

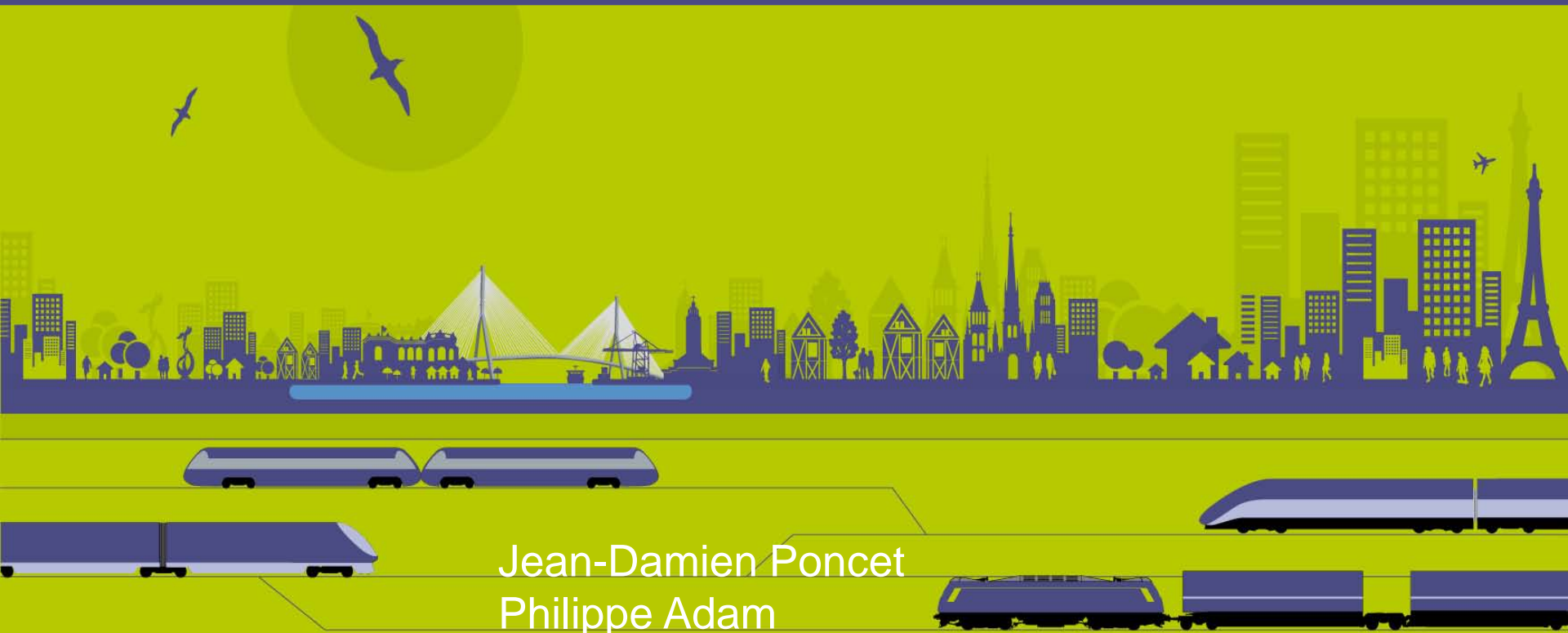


LIGNE NOUVELLE
PARIS <> NORMANDIE
GRAND PROJET FERROVIAIRE

Débat Public

Réunion locale de Mantes-la-Jolie

18 octobre 2011

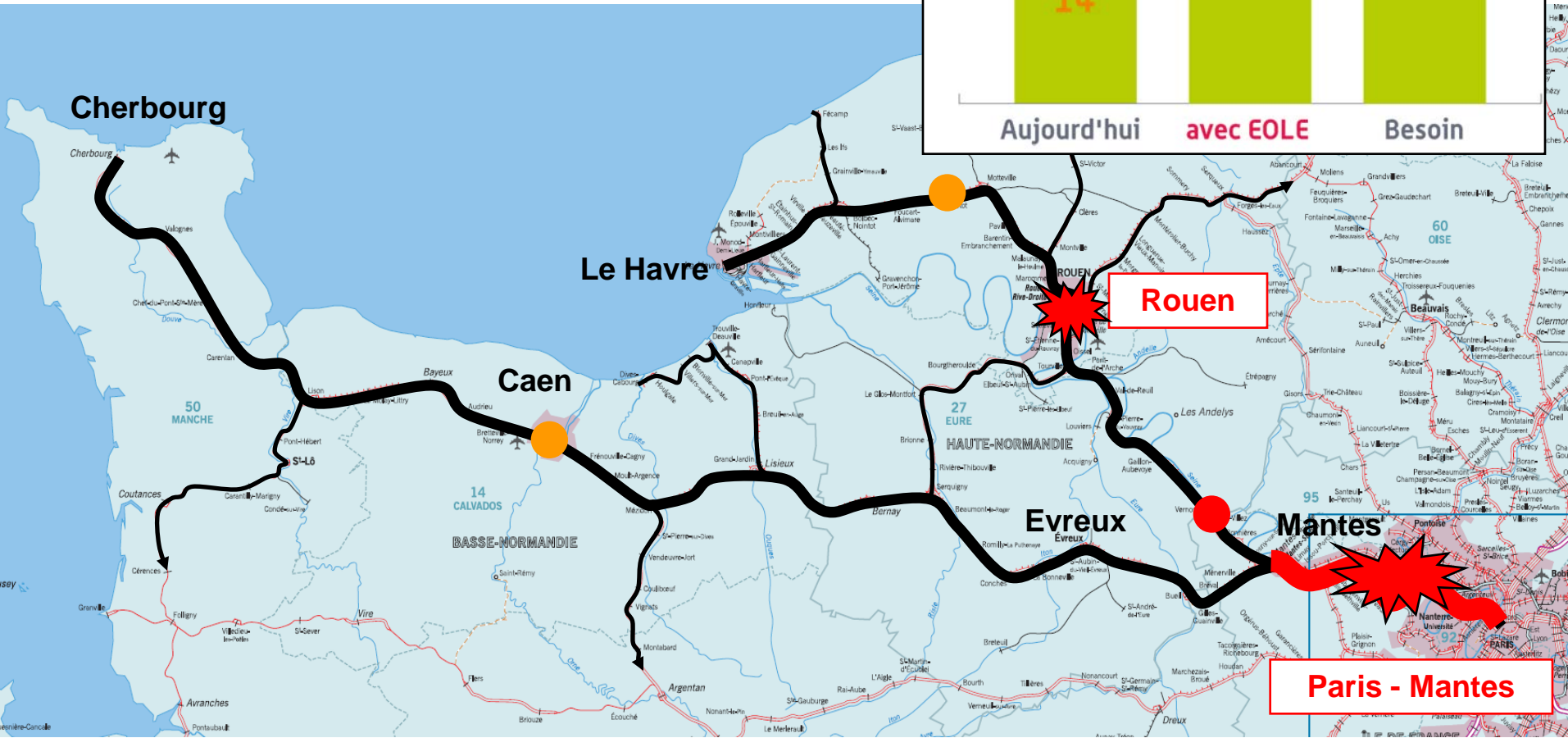
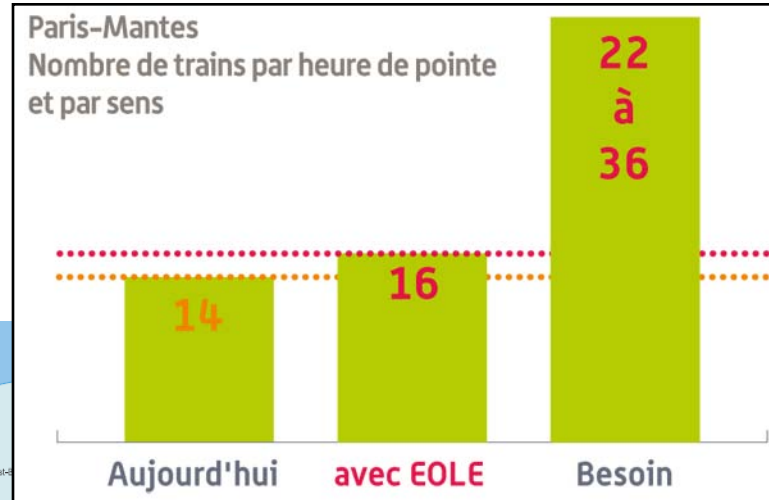


Jean-Damien Poncet
Philippe Adam

Le réseau aujourd'hui

Le réseau aujourd'hui

Un réseau au bord de la saturation :





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**



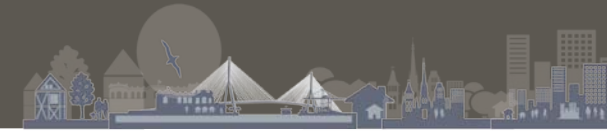
Une ponctualité insatisfaisante

Pour les trains « normands » :

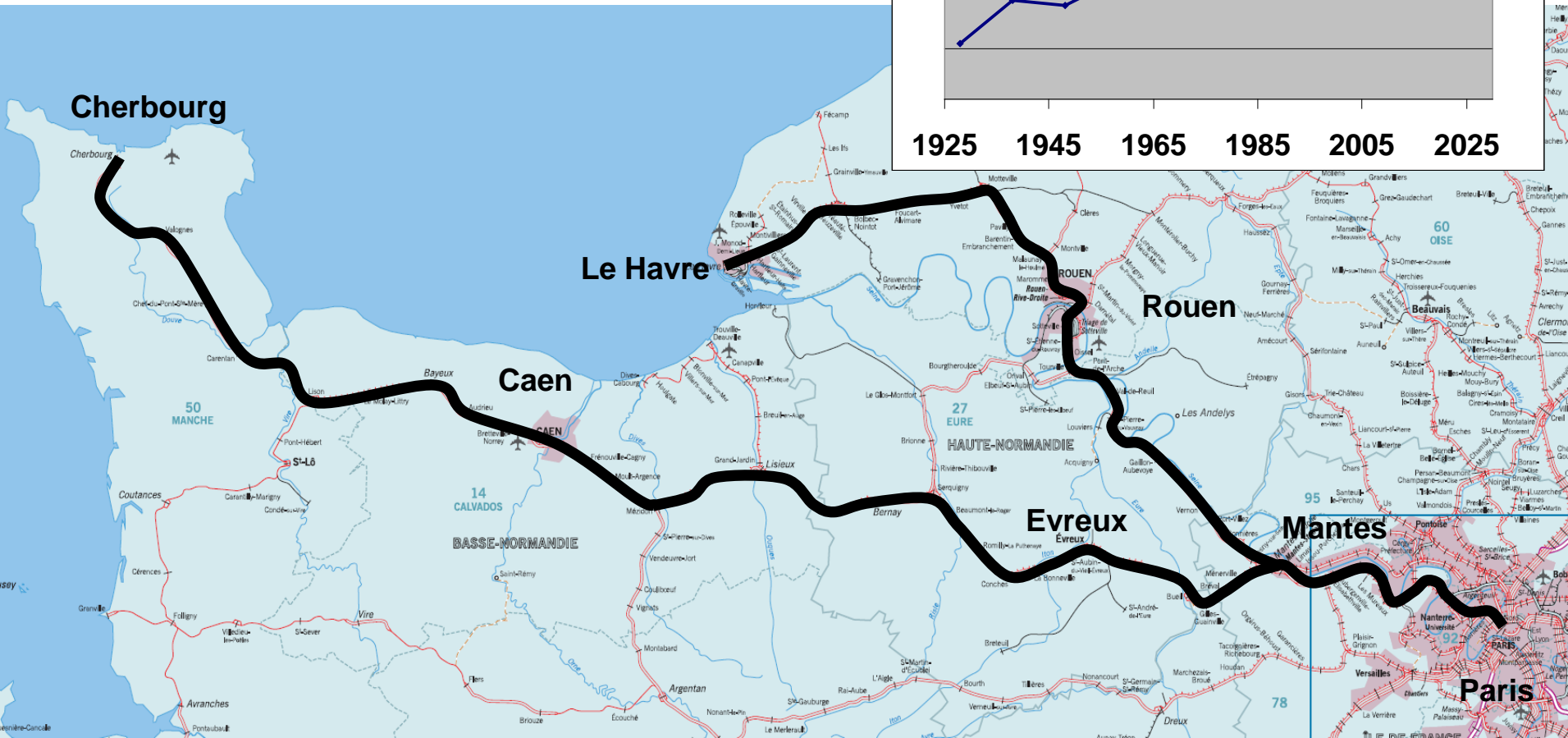
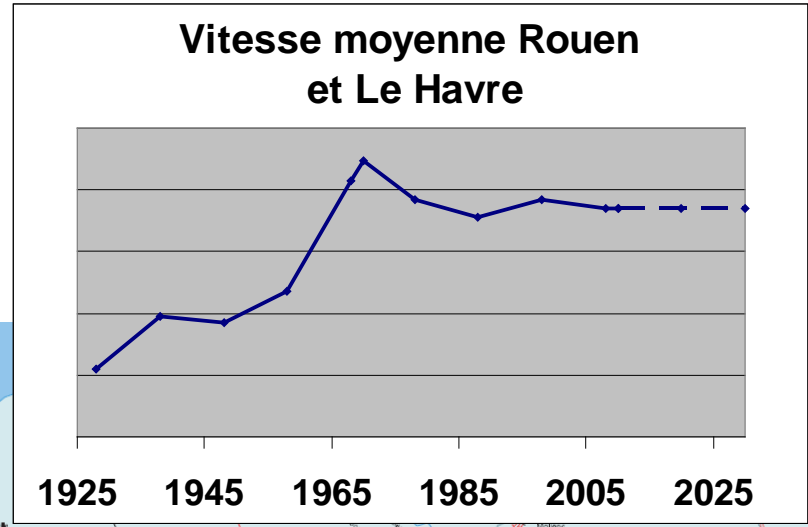
- **25 % des trains du matin en retard de plus de 5 minutes à Paris**
- **30 % des trains du soir en retard à Rouen et au Havre**
- **40 % des trains du soir en retard à Caen et Cherbourg**

(Chiffres 2009)

Le réseau aujourd'hui

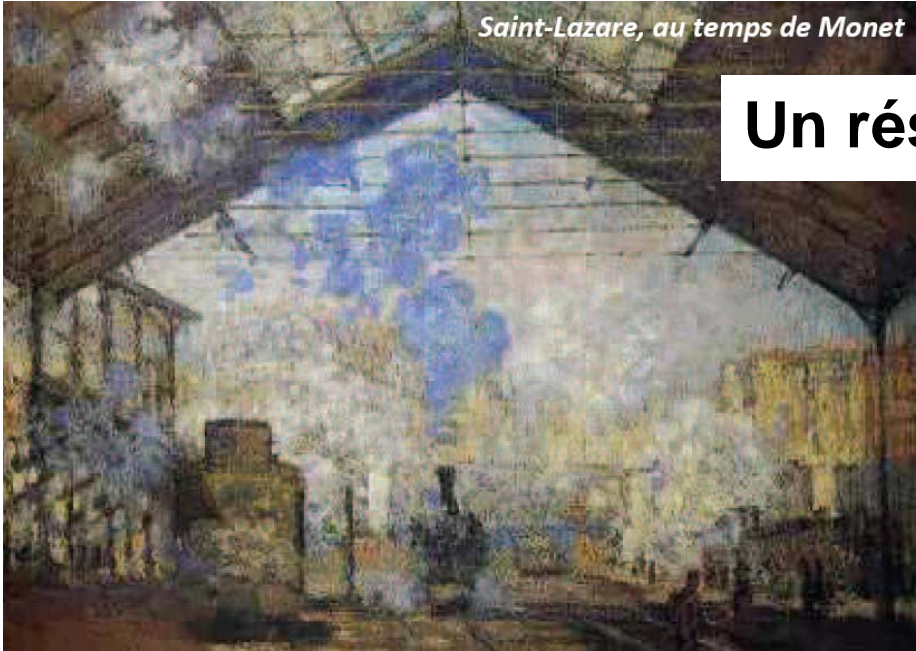


Des vitesses qui plafonnent :





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

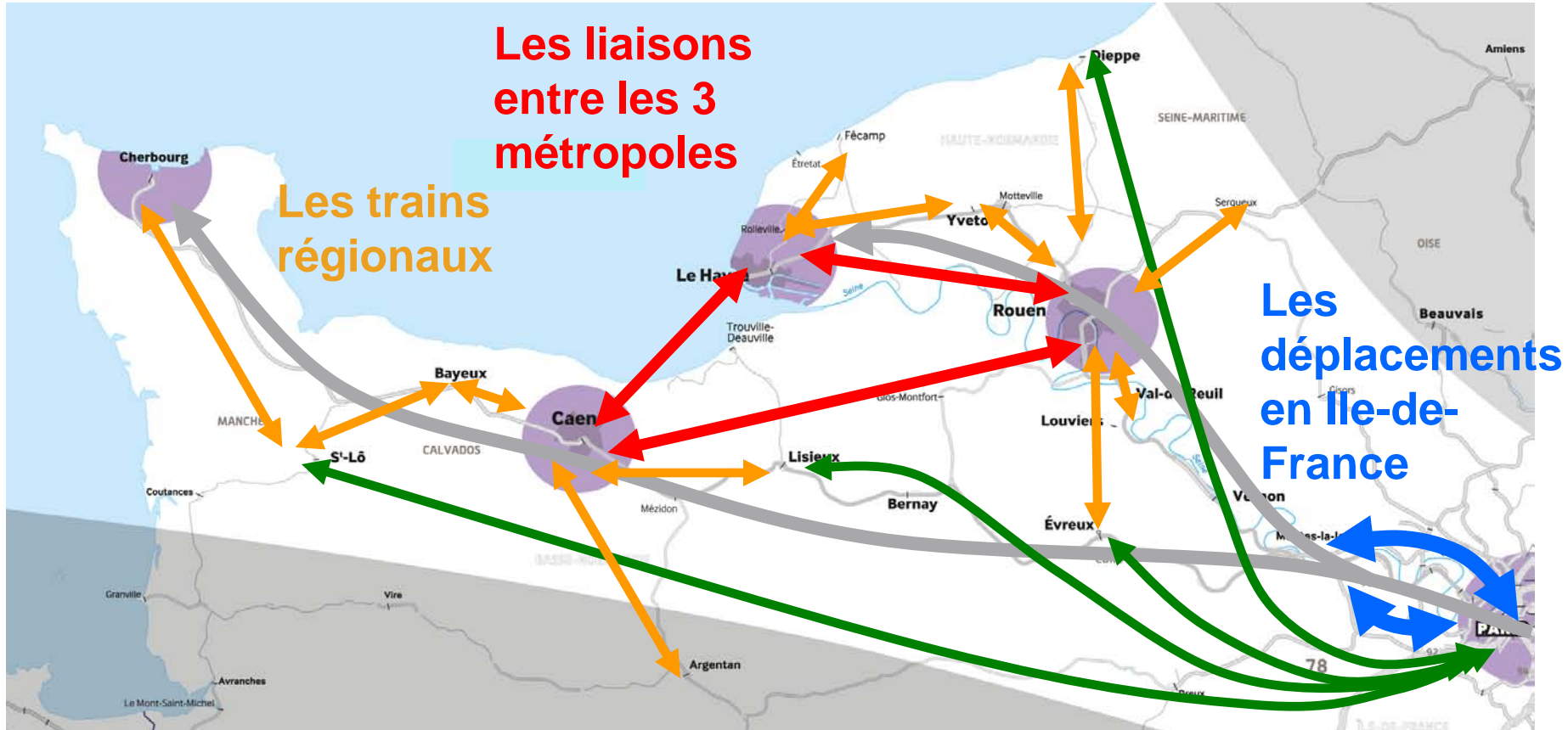
Les objectifs du projet



**« 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, trains locaux, ...

- **Des objectifs de qualité de service**

Ponctualité, places assises, confort,...

- **Des objectifs de temps de parcours**

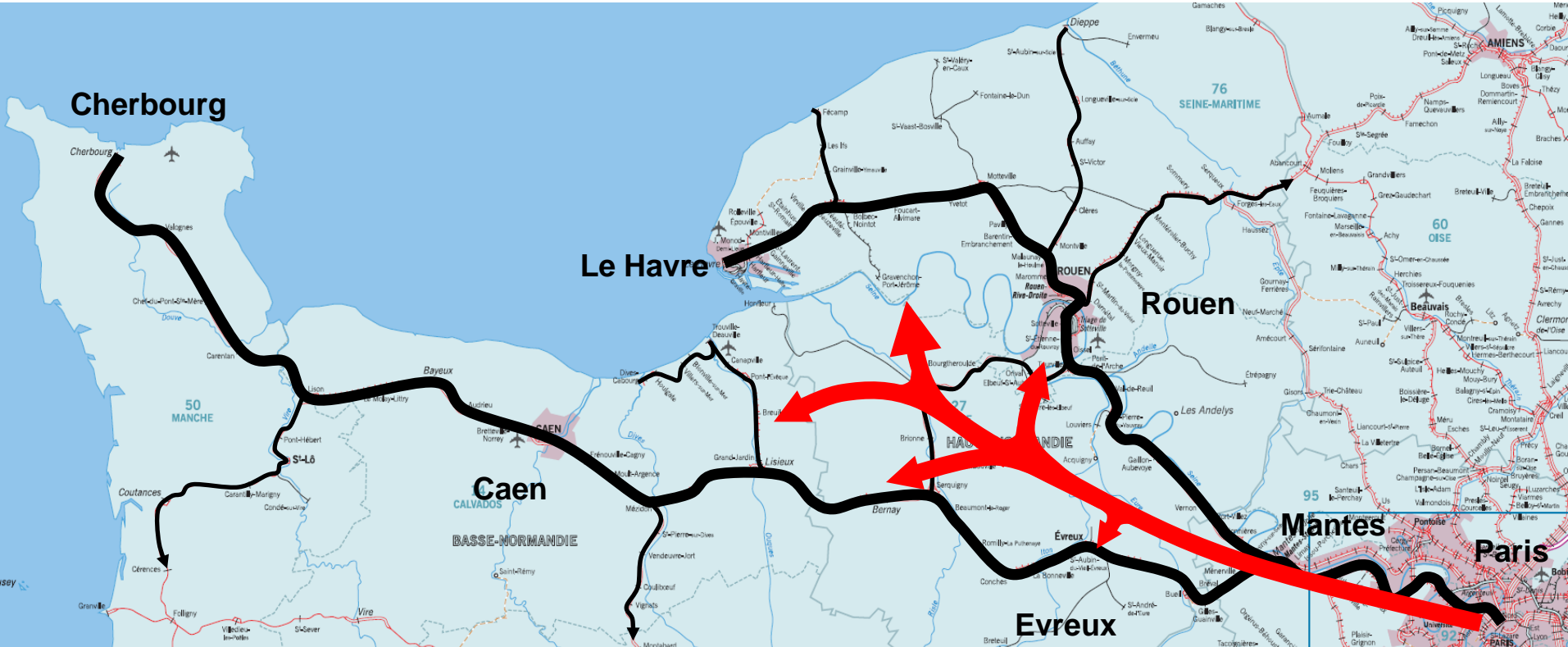


- **Des objectifs pour le fret** : capacité, fiabilité, vitesse

Les objectifs du projet



Le réseau actuel ne permet pas d'atteindre les objectifs

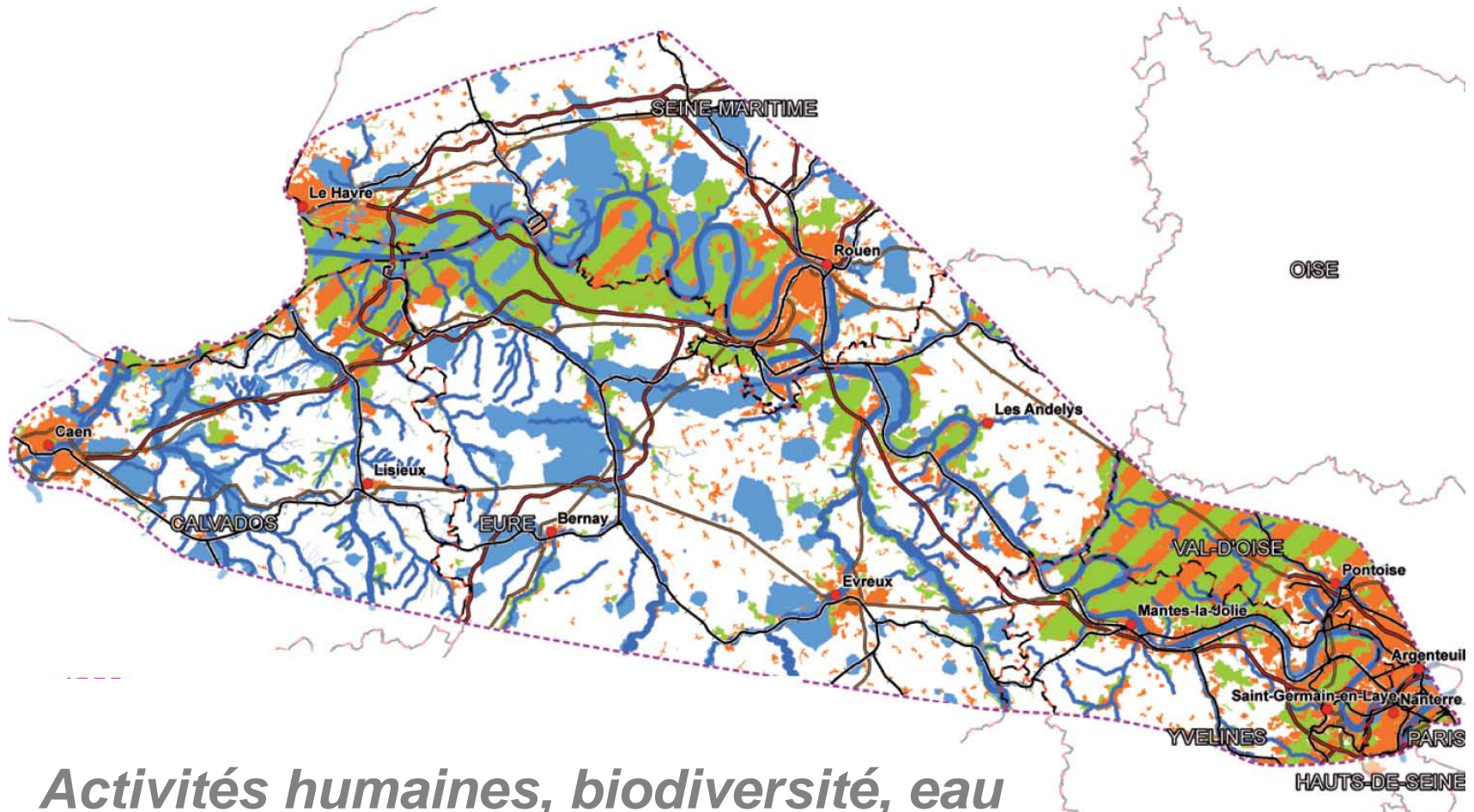


→ Réorganiser le réseau autour d'une ligne nouvelle

Les scénarios en débat

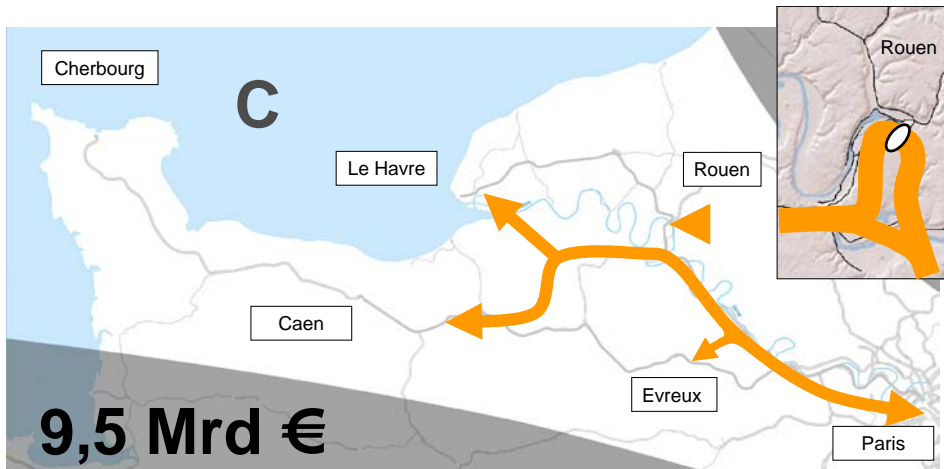
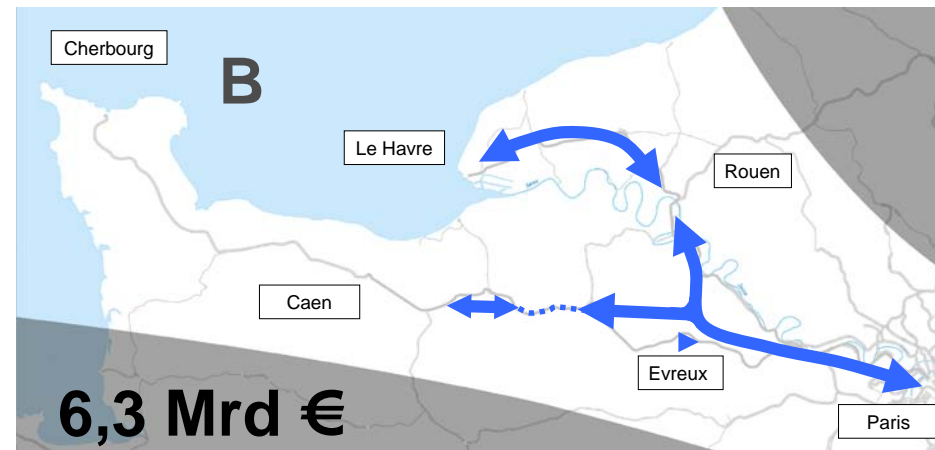
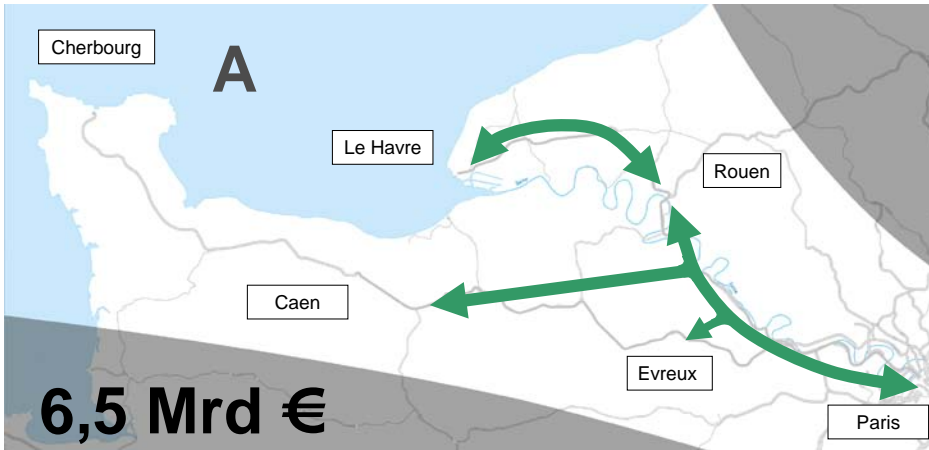


Un pré-requis : inscrire le projet dans son environnement



Activités humaines, biodiversité, eau

Les scénarios en débat

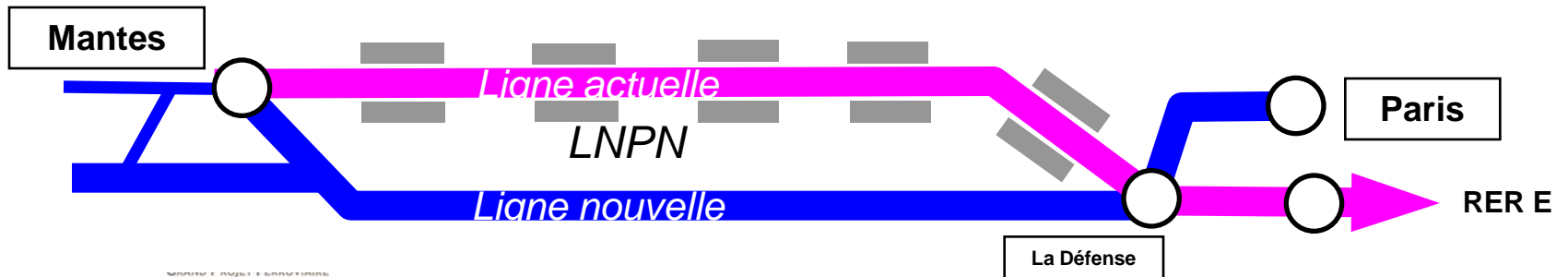
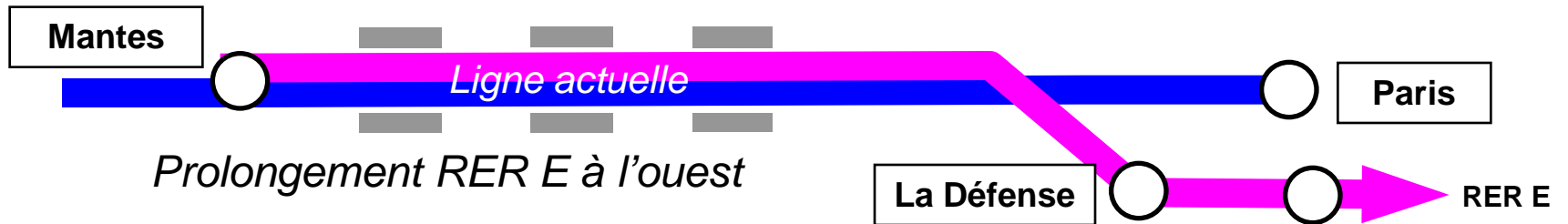


Vitesse maximale : 250 km/h
Des gares nouvelles

Les scénarios en débat

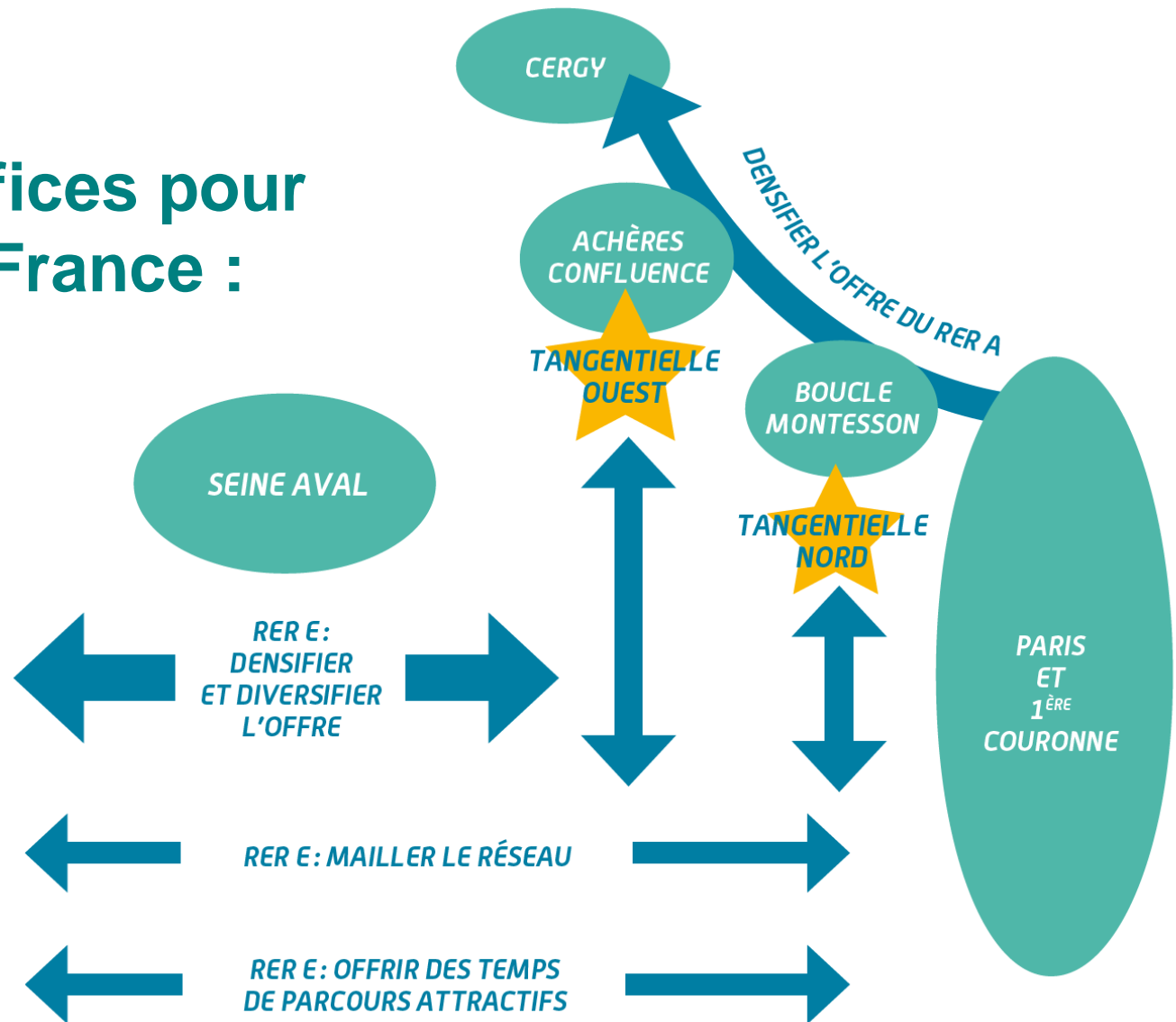


Séparer trains « normands » et trains franciliens





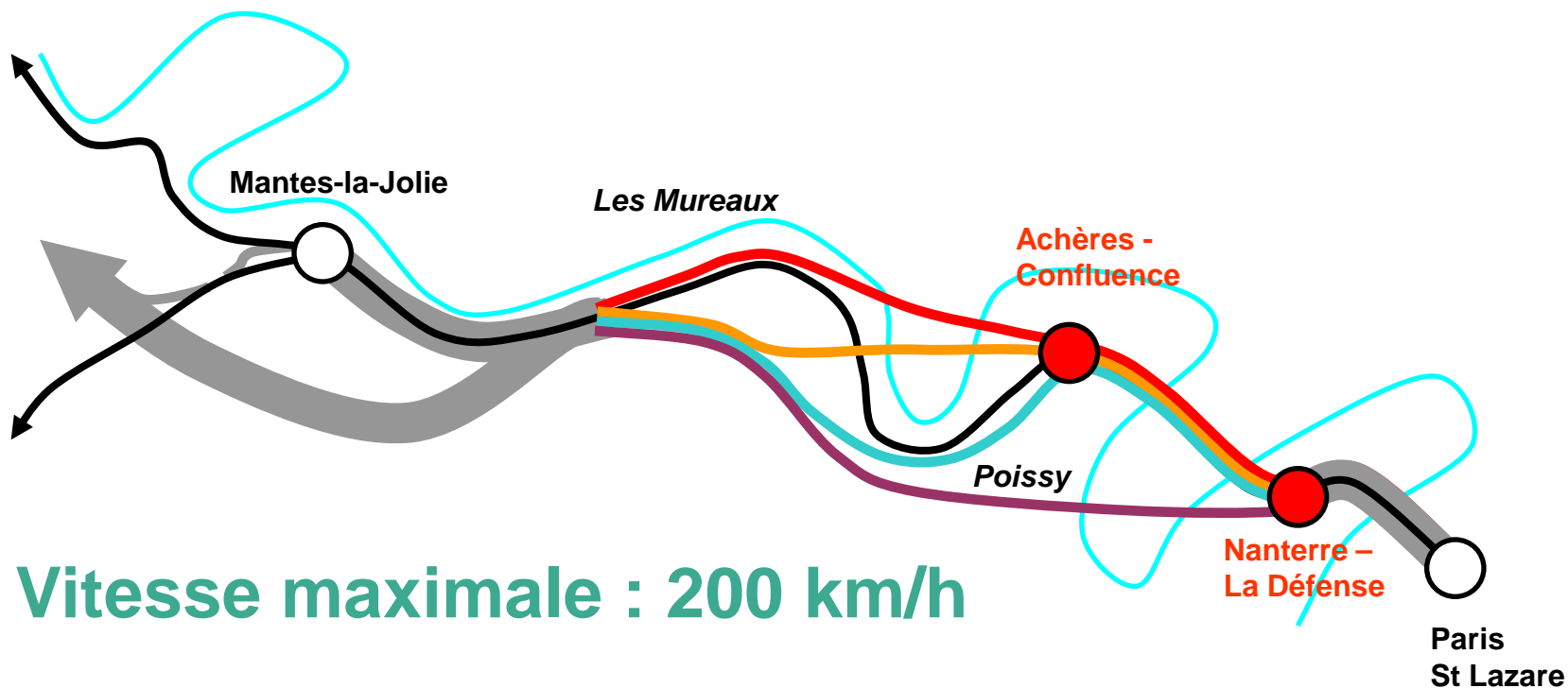
Des bénéfices pour l'Ile-de-France :



Les scénarios en débat

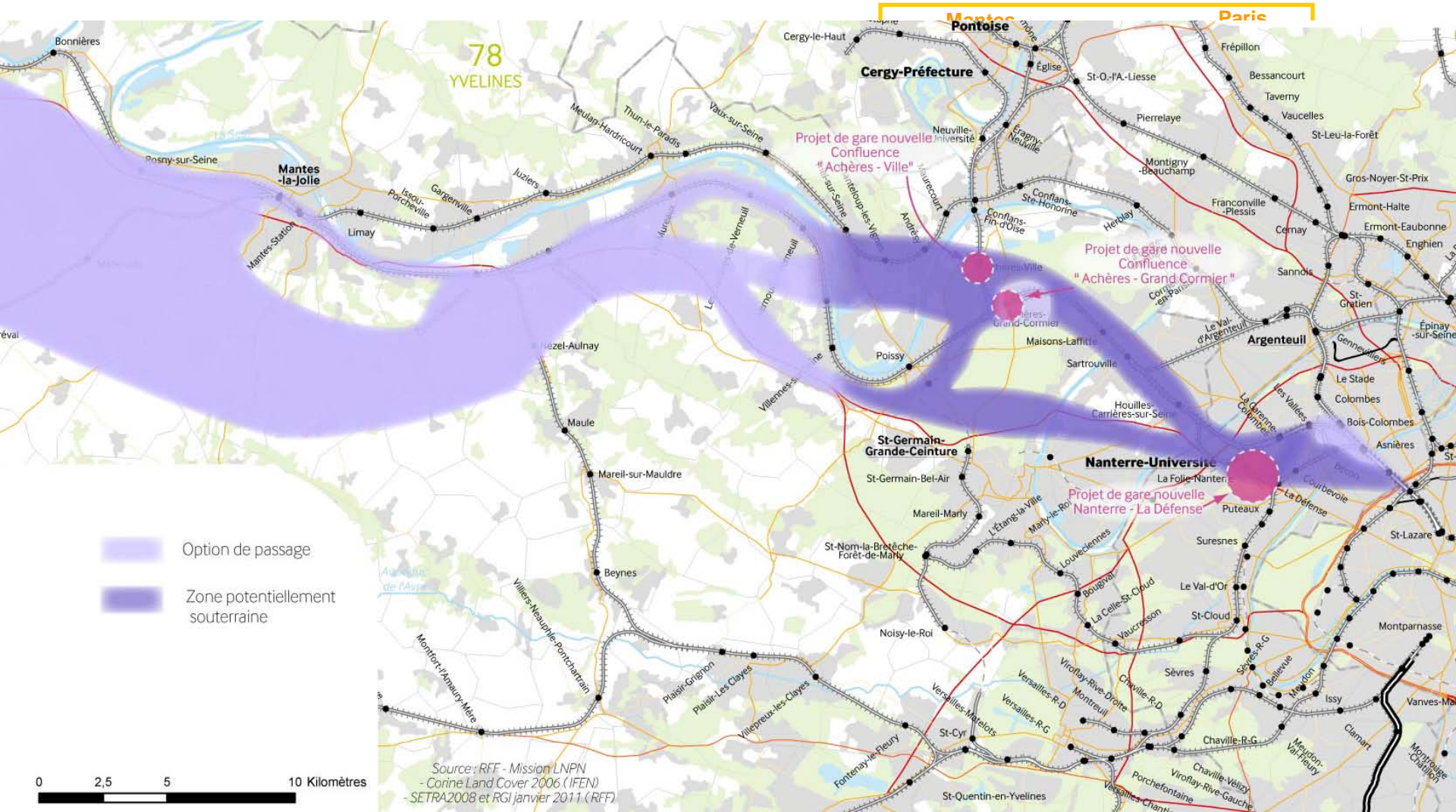


Paris – Mantes : 4 scénarios



Vitesse maximale : 200 km/h

Les scénarios en débat



Les scénarios en débat



Coûts	Confluence – Les Mureaux	Confluence - Chanteloup	Confluence - Poissy	Mantes direct
Entre Paris et la raccordement vers Mantes	4,9	3,9	4,2	4
Contournement de Mantes	0,5			

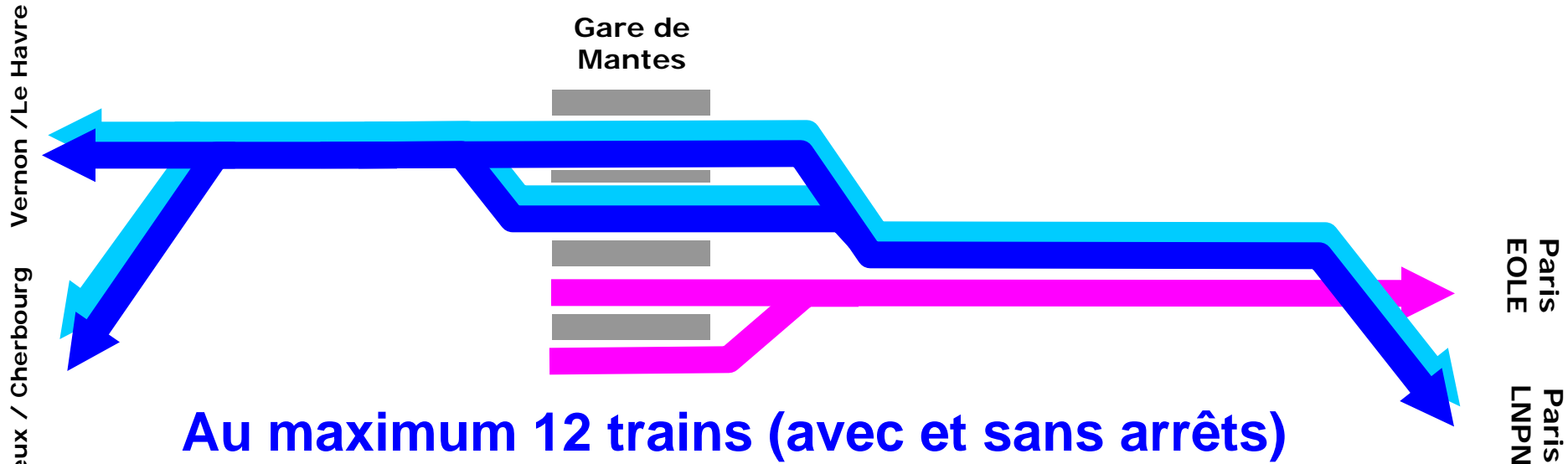
Milliards d'€2010

Temps	Confluence – Les Mureaux	Confluence - Chanteloup	Confluence - Poissy	Mantes direct
Paris – Mantes (actuel : 30 min)	26 min	26 min	27,5 min	26 min

Les scénarios en débat



Pourquoi un contournement de Mantes ?



Trains « normands » sans arrêt à Mantes



Trains « normands » avec arrêt à Mantes

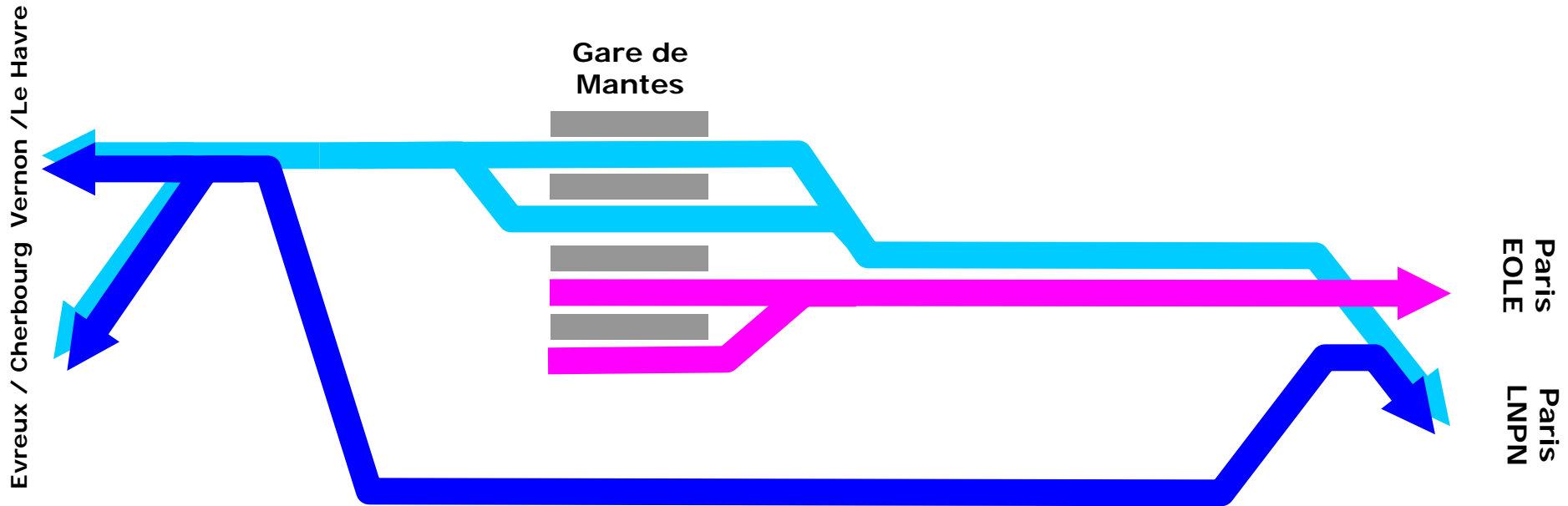


Trains Ile-de-France

Les scénarios en débat



➔ Un contournement pour mieux desservir Mantes



Trains « normands » sans arrêt à Mantes



Trains « normands » avec arrêt à Mantes

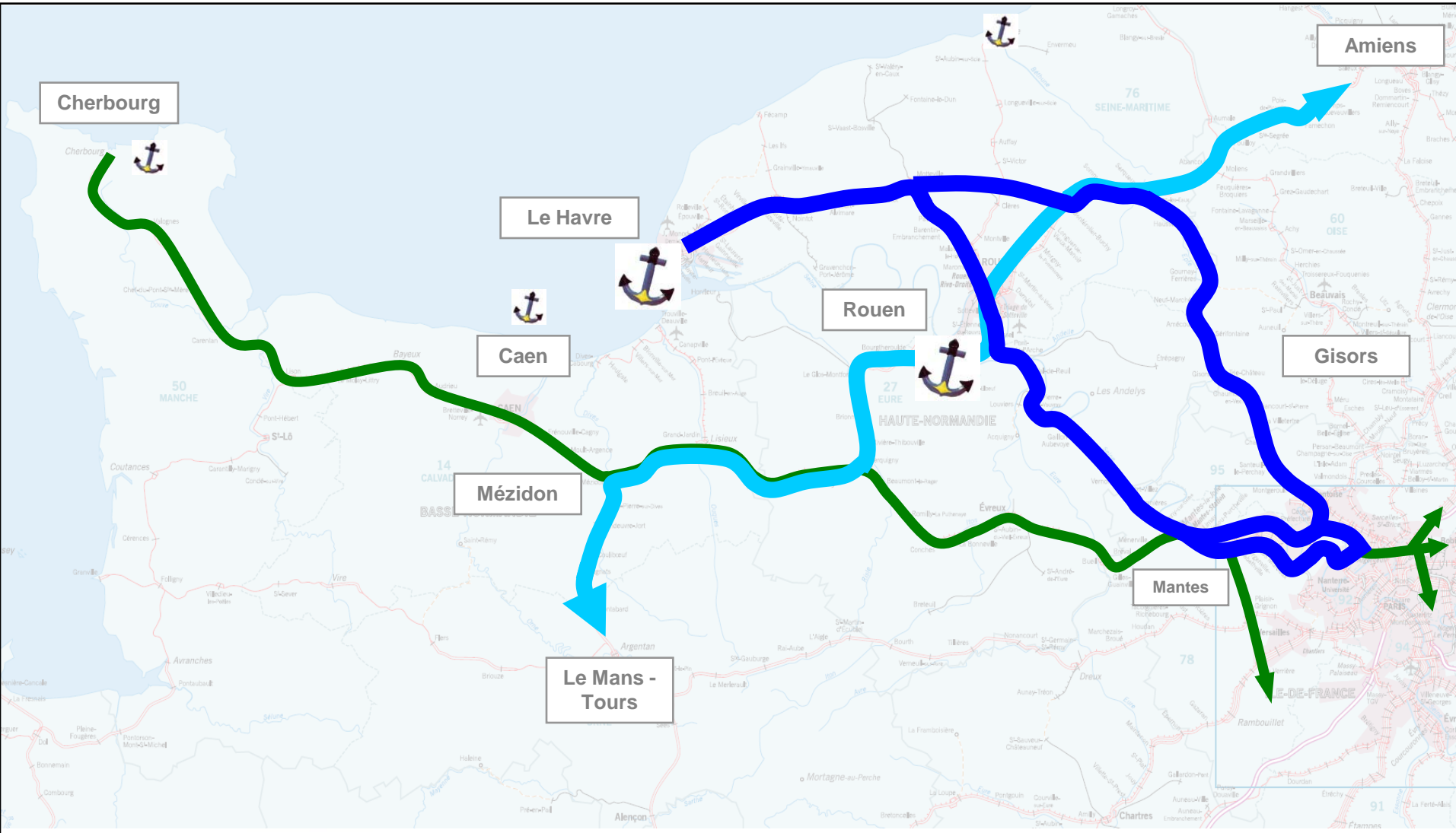


Trains Ile-de-France

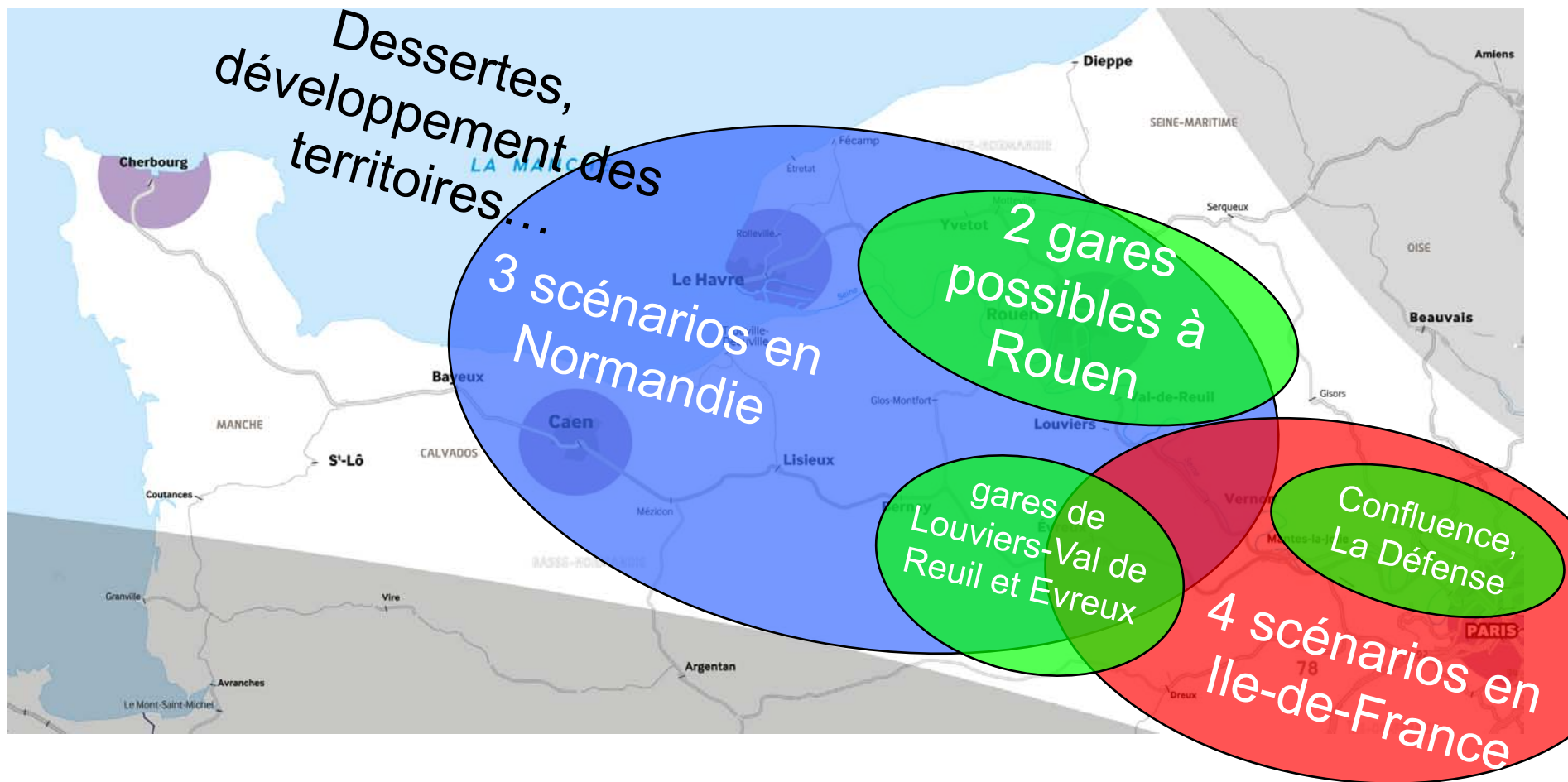
Les scénarios en débat



Dessiner un réseau pour le fret



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