

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

Vernon Train de Vie



VERNON TRAIN DE VIE

Vernon Train de Vie (VTV) est une association de défense des usagers de la ligne SNCF Paris-Vernon-Rouen. Elle a été fondée en septembre 2008 par les usagers de la gare de Vernon en réaction à la dégradation de l'offre de transport mise en place lors du cadencement le 15 décembre 2008. Depuis, VTV rencontre régulièrement les responsables de la SNCF, les élus locaux (de toute tendance politique) et la Région (Autorité Organisatrice des Transports) pour trouver des solutions aux nombreux problèmes auxquels les usagers sont confrontés (régularité, matériels, informations, horaires, parking...). VTV s'intéresse également aux projets à plus long terme sur la ligne Paris-Vernon-Rouen comme le prolongement du RER E à l'ouest et la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Coordonnées

Vernon Train de Vie
BP547 27205 Vernon CEDEX
Mail : vernontraindevie@orange.fr
Site : www.vernontraindevie.fr

Le point de vue des usagers de Vernon

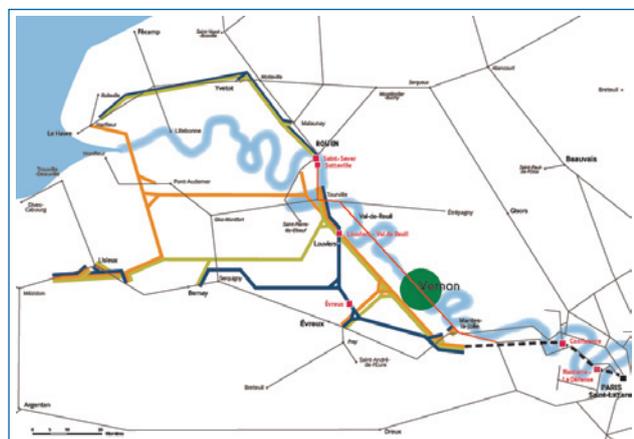
Vernon Train de Vie (VTV) est une association d'usagers située à Vernon, deuxième ville de l'Eure pour sa population et deuxième gare de Haute-Normandie pour son trafic voyageur vers Paris.

L'agglomération de Vernon ne sera pas desservie par la partie normande de la LNP. Toutefois, les usagers espèrent voir leurs conditions de transport améliorées grâce à la nouvelle infrastructure créée en Île-de-France entre Paris-Saint-Lazare (PSL) et Mantes-la-Jolie.

Le projet de LNP étant destiné à favoriser le développement économique des régions normandes, nous considérons qu'il ne doit pas se faire au détriment des territoires qui resteront sur la ligne classique.

Or, si le dossier du maître d'ouvrage (DMO) insiste à plusieurs reprises sur les effets de la grande vitesse qui se propageront positivement sur la totalité du territoire normand, l'analyse que fait VTV concernant l'évolution de la desserte de la ligne Vernon-Paris ne peut que susciter des inquiétudes quant à l'équité de traitement et à la juste répartition des avantages pouvant découler de la LNP.

C'est pourquoi, VTV souhaite mettre en avant l'importance du transport ferroviaire à Vernon et faire des propositions pour que ce projet puisse être une amélioration pour tous les usagers.



Agglomération de Vernon (la CAPE) : 50 000 habitants
Gare de Vernon : 2 500 à 3 000 usagers / jour
Pôle touristique de Giverny : 600 000 touristes / an



1. L'importance du transport ferroviaire à Vernon

Entre 1975 et 2005, la hausse de la population régionale (+210 000 habitants) était essentiellement située dans le département de l'Eure (+140 000 habitants). Le dossier de RFF indique d'ailleurs p16 que ce sont les territoires frontaliers à l'Île-de-France qui concentrent la croissance démographique.

Le fait que Vernon soit la deuxième gare de Haute-Normandie pour son trafic voyageur vers Paris tient à plusieurs facteurs :

- sa proximité par rapport à l'Île-de-France,
- la présence de trains directs le matin et le soir mettant Vernon à 40 minutes de PSL,
- une desserte de type grande ligne, synonyme de trains rapides et confortables.

La pression immobilière de plus en plus forte dans la région parisienne fait que de nombreuses familles demeurent ou viennent s'installer à Vernon et dans son agglomération tout en ayant un ou plusieurs de leurs membres qui travaillent à Paris.

Aujourd'hui, on estime que près de 20% des foyers de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure (la CAPE), qui compte plus de 50 000 habitants, comporte un membre prenant le train jusqu'à Paris pour y travailler quotidiennement. La présence de ces familles est bien sûr génératrice à son tour d'emplois dans la région sur le plan des commerces, de l'artisanat et dans tout le domaine des services à la personne grâce à l'injection d'une partie importante de leurs revenus dans l'économie locale.

C'est pourquoi, la qualité de la desserte de la gare de Vernon est vitale pour tout le bassin de vie qu'elle dessert sur le plan économique et démographique.

Si la présence de 2 500 usagers quotidiens constitue l'élément majeur de la desserte vernonnaise, il faut aussi insister sur l'**importance du tourisme** puisque la gare de Vernon permet d'accéder au village de **Giverny**, capitale de l'impressionnisme, qui accueille plus de 600 000 touristes chaque année (deuxième site touristique Normand après le Mont-Saint-Michel).

La desserte intra-régionale en direction de Rouen est également importante, en particulier pour les étudiants qui se rendent à Rouen, ville universitaire.

2. Les usagers veulent continuer à bénéficier d'une qualité de desserte grande ligne

VTV a effectué une enquête auprès des usagers de la gare de Vernon en mars 2009 (2 800 questionnaires distribués) et l'analyse des 1 000 réponses montre que :

- La très grande majorité des usagers vernonnais est très attachée à une qualité de transport grande ligne avec des trains confortables et directs. Ils acquittent pour cela un forfait complémentaire au pass navigo.
- Les usagers quotidiens évitent si possible les trains omnibus marquant plusieurs arrêts en Île-de-France, ces derniers ne permettant guère de se reposer, lire ou travailler.
- 53 % des usagers ont choisi d'habiter à Vernon pour bénéficier de transports rapides

- 35 % des usagers se rendant à Paris travaillaient auparavant à Vernon et c'est la qualité de la desserte ferroviaire qui leur a permis de rester dans leur région tout en trouvant un nouvel emploi à Paris.

Outre la fréquence des trains, les usagers accordent une grande importance à leur rapidité et au caractère direct des liaisons qui est synonyme de confort.

QUELL EST VOTRE SITUATION PERSONNELLE PAR RAPPORT À L'EMPLOI ET À VOTRE RÉSIDENCE À VERNON (OU ALENTOURS) ?



Extrait de l'enquête réalisée par VTV du 25 au 27 mars 2009

3. La desserte de Vernon doit inclure des trains directs, sans arrêt intermédiaire, matin et soir vers Paris

La dégradation de la desserte à Vernon suite à la mise en place du cadencement en décembre 2008, a été justifiée par le manque d'infrastructure en Île-de-France qui limitait fortement le nombre de sillons. Des choix ont été faits, les trains du Havre ne marquent plus ou très peu d'arrêt à Vernon.

Le projet de prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie marquera une nouvelle dégradation de la desserte avec la disparition matin et soir de tous les trains directs Vernon-PSL. En outre, ces trains seront certainement surchargés à Mantes-la-Jolie.

La LNPN permettra d'avoir 20 sillons supplémentaires entre Mantes-la-Jolie et Paris.

Malgré cela, le projet de desserte de la gare de Vernon décrite p53 du dossier du maître d'ouvrage ne prévoit aucun train direct entre Vernon et Paris. A long terme, la desserte serait :

- 2 trains/h TER semi-directs (Vernon/Mantes-la-Jolie/Nanterre-La Défense/PSL)
- 4 trains/h transiliens omnibus (Vernon/Bonnières/Rosny/Mantes/PSL)

L'augmentation de la fréquence des trains est surtout due au nombre de trains Transiliens omnibus ayant pour origine Vernon. Assimilés à des trains de banlieue par les usagers, ils ne sont pas équivalents à des trains de type grande ligne. Les trains TER Haute-Normandie, quant à eux, marqueraient toujours un arrêt à Mantes-la-Jolie.

Ainsi, alors que le maître d'ouvrage indique que le projet de LNPN doit agir positivement sur la totalité du territoire normand, les usagers de Vernon ne retrouveraient pas la qualité de transport antérieur au cadencement de 2008. Ils perdraient tous les trains directs et verraient leurs temps de trajet de ce fait allongés.



Il n'est pas pensable que le territoire de la CAPE soit traversé par la partie normande de la LNPN et que ses habitants acquittent des impôts finançant sa construction sans qu'ils aient droit à une juste répartition de ses bienfaits.

En conséquence, VTV demande que les deux trains TER financés par la région Haute-Normandie ne fassent aucun arrêt en Île-de-France avant de rejoindre la Défense et/ou PSL.

Le projet de LNPN profiterait ainsi à tous les usagers normands :

- ceux situés sur la nouvelle infrastructure,
- mais aussi ceux dont les gares resteront sur la ligne classique (Vernon, Gaillon).

4. VTV est pour un phasage du projet donnant la priorité à la voie nouvelle en Île-de-France

La mise en service de l'extension du RER E, prévue en 2020, pénalisera les Vernonnais car la desserte prévoit :

- 2 TER/h semi-directs Mantes/PSL
- 2 Transiliens/h omnibus desservant Bonnières/Rosny/Mantes/ Les Mureaux/Vernouillet/Poissy/PSL

Comme les Vernonnais délaissent les trains omnibus comportant 6 arrêts en Île-de-France, les TER haut-normands seront fort remplis lors de leur arrivée à Mantes-la-Jolie et ils seront surchargés entre Mantes et Paris, puisque ces 2 TER normands feront office de trains directs pour les usagers de Mantes-la-Jolie.

De plus, ce projet fera passer 16 trains/h (RER E, transilien, TER, Intercité) au lieu de 14 actuellement entre Poissy et Mantes-la-Jolie, alors que pratiquement aucune voie nouvelle ne sera créée dans le Mantois. Les conflits entre les différentes missions risquent de pénaliser fortement la régularité sur Mantes-Paris.

C'est pourquoi il nous semble impératif de réaliser d'abord la partie francilienne de la LNPN afin qu'elle soit mise en service en même temps que le prolongement du RER E. C'est la seule partie du projet qui profitera en même temps aux régions Haute-Normandie, Basse-Normandie et à la région parisienne.

5. La desserte en ligne de PSL et de Nanterre-La Défense est préférable si les contraintes à PSL sont levées

Vu l'importance de la gare de Vernon, VTV considère que 2 trains/h directs doivent desservir PSL et Nanterre-La Défense.

Pour cela, la desserte en fourche monopolise 4 trains par heure alors que celle en ligne n'en nécessite que 2.

Cette dernière est donc plus économique et permet en plus de faciliter la gestion en cas de perturbation puisque 16 trains/h circuleraient dans ce cas sur la LNPN entre Mantes et PSL au lieu de 20 pour la solution en fourche.

L'allongement du temps de trajet (5 à 6 mn) lié à l'arrêt systématique à Nanterre-La Défense est compensé par les attraits de cette gare.

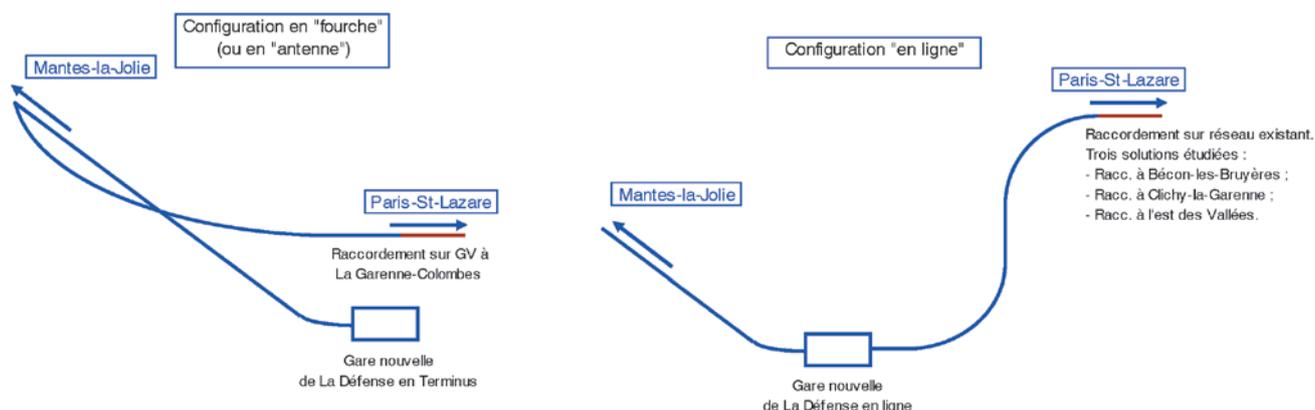
Comme notre étude précitée de mars 2009 l'a montré, un quart des usagers de Vernon travaille dans le département des Hauts-de-Seine et majoritairement dans le quartier d'affaires de La Défense. La proportion d'usagers intéressés par un arrêt à La Défense devrait augmenter à la fois en raison du développement prévu de ce quartier et des perspectives de connexion avec d'autres réseaux de transport en commun (RER A, RER E, Transilien, tramway T2, métro L1, Grand Paris Express...).

Toutefois, le rapport C sur l'étude d'exploitation de la gare de PSL (disponible sur le site de la CPDP) conclut page 40 que :

- le scénario La Défense en fourche est le plus favorable en termes d'exploitation de PSL,
- les scénarios La Défense en ligne étudiés sont soit non réalisables, soit réalisables mais avec de fortes contraintes (problèmes de retournement de trains et de manœuvre).

Il ne s'agit pas, avec la LNPN, de se retrouver comme actuellement avec une gare PSL saturée en pointe, générant des retards à répétition et des mises à quai tardives.

Notre association est donc favorable à une desserte en ligne, moins coûteuse en termes d'exploitation, mais à condition que des aménagements en entrée de gare soient inclus au projet pour éviter tout problème lié à son exploitation.





6. La LNPN doit séparer les trafics banlieue et grande ligne

Les allongements des temps de trajet que les usagers subissent ainsi qu'une part importante des retards sont liés à la présence sur les mêmes voies des trains de banlieue omnibus et de grande ligne directs entre Poissy et Les Mureaux.

L'un des objectifs de la LNPN est de permettre la séparation définitive de ces trafics en réservant les voies LNPN aux trains directs entre Nanterre-La Défense et Mantes-la-Jolie et au-delà.

Alors que le projet ne trouve son sens que si le nombre d'arrêts est limité, la perspective d'une gare nouvelle située à Confluence à l'est de Poissy aux environs d'Achères, telle qu'elle apparaît dans 3 des 4 scénarios de passage de la LNPN en région parisienne, est en contradiction avec l'esprit même de la LNPN : la gare de Confluence rétablirait une logique omnibus à la place d'une logique grande ligne en renonçant à la séparation des flux grande ligne et banlieue.

L'aménagement d'une telle gare aurait des conséquences négatives sur la desserte de Vernon et des autres gares euroises de la ligne puisqu'elle pourrait entraîner un arrêt supplémentaire.

Concernant la gare de Confluence, RFF indique sur le site de la CPDP (en réponse à la question 33) :

« Les contraintes techniques de l'exploitation ne laissent dans ce cas pas d'autre choix que d'arrêter très peu de trains ou la quasi-totalité d'entre eux (à Confluence). Dans ce dernier cas, de nombreux voyageurs auraient vu leur temps de parcours pénalisé, et l'exploitation aurait été fragilisée. Le choix a donc été fait de n'arrêter à Confluence que les trains inter secteurs (c'est-à-dire les TAGV contournant Paris). Ces trains ne desservent pas Vernon. »

VTV approuve ce choix d'autant plus que les sillons libérés sur la ligne classique entre Mantes et Paris avec le projet de LNPN permettront d'améliorer fortement les dessertes du RER E et du RER A dans les secteurs de Sartrouville, Achères, Poissy et Cergy-Pontoise.

7. Une nouvelle gare à Rouen Saint-Sever et une liaison fret également vers le sud

Une nouvelle gare à Rouen est nécessaire pour permettre de meilleures liaisons intra-régionales. Le site actuellement pressenti de Saint-Sever, plus central, permettant une meilleure correspondance pour les usagers Vernonnais étudiant ou travaillant à Rouen nous semble le mieux convenir.

D'autre part, bien qu'aucun des 3 scénarios pour la partie normande des lignes nouvelles ne passe par Vernon, VTV est plutôt favorable au scénario B qui présente 2 avantages majeurs :

- une amélioration de la desserte pour la région d'Evreux et donc pour notre département, permettant à l'échelle régionale une plus juste répartition des avantages liés à la LNPN
- une amélioration de la desserte fret vers le sud et l'ouest de la France, via le projet du X d'Evreux. Pour cela, il faudrait que la voie ferrée reliant Rouen et Evreux soit mixte voyageurs et fret. Cette liaison fret permettrait d'éviter le passage par l'Île-de-France de 27 trains de fret/jour qui passent aussi par Vernon.

Résumé du cahier d'acteur

L'agglomération de Vernon dépend plus que les autres villes normandes du train pour son développement et doit bénéficier également des effets positifs de la LNPN.

C'est pourquoi VTV demande que la desserte envisagée dans ce dossier maintienne des trains directs matin et soir en pointe, sans arrêt à Mantes-la-Jolie, et desservant Nanterre-La Défense et Paris Saint-Lazare.

Une configuration en ligne des 2 gares de La Défense et de Saint-Lazare permettra cette desserte à un moindre coût, sous réserve que des aménagements complémentaires aux abords de la gare de PSL soient intégrés au projet pour éviter une exploitation difficile de celle-ci.

La priorité doit être donnée aux voies nouvelles en Île-de-France pour qu'elles soient mises en service en même temps que le prolongement du RER E à l'ouest, prévu en 2020. Cela profiterait à la région Ile-de-France et permettrait une première amélioration pour les régions Basse-Normandie et Haute-Normandie.

Vernon doit être considérée comme la première gare normande et non comme la dernière gare francilienne.

Le maintien d'une qualité grande ligne passe par deux trains directs par heure vers Paris, sans arrêt intermédiaire, qui sont les seuls garants d'un transport de qualité et de grand confort pour la région de Vernon.

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)