

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Novembre 2010

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE



Établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) créé en 1997, Réseau Ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national. RFF a pour missions l'exploitation, l'entretien, la modernisation et le développement de ce réseau, ainsi que la répartition de ses capacités.

Enfin, en tant que second propriétaire foncier d'Île-de-France, RFF concilie l'anticipation des besoins ferroviaires avec la prise en compte des projets d'aménagement urbain des collectivités.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

92, avenue de France
75648 PARIS CEDEX 13
Tél. : 33 (0)1 53 94 30 00
www.rff.fr

La complémentarité des réseaux de transport, enjeu d'une Île-de-France ouverte et multipolaire

L'ampleur des deux projets de métro automatique soumis à débats publics dans la Région Capitale, et l'intérêt qu'ils suscitent, est à la hauteur des attentes des Franciliens en matière de transport. Les choix qui seront faits en la matière seront également déterminants pour l'avenir à long terme de la région capitale, car ils vont en modeler pour plusieurs décennies l'évolution. Les débats publics sont une occasion pour tous – collectivités, associations, représentants du monde économique – de contribuer à la formation de ces choix. En tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, Réseau Ferré de France apportera pour sa part, notamment au travers de ce cahier d'acteurs, les analyses, idées et propositions développées par ses équipes.

Au travers des réflexions menées sur l'un et l'autre de ces deux projets, Réseau Ferré de France entend principalement attirer l'attention sur les points qui lui paraissent essentiels à la réussite du projet dont l'Île-de-

France se dotera. Je souhaite pour ma part et dès à présent en souligner essentiellement deux. En premier lieu le succès d'un métro automatique dépendra particulièrement de la qualité de ses connexions avec les autres réseaux de transport régionaux (des tramways aux RER), mais aussi avec ceux qui mettent en relation la région capitale avec le reste de la France et de l'Europe (trains « grandes lignes », notamment à grande vitesse, mais aussi aéroports). D'où la nécessité que la conduite de ces projets soit menée avec une volonté de coordination et de cohérence entre les différents maîtres d'ouvrage et acteurs concernés.

En second lieu, le bon fonctionnement de cet ensemble nécessite de ne pas relâcher l'effort d'amélioration et de modernisation des réseaux existants qui constitue la première des urgences et pas la moindre de nos responsabilités.

Hubert du Mesnil,
Président de Réseau Ferré de France

RFF s'engage pour l'amélioration des lignes existantes du réseau ferré national...

Pour la seule période triennale 2010-2012, RFF engagera 4 milliards d'euros sur le réseau ferré d'Île-de-France, montant réparti à parts égales entre l'investissement de rénovation et de modernisation d'une part, l'entretien et l'exploitation d'autre part. Cet engagement, qui devra évidemment être poursuivi dans la durée, constitue le socle indispensable pour assurer la pérennité et l'amélioration du réseau existant, préalable nécessaire à sa bonne articulation demain avec le projet de métro automatique.

Le projet « **RER B nord +** » permettra, d'ici à 2012, de rapprocher l'exploitation de ce RER de celui d'un « métro » en termes de fréquence et de régularité. De même, les **RER C et D** bénéficieront de programmes de modernisation, dont les premiers effets sont attendus à partir de 2013 et se déploieront ensuite progressivement d'ici 2018.

... et le développement de liaisons nouvelles de « maillage », tirant le meilleur parti des lignes existantes

RFF s'est engagé dans la réalisation de nouvelles liaisons dites « tangentielles » reliant entre eux des pôles d'Île-de-France sans passer par Paris. Recoupant les lignes radiales existantes (RER et trains de banlieue), elles permettent de constituer un véritable « réseau maillé », à l'image du rôle joué par le métro dans Paris, et de désaturer la partie centrale du réseau, la plus chargée. La **Tangentielle Nord** entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, actuellement en travaux, en représente l'élément le plus avancé. La **Tangentielle Ouest** dans les Yvelines, le **tram-train Massy-Evry**, le projet de **réseau ferré de moyenne couronne** en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne, ou encore le projet de nouvelle branche du RER D assurant la liaison avec le RER B, dite « **Barreau de Gonesse** » en constitueront de futurs maillons.

Par ailleurs, le projet de **prolongement du RER E à l'ouest**, qui fait actuellement l'objet de son propre débat public, est un élément majeur de cette politique de développement des réseaux ferroviaires. Il consiste à prolonger le RER E de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense et Nanterre. Enfin, en liaison avec la SNCF, RFF a lancé les recherches pour mettre au point un nouveau système d'exploitation des trains, qui permettra d'augmenter leur fréquence et leur régularité sur les voies les plus chargées.

Étudier précisément les gares de correspondance

En contribuant à renforcer l'effet de maillage des réseaux et à en désengorger la partie centrale la plus chargée, le projet de métro automatique s'inscrit en cohérence avec les projets de RFF.

L'articulation du métro automatique et du réseau ferré pose un certain nombre de questions liées aux gares de correspondance. Si l'arrivée du métro automatique implique des arrêts supplémentaires de trains jusqu'ici directs, il conviendra d'en vérifier les répercussions et la faisabilité en termes d'exploitation et de capacité ferroviaires.

De même, d'éventuels travaux d'aménagement, de redimensionnement voire de création de gares ferroviaires devront, le moment venu, faire l'objet d'études techniques et financières détaillées.

L'enjeu du fret ferroviaire

Dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, RFF entreprend un plan d'actions destiné à favoriser le développement de nouveaux services, mettre sur pied un réseau orienté fret, supprimer les goulets d'étranglement et accroître la qualité du service. Ces objectifs nationaux se déclinent en Île-de-France, où une articulation performante devra être trouvée avec les solutions offertes par le Grand Paris, notamment en matière de logistique urbaine.



Réseau francilien à grande vitesse :

un complément du métro automatique pour relier les pôles majeurs d'Île-de-France et favoriser les déplacements de la vie quotidienne.

La loi du 3 août 2009 de programmation des engagements du Grenelle de l'Environnement prévoit le développement du réseau ferroviaire national à grande vitesse. Le texte cite des projets concernant directement l'Île-de-France, à savoir l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse (LGV), la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) et « la desserte de la Normandie » qui se traduira par un projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN). Le premier de ces trois projets sera soumis au débat public dès décembre 2010, tandis que les deux autres feront l'objet d'une saisine de la commission nationale du débat public par RFF début 2011.

Le visage de la grande vitesse en Île-de-France connaîtra ainsi une évolution significative. L'ensemble des projets cités plus haut forment ainsi l'ébauche d'un véritable réseau francilien à grande vitesse conjuguant lignes radiales, arrivant dans les grandes gares parisiennes, et lignes dites d'interconnexion contournant le centre de l'agglomération en desservant des gares franciliennes. À une échéance plus lointaine par rapport aux projets cités plus haut, l'hypothèse d'un bouclage de ce réseau à l'Ouest pourrait également être envisagée.

.....
Un bénéfice pour tous les Franciliens : un réseau francilien à grande vitesse libérerait de la capacité sur les voies actuelles, permettant d'améliorer l'offre des trains de la vie quotidienne.
.....

Conscient de la nécessité d'articuler au mieux les enjeux nationaux, régionaux et locaux dans un cadre financier contraint, RFF envisage ce futur réseau francilien à grande vitesse comme un élément important d'un système de transport assurant une réponse équilibrée aux différents besoins des voyageurs. Ce réseau contribuera ainsi, en complément du métro automatique et en parallèle avec un important effort de modernisation de l'existant, à améliorer les conditions de déplacement des Franciliens et à assurer le développement économique de grands pôles de l'Île-de-France.



Il permettra en effet de relier directement plusieurs villes d'Île-de-France à l'ensemble de la France et de l'Europe, confortant leur visibilité, leur rayonnement et leur développement économique et international. Le report des circulations des trains nationaux et internationaux sur le réseau francilien à grande vitesse permettra par ailleurs de « rendre » de la capacité aux trains de la vie quotidienne circulant sur le réseau classique, dont l'offre pourra être renforcée en quantité et en qualité.



Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie permet d'illustrer ces effets « gagnant-gagnant » : outre le bénéfice que des villes comme Mantes, le secteur de Cergy/Achères ou Nanterre tireraient de l'implantation de gares accueillant des trains à grande vitesse, le projet permettrait un renforcement considérable de l'offre de transport régional vers Cergy-Pontoise et le Mantois/Seine Aval ainsi que des territoires compris entre Paris et Poissy.

Outre la création d'une ou deux gares dans le sud de Paris, l'interconnexion sud des lignes à grande vitesse permettra quant à elle de mettre un terme au « mélange » actuel des circulations du RER C et de trains à grande vitesse entre Choisy-le-Roi et Massy.

Quel réseau francilien à grande vitesse, articulé au métro automatique et au réseau ferré classique ?

Connectées au métro automatique et à la grande vitesse, des gares nouvelles rapprocheraient les Franciliens de la France et de l'Europe.

Connectées à des équipements majeurs (aéroports, pôles économiques) ou à des réseaux de transport structurants, les gares du réseau francilien à grande vitesse auraient vocation à jouer un rôle central dans le futur système de transport et dans l'aménagement de l'Île-de-France.

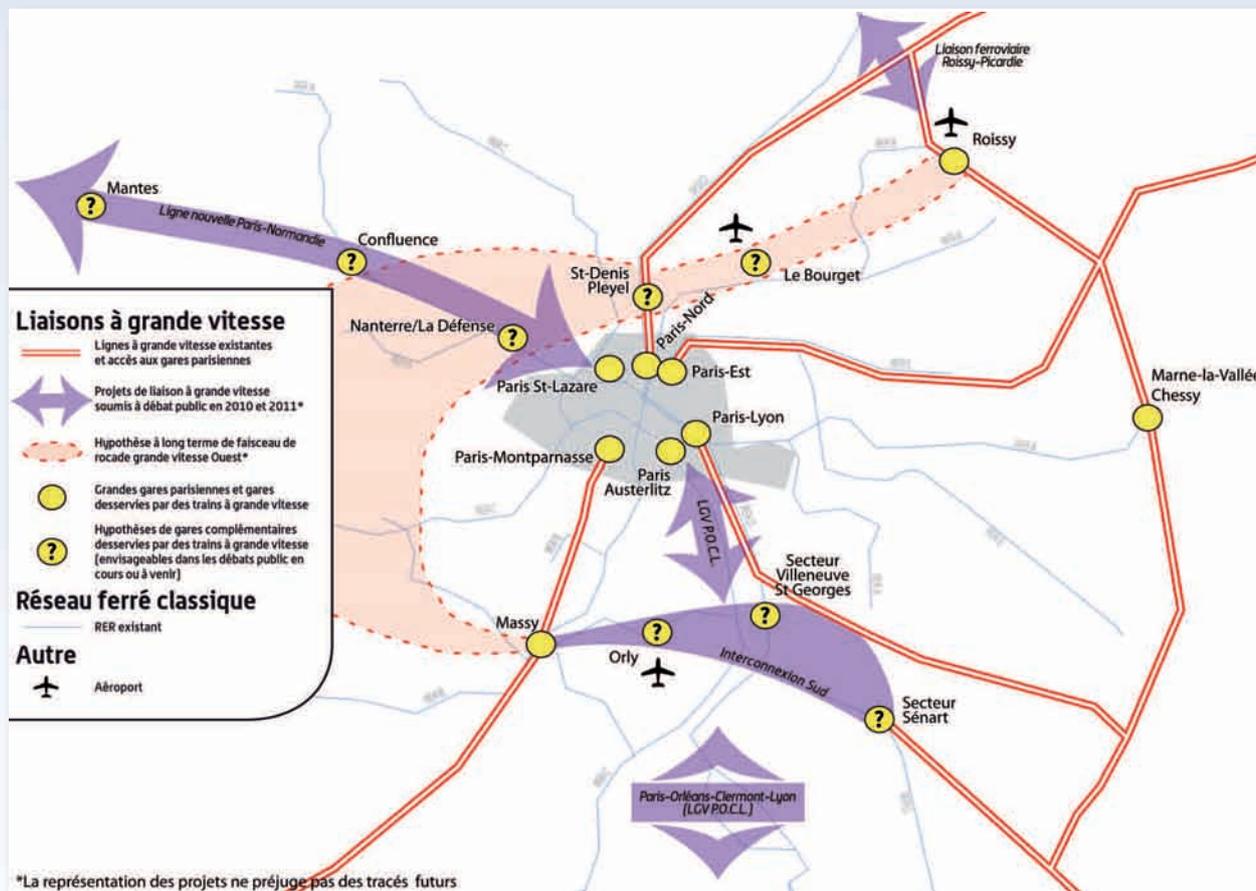
D'une part, de telles gares contribueraient à décongestionner les gares parisiennes en évitant d'imposer aux voyageurs de province des correspondances à Paris intra-muros.

D'autre part, ces gares mises en réseau donneraient un accès à l'ensemble des lignes à grande vitesse, à la différence des gares parisiennes « en cul-de-sac » orientées vers un seul secteur géographique.

Ces gares contribueraient donc à considérablement rapprocher les Franciliens de la Grande vitesse, et donc de la France et de l'Europe.

Elles seraient toujours complétées par des « haltes grande vitesse », c'est-à-dire des arrêts des trains à grande vitesse dans des gares du réseau classique, à l'image aujourd'hui de Versailles-Chantiers ou Juvisy.

Le réseau à grande vitesse se trouverait ainsi doté de nombreuses portes d'entrée en Île-de-France. L'influence de ces gares croîtra avec la qualité des rabattements et connexions avec les autres réseaux de transport (métro automatique, autres transports de la vie quotidienne, TER du grand bassin parisien...)



La carte ci-dessus cherche à illustrer, à partir des idées qui précèdent, ce que pourrait être un réseau de transport francilien à grande vitesse articulé aux autres systèmes de transport. L'objet est moins de proposer la configuration particulière apparaissant sur la carte que d'illustrer des principes pouvant nourrir la discussion dans les débats publics présents et futurs.