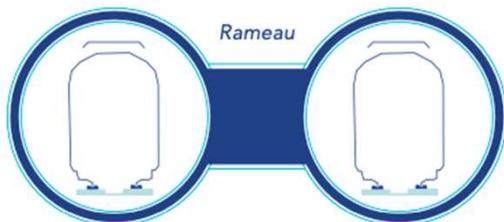


Un tunnel « monotube » est constitué de deux tunnels indépendants à une voie. Il implique la création de puits de secours tous les 800 mètres.

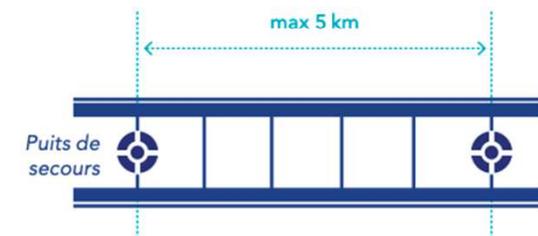


Puits de secours tous les 800 m

BITUBE

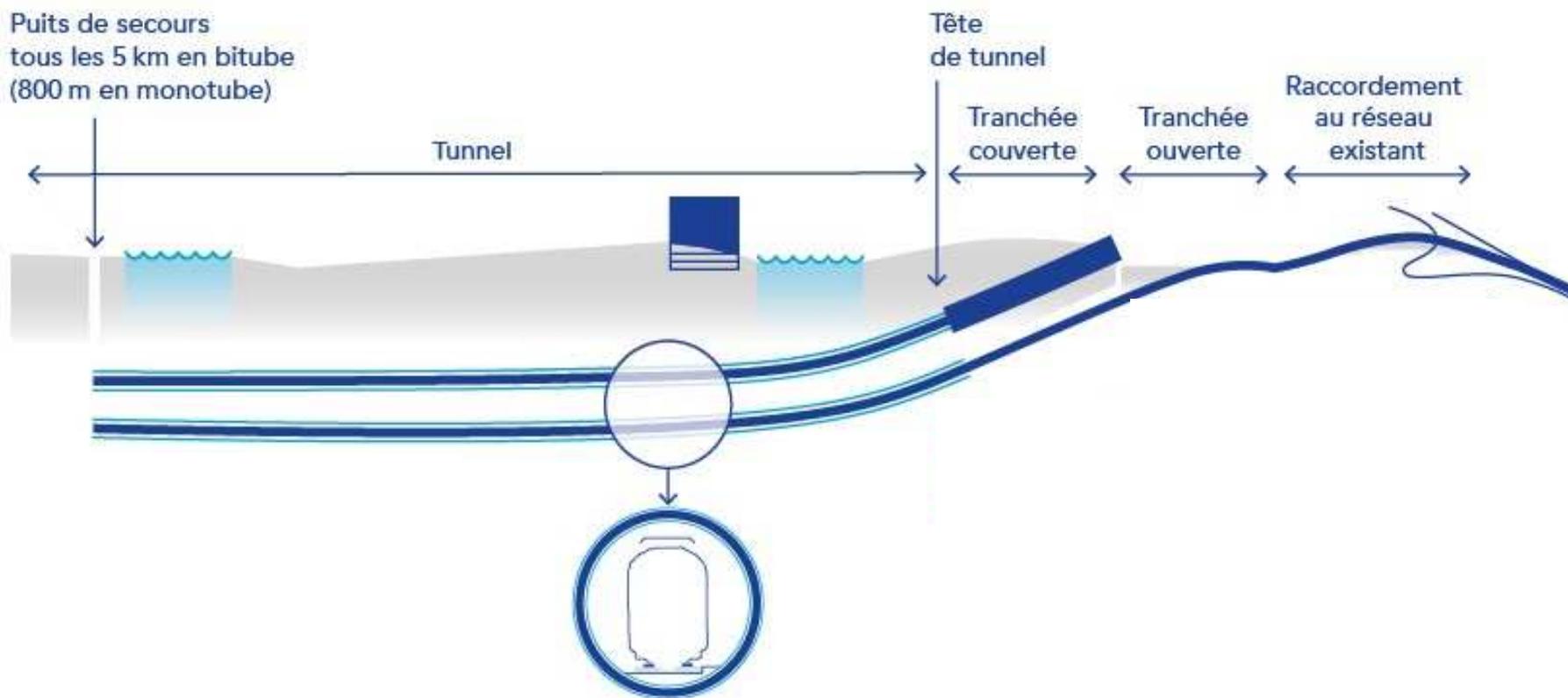


Un tunnel « bitube » est constitué de deux tunnels réalisés côte à côte permettant chacun le passage d'un sens de circulation. Ils sont raccordés entre eux par des rameaux tous les 500 mètres, qui permettent le passage d'un tunnel à l'autre par les passagers. Cette solution nécessite la réalisation de puits de secours mutualisés entre les deux tunnels tous les 5 km.

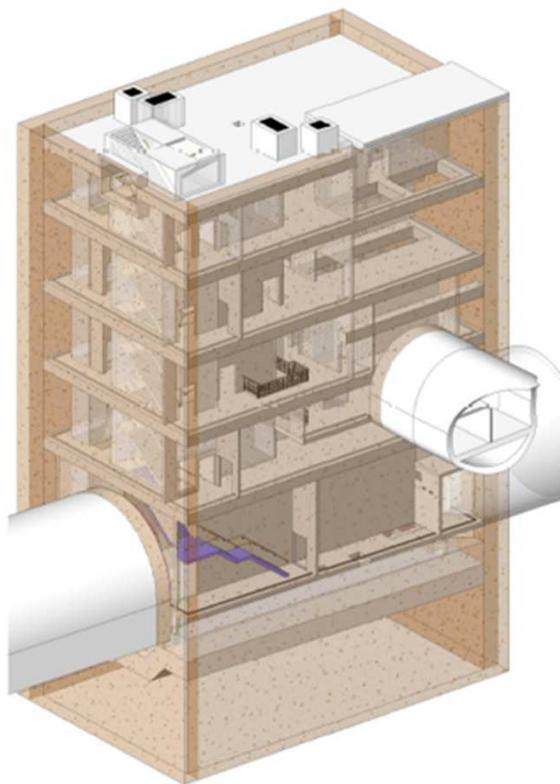


Rameaux tous les 500 m
Puits de secours tous les 5 km

Coupe schématique de l'ouvrage



Représentation des puits de secours

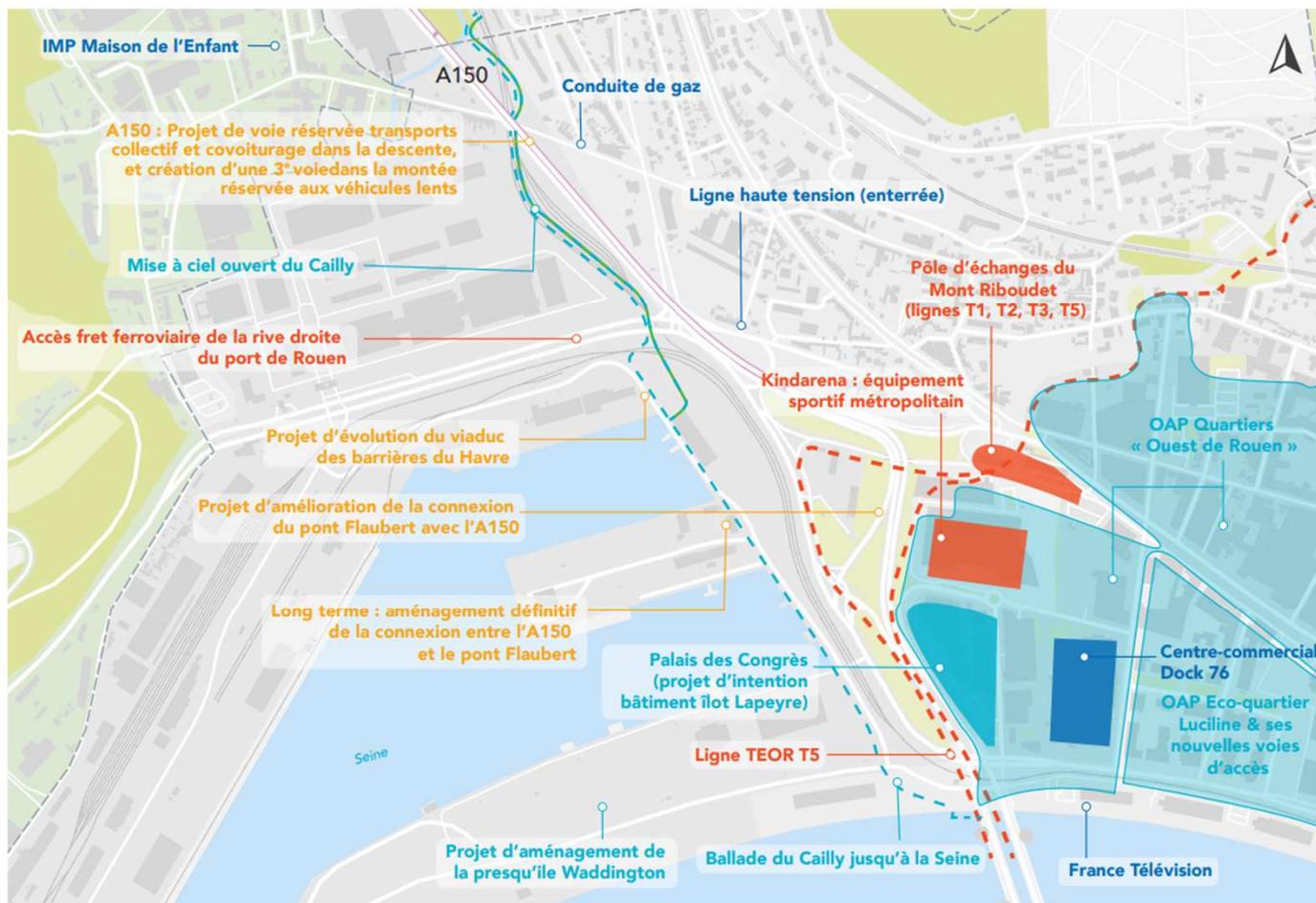


Puits de secours et ventilation (Eole / Gambetta)



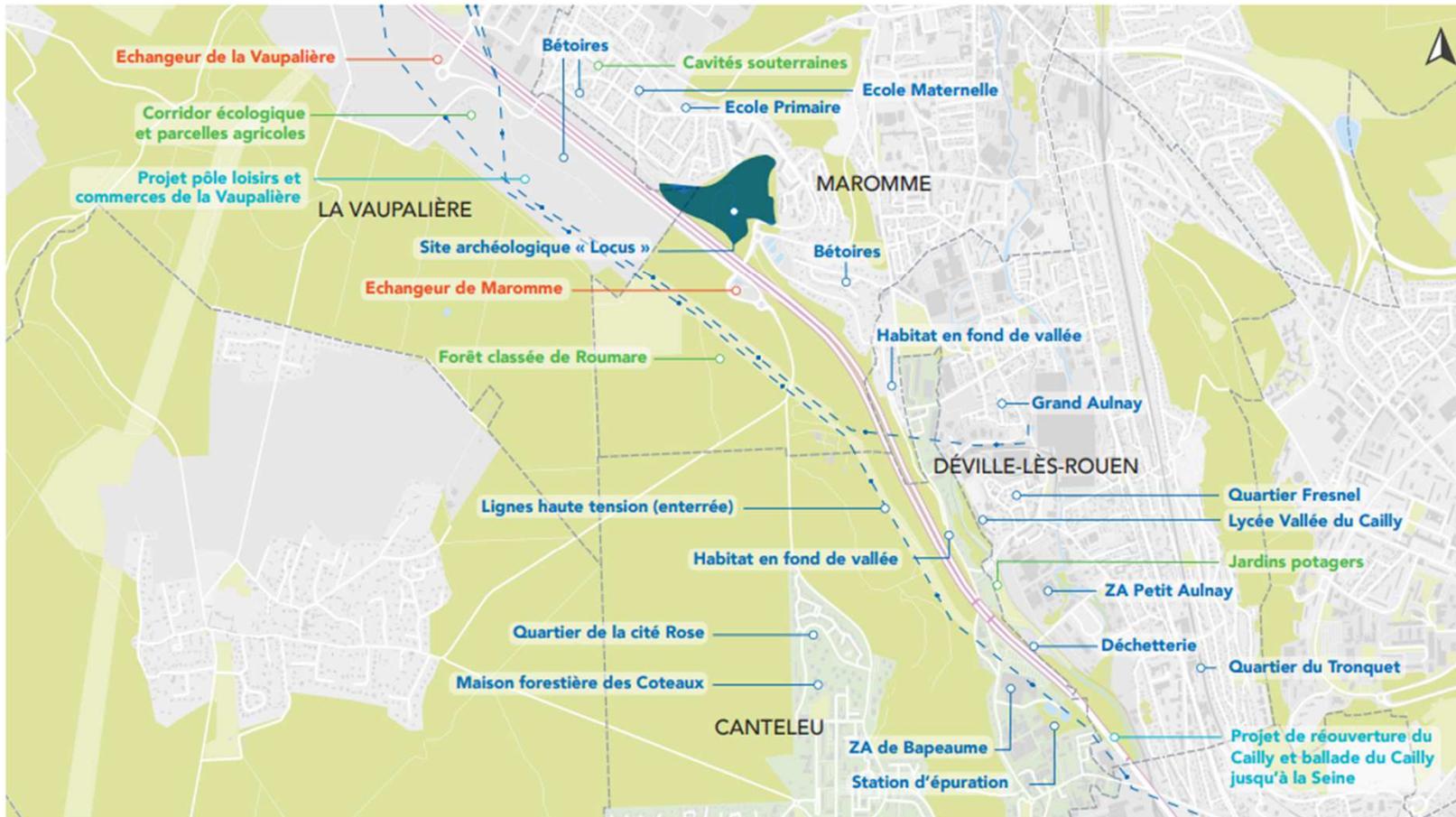
Principe de puits de secours sur le Grand Paris (Ligne 17)

Principaux enjeux Vallée du Cailly



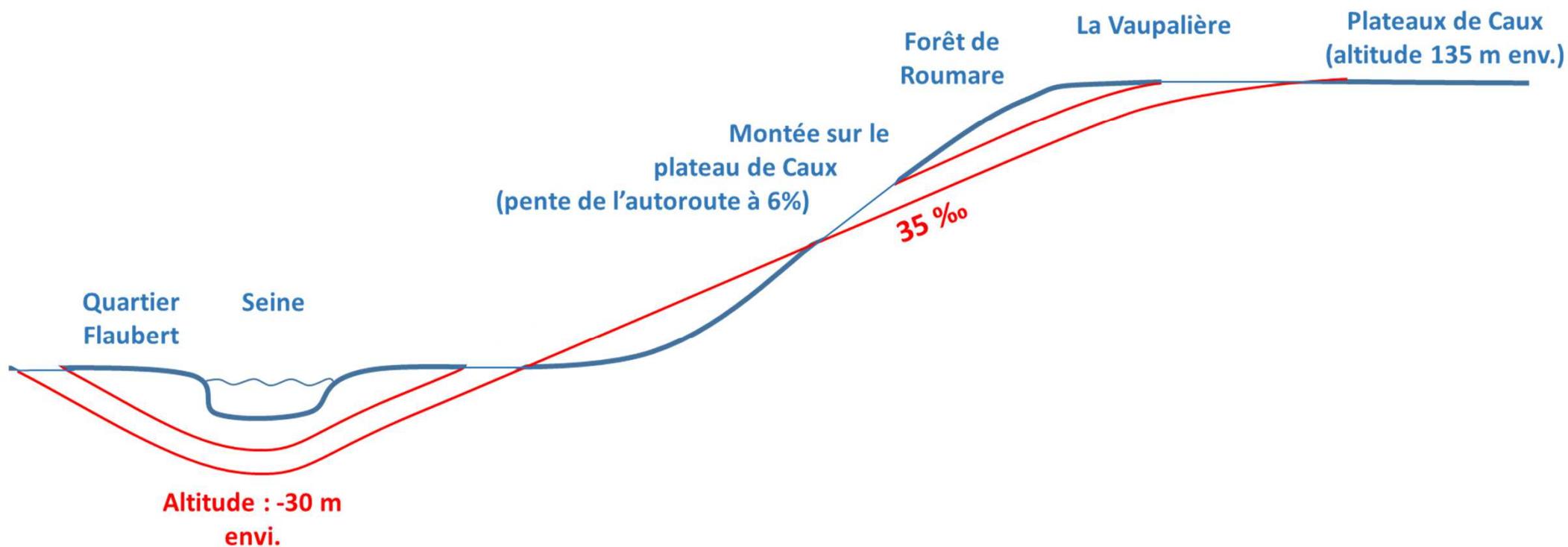
- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants
- Ballade du Cailly

Principaux enjeux de la montée sur le plateau de Caux

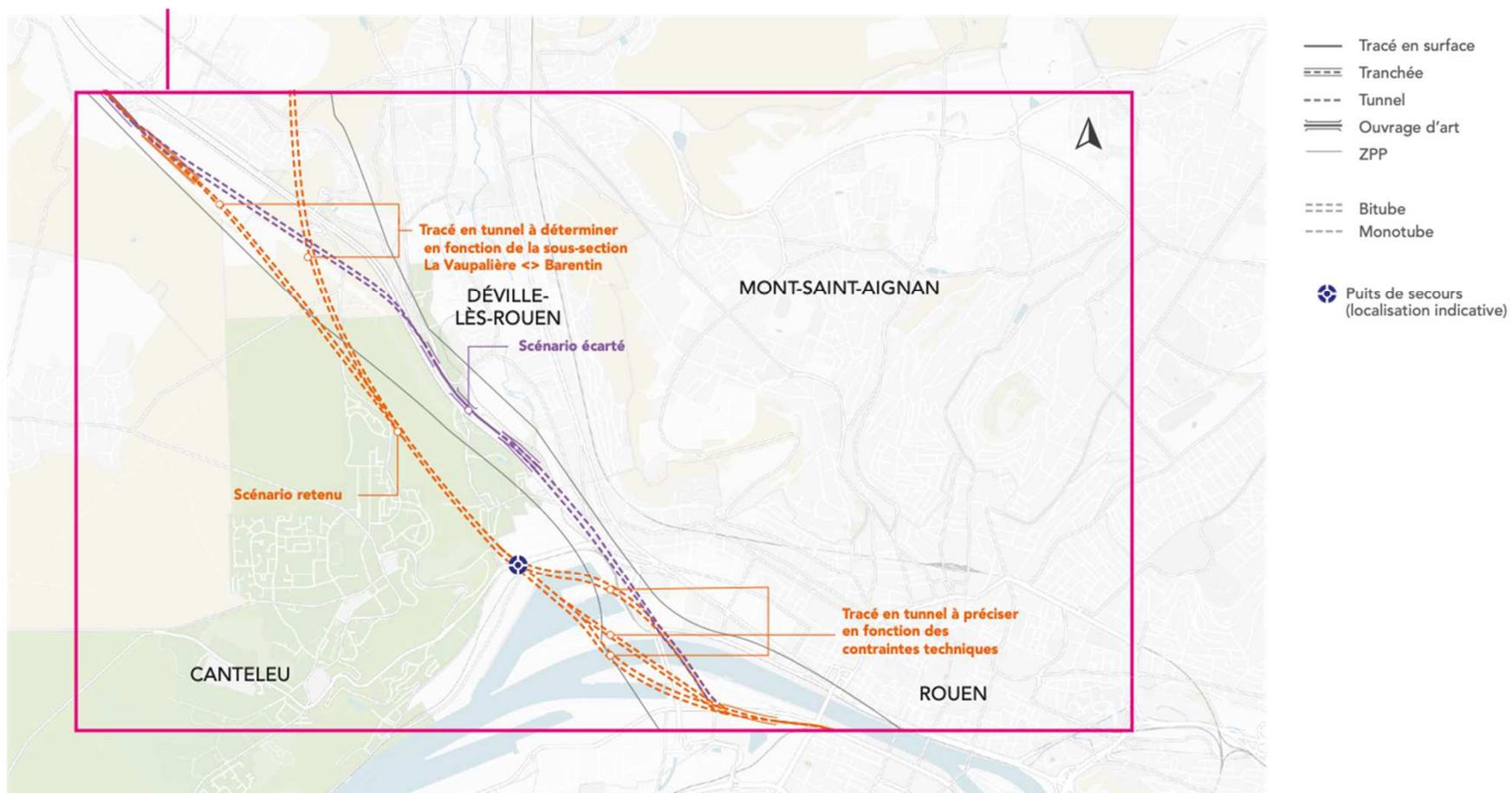


- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants
- Lignes haute tension

Transition du quartier Flaubert jusqu'au plateau de Caux



Scénario retenu : un tunnel intégral de Rouen au plateau





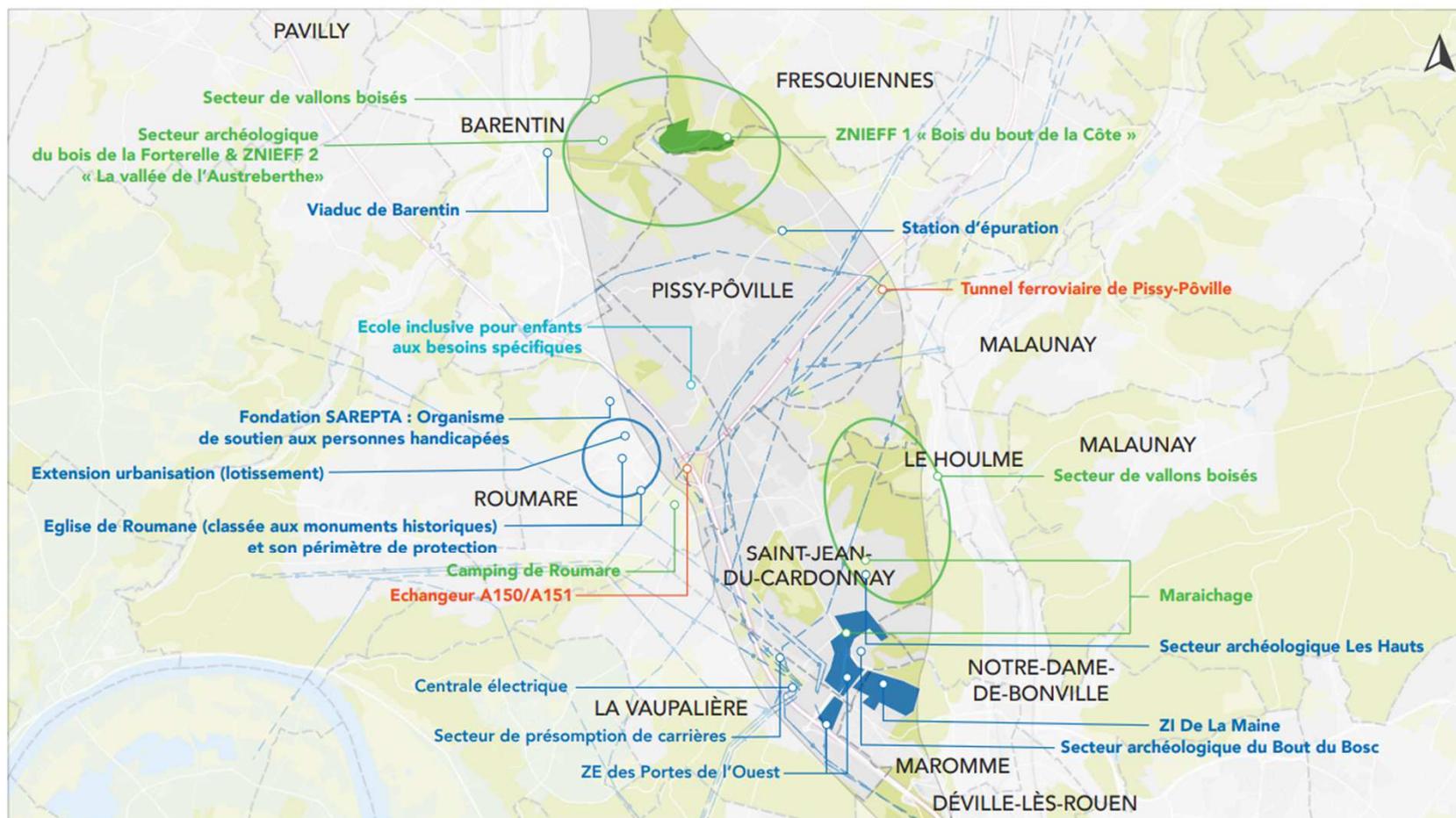
SORTIE DU TUNNEL > BARENTIN



Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**



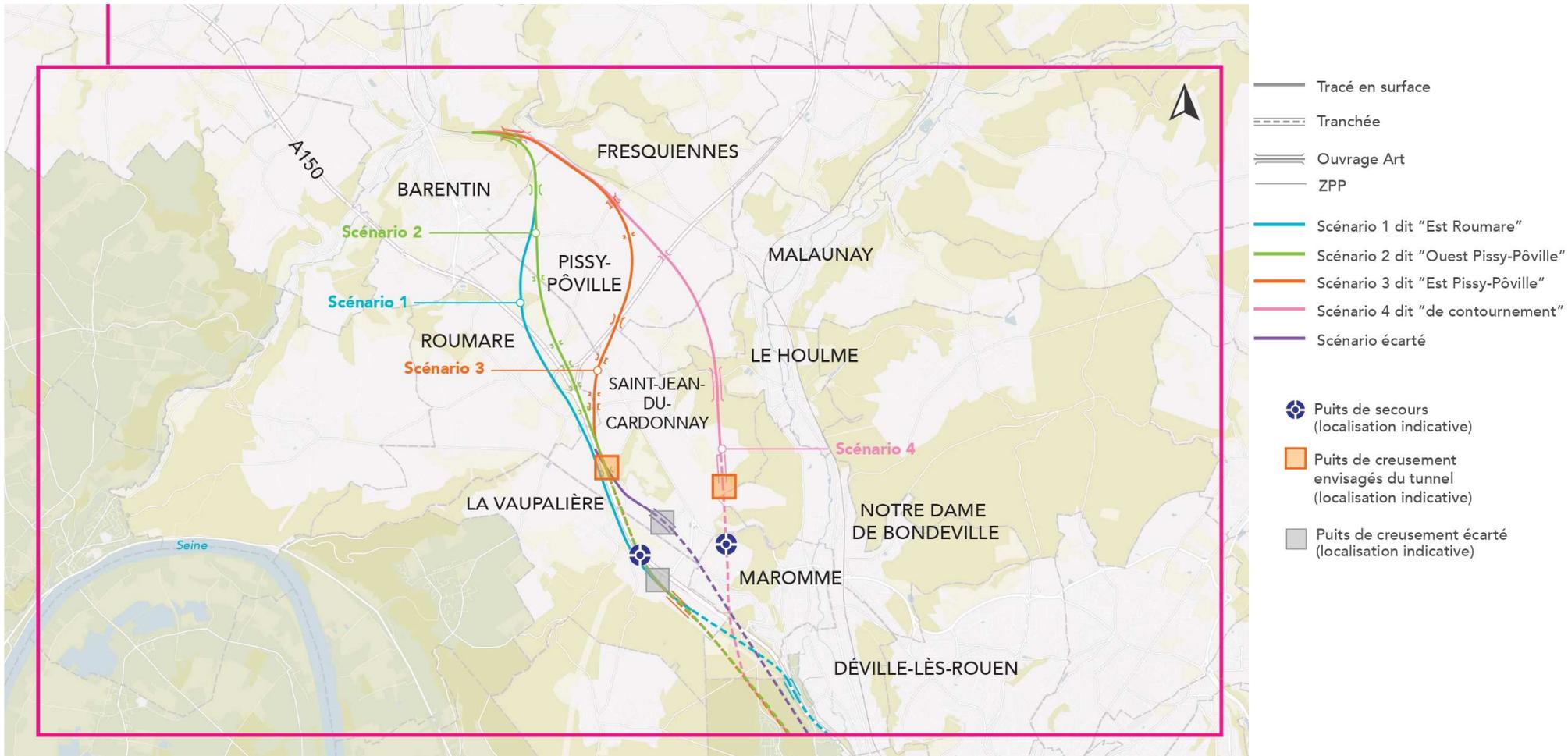
Principaux enjeux



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

--- Lignes haute tension

Scénarios étudiés, retenus et écartés



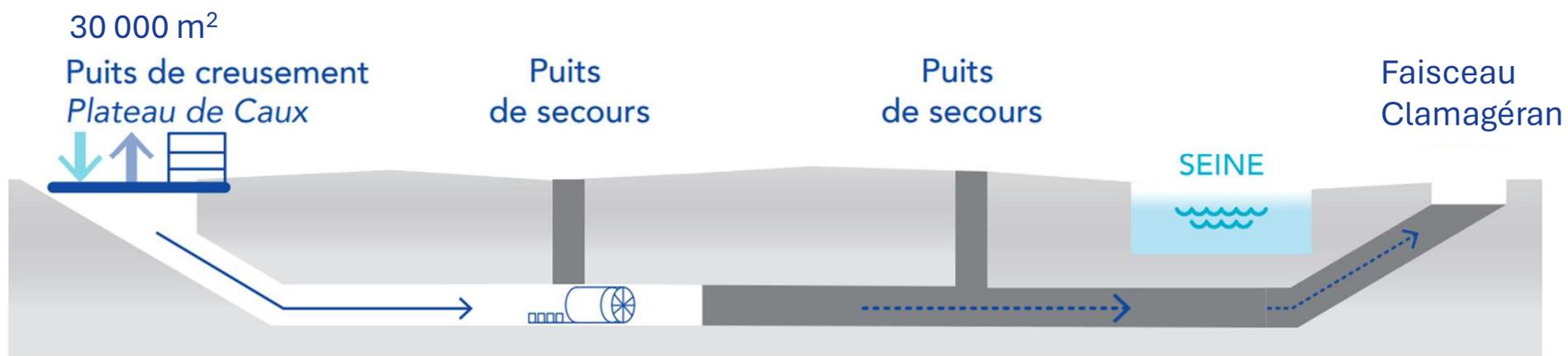
Focus sur les débouchés du tunnel



4 scénarios étudiés

- 2 solutions tunnels courts non retenues (derrière le concessionnaire Porsche et avant la Vaupalière)
- 2 solutions tunnels longs proposées à la concertation
- Nécessité d'avoir un puits de secours

Focus puits de creusement du tunnel



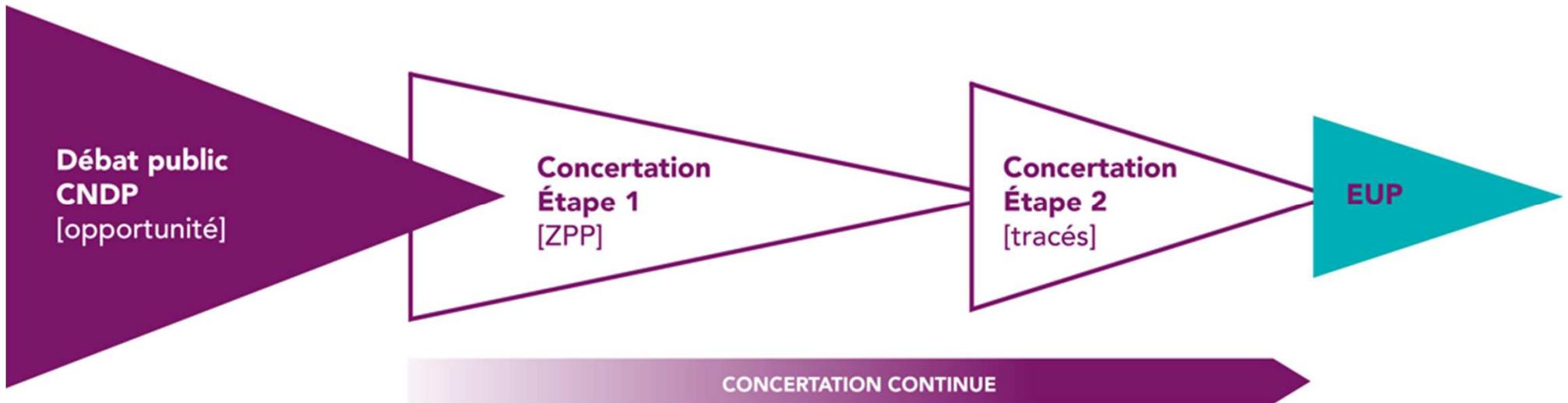
Concertation des publics



D'avril à septembre 2024

Rappel du cadre réglementaire

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



Déroulement de la concertation sur les sections prioritaires

Un temps de travail s'ouvre avec le grand public en avril 2024. Il doit permettre d'approfondir les scénarios de tracés envisagés sur les sections de lignes nouvelles :

- « Nanterre <> Mantes-la-Jolie »,
- « Rouen <> Barentin », dont la future gare de Rouen Saint-Sever.

Un second temps de travail permettra d'affiner la sélection d'un tracé à présenter en enquête publique.



Le dispositif du temps de travail 1

Dialogue préalable avec les élus : présentation des variantes (mars-avril)

- 3 réunions section « Nanterre <> Mantes-la-Jolie » : Nanterre - Orgeval ; Orgeval - Mantes-la-Jolie ; Hauts-de-Seine
- 1 réunion section « Rouen <> Barentin »

Lancement (avril-mai)

- 1 temps de médiatisation presse à Rouen (format conférence au club de la presse de Rouen)
- 2 réunions d'information (hybride présentiel - distanciel) (Rouen, lieu en Île-de-France)

Temps de travail #1 (de mai à septembre)

A | LNPN près de chez vous (proximité)

Découpage du périmètre en 8 sections, pour chacune :

- 1 réunion d'information - en présentiel
- 1 à 2 atelier(s) de travail sur les enjeux, variantes et ouvrages associés - en présentiel

17 rencontres au total

B | Ateliers thématiques (prise de hauteur)

4 ateliers en hybride (présentiel + distanciel) :

- Enjeux agricoles et environnementaux (2x)
- Fonctionnalités (mobilités et fret)
- Développement économique Vallée de la Seine

C | Zoom sur la future gare de Rouen Saint-Sever

3 rencontres en présentiel :

- 1 réunion d'information en présentiel
- 1 rencontre-voyageurs
- 1 balade-atelier sur le bâtiment voyageur et les services en gare

Concertation digitale (espace d'expression + cahier d'acteurs)

Restitution du temps de travail #1 (octobre-novembre)

- Commission élus (et acteurs socio-économiques?) sections « Paris-Nanterre <> Mantes-la-Jolie » et « Rouen <> Barentin » (passage du local au global)
- 2 réunions de restitution grand public

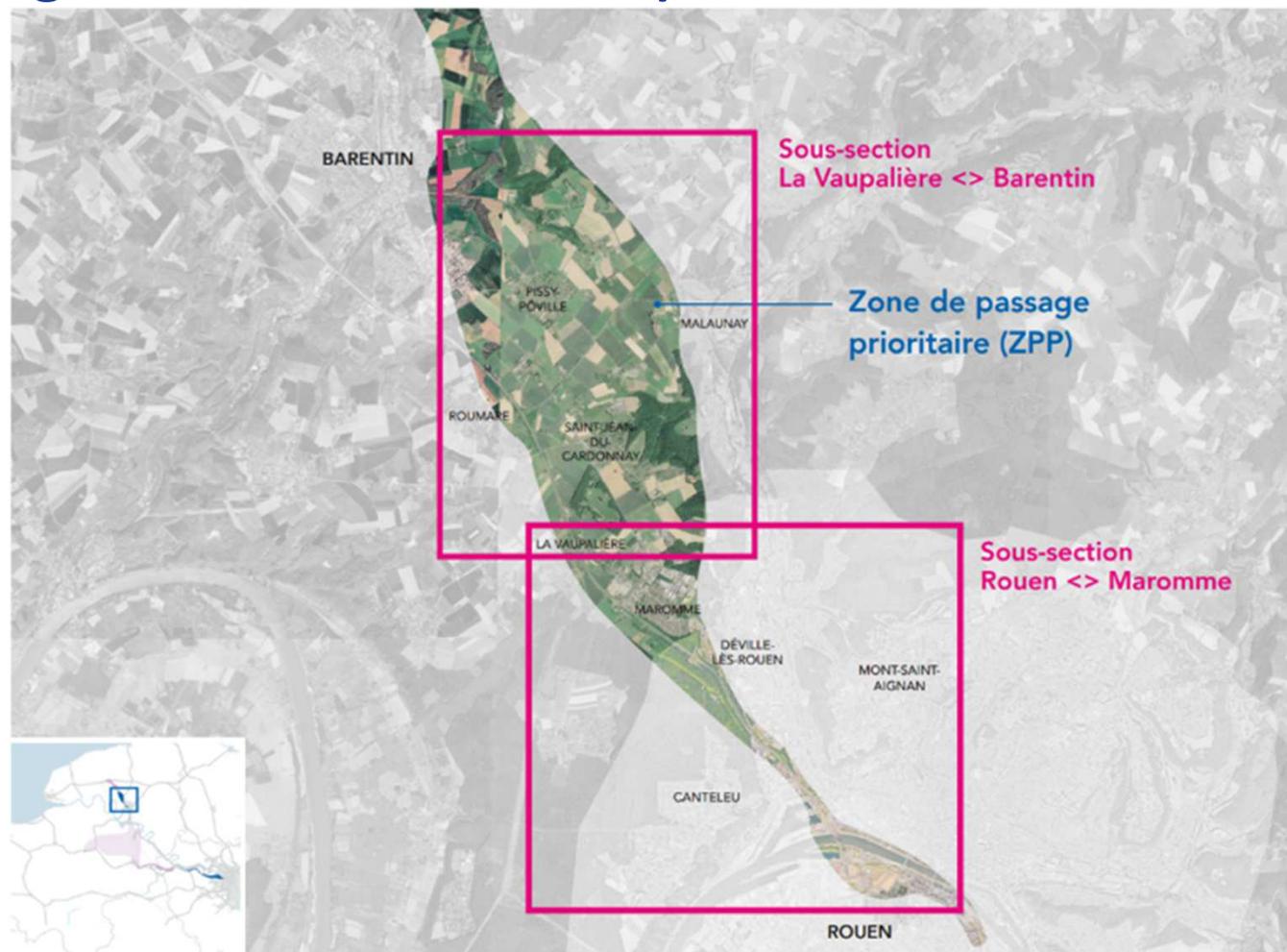
Section « Nanterre <> Mantes-la-Jolie »

6 sous-sections



Section « Rouen <> Barentin » (hors future gare Rouen Saint-Sever)

2 sous-sections



Un dossier de concertation ...



LES ESSENTIEL pour comprendre LNP en 2024

LNP, AMBITION FERROVIAIRE GLOBALE

LNP, pour « Ligne Nouvelle Paris - Normandie » est une ambition ferroviaire globale qui a pour objectif de doter la vallée de la Seine d'une liaison performante à travers l'amélioration des deux axes reliant l'Île-de-France et la Normandie.

Qu'est-ce qu'une ligne nouvelle ?

Un projet de ligne nouvelle ferroviaire consiste à réaliser de nouvelles voies de circulation de fer supplémentaires ou de nouvelles sections pour répondre aux besoins de transport des voyageurs et des marchandises – en offrant de nouvelles possibilités (trajets directs, nouvelles destinations) :
 - en permettant de réduire de la moitié sur les axes existants le coût de la circulation.

Pourquoi faire LNP ?

Le réseau ferroviaire qui relie aujourd'hui le grand Paris à Saint-Lô et à la Normandie est extrêmement saturé et est confronté à des problèmes récurrents de saturation, en de fiabilité :
 - une infrastructure vieillissante ;
 - des capacités de capacité insuffisantes ;
 - une vitesse de circulation limitée et des temps de parcours qui s'allongent.

Ces difficultés justifient d'une très forte demande de rails et de l'élargissement des vitesses des différents corridors, particulièrement entre Paris-Normandie et Rennes-La Jolie où, collectivement, sur des milieux variés, des lignes de voyageurs normands ou marchandise et des trains de marchandises.

En créant des tronçons de ligne nouvelle complémentaires au réseau existant, LNP vise à développer et moderniser les infrastructures ferroviaires entre l'Île-de-France et la Normandie sur les deux axes.

Les avantages de créer une ligne nouvelle

Les avantages de créer une ligne nouvelle sont :
 - la fiabilité ;
 - la stabilité socio-économique ;
 - les impacts sur l'environnement et le développement des territoires, temporels, spatiaux et durables.

Une stratégie de créer une ligne nouvelle lorsque les lignes de réseau existant, dont l'amélioration ne peut être marginales, ne peuvent à elles seules répondre aux besoins des territoires en matière de déplacements. C'est le cas pour LNP, qui vise à répondre aux besoins des régions ferroviaires et normande et à l'échelle de nationale.

LES 5 PRINCIPAUX BÉNÉFICES attendus de LNP à terme (horizon de mise en service global)

- AMÉLIORER** la qualité de service (régularité, ponctualité et confort).
- RÉDUIRE** les temps de parcours avec une augmentation des vitesses de circulation grâce à des sections nouvelles.
- PARTICIPER** au développement de la vallée de la Seine (meilleure connexion avec les métropoles et aux grands axes européens, nouvelles opportunités économiques et touristiques).
- CONTRIBUER** au développement de la mobilité durable (augmentation du transport fond des voyageurs et des marchandises).

La mise en service de ces nouvelles infrastructures améliorera significativement la connexion ferroviaire de la vallée de la Seine grâce à de nouvelles capacités, tant pour les voyageurs que les marchandises pour plus de report modal, plus de résilience du réseau et une offre de service de meilleure qualité. En outre, cette amélioration offre un confort des liaisons directes avec des temps rapides (moins de 2h00-2h30) entre un train de voyageurs et un TGV.

52 Les aménagements proposés

Étape 1 - Création d'une liaison directe entre Paris-Normandie et Montreuil-Juilly

Étape 2 - Création d'une liaison directe entre Rouen et Evreux, et création d'une gare nouvelle à Rouen

Étape 3 - Création d'une liaison directe entre Evreux et Tancarville

Étape 4 - Création d'une liaison directe entre Montreuil-Juilly et Evreux, et création d'une gare nouvelle à Evreux

Étape 5 - Création de liaisons directes entre Evreux et Barneville, entre Evreux et Rouen, ainsi qu'entre Barneville et Rouen

47 LNP, des étapes structurantes validant son opportunité et affinant progressivement ses contours

La phase du projet

Les grandes phases du projet

Le cas d'aménagement du projet en 2024

Les étapes à venir

64 La prise en compte des différents enjeux des territoires dans les études menées

La prise en compte des enjeux agricoles dans les études

La prise en compte des enjeux urbains

La prise en compte des enjeux environnementaux

Les aménagements LNP proposés

DOSSIER DE CONCERTATION

Ligne Nouvelle Paris - Normandie

... Accompagné de livrets territoriaux



2. LE TERRITOIRE ET SES PRINCIPAUX ENJEUX

La sous-section « Nanterre » Carrières-sur-Seine » est objet du présent livret territorial, s'inscrit dans le schéma prioritaire « Paris-Nanterre » Mantes-la-Jolie ». Nanterre sera le point de départ de la Ligne Nouvelle qui s'étend également à proximité immédiate des deux communes de La Garenne-Colombes à l'est et Carrières-sur-Seine à l'ouest. Nanterre est la commune la plus concernée par les modifications apportées aux infrastructures sur cette sous-section, la Garenne-Colombes ne l'étant pas et Carrières-sur-Seine l'étant plus ponctuellement.

Cette sous-section est en surface, et est réalisée sur un terrain dénivelé. L'ouvrage est composé d'un pont au-dessus de la Seine, puis de deux viaducs de 1,5 km et de 1,2 km, et de deux ponts de 1,5 km et de 1,2 km. Les ouvrages sont réalisés en béton armé et en acier. Les ouvrages sont réalisés en béton armé et en acier. Les ouvrages sont réalisés en béton armé et en acier.



3. LE CHOIX D'UN TRACÉ EN TUNNEL

Le choix du type de tunnel

Le principe général consistait à creuser deux tunnels d'un diamètre, chacun permettant la circulation d'une voie SNCF. Il existait deux grandes options de tunnel ayant des caractéristiques techniques différentes, notamment en lien avec la stabilité des versants et des risques.

- Tunnel à double voie :** Le tunnel est creusé en deux fois, avec une section transversale unique. Les deux voies sont séparées par un mur central. Le diamètre est de 10,50 m.
- Tunnel à double voie :** Le tunnel est creusé en deux fois, avec une section transversale unique. Les deux voies sont séparées par un mur central. Le diamètre est de 10,50 m.

4. QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS

À partir du même point de débranchement de la ligne 1, quatre scénarios de tracés ont été étudiés à partir de plusieurs hypothèses.

Les scénarios sont : H1 (double voie), H2 (double voie), H3 (double voie), et H4 (double voie). Les scénarios sont : H1 (double voie), H2 (double voie), H3 (double voie), et H4 (double voie).

FOCUS SUR LES PUNTS DE SECOURS

Les axes de secours doivent permettre une intervention rapide et efficace des pompiers et services de secours, en l'absence quel qu'en soit, en cas de sinistre.

Pour les tunnels horizontaux, des points d'accès de secours sont disposés avec un espacement maximum de 800 mètres.

Un point de secours est prévu tous les 20 à 30 mètres de diamètre et d'un rayon d'une surface d'environ 5000 m² (soit un peu moins qu'un terrain de football) d'une surface de 17 7000 m².

Une fois la réalisation de l'ouvrage et son équipement terminés, le point est accessible pour l'ensemble des services de secours.

Il est autorisé de former les axes et bouches de circulation.

Pour en savoir plus rendez-vous sur page 10 du livret de concertation.

Prochaines étapes



Les prochains rendez-vous sur Rouen

Réunion publique d'information LNPN

Le 6 mai 2024 (et 4 juin en IDF)

Réunion publique d'information sur la future gare

Le 14 mai 2024

Rencontre voyageurs

Le 22 mai 2024

Balade atelier sur la future gare de Rouen St Sever

Le 1er juin 2024

Les prochains rendez-vous sur Rouen-Barentin

Rouen <> Maromme

Réunion publique d'information

Le 21 mai 2024

Atelier de travail "tracés et puits de secours"

Le 28 mai 2024

La Vaupalière <> Barentin

Réunion publique d'information

Le 30 mai 2024

Atelier de travail "tracés"

Le 4 juin 2024

Merci !

