

08 avril 2024

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

Ligne Nouvelle
Paris -
Normandie

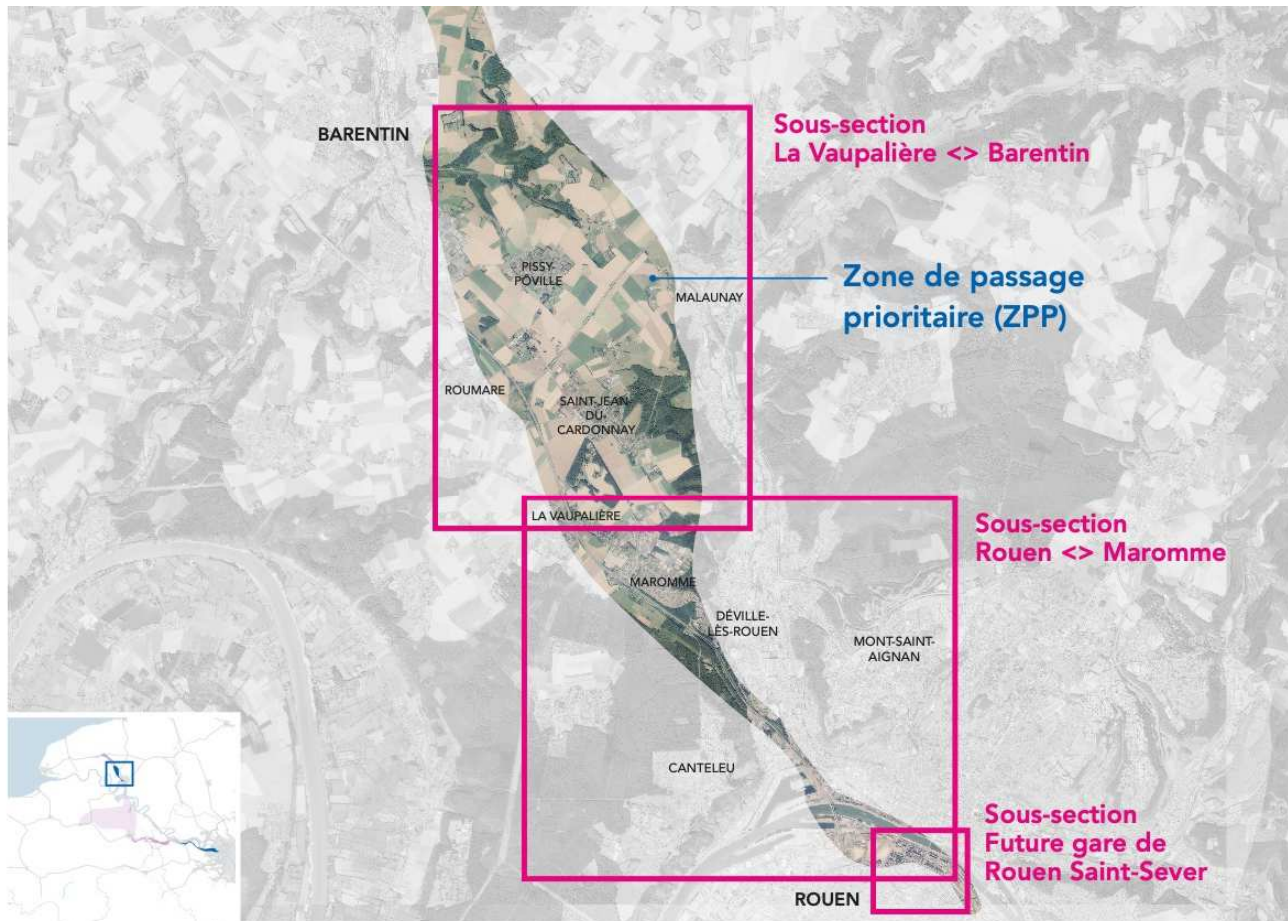


Ordre du jour



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

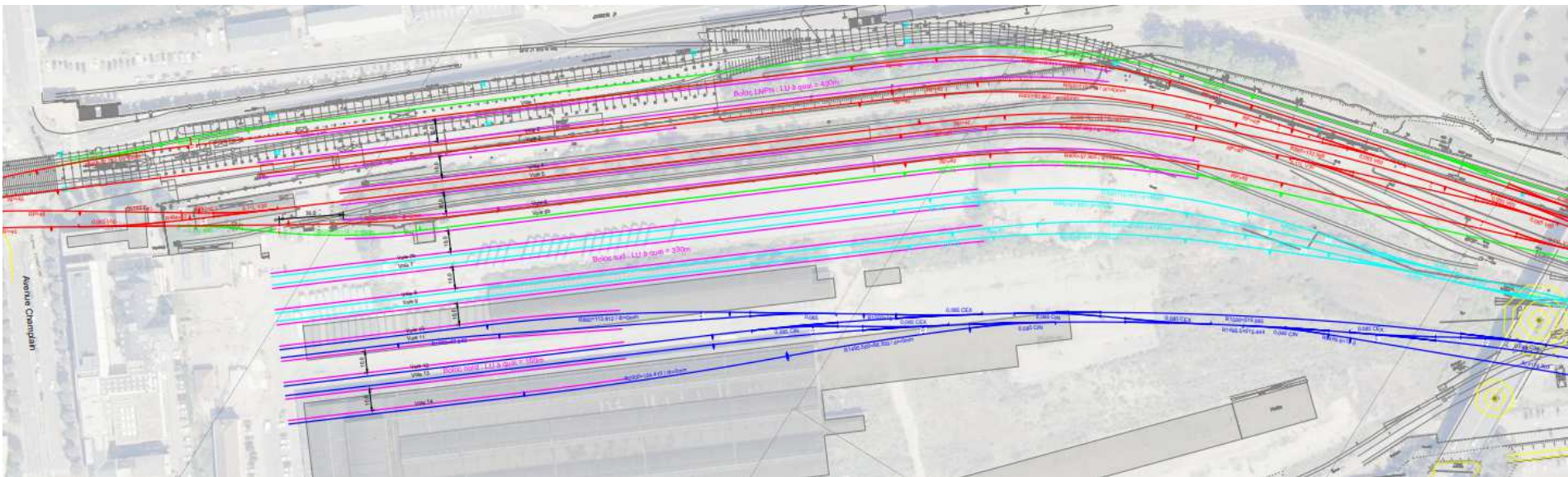


Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

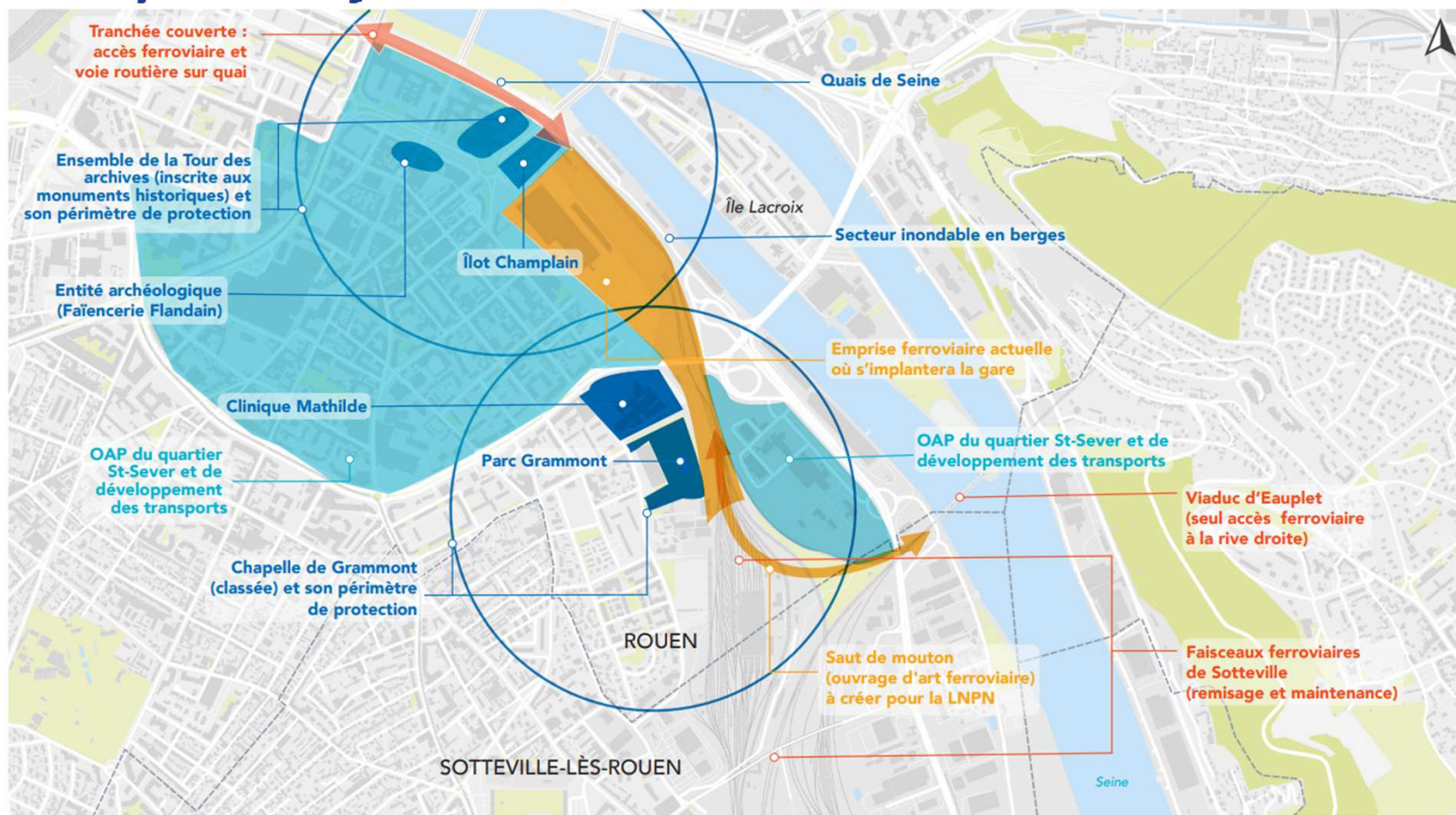


Rappel des décisions relatives à la gare

- 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

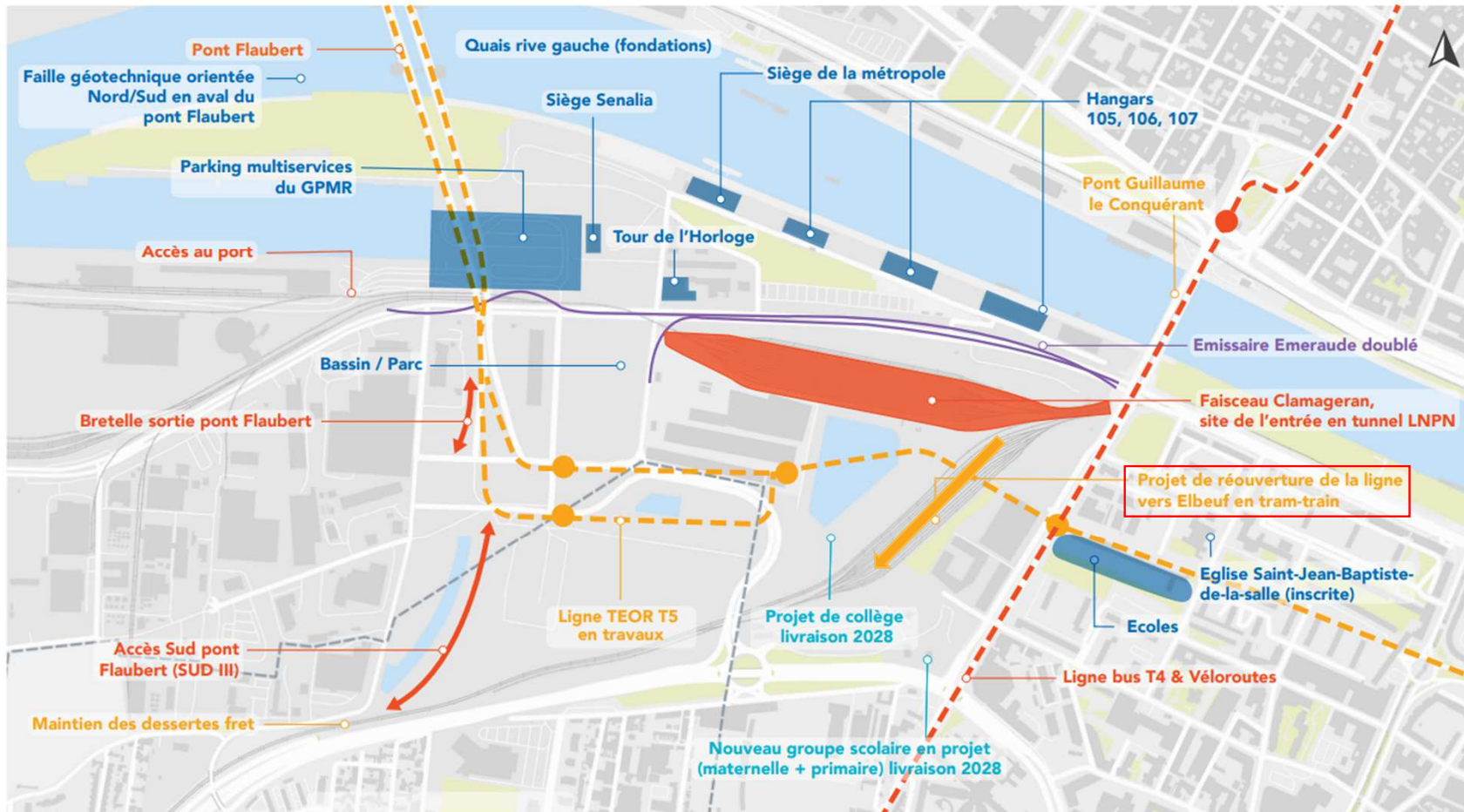


ROUEN > PLATEAU

Ligne Nouvelle
**Paris -
Normandie**

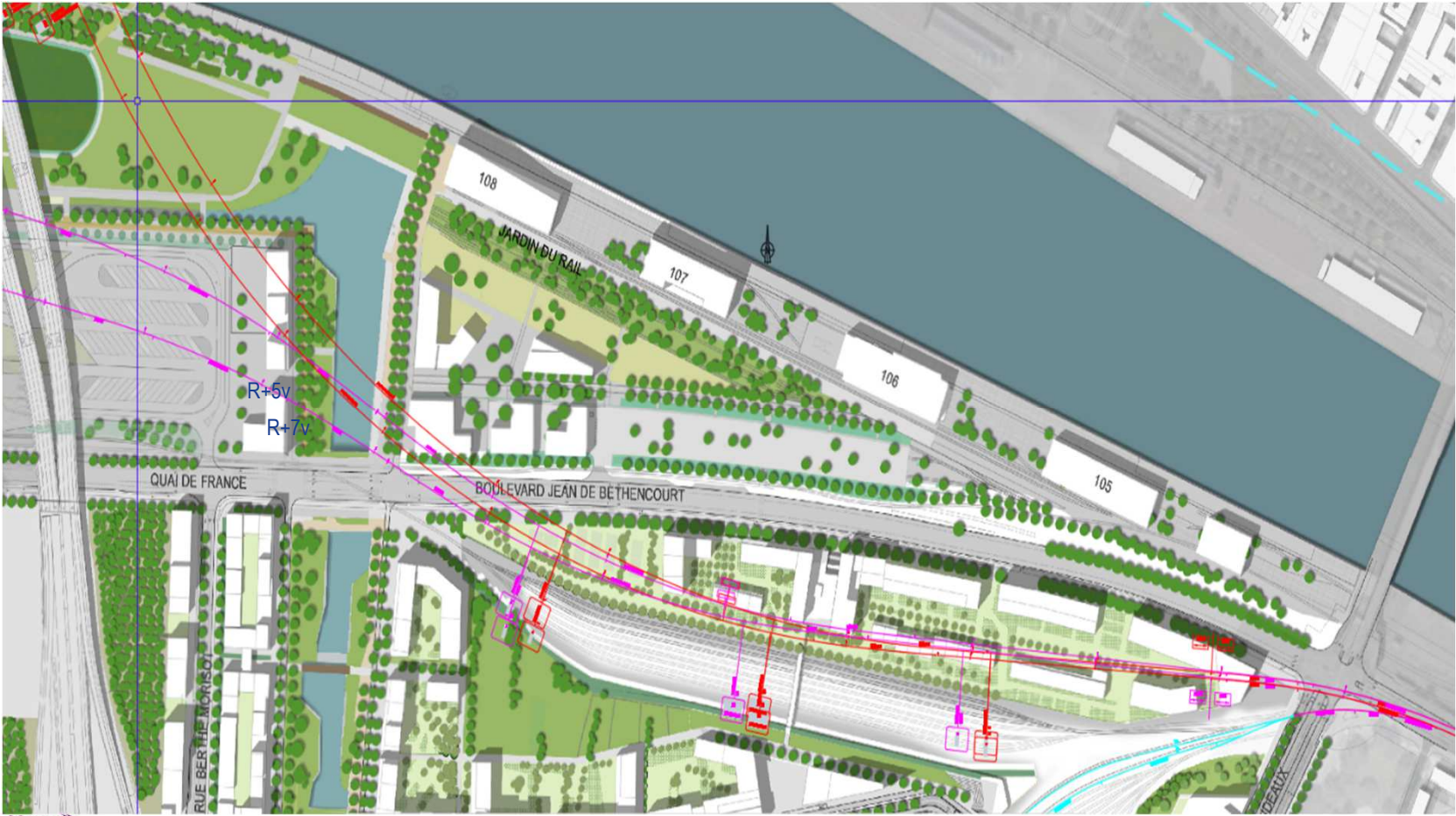


Principaux enjeux secteur Flaubert



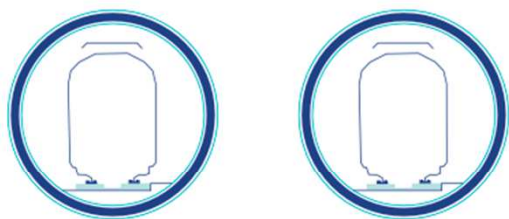
- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants

Tranchée couverte et départ du tunnel

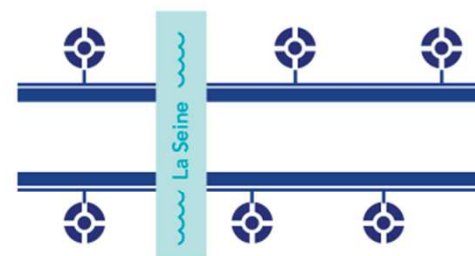


Deux types de tunnel

MONOTUBE

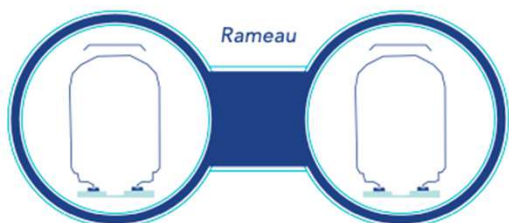


Un tunnel « monotube » est constitué de deux tunnels indépendants à une voie. Il implique la création de puits de secours tous les 800 mètres.

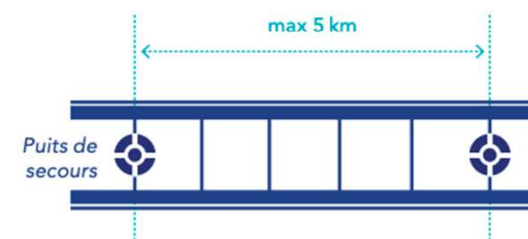


Puits de secours tous les 800 m

BITUBE

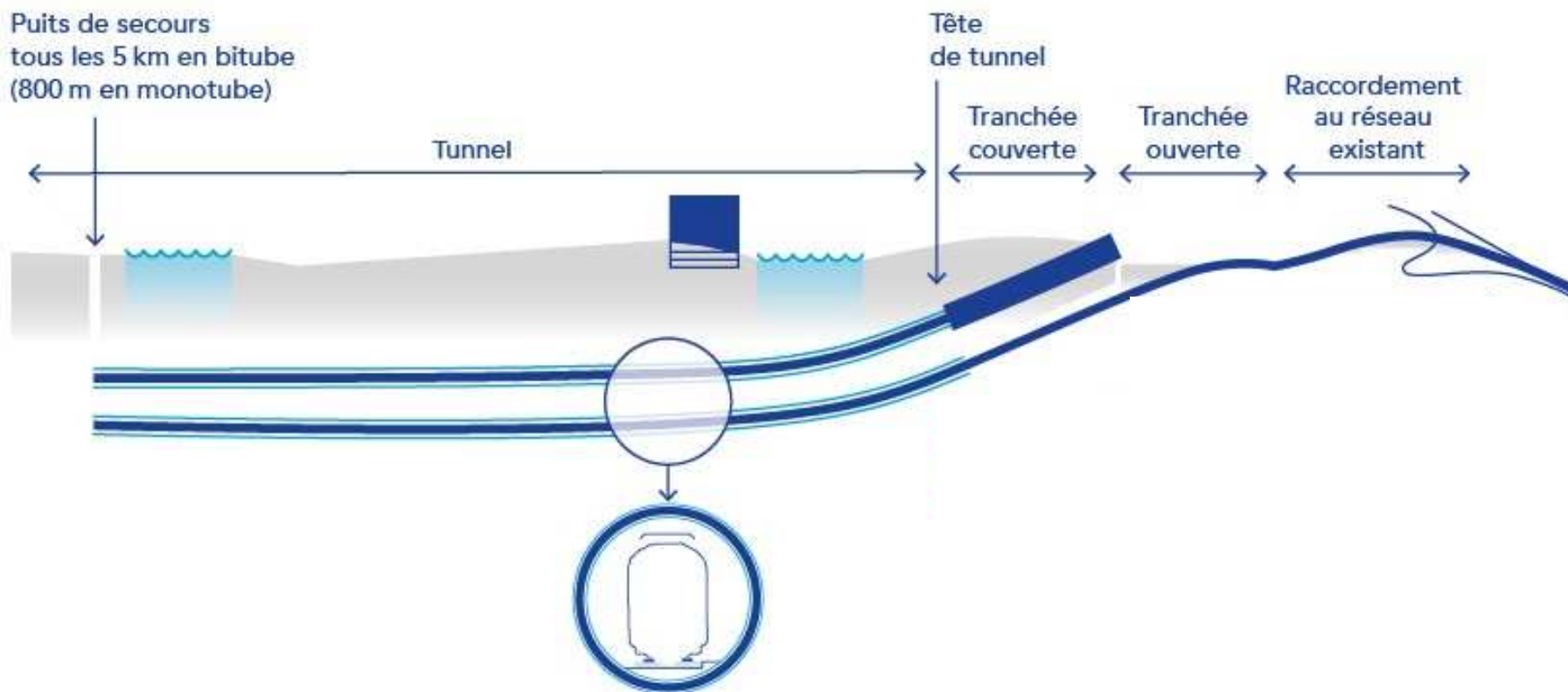


Un tunnel « bitube » est constitué de deux tunnels réalisés côte à côte permettant chacun le passage d'un sens de circulation. Ils sont raccordés entre eux par des rameaux tous les 500 mètres, qui permettent le passage d'un tunnel à l'autre par les passagers. Cette solution nécessite la réalisation de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

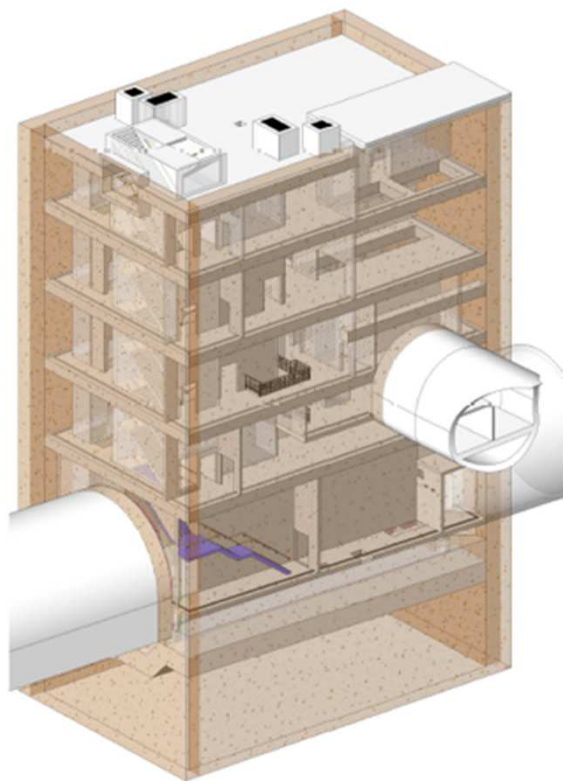


Rameaux tous les 500 m
Puits de secours tous les 5 km

Coupe schématique de l'ouvrage



Représentation des puits de secours

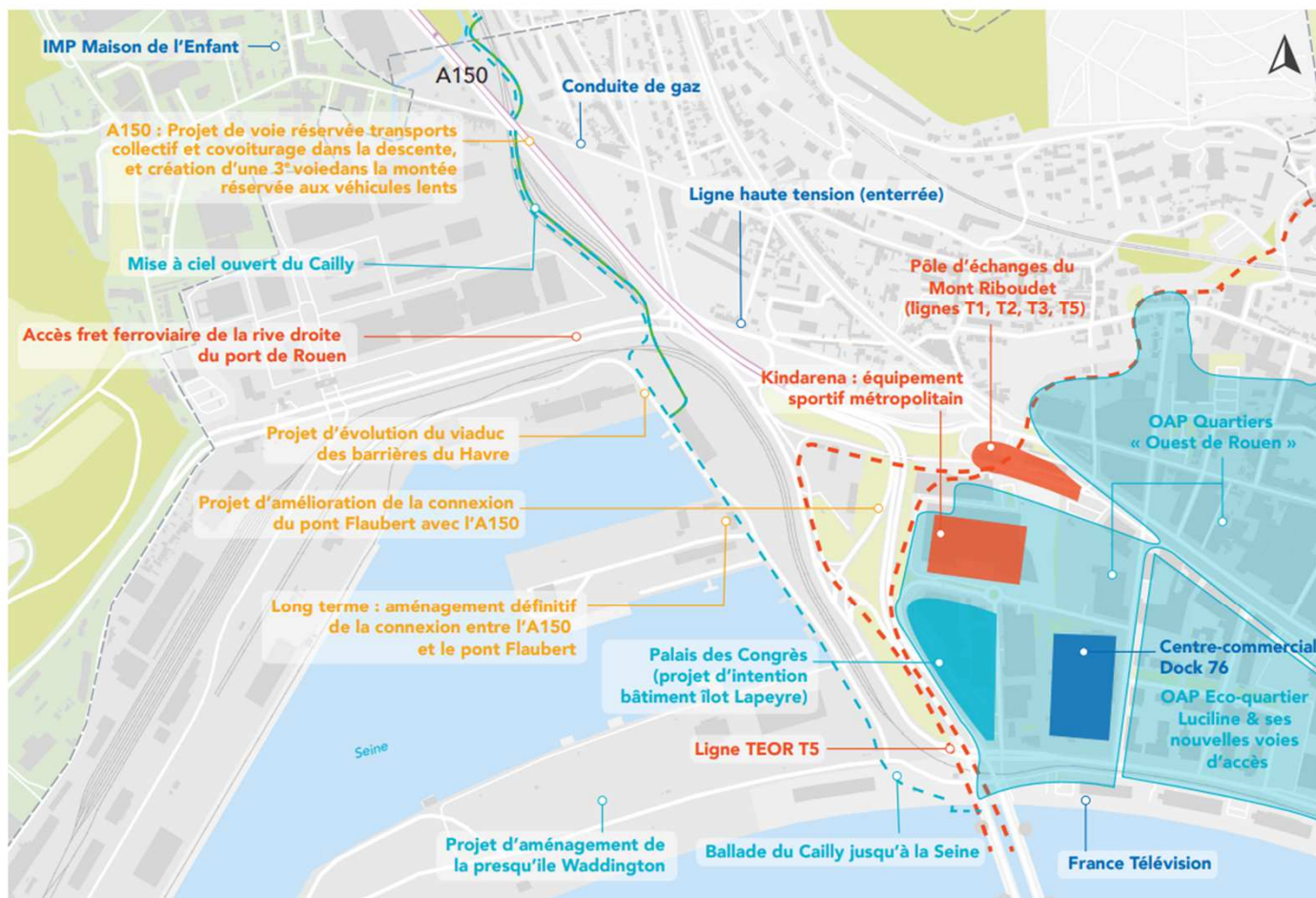


Puits de secours et ventilation (Eole / Gambetta)



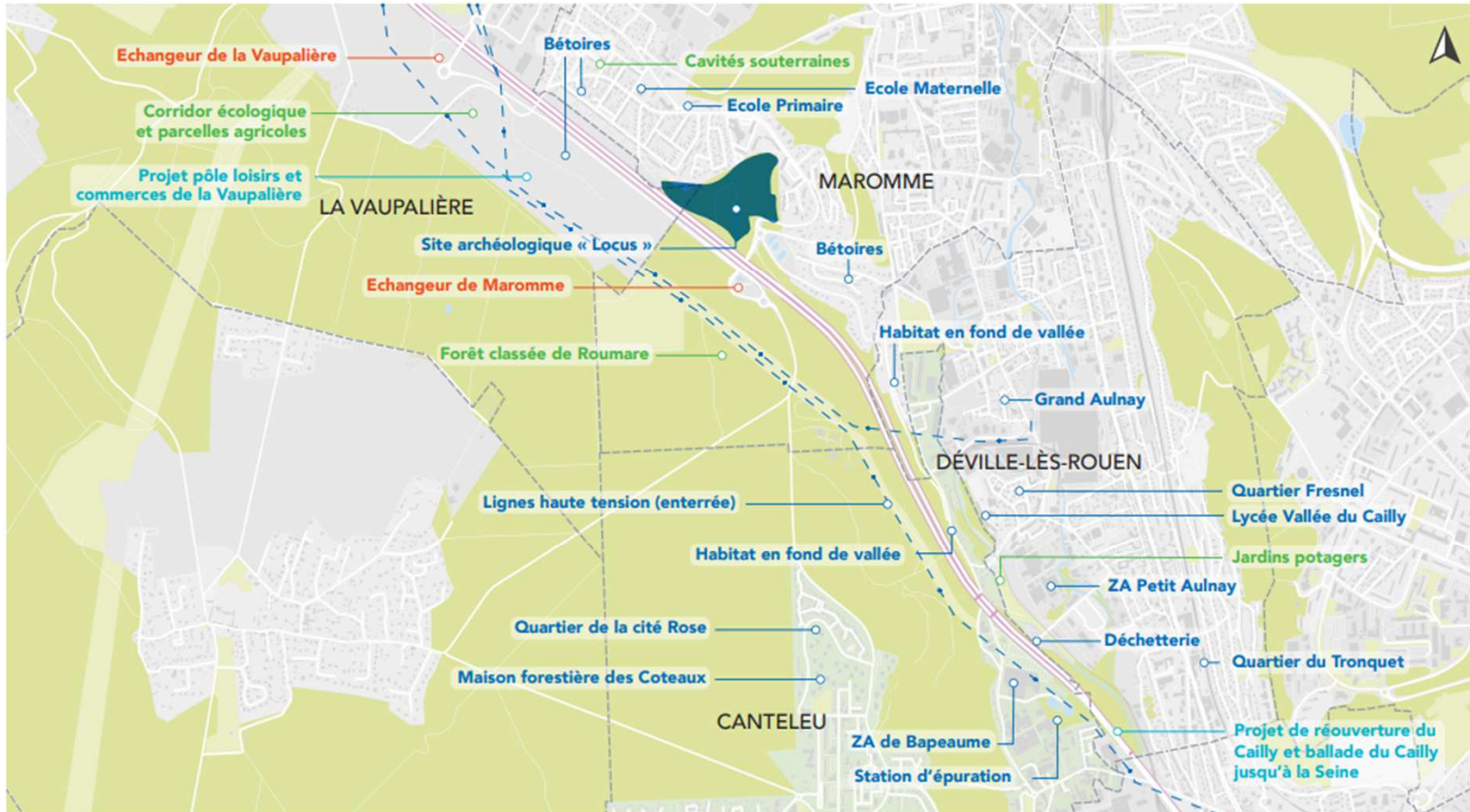
Principe de puits de secours sur le Grand Paris (Ligne 17)

Principaux enjeux Vallée du Cailly



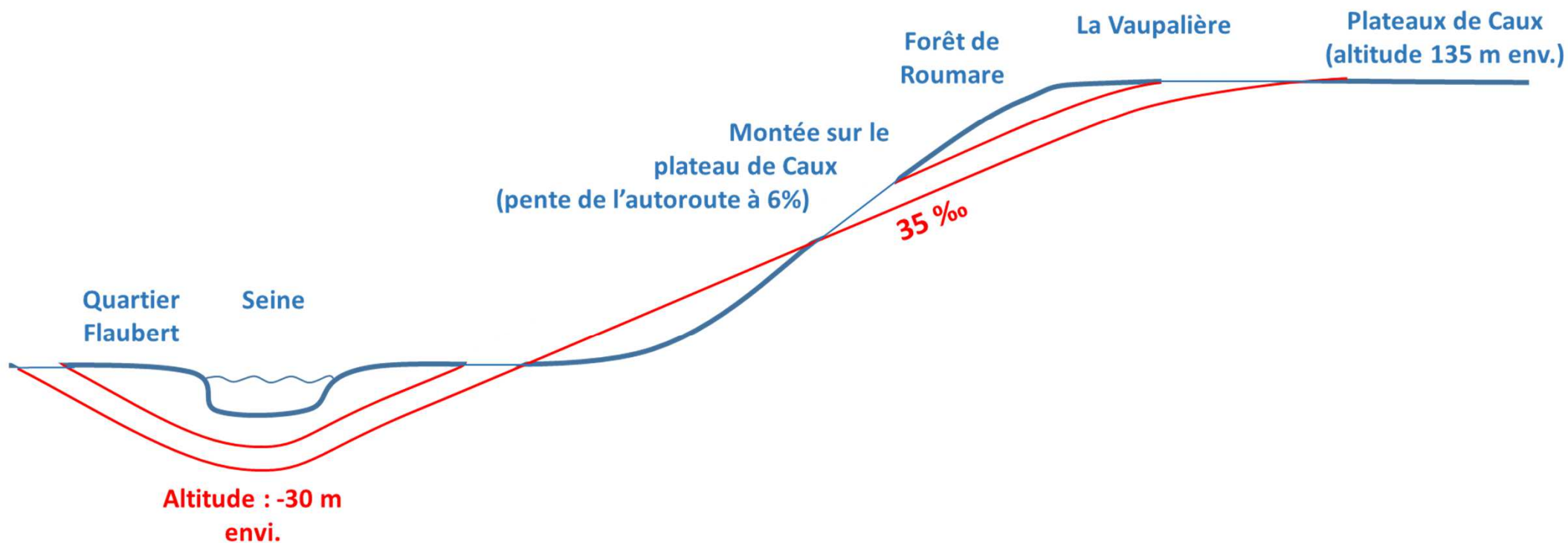
- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants
- - - Ballade du Cailly

Principaux enjeux de la montée sur le plateau de Caux

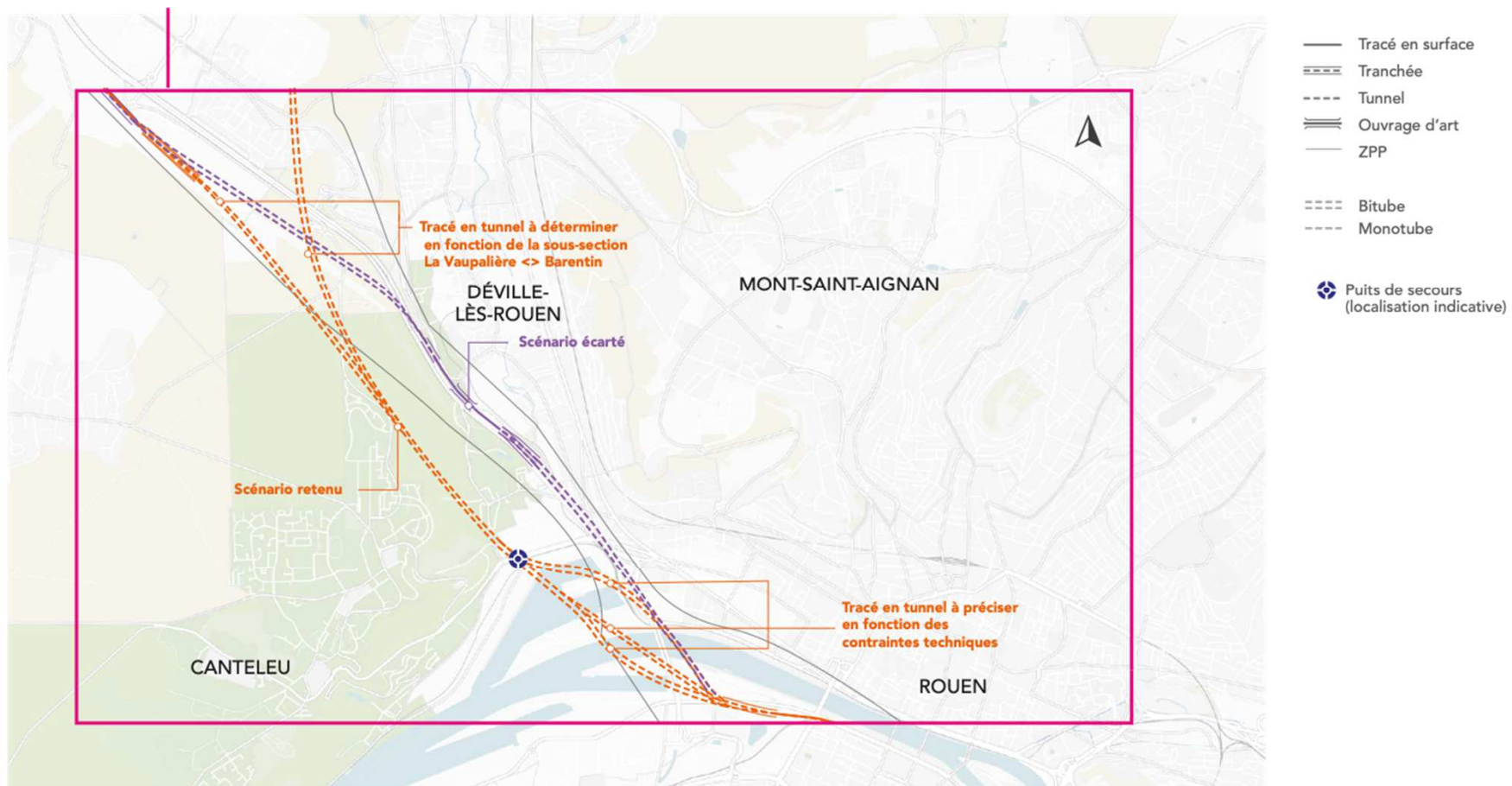


- Enjeux urbains existants
- Enjeux environnementaux
- Enjeux urbains futurs
- Enjeux de transports futurs
- Enjeux de transports existants
- Lignes haute tension

Transition du quartier Flaubert jusqu'au plateau de Caux



Scénario retenu : un tunnel intégral de Rouen au plateau





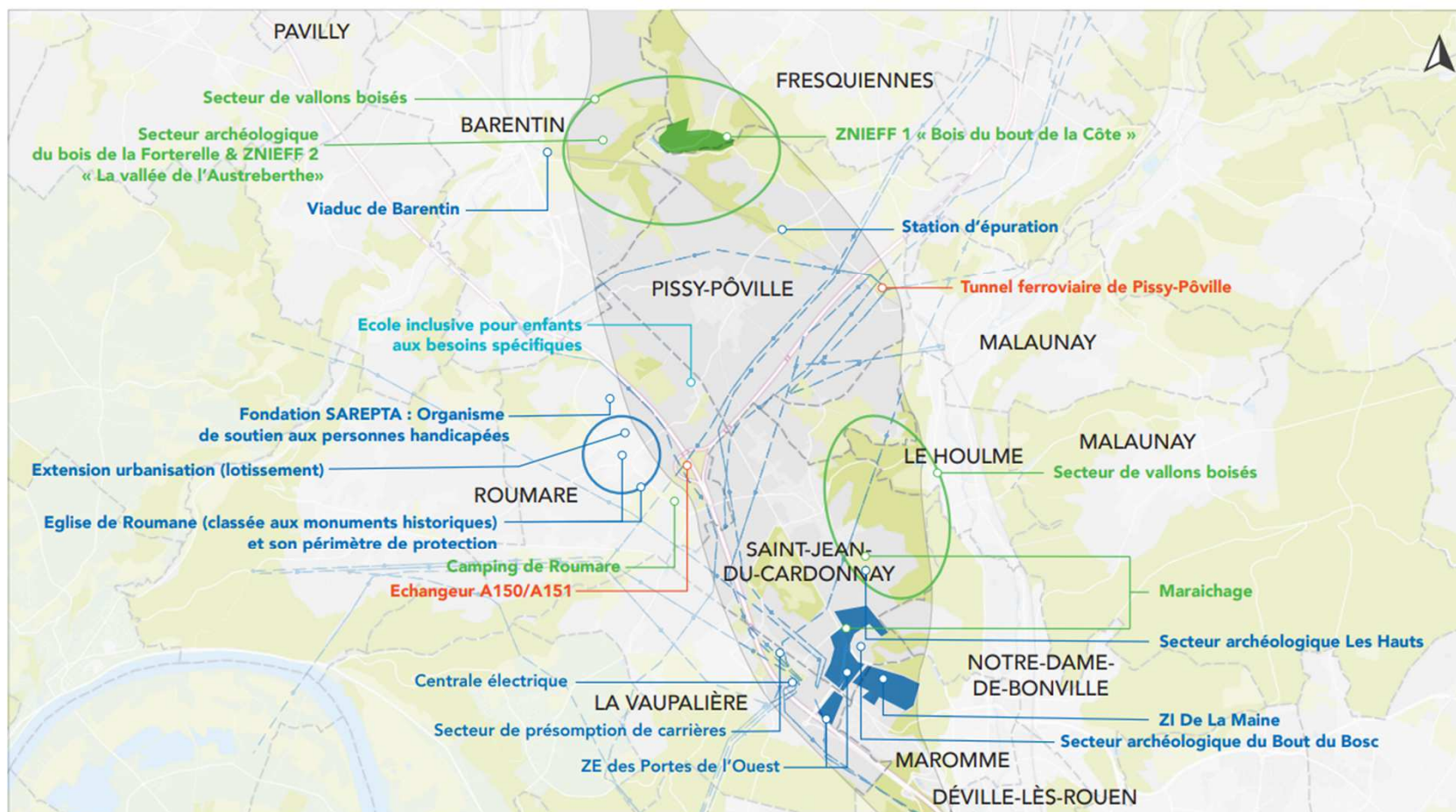
SORTIE DU TUNNEL > BARENTIN



Ligne Nouvelle Paris - Normandie



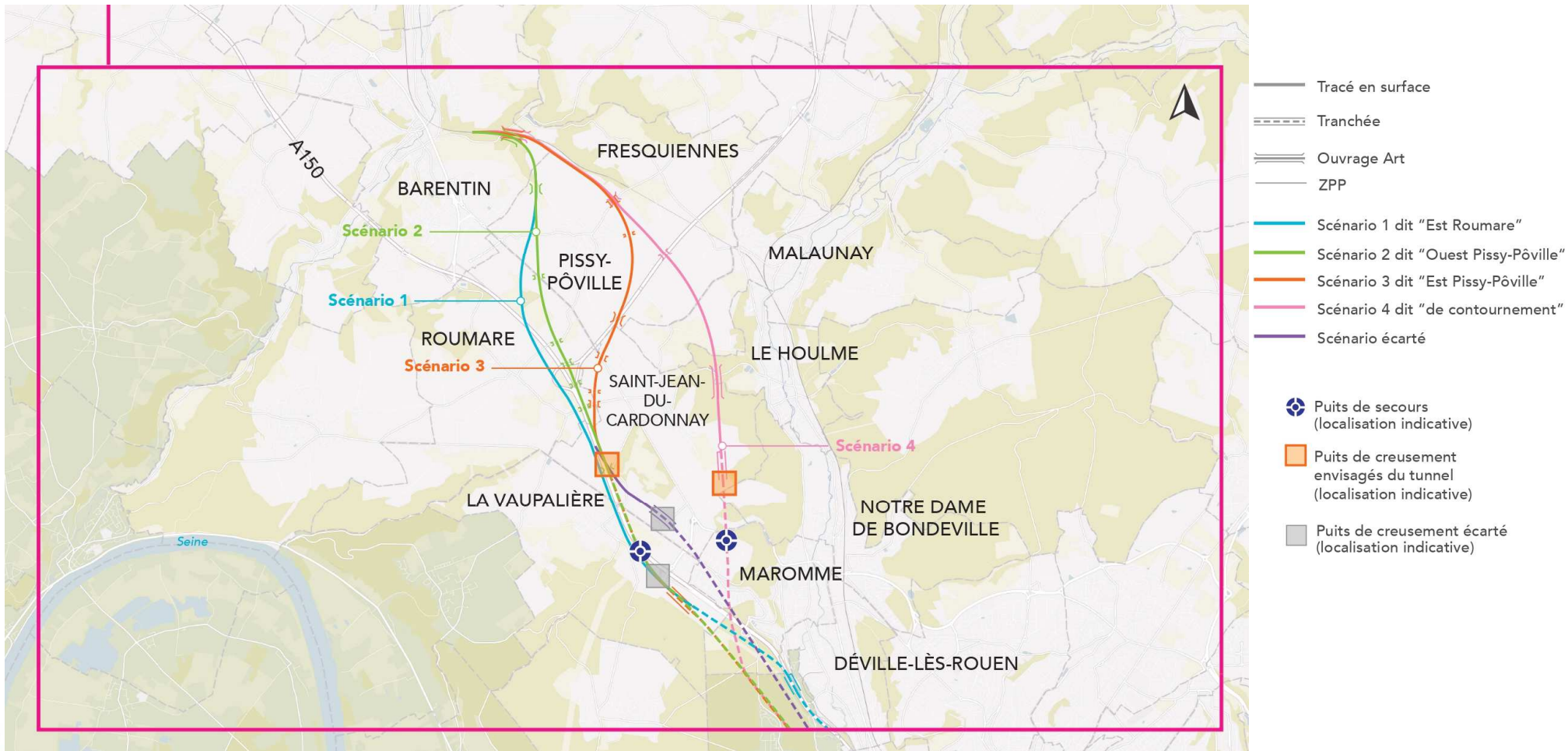
Principaux enjeux



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

--- Lignes haute tension

Scénarios étudiés, retenus et écartés



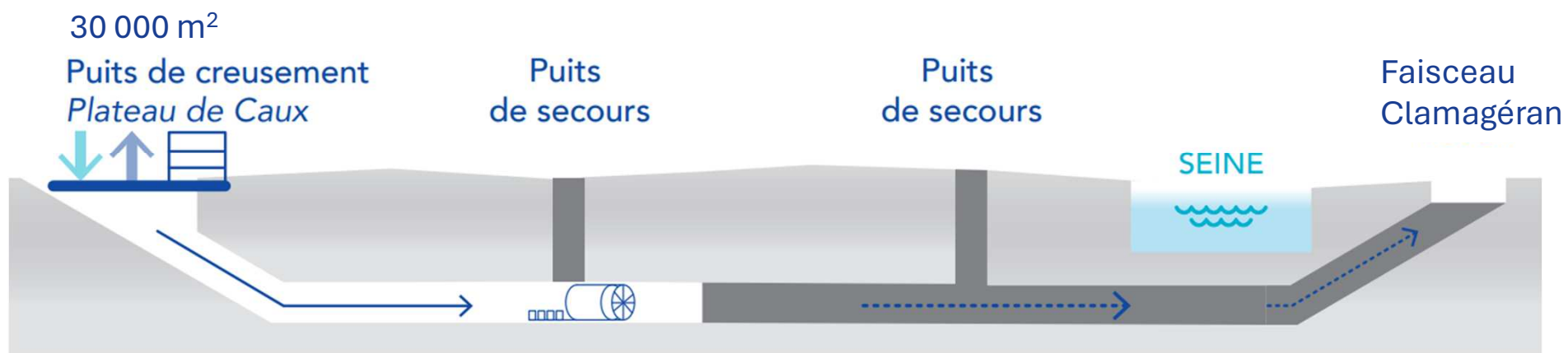
Focus sur les débouchés du tunnel



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



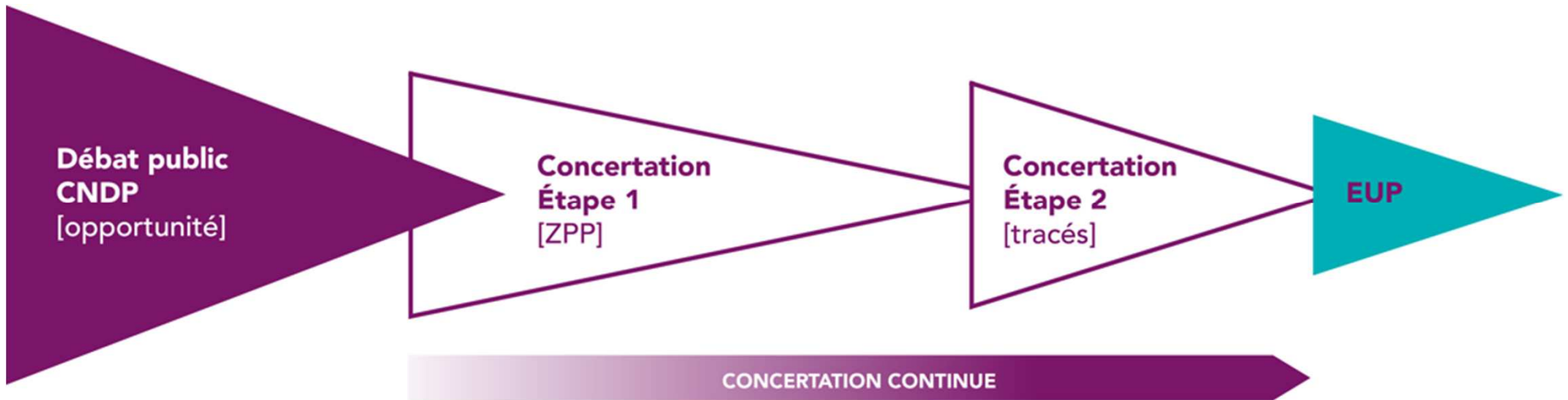
Concertation des publics



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

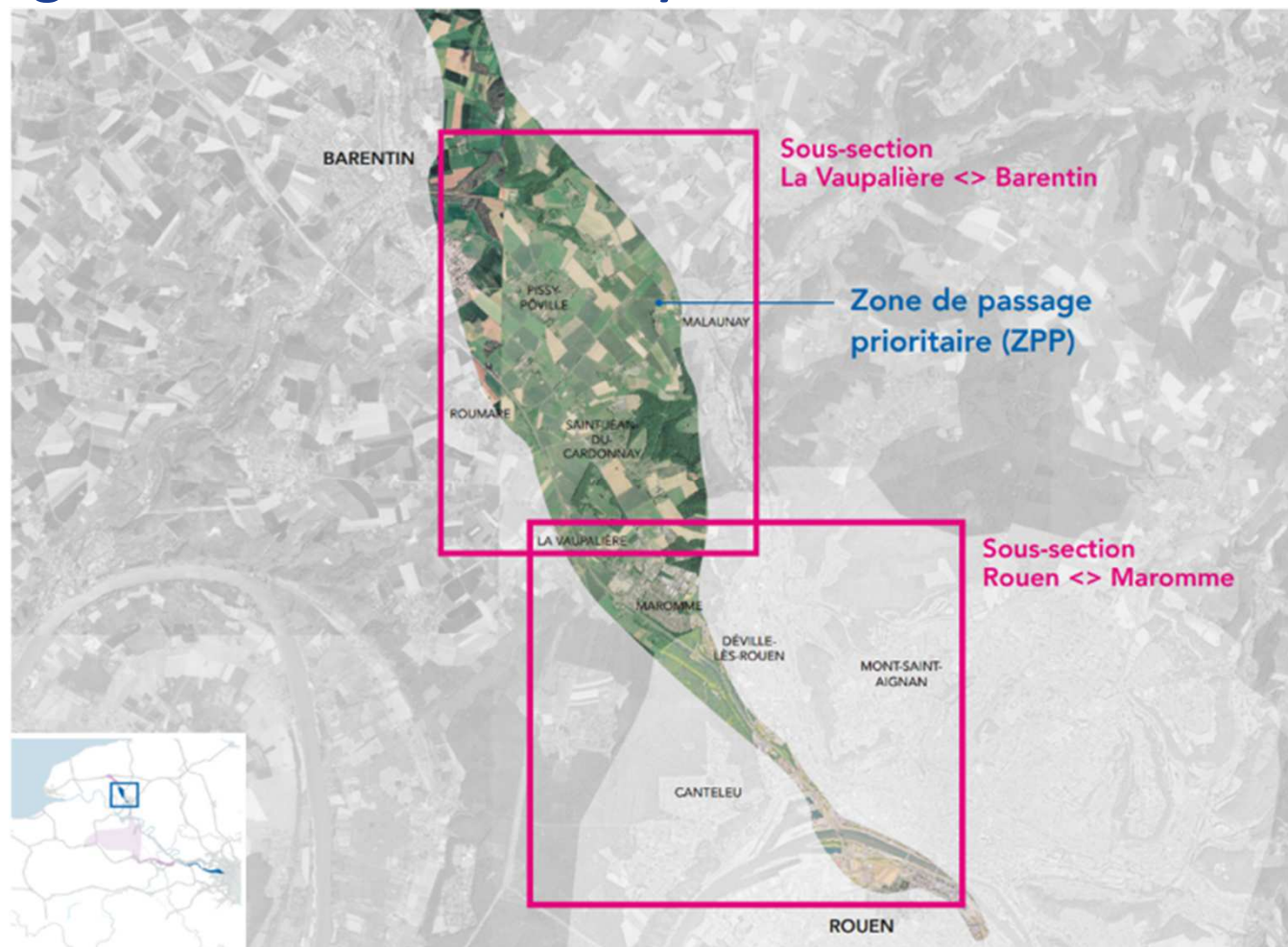
Section « Nanterre <> Mantes-la-Jolie »

6 sous-sections



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

2 sous-sections



Un dossier de concertation ...

DOSSIER DE CONCERTATION

Améliorer le transport ferroviaire des voyageurs

CONCERTATION CONTINUE 2024

Ligne Nouvelle Paris - Normandie

L'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 au réseau existant 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 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 Jolite et Caennais, sur des itinéraires directs, des lignes de voyageurs normands ou franciliens et des lignes de marchandises, sur les deux axes.

En créant des itinéraires 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 franciliennes et normandes 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 (nouvelle connexion entre 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).

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 genèse du projet

Les grandes phases du projet

Cadre 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 par un tunnel à l'ouest de Nanterre. L'ouvrage est composé de deux tubes de 10,2 km de diamètre, chacun permettant la circulation d'une voie SNCF. Il existe deux grandes options de tunnel ayant des caractéristiques techniques différentes, notamment en lien avec la situation des versants et des ouvrages.

Le tunnel dit « Montmorency », est un ouvrage à double voie indépendante avec une section transversale à une voie dans le cas principal, avec une section double voie transversale à la réalisation de parts de sections pour les 500 m.

Le tunnel dit « Vitrolles », est deux tubes distincts situés côte à côte et connectés entre eux par un pont central. Au passage d'un tube vers l'autre, les passages de voies sont réalisés par un pont central qui permet de passer d'un tube à l'autre.

Le maître d'ouvrage a recherché préférentiellement des tracés compatibles avec l'équation suivante, qui limite les impacts fonciers en surface. La contrainte est de devoir limiter les distances entre tubes à quelques dizaines de mètres ce qui nécessite certains recouvrements. C'est pourquoi, parmi les variantes de tracés envisagés sur la sous-section « Nanterre » Carrières-sur-Seine », certains ont été éliminés par manque de position sur l'axe Nord-Sud de l'alignement entre les deux tubes.

3. LE CHOIX D'UN TRACÉ EN TUNNEL

Le choix du type de tunnel

Le tunnel dit « Montmorency », est un ouvrage à double voie indépendante avec une section transversale à une voie dans le cas principal, avec une section double voie transversale à la réalisation de parts de sections pour les 500 m.

Le tunnel dit « Vitrolles », est deux tubes distincts situés côte à côte et connectés entre eux par un pont central. Au passage d'un tube vers l'autre, les passages de voies sont réalisés par un pont central qui permet de passer d'un tube à l'autre.

Le maître d'ouvrage a recherché préférentiellement des tracés compatibles avec l'équation suivante, qui limite les impacts fonciers en surface. La contrainte est de devoir limiter les distances entre tubes à quelques dizaines de mètres ce qui nécessite certains recouvrements. C'est pourquoi, parmi les variantes de tracés envisagés sur la sous-section « Nanterre » Carrières-sur-Seine », certains ont été éliminés par manque de position sur l'axe Nord-Sud de l'alignement entre les deux tubes.

FOCUS SUR LES PUIS DE SECOURS

Les accès 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 puits d'accès de secours sont disposés avec un espacement maximum de 500 mètres.

Un puits de secours est prévu tous les 20 à 30 mètres de diamètre et d'un diamètre d'un mètre 5000 m² tout au plus un peu moins qu'un tunnel de tunnel d'une surface de 17 000 m².

Une fois la réalisation de l'ouvrage et son équipement terminés, le puits est recouvert pour s'intégrer dans son environnement.

Le système de terme qui prolongent les accès et bouches de ventilation.

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

4. QUATRE SCÉNARIOS DE TRACÉS ÉTUDIÉS

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

Le premier scénario (A) privilégie un recouvrement dans les deux versants dans le secteur de l'axe Nord-Sud, une entrase SNCF étudiée entre les axes des Vitrolles J et L.

Le deuxième scénario (B) privilégie un recouvrement dans les deux versants dans le secteur de l'axe Nord-Sud, une entrase SNCF étudiée entre les axes des Vitrolles J et L.

Le troisième scénario (C) privilégie un recouvrement dans les deux versants dans le secteur de l'axe Nord-Sud, une entrase SNCF étudiée entre les axes des Vitrolles J et L.

Le quatrième scénario (D) privilégie un recouvrement dans les deux versants dans le secteur de l'axe Nord-Sud, une entrase SNCF étudiée entre les axes des Vitrolles J et L.

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 !

