



## ARDIES Val d'Oise

Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité

*Contribution complémentaire au cahier d'acteur (n°22) de l'association sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie -LNP - Débat public organisé par la CPDP-LNP du 3 octobre 2011 au 3 février 2012*

En réponse à la mise en cause de l'étude d'impact de l'Institut Géographique National (IGN) lors de la réunion publique de Cergy (16/11/11) l'Ardies Val d'Oise a complété son cahier d'acteur (n°22) par cette contribution additionnelle.

L'association n'entend pas laisser s'installer l'idée d'une négligence éventuelle de l'expert ou d'un vice de sa méthode de calcul pourtant cautionnée par l'administration (Annexe 2 de l'Instruction cadre du 25 mars 2004 du ministère de l'équipement).

Une étude de contrôle a donc été confiée à la société MAPORAMA SOLUTIONS pour vérifier (sous logiciel Arcgis) les conclusions de l'IGN sur des bases identiques de parcours et de vitesses.

Outre cette vérification élémentaire l'Ardies a demandé au contrôleur d'inverser les vitesses affectées aux différentes variantes IGN (ramener la vitesse à 250KM/h là où elle était à 320Km/h et l'inverse) afin de démontrer la fonctionnalité de la méthode de calcul par sa réversibilité.

Les premiers résultats sont concluants (*voir rapport provisoire en annexe*) :

Un premier tableau établit un parallélisme étroit entre les chiffres d'IGN et ceux de Maporama dans les mêmes conditions d'implantation. L'augmentation de valeur traduit bien l'augmentation de vitesse :

### 1 Tableau de contrôle à l'identique des performances économiques IGN

<b>Performances économiques par annuelles (à l'horizon 2020 en euros 2000)</b>	<b>Résultats IGN (Logiciel IGN Map)</b> <i>Millions d'euros</i>	<b>Résultats MAPORAMA (Logiciel Sous Arcgis)</b> <i>Millions d'euros</i>	<b>Rapport entre résultats MAPORAMA et IGN</b>
<b>Variante Rive gauche</b>	598	651	1,08
<b>Variante IGN Rive droite</b>	<b>4 383</b>	<b>4 173</b>	<b>0,95</b>
<b>Variante IGN Mixte</b>	1 022	1 036	1,01

Un deuxième tableau valide la méthode d'évaluation incriminée. Les valeurs enregistrent comme prévu l'inversion des vitesses :

## 2 Tableau après inversion des vitesses des variantes IGN

Performances économiques en par an (à l'horizon 2020 en euros 2000)	Résultats obtenus par Maporama en solution de vitesses initiales millions d'euros	Résultats obtenus par Maporama en solution de vitesses inversées millions d'euros	Rapport entre situation inversée et situation initiale
Variante Rive gauche	677	1 079	1,65
Variante IGN Rive droite	4 173	2 847	0,68
Variante IGN Mixte	1 036	1 428	1,37

**Il manque le tableau des performances naturelles actuellement en cours de traitement. Elles seront jointes au rapport complet de MAPORAMA qui sera mis en ligne avant le 15 février sur le site de l'association [www.ardies.org](http://www.ardies.org) (clic sur *grands projets en débat* puis sur *Ligne Paris Normandie* puis sur lien Maporama).**

Il sera ainsi possible de reconnaître la conformité du travail de l'IGN et de sa méthode d'évaluation économique .

Le groupe 2ELV a obtenu qu'à l'ouest de Mantes sa solution d'amélioration de l'existant (**Alt**) soit prise en considération en plus des quatre scénarios (**A,B,C, AB**) du maître d'ouvrage.

**Il aurait été logique d'agréger au débat LNPN les solutions IGN « Rive Droite » et « Mixte » (voir plans en annexe ou dans cahier d'acteur ) afin d'offrir un aperçu complet des options envisageables comme demandé par l'Ardies.**

L'associations a pu à bon droit s'étonner que l'expertise d'un scénario grande vitesse n'ait pas été diligentée dès le départ par le comité de pilotage de la future LNPN. Ce rejet est d'autant plus surprenant que l'analyse quantitative, considérée comme centrale par l'instruction cadre du 25 mars 2004, est régulièrement utilisée à l'appui des projets d'infrastructures ferroviaires (Béarn Bigorre , ligne nouvelle **Paris-Orléans-Clermont-Lyon- POCL** ... etc).

Il est vrai que le dossier support fait référence (page 112) à un « *système ferroviaire nouveau* » au sud-est de.. Londres (!)... et rien moins qu'à « *l'INVENTION* », dans le Kent, « *d'un nouveau concept , la grande vitesse régionale , avec du matériel en capacité de circuler à 225 km/h sur ligne nouvelle et à 160 km/h sur ligne classique* ».

En fait d' « invention » il s'agit d'un ajustement pragmatique de la grande vitesse (320 kms/h) à des réalités locales qui ont multiplié des cloisonnements urbains et paysagers en aval de deux grandes capitales en expansion. Cette configuration ne facilite pas de part et d'autre de la Manche l'insertion de la grande vitesse conventionnelle (320 kms/h) mieux adaptée à la longue distance en rase campagne où chaque minute compte pour rapprocher les territoires et rivaliser avec l'avion.

C'est ce qu'indique brièvement le dossier du débat (page 61) : « une vitesse de 300 kms/h n'est intéressante que si les parcours à cette vitesse sont longs et le train en concurrence avec l'avion, ce qui n'est pas le cas pour la LNPN »...

D'où la disparité d'une « Grande Vitesse » optionnelle pour desservir à 250 kms/h (vitesse de pointe optimale) Le Havre et Caen (198 et 212 kms de Paris) faute d'un trafic aérien substantiel à l'ouest, alors qu'Orléans ou Vierzon, à la même distance de Paris (112 Kms et 212 kms), sont concernées par la Grande Vitesse 320 kms/h concédée à la future **POCL** (ligne **P**aris **O**rléans **C**lermont **L**yon) parce que dans dans l'attraction de cette future LGV (objet d'un débat parallèle).

La notion de concurrence avec l'avion n'est pas sans valeur mais elle en l'espèce nuancée par le paradoxe d'une LNPN également destinée à améliorer l'accès des normands à Roissy !

Appliquée au projet LNPN la mise en œuvre des deux vitesses considérées ne fait pas apparaître de distortions aberrantes entre les scénarios. Le tableau comparatif des temps horaires (*ci-dessous et en annexe*) établi par MAPORAMA enregistre des améliorations sur tous les parcours par rapport aux temps actuels.

### 3 Tableau des meilleurs temps horaires (gare à gare) après implantation de la LNPN

Temps actuels sans LNPN		meilleurs temps RFF				IGN Vitesses initiales Trains directs		IGN Vitesses inversées Trains directs	
Parcours	Temps actuel RFF	A	B	C	AB 2ELV ALT	Meilleur Temps Rive droite	Meilleur temps Variant mixte	Meilleur Temps Rive droite	Meilleur Temps Variante mixte
Paris-Evreux	0h54	0h42	0h33	0h42	0h40 0h40	0,35	0,46	0h37	0h46
Paris –Rouen	1h08	0h51	0h47	0h45	0h52 0h59	0h36	0h51	0h40	0h49
Paris-Lisieux	1h39	0h58	1h03	1h04	1h08 1h11	1h09	0h52	1h16	0h48
Paris-Le Havre	2h02	1h17	1h19	1h20	1h24 1h41	1h01	1h18	1h07	1h14
Paris-Caen	1h47	1h13	1h16	1h19	1h20 1h30	1h10	1h12	1h21	1h06
Caen-Le Havre	2h33	1h26	1h51	0h41	1h26 2h15	0,28	1h39	0h32	1h29
Roissy-Caen	x	x	x	x	x	1h10	1h09	1h20	1h06
Roissy-Le Havre	x	x	x	x	x	1h01	1h16	1h09	1h13
Roissy-Rouen	x	x	x	x	x	0h35	0h47	0h41	0h48

Un écart spectaculaire apparaît toutefois sur le barreau Caen-Le Havre grâce à la conception des scénarios C et **IGN Rive Droite** (bifurcation vers Caen au plus près du Havre).

Le Rive Droite IGN compense l'allongement de son parcours par sa vitesse supérieure . Il s'avère le plus rentable, parce qu'il cumule les trafics métropolitains les plus importants ( Paris -Rouen- Le Havre- Caen) à grande vitesse (320 km/h) sur un même linéaire.

**Il est surtout le seul à rallier Paris Le Havre en moins de 1h15 temps considéré comme temps limite pour assumer pleinement la fonction d'artère ferroviaire du Grand Paris maritimo fluvial.**

Les sous performances relatives des scénarios **A,B,C,AB et Alt** désavouent l'application idéale du Grenelle de l'Environnement . La conséquence prévisible en est un moindre transfert modal de la route vers le rail contraire à l'objectif de réduction du CO2 entre le littoral Normand et l'Ile de France.

**L'autre grand inconvénient de ces quatre scénarios est d' affranchir la LNPN du déploiement ordonné du système de transport francilien. Le réseau régional d'Ile de France est le pivot du réseau grande vitesse national et international comme le suggère le maître d'ouvrage : « *La poursuite du développement du réseau de lignes à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne ...et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen...* » (page 9 du dossier support) .**

Contairement au réseau insulaire régional du Kent le réseau francilien est en prise directe sur les grands couloirs de transit continentaux . Il est à la fois dispositif régional, plaque tournante du réseau national mais aussi segment du réseau de transport européen (RTE-T) .

**Cette triple fonction stratégique impose la réalisation des maillons manquants de la rocade francilienne des TGV (interconnexion) et particulièrement son barreau nord essentiel pour :**

- a) **donner aux normands un accès direct à Roissy-CDG**
- b) **désenclaver le chef lieu du Val d'Oise (Cergy-Pontoise).**

Le raccordement de la LNPN au métro automatique Grand Paris Express permettra de rejoindre Roissy-CDG sans passer par St Lazare mais la correspondance à La Défense exigera onze arrêts et prendra vingt à vingt cinq minutes .

L'absence de liaison directe entre la LNPN et l'aéroport de Roissy-CDG pénalisera les normands et privera du même coup Cergy Pontoise d'un puissant relai de croissance .

Le principe d'une gare TGV à Cergy est en effet textuellement confirmé par le Schéma Directeur Régional d'Ile de France (**SDRIF** 2008) sous le titre: « *Renforcement et mise en réseau des grands pôles structurants de l'agglomération centrale* » (page191 et suivantes de ce document).

Le même SDRIF qualifie Cergy de « *pôle de rayonnement économique international ...* ) et insiste longuement sur les atouts de l'ex Ville Nouvelle :

*« ...Son implication [Cergy] dans quatre pôles de compétitivité, son développement des réseaux haut débit et les projets portés en matière d'innovation et de recherche contribueront au renforcement de son rayonnement. Le confortement de ce territoire doit également trouver une réalité dans un effort important de production de logements...une densification de l'aménagement...Le caractère structurant de l'agglomération de Cergy Pontoise sera renforcé par l'installation de nouveaux*

*services...notamment l'implantation de nouveaux centres de recherche et le confortement des laboratoires existants liés au pôle d'enseignement supérieur..Son parc d'exposition et de congrès sera rénové et agrandi. »*

Ce sont là les objectifs d'un pôle d'avenir et non ceux d'une cité marginalisée de lointaine périphérie .

**Pourtant l'activité ne cesse de se dégrader à Cergy Pontoise où les statistiques font apparaître un tassement insidieux du nombre d'emplois salariés dans le secteur privé entre 2006 et 2010 :**

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Industrie	16 573	14 178	13 991	13 144	13 406
Construction	4 423	4 526	4 095	4 131	4 025
Commerce	13 848	14 865	14 175	13 144	13 012
Services	35 238	37 274	37 537	36 083	37 055
Inconnu		1			
<b>TOTAL</b>	<b>70 082</b>	<b>70 844</b>	<b>69 858</b>	<b>66 502</b>	<b>67 498</b>

*(pôle emploi)*

**Cette situation est largement imputable à l'absence de liaisons productives. Une ligne Grande Vitesse changerait la donne comme le suggère le maître d'ouvrage (page 112 du dossier support). Une gare TGV permettrait sans aucun doute à Cergy d'intégrer le Grand Paris des transports pour y exprimer pleinement son potentiel de métropole d'équilibre .**

Cet objectif suppose la recherche d'un passage pour la LNPN car il faut bien qu'une voie ferrée passe quelque part.

Le maître d'ouvrage aborde avec prudence cette perspective en précisant (page 74) qu' « à long terme, le cheminement des TAGV depuis Confluence vers Roissy sera possible sans restriction avec la réalisation d'une ligne nouvelle vers Roissy... ».

Il ne fait nullement mention d' une étape TGV pour désenclaver Cergy grâce à une liaison nouvelle en direction Roissy .

Mais on ne voit pas bien par où la LNPN rejoindrait directement Roissy étant entendu que la Grande Ceinture est déjà dédiée au fret et au Tram Train de la Tangentielle Nord (TGN). La nouvelle infrastructure partirait de la Confluence c'est-à-dire d'Achères sans que l'on sache non plus si le lieu d'implantation de la future gare LNPN sera Achères ville ou Achères Grand Cormier.

Un flottement est perceptible dans les explications du maître d'ouvrage sur ce point qui telescope le problème de la Tangentielle Ouest (TGO) supposée relier la « Confluence» à Cergy au nord et à Versailles au sud.

La TGO semble bloquée dans la forêt de St Germain et le débat n'a pas vraiment permis d'identifier la nature des obstacles qui freinent son indispensable prolongement au nord pour desservir la Confluence et rompre l'isolement de Cergy.

Or les délais de prolongement d'Eole à l'ouest et de mise en service Métro automatique Grand Paris Express fixent les échéances respectives de 2020 et de 2023... pour le pourvu que les financements soient au rendez vous ....

Des retards concevables auraient fatalement une incidence sur les délais de la LNPN sans laquelle Eole ne pourra marquer des arrêts à Sartrouville et Houilles condition d'une desserte renforcée de Cergy par le RER A et de connexions productives avec les Tangentielle Ouest (TGO) et Nord (TGN).

**Cergy ville universitaire à fort potentiel risque par conséquent de ne pas avoir d'accès ferroviaires dignes de son statut en 2030 et même au-delà. Dans ces conditions et jusqu'à plus amples informations l'Ardies considère le barreau nord de l'interconnexion des TGV comme l'alternative la plus sûre pour désenclaver l'agglomération de Cergy Pontoise .**

Ce serait le moyen rationnel pour le Chef-Lieu du Val d'Oise d'améliorer son « *inscription dans les échanges nationaux* » selon cette autre formule du SDRIF qui légitime les variantes IGN (Rive Droite et Mixte) axées sur la mise en ligne des métropoles normandes avec le Mantois , Cergy et Roissy-CDG .

**Le schéma des interconnexions TGV (voir carte en annexe) régulièrement évoqué dans les débats ferroviaires dirige des flèches suggestives. L'une d'entre elles, l'interconnexion nord, désigne une rocade Roissy - Cergy - Mantes .**

**Mais cette rocade virtuelle tangente légèrement le sud du Vexin heurtant les statuts du Parc Naturel Régional (PNR) lequel proclame dans sa charte (page 17) qu'il « ...n'a pas vocation à recevoir de nouvelles infrastructures de type autoroute ou réseau ferré d'intérêt national ».**

La formule laisse à priori peu de chances à une LNPN version IGN Rive Droite. C'est pourquoi l'Ardies a conçu le tracé IGN « Mixte » qui élimine le franchissement de l'Epte et toute intrusion intempestive du côté de Giverny ou du Moulin de Fourges comme dénoncé par le maître d'ouvrage.

L'association n'a nullement l'intention de troubler le Vexin français. L'Ardies est du reste sincèrement acquise à la protection de l'environnement quand il s'agit de préserver les intérêts de l'agriculture et du tourisme piliers du développement durable (et contributeurs nets du PIB).

**Mais le développement durable doit aussi gérer les tensions de la démographie francilienne qui concentre 19 % de la population du pays sur 6% du territoire national (en fait moins de 3% si l'on excepte les espaces agro-forestiers) soit une population équivalente à celle de la Belgique entassée dans un territoire beaucoup plus réduit et qui plus est sommée de se poly-densifier !**

Il y a donc urgence à concilier deux légitimités. Celle de la préservation des espaces naturels et agricoles qui font la richesse patrimoniale du pays et celle du Grand Paris contraint d'étendre ses communications pour assurer son rôle moteur et son rayonnement mondial.

La solution est à rechercher dans des accomodements pour harmoniser au mieux le mouvement et l'environnement.

**La charte du Vexin laisse entrevoir de bonnes dispositions dans ce sens puis que s'agissant de la réalisation d'infrastructures de transport telle que C13 (carte en annexe), lieu d'une emprise de l'État, elle invite formellement les maîtres d'ouvrage à s'engager à «...une consommation minimale de l'espace et à la prise en compte de l'environnement et des paysages...».**

**Une entente pourrait donc être trouvée dans le périmètre de cette emprise. A condition d'en clarifier au préalable la destination . C13 était en effet à l'origine une réserve routière et il faut commencer par se demander si il est permis de substituer une ligne ferroviaire à l'autoroute initialement prévue.**

Il convient de savoir rapidement à quoi s'en tenir à ce sujet pour ne pas léguer d'inextricables difficultés de transport aux générations montantes.

Il serait dommage de perpétuer le retard d'infrastructure qui a conduit à la saturation présente des réseaux urbains comme à l'humiliante sous performance des ports normands.

Le manque de compétitivité des ports normands est un problème endémique souligné en son temps par le professeur Marcel HERUBEL, normand et havrais, dans un constat toujours d'actualité 70 ans après sa publication.

Dans un petit ouvrage paru au milieu du siècle dernier (*les Ports maritimes – Que sais je 1943*) le professeur HERUBEL spécialiste d'économie maritime écrivait en effet :

*« La fonction commerciale et la fonction régionale marchent de pair. **Ce qui manque au Havre, c'est une liaison directe avec la rive gauche de l'estuaire et une liaison facile avec la Flandre et les régions de l'Est. Le Havre est coupé de la Basse Normandie. Voilà plus de cinquante ans qu'il demande une ligne vers le sud ouest. Mais toujours, qu'il s'agisse de tunnel ou de pont, Rouen a réussi à écarter le projet. Un pont route est prévu à Tancarville. Il y a lieu de croire qu'il sera qu'il sera construit. « Enfin ! » pourra-t-on murmurer ce jour là.***

***Rouen, a l'opposé du Havre est un centre de rayonnement...A cheval sur les deux rives de la Seine , à quelques kilomètres de l'endroit où cesse la remontée de la marée, il est le point d'arrêt de la navigation maritime , l'Avant port de Paris et le point de départ des communications avec toute le Normandie, la Bretagne, le Nord , l'Est et le Centre de la France. Un immense arrière pays est desservi par le fleuve et les canaux...Par le moyen de la batellerie, Rouen approvisionne Paris...Rouen réalise les conditions idéales du port régional. »***

On ne pouvait mieux anticiper la synthèse de données territoriales sous jacentes à l'actuel débat LNPN .

**Cinq scénarios « officiels » sont en compétition à l'ouest de Mantes où le positionnement du Y normand tourne au jeu des quatre coins. La question la plus sensible paraît être celle du barreau Caen-Le Havre intégré à la variante IGN Rive Droite et au scénario C mais ignoré des formules A, B, AB, Alt et Mixte IGN inachevées à cet égard.**

Il y a encore de la place pour d'autres scénarios à l'ouest qui sont avant tout l'affaire des normands .

La priorité de l'association se situe résolument à l'Est de Mantes où les contraintes de capacité perturbent la régularité du trafic passager vers La Défense-StLazare et l'écoulement du fret ferroviaire en provenance des ports normands.

Il importe de faire sauter ce verrou ferroviaire entre la Normandie et l'Ile de France ce qui justifie à tout le moins une ligne nouvelle entre Mantes et StLazare.

**C'est le moyen de structurer le territoire de « l' Axe Seine »\* vecteur de la « Confluence » et du « Grand Paris » maritimo-fluvial concrétisé par le projet de plateforme portuaire étape obligée du futur Canal Seine Nord et par l'implantation d'une gare « Confluence » à Achères.**

Mais ces objectifs ne sont que la phase radiale d'un aménagement qui requiert la réalisation d'une LNPN propre à relier directement la Normandie à Roissy avec étape (gare TGV) à Cergy Pontoise.

Les variantes IGN répondent bien à ces attentes .Elles sont donc loin d'être anecdotiques.

Les projections de trafic liés aux investissements megaparisiens (Grand Paris Express,OIN Seine Aval, Canal Seine Nord, Saclay etc...) présagent une augmentation certaine des flux ferroviaires de passagers et de fret en 2030.

La lenteur inhérente à tout projet de transport en Ile de France (la Francilienne en attente à l'ouest depuis bientôt un demi siècle!) ne permet plus de différer les études de faisabilité du barreau nord de la rocade francilienne des TGV .

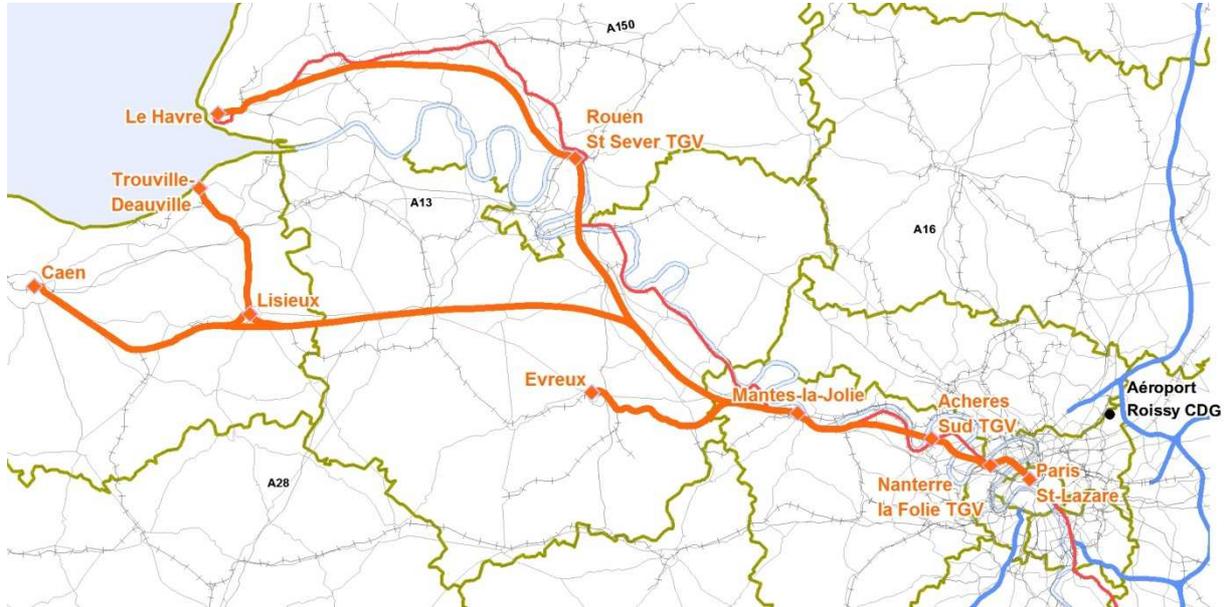
**L'ARDIES se trouve donc fondée à réitérer les conclusions de son cahier d'acteur visant à prendre en compte les solutions de l'IGN ostracisées par l'actuel débat mais confirmées par les résultats provisoires de MAPORAMA .**

Pontoise le 31 janvier 2012

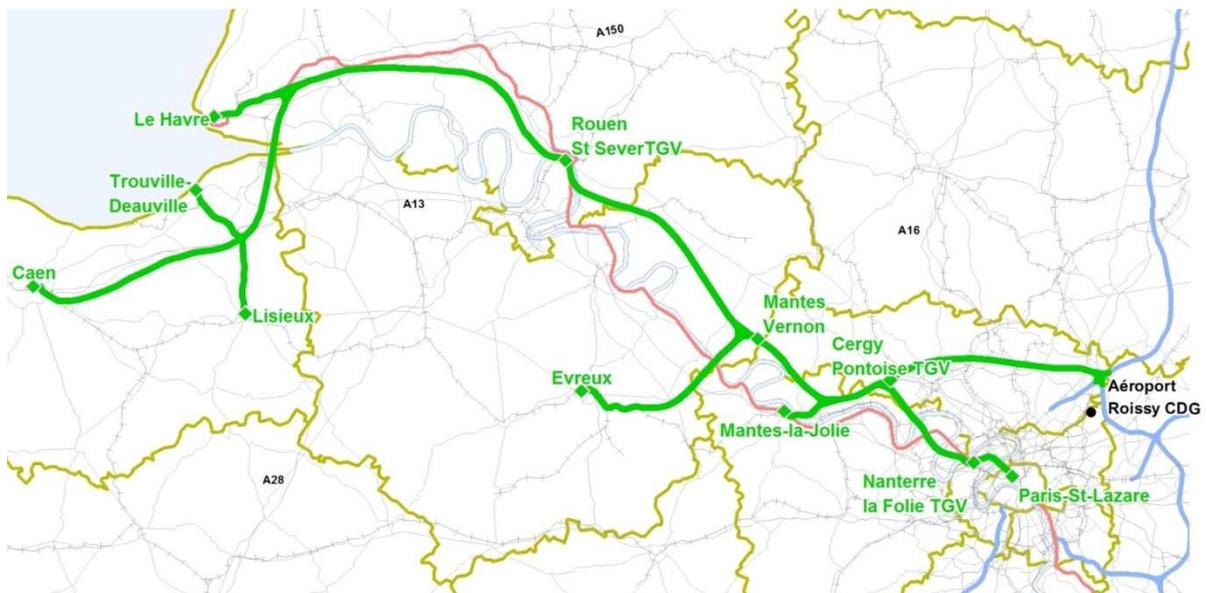
*\*Cette désignation n'est très heureuse pas plus que « Seine Gateway » aussi difficilement prononçable. L'Ardies leur préfère « Séquanie » parce que ce nom coule bien, est plus court et plus représentatif du territoire de la LNPN parce qu'il suggère le lien fluvial comme vecteur de l'attraction réciproque de la Normandie maritime et du Grand Paris. Incidemment les érudits feront la différence entre cette hypothétique "Séquanie" espace économique francilo-normand, et la « Séquannaise » des romains qui se situait en Seine amont et avait pour Capitale Vesontio (Besançon).*

# ANNEXES

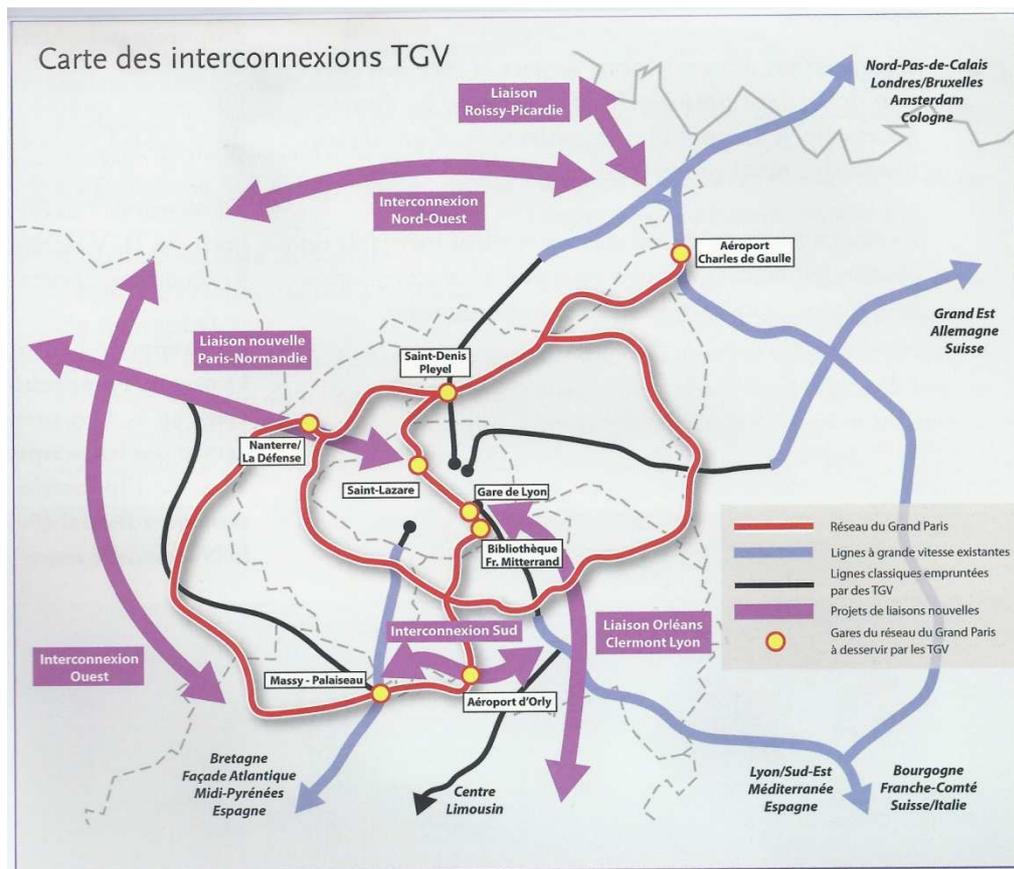
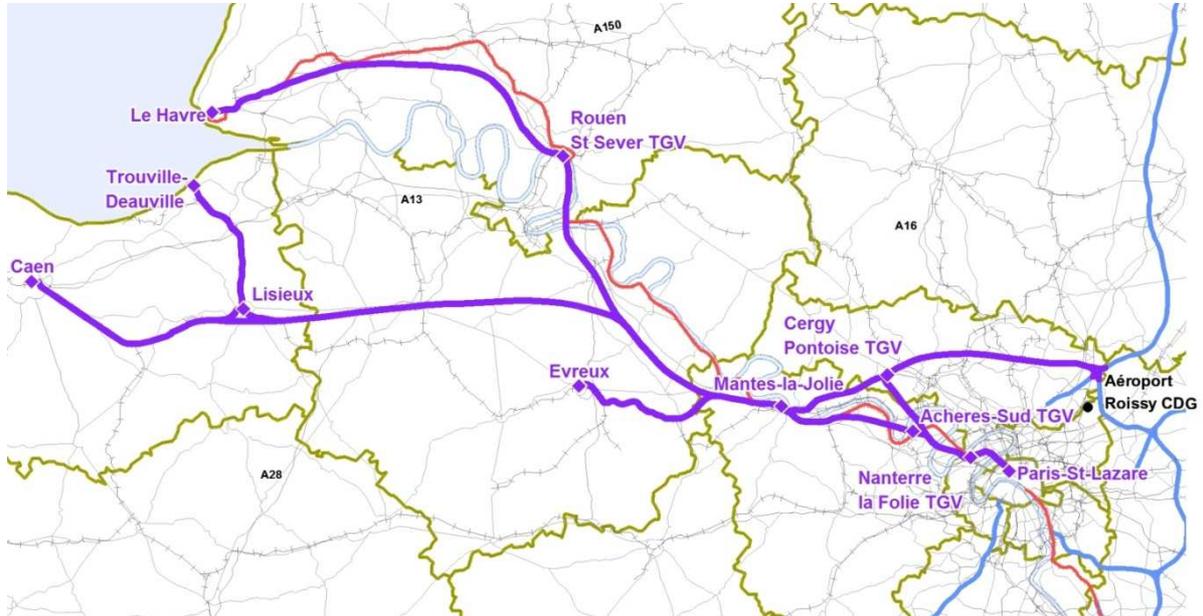
Variante LNPN IGN Rive Gauche (similaire tracés A, B, AB de RFF)



Variante LNPN IGN RIVE DROITE

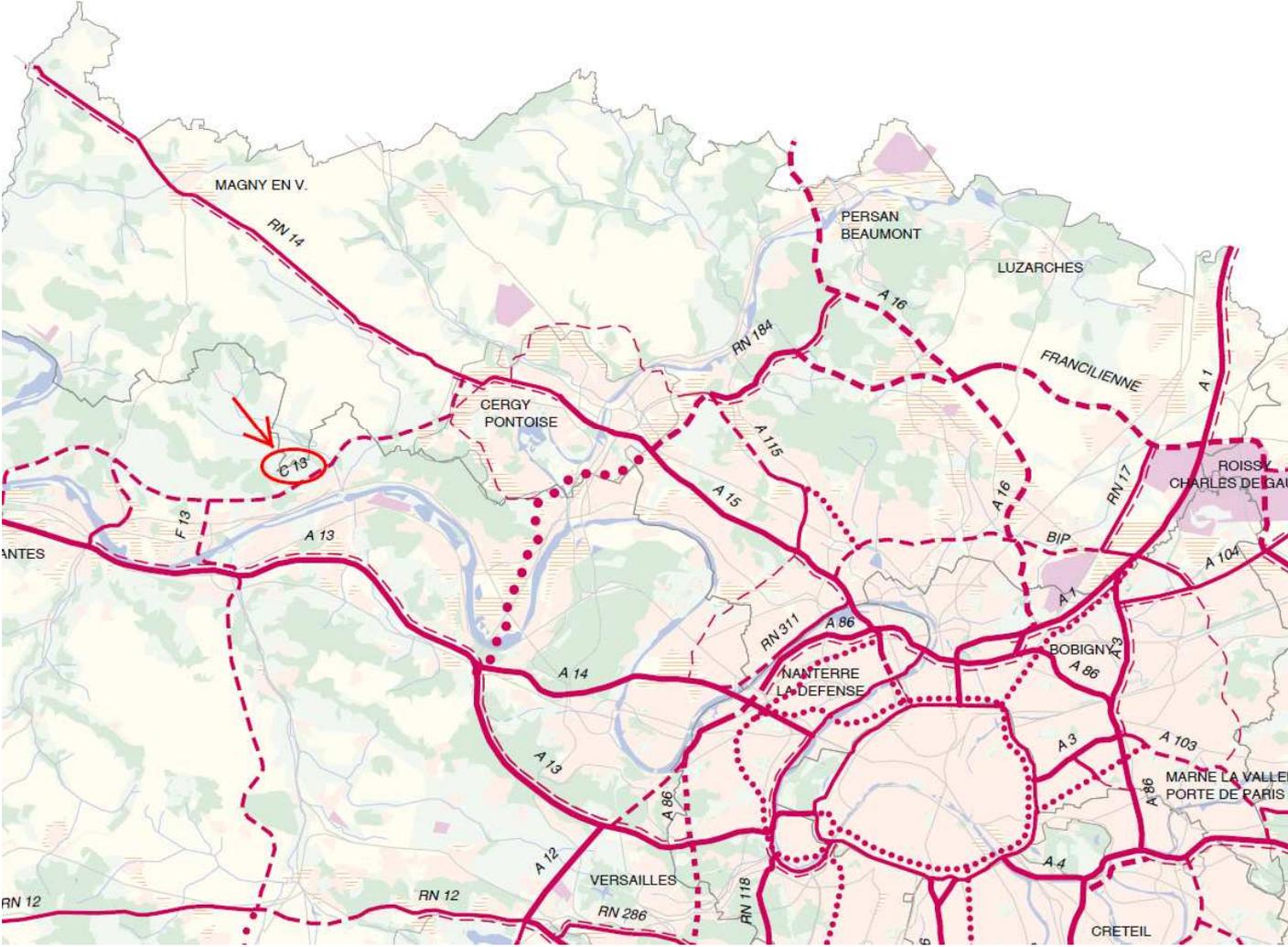


Variante LNPN IGN MIXTE



Carte de situation de l'emprise routière C13 extrait du

# SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER LONG TERME



## RAPPORT PROVISOIRE MAPORAMA



### MAPORAMA SOLUTIONS SAS

40, rue de CLERY  
75002 PARIS, FRANCE  
Tél. : +33 (0)1.44.84.10.00  
Fax : +33 (0)1.44.84.10.01

### Evaluation des performances économiques de trois variantes d'implantation d'une ligne ferrée nouvelle Paris-Normandie

1. Comparaison des résultats obtenus par IGN (logiciel IGN Map) et par Maporama (logiciel perf éco. et nat. sous ArcGIS) dans les trois variantes d'implantation telles que définies initialement :

Performances économiques	Résultats IGN publiés (Logiciel IGN Map)  <i>En millions d'euros par an à l'horizon 2020 en euros 2000</i>	Résultats Maporama (Logiciel perf. Éco. et nat. Sous ArcGIS)  <i>En millions d'euros par an à l'horizon 2020 en euros 2000</i>	Rapport entre résultats Maporama et IGN
<b>Variante Rive gauche</b>	598	651	1,08
<b>Variante Rive droite</b>	4 383	4 173	0,95
<b>Variante Mixte</b>	1 022	1 036	1,01



2. Comparaison des résultats obtenus en solution de vitesses initiales (Rive gauche : 250 km/h, Rive droite : 320 km/h, Mixte : 320 km/h sur rocade Rive droite et 250 km/h sur tracé Rive gauche) et en solution de vitesses nouvelles (Rive gauche : 320 km/h, Rive droite : 250 km/h, Mixte : 250 km/h sur rocade Rive droite et 320 km/h sur tracé Rive gauche)

Performances économiques	<b>Résultats Maporama obtenus en solution de vitesses initiales</b>  <i>en millions d'euros par an à l'horizon 2020 en euros 2000</i>	<b>Résultats Maporama obtenus en solution de vitesses nouvelles</b>  <i>en millions d'euros par an à l'horizon 2020 en euros 2000</i>	<b>Rapport entre résultats Maporama et IGN</b>
<b>Variante Rive gauche</b>	651	1 079	1,65
<b>Variante Rive droite</b>	4 173	2 847	0,68
<b>Variante Mixte</b>	1 036	1 428	1,37



## LNPN

Meilleurs temps gare à gare selon les variantes après implantation de la LNPN

Temps actuels sans LNPN		meilleurs temps RFF				IGN Vitesses initiales Trains directs		IGN Vitesses inversées Trains directs	
Parcours	Temps actuel RFF	A	B	C	AB 2ELV ALT	Meilleur Temps Rive droite	Meilleur temps Variant mixte	Meilleur Temps Rive droite	Meilleur Temps Variante mixte
Paris-Evreux	<b>0h54</b>	0h42	0h33	0h42	0h40 0h40	<b>0,35</b>	0,46	0h37	0h46
Paris –Rouen	<b>1h08</b>	0h51	0h47	0h45	0h52 0h59	<b>0h36</b>	0h51	0h40	0h49
Paris-Lisieux	<b>1h39</b>	0h58	1h03	1h04	1h08 1h11	<b>1h09</b>	0h52	1h16	0h48
Paris-Le Havre	<b>2h02</b>	1h17	1h19	1h20	1h24 1h41	<b>1h01</b>	1h18	1h07	1h14
Paris-Caen	<b>1h47</b>	1h13	1h16	1h19	1h20 1h30	<b>1h10</b>	1h12	1h21	1h06
Caen-Le Havre	<b>2h33</b>	1h26	1h51	0h41	1h26 2h15	<b>0,28</b>	1h39	0h32	1h29
Roissy-Caen	x	x	x	x	x	<b>1h10</b>	1h09	1h20	1h06
Roissy-Le Havre	x	x	x	x	x	<b>1h01</b>	1h16	1h09	1h13
Roissy-Rouen	x	x	x	x	x	<b>0h35</b>	0h47	0h41	0h48