

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

Cahier d'acteur

PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

FNAUT Ile-de-France



FNAUT ILE-DE-FRANCE

L'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individuels ou associations) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité. Le fonctionnement et l'usage des taxi, bus, train, métro, tramway, bicyclette et marche à pied, ... la concerne et motive son intervention.

Dans ce but, elle agit auprès des autorités : STIF, collectivités locales, exploitants et élus. Elle intervient dans les débats publics et les concertations pour lesquelles elle émet des avis et rédige des cahiers d'acteurs. Elle représente les usagers auprès du STIF et des exploitants, manifeste contre les déficiences du service de transport et publie régulièrement un bulletin. Enfin, en tant qu'association de consommateur agréée par l'état, elle reçoit, traite et adresse les plaintes des usagers des transports aux médiateurs concernés.

Coordonnées

Secrétariat AUT
32 rue Raymond Losserand
75014 Paris
Tél. : 01 43 35 22 23
Fax : 01 43 35 14 06
Mail : aut@aut-idf.org
Site : www.aut-idf.org

Une ligne Paris Normandie performante en Ile de France

La FNAUT Ile-de-France, consciente de la dégradation du fonctionnement des lignes normandes, est favorable aux investissements en Ile-de-France qui contribueront au retour d'une desserte normande régulière et fiable. Plus que sur les temps de parcours sensationnels, nous insisterons dans ce cahier d'acteur sur les ressentis et les demandes des populations desservies. Comment redresser la régularité des lignes ? Comment voyager dans des conditions plus confortables ? Comment arriver à Paris, à La Défense ou à l'aéroport de Roissy ? Nous ajouterons : sera-t-il possible de financer les investissements nécessaires ? et son corollaire : doit-on systématiquement faire du neuf partout, et multiplier les tunnels très onéreux et longs à construire ? N'y aurait-il pas moyen de mutualiser infrastructures et exploitations futures, notamment avec celles du projet EOLE à l'Ouest ? Dans notre cahier d'acteur, nous rappellerons d'abord quelques principes de bon sens qui peuvent s'appliquer à tout projet ferroviaire, puis, en limitant notre analyse à l'Ile de France, nous détaillerons notre proposition de construction sans délai d'une desserte performante.

Quelques idées sur le projet et les principes qui les sous-tendent :

Des principes valables pour tout investissement majeur en Ile-de-France

- assurer le **meilleur service possible pour l'utilisateur** pour le coût le plus faible possible pour la collectivité, tenant compte des contraintes financières croissantes.
- mettre en pratique une **amélioration continue du service** sans attendre les grands projets.
- privilégier l'utilisation ou la réactivation des **infrastructures existantes**.
- fixer des **plans d'action réalistes** basés sur des financements identifiés ou identifiables.
- s'efforcer de **reconstituer un réseau ferroviaire cohérent** en favorisant son interopérabilité et son maillage.
- **mutualiser les investissements** en Ile-de-France partout où cela s'avère possible.
- **bannir en Ile-de-France** toute infrastructure nouvelle dont les caractéristiques techniques rendraient impossible son interopérabilité.
- **réserver les techniques de construction onéreuses** (lignes à grande profondeur) aux seuls cas où celles-ci se révèlent indispensables.
- **privilégier les gares à l'air libre**, quand la tranquillité des futurs riverains le permet, ou enterrées à faible profondeur, plutôt que celle construites à grande profondeur, onéreuses à construire et à entretenir, d'accès peu pratique pour l'utilisateur et peu aptes à s'adapter à l'évolution des trafics (extensions, etc.).

En résumé, privilégier l'intérêt de l'utilisateur et de la collectivité plutôt que celui du maître d'ouvrage.



Une LNPN performante en Ile-de-France :

Pour la FNAUT IdF, la construction d'une desserte cadencée et performante vers la Normandie implique de disposer d'un matériel roulant et d'une infrastructure adaptée à cet usage. Les trains cadencés, confortables et sans réservation obligatoire, seront calibrés pour circuler à 200/250 km/h et comporteront suffisamment de portes d'accès pour une desserte inter villes à arrêts fréquents. Ces trains Inter-Cité (IC) circuleront sur une infrastructure à construire ex-nihilo si aucune voie existante ne peut accueillir un tel service, ou en empruntant des voies existantes qui pourraient alors leur être dédiées si la politique d'arrêt et les vitesses pratiquées le permettent.

Pour améliorer fortement l'offre actuelle vers la Normandie (8 trains/h), notre objectif sera de faire passer 12 trains normands par heure de pointe au-delà de Mantes, avec la fiabilité et la régularité d'un métronome ! Or, sur une paire de voies ferrées dédiées, il est possible de faire circuler 20 trains par heure à condition que les missions qui les parcourent soient identiques, c'est-à-dire qu'elles circulent à la même vitesse et que les arrêts soient les mêmes quel que soit le train (rapport A3 du maître d'ouvrage). Nous limiterons ce nombre total à 18 pour laisser 2 sillons de respiration par heure et pouvoir ainsi rattraper un retard ou réinsérer un train désheuré.

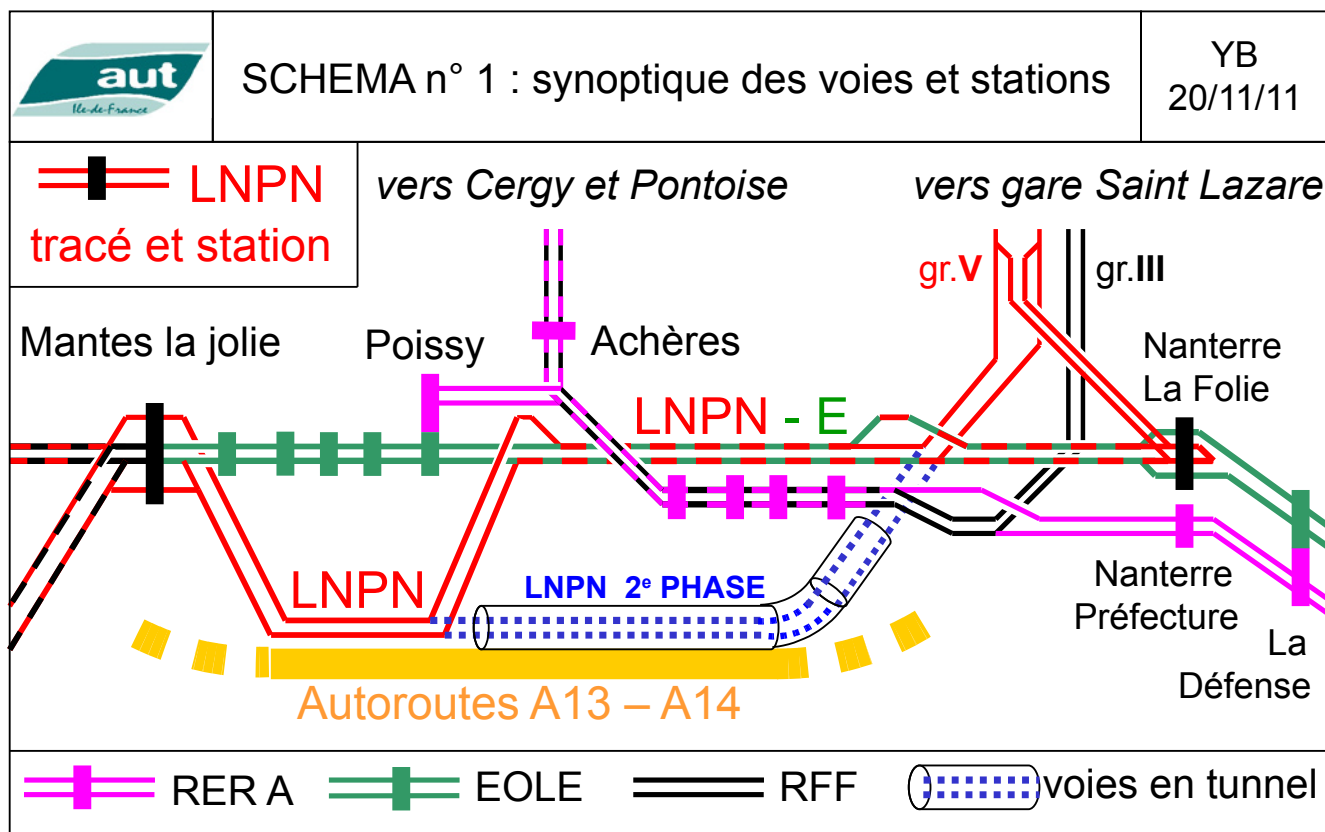
Le tracé préconisé et les voies nécessaires en Ile-de-France :

Le schéma n°1 détaille l'insertion des voies LNPN (en rouge) sur le parcours Paris-Mantes.

De Saint-Lazare à La Garenne-Colombes les 12 circulations LNPN utiliseront les voies du groupe V qui leur sont dédiées, sans problème particulier si ce ne sont les cisaillements en avant-gare de Saint-Lazare.

À Nanterre, il nous semble possible d'ajouter sur ces mêmes voies du groupe V les 6 circulations de base EOLE en provenance de Nanterre La Folie et à destination de Mantes. On arrive alors aux 18 circulations possibles. En effet, les unes (LNPN) comme les autres (EOLE) peuvent circuler à 160 km/h et ont une politique d'arrêt identique puisque le parcours commun envisagé ne comporte aucun arrêt commercial entre Nanterre et Poissy. Côté est, l'ouvrage dénivelé nécessaire à la jonction des voies du groupe V avec la ligne EOLE à Nanterre Pont de Rouen est prévu et financé dans le cadre du projet « EOLE à l'ouest ».

À partir d'Achères et parce que les trains EOLE ont un premier arrêt à Poissy, la mixité des circulations sur les voies mutualisées EOLE/LNPN doit être interrompue pour sortir les trains normands de la ligne actuelle. Nous proposons donc la réalisation d'une section nouvelle qui débute par un saut de mouton à établir à l'ouest d'Achères Grand Cormier.





Entre Achères Grand Cormier et Chambourcy, nous faisons circuler les trains normands dans une tranchée couverte qui serait à implanter en lisière de la forêt de Saint-Germain, coté Poissy. La restauration de l'environnement boisé, le rétablissement du biotope naturel et de l'aspect récréatif de la forêt une fois la tranchée construite et recouverte, doivent faciliter l'acceptation du projet.

Au-delà, une section entièrement nouvelle est à construire jusqu'à Epône-Mézières. Elle sera parcourue par les trains LNPN qui utilisent les délaissés nord des autoroutes A14 et A13. Ce jumelage d'infrastructure a l'avantage de limiter les effets de coupure et de concentrer les nuisances sonores sur un axe unique.

A partir d'Epône et jusqu'à Mantes, les voies nouvelles de la LNPN intègrent le projet de quadruplement des voies mis en œuvre dans le cadre du projet EOLE à l'ouest. (Voir schéma n°2).

PREMIER BILAN

Cette proposition est beaucoup plus économique que celle du maître d'ouvrage puisqu'elle ne comporte aucun tunnel et qu'elle est basée sur la mutualisation et la réutilisation partielle d'infrastructures existantes. Elle semble à première vue condamner toute amélioration de la politique d'arrêt des circulations EOLE dans la boucle de Montesson. Or, outre qu'une phase ultérieure de la LNPN (phase 2) remédierait radicalement à cet inconvénient, nous pensons possible d'ajouter une 5^e voie aux 4 existantes entre Nanterre et Achères.

Cette 5^e voie, déjà partiellement existante, serait certes difficile à établir, notamment à Maisons-Laffitte mais pourrait faire l'objet d'une contrepartie en termes de couverture des voies et de protection phonique. Elle redonnerait de la souplesse et des possibilités d'arrêts supplémentaires.

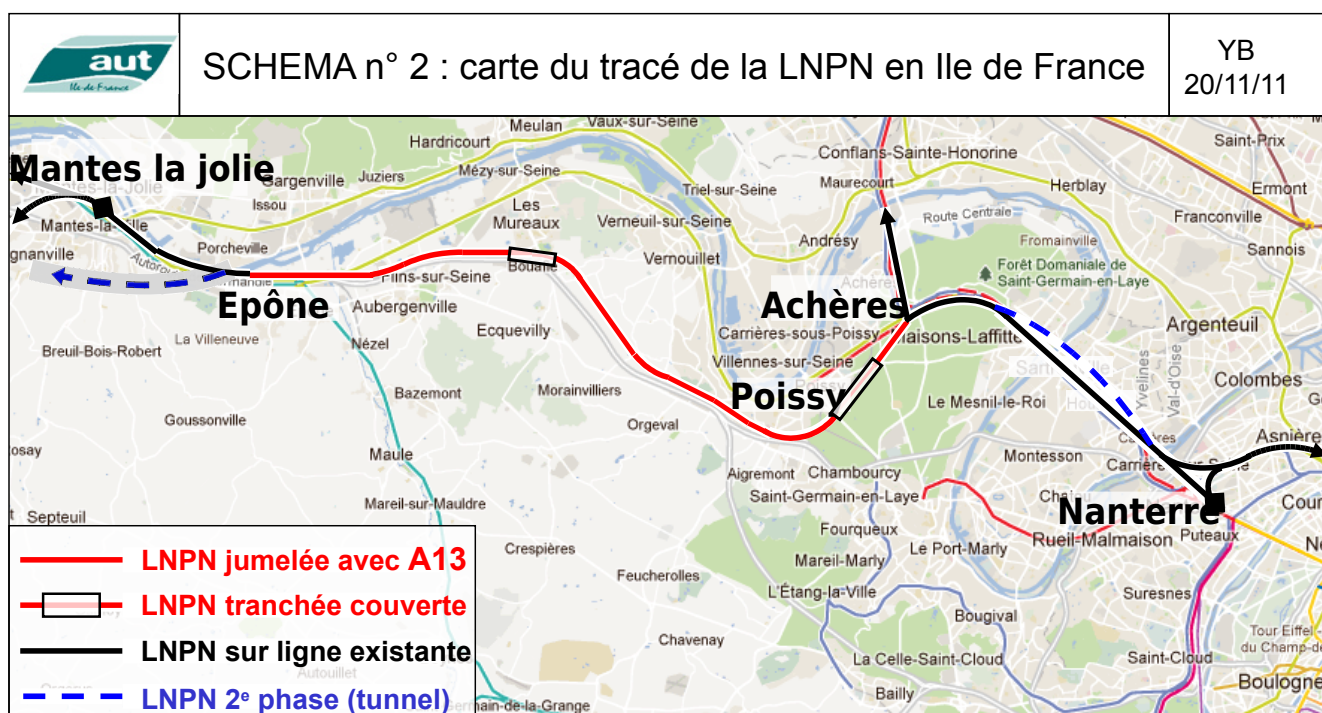
Les gares franciliennes de la LNPN :

D'est en ouest, la première gare est **Paris St Lazare**. Le projet d'allonger les quais et d'y prévoir de nouveaux accès emporte notre adhésion. Nous suggérons d'y prévoir un accès débouchant sur la Place de l'Europe, proche de 2 stations de métro.

La **gare de la Défense** devrait, à notre avis, être située sur le plateau de Nanterre La Folie (Les Groues) et mutualisée avec celle d'EOLE. Le triage de la Folie est vaste et il est possible d'y implanter une vaste gare munie de quais pour l'arrêt des trains EOLE de 225 m et celui des trains normands plus longs.

Puisque 76% des voyageurs normands souhaitent rejoindre la gare St Lazare et pour ne pas créer de missions normandes limitées à La Défense, nous suggérons un schéma original d'exploitation en antenne de cette gare (voir schémas n° 1 et 3). Les voies ferroviaires d'accès à la future gare de La Défense sont envisagées dans le cadre d'EOLE ou existent déjà. Vers la Normandie, le saut de mouton du Pont de Rouen à Nanterre sera partagé avec les voies EOLE. Vers Paris, nul besoin de construire d'onéreux tunnels puisqu'un raccordement complet, aujourd'hui inutilisé, existe et permet de raccorder par une double voie dédiée, le plateau de voie de la Folie aux voies du groupe V en direction de Saint Lazare. La seule contrainte est de disposer d'un conducteur « jockey » pour effectuer la conduite des 3 ou 4 trains par heure desservant La Défense afin d'éviter un fastidieux changement de cabine de conduite au conducteur titulaire du train.

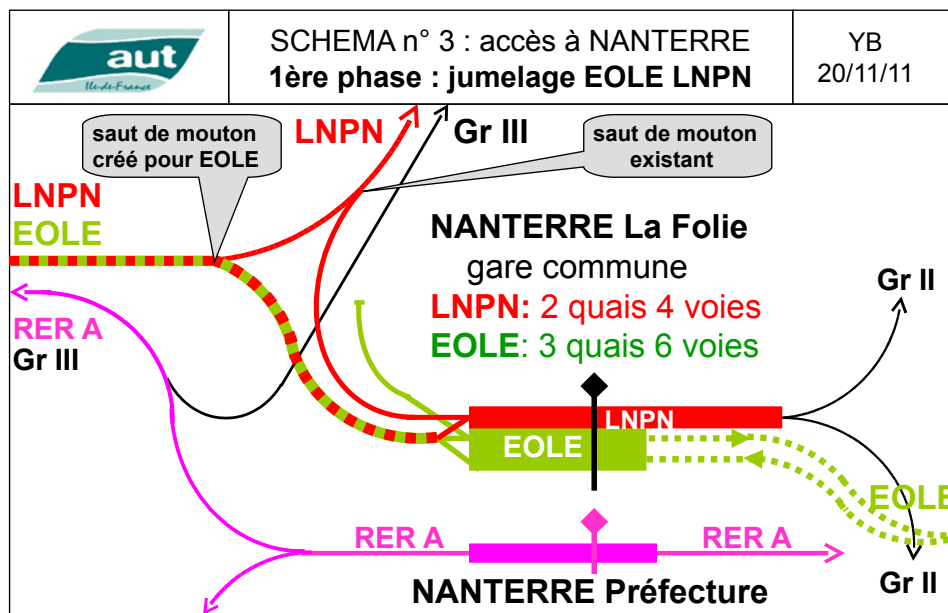
La problématique de la liaison LNPN vers la **plateforme aéroportuaire de Roissy** et au-delà sera traitée par une solution innovante que nous développerons dans une contribution complémentaire à ce cahier d'acteur.





Pour la gare de **Mantes la Jolie**, les travaux envisagés, démolition du bâtiment central et mise en place de 4 voies à quai pour les trains LNP en heure de pointe, tel que nous le suggérons en première phase. La aussi, si le trafic s'avère beaucoup plus important que prévu, une deuxième phase comportant l'évitement de la gare de Mantas pourra s'avérer indispensable ultérieurement.

Nous souhaitons attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les très importantes perspectives d'urbanisation qui s'annoncent entre Mantas et Rosny sur Seine. Il nous semble prudent de prévoir une extension future du service EOLE, voire la desserte par quelques trains LNP (missions Vernon ou Rouen par exemple) d'une nouvelle gare à situer entre Mantas la Jolie et Rosny. Les emprises ferroviaires le permettent puisque la ligne était jadis à 4 voies.



Résumé du cahier d'acteur

Les voyageurs normands comme les franciliens n'attendent pas de miracle des ambitieux projets présentés par le maître d'ouvrage pour un avenir radieux mais lointain. Plus prosaïquement, ils souhaitent obtenir à court terme des améliorations significatives de leurs déplacements sur les lignes aujourd'hui saturées et peu fiables du réseau Ouest ! La FNAUT Ile de France a donc rédigé ce cahier d'acteur pour promouvoir des solutions simples, économiques et surtout beaucoup plus rapides à mettre en œuvre.

Notre proposition se décline donc en deux phases. La première est basée sur un doublement de la section de voie la plus chargée (Achères – Mantas) ainsi que sur la mixité des circulations directes d'EOLE sur une section de voie commune entre Nanterre et

Achères. Cette proposition qui ne comporte pas de tunnel foré, et dont la ressemblance avec une ancienne étude LRNVS (liaison rapide nouvelle en vallée de Seine) ne peut être que fortuite, améliorera grandement la situation actuelle.

Une deuxième phase s'avèrera nécessaire en fonction de la progression de la fréquentation des lignes normandes et franciliennes. Elle sera plus coûteuse car l'augmentation du nombre de trains impliquera de forer des tunnels pour de nouvelles voies sous les zones urbaines ou écologiquement sensibles. Enfin, dès le lancement du projet LNP, la définition d'un nouveau matériel roulant Inter-Cité, apte au 200/250 km/h, devra aboutir à une mise en service aussi rapide que possible.

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)