

► Débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°23



La Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E publie les contributions des acteurs institutionnels, sous forme de cahiers d'acteurs. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur le site Internet www.debatpublic-rer-e.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.



Haute-Normandie

L'association FNAUT Haute-Normandie est une fédération régionale d'associations locales d'utilisateurs des transports collectifs, appartenant à son tour à une fédération nationale qui est un interlocuteur connu des pouvoirs publics.

Ses objectifs consistent à permettre l'expression des usagers des transports publics, à défendre leurs intérêts, et à formuler des propositions favorables au développement des mobilités durables.

► Ce dont ont besoin les usagers normands des trains

Bien plus qu'à d'hypothétiques trains à grande vitesse, dont les performances effectives seraient amoindries par la faiblesse des distances séparant les principales villes à desservir, les usagers du rail aspirent aujourd'hui en priorité à davantage de fiabilité, à davantage de confort et à une meilleure continuité du service.

► Davantage de fiabilité

Les retards chroniques affectant nos lignes nourrissent les critiques les plus nombreuses formulées par les usagers. La recherche d'une meilleure ponctualité des trains constitue donc la toute première des priorités.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

FNAUT Haute-Normandie
Bernard CHAMPEAUX
6, rue Malatiré
76 000 Rouen
Tél. : 02 35 68 71 29
Courriel : fnaut276@orange.fr



► Cahier d'acteur n°21 - novembre 2010



La gare de Val-de-Reuil

► Davantage de confort

Par manque de sillons disponibles certains trains sont amenés à acheminer tout à la fois des trafics Transilien et des trafics interrégionaux. Il s'agit notamment des trains desservant Vernon, Gaillon, Aubevoye et Val-de-Reuil, dont la mission prévoit un arrêt en gare de Mantes : les rames sont alors surchargées, et le confort très dégradé. D'où la nécessité d'envisager une nouvelle segmentation des dessertes, et un renforcement des fréquences en pointe, permettant à la fois aux uns et aux autres de se déplacer dans de meilleures conditions.

► Une meilleure continuité du service

La durée réelle d'un déplacement ferroviaire ne se limite pas à celle du voyage en train : il faut en effet y ajouter les temps d'approche des gares, mais aussi et surtout le temps d'attente du prochain départ. Sur un trajet aussi court que Paris – Rouen, Paris – Evreux ou Paris – Le Havre (ou bien encore toute autre localité intermédiaire), mieux vaudrait disposer de trains modérément rapides mais très fréquents que de trains excessivement rapides mais trop espacés les uns des autres. L'usager y gagnerait globalement du temps, et la permanence du service rendrait l'usage du train beaucoup plus attractif.

► Les évolutions nécessaires de la structure de l'offre sur les lignes normandes

Grille de desserte souhaitable à l'horizon 2020

horaire départ	destination	gares desservies
17 h 00	ROUEN	Vernon Gaillon Val de Reuil Oissel
17 h 05	VERNON	Mantes Rosny Bonnières
17 h 10	CHERBOURG	Caen Bayeux Lisieux Carentan Valognes
17 h 15	SERQUIGNY	Mantes Bréval Bueil Evreux La Bonneville Conches Romilly Beaumont le Roger
17 h 20	LE HAVRE	Rouen Yvetot Bréauté Beuzeville
17 h 25	sillon réservé La Défense - Rouen	
17 h 30	ROUEN	Vernon Gaillon Val de Reuil Oissel
17 h 35	VERNON	Mantes Rosny Bonnières
17 h 40	CAEN (ou DEAUVILLE)	Evreux Bernay Lisieux
17 h 45	EVREUX	Mantes Bréval Bueil
17 h 50	LE HAVRE	Rouen Yvetot Bréauté Beuzeville
17 h 55	sillon réservé La Défense - Rouen	

La Vallée de la Seine constituant un grand corridor urbain multipolaire, il serait bien inspiré d'y transposer, pour chacune des destinations, la formule de desserte appliquée dans la plupart des régions fortement urbanisées d'Europe du Nord : un cadencement aux trente minutes aux heures de pointe, et aux soixante minutes en période creuse.

Il faudrait alors que les infrastructures permettent d'acheminer lors des pointes un nombre accru de convois, dans des conditions de fiabilité et de ponctualité irréprochables. Pour répondre de manière satisfaisante aux attentes exprimées par les usagers des différentes gares normandes, il serait en effet nécessaire de disposer, matin et soir, de dix sillons " passe Mantes " au départ de Paris-Saint-Lazare.

Six des dix convois seraient orientés sur la ligne du Havre, selon des cycles de trente minutes :

- deux trains Paris – Le Havre, directs de Paris à Rouen, puis desservant Yvetot et Bréauté-Beuzeville ;
- deux trains Paris – Rouen, directs de Paris à Vernon, puis desservant Gaillon, Val-de-Reuil et Oissel ;
- deux trains Paris – Vernon, directs de Paris à Mantes, puis desservant Rosny et Bonnières.

Les quatre autres trains seraient dirigés vers la ligne de Basse-Normandie :

- un train Paris – Cherbourg, direct de Paris à Caen ;
- un train Paris – Caen, desservant Evreux, Bernay et Lisieux ;
- un train Paris – Evreux, desservant Mantes, Bréval et Bueil ;
- un train Paris – Serquigny, desservant toutes les gares de Mantes à Serquigny.

L'alternance parfaite des deux dernières missions formerait alors ainsi une desserte cadencée à la demi-heure entre Paris, Bueil et Evreux.

Au-delà de Nanterre, devraient être ajoutés à cette offre de base les trains dont est envisagée la création afin d'assurer une liaison directe entre Rouen et la Défense. Aux heures de pointe, entre Houilles et Mantes, pas moins de douze trains normands circuleraient donc dans le sens dominant.

Le regard de la FNAUT Haute-Normandie sur le projet

Le projet d'extension vers l'ouest de la ligne E du RER permettra une amélioration des conditions quotidiennes de déplacements d'un nombre très important de Franciliens : nous ne saurions donc en contester la légitimité. Notre rôle consiste en revanche à veiller à ce que les transformations envisagées n'induisent en aucune manière la moindre dégradation du service offert sur les lignes normandes, et contribuent au contraire à son amélioration.

Les dispositions présentées en termes d'infrastructures nous laissent malheureusement craindre des lendemains pour le moins difficiles.

Certes, de Nanterre à Paris, le transfert sur les voies d'EOLE des trains de la ligne J du réseau Transilien exercerait des effets positifs : des voies seraient libérées en gare Saint Lazare, permettant l'accueil de nouveaux trains normands, et six sillons par heure seraient dégagés sur son parcours d'approche (voies du groupe V).

De Nanterre à Poissy, la situation serait plus tendue, EOLE et trains normands empruntant alors les mêmes voies. Le projet d'exploitation présenté semble néanmoins viable, les rames du RER E ne devant observer aucun arrêt sur cette section de ligne. Tous les convois circulant à la même vitesse, il serait raisonnablement envisageable de superposer sur ce tronçon commun les trafics normands (dix à douze trains) et franciliens (six trains, voire davantage). Nous approcherions toutefois, dès sa mise en service, de la saturation de cette partie de l'infrastructure.

Les réelles perspectives d'évolution des dessertes normandes nous semblent en revanche beaucoup plus sombres au regard de la très grande insuffisance des aménagements envisagés entre Poissy et Mantes, où subsisteraient plusieurs tronçons sur lesquels EOLE et les trains normands seraient contraints à circuler sur les mêmes voies, notamment entre Poissy et Vernouillet, autour de Villennes, et en aval des Mureaux.

Certes, en théorie, les graphiques permettront les dépassements des convois les plus lents (les rames du RER E) par les trains normands directs sur les quelques créneaux à quatre voies le permettant (Verneuil et Aubergenville). Les faits nous ont hélas montré que de pareilles constructions intellectuelles s'avèrent d'une très grande fragilité : au moindre incident survenant sur un train de banlieue, ou simplement au moindre retard de quelques minutes sur une section ne comportant que deux voies, l'exploitation des lignes normandes est complètement déstabilisée. D'où les retards chroniques que nous subissons actuellement.

La mise en œuvre du projet proposé reviendrait, à infrastructures quasiment inchangées, à multiplier par deux le nombre de trains de banlieue circulant entre les Mureaux et Mantes : six convois par heure au lieu de trois. Tout laisse donc à penser que les difficultés actuelles pourraient s'aggraver. Si, comme nous le redoutons, le système saturait, le pragmatisme imposerait alors un allègement du graphique qui, de toute évidence, s'effectuerait au détriment des dessertes normandes. Nous ne pouvons en aucun cas accepter cette éventualité.





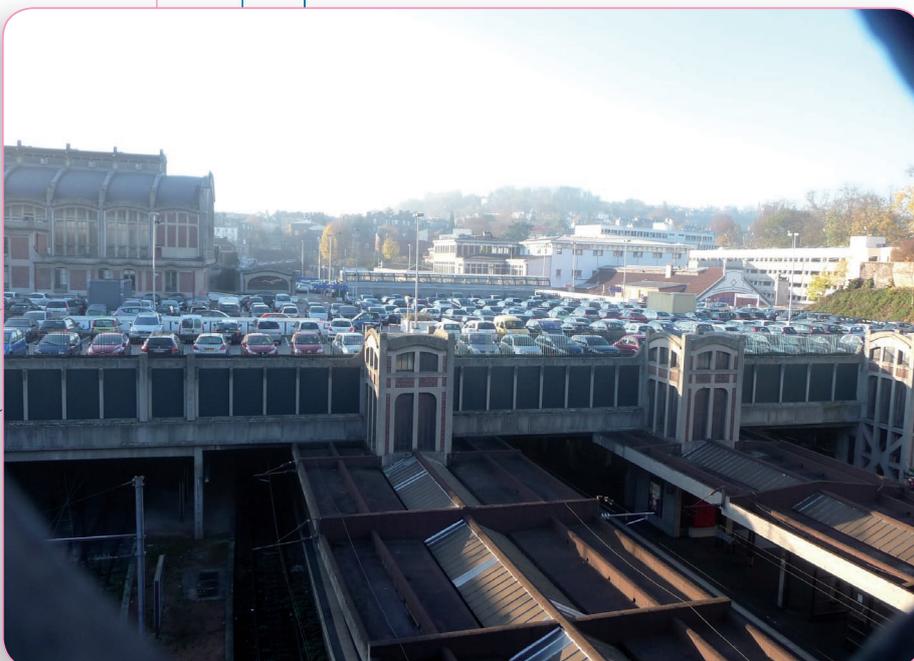
La proposition de la FNAUT Haute-Normandie

Pour acheminer dans de bonnes conditions de régularité les trains devant desservir les lignes normandes, il serait absolument nécessaire de dissocier les trafics grandes lignes des flux franciliens : pour davantage de robustesse, les deux réseaux devraient ainsi chacun disposer de deux voies strictement indépendantes.

Nous demandons par conséquent la mise à quatre voies de la section Poissy - Mantes, sur laquelle les rames EOLE qui assureront des missions omnibus seront structurellement plus lentes que les trains normands.

Plusieurs options seraient envisageables. La moins coûteuse, la moins dommageable pour l'environnement, et la moins susceptible de générer des oppositions, consisterait à construire, à partir de la bifurcation d'Achères, une ligne nouvelle suivant le tracé de l'autoroute A 13. Nous restons toutefois ouverts à toute autre solution.

Nous demandons en revanche avec insistance que les travaux de mise à quatre voies soient pleinement intégrés au projet EOLE, et majoritairement financés dans ce cadre. En effet, l'extension d'EOLE, si nécessaire soit-elle, induit une appropriation implicite par le réseau francilien de la totalité de la capacité de l'infrastructure existante. La plus élémentaire logique exige donc la prise en compte du rétablissement des fonctionnalités altérées.



COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROLONGEMENT DU RER E

Tour Pacific, Bâtiment Est, 11 cours Valmy, 92977 Paris La Défense 7

N° Vert 0 800 618 618 - Télécopie : 01 73 29 45 77 - contact@debatpublic-rer-e.org - www.debatpublic-rer-e.org