

# ► Débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest

1<sup>er</sup> octobre - 19 décembre 2010

## Cahier d'acteur n°44



La Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E publie les contributions des acteurs institutionnels, sous forme de cahiers d'acteurs. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur le site Internet [www.debatpublic-rer-e.org](http://www.debatpublic-rer-e.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



### Conseil Régional Haute-Normandie

5 rue Robert Schuman - BP 1129  
76174 ROUEN Cedex  
Tél : 02.35.52.56.00  
<http://www.hautenormandie.fr/>

### Communauté de l'Agglomération

#### Rouen-Elbeuf-Austreberthe

14 Bis av Pasteur BP 589  
76006 ROUEN CEDEX  
Tél : 02 35 52 68 10  
<http://www.la-crea.fr/>

*Au regard de ses compétences en matière d'aménagement du territoire et en tant qu'Autorité organisatrice des transports (AOT) régionaux, la Région Haute-Normandie est directement concernée par l'amélioration des circulations sur l'axe Le Havre/Rouen/Mantes-la-Jolie/La Défense/Paris, qui est un des enjeux du projet de prolongement du RER E à l'ouest.*

*Elle souhaite donc, dans ce cahier d'acteur, faire part de son analyse des conséquences du projet sur ces liaisons entre l'Île-de-France et les deux régions normandes.*

*La Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) a souhaité s'associer au présent document : aussi, l'expression « Région », lorsqu'elle s'applique à l'institution, doit s'entendre comme celle conjointe de ces deux collectivités.*

*Quatre points particuliers du parcours sont cruciaux pour la régularité et l'efficacité des dessertes normandes :*

- *la réalisation d'aménagements et la réorganisation des circulations en gare de Mantes-la-Jolie (horizon 2017);*
- *l'affectation des circulations et l'insertion des missions sur la troisième voie, qui doit être prolongée entre Epône-Mézières et Mantes Station (horizon 2017);*
- *la création d'une gare à La Défense pour accueillir les nouveaux services Rouen-La Défense (horizon 2020);*
- *la modification de la desserte de Vernon (horizon 2020).*

## ► Les conséquences du projet pour la Haute-Normandie

### ► Desserte actuelle

La Haute-Normandie est reliée à l'Île-de-France par des trains fréquents, soit en heure de pointe :

- 1 train Rouen-Paris Saint-Lazare
- 1 train Oissel-Paris Saint-Lazare
- 1 train Vernon-Paris Saint-Lazare.

## ► Desserte proposée (horizon 2020)

En heure de pointe, la desserte évoluerait comme suit :

- 2 trains Rouen-Paris Saint-Lazare
- 2 trains Vernon-Paris Saint-Lazare
- 1 train Rouen-Paris La Défense

## ► Une légère amélioration de la desserte

Le projet Eole propose une légère amélioration quantitative de la desserte haut-normande, avec une nouvelle liaison entre Rouen et La Défense et une mission Paris-Vernon supplémentaire.

Toutefois, l'augmentation globale des circulations sur les voies parcourues par les trains normands risque de dégrader la qualité de la desserte de la Haute-Normandie, en raison notamment des conflits de circulation en gare de Mantes-la-Jolie.

# ► Pour une desserte performante des Régions normandes : en attendant la LNPN

## ► Relier les Régions normandes et l'Île-de-France : un enjeu capital

L'intérêt de la Région Haute-Normandie pour le projet Eole est en réalité indissociable des enjeux du projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Les conditions de fonctionnement d'EOLE ne doivent pas générer, notamment en phase provisoire, des conflits de circulation sur le secteur de Mantes et être cohérentes avec les futurs aménagements nécessaires à la LNPN.

La LNPN est également la solution définitive pour augmenter le nombre de trains EOLE avec la libération de sillons sur l'axe historique.

# ► Garantir une exploitation efficace

## ► Des risques pour l'exploitation en gare de Mantes-la-Jolie

La gare de Mantes-la-Jolie possède un fonctionnement complexe, car différents types de trains s'y croisent et s'y arrêtent : les trains Transilien desservant l'Île-de-France (vers les gares Saint-Lazare et Montparnasse), les trains desservant la Haute-Normandie et ceux vers la Basse-Normandie.

Les trains Transilien reliant Mantes à Paris Saint-Lazare doivent, à l'horizon de réalisation du projet, être remplacés par les services Eole.

Grâce à des aménagements des voies, la gare de Mantes présentera une organisation par « blocs », regroupant les circulations sur un groupe de quais, selon leur type.

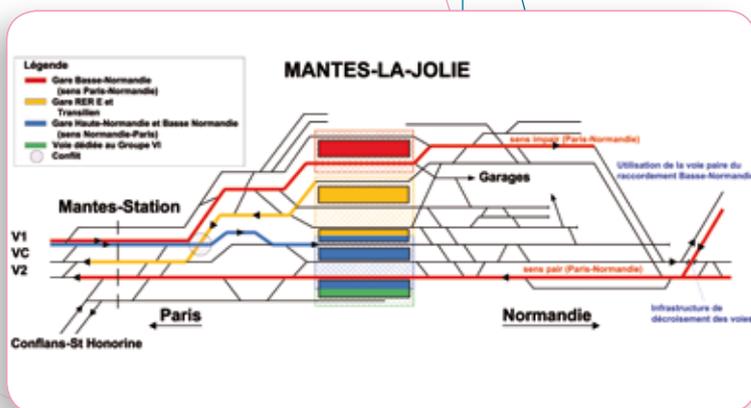
Or, les différents types de circulations entrent en conflit, c'est-à-dire que des trains sont amenés à se croiser à niveau lorsqu'ils arrivent en gare et se dirigent vers les quais, ou en partent.

## Exemple de conflits entre types de circulations en gare de Mantes-la-Jolie

Entre la situation actuelle et la situation de projet, le nombre de trains circulant en gare de Mantes passe :

- pour la gare Transilien et RER E : de 3 à 6 trains par heure ;
- pour la gare Haute-Normandie : de 5 à 7 trains par heure ;
- les trains de la gare Basse-Normandie et Transilien en direction de Paris-Montparnasse et de la gare dédiée au groupe VI (trains de Paris-Mantes par Conflans) restent inchangés.

Il y a donc globalement une augmentation de 5 trains par heure dans une gare au fonctionnement complexe et entre des groupes de trains amenés à se croiser, ce qui augmente le risque de conflits.



# Des solutions à remettre en perspective avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Une réduction du nombre de conflits serait envisageable avec la réalisation à l'horizon Eole (2020) du raccordement des voies bas-normandes et haut-normandes à l'ouest de Mantes-la-Jolie.

L'utilisation de la voie paire (sens Basse-Normandie vers Paris) de ce raccordement permettrait, avec une réorganisation des circulations et stationnements en gare, de supprimer les conflits entre les trains haut et bas-normands.

Un aménagement permettant de réduire les conflits

Seuls les conflits avec les trains franciliens subsistent.

Enfin, la réalisation anticipée du raccordement des voies normandes à l'ouest permettrait un décrochement vers Evreux, à la réalisation de la LNPN.

Ce décrochement bénéficierait à la desserte d'Evreux, quel que soit le scénario retenu pour la réalisation de la LNPN.

Cependant, les risques pour l'exploitation, qui apparaissent à la réalisation du projet Eole, seront complètement résolus avec l'arrivée de la LNPN à Mantes (horizon non fixé). En effet, le projet LNPN prévoit :

- la construction d'une infrastructure pour le décroisement des voies à l'ouest de Mantes (pouvant être réalisée à l'horizon Eole pour atténuer des conflits de circulations),
- la réalisation d'une 4e voie entre Mantes Station et Epône-Mézières,
- la réorganisation de la gare de Mantes-la-Jolie en trois « blocs » : la gare Transilien (RER E et Mantes-Montparnasse), la gare normande (Haute et Basse-Normandie) et la voie dédiée au groupe VI (Paris-Mantes par Conflans).

Les conflits entre les différents types de circulations, réduits avec la création de l'infrastructure de décroisement des voies, disparaîtront complètement avec la réalisation d'une quatrième voie et la réorganisation de la gare.

La LNPN permettra ainsi une séparation totale des circulations des trains normands et franciliens, apportant plus de fiabilité, de régularité et de lisibilité pour les usagers (avec notamment l'utilisation systématique des mêmes voies à quai).

**Pour la Région Haute Normandie, l'anticipation des travaux entre Paris et Mantes est ainsi indispensable à la réussite du projet EOLE à l'ouest.**

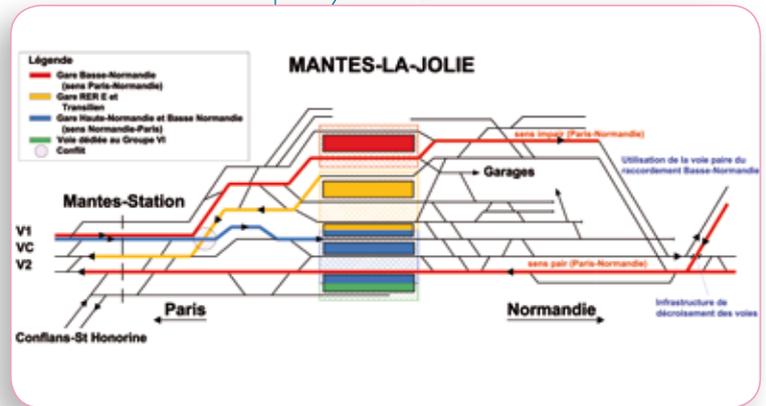
## Une nouvelle gare à La Défense : des questions d'accessibilité et d'exploitation

### Accessibilité et connexion au centre d'affaires

De nouvelles missions Rouen-La Défense sont créées à l'horizon du projet Eole ; celles-ci empruntent les voies du RER E depuis Mantes, avant de s'en séparer au niveau de la gare de La Folie. Les trains normands restent en surface et ont pour terminus une gare dédiée qui est à créer. Celle-ci se situerait au niveau des voies du raccordement de Courbevoie, entre La Folie et Cœur Transport.

Le positionnement de cette nouvelle gare demande une étude approfondie de ses possibilités de connexion aux pôles d'échanges alentours, notamment à Cœur Transport en vue d'un accès facilité à Roissy, et de son insertion dans le tissu urbain complexe de La Défense.

La solution retenue pour desservir La Défense pour les trains normands ne doit pas compromettre les raccordements futurs de la LNPN à la rocade donnant accès à Roissy et au réseau LGV.



## ► Questions d'exploitation

Le secteur de La Folie est aussi sujet à d'éventuels conflits de circulation : en effet, à côté de la gare de La Folie, il est prévu de réaliser un atelier de remisage des rames Eole. Le RER E, dont le service est à son terminus à La Folie, demandera donc des mouvements de trains entre la gare de La Folie et l'atelier de remisage. Etant donnée la configuration du site, ces mouvements croiseront nécessairement les voies réservées aux trains normands (missions Rouen-La Défense). Cette situation peut être source de conflits entre les circulations et méritera une attention particulière.

### Quelques problématiques de desserte.

#### • **Attractivité de la ligne : le temps de parcours**

Vernon, actuellement desservie par un train direct entre Mantes-la-Jolie et Paris, le sera en 2020 par deux trains semi-directs. Ils desserviront entre 2 et 3 arrêts supplémentaires avant de rejoindre Paris-Saint Lazare. Le trajet passant de 3 à 6 arrêts intermédiaires, le temps de parcours devrait être dégradé.

La desserte deviendra moins attractive pour les trajets vers Paris, avec, complémentirement, un report vers les trains de Rouen directs entre Mantes et Paris, qui seront de ce fait surchargés.

L'allongement des temps de parcours entre Vernon et Paris pourrait aussi impacter la circulation des trains hauts normands.

#### • **Capacité de la ligne : synergie d'utilisation possible du matériel roulant sur Vernon - Paris**

Le renouvellement du matériel roulant prévu dans le cadre d'EOLE conduit à s'interroger sur les choix qui seront corrélativement faits pour les trains Vernon – Paris.

En effet, les rames doubles actuellement prévues dans le cadre du renouvellement de Transilien, ne posséderont qu'un seul niveau et leur longueur sera limitée à 190 m pour pouvoir être reçues sur les quais actuels de Saint-Lazare, ce qui posera un problème de capacité à plus ou moins long terme.

L'utilisation des rames envisagées (rames doubles, d'une longueur de 225 m) pour EOLE afin d'assurer la liaison Vernon – Paris permettrait de disposer d'un potentiel de capacité complémentaire.

Ainsi l'allongement des quais en gare Saint-Lazare permettrait de faire sauter un «verrou» en accueillant des rames simples ou doubles, d'EOLE ou du Transilien, plus longues et donc plus capacitaires, quelle que soit l'origine de ces rames et leurs voies d'arrivée à Saint-Lazare, assurant ainsi une flexibilité totale d'exploitation.

#### • **L'opportunité d'une liaison avec La Défense**

Les trains assurant la liaison Rouen-La Défense s'arrêteront en gare de Mantes-la-Jolie, où ils devraient rester à quai pendant un laps de temps certain, avant de pouvoir s'insérer dans des circulations déjà denses. La Région Haute-Normandie considère qu'il y a là une opportunité d'offrir à Vernon une liaison directe avec La Défense et demande l'ajout d'un arrêt de ce train à Vernon, en lieu et place d'un stationnement prolongé à Mantes.

**De manière générale, le projet pose également la question du devenir des 6 sillons libérés en gare de Paris Saint-Lazare, dans la nouvelle configuration. Quel est le devenir de ces sillons ? En quoi pourraient-ils bénéficier aux Haut-Normands ?**

### Conclusion :

Le projet Eole propose à la Région Haute-Normandie une augmentation du nombre de trains vers l'Ile-de-France. La Région souhaite cependant souligner qu'une augmentation du nombre de trains n'implique pas nécessairement une augmentation de la desserte (Vernon en est la preuve) et qu'une augmentation quantitative ne doit pas être contrebalancée par une dégradation de la qualité de desserte, et notamment des temps de parcours.

A travers ce cahier d'acteur, la Région Haute-Normandie veut s'assurer que le prolongement du RER E à l'ouest contribue à l'amélioration des circulations des trains entre la Normandie et Paris et, à tout le moins, ne participe pas à leur détérioration.

**EOLE ne pourra pleinement se développer qu'avec la création de la LNPN entre Paris et Mantes, du point de vue de la Haute-Normandie les deux projets doivent être mis en synergie.**

