



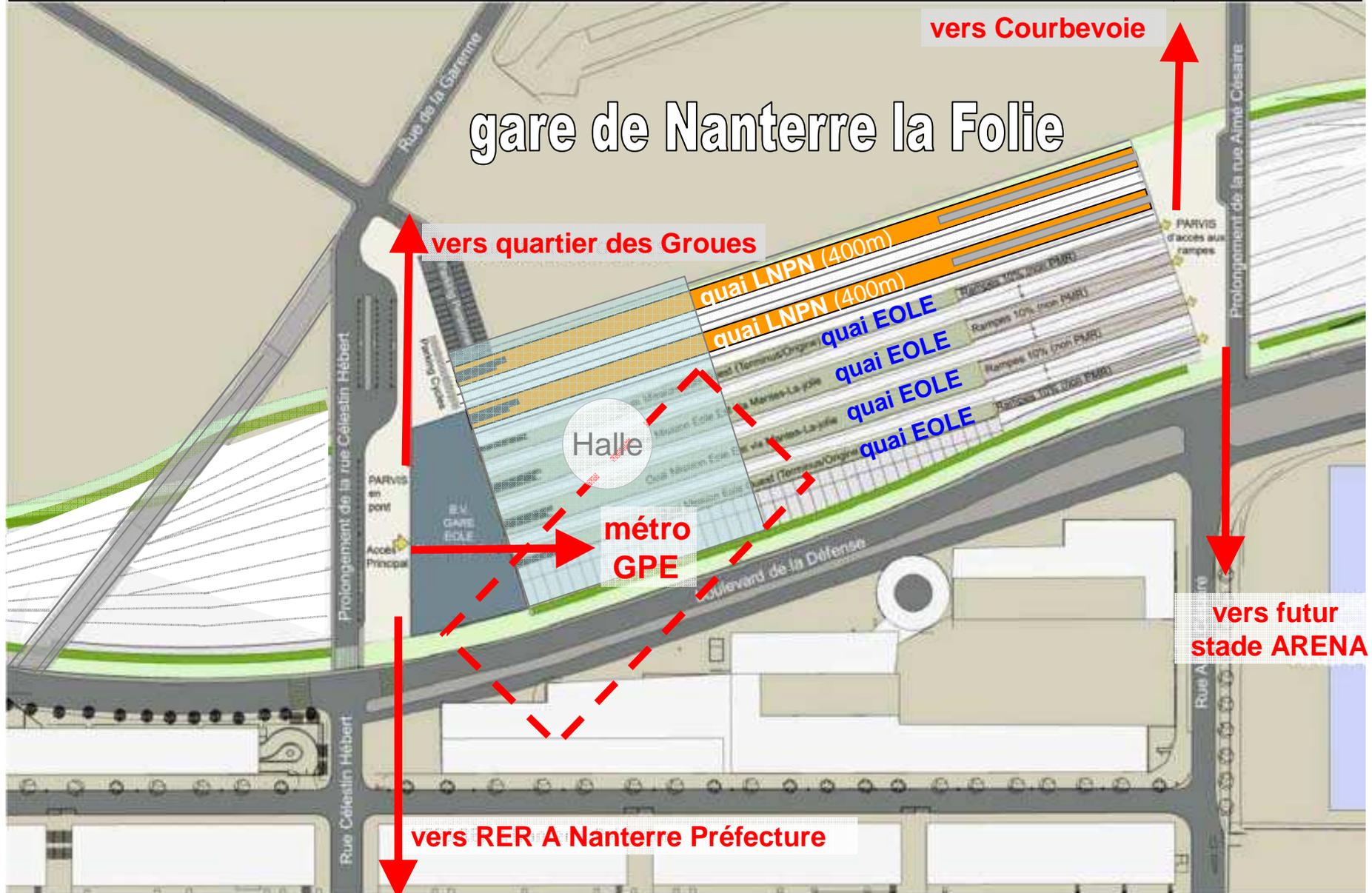
la Gare de Nanterre la Folie, 7^e grande gare parisienne ?

- la gare commune pour EOLE et les trains LNPN qui s'y arrêtent, en lice pour devenir la 7^e grande gare francilienne (ou parisienne) ?
- L'AUT propose la réalisation d'une gare de surface, édifée à un coût raisonnable, et qui soit économique à exploiter:
 1. *une gare agréable et lumineuse, implantée en surface, et en contact direct avec la vie urbaine*
 2. *les quais EOLE (225 m) et LNPN (400 m) y sont juxtaposés et non superposés puisque la place est disponible*
 3. *les correspondances souterraines sont très courtes vers les stations du RER A et du métro Grand Paris Express*
 4. *aucun tunnel n'est nécessaire, et des voies ferrées d'accès à la gare, aujourd'hui hors service, sont réutilisées*



La future gare de NANTERRE La FOLIE un aménagement possible

sur un plan
STIF, SNCF,
RFF





La future gare de NANTERRE La FOLIE : 7^e grande gare parisienne ?

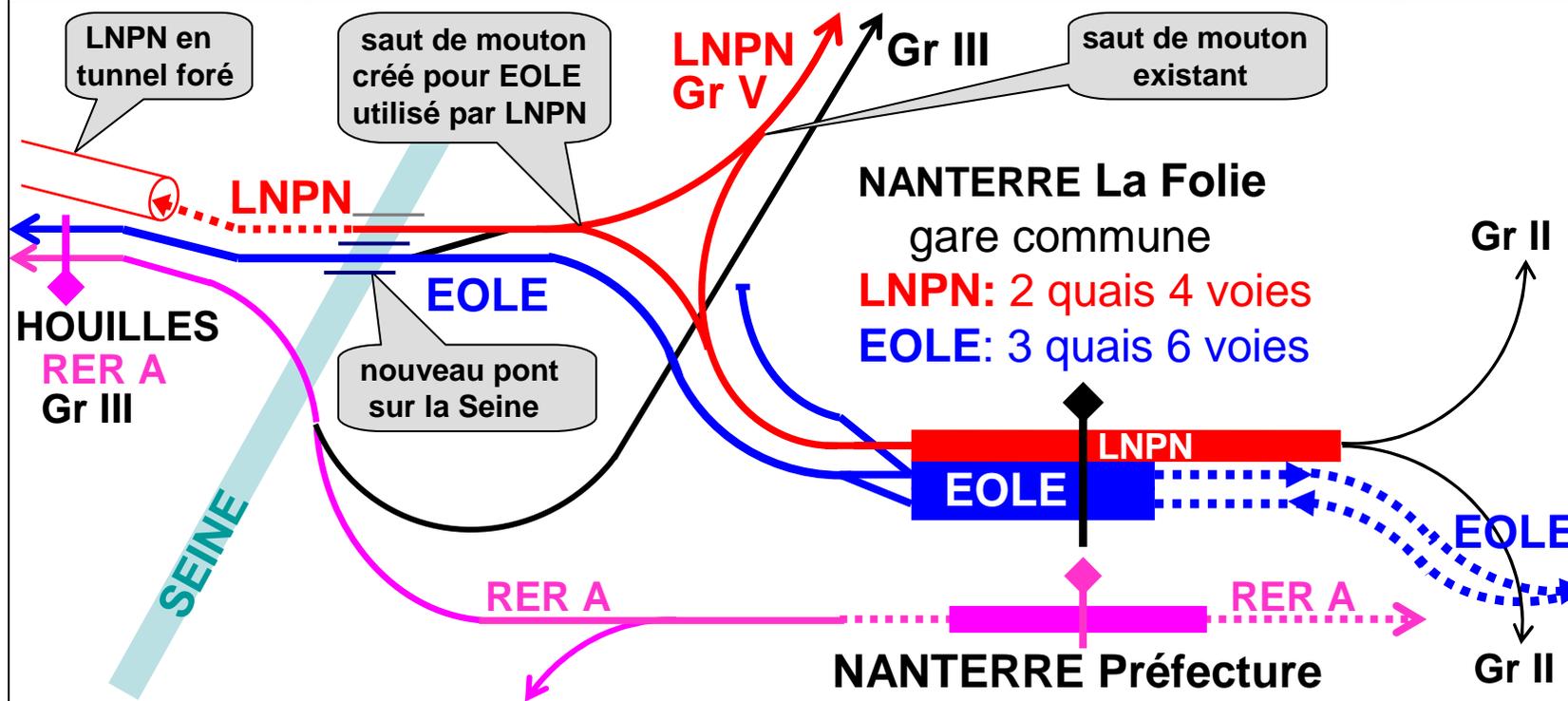
22/01/2012

- ❖ La gare de Nanterre la Folie bénéficiera d'une excellente situation, au cœur d'une zone d'affaire tertiaire et commerciale, proche de nombreux logements et activités. Cette gare du 21^e siècle, implantée sur l'emplacement de l'ancien triage de la Folie, doit être conçue pour recevoir les trains EOLE et LNPN. Les gares récentes de Liège Guillemins (Calatrava) ou de Shanghai Sud (Dutilleul) peuvent être source d'inspiration.
- ❖ Les superstructures de la vaste gare domineront les voies et les quais qui seront accessibles aux voyageurs par des rampes, préférables à des escaliers mécaniques et ascenseurs. Ces derniers seront réservés aux correspondances vers les stations de métro souterraines du Grand-Paris et pour la jonction avec le RER A à Nanterre Préfecture.
- ❖ Cette vaste gare, lumineuse, à l'air libre quoique décaissée par rapport au terrain naturel, devra comporter les voies et quais nécessaires aux dessertes EOLE y compris les voies de retournement des missions EOLE vers l'Est parisien. Juxtaposées à ces installations EOLE, il y a de l'espace pour implanter au nord, les voies et quais LNPN indispensables à la desserte en antenne de cette gare par une partie des trains normands. Les plans de cette présentation illustrent l'implantation de ces 2 stations juxtaposées et non superposées.
- ❖ La construction de cette future gare sur le « plateau des Groues » est rendue possible parce que le vaste faisceau de la gare marchandises de la Folie, 150m x 450m, n'a plus aujourd'hui d'utilisation fonctionnelle. Les installations nouvelles n'auront pas d'impacts négatifs notables puisqu'elles seront sans riverains immédiats. Au contraire, cette vaste gare nouvelle, d'une réelle importance stratégique, apportera un « plus » pour tous les usagers limitrophes de cette zone des Groues. Elle sera organisée pour y traiter quotidiennement les échanges voyageurs, aussi bien entre la ville et les lignes qui y transitent : EOLE, LNPN, Métro Grand Paris que pour les correspondances entre modes (RER A, bus, vélos...). Il sera possible d'y garder de l'espace pour le « fret de proximité », nécessaire dans un environnement urbain très dense ou logistique urbaine et approvisionnements de chantiers ne doivent pas être oubliés.



voies d'accès à la gare de NANTERRE Phase 2 : EOLE et LNPN sur voies séparées

YB
27/11/11





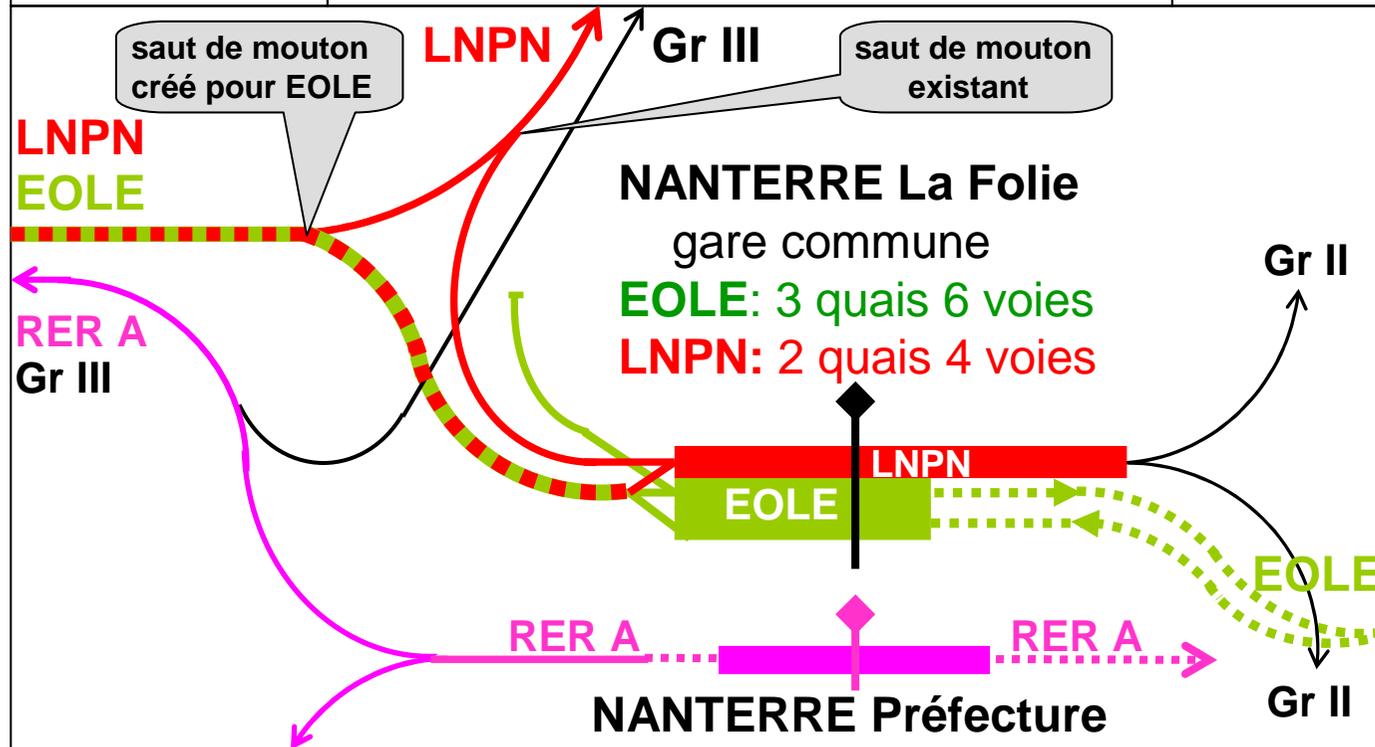
La future gare de NANTERRE La FOLIE : les voies d'accès à cette 7^e grande gare parisienne

- ❖ Sous titré : **Phase 2 : EOLE et LNPN sur voies séparées** , le schéma de la page précédente illustre notre proposition d'accès ferroviaires aux voies à quai des stations juxtaposées EOLE et LNPN.
- ❖ D'Est en Ouest, les voies EOLE, en provenance de la station La Défense, implantée sous le CNIT, remontent et desservent en surface 3 ou 4 quais EOLE. Le ou les quais centraux pourront être dédiés aux missions « EOLE à l'EST » qui y effectuent leur terminus. Vers Mantes, les circulations « EOLE à l'OUEST » circulent sur une nouvelle double voie ferrée à juxtaposer aux voies actuelles du raccordement de la Folie vers le Pont de Rouen. Après avoir utilisé un nouveau pont sur la Seine, ces nouvelles voies EOLE se raccordent directement aux voies du groupe V. Ces voies alors dédiées aux circulations EOLE permettent de prévoir des arrêts supplémentaires d'EOLE aux gares de Houilles et de Sartrouville.
- ❖ Pour les dessertes normandes (LNPN), ce sont les voies du groupe V qui sont utilisées à partir de Saint Lazare et dans les Hauts de Seine. La desserte en antenne de la station LNPN « Nanterre la Folie », par des circulations normandes et provenance et à destination de Paris Saint Lazare, ne nécessitent pas, elles non plus, d'onéreuses infrastructures souterraines. Coté Paris, les circulations normandes desservant Nanterre la Folie réutilisent un raccordement complet à double voie, aujourd'hui inutilisé, branché sur les voies du groupe V à Bezons. L'arrêt et le tête à queue effectués en gare de Nanterre la Folie, les circulations LNPN vers la Normandie réutilisent cette fois ci, l'autre raccordement vers les voies du groupe V, en direction du Pont de Rouen. Après la traversée de la Seine sur les ponts existants (ex voies du groupe V), les circulations LNPN s'engouffrent dans un tunnel de 7 km qui débouche dans les emprises ferroviaires d'Achères.
- ❖ Les trains EOLE et LNPN circulent donc sur des infrastructures séparées, sans interférences, renforçant la robustesse et rendant possible l'accroissement des fréquences et des dessertes locales (EOLE).



voies d'accès à la gare de NANTERRE
Phase 1 : jumelage EOLE LNPN

YB
20/11/11





La future gare de NANTERRE La FOLIE : Un phasage possible pour l'accès à cette gare

- ❖ Si la mise en service espérée d'EOLE à l'OUEST en 2020 prend du retard, ou si des restrictions budgétaires visant le projet LNPN l'imposent, il nous semble néanmoins utile de construire sans retard cette 7^e grande gare parisienne à NANTERRE la FOLIE. Nous proposons une solution pour la desserte de cette gare, certes moins performante que celle proposée ci avant mais répondant aux spécifications majeures nécessaires aux dessertes EOLE et LNPN.
- ❖ Sous titré : **Phase 1 : jumelage EOLE LNPN**, le schéma de la page précédente explicite ce phasage intermédiaire possible. Notre cahier d'acteur n°35, joint au débat LNPN, détaille plus finement cette option.
- ❖ La gare NANTERRE la FOLIE reste identique à celle de la situation définitive (phase 2): juxtaposition des quais, voies EOLE et LNPN, gare à l'air libre, ... La double voie ferrée d'accès coté Normandie, c'est-à-dire le raccordement La Folie – Groupe V au Pont de Rouen est alors mutualisé et parcouru à la fois par les circulations EOLE et par les trains LNPN qui effectuent un arrêt (et le tête à queue) à la gare de Nanterre la Folie.
- ❖ Cette mixité de l'utilisation des voies du groupe V entre la gare de Nanterre la Folie et Achères et du raccordement vers Nanterre la Folie impose néanmoins l'installation d'une signalisation ferroviaire performante (ERTMS) pour pouvoir y tracer 20 trains à l'heure (18 trains + 2 sillons de respiration) soit 12 trains LNPN (dont 3 ou 4 desserviraient Nanterre La Folie) et 6 trains EOLE. Voir à ce sujet la réponse à la question Q398 du débat public LNPN. Cette situation, qui devra rester transitoire, empêche cependant d'ajouter des trains et des arrêts EOLE puisque tous les trains parcourant ces voies doivent avoir une politique d'arrêt identique. La phase 2, définitive, plus robuste, impliquant la construction d'un tunnel et le doublement d'un raccordement et permettant alors des arrêts d'EOLE dans la boucle, devra suivre le plus rapidement possible.
- ❖ Sur la page suivante, le plan récapitule les tracés de la LNPN entre Paris et Mantes aux phases 1 et 2.

