

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

SNCF



## LES MISSIONS DE SNCF

Les missions incombant à SNCF sont les suivantes :

- opérateur de transport pour différentes activités voyageurs ou fret ; pour la circulation de ses trains, SNCF verse à Réseau Ferré de France (RFF) des péages d'infrastructure,
- gestionnaire des gares,
- gestionnaire délégué de l'infrastructure pour le compte de RFF, qui rémunère SNCF pour assurer l'exploitation et la maintenance du réseau ferré national.

Ces missions sont ainsi définies depuis 1997, date de création de RFF, qui est le gestionnaire des infrastructures ferrées ; à ce titre, il est le promoteur des nouveaux projets d'infrastructure et assure la concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales et acteurs concernés.

Tous les jours, SNCF fait circuler 15000 trains. En 2010, elle a transporté 1090 millions de voyageurs et 64,4 millions de tonnes de fret

### Coordonnées

SNCF  
34 rue du Commandant René Mouchotte  
75014 Paris  
Site : [www.sncf.com](http://www.sncf.com)  
Contact : M. Ni  
mail : [jincheng.ni@sncf.fr](mailto:jincheng.ni@sncf.fr)  
Tél. : 01 53 42 00 30

## Le mot du Président

Avec sa façade maritime normande, le Grand Paris se positionne dans la compétition des grands pôles économiques européens et mondiaux. Le transport public sous toutes ses formes est l'une des clés de son attractivité.

En articulation étroite avec le réseau de transport public francilien, la création de la ligne nouvelle Paris – Normandie et à terme d'une rocade des gares TGV en Île-de-France vont dessiner pour les voyageurs le nouveau visage de l'accessibilité ferroviaire de l'axe Seine : un réseau rapide, ponctuel, maillé, dense et cadencé, au service des voyageurs et d'une croissance durable.

Les nouvelles gares catalyseront les projets d'aménagement de ces territoires dynamiques. En répondant aux attentes de fluidité tout en s'inscrivant dans une urbanité durable, ces lieux de transports deviendront des espaces stratégiques et des pôles de développement.

L'amélioration des services de transport ferroviaire de marchandises depuis les Grands Ports Maritimes normands vers l'Île-de-France est aussi un enjeu majeur qui appelle la réalisation d'une infrastructure spécifique.

**Guillaume Pepy**  
Président de SNCF

## L'environnement ferroviaire à l'horizon de réalisation du projet

Les régions normandes et Île-de-France s'inscrivent dans une forte dynamique de déplacements. La croissance attendue de la demande de déplacement ferroviaire sur le périmètre normand (hors projet LNPN) est estimée à 25-30 % à l'horizon 2025. D'ici 2030, la SNCF devrait accueillir 60 % de trafic supplémentaire en Île-de-France pour atteindre près de 4,5 millions de déplacements par jour.

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest constitue la première étape de l'amélioration de la desserte de la Normandie, de Vernon et de Rouen notamment. Elle sera cependant insuffisante pour répondre à l'évolution des besoins à long terme.



# Point de vue de SNCF

## Des matériels adaptés à de nouveaux services

Le projet doit être conçu pour offrir un haut niveau de qualité des déplacements en termes de fréquence, de confort, de maillage, d'intermodalité, et de services innovants. Dès le début des études, le choix des matériels roulants futurs pour les différentes relations (liaisons intra et inter-normandes, Normandie – Île-de-France et Normandie – province) et l'emplacement des ateliers de maintenance devront refléter la meilleure adéquation économique entre les attentes des clients, les volumes transportés et la capacité des gares.

## Les capacités entre Paris et la Normandie

Les secteurs les plus saturés sont essentiellement le tronçon Paris – Mantes, la zone de Rouen et la gare de Paris Saint-Lazare. Les difficultés chroniques d'exploitation actuellement constatées imposeraient que l'augmentation de capacité des infrastructures saturées soit au cœur du projet LNP.

Sur les options de tracé entre **Paris et Mantes** proposées au débat public, SNCF préconise d'une part **un tracé totalement indépendant de celui des infrastructures existantes entre Nanterre et Epône**, et d'autre part la mise à 4 voies du tronçon entre Epône et Mantes-la-Jolie, ce qui permet aux deux systèmes LNP et EO de fonctionner en totale autonomie.

Enfin, SNCF considère que, du point de vue des transporteurs, un contournement de Mantes en ligne nouvelle pour les trains ne desservant par Mantes serait appréciable.

Quant aux scénarios de tracé entre Mantes et la Normandie, la question pourrait se poser d'envisager un tracé combinant les scénarios A et B du dossier du maître d'ouvrage avec application :

- du scénario B entre Mantes et Louviers – Val de Reuil gare nouvelle,
- puis du scénario A entre Louviers – Val de Reuil et Rouen / Lisieux et leurs au-delà.

Dans l'hypothèse où des études de trafic concernant le secteur d'Evreux le confirmeraient, ce scénario mixte présenterait l'avantage d'une desserte directe d'Evreux gare nouvelle et améliorerait les fonctionnalités de la desserte normande, sous réserve de limiter le nombre d'arrêts des trains à cette gare afin de ne pas réduire la capacité de la ligne et ne pas augmenter trop fortement les temps de parcours moyens au-delà d'Evreux.

## La gare de Rouen

Pour la nouvelle gare de l'agglomération rouennaise, SNCF considère le choix du site de Saint-Sever, avec un ouvrage de franchissement de la Seine vers Le Havre, comme le plus approprié.

Cette nouvelle gare à proximité du centre ville, au cœur de l'aménagement urbain du site de Saint-Sever, meilleure du point de vue de l'accessibilité intermodale, permettrait d'alléger le nœud ferroviaire rouennais entre les bifurcations de Malaunay et de Tourville, car une partie du trafic passera par la rive gauche. Cette localisation permettrait également de développer le trafic TER vers Caen, Le Havre, Dieppe et Amiens ainsi que les dessertes périurbaine et urbaine de type tram-train dans l'agglomération rouennaise entre Barentin et Elbeuf.

## Un projet de gare dans le secteur Nanterre / La Défense préservant l'intermodalité et les développements futurs

Il serait nécessaire que la localisation et la conception de cette gare permettent, en harmonie avec le développement urbain du site, une accessibilité optimale, aussi bien en transports en commun qu'en véhicule personnel, ainsi qu'un excellent maillage avec le réseau francilien de transports en commun (RER A, RER E, Grand Paris Express, ...). Elles devraient également ouvrir la possibilité d'un raccordement aux futures lignes nouvelles de rocade autour de Paris, si celles-ci devaient se réaliser, offrant dans un second temps un accès au réseau européen à grande vitesse.

En tant qu'opérateur Île-de-France et TGV, SNCF privilégierait une gare dans le secteur de Nanterre / La Défense sur le site de La Folie, où sera implantée une station du Grand Paris Express, dès lors que la connexion avec les RER A et E serait réalisée dans de bonnes conditions. Une telle localisation permettrait notamment un accès aisé et fréquent à la rocade TGV envisagée, pour les voyageurs de Cergy et de l'ouest du Val d'Oise ainsi que des Yvelines, grâce à la correspondance facile avec le RER A.

Une gare passante à la fois vers la gare de Paris Saint-Lazare et les futures rocades TGV constituerait la meilleure configuration. Celle-ci permettrait en effet des dessertes directes vers l'aéroport Charles-de-Gaulle et le nord et l'est de la France, mais également vers l'Atlantique et le sud-est, desservant au passage Versailles, Massy et Orly.

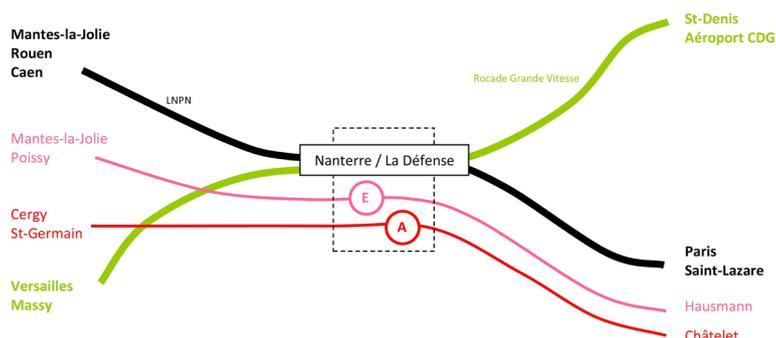


SCHÉMA DE LA GARE DE NANTERRE / LA DÉFENSE



## Un projet de gare nouvelle à Confluence

Le maître d'ouvrage retient l'idée d'une gare nouvelle à Confluence pour quelques futurs trains intersecteurs (trains qui relient directement des villes de province entre elles sans passer par Paris). Cette gare ayant un faible potentiel de clientèle à proximité, son opportunité reste à démontrer par :

- des études fines de trafic démontrant que le bilan global des gains et pertes de temps pour les voyageurs serait positif,
- des études d'exploitation détaillées évaluant l'impact des arrêts à Confluence sur la fiabilité et la robustesse des circulations desservant la Normandie, ainsi que sur la réduction de capacité de la ligne que ces arrêts pourraient entraîner.

En tout état de cause, une éventuelle desserte de cette gare par des trains intersecteurs ne pourrait être envisagée qu'une fois réalisée l'interconnexion en ligne à grande vitesse au nord de l'Île-de-France vers la gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle, passant par la gare de Nanterre / La Défense.

## Une exploitation de la gare de Paris Saint-Lazare très délicate

Les études en cours pour accueillir des trains de plus grande capacité par l'allongement de certaines voies à quai à Paris Saint-Lazare n'ont à ce stade pas permis d'apporter la preuve d'une faisabilité de l'exploitabilité du système ferroviaire dans son ensemble notamment pour ce qui concerne les garages et la maintenance du matériel en extrémité de ligne, ni de résoudre les problèmes de saturation de la gare. Il subsiste donc de fortes interrogations sur la capacité de cette gare à absorber les augmentations de trafic prévisibles. Il sera dès lors nécessaire de conduire des études concernant les capacités de maintenance /garages à proximité de Paris Saint-Lazare.

Enfin des études de circulation des flux de voyageurs devront être réalisées sur l'ensemble de la gare. Elles devront notamment intégrer les incidences des projets de prolongement du RER E ainsi que les développements prévisibles pour les autres lignes Transilien Paris - Ermont et Paris - Mantes via Conflans, afin d'optimiser et/ou de compléter les aménagements existants des circulations horizontales et verticales de la gare.

## Une connexion à terme au réseau de lignes à grande vitesse

L'ouverture sur le réseau à grande vitesse français et européen ainsi qu'un accès aisé à l'aéroport Charles-de-Gaulle constituent une demande récurrente des Normands et des Franciliens de l'ouest. Le projet LNPN ne serait pas complet à leurs yeux s'il n'y apportait pas une réponse appropriée.

Une interconnexion au nord de l'Île-de-France entre Nanterre / La Défense et la gare TGV de l'aéroport Charles-de-Gaulle permettrait la circulation de TGV directs entre la Normandie et l'ensemble du réseau à grande vitesse. L'implantation sur le tracé de gares à Saint-Denis (dont l'emplacement

resterait à étudier) et au Bourget permettrait notamment, grâce aux correspondances avec le réseau francilien, de désengorger les gares de Paris Saint-Lazare et de Paris Nord.

## Pour les marchandises, créer un axe ferroviaire performant entre les Grands Ports Maritimes normands et leur hinterland

Les Grands Ports Maritimes normands sont un atout majeur pour la France et pour le Grand Paris. Pour se développer, ils doivent s'appuyer sur une continuité ferroviaire performante. Leur besoin quotidien de circulations ferroviaires de et vers l'Île-de-France et au-delà augmentera considérablement : même en intégrant une optimisation de l'exploitation ferroviaire, les projections font état, à terme, de 45 trains pour Le Havre et 30 pour Rouen, contre 30 et 28 actuellement.

L'amélioration des services ferroviaires de fret depuis ces ports fait donc partie intégrante de l'ambition du Grand Paris. Les itinéraires existants étant saturés, la réalisation d'une infrastructure dédiée aux marchandises est seule à même de répondre à cette ambition.

La création d'un axe à haut niveau de performance composé, en plus des itinéraires actuels saturés, d'un itinéraire nouveau empruntant la ligne entre Serqueux et Gisors, est à l'étude dans le cadre de l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire (voir carte en dernière page). Un tel itinéraire complémentaire, jusqu'à la Grande Ceinture ferroviaire francilienne, est indispensable au développement des deux ports, qui pourront accéder efficacement au dispositif logistique francilien et, au-delà, élargir leur hinterland.

La réalisation dans les meilleurs délais de cet itinéraire complet, en double voie, électrifié, avec un raccordement direct à Serqueux, et incluant le maillon francilien (3<sup>ème</sup> voie entre Conflans et Argenteuil et saut-de-mouton à Val d'Argenteuil) apparaît donc indispensable si l'écoulement du trafic fret en provenance du Havre demeure une priorité. Tout retard dans sa réalisation se répercuterait sur le développement des ports et de leur tissu industriel et logistique.

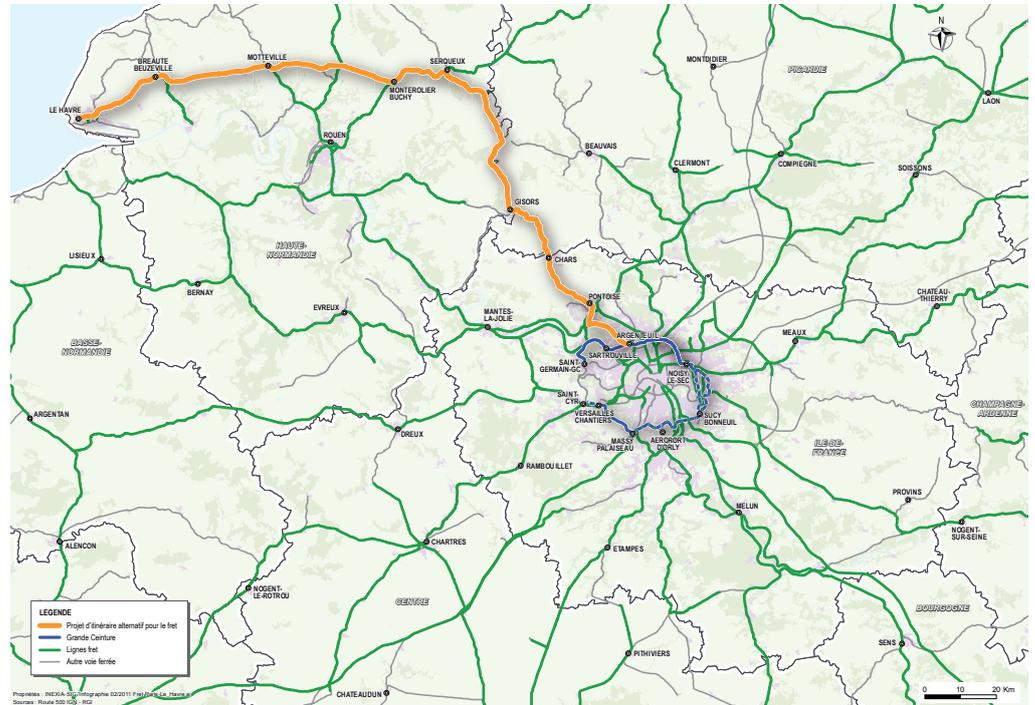
## L'économie du projet

La viabilité du projet LNPN ne pourra être assurée, vu l'évolution institutionnelle du cadre dans lequel évoluent les acteurs du monde ferroviaire et l'équation économique à laquelle ils sont confrontés, que par la recherche et la mise en place d'un modèle permettant de présenter un bilan économique suffisamment attractif et une bonne visibilité sur le long terme pour la ou les Entreprises Ferroviaires qui assureront les dessertes concernées par le projet.

Les avis exprimés par SNCF ne constituent donc pas des engagements d'utiliser les infrastructures évoquées dans le présent cahier ; leur utilisation dépendra de la viabilité économique, à l'échéance, des services ayant vocation à emprunter ces infrastructures.



## CARTE DE L'ITINÉRAIRE FRE COMPLÉMENTAIRE ENTRE LES PORTS NORMANDS ET L'ÎLE-DE-FRANCE



## Résumé du cahier d'acteur

Le tronçon entre Paris et Mantes constitue pour SNCF la priorité du projet LNP, permettant de libérer les capacités nécessaires au développement de l'ensemble des trafics au bénéfice des Normands et des Franciliens.

Quant aux gares, une nouvelle gare dans le secteur de Nanterre / La Défense située à La Folie, en ligne avec la gare de Paris Saint-Lazare et conçue dès l'origine pour être raccordée à la future rocade Grande Vitesse autour de Paris serait, pour SNCF, la meilleure option. Cette gare devrait être bien interconnectée avec les lignes de RER A et E et le réseau du Grand Paris Express.

Une nouvelle gare à Rouen sur le site de Saint-Sever, désaturant le nœud ferroviaire rouennais, permettrait également de développer les dessertes périurbaines et régionales.

En faisant émerger des services innovants dans les gares tout en inventant de nouveaux espaces pour la mobilité des villes, SNCF entend contribuer à l'invention des espaces urbains de demain.

La réalisation d'un itinéraire performant pour le fret empruntant la ligne Serqueux – Gisors avec le tronçon aménagé de Conflans à Argenteuil serait indispensable pour le développement du transport ferroviaire de marchandises.

La capacité de la gare de Paris Saint-Lazare à absorber les augmentations de trafic prévisibles, tant sur le plan de l'exploitabilité du système ferroviaire que des flux de voyageurs dans la gare, soulève de fortes interrogations qui rendent nécessaires des études complémentaires.

La viabilité du projet LNP ne pourra être assurée que par la mise en place d'un modèle assurant une rentabilité économique suffisante pour les services ayant vocation à emprunter ces infrastructures.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)