

Présentation de l'association ATC Pays d'Auge Normandie Europe

Cette jeune association réfléchit sur les moyens d'améliorer les transports collectifs avec le parti pris de la productivité améliorée.

- Les infrastructures routières ont été complètement transformées depuis 30/40 ans avec la création d'un réseau autoroutier qui a été réservé aux voitures particulières et aux camions.
- L'usage de l'autocar est bridé par la loi dite LOTI, qui privilégie le transport collectif de voyageurs par train par rapport au transport par autocar.
- La conséquence est que sur les autoroutes le transport est le fait de voitures individuelles conduisant à la saturation de celles-ci aux heures de déplacement domicile-travail.

La réflexion aboutit au concept novateur d'autocar en copropriété de 50 personnes. Les règles d'utilisation et de fonctionnement peuvent être fournies par l'association.

Les autoroutes ne peuvent pas être saturées par ce moyen de transport dans la mesure où, sur une voie de circulation, il peut y avoir 1 000 autocars par heure, ou 50 000 personnes, ou 25 trains.

Le coût d'un Caen Paris devient 7 €.

De même ce concept permettra de transporter sur le périphérique parisien 40000 voyageurs par file et par heure, soit, sur deux files, 80 000 voyageurs par heure, alors que sur 4 files il n'en transporte que 8 000.

Il reste alors la possibilité de 4 000 voitures sur le solde et la circulation peut être mélangée.

Les réflexions aboutissent également au concept de boucles ferroviaires pour un urbanisme moins dépendant de la voiture.

NON au projet de ligne nouvelle Paris Normandie

Pharaonique, inadapté et non rentable.

Ce projet de ligne nouvelle correspond à un désir des élus de tous bords de vouloir se déplacer rapidement vers la capitale.

Il n'est pas rentable, il rend plus facile le travail à Paris de personnes vivant en Normandie.

Il ne permet pas la desserte du reste de la France sans correspondance.

Ce qui est proposé, c'est :

- augmente la capacité aux heures des déplacements domicile travail,
- transforme la Normandie en cité dortoir.

Ce n'est pas ce que les gens veulent, ils veulent : des trains à l'heure, non surchargés, avec une plage horaire la plus grande possible, une bonne fréquence.

L'argent doit être investi à bon escient. D'autres projets peuvent être mis en œuvre. Il ne faut pas oublier le tourisme, qui correspond à une part importante de l'activité normande.

De développer un matériel spécifique à V250 (vitesse de 250 km/h du projet) ne profitera pas de l'effet de série du V200 (vitesse de 200 km/h) existant donc plus cher à l'achat, et consommant deux fois plus d'électricité que le V200.

Le Grand Paris montre l'intérêt de la desserte en boucle qu'il faut développer et qu'il est bon de reprendre. Il est plus utile de développer l'autocar en copropriété, démocratique, que de faire ce choix d'investissement.

Propositions alternatives : des boucles ferroviaires

1. La saturation Mantes-La-Jolie-Paris.

La partie à deux voies, entre Poissy et Verneuil peut être doublée, cette partie aurait pu être chiffrée et servir de référence aux autres solutions **mais ce travail a été éludé.**

La partie Verneuil-Les Mureaux est à 4 voies

Les Mureaux à Mantes Station est actuellement à 4 voies, sauf les extrémités qui sont à 3 voies sur une faible partie.

La partie entre Mantes Station et Mantes la Jolie doit passer de 3 à 4 voies dans le projet.

C'est ainsi une bonne dizaine de kilomètres qui doivent être aménagés sur les 50 km du parcours, il ne faut pas oublier que près de la moitié du trajet est déjà à 4 voies.

L'aspect capacitaire est résolu par ces travaux qui auraient dû être déjà chiffrés.

2. La desserte de La Défense depuis la Normandie.

C'est une folie d'attendre 10 ans pour desservir la gare de la Folie (ancien triage) alors qu'aujourd'hui il est possible d'arriver à la gare SNCF de La défense, les voies existent. De fait il est possible de repartir en rebroussement et desservir la gare de l'évangile en réaménageant la petite ceinture et retrouver la ligne E (Eole).

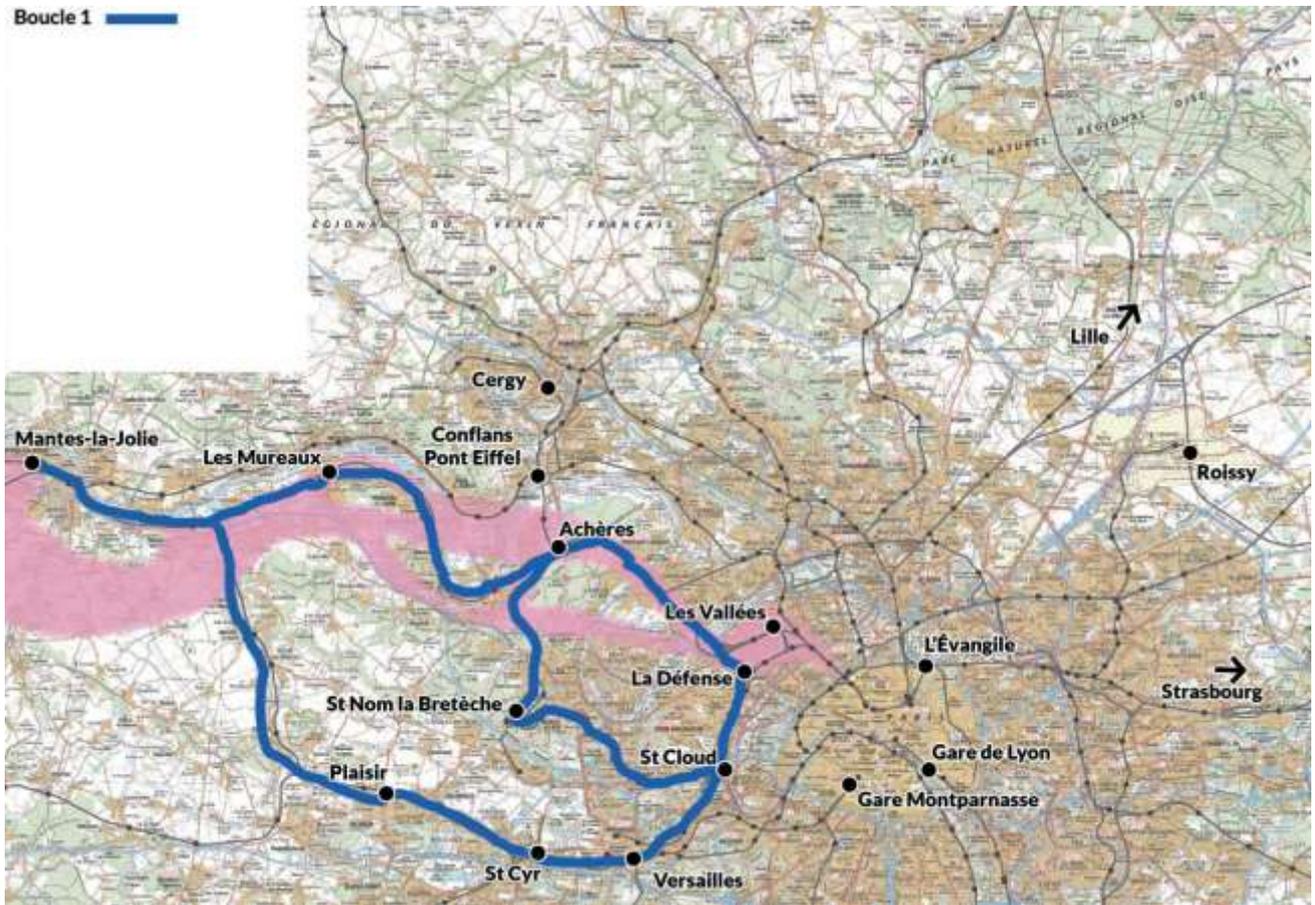
Dans la région parisienne :

Boucle 1

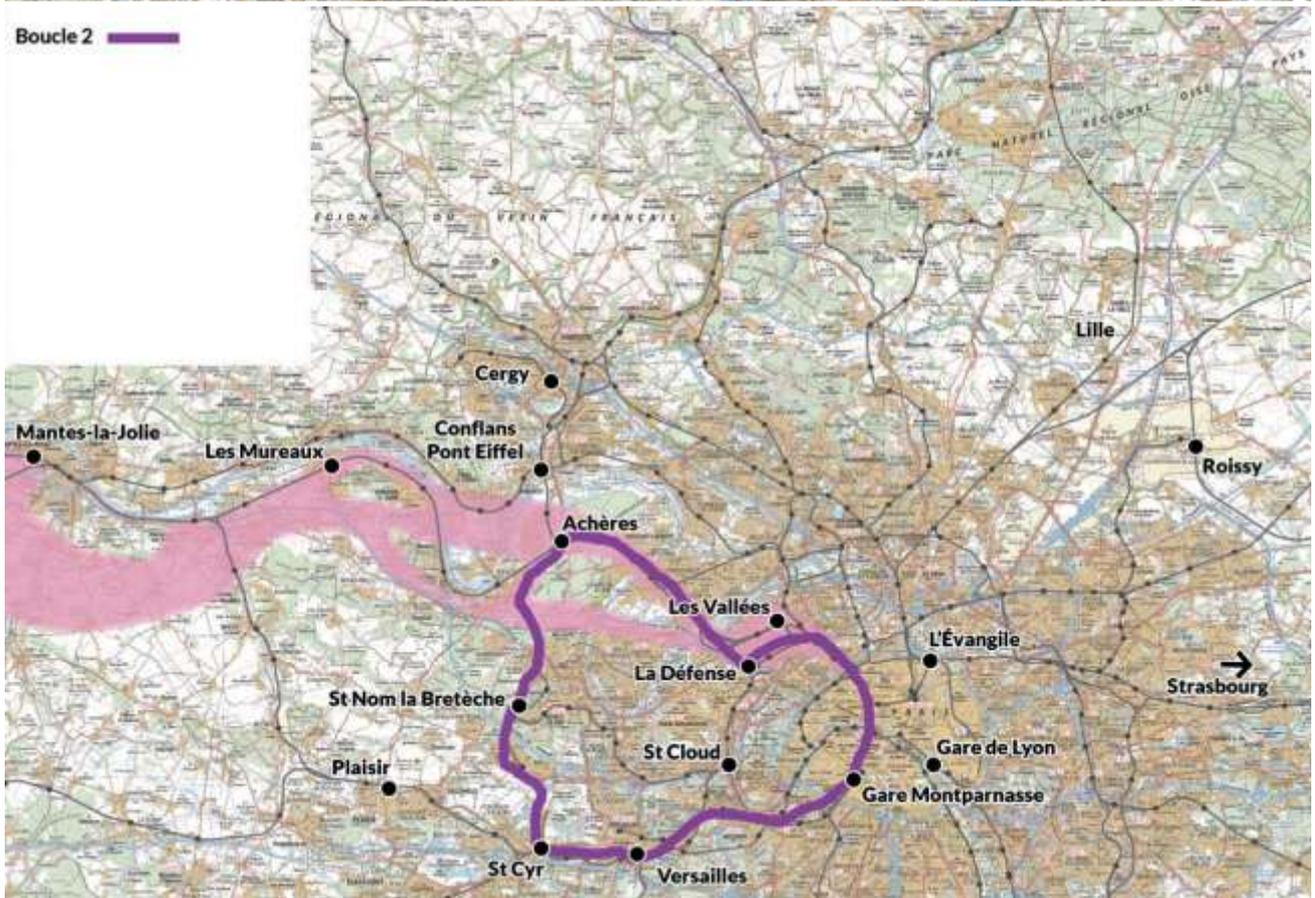
- Achères, La Défense (Grande Arche), Saint Cloud, Saint Nom La Bretèche, Achères (boucle 1)
- Et Mantes la Jolie, Achères, La Défense (Grande Arche), Saint Cloud, Versailles, Saint Cyr, Plaisir, Mantes la Jolie

Les plateformes sont existantes les rails aussi, sauf à la gare de la Défense, au triangle de retournement de la folie ou les rails ont été retirés pour la création du tramway. Depuis Achères et jusqu'à Houilles Carrière la séparation des trains de banlieue et des trains Normands existe déjà car la liaison est à 4 voies puis inexploitée jusqu'à la gare actuelle de la défense. Pour le reste du parcours, il n'y a plus qu'à changer les origines destinations des trains empruntant la ligne

Boucle 1

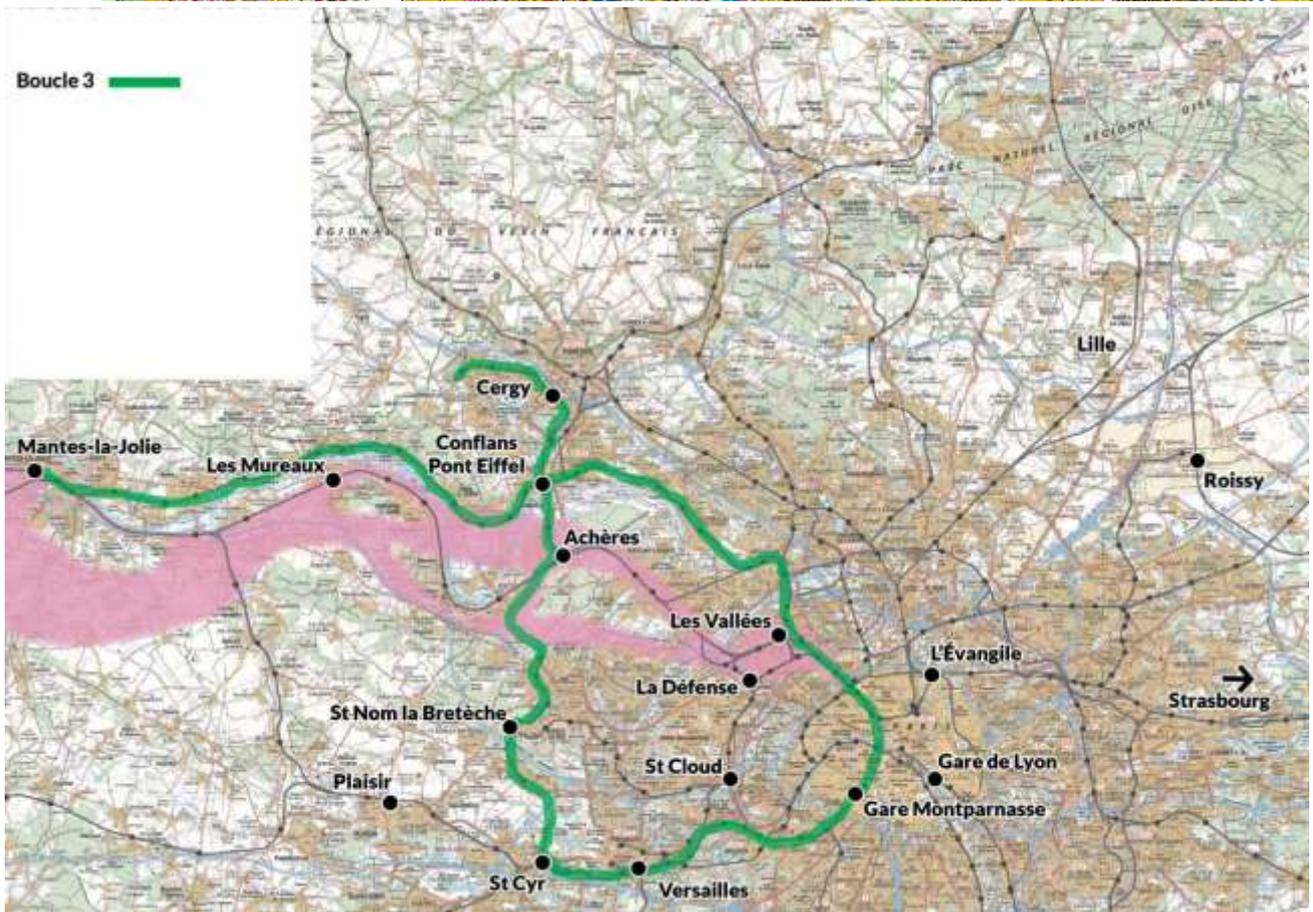
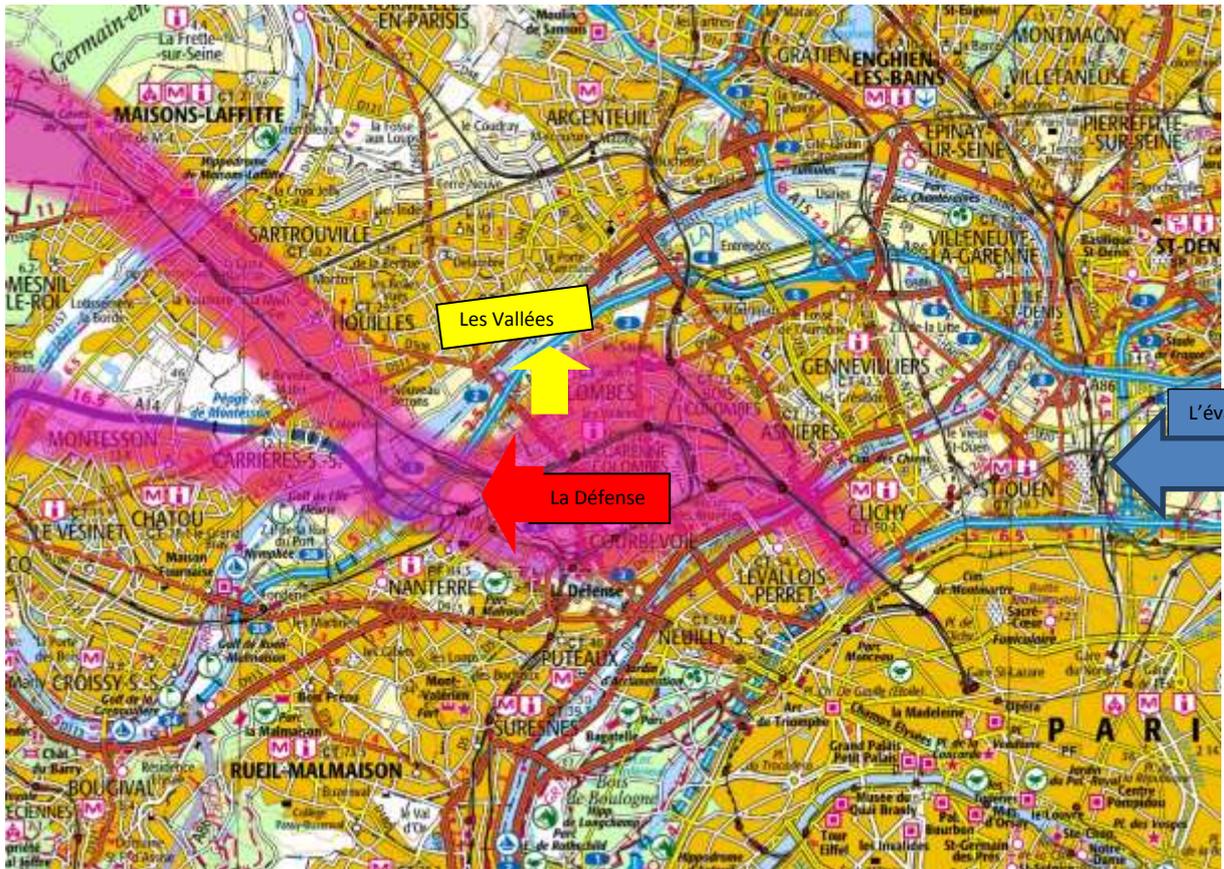


Boucle 2



Boucle 2

- Achères, La défense (Courbevoie), Paris St Lazare, Paris Montparnasse, Versailles, Saint Cyr, Saint Nom La Bretèche, Achères (boucle 2)



Boucle 3

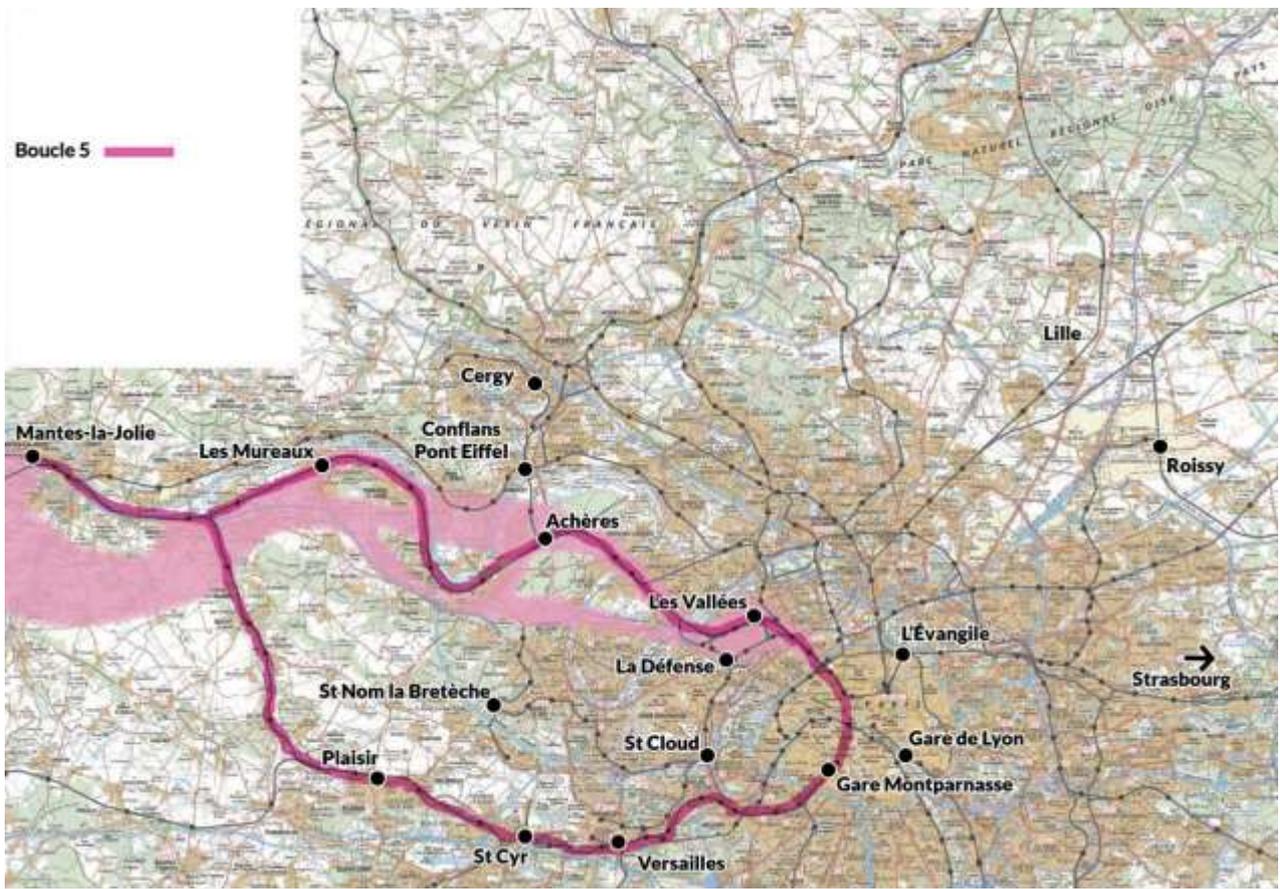
Mantes la Jolie, Conflans (pont Eiffel), Saint Lazare, Montparnasse, Versailles, Saint Cyr, Saint Nom la Bretèche, Achères, Conflans (pont Eiffel), Cergy. Une branche Pontoise peut être envisagée

Il y a naturellement une liaison avec correspondance Nord-Sud à Conflans et Achères avec les liaisons Est Ouest des deux rives de la Seine.



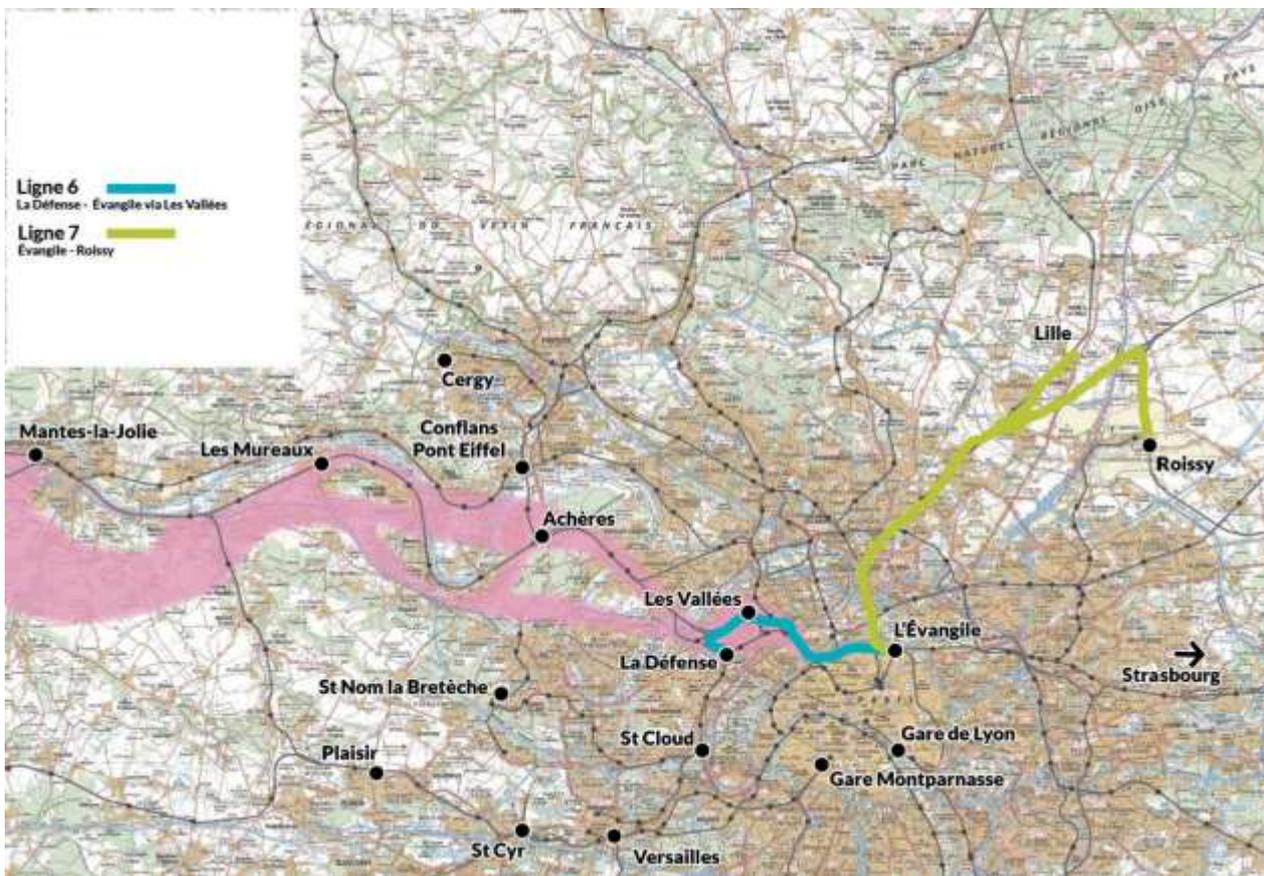
Boucle 4

Mantes la Jolie, Les Mureaux, Achères, La Défense (Grande Arche), Saint Cloud, Versailles, Saint-Cyr, Plaisir, Mantes la Jolie



Boucle 5

Mantes La Jolie, Les Mureaux, Achères, Les Vallées, Saint Lazare, Montparnasse, Saint Cyr, Plaisir, Mantes la Jolie.

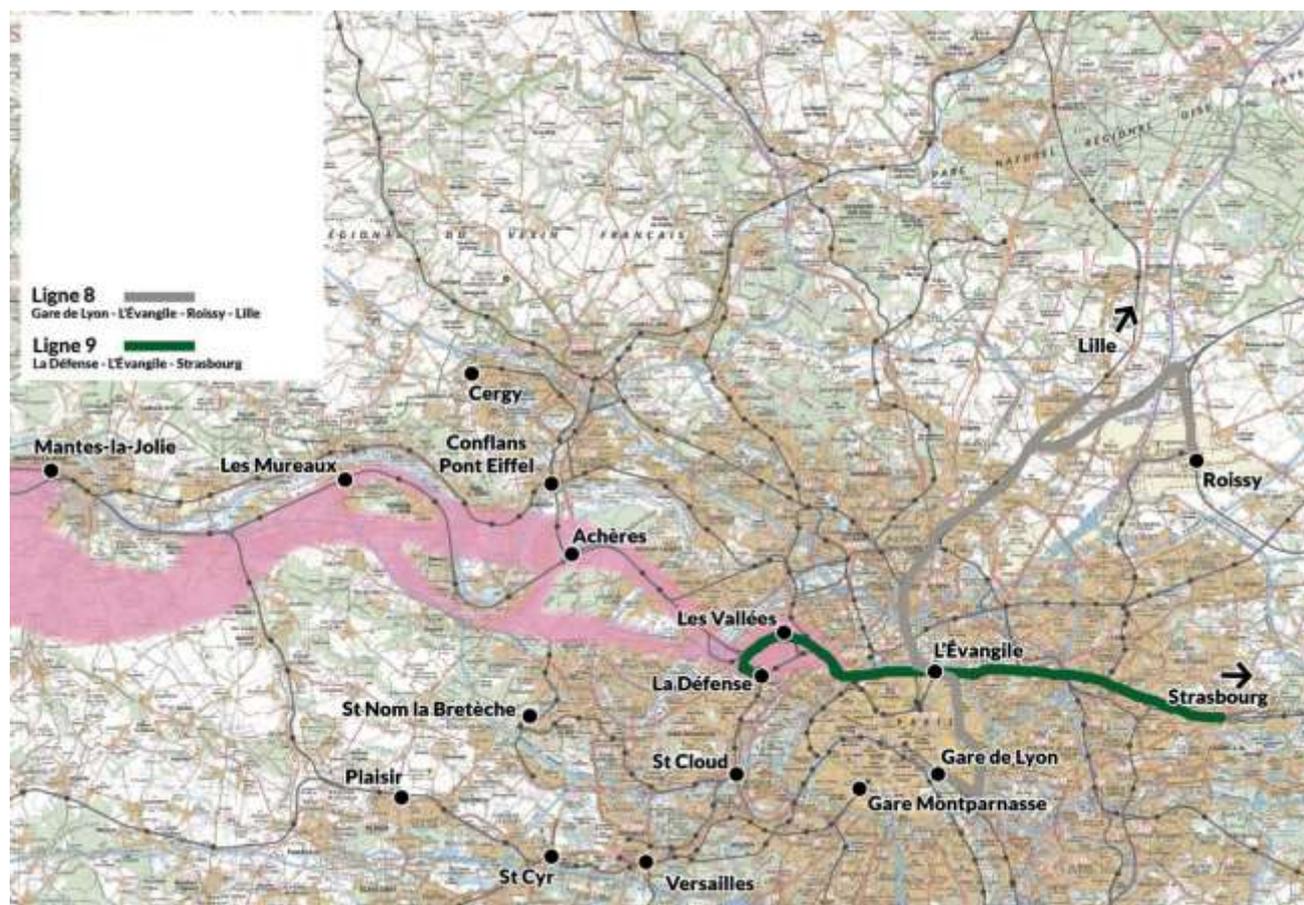


Ligne 6

La Défense, Les Vallées, Evangile

Ligne 7

Evangile TGV, Roissy TGV



Ligne 8

Gare de Lyon TGV, Evangile TGV, Roissy TGV, Lille TGV

Ligne 9

La Défense, Les Vallées, L'évangile, Strasbourg (TGV + ICE)

Ligne 10

Et bien sûr : **la Normandie, l'évangile, Strasbourg**

La correspondance à l'Évangile avec le T3, Eole, Roissy, Lille, Lyon, Strasbourg est très courte

Les trains arrivant à La Défense depuis la Normandie, peuvent repartir vers La Garenne Colombes, Les Vallées, vers Asnières, puis prendre la Petite Ceinture et arriver à la gare Eole de l'Évangile. De cette gare ils peuvent à nouveau repartir vers, cette fois ci le Nord et desservir Roissy par la ligne qui était prévue pour le Charles De Gaulle Express.



En Province :

Se trouver en prolongement de lignes sur :

- Cherbourg- Le Havre, petite ceinture, gare de l'évangile, Strasbourg
- Le havre, Amiens, Lille et Bruxelles (prolongation vers l'Allemagne et Europe du Nord)
- Le havre, Mézidon, Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Lyon, Paris Lyon, Gare de l'évangile, Mantes La jolie,
- Depuis la gare de l'évangile il est aussi possible de desservir directement Roissy, mais aussi Lille et l'Europe du Nord.

De cette façon nous pouvons avoir des ossatures multiples qui permettront de proposer un meilleur équilibre urbanistique.

Avantages par rapport aux projets actuels

Gains en tunnels : 5 km dans Paris au lieu de 20 km en zone fortement urbanisée.

La ligne Paris Saint Lazare, pourrait être avantageusement aménagée à 4 voies au lieu de 2 entre Poissy et Verneuil Vernouillet. La partie entre Les Mureaux et Epones Mézière de 3 à 4 voies. Mais RFF ne veut même pas chiffrer cette solution et se limite au chiffrage du passage de 3 à 4 voie entre Eponne Mézière et Mantes la jolie.

La liaison Le Havre Mézidon par Pont-L'Évêque relie par chemin de fer les villes Normandes. Caen, Le Havre, Rouen le plus sûr moyen pour réunir les deux Normandie.

Etre dans des liaisons qui englobent la France et l'Europe est d'une autre envergure pour le développement de la Normandie.

Conclusion :

Ce n'est pas en se précipitant sur Paris que l'on fait un aménagement du territoire.

C'est en regardant ce qui se fait de mieux ailleurs et en étant économe de ses deniers que l'on peut saisir de belles opportunités.

Il faut ajouter qu'en Chine, deuxième puissance économique du monde, qui a le plus long réseau de TGV, le transport par autocars est aussi important que le transport par train, le marché est à 50/50 alors que la SNCF et l'état empêchent le développement de ce moyen de transport économique qui conduit à utiliser le réseau d'autoroutes que par des moyens individuels.

L'autocar, à un marché que le train ne peut pas toujours remplir : la desserte fine du territoire, avec un maillage fin.

Il faut impérativement arrêter de consommer les terres agricoles, qui sont nos poumons, surtout en île de France qui sont nos poumons.

Résumé :

Les projets présentés au débat public sont dans la continuité des tendances actuelles : aller vite vers Paris.

Nous avons voulu, dans notre démarche :

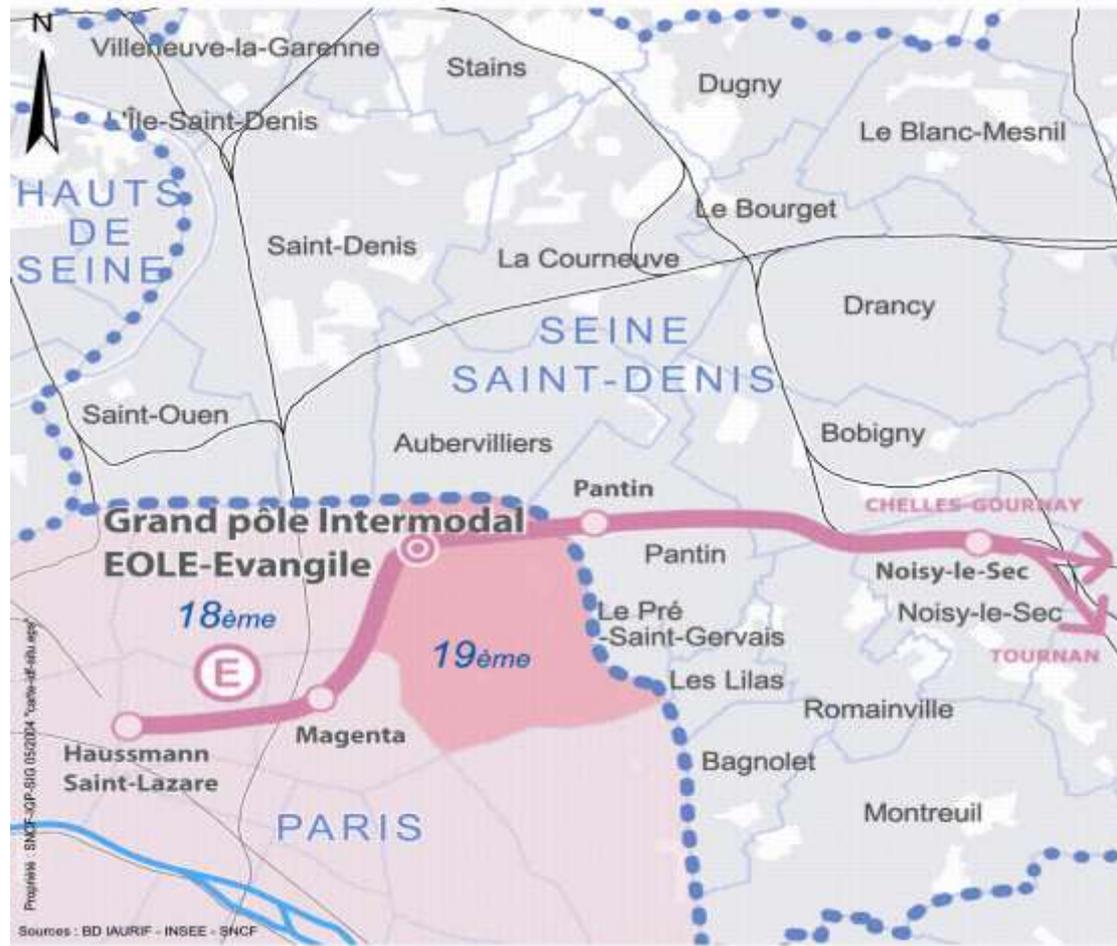
- ouvrir les possibilités d'augmenter les dessertes depuis les nombreux points du territoire
- en mettant en avant la desserte par autocar en copropriété, qui est un moyen intermédiaire en capacité entre le train (2000 personnes par train) et la voiture individuelle (entre 1 et 4 personnes).

Le fait de faire circuler 50 personnes dans le même moyen (réussite du Mantes Express) qui utilise et rentabilise (en les dé-saturants) les infrastructures existantes et qui ont été mises en place depuis les 30 dernières années.

Ces projets alternatifs

- **utilisent les potentialités du réseau actuel**
- **la gare de l'Évangile, le vrai nœud du ferroviaire français, a toute sa place dans la mesure où elle est dans Paris, sur une station du RER Eole, et reliée au tramway autour de Paris en fin de**

construction.



Fin de la contribution

Fait par ATC Pays d'Auge Normandie Europe

4 rue Thiers 14800 Deauville

Pierre Vavasseur 06 17 14 20 62