

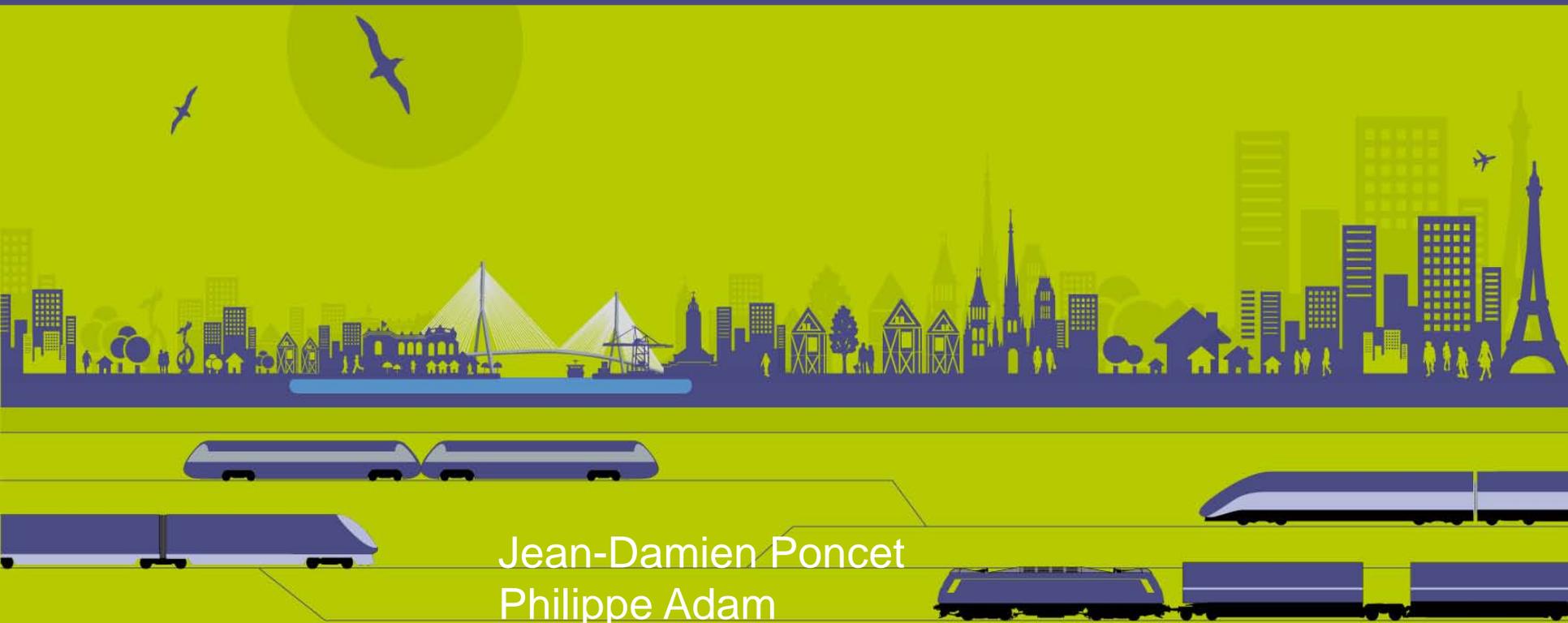


LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Débat Public

Réunion locale de Caen

11 octobre 2011

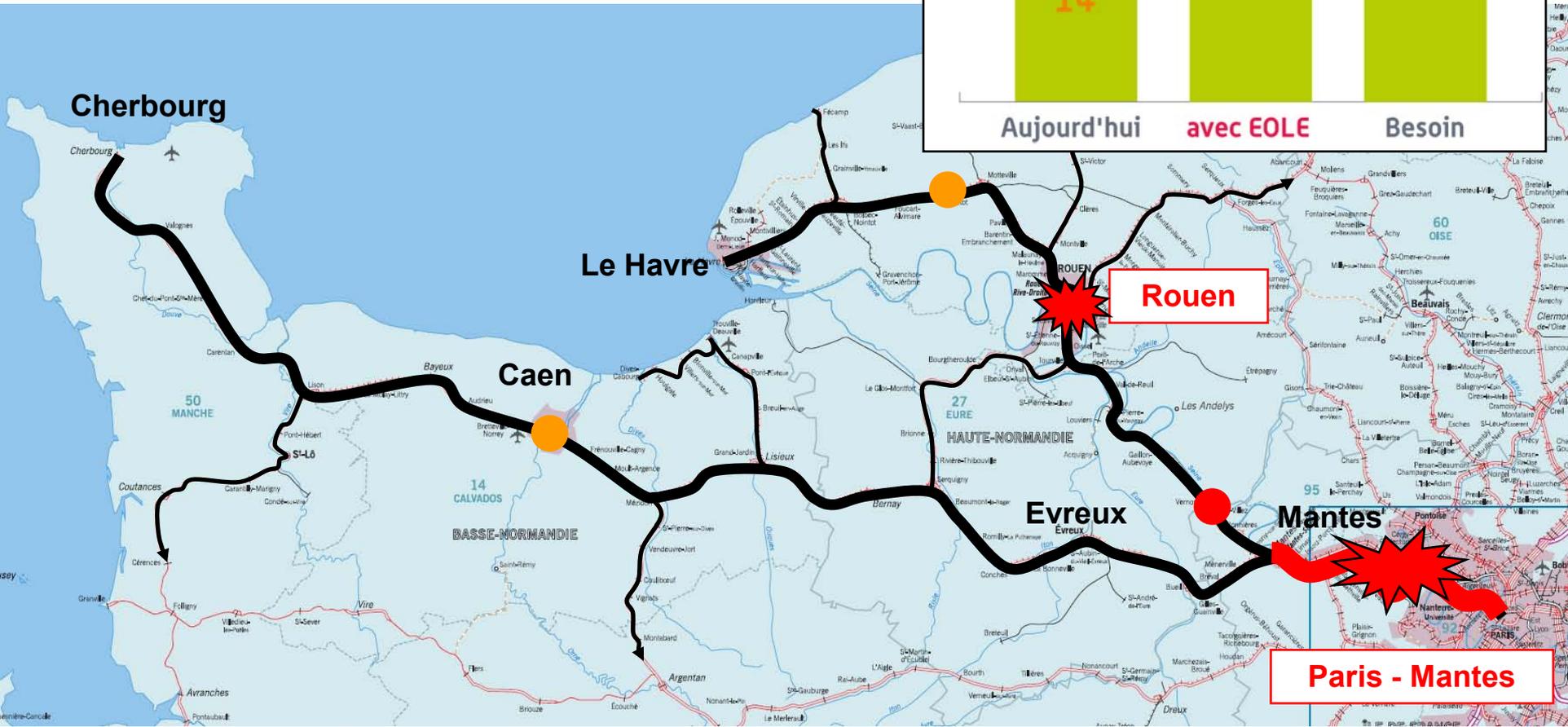
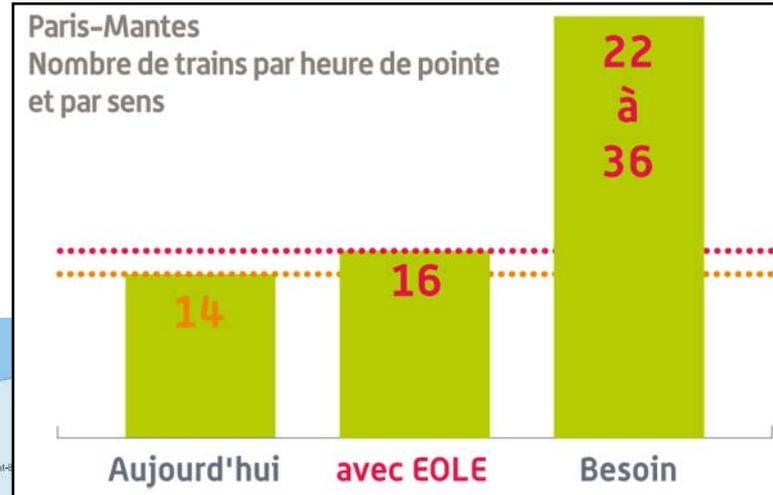


Jean-Damien Poncet
Philippe Adam

Le réseau aujourd'hui

Le réseau aujourd'hui

Un réseau au bord de la saturation :



Paris - Mantes



Un réseau au bord de la saturation :

- **Des fréquences impossibles à augmenter en heure de pointe**
- **Des places assises en nombre insuffisant :**
 - **Des trains dès aujourd'hui très chargés en heure de pointe**
 - **Impossibilité d'augmenter le nombre de trains**
 - **Impossibilité d'augmenter le nombre de places dans les trains les plus chargés**



Une ponctualité insatisfaisante :

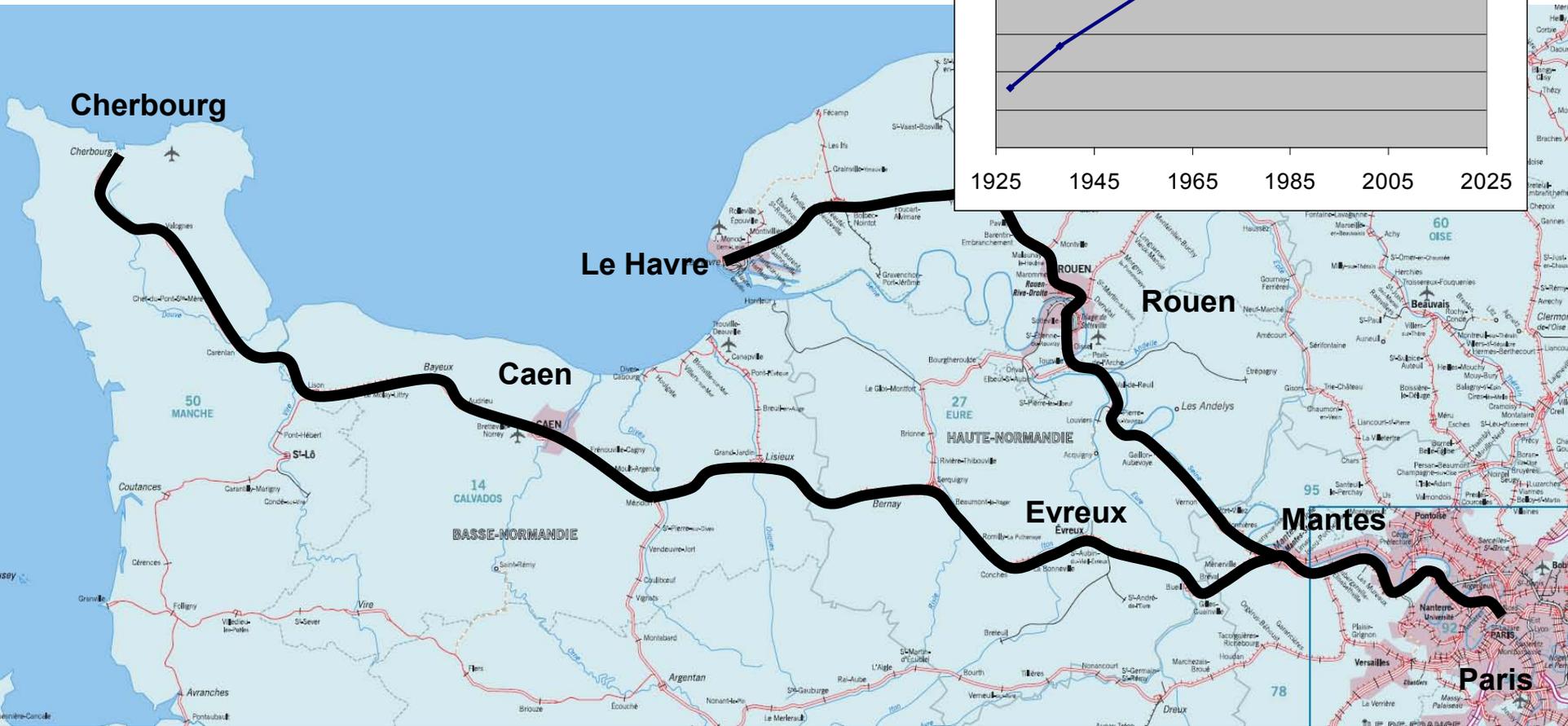
- **25 % des trains du matin en retard de plus de 5 minutes à Paris**
- **30 % des trains du soir en retard à Rouen et au Havre**
- **40 % des trains du soir en retard à Caen et Cherbourg**

(Chiffres 2009)

Le réseau aujourd'hui



Des vitesses qui plafonnent :





Saint-Lazare, au temps de Monet



**Un réseau hérité du XIXème siècle,
utilisé à ses limites**

2009, nouvelle impulsion :

LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

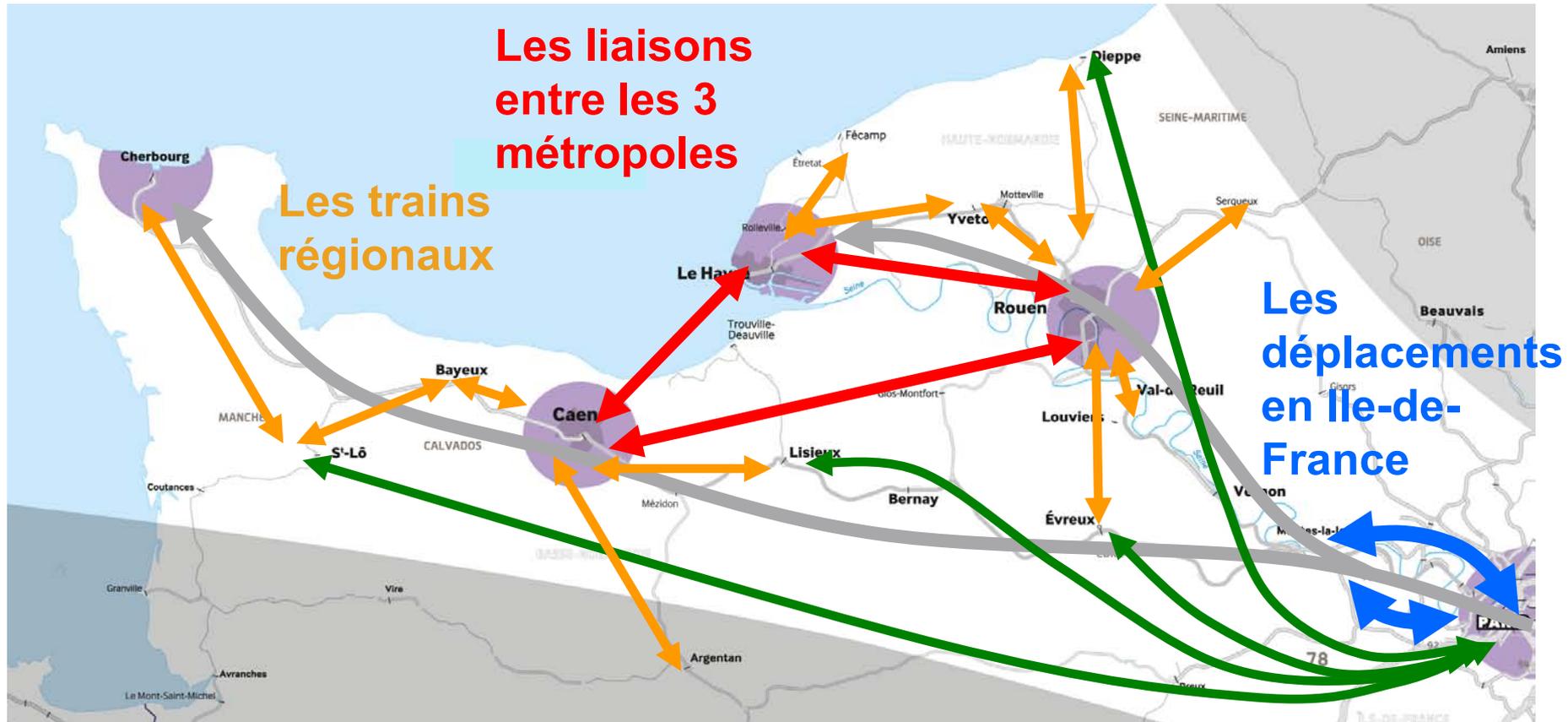
Les objectifs du projet



**« Étudier
une liaison nouvelle
reliant Paris au Havre en 1h15
par Mantes et Rouen
et qui profitera aux deux régions normandes. »**

(Lettre de mission de l'Etat à RFF)

Les objectifs du projet



La desserte des villes moyennes

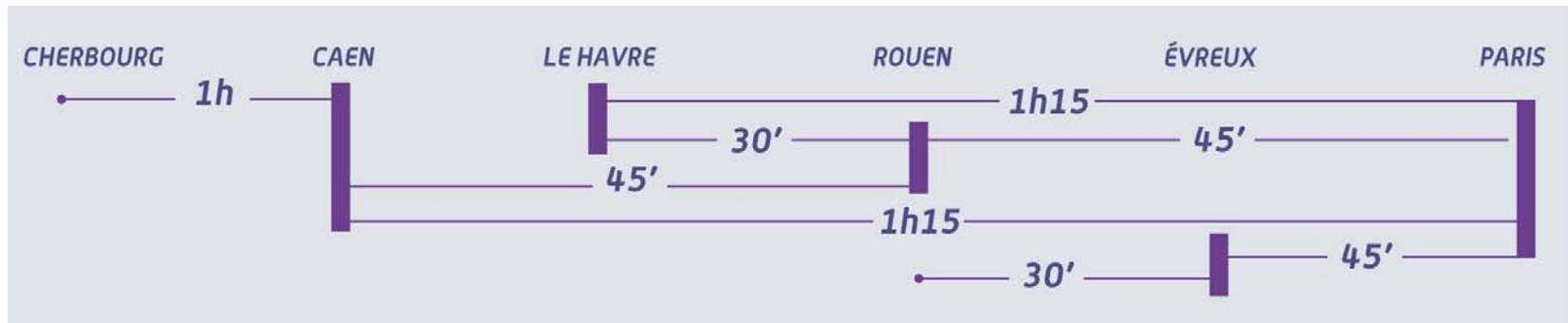
Les objectifs du projet



- **Des objectifs de desserte**

Trains rapides, TER, RER, ...

- **Des objectifs de temps de parcours**



- **Des objectifs de qualité de service**

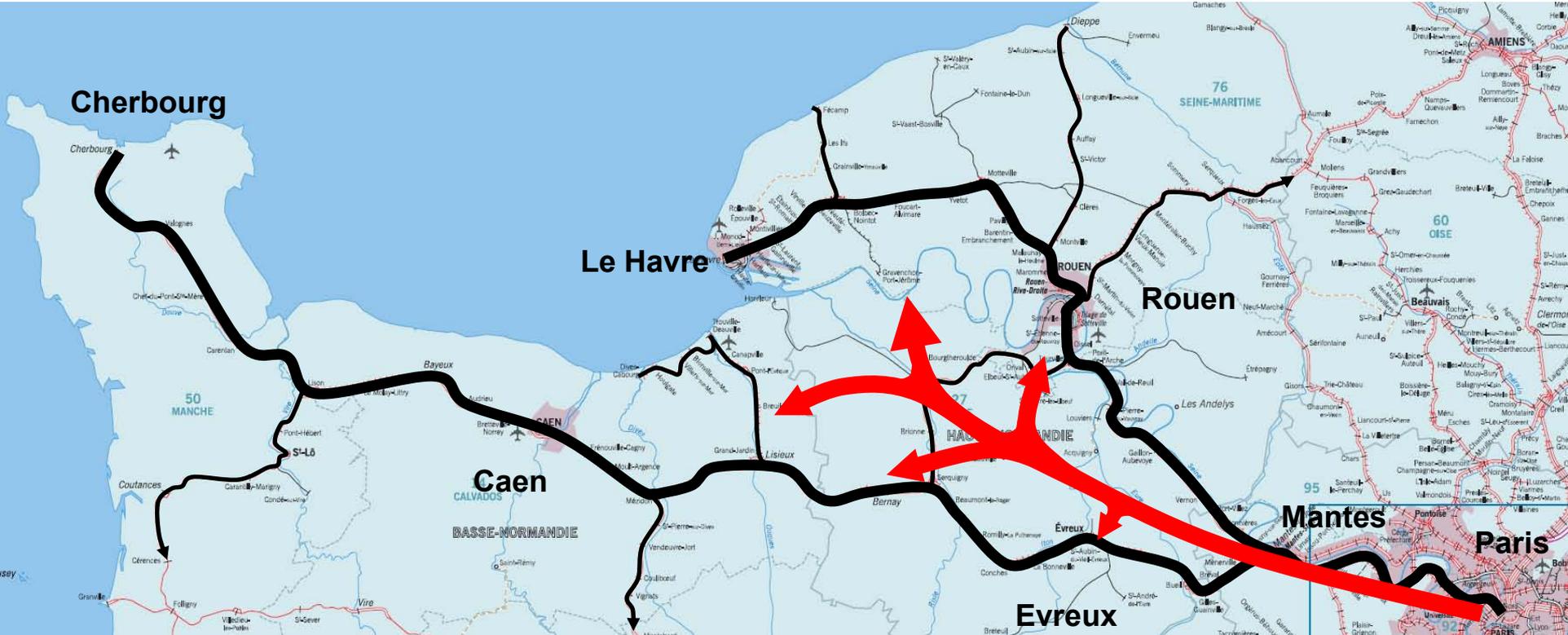
Ponctualité, places assises, confort,...

- **Des objectifs pour le fret** : capacité, fiabilité, vitesse

Les objectifs du projet



Le réseau actuel ne permet pas d'atteindre les objectifs

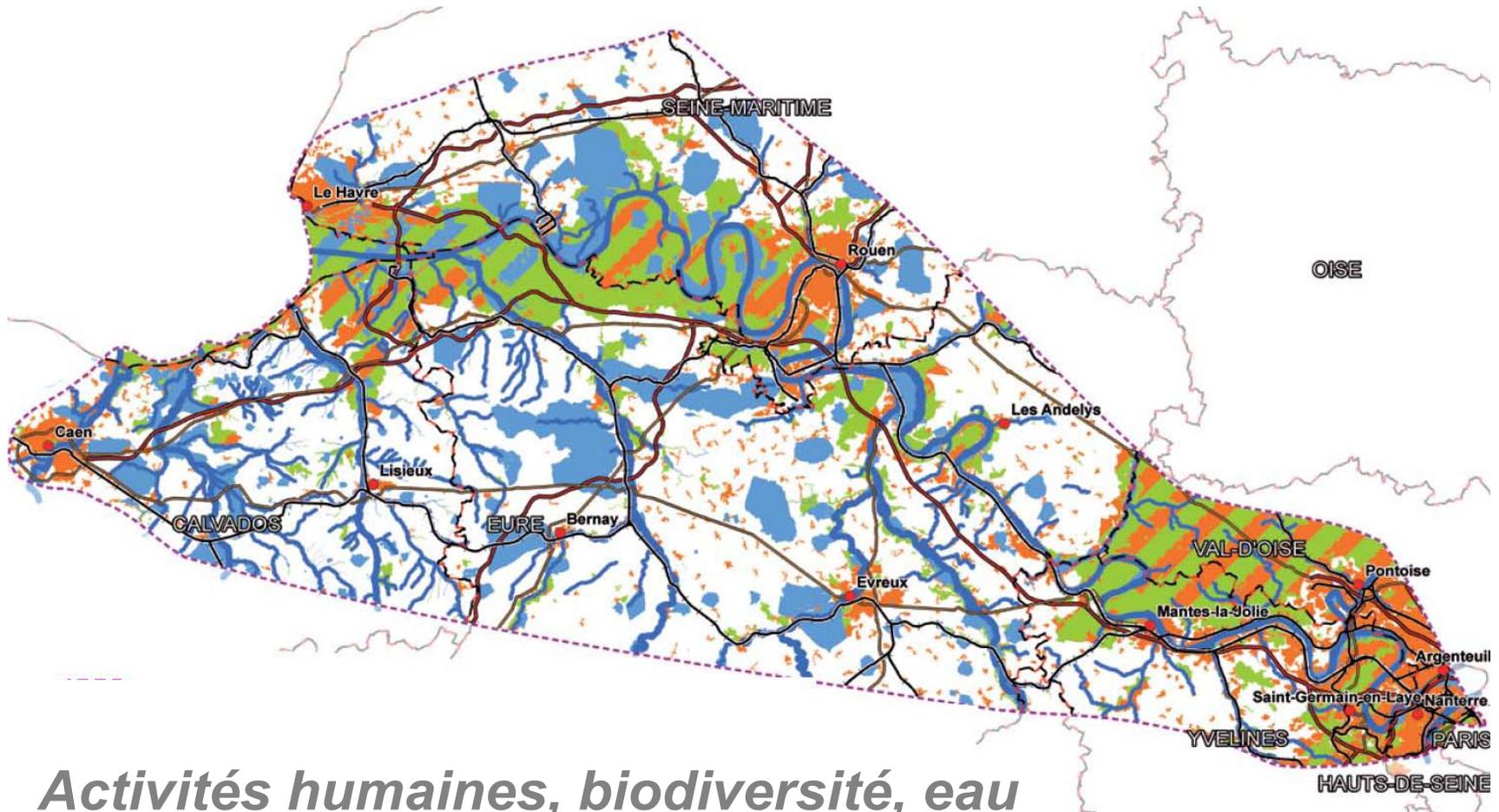


→ Réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle

Les scénarios en débat



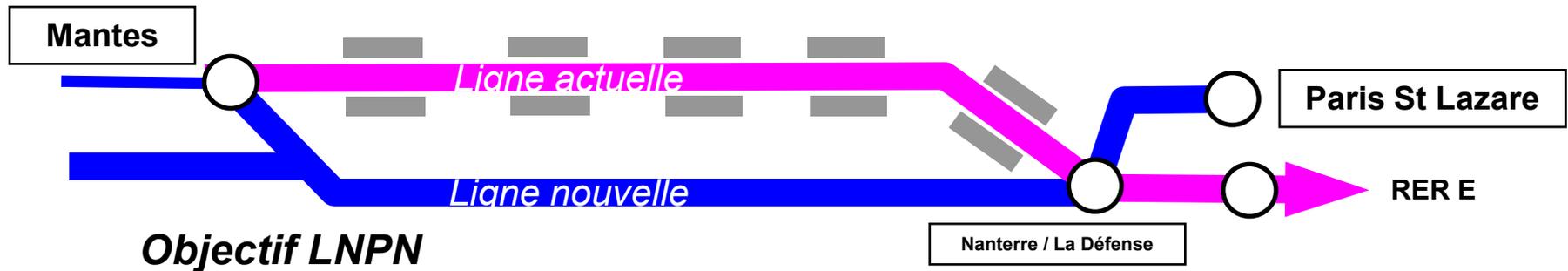
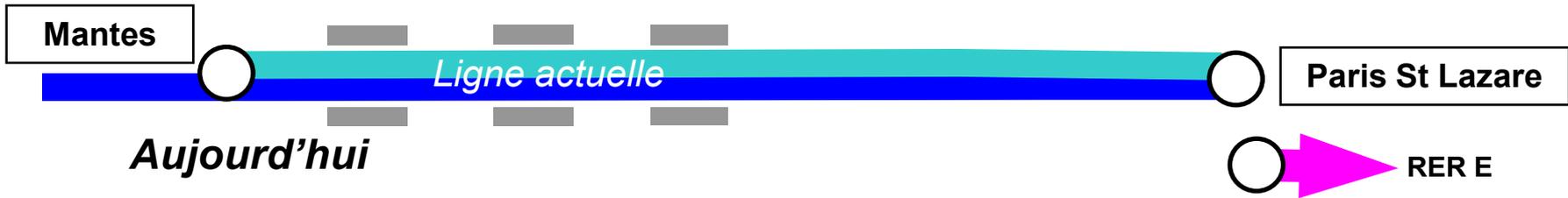
Un pré-requis : inscrire le projet dans son environnement



Les scénarios en débat



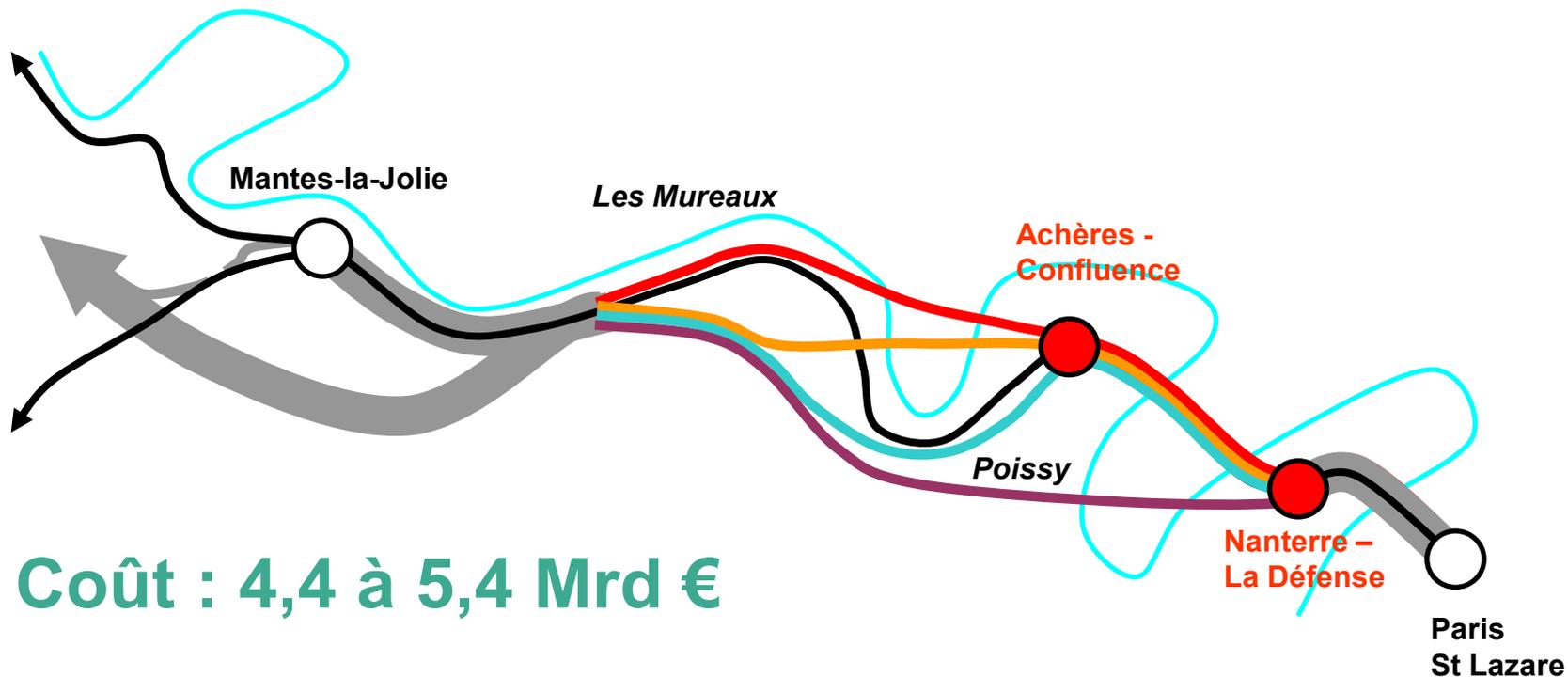
Une nécessité en Ile-de-France : séparer trains normands et trains franciliens



Les scénarios en débat

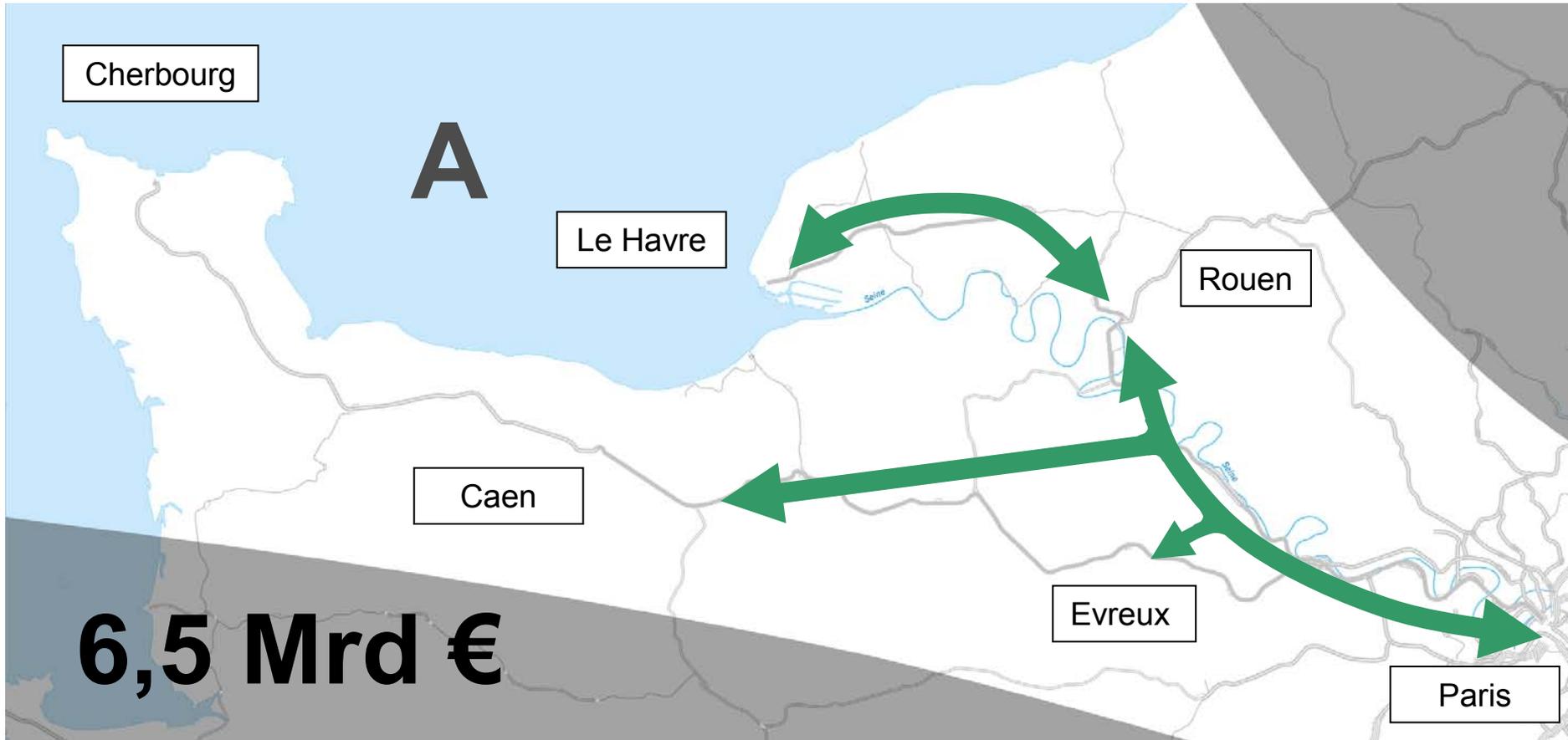


Paris – Mantes : 4 scénarios

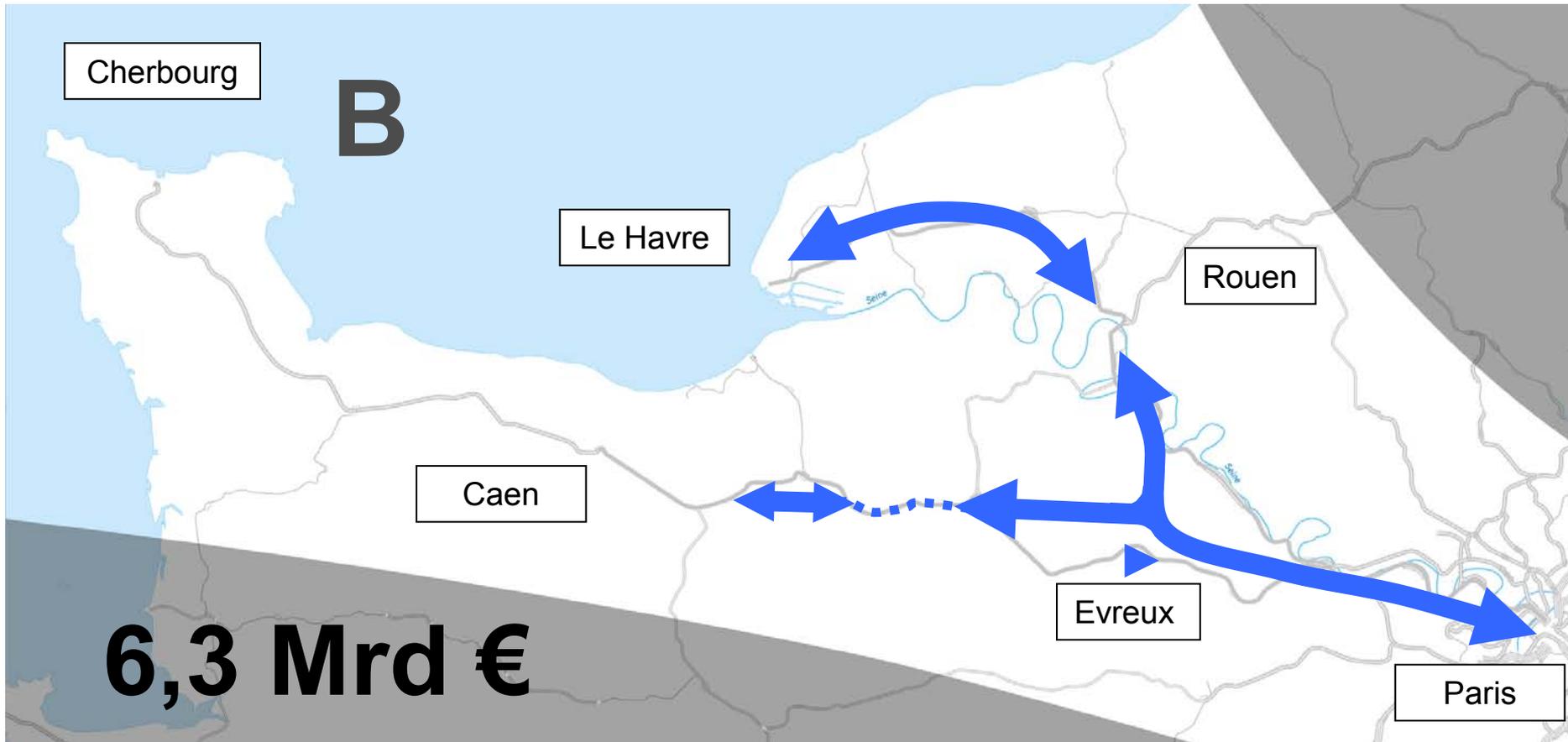


Coût : 4,4 à 5,4 Mrd €

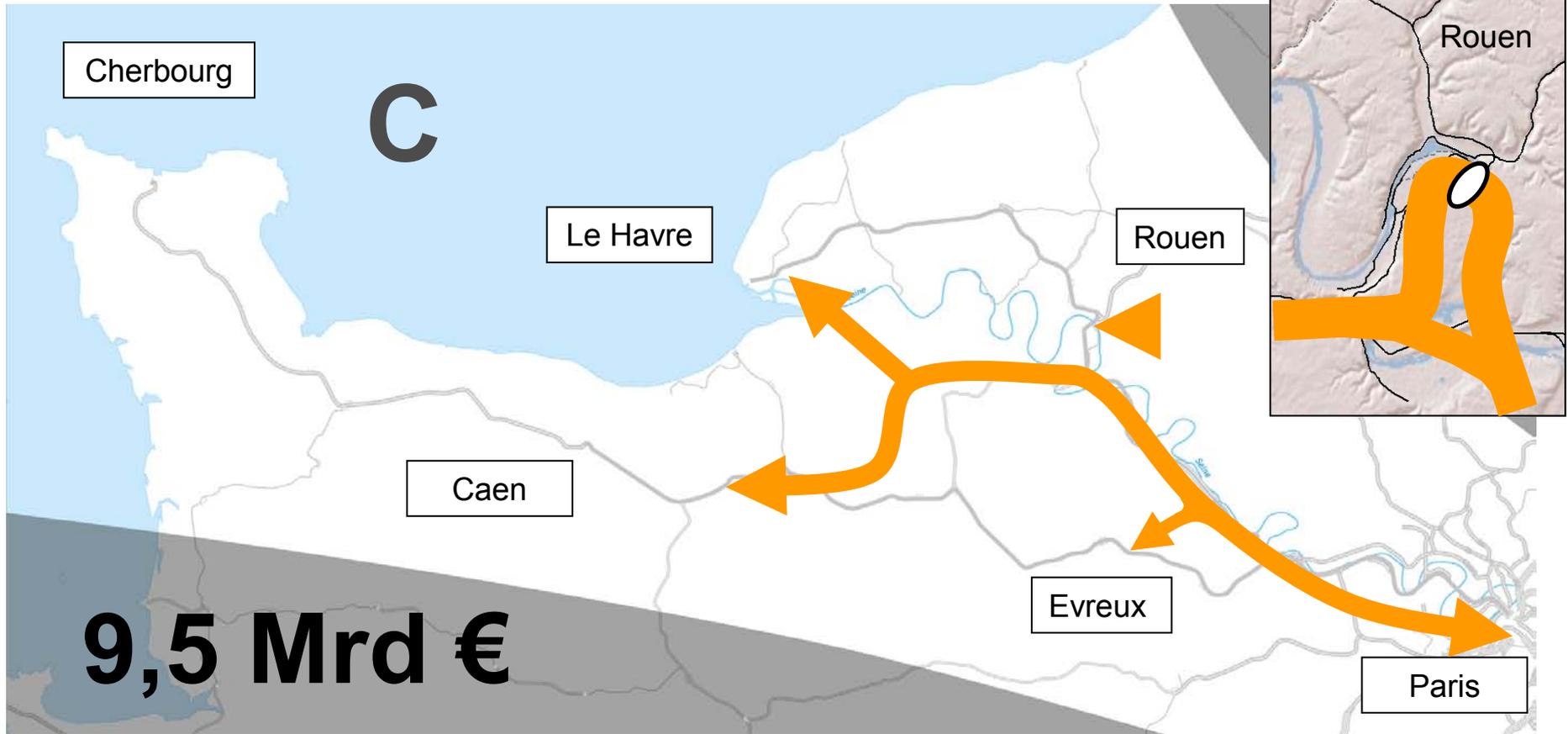
Les scénarios en débat



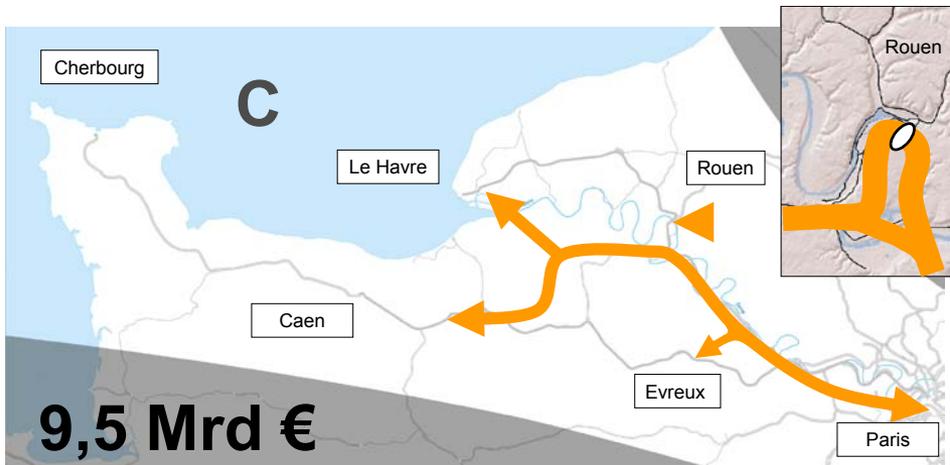
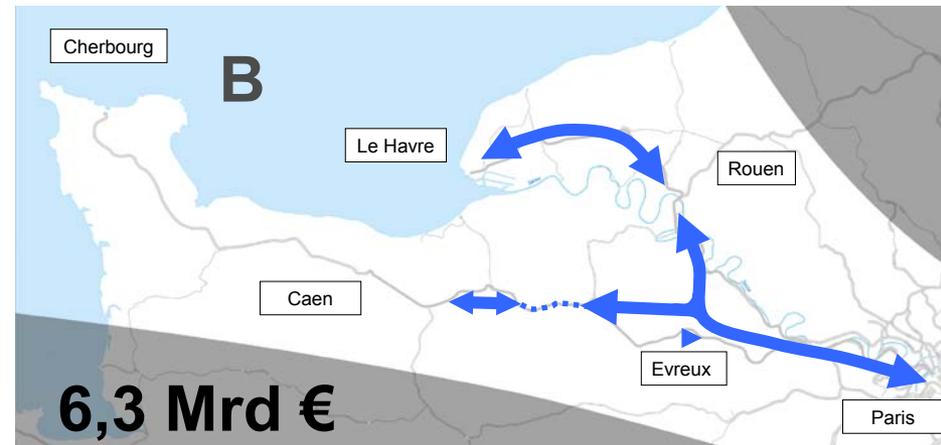
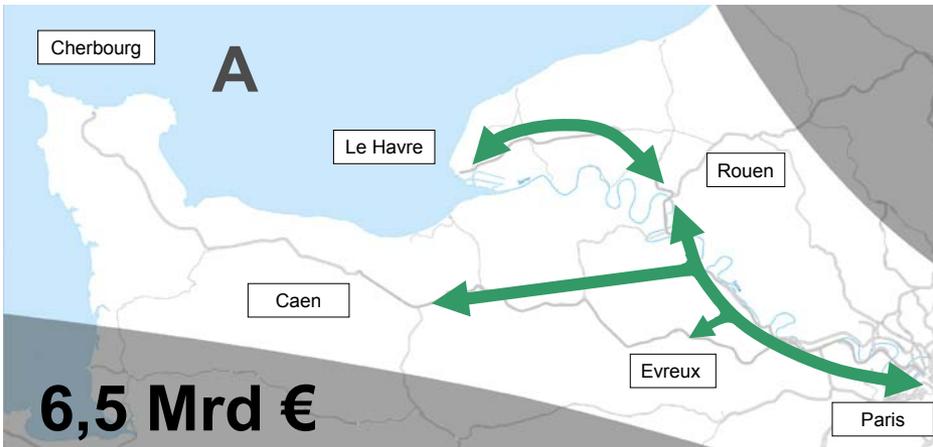
Les scénarios en débat



Les scénarios en débat



Les scénarios en débat

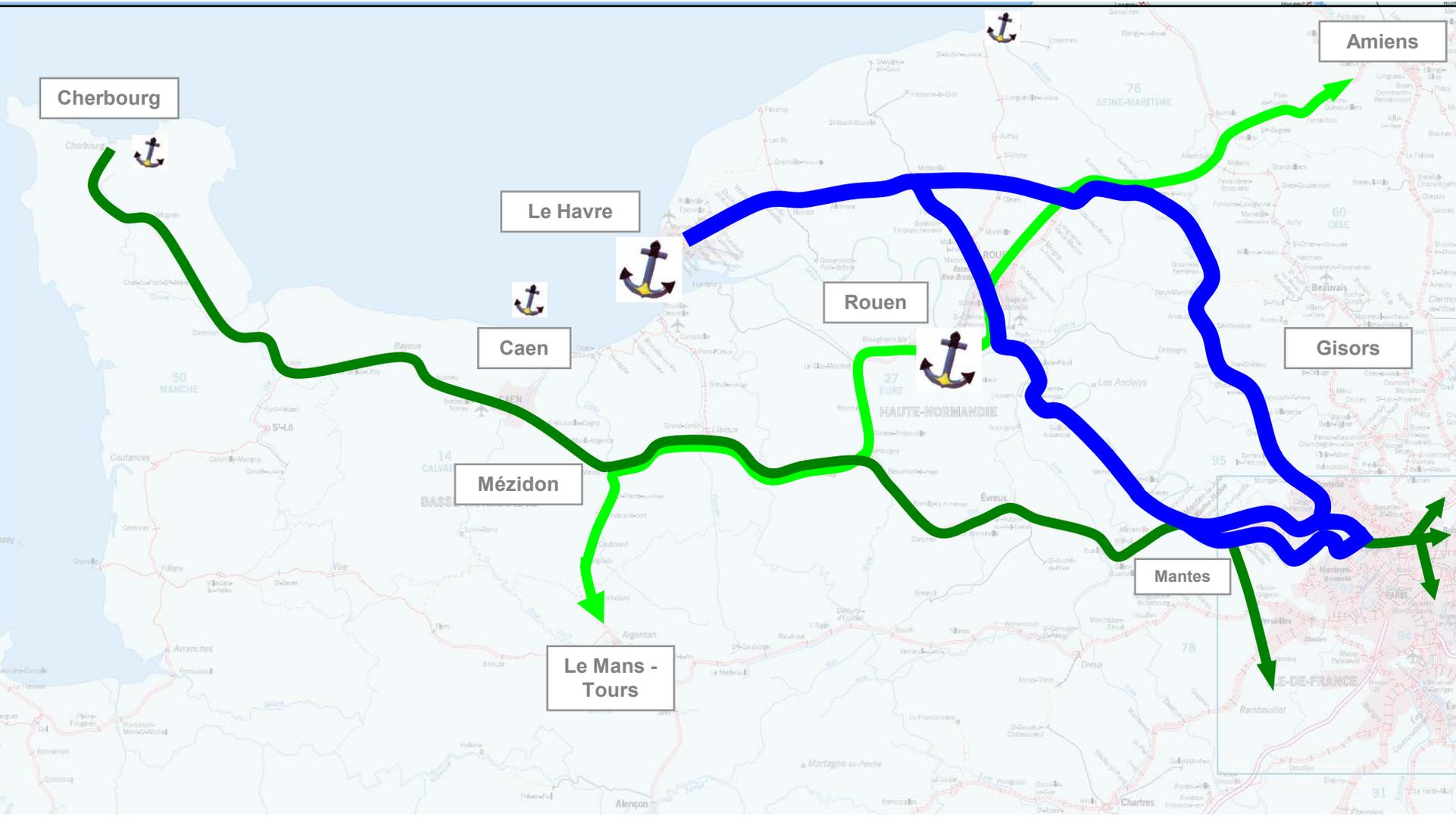


Vitesse maximale : 250 km/h
Des gares nouvelles

Les scénarios en débat



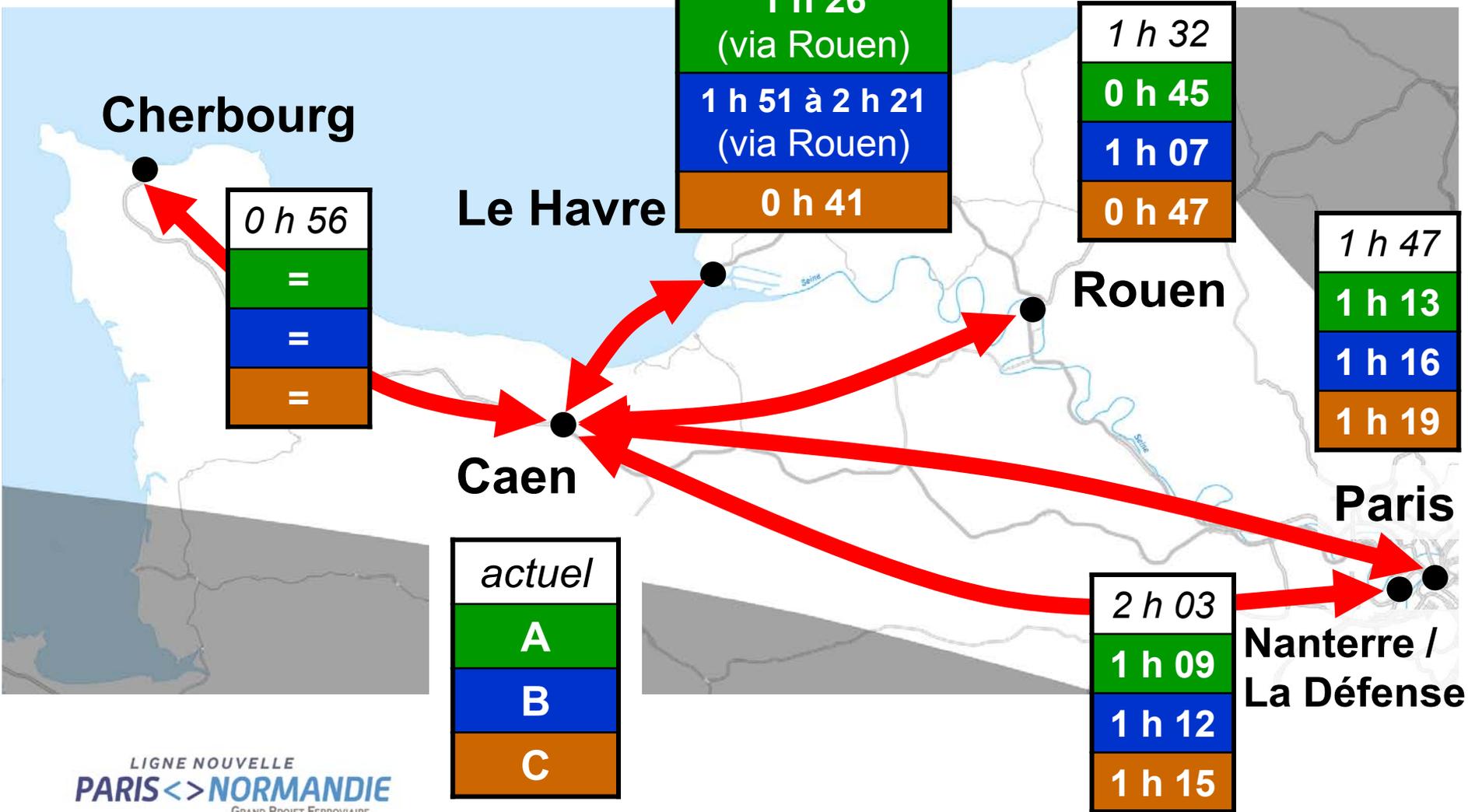
Dessiner un réseau pour le fret



Le projet pour Caen



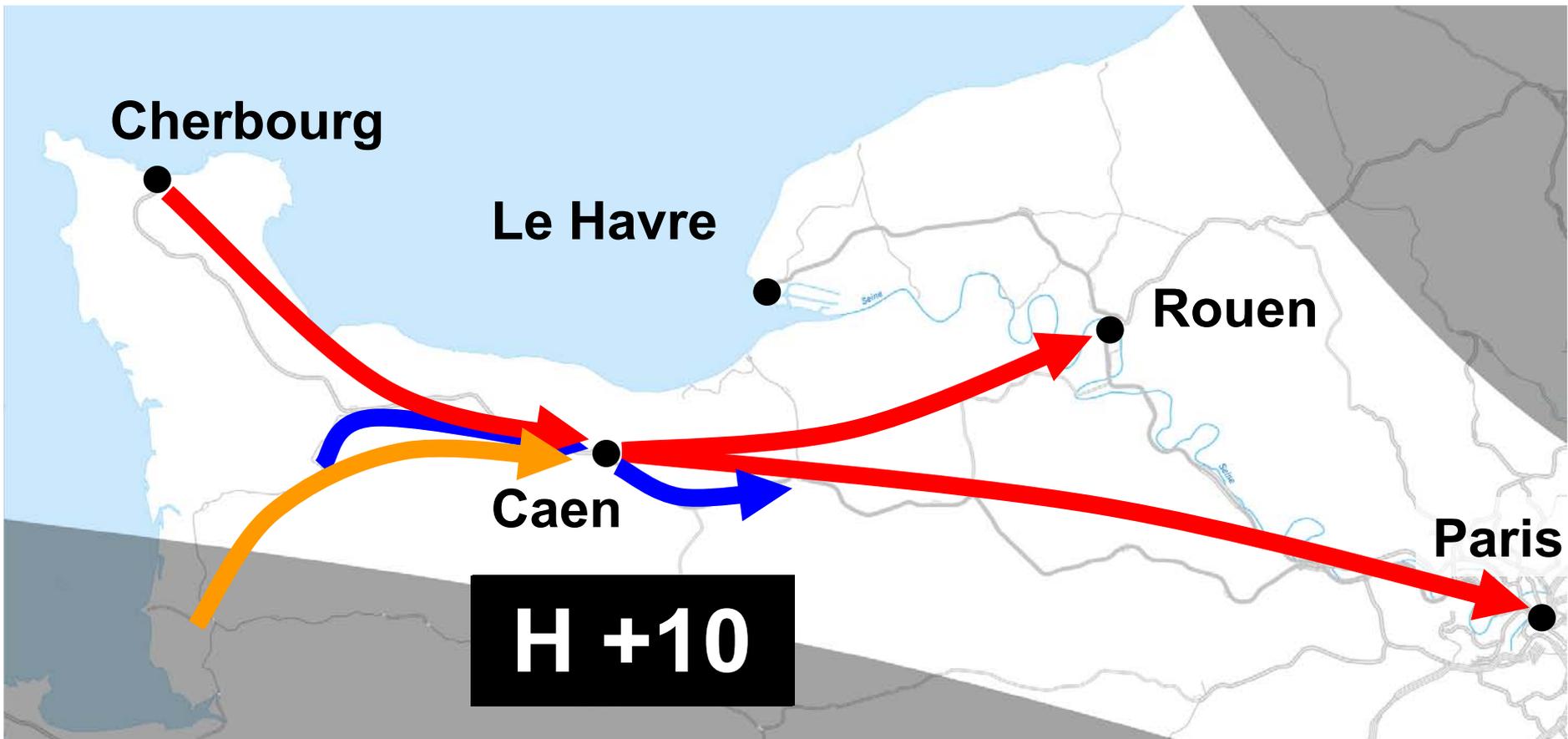
Temps de parcours



Le projet pour Caen



Un nœud de correspondances à Caen



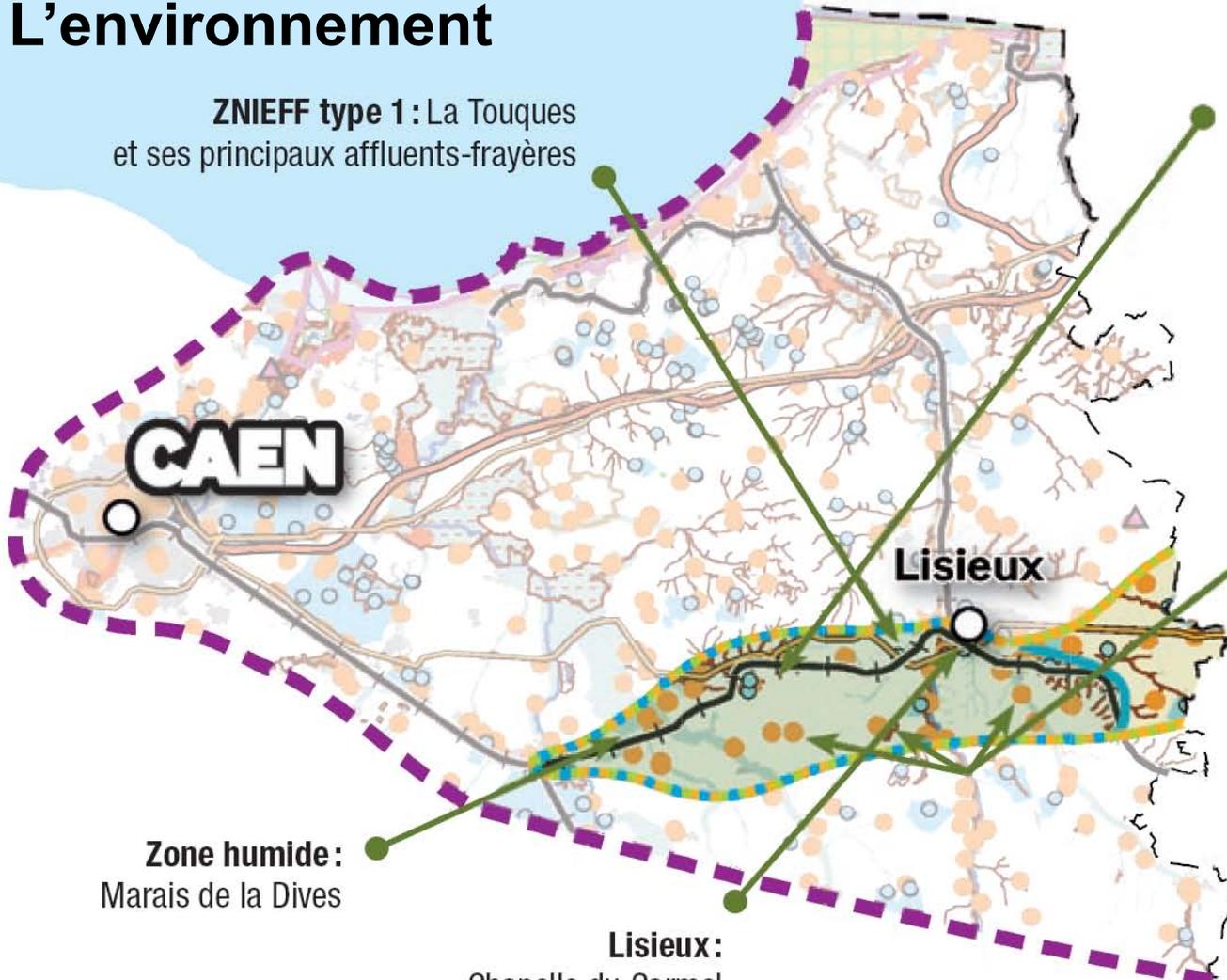
Le projet pour Caen



L'environnement

ZNIEFF type 1 : La Touques
et ses principaux affluents-frayères

Appellations d'origine
contrôlée

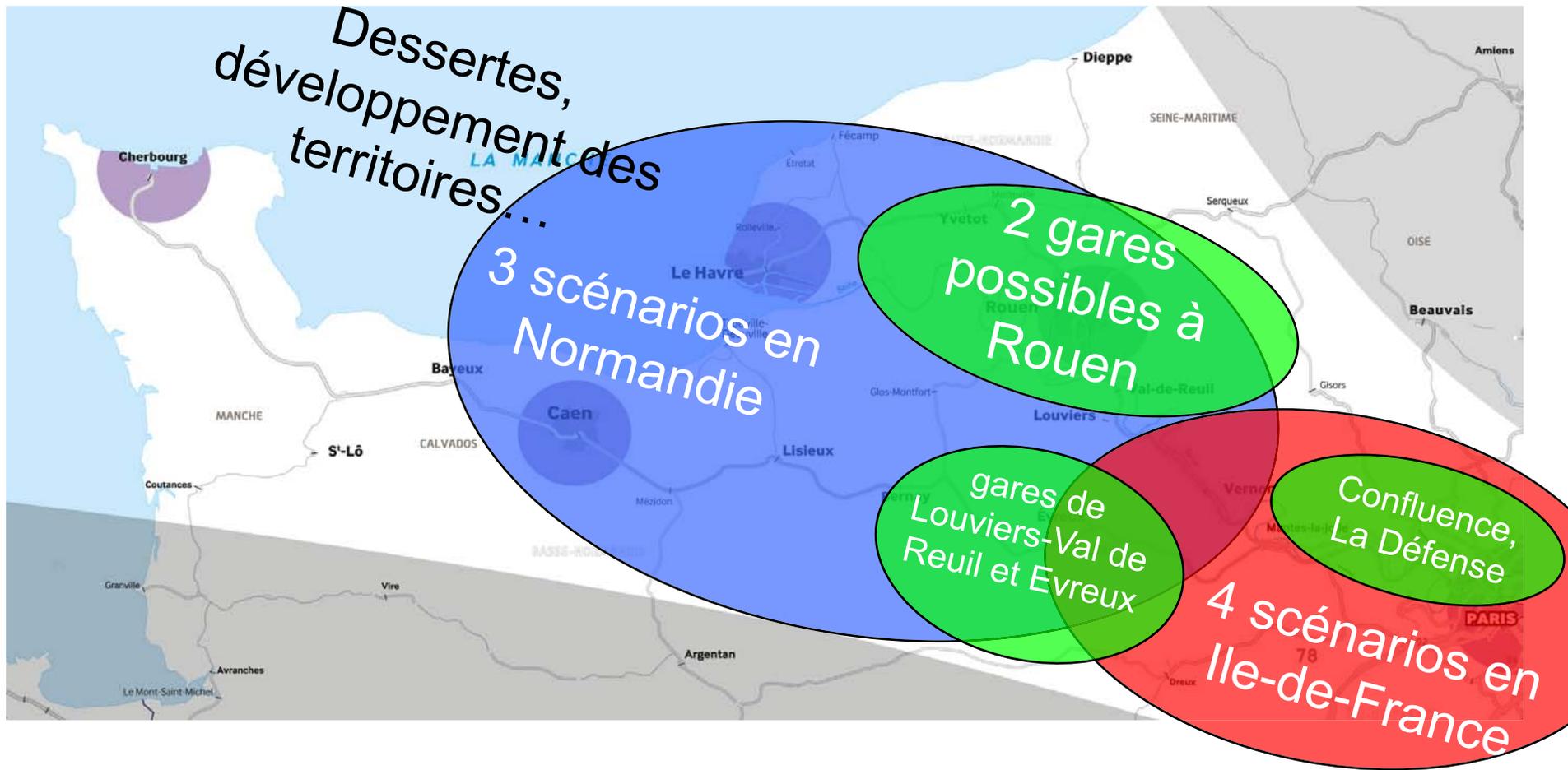


Réservoirs biologiques :
La Calonne (Natura 2000)
Sous bassin de la Paquine
Ruisseau du Mesnil Eudes
Ruisseau de Mesnil-Simon
L'algot
La Coutonne (ZNIEFF type 1)

Zone humide :
Marais de la Dives

Lisieux :
Chapelle du Carmel
Basilique

Le projet LNPN en quelques mots





Trois chiffres-clés :

- **10,7 à 14,9 milliards d'€ selon les scénarios**
- **200 km/h en Ile-de-France, 250 km/h en Normandie**
- **30 millions de voyageurs annuels en 2025**



2 ambitions :

- **Contribuer au développement des territoires**
- **Répondre aux besoins de déplacements du quotidien**

Pour y parvenir :

- **Plus qu'une ligne nouvelle : redessiner un réseau**
- **Proposer un projet adapté au territoire**



Merci de votre attention