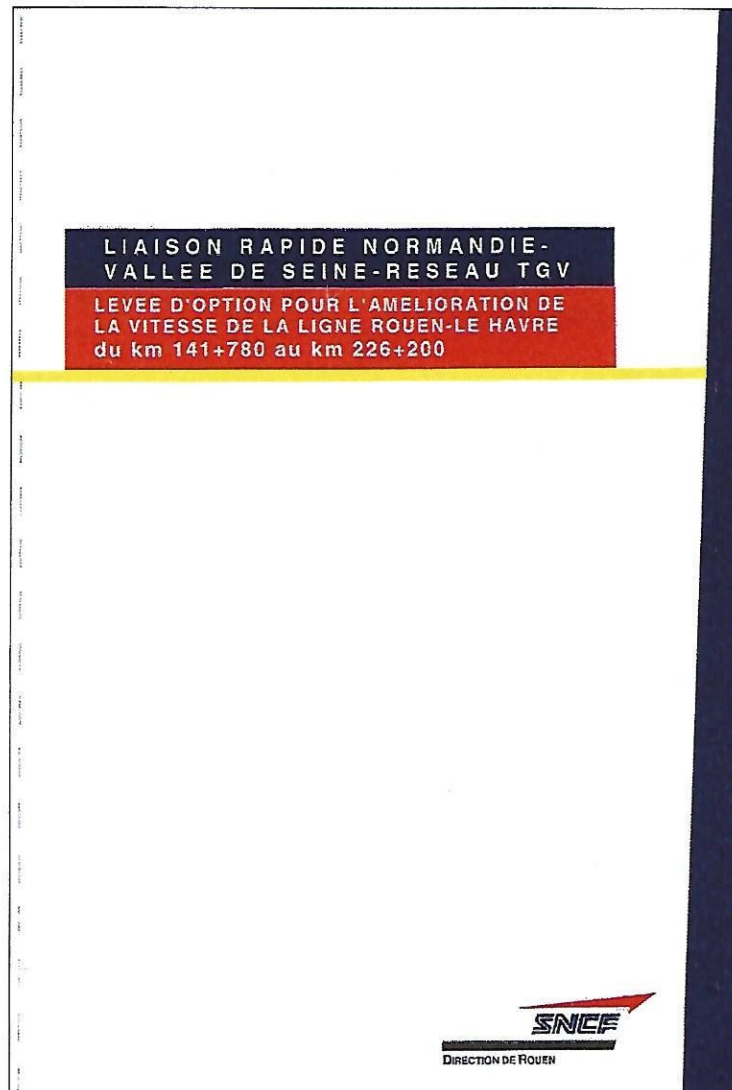


LNPN Rouen-Yvetot

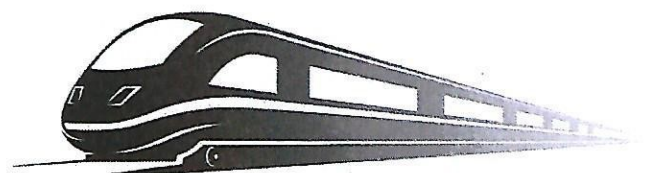
« L'alternative »



Collectif

« LNPN oui, mais pas à n'importe quel prix »

Janvier 2017



**LNPN OUI,
MAIS PAS A N'IMPORTE QUEL PRIX!**

2017, ce que propose SNCF Réseau

- 34 Kms de voies ferrées nouvelles.
- Un investissement d'au moins 1 100 000 000 € (un milliard cent millions d'euros).
- Un gain de temps estimé entre 5 et 7 minutes, si les trains roulent à 250km/h.
- 400 hectares de terres agricoles sacrifiées, des espaces forestiers impactés.
- Un nouveau viaduc pour franchir l'Austreberthe (dont le coût n'est jamais pris en compte).
- La concentration des investissements sur une nouvelle ligne au détriment des aménagements nécessaires pour la ligne existante, celle qu'utilisent les usagers impactés.

**SNCF Réseau doit avoir
la mémoire courte...**

En mai 1998, la SNCF (direction régionale Rouen) proposait la réhabilitation de la ligne actuelle pour gagner du temps

- La modernisation de la ligne actuelle, depuis Rouen, jusqu'au Havre, avec des travaux de ripage, une modification des dévers, des installations permanentes de contre-sens (IPCS), ainsi qu'éventuellement des travaux de courbure, en d'autres termes, des travaux sur la ligne actuelle pour permettre aux trains d'augmenter leur vitesse.
- Un investissement de 179 millions d'euros (montant actualisé 2017), sur l'ensemble de la ligne Rouen-Le Havre, dont 3 millions d'euros consacrés à la fusion attendue des gares de Barentin et Pavilly, et 33 millions d'euros pour la suppression de 17 passages à niveau entre Rouen et Le Havre.
- Un gain de temps de 6 minutes sur le tronçon Rouen-Le Havre, si les trains circulent à 220 km/h.
- Aucun impact sur les espaces agricoles et naturels.
- Aucune commune coupée en deux.
- Des infrastructures nouvelles qui auraient un impact positif sur le quotidien des habitants : suppression des passages à niveau, attractivité des gares...
- Une réponse aux attentes de tous les usagers, sans exception, avec trois objectifs : plus de régularité, de vitesse et de fiabilité.

**Rapport remis par SNCF direction régionale Rouen en mai 1998
Au regard des nombreux projets à mener, la SNCF a abandonné son étude.**

Pourtant ce projet est tout à fait réalisable...

Des « sillons » disponibles

SNCF réseau défend l'idée d'une voie nouvelle en prétextant que la ligne actuelle est saturée . C'est FAUX !

- La réponse à l'engorgement que pourrait représenter le trafic fret est trouvé dans l'aménagement du « **barreau** » **Serqueux-Gisors**.

Actuellement, une cinquantaine de trains arrivent en gare de Rouen en provenance du Havre et de Dieppe entre 6h00 et 21h00, (soit, en moyenne, un train toutes les 18 minutes). Sensiblement autant partent de la gare de Rouen en direction du Havre et de Dieppe entre 5h50 et 21h24.

- Or, dans l'absolu, il est possible de faire circuler un train toutes les 5 minutes, sur une même voie. De façon réaliste, (en ajoutant à ces 5 minutes, 7 minutes, écart entre un train rapide et une desserte locale), **on peut aisément faire circuler un train toutes les 12 minutes ; soit 75 trains quotidiens possibles !**

Cela montre bien que la ligne n'est absolument pas saturée

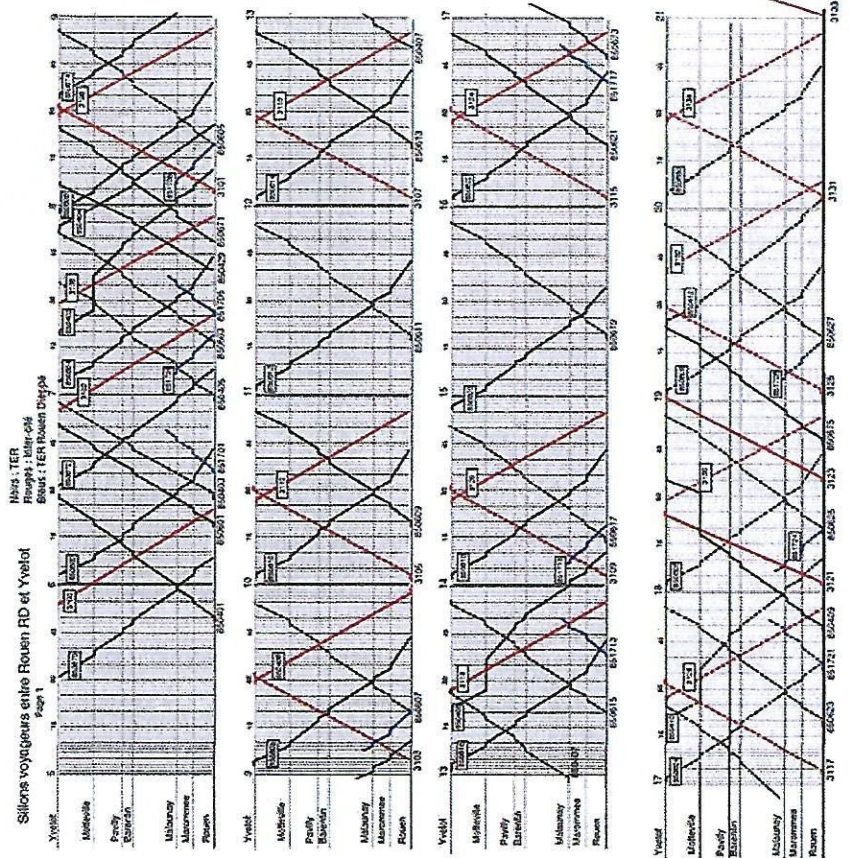
Mieux, avec l'aménagement d'**IPCS**, **I**nstallations **P**ermanentes de **C**ontre-**S**ens, évoqué dans le rapport de 1998, le trafic peut se poursuivre sans subir les pannes, travaux ou ralentissements. La régularité des trains s'en trouvera ainsi améliorée ! Il existe par exemple un tronçon équipé actuellement d'IPCS entre la gare de Rouen, (tunnel St Maur) et Maromme.

LNPN, oui...mais
Pas à n'importe quel prix.

LA VERITE SUR LE TRAFIC ROUEN / LE HAVRE / DIEPPE ?

Il existe une petite cinquantaine de
trains de voyageurs sur l'axe
Rouen / le Havre et Rouen / Dieppe
dans chaque sens et chaque jour.
(voir graphe ci contre)

Le fret quant à lui est amené à prendre
l'axe : Motteville / Serqueux / Gisors



La vitesse de l'infrastructure

SNCF Réseau fixe un objectif de gain de temps de 5 à 7 minutes sur le tronçon Rouen-Yvetot grâce à la LNPN. Pour cela, elle se base sur une infrastructure où les trains peuvent circuler à 250 km/h. Il s'agit en réalité d'une vitesse potentielle à l'horizon...2060 !

En effet, le 24 novembre dernier, la SNCF et la région Normandie se sont entendues et ont officialisé la commande de 40 nouvelles rames pour les lignes intercity, auprès de Bombardier Transport France pour un montant de près de 720 millions d'euros.



Ces rames circuleront à partir de 2020 mais ne pourront pas dépasser les 200 km/h. leur durée de vie est estimée à 40 ans. Il faudra donc attendre 2060 pour que le gain de temps d'une ligne nouvelle soit effectif !

En revanche, le rapport de SNCF direction régionale Rouen, de 1998 pour la modernisation de la ligne actuelle s'engage à un gain de temps de 6 minutes, sur des hypothèses de vitesse réalistes.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	OMNEO Premium
Longueur du train	110 m
Exploitation Unité Multiple (UM)	UM3 jusqu'à 330 m
Alimentation	1500 V et 25 kV
Vitesse maximale	200 km/h
Nombre de portes par côté	5 ou 8
Hauteur du seuil accès	600 mm
Largeur des portes	1600 mm
Nombre de toilettes (dont 1 UFR)	4 ou 7
Capacité assise (dont assises relevables)	400 - 475*

* Capacités variables selon les options d'aménagement retenues.
Pas de siège de 875 mm / 1750 mm en 2^{ème} classe, 960 mm / 1950 mm en 1^{ère} classe.

OMNEO Premium

L'ART DE RELIER LES VIES

BOMBARDIER
l'évolution de la mobilité

La modernisation, version 1998, permet à TOUS les usagers, ceux des Intercités, comme ceux des TER, habitants des villes, ou habitants de nos vallées, de bénéficier du gain de temps.

LNPN, oui...mais
Pas à n'importe quel prix.

LA VITESSE ?

Vitesse actuelle sur
ce tronçon:
145 km/h

Vitesse actuelle sur
ce tronçon:
130 km/h

Vers Dieppe

Pavilly

Barentin

Malaunay

Maromme

Gare de Rouen droite

Future Gare de Rouen gauche

Motteville

Yvetot

Vitesse actuelle sur
ce tronçon:
160 km/h

Les vitesses projetées:

1998 : 220 km/h

2017 : 250 km/h

Toutefois les nouveaux trains qui vont
être mis en service ne dépasseront pas
les 200km/h (données constructeur)

Une solution où tout le monde est gagnant

L'utilisation de la ligne actuelle pour faire passer la LNPN aura un impact positif pour les habitants et usagers des vallées de l'Austreberthe et du Cailly.

- Un gain de temps de **6 minutes** sur Rouen-Le Havre, qui profitera également aux usagers des gares situées entre Rouen et Yvetot qui empruntent les TER.
- La suppression de 17 passages à niveau entre Rouen et Le Havre, dont **10 entre Rouen et Yvetot**.
- L'aménagement d'IPCS qui permettent le dépassement des trains à l'arrêt, en panne, ralentis, etc. Cela répond aux **exigences de régularité et de fiabilité**.
- Une amélioration sensible pour les voyageurs avec **la fusion des gares de Barentin et de Pavilly dans une seule gare nécessairement plus moderne et plus attractive**. Cette fusion contribue également au gain de temps puisqu'elle supprime le ralentissement nécessaire à l'approche d'une gare. C'est l'attente des habitants ; c'est aussi une volonté des élus locaux.
- Autre avantage non négligeable, les gares de Pavilly et Barentin ne sont pas actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et la fusion des deux gares permettra l'accès à ces personnes.
- Dernier point, concernant la fusion de ces deux gares, des places de parkings pour les usagers, pour le stationnement de leur véhicule.

LNPN, oui...mais
Pas à n'importe quel prix.

LA RENOVATION DE LA LIGNE ACTUELLE



PN 48 à Pavilly



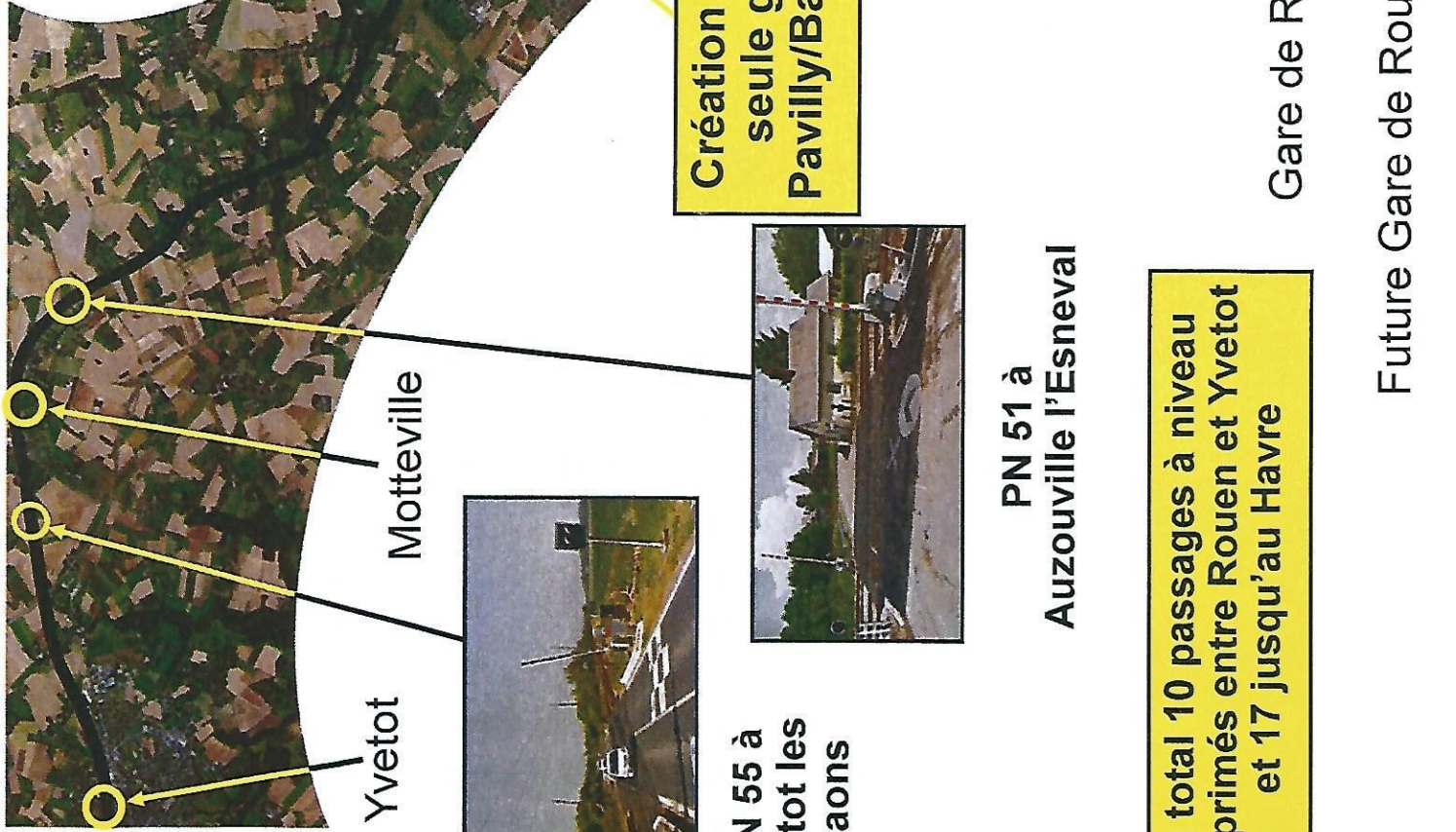
PN 45 à Notre Dame De Bondeville



PN 55 à Ectot les Baons



PN 51 à Auzouville l'Esneval

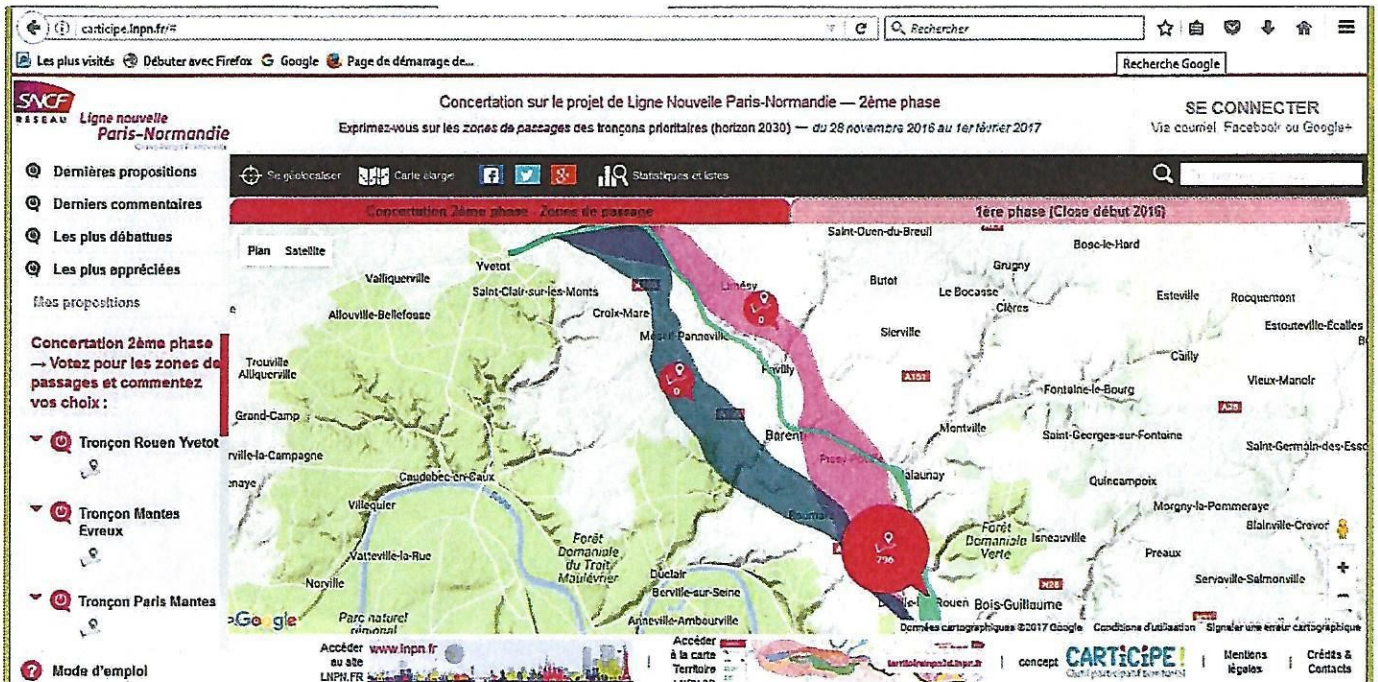


Création d'une seule gare Pavilly/Barentin

Au total 10 passages à niveau supprimés entre Rouen et Yvetot et 17 jusqu'au Havre

Future Gare de Rouen gauche

La concertation « carticipe » de la SNCF: les résultats au 22 janvier 2017



RY Maromme: 845 votes pour, 49 contre, soit : 94 % favorable
RY Ouest: 37 votes pour, 687 contre, soit : 95 % défavorable
RY Est: 27 votes pour, 647 contre, soit : 96 % défavorable

Zone de passage = Rouen-Yvetot Maromme (RY Maromme)	Zone de passage = Rouen-Yvetot Ouest B (RY Ouest B)	Zone de passage = Rouen-Yvetot Est C (RY Est C)
<p>Informations</p> <p>Détails de la proposition La zone de passage Rouen-Yvetot Maromme est la moins performante en temps de parcours, des zones de passage entre Rouen et Yvetot. Son impact environnemental est considéré comme moyen à fort. La zone de passage comprend notamment un pântan de protection rapproché d'un captage, des zones bâties denses et traverse les vallées du Cailly et de Salimbac. L'aéroport de la Seine est visible au</p> <p>Par : SNCF Réseau Ajouté le : 17/11/2016</p>	<p>Informations</p> <p>Détails de la proposition La zone de passage Rouen-Yvetot Ouest B est la plus performante en temps de parcours, des zones de passage entre Rouen et Yvetot. Son impact environnemental est considéré comme moyen à potentiellement très fort pour l'aspect milieux naturels au niveau de la forêt de Roumare en fonction des dispositions constructives en cours d'étude. La zone de passage comprend notamment beaucoup de zones naturelles à très haute</p> <p>Par : SNCF Réseau Ajouté le : 17/11/2016</p>	<p>Informations</p> <p>Détails de la proposition La zone de passage Rouen-Yvetot Est C est assez performante en temps de parcours. Son impact environnemental est considéré comme moyen à potentiellement très fort pour l'aspect milieux naturels au niveau de la forêt de Roumare en fonction des dispositions constructives en cours d'étude. La zone de passage comprend également des terres agricoles à très bons potentiels, des risques d'inondation et de ruissellement ainsi qu'un franchissement de l'Arctothèque</p> <p>Par : SNCF Réseau Ajouté le : 17/11/2016</p>
<p>Voter : 845 + 49 - Score : 796</p>	<p>Voter : 37 + 687 - Score : 0</p>	<p>Voter : 27 + 647 - Score : 0</p>

le score
845-49= 796

le score
37-687= -650
et non 0

le score
27-647= -620
et non 0

Une alternative à une nouvelle zone de passage existe, la SNCF elle-même en 1998 l'a démontré les habitants de nos territoires l'ont compris; ensemble modernisons la ligne actuelle.

Le choix s'impose : la LNPN doit se faire en empruntant la ligne actuelle modernisée.

La SNCF elle-même a validé cette option dans son rapport détaillé, remis en 1998.

Elle y démontre :
que c'est techniquement possible,
que c'est financièrement raisonnable,
que c'est humainement tenable.

Havrais, Rouennais, Dieppois
habitants des vallées et du plateau cauchois :
tous gagnants, pas de perdants.

Terres agricoles sauvegardées, paysages préservés,
habitats, patrimoines publics et
cadre de vie protégés.

Objectifs de fiabilité, de régularité, de rapidité et
d'amélioration de l'offre de transport, relevés.