

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

STIF



LE STIF, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES TRANSPORTS EN RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Il **organise, coordonne et finance** les transports publics de voyageurs pour toute la région Île-de-France. A ce titre, il est compétent sur l'ensemble des modes de transport notamment RER, trains régionaux, métro, tramways, bus ou navette fluviale.

Pour répondre aux besoins des franciliens, le STIF **définit le niveau de l'offre et de qualité de service** au travers des contrats qu'il conclut avec les entreprises de transport. Il pilote également les études et la **réalisation des grands projets d'investissement**.

À travers son budget annuel de 8,030 milliards d'euros en 2010, il vise plusieurs objectifs :

- organiser les transports **en coordonnant l'activité des transporteurs**,
- **renforcer l'offre de transport et améliorer la qualité de service** pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs et leurs besoins de mobilité,
- **étendre et moderniser les réseaux** en élaborant les projets à venir, en promouvant l'intermodalité, et en procédant au remplacement du matériel roulant.

Le STIF initie également de nouveaux projets, avec ses partenaires, à l'instar du projet de prolongement du RER E à l'ouest ou du projet Grand Paris Express, fusion des projets de transport du Grand Paris et Arc Express.

COORDONNÉES

41 rue de Chateaudun
75009 Paris

Un projet ferroviaire qui s'inscrit dans un système de transports collectifs en mutation

Le projet de ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), présenté par Réseau ferré de France (RFF) répond à deux objectifs principaux : améliorer les performances ferroviaires pour les usagers normands et franciliens (augmentation des fréquences, de la vitesse et des dessertes) et faciliter l'accès des normands à la métropole francilienne (La Défense, Paris-Saint-Lazare, aéroports internationaux). En ce qui concerne l'Île-de-France, le projet présente un ensemble de scénarios d'infrastructure et de gares pour la desserte de La Nanterre-La Défense, d'une part, et le territoire du Mantois, d'autre part.

Si ce projet vise en premier lieu à mieux relier la Normandie à Paris et l'Île de France, les possibilités offertes pour le système de transport collectif francilien constituent, pour le STIF, une véritable opportunité. C'est la raison pour laquelle le STIF a souhaité contribuer, à travers ce cahier d'acteur, aux discussions engagées dans le cadre du débat public. La contribution du STIF porte principalement sur les composantes franciliennes du projet soumis au débat et les bénéfices possibles pour les usagers des transports collectifs franciliens.

En Île-de-France, un système de transports collectifs en mutation

Le projet de ligne nouvelle Paris Normandie s'inscrit dans un réseau ferré francilien en profonde mutation initiée depuis près de six ans par le STIF sous l'autorité de son président, Jean-Paul Huchon. Son inscription dans les schémas de transport doit donc se faire en lien et en cohérence avec les projets de transports collectifs qui verront le jour d'ici la mise en service de la ligne nouvelle. Le projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE), le réseau Grand Paris Express, les projets de tangentes Nord et Ouest, et les programmes d'amélioration des lignes existantes RER et Transilien sont, à ce jour, les composantes d'un projet d'ensemble porté au travers du Plan de Mobilisation pour les Transports Collectifs en Île-de-France.

L'action du STIF s'inscrit donc dans cette perspective et dans celle du futur Plan des Déplacements Urbains en Île de France. Les enjeux en matière de transport collectifs sont en effet importants puisqu'il s'agit de concevoir un réseau de transports collectifs efficace, cohérent et équilibré, en réponse aux besoins de tous les territoires. Cette démarche doit être à la fois :

- une réponse forte à la dégradation progressive des conditions de transports,
- une réflexion sur les développements prévisibles de la région Île-de-France dans les prochaines décennies,
- une optimisation permanente des investissements et des coûts d'exploitation.





De nouvelles potentialités pour l'ouest francilien offertes par LNP et EOLE

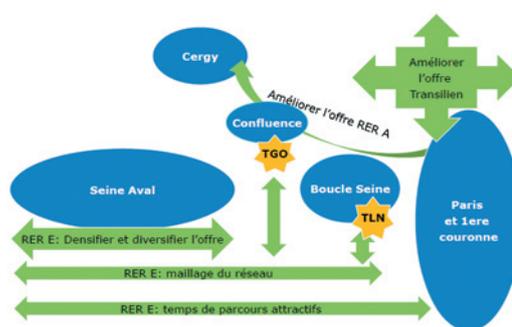
La liaison nouvelle Paris Normandie offre de nouvelles potentialités pour l'Île-de-France, traduites par RFF dans son dossier du maître d'ouvrage (p. 54) en accord avec le STIF. C'est en ce sens que le projet EOLE prévoit d'ores et déjà une compatibilité avec LNP (mesures conservatoires au niveau de la 3^e voie qui sera construite pour le projet EOLE entre Epône et Mantes Station, par exemple).

- A l'horizon 2020, les futurs RER E qui circuleront entre Mantes et Paris bifurqueront à Nanterre pour emprunter des voies dédiées et se rendre à La Défense et à Paris, libérant ainsi les voies entre Nanterre et Paris-Saint-Lazare. Ces nouvelles capacités libérées par EOLE amélioreront la situation de la gare de Paris Saint Lazare et permettront d'entrevoir de nouvelles possibilités pour les trains franciliens et les trains normands.
- La desserte de la « boucle de Montesson » par le futur RER E est à ce jour impossible en raison notamment d'une trop forte contrainte sur la grille de desserte (temps d'accélération et de décélération trop longs). Néanmoins, à l'issue du débat public le conseil du STIF a décidé dans sa délibération du 9 février 2011 de s'engager à « *étudier, à l'occasion des réflexions sur la création d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, la création d'arrêts dans la boucle de Montesson ainsi que la diversification des missions en Seine Aval pour répondre aux besoins de transport et de développement prévisibles à cet horizon* ». En effet, les trains normands trouvant avec la LNP un nouvel itinéraire, les voies empruntées par le RER E seraient moins chargées et pourraient le cas échéant accepter une modification de la grille de desserte. Cette éventualité (qui reste soumise à de nombreuses études) permet toutefois d'envisager une amélioration de la desserte de l'ouest francilien, particulièrement pour les lignes du RER E, du RER A et de la ligne Paris-Saint-Lazare/Cergy, que ce soit dans leur fonctionnement propre ou dans leurs relations avec les autres lignes existantes où à l'étude.
- Lors de la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest, les voies pourront supporter 16 trains à l'heure de pointe - ce qui équivaut à 2 trains normands de plus - et permettront de créer un lien plus étroit entre Vernon et le Mantois.
- Les capacités libérées par LNP sur la ligne entre Mantes La Jolie et Poissy pourraient favoriser une meilleure cohérence entre le RER E, le RER A et la ligne reliant Paris Saint-Lazare à Nanterre-Université et Cergy-Le Haut. Cette recombinaison, possible sous réserve d'études d'opportunité et de faisabilité, permet d'envisager de :
 - marquer l'arrêt à Sartrouville de manière à assurer la correspondance avec la Tangentielle Nord (TLN),
 - marquer l'arrêt dans le secteur d'Achères pour une correspondance avec la Tangentielle Ouest (TGO),
 - réétudier la politique de desserte pour les gares situées en Seine Aval, si la pertinence en est avérée,
 - améliorer l'offre sur le RER A en fonction des équilibres nouveaux permis par le RER E. Un renforcement de l'offre du RER E sur Poissy permettrait, par exemple, de poursuivre l'amélioration de l'offre du RER A vers Cergy.

Les scénarios franciliens proposés par RFF pour le projet LNP

Une gare nouvelle Confluence

En ce qui concerne la nouvelle gare Confluence qui pourrait être construite à Achères, le STIF rappelle qu'il souhaite développer les points d'accès au réseau à grande vitesse depuis la grande couronne francilienne. C'est pour cette raison que le STIF soutient le projet de création de gare à Achères, dans le cadre du projet LNP. Le STIF veillera notamment à favoriser un bon niveau de connexion avec les lignes franciliennes et des solutions favorables en termes d'intermodalité.



RER E : Les possibilités offertes par la LNP

Plus précisément, le STIF relève que le projet de gare à Achères-Ville permet une meilleure articulation avec la Tangentielle ouest et le reste du réseau existant.

Les options de passage retenues entre La Défense et Mantes la Jolie

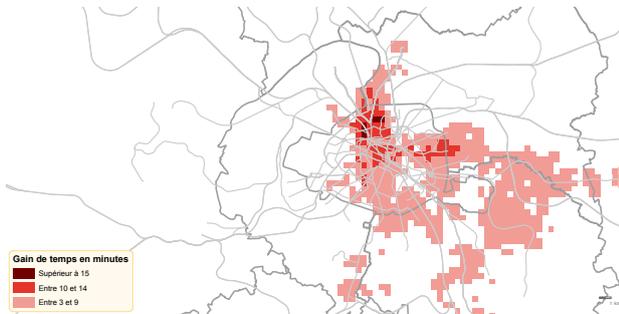
Ces différentes options de passage semblent peu jouer sur le niveau de performance du réseau francilien. La question du coût des variantes est néanmoins pour le STIF au cœur du choix à opérer.

Les configurations possibles à Paris-La Défense

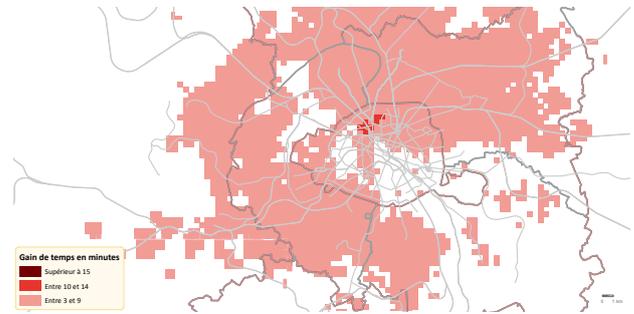
Une desserte en fourche permettrait un partage des capacités libérées par EOLE en gare de Paris Saint Lazare au bénéfice des lignes Transilien à développer (Groupe IV par exemple). Outre le choix entre gares en fourche et gares en ligne, le choix devra tenir compte de la performance du lien à opérer avec les gares EOLE et Grand Paris Express à Nanterre et La Défense. La solution devra permettre une intermodalité efficace avec le reste du réseau.



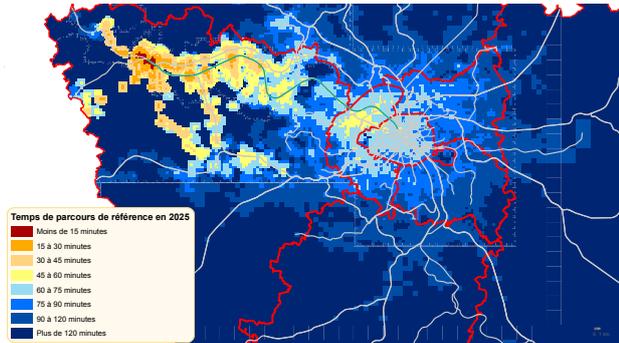
Gain de temps depuis Mantes-la-Jolie
Scénario LNPN en antenne - Horizon 2025
Pour les parcours de moins de 1h30 dans le scénario de référence



Gain de temps depuis Mantes-la-Jolie
Scénario LNPN en ligne - Horizon 2025
Pour les parcours de moins de 1h30 dans le scénario de référence



Temps de parcours de référence depuis Mantes-la-Jolie
Horizon 2025



Résumé du cahier d'acteur

En résumé, la position du STIF :

A l'issue du débat public et au vu des enseignements qui en seront tirés et des décisions prises par RFF, le STIF sera en mesure de préciser, au travers d'une démarche partenariale avec les acteurs concernés, les besoins à satisfaire et les scénarios de desserte possibles, et ce en lien avec les orientations qui seront prises sur les autres lignes et les autres projets de transport structurants.

- Le projet de prolongement du RER E à l'ouest est un préalable et une première réponse aux besoins franciliens et normands.
- La ligne nouvelle Paris-Normandie en libérant des capacités entre Mantes La Jolie et Nanterre permet d'envisager une réorganisation équilibrée et efficace des transports dans l'ouest francilien. Une réflexion globale est à mener à partir des projets franciliens en cours d'étude et d'une analyse des besoins de desserte des territoires.

- Une analyse approfondie est à engager pour trouver une affectation équilibrée des capacités libérées par le projet EOLE en gare de Paris Saint Lazare, que ce soit pour les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) LNPN ou les trains Transilien.
- Une gare à Confluence permet de faciliter l'accès au réseau TGV depuis la banlieue.
- Les gares envisagées à Nanterre La Folie et La Défense doivent faciliter l'intermodalité et s'inscrire en parfaite cohérence avec les gares des projets EOLE et Grand Paris Express.
- La question du coût, résultant du choix des options et du financement du projet reste à examiner, notamment en cas d'apports financiers de franciliens

CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen
contact@debatpublic-lnpn.org

www.debatpublic-lnpn.org

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)