10 | 2011

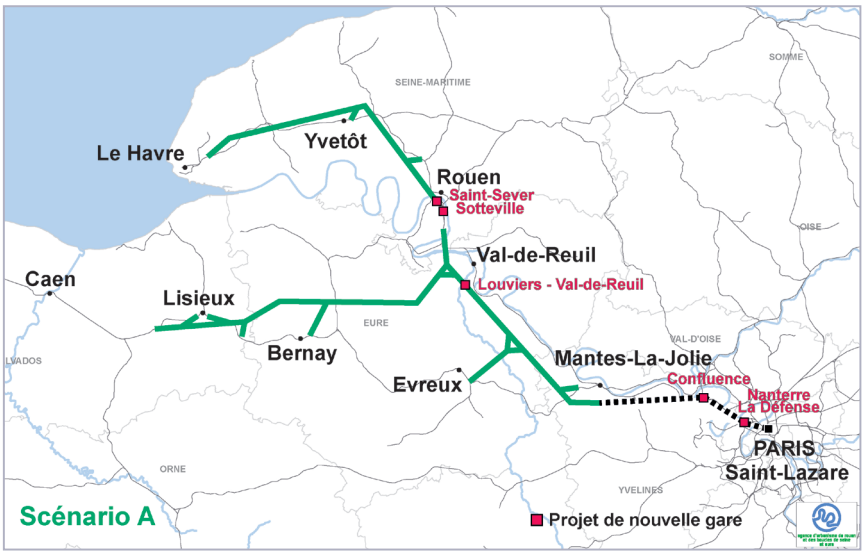
Ligne Nouvelle Paris Normandie

Comparaison des scénarii A et B

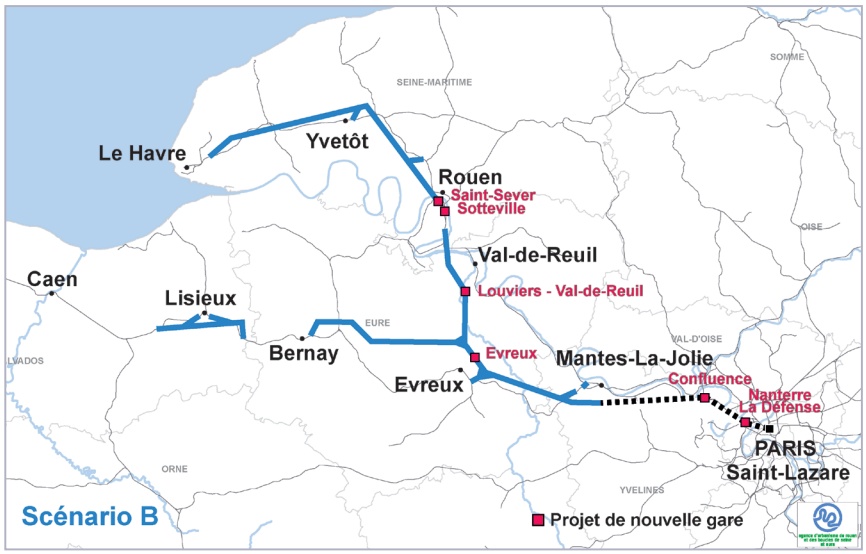
Le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie regroupe trois scénarii dans sa partie normande (de Mantes-la-Jolie à Caen et Le Havre). Cette note, établie à partir des éléments disponibles à l'ouverture du débat public, vise à éclaircir la comparaison des scénarii A et B qui semblent proches en termes de fonctionnalités et de caractéristiques. Ces dernières sont plus distinctes dans le scénario C qui n'est donc pas abordé ici. Cette synthèse est basée sur le dossier du maître d'ouvrage du débat public, ainsi que sur les rapports « d'étude de planification stratégique » et « d'études techniques et environnementales » de RFF.

L'infrastructure

Le scénario A, avec 220 km de ligne nouvelle et 70 km de raccordements, est estimé actuellement à 6,5 Mds d'euros, soit 200 millions d'euros de plus que le scénario B dont le linéaire d'infrastructure est plus faible (210 km et 60 km respectivement pour la ligne et les raccordements), et qui réutilise la ligne existante dimensionnée à 200 km/h entre Bernay et Lisieux. Le scénario B implique la création d'une nouvelle gare dont l'implantation potentielle est envisagée à l'Est de Sassey en bordure du Grand Evreux Agglomération, à une dizaine de kilomètres du centre d'Evreux ■



Sources : Route 500® - RFF - AURBSE



Sources : Route 500® - RFF - AURBSE

agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure

Temps de parcours et dessertes

	Scénario A	Scénario B
Relations normandes	Caen/Rouen : 45 min. Rouen/Le Havre : 29 min. Le Havre/Caen : 1H26 Rouen/Evreux : 31 min. (de centre à centre)	Caen/Rouen : 1H07 Rouen/Le Havre : 29 min. Le Havre/Caen : 1H51 (2H21 en heure creuse) Rouen/Evreux : 33 min. (liaison gare excentrée)
Relations avec Paris	Paris/Evreux : 42 min. Paris/Le Havre : 1H17 min. Paris/Caen : 1H13 Paris/Rouen : 45 min.	Paris/Evreux : 33 min. (liaison gare excentrée) ; 47 min. (de centre à centre) Paris/Le Havre : 1H19 min. Paris/Caen : 1H16 Paris/Rouen : 47 min.

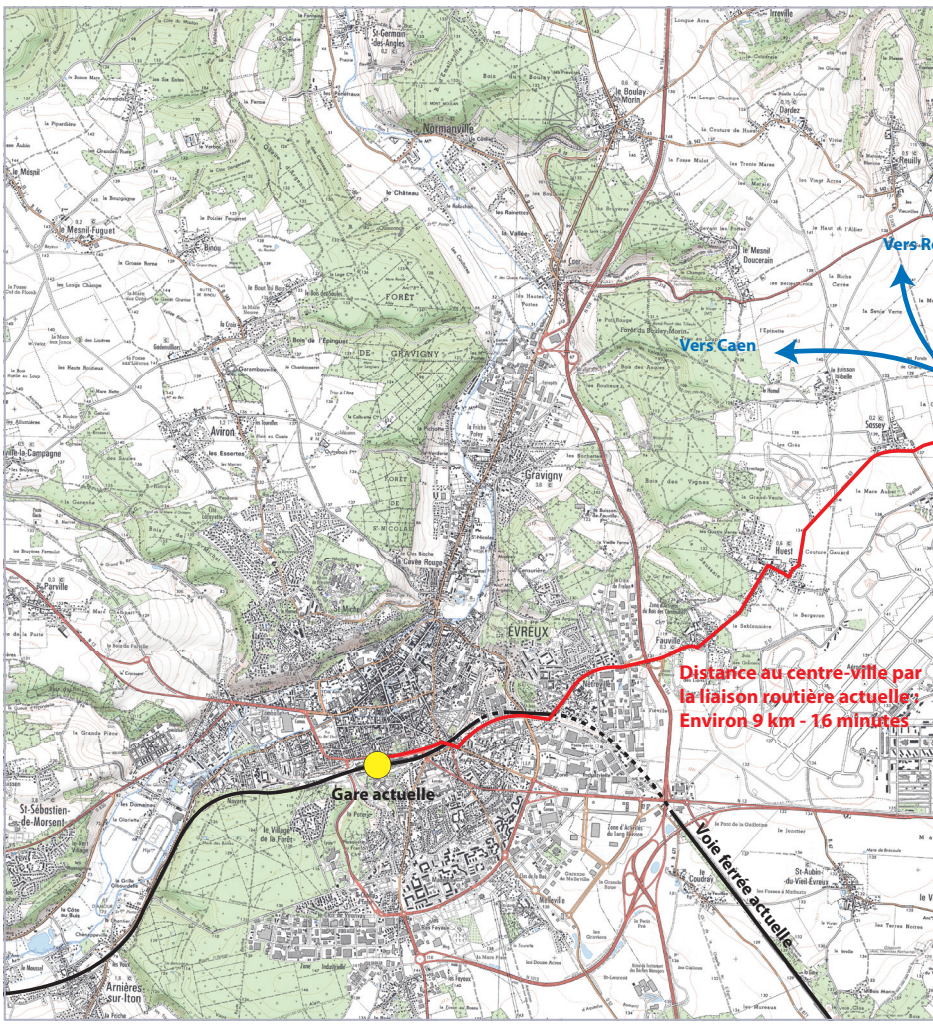
Source : RFF

Entre les deux scénarii, les temps de parcours diffèrent principalement sur les liaisons régionales. La liaison Rouen/Caen est de 45 minutes dans le scénario A et 1H07 dans le B. La future liaison Rouen/Evreux est de 31 minutes de centre à centre (A), et de 33 minutes (B) mais pour rejoindre la nouvelle gare excentrée, il faut ajouter les temps de correspondance et de parcours avec le centre de l'agglomération (plus de 15 minutes par la route).

Le scénario B tend donc à rapprocher l'agglomération d'Evreux de l'Île-de-France au détriment des relations normandes dont les performances en temps sont moindres. La liaison entre Paris et Evreux est en effet de 42 minutes dans le scénario A et de 33 minutes dans le B, mais ce temps ne comprend pas la desserte de l'agglomération d'Evreux. Les gains de temps engendrés par la nouvelle ligne sont donc perdus dans la relation au centre de l'agglomération. Contrairement aux LGV historiques qui avaient pour objectif de concurrencer l'avion, les caractéristiques de la nouvelle ligne, desservant de nombreuses villes sur une distance courte, lui permettent de concurrencer l'automobile. La gestion performante de l'intermodalité et de la connexion aux pôles générateurs de déplacements du territoire est donc indispensable à la compétitivité du projet. Hors, dans le cas du scénario B, les liaisons Rouen-Evreux ne permettent pas d'offrir la performance et le confort nécessaires pour concurrencer l'automobile dont le temps de parcours de centre à centre est de 45 minutes (pour information, 90% des relations domicile-travail s'effectuent en voiture entre le Grand Evreux et la CREA, et plus de 95% entre la CASE et le Grand Evreux – INSEE RP 2007).

Le scénario A permet une construction des horaires basée sur le principe de gare de rendez-vous à Rouen et à Caen où toutes les correspondances sont possibles, dans un temps court. De même, ce scénario transforme la gare actuelle d'Evreux en véritable pôle de correspondance entre

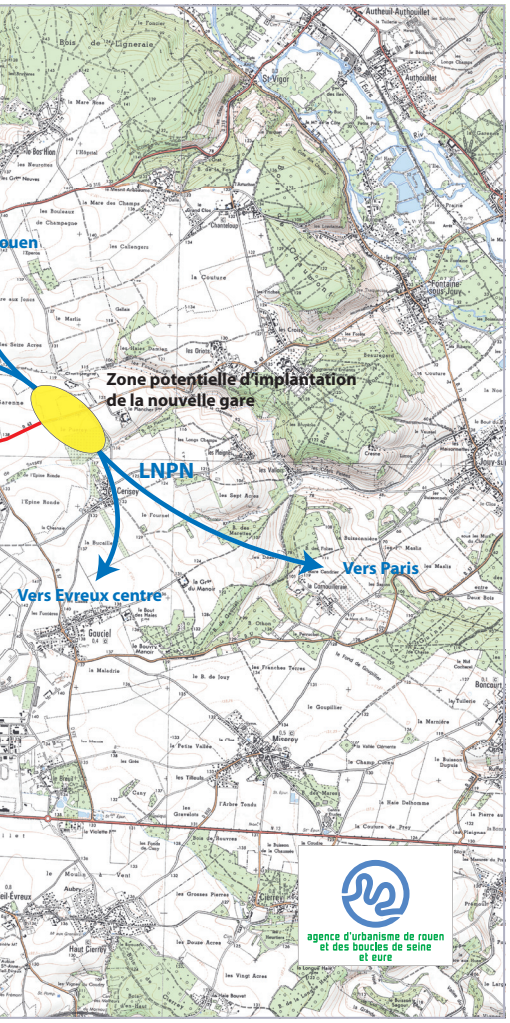
LNPN - Scénario B du débat public
Nouvelle gare d'Evreux



les trois branches vers Caen, Rouen et Paris, avec un cadencement toutes les 30 minutes en direction de Paris. A l'inverse, le scénario B allonge les temps d'attente en gare de Rouen et Caen, interdisant le principe de gare de rendez-vous, et affaiblit le pôle de correspondance d'Evreux.

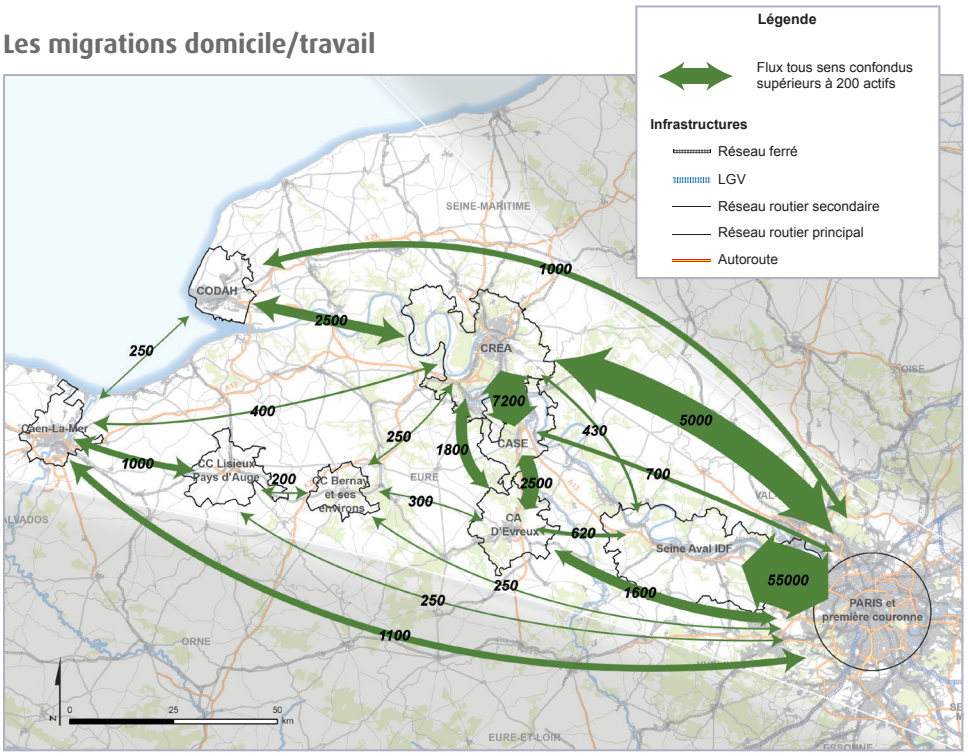
Le scénario B permet le passage de tous les trains de la LNPN par la nouvelle gare d'Evreux (la gare actuelle serait conservée pour les liaisons en terminus à Evreux). En revanche, cela ne garantit pas de pouvoir y arrêter plus de trains que prévu dans les principes d'exploitation définis dans les fonctionnalités attendues de la ligne nouvelle et communs à tous les scénarii. En effet, la conception de la nouvelle gare permet d'être traversée sans arrêt. Elle reste donc dépendante de l'exploitation de la ligne qui fera réellement la différence entre le nombre de trains passants et ceux qui la desservent. La présence de deux gares implique aussi des liaisons multiples et donc un effort particulier à fournir pour la lisibilité de l'offre ferroviaire et l'exploitation.

De même, l'articulation avec le réseau TER et les solutions de raccordement à la gare actuelle (navette bus ou TER) seront déterminantes pour la qualité de la desserte de l'agglomération d'Evreux et son intégration dans un système ferroviaire régional et interrégional performant. (Nous pouvons citer l'exemple de la nouvelle gare TGV d'Avignon mise en service en 2001, dont le raccordement à la gare historique, distante de cinq kilomètres, a été reporté pour des raisons économiques et dont les travaux n'ont débuté qu'en juin 2011. Sa réalisation permettra d'entrer en correspondance avec le TER en nouvelle gare) ■



Sources : RFF - IGN SCAN 25® - AURBSE

Les migrations domicile/travail



Sources : APUR - AUCAME - AUDAS - AURBSE - AURH - IAU-IDF / INSEE RP 2007 - Route 500®

Relations aux aéroports de Paris et au réseau à grande vitesse européen

Tous les scénarii sont compatibles avec les possibilités de connexion aux aéroports de Paris et au réseau à grande vitesse national et européen :

- La connexion aux aéroports s'effectue en correspondance à La Défense ou à Saint-Lazare via le réseau Grand Paris Express.
- La connexion directe à Roissy est envisagée à plus long terme via le contournement Nord des LGV en Île-de-France. La connexion à Orly pour les TGV normands actuels est envisagée dans le projet d'Interconnexion Sud des LGV d'Île-de-France.

Les différents scénarii LNPN en Normandie sont équivalents en ce qui concerne les solutions envisagées pour rejoindre les aéroports parisiens.

La connexion à Paris-Charles de Gaulle pourra s'effectuer dans un premier temps via une correspondance à La Défense avec le réseau Grand Paris Express offrant l'avantage des fréquences élevées. La liaison directe pourra être envisagée par l'amélioration des accès et des circulations sur la grande ceinture fret de Paris - puis à plus long terme, via le contournement LGV Ouest de Paris – offrant ainsi un accès au réseau à grande vitesse européen.

La connexion à Orly pourra s'effectuer grâce au prolongement de la ligne 14, dans le cadre du réseau Grand Paris Express, via une correspondance à Saint-Lazare. Mais elle est surtout envisageable par l'accès au projet d'Interconnexion Sud des LGV en Île-de-France offrant aux TGV normands actuels (Le Havre/Marseille) un arrêt en nouvelle gare d'Orly. Ce projet, dont RFF a décidé de poursuivre les études suite aux conclusions du débat public, fera l'objet d'approfondissements quant aux possibilités d'accès depuis la Normandie. Les options envisagées jusqu'ici seront retenues comme optionnelles au regard des coûts engendrés. Cet accès reste indispensable pour relier la Normandie à la deuxième plate-forme aéroportuaire de France, et améliorer les temps de parcours des TGV intersecteurs normands. Il doit être considéré comme un élément de réponse aux fonctionnalités attendues de la LNPN ■

Le fret

Tous les scénarii de la LNPN en Normandie donnent la même réponse concernant le fret (possibilité technique d'une mixité de l'infrastructure nouvelle entre fret et voyageurs avec des surcoûts, et libération de capacité pour le fret sur l'axe historique). La réouverture de la relation fret Rouen-Evreux-Chartres-Orléans n'est pas envisagée dans le cadre de ce débat.

Concernant le fret, les possibilités sont sensiblement similaires entre les scénarii A et B. La mixité de la ligne nouvelle entre Sotteville-lès-Rouen et Evreux est, par exemple, envisageable dans les deux cas. Mais ces fonctionnalités liées au fret restent à définir en fonction de la demande et des besoins, et les coûts d'infrastructure supplémentaires que cela implique restent à étudier par le maître d'ouvrage. La réponse aux besoins du fret, tels qu'envisagés aujourd'hui, repose sur la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors et la réalisation de la LNPN qui libérera de la capacité sur la ligne Rouen-Mantes actuelle ■

En conclusion

Le scénario A permet la création d'un système ferroviaire régional performant mettant en réseau les métropoles et les villes normandes. Cette meilleure performance se traduit dans les prévisions de fréquentation de la ligne. Les gares situées au cœur des agglomérations y sont privilégiées, qu'elles soient historiques ou nouvelles. Cette centralité leur confère une grande accessibilité depuis les espaces qu'elles desservent, elles peuvent ainsi devenir le lieu où s'articulent tous les modes de déplacement respectueux de l'environnement. Les gares situées au centre des villes constituent aussi des points d'entrée au cœur des espaces économiques et de population. Enfin, les liaisons de centre à centre entre les pôles générateurs de déplacements permettent à la ligne nouvelle de mieux concurrencer le mode automobile et ainsi de multiplier les bénéfices socio-économiques et environnementaux du projet.

agence d'urbanisme de rouen et des boucles de seine et eure

101, boulevard de l'Europe
CS 30220
76004 Rouen Cedex 1

Tél : 02 35 07 04 96
Fax : 02 35 36 82 98

Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org

2011_015 Document établi sur la base des éléments disponibles au 3/10/2011.