

LA GRANDE OUBLIEE DU PROJET LNPN

LA LIAISON ROISSY – NORMANDIE

RELIER LA NORMANDIE AU POLE MULTIMODAL DE ROISSY

En 2010 s'est déroulé le débat public sur la **liaison Roissy-Picardie** destinée à relier Amiens et la Picardie au pôle multimodal de Roissy.

Actuellement se déroule le débat public sur la **ligne nouvelle POCL** (Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon) qui connectera trois autres capitales régionales (Orléans, Bourges et Clermont-Ferrand) à Roissy.

Ainsi, Rouen et Caen, tendent à devenir les seules métropoles régionales françaises :

- à ne disposer ni d'un aéroport international, ni de perspective de liaison ferroviaire avec Roissy, première plate-forme aéroportuaire française et deuxième pôle aérien européen,
- à rester en marge du réseau de trains à grande vitesse européen.

Alors que l'opinion du public normand est sollicitée à propos du projet de Ligne Nouvelle entre Paris et la Normandie, la liaison avec le pôle multimodal de Roissy est ainsi rejetée hors du débat.

POURQUOI RELIER LA NORMANDIE AU PÔLE DE ROISSY ?

Relier la Normandie à Roissy, c'est pour la Normandie

- se rendre aisément sur la **première plate-forme aéroportuaire française**, la deuxième en Europe, afin d'y prendre l'avion,
- accéder à **l'ensemble des dessertes TGV** (plus de 40 destinations !) offertes à partir de la gare de Roissy Aéroport CDG-TGV,
- accéder à une **zone d'emplois et d'activité** en plein développement.

Relier la Normandie à Roissy, c'est pour Roissy

- renforcer son **attractivité économique** en le reliant aux deux métropoles régionales normandes et à un chapelet de villes moyennes.

SITUATION ACTUELLE

Pour accéder au réseau ferroviaire à grande vitesse, la plupart des Normands transitent par la Gare Saint-Lazare et une seconde gare parisienne, avec une **double rupture de charge à Paris**.

S'y ajoute une desserte squelettique par TGV intersecteurs au départ de Caen et de Rouen à destination de Lyon, via Massy.

L'essai de TGV intersecteurs au départ de la Normandie et transitant par Roissy s'est soldé par un échec commercial qui a mis rapidement fin à cette expérience malheureuse.

APRES L'ECHEC DES TGV NORMANDS INTERSECTEURS

La brève expérience des TGV intersecteurs via Roissy a mis en évidence les faiblesses de ces liaisons.

- **utilisation d'un matériel roulant inadapté :**

- Conçues pour des liaisons à très grande vitesse (300/320 km), les rames TGV possèdent des capacités d'accélération médiocres qui pénalisent leurs performances lorsqu'elles sont utilisées sur des relations à arrêts fréquents.
- Conçues pour des liaisons sans arrêt intermédiaire, leurs accès sont faiblement dimensionnés, ce qui allonge les temps d'arrêt en gare nécessaires à la montée et à la descente des voyageurs, pénalisant leur vitesse moyenne sur les relations à arrêts fréquents.
- Conçues pour de hautes vitesses (300/320 km/h) et disposant d'une capacité élevée (mini 350 places), les TGV sont un matériel onéreux à l'achat et à la maintenance. L'opérateur ferroviaire réclame légitimement aux régions qui utilisent ce matériel des coûts élevés qui ne peuvent être compensés que par des taux d'occupation impossibles à obtenir sur ces relations intersecteurs.

A cet égard, la vitesse de 250 km/h constitue un **seuil** en termes de **coût d'utilisation**.

- **utilisation d'un itinéraire peu performant et détentés horaires excessives**

Entre Mantes et Roissy, les TGV intersecteurs normands empruntaient successivement :

- **la ligne Mantes-Paris par Conflans** (rive droite), sinueuse et lente (maxi 120 km/h). Parcourue exclusivement par des trafics banlieue ou fret, cette ligne n'est pas adaptée à une liaison rapide à grande distance. Régulièrement gênés par le trafic de banlieue dès que celui-ci est perturbé, les TGV intersecteurs devaient de plus y supporter des détentés horaires de précaution pénalisant leurs temps de parcours.
- **la Grande Ceinture entre Argenteuil et Stains**. Ligne exclusivement utilisée par le fret, la Grande Ceinture n'avait fait l'objet d'aucun relèvement de vitesse permettant d'améliorer les temps de parcours des TGV normands.
- **rebroussement à Stains-Dugny** : l'absence de raccordement direct à Stains entre la Grande Ceinture et la ligne Paris-Bruxelles obligeait les TGV intersecteurs normands à **rebrousser en gare de Dugny**, occasionnant une perte de temps supplémentaire de l'ordre de 15 mn.
- pour joindre la LGV Nord à la gare de Roissy CDG-TGV, les TGV intersecteurs devaient emprunter le **raccordement de Vémars** à voie unique. La conception de ce raccordement, construit initialement pour des trains de service, les faisait **accéder à contre-sens** à la gare de Roissy, source supplémentaire de conflit avec les TGV empruntant la ligne d'interconnexion et de pertes de temps.
- **les LGV convergeant vers Roissy**, depuis le nord (Lille, Bruxelles et Londres), l'est (Strasbourg), et surtout le sud-est (Lyon), sont utilisées intensivement. L'insertion de TGV supplémentaires provenant de Normandie, potentiellement retardés par l'encombrement des voies ferrées de la région parisienne, y était particulièrement délicate. Il en résultait de **nouvelles détentés horaires** afin de pallier à de possibles aléas.

- **desserte inadaptée :**

Les contraintes d'insertion dans la trame française et européenne des trains à grande vitesse pesaient sur les TGV intersecteurs et limitaient fortement le choix des sillons disponibles.

Par conséquent, l'opérateur ferroviaire avait limité drastiquement le nombre de dessertes intersecteurs entre la Normandie et le reste du territoire (un aller-retour par jour et pour chacune des lignes normandes).

Par ailleurs, afin de favoriser le remplissage de ces convois, l'opérateur avait multiplié les arrêts intermédiaires aussi bien en Normandie que sur les dessertes au-delà de Roissy. Or, comment concilier sur un même sillon les besoins de desserte d'Evreux et de Reims ?

Il en a résulté une **desserte à la fois squelettique et inadaptée** aux besoins réels des voyageurs normands.

QUE PROPOSE LE PROJET LNPN ?

Dans le projet LNPN, le maître d'ouvrage propose une correspondance à Nanterre – La Défense entre les trains normands et le Grand Paris Express.

Cette solution comporte plusieurs inconvénients :

- **double rupture de charge**, à Nanterre-La Défense et à Roissy,
- **trajet trop long** (11 arrêts intermédiaires !) entre Nanterre-La Défense et Roissy,
- liaison envisageable à l'horizon de la mise en service du Grand Paris Express de la Défense à Roissy, soit **pas avant 2025**.

Cette solution n'apporte donc **pas d'amélioration sensible** par rapport au transit actuel via Saint-Lazare.

QUE PROPOSE L'AUT / FNAUT ILE-DE-FRANCE ?

Tirant les leçons de l'échec des TGV intersecteurs et se basant sur les propositions pragmatiques de RFF pour la liaison Roissy-Picardie destinée à relier Amiens, capitale régionale de la Picardie, au pôle de Roissy, l'AUT /FNAUT Ile-de-France propose la mise en place de **liaisons Intercités** entre la Normandie et Roissy. Ces liaisons cadencées, rapides, confortables, devraient être assurées par du matériel roulant apte à desservir non seulement Caen et Rouen, mais aussi le chapelet de villes moyennes normandes :

- **vitesse maxi** de l'ordre de 200 km/h, adaptée à l'infrastructure actuelle comme aux caractéristiques futures de la LNPN,
- **capacité d'accélération** supérieure à celles des TGV,
- **accès largement dimensionnés** pour réduire les temps d'arrêt en gare et faciliter le transfert des bagages,
- **rames réversible** pour éliminer toute manœuvre parasite en bout de ligne.
- **capacité moyenne**, mais **coupables entre elles**, pour adapter la capacité des convois aux besoins réels de la clientèle.

A titre d'illustration, le matériel répondant à ce cahier des charges actuellement en service en France est constitué par les automotrices **Z 21500**. Une version adaptée des futures automotrices **Regiolis** d'Alstom et **Regio 2N** de Bombardier pourrait aussi convenir.

Cette desserte constituerait un service de qualité en desservant non seulement Caen et Rouen, mais aussi le chapelet de villes moyennes normandes, tout en pouvant être insérée dans la trame actuelle des trains de l'Île-de-France. Elle consisterait en :

- un ou deux trains régionaux ou Intercités par heure en heure de pointe,
- un train par heure en heure creuse,
- un ou plusieurs arrêts en Ile-de-France (Mantes ? Confluence ?) en fonction des demandes des collectivités locales.

DEUX ITINERAIRE POSSIBLES

Deux itinéraires semblent possibles en région parisienne :

- par le site de Confluence, permettant une desserte éventuelle de Cergy, ou
- par la Défense, les trains arrivant de Normandie déposant leur voyageurs à destination du quartier d'affaires et de Paris et emportant ceux de la Défense vers Roissy, créant ainsi une vraie desserte rapide la Défense-Roissy. Cette solution nécessite cependant des investissements lourds et nous nous bornerons à détailler le premier itinéraire.

DES AMENAGEMENTS RELATIVEMENT MODESTES

UNE MUTUALISATION POSSIBLE AVEC LA LIAISON ROISSY-PICARDIE

Sans attendre la construction à long terme d'une rocade TGV Paris-Nord ou d'une hypothétique liaison La Défense-Roissy, il est possible dans l'hypothèse de l'itinéraire via Confluence de faire transiter les trains de la liaison Roissy-Picardie via la Grande ceinture Nord entre Sartrouville et Stains.

Quatre aménagements sont alors à envisager.

- créer un **raccordement à voie unique à Sartrouville** pour les circulations Normandie-Roissy afin de ne pas emprunter les voies dédiées au RER A.
- **relever la vitesse limite** de la Grande Ceinture entre Sartrouville et Stains.
- **créer un raccordement direct à voie unique** à Stains entre la Grande Ceinture Nord et la ligne Paris-Bruxelles, permettant à ces Intercités de joindre Roissy sans rebroussement à Dugny. L'implantation en cours de la Tangentielle Nord rend cet aménagement délicat. Cependant, ce raccordement n'étant destiné qu'au trafic voyageurs et non au fret, il est possible d'admettre un tracé relativement difficile (courbe de faible rayon et forte pente).
- **doubler le raccordement de Vémars** afin de fluidifier l'entrée des Intercités normands en gare de Roissy CDG-TGV. Pour réduire le coût de cet aménagement, il serait judicieux de le réaliser durant les travaux prévus pour la liaison Roissy-Picardie.

A la gare de CDG-TGV les aménagements déjà prévus pour la liaison Roissy-Picardie (passage de 4 voies à quai et 2 voies directes à 6 voies à quai) pourraient être **mutualisés avec la liaison Roissy-Normandie**.

LA LIAISON ROISSY-NORMANDIE, C'EST ...

- un projet indispensable à la Normandie, utile à l'Ile de France, compatible avec la LNPN.
- un exemple d'amélioration continue de la qualité de service.
- un exemple de reconstitution de la cohérence du réseau ferroviaire français.

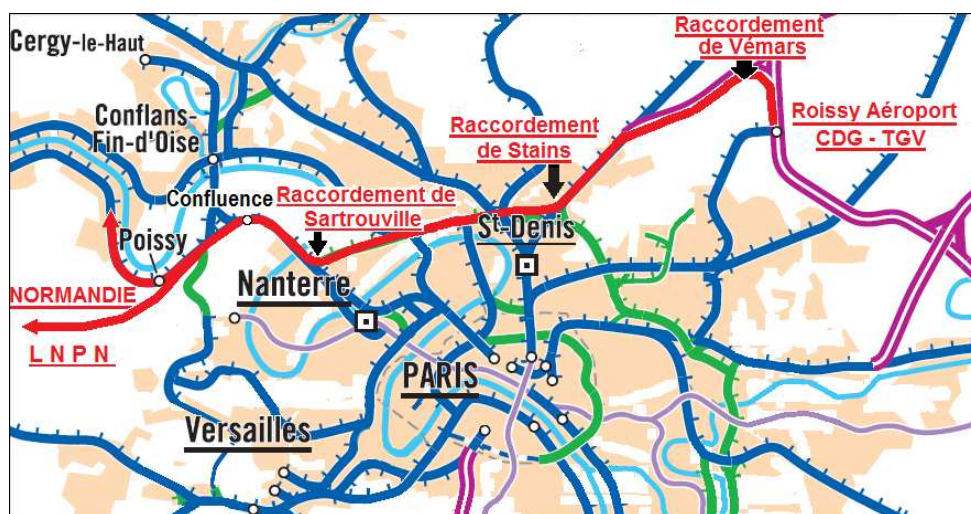
ANNEXES

- **LIAISONS ROISSY-PICARDIE ET ROISSY-NORMANDIE – SCHEMA**
- **LIAISON ROISSY-NORMANDIE – ITINERAIRE EN REGION PARISIENNE**
- **RACCORDEMENT DE SARTROUVILLE**
 - Situation actuelle
 - Aménagement proposé
- **RACCORDEMENT DE STAINS**
 - Situation actuelle
 - Aménagement proposé
- **RACCORDEMENT DE VEMARS**
 - Situation actuelle (TGV)
 - Aménagements proposés
 - Liaison Roissy-Picardie (TGV + TER)
 - Liaisons Roissy-Picardie et Roissy-Normandie (TGV + TER + Intercités)
- **GARE AEROPORT CDG – TGV**
 - Situation actuelle (TGV)
 - Aménagement proposé (TGV + TER + Intercités)

LIAISONS ROISSY – PICARDIE ET ROISSY – NORMANDIE SCHEMA

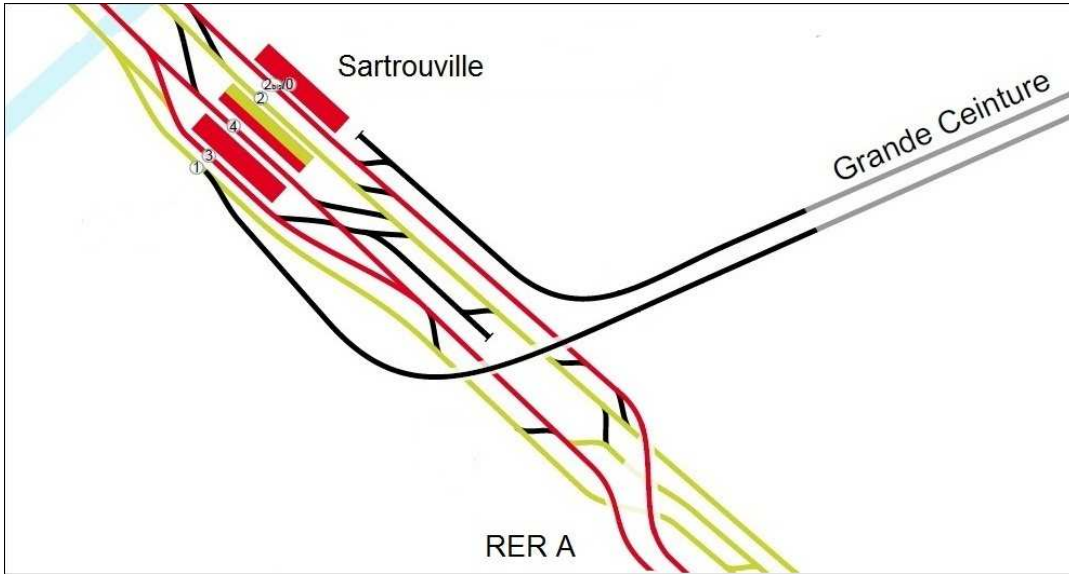


LIAISON ROISSY – NORMANDIE ITINERAIRE EN REGION PARISIENNE

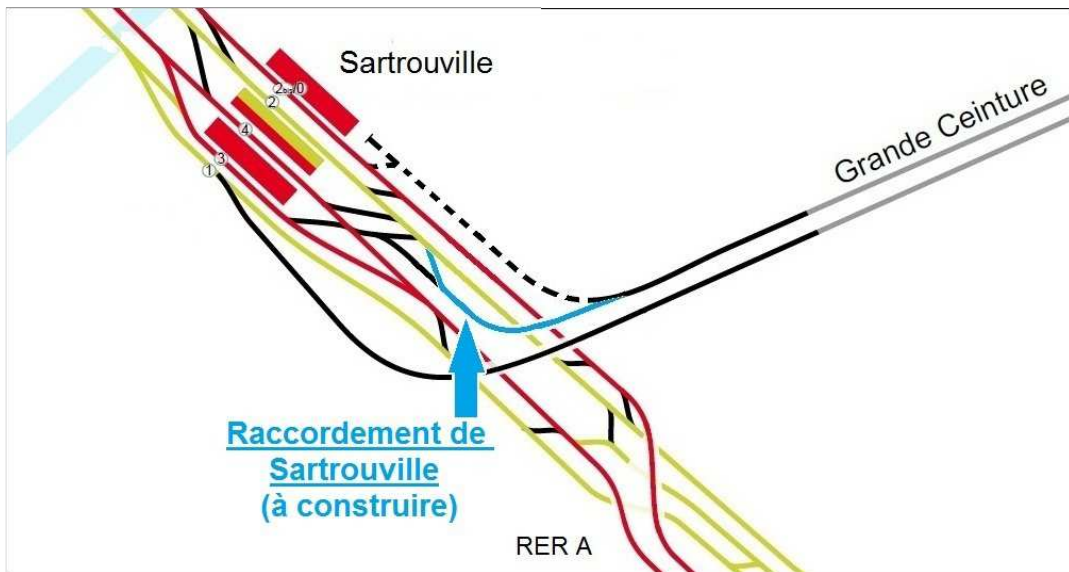


RACCORDEMENT DE SARTROUVILLE

Situation actuelle

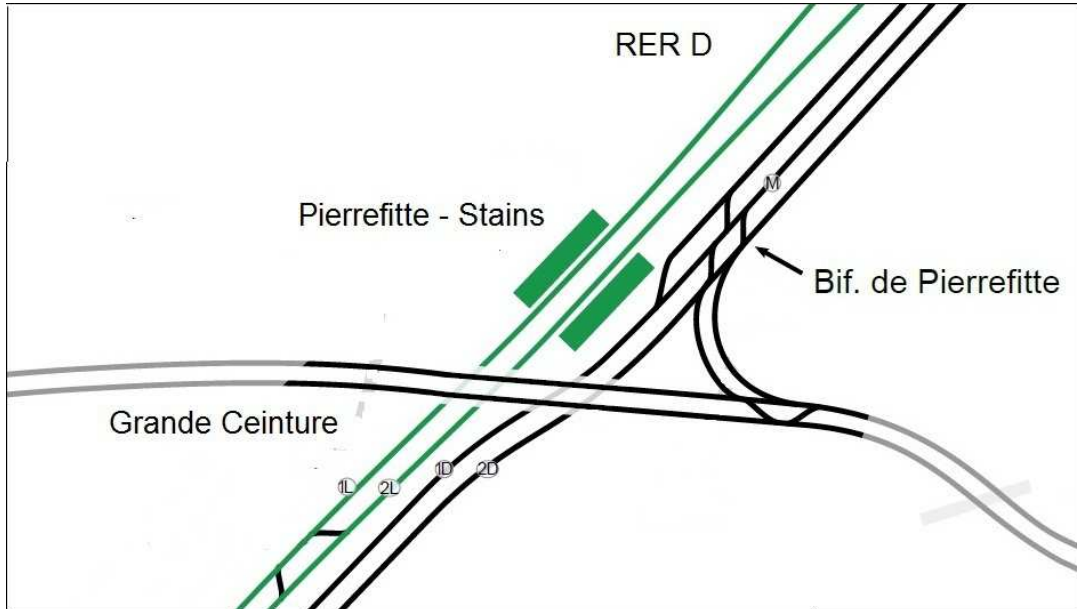


Aménagement proposé

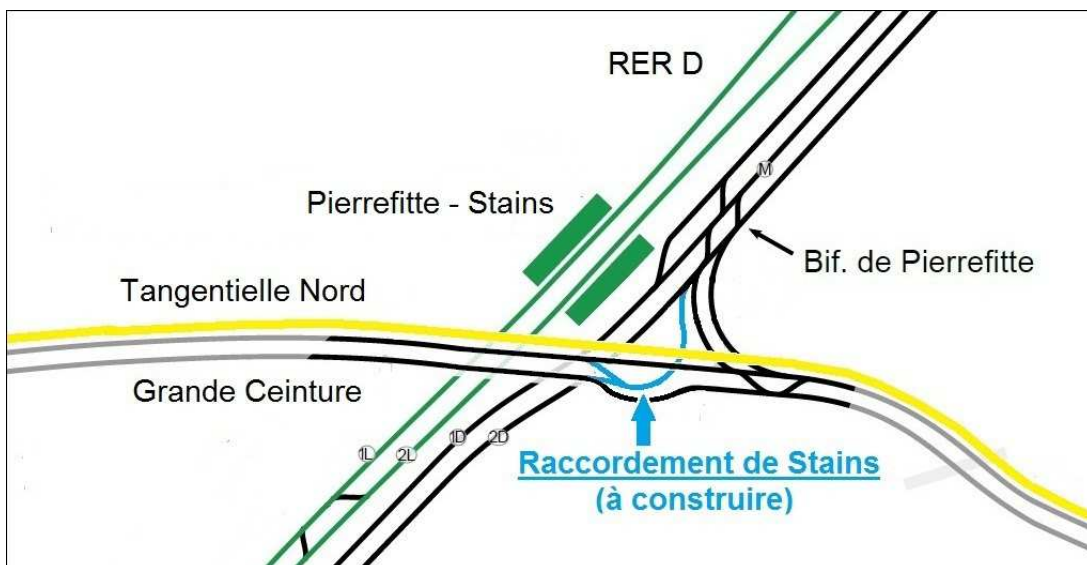


RACCORDEMENT DE STAINS

Situation actuelle

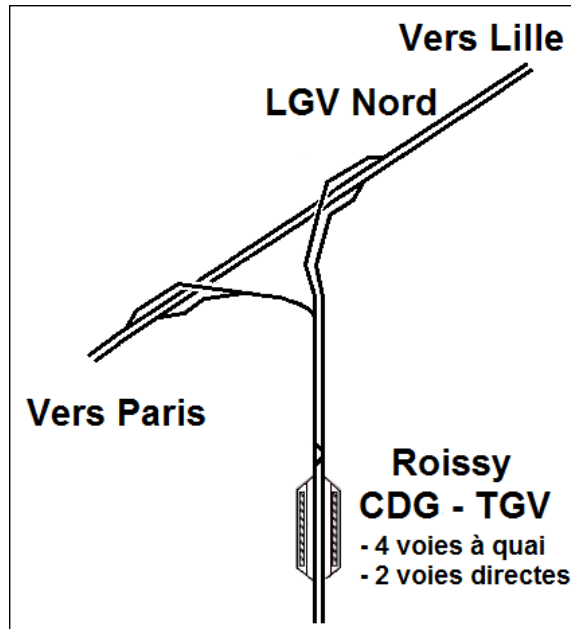


Aménagement proposé

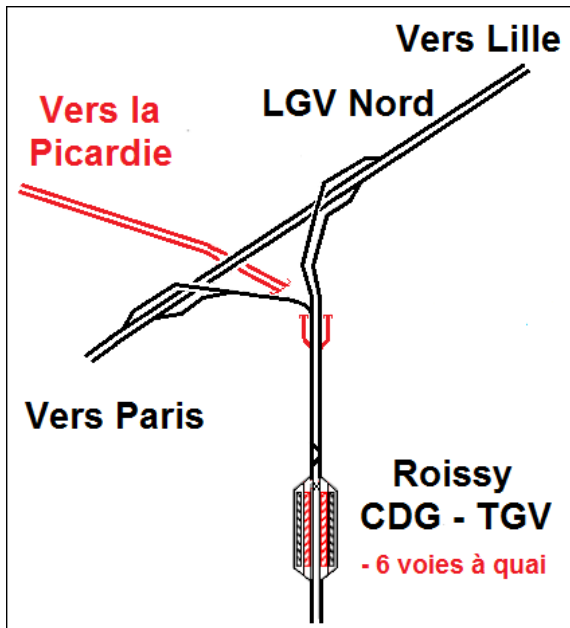


RACCORDEMENT DE VEMARS

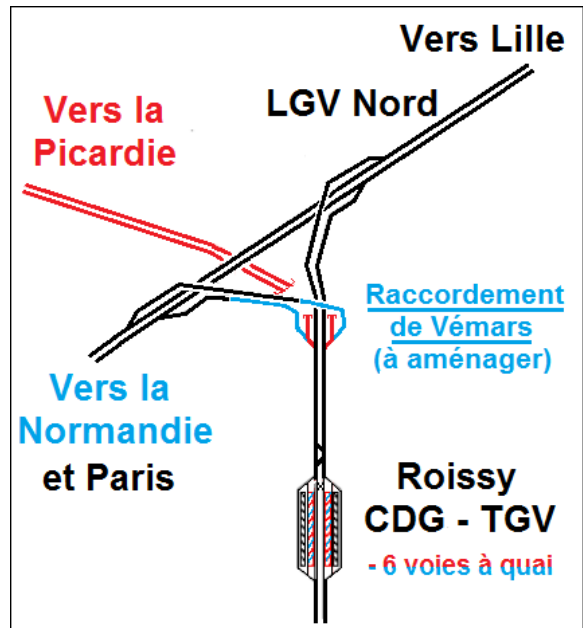
Situation actuelle



Aménagements proposés



Liaison Roissy – Picardie



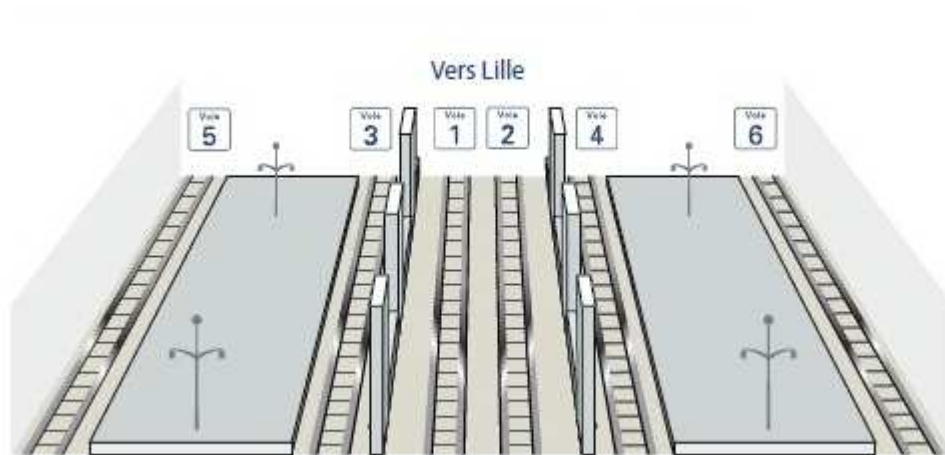
Liaisons Roissy-Picardie et
Roissy – Normandie

GARE AEROPORT CDG – TGV

Situation actuelle

4 voies à quai + 2 voies directes

TGV seuls



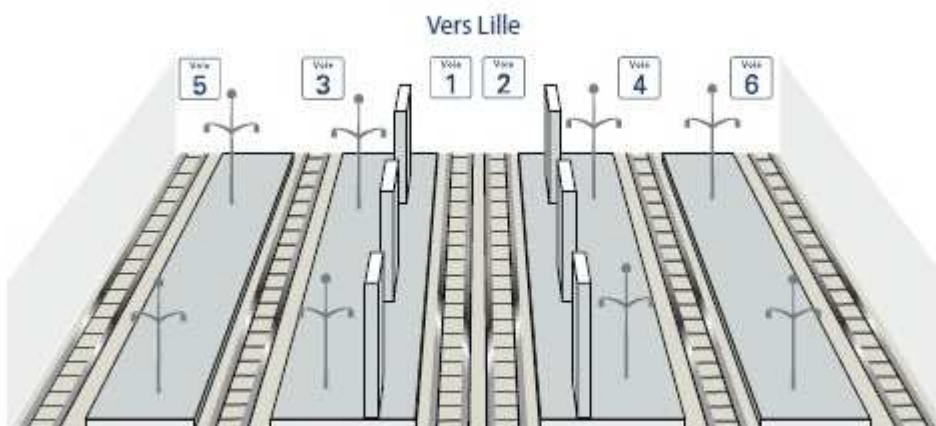
Aménagements proposés

6 voies à quai

TGV

TER Roissy - Picardie

Intercités Roissy – Normandie



MATERIEL ROULANT ADAPTE A LA LIAISON ROISSY – NORMANDIE

Parmi les matériels roulants en service en France en 2011, les automotrices électriques Z 21 500, mises en service de 2002 à 2004, représentent ce qui se rapproche le plus d'un matériel adapté à la liaison Roissy-Normandie.

Vitesse maxi : **200 km/h**.

Motorisation : 1760 kW assurant de bonnes capacités d'**accélération** nécessaires à une desserte fine des villes moyennes normandes.

Capacité par élément (3 voitures) :

- env. **200 places**.

Capacité en unités multiples :

- 2 éléments : env. 400 places.
- 3 éléments : env. 600 places.



Automotrice Z 21500 en gare d'Orléans

A noter que parmi les matériels roulants en cours de développement, les automotrices **Regiolis** d'Alstom ou **Regio 2N** de Bombardier pourraient aussi constituer, dans leurs versions Intercités, un matériel d'avenir pour la liaison Roissy-Normandie.

Paris, le 5 décembre 2011