

# ATC Pays d'auge Normandie Europe

## Projets de liaisons :

1 Caen - Rouen vers Strasbourg et Allemagne

Avec branches pour la desserte de:

- La Défense
- Paris Montparnasse via Versailles
- Paris Gare de Lyon et Lyon
- Correspondance à la gare de l'Évangile pour Roissy et Lille et autres villes du Nord

2 Bruxelles et Charleroi vers Rouen, Lisieux Mézidon, Tour, Bordeaux, Bilbao  
branche depuis Cherbourg

3 Le Havre avec traversée de la Seine pour les marchandises et les voyageurs relié à Caen et Mézidon

4 Caen Flers

5 Deauville

### 1 Introduction :

Historique :

Années 60 : création du boulevard périphérique saturé

Années 70 : création du RER A saturé (100 000 voy/heure/sens)

Liaison Orsay invalide : charge normale de la ligne

Liaison Eole partie centrale 20000 voy/h/sens

1 Liaisons Est Ouest

La petite ceinture est libre depuis 1934 de trafic voyageur du fait de la concurrence de l'autobus sur le boulevard des maréchaux, plus

rapides. Le tramway, sur 30% du parcours a permis de doubler le trafic.

Toutes les liaisons qui ont traversé Paris ont été un succès.

Il est donc envisagé d'utiliser la Petite Ceinture (PC) pour relier la Normandie à l'Est, au Sud Est, au Nord et à Roissy en correspondance de quai à quai la gare de l'Evangile.

La gare de Mantes Station est un point de passage important, elle permet de créer une correspondance depuis la Normandie pour :

- la gare de Eole évangile
- la gare de Paris Saint Lazare
- la gare de la Défense avec rebroussement vers Eole Evangile
- La Gare de Versailles (liaison directe) et la gare Montparnasse

La liaison de province à province qui traverse Paris à pour avantage par rapport aux liaisons qui contournent est :

Le gain de temps sur le parcours complet,

L'occupation des trains permis par la desserte de la capitale,

Les correspondances nombreuses vers les autres destinations secondaires (Lyon, Bourg Saint Maurice par exemple)

La gare de l'Evangile devient un Huble de correspondances de niveau Européen.

## 2 Liaisons Nord Sud

Une liaison de la Belgique vers l'Espagne est avant tout une liaison de préfectures et sous préfecture et de gros chefs lieux de canton mis bout à bout. Elles ne doivent pas se terminer par des correspondances interminables mais par un train qui fait le trajet en continu et dont le temps d'arrêt à une préfecture de région de 3 à 20 mn permet de faire la régulation du train sur son ensemble (il y a la coupure des repas, la pause café) sans que le changement de train soit obligatoire.

La fréquence doit être une heure, les trains étant des trains courts au démarrage de l'opération.

L'objectif de ces trains est de concurrencer la route comme le TGV a concurrencé l'avion.

### 3 Le Havre

Il est important de relier Le Havre à la Basse Normandie par des transports collectifs, le transport individuel est trop chère et pollue. Il n'y a par car que deux ou trois désertes actuellement par jour entre Honfleur et Le havre.

Il serait bon de » refermer cette coupure due à l'estuaire de la Seine en ajoutant à la liaison fret une liaison ferrée voyageurs.

D'autant qu'il semble acquis que l'aéroport de Deauville est l'aéroport des deux régions est que les deux villes sont à moins de 30 km.

### 4 Caen Flers

Des médiats se font l'écho des demandes d'élus pour une liaison entre ces deux villes par une 2 fois 2 voies de véhicules particuliers (donc le potentiel existe) et il est préférable d'utiliser le transport ferroviaire, ici de petite capacité mais fréquent et de grande plage horaire.

Sur ce point, se rappeler que pour la liaison La Défense Issy Plaine, la SNCF à proposé un matériel de 8 voiture chaque 15 m aux heurs de pointe, alors que la RATP proposait un tramway toutes les 5 mn, qu'à aujourd'hui le matériel de d&part à été doublé, qu'il se rajoute toujours du matériel neuf, les voyageurs disant que c'est bien, mais plus large cela serait mieux

### 5 Deauville

Cette station balnéaire est bien reliée vers Paris bien que la desserte ne soit pas encore toutes les heures.

Par contre il n'est pas possible d'utiliser les liaisons au-delà de Caen et Rouen ni vers l'Orne.

Le pic d'utilisation de la fin de semaine pourra être avantageusement complétée par les projets développés dans ce support.

## 6 Conclusions

Il faut, dans les transports ferrés, voir local mais aussi grand et faire sauter les bouchons historiques pour la plus part car cela est une économie pour l'avenir.

Il ne faut pas oublier l'urbanisme, les gares doivent être des endroits autour desquels on peut vivre (sans pavillon), travailler, avoir des loisirs.

Le complément par les transports routiers de personnes devrait être de la même autorité afin de favoriser le complément de charge

Il est utile de rappeler que pour conquérir des parts de marché, la fréquence et la plage d'ouverture au service de desserte sont des éléments importants. Des trains TER DE 80, 160 personnes sont utiles car ils alimentent le système global.

De ce point de vue il vaut mieux, en heure creuse des petits trains vers ou de Paris que pas du tout.

Des dessertes inter cité par car TER sont à créer et à développer.

Les transports iront mieux lorsque les élus et opérateurs auront pour objectifs de :

- prendre des parts de marché à l'automobile,
- entretenir le matériel avec efficacité
- des dessertes fréquentes et de grande amplitude (sortie du soir, après les spectacles)
- des trains longs sont des trains rares que l'on ne prend pas

ATC Pays d'auge, Normandie Europe  
6 rue Thiers 14800 Deauville

pierrevavasseur()sfr.fr



Dans la gare de Lyon.

Temps de stationnement d'un TGV :

- repartant si vide : 20 min. - pour descente des voyageurs.
- propriété de la rame
- pollution restaurant
- début de ligne 400
- repartant avec des voyageurs.
- repartant avec un complément de voyageurs

si la gare de Lyon est une gare intermédiaire: - 15 min avec le même mécanisme

- 10 min si un mécanisme est prêt pour le tête à queue

L'argument que la gare de Lyon sera pleine de TGV aux heures de pointes (d'ici 5 à 10 ans), ne tient pas.

Vers Roissy et Lille

Vers Rouen et Caen



Vers Epernay et Strasbourg

Vers gare de Lyon et Lyon

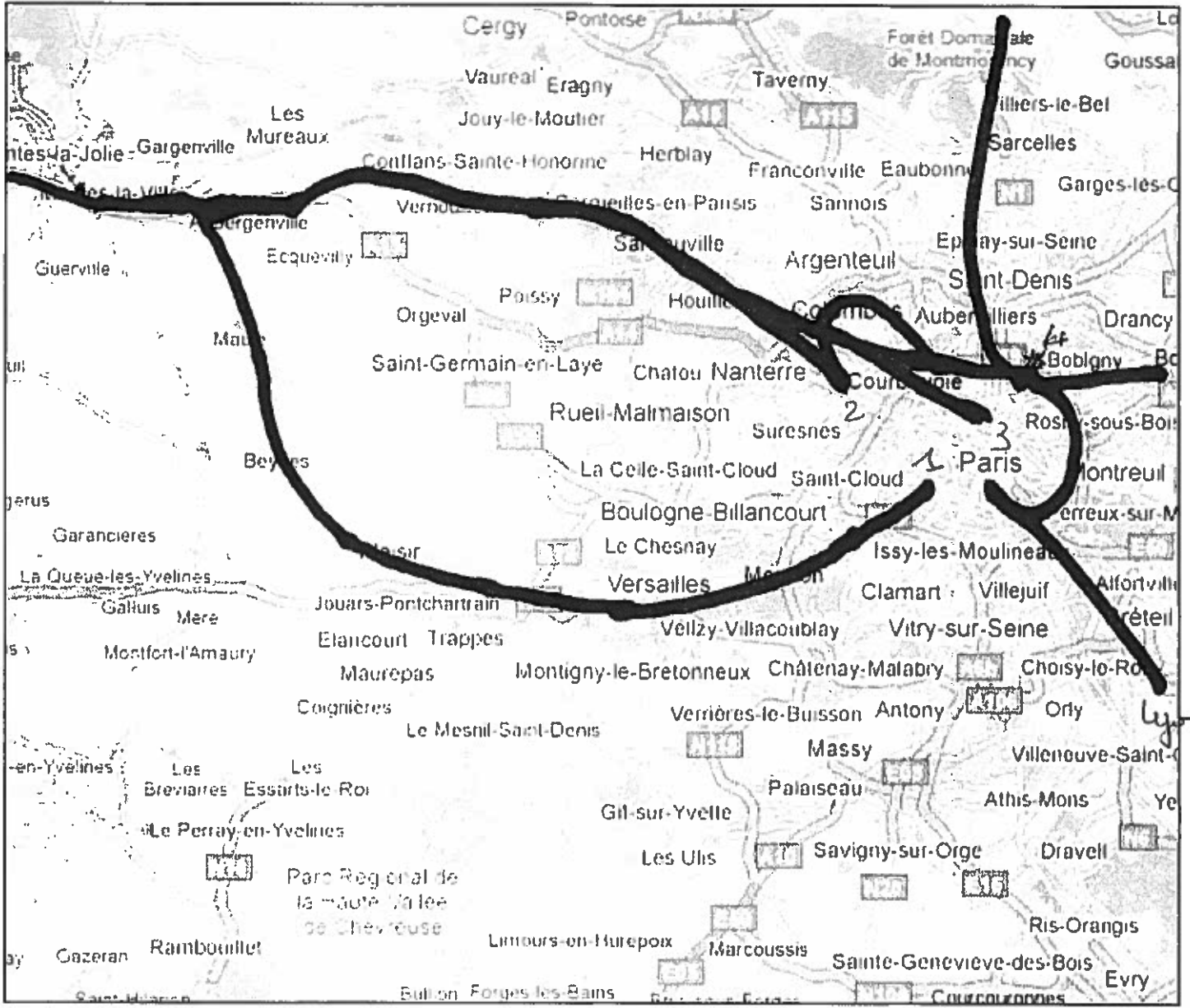
La future gare de l'Évangile Eole est sur le faisceau de Paris Est et passe au dessus de la Petite Ceinture.

Cette liaison permet les correspondances suivante :

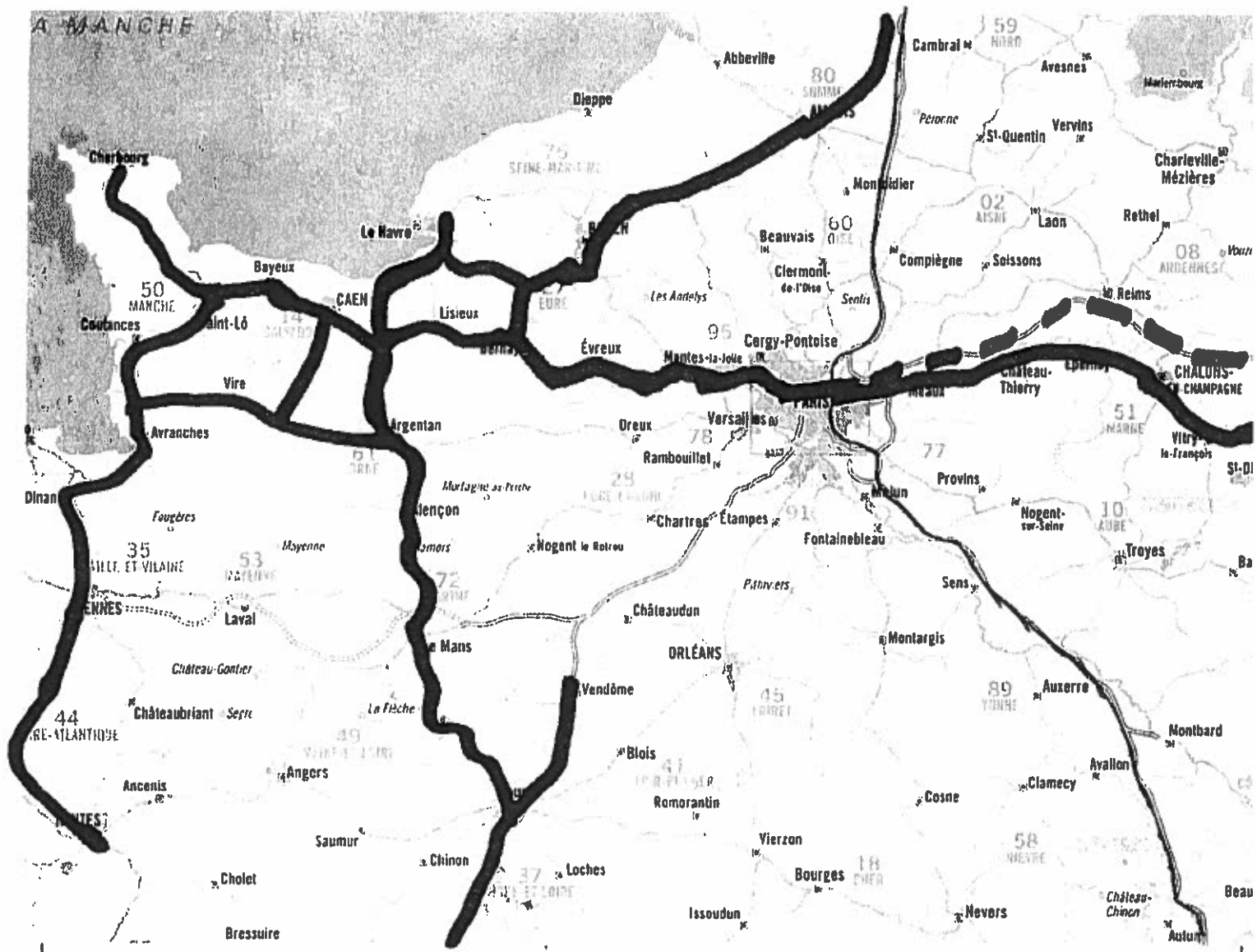
- vers le Nord (quai inférieur)
- vers Eole (sens Banlieu ou sens Paris)
- vers Roissy
- le tramway Parisien

la desserte de l'est, du Sud Est avec ou sans correspondance

Ulle



- Hautes.
1. Versailles, Paris Montparnasse. Semi de
  2. La Défense (la Fdce)  
puis La Défense - L'Exangile.
  3. Paris ST Lazare
  4. L'Exangile.





# La carte du T3

gare future  
en échange RER.

