

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°8



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.

Cahier d'acteur de l'association Vernon Train de Vie (VTV) pour le débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest.

L'association Vernon Train de Vie (VTV) représente les usagers du train de la gare de Vernon.

Chaque jour, entre 2 500 et 3 000 personnes utilisent le train à Vernon, la grande majorité effectuant le trajet Vernon-Paris Saint-Lazare pour aller travailler ou étudier.

Sur ce trajet, en terme de fréquentation, Vernon est la première gare de l'Eure et est proche de celle de Rouen.

Vernon est actuellement desservie par trois transporteurs : Transilien (terminus Vernon), TER Haute Normandie et Intercités avec des temps de trajet de 41 minutes à près d'1 heure, en fonction des heures et des trains.

Le projet de prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie aura des conséquences sur la desserte de la Région Haute Normandie et en particulier sur celle de Vernon.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Vernon Train de Vie

Association de défense des usagers de la ligne SNCF Paris/Vernon/Rouen

BP 547 27205 Vernon cedex

vernontraindevie@orange.fr

<http://www.vernontraindevie.fr>





Gare de Vernon

D'après le Dossier du débat public le projet de prolongement du RER E permettra les améliorations suivantes :

- ▶ p.70-71 : 5 trains/heure en moins à Paris Saint-Lazare. Les trains transiliens du groupe V deviendront des RER E transitant par la gare souterraine Haussmann-Saint-Lazare. Cela doit permettre de soulager la gestion de la gare PSL.
- ▶ p.74 : passage de 14 à 16 trains/heure entre Mantes et Poissy.
- ▶ p.75 : temps de trajet de 38 mn entre Mantes et La Défense avec un RER E semi direct.
- ▶ p.75 : temps de trajet de 44 mn (minimum) entre Mantes et Haussmann Saint-Lazare avec le RER E.
- ▶ p.96 : travaux d'infrastructure à Poissy avec une voie supplémentaire prise sur le site de Peugeot et un dégagement facilité pour les trains marquant l'arrêt à Poissy (cela concerne la gare de Poissy et pas la zone entre Poissy et Vernouillet-Verneuil).
- ▶ p.97-98 : travaux d'infrastructure à Mantes pour aménager un terminus RER E et 3^{ème} voie supplémentaire entre Mantes station et le pont de l'autoroute A13 (pk 53).
- ▶ p.109 : amélioration de la desserte de Vernon avec 1 train origine Vernon en plus par heure par rapport à la situation actuelle (pointe du matin).

A partir de ces informations, nous souhaitons faire les remarques suivantes.

▶ La régularité sera-t-elle réellement améliorée ?

- ▶ Il n'y aura toujours que deux voies entre Poissy et Vernouillet-Verneuil. L'état actuel de saturation de l'infrastructure ne sera donc pas amélioré dans ce secteur. La souplesse apportée par les travaux dans les gares de Poissy et de Mantes risque de ne pas être suffisante sachant que le trafic passera de 14 à 16 trains/heure : le moindre retard d'un train perturbera toujours les autres trains suivants. En conséquence, **le trafic grande ligne ne sera toujours pas séparé du trafic banlieue (RER-E)**.
- ▶ De plus, l'homogénéité des vitesses des trains impliquera toujours une baisse de vitesse des trains grandes lignes en Ile-de-France (et donc un temps de trajet augmenté), les conflits de gestion entre transporteurs ne disparaîtront pas, les retards chroniques seront toujours d'actualité.
- ▶ Les sillons libérés en gare de Paris Saint-Lazare seront certainement repris pour augmenter le trafic des autres lignes. Les conflits en avant gare (cisaillement des trains du groupe V par ceux d'Ermont, par exemple) ne seront pas résolus.



▶ Le confort sera-t-il accru ?

- ▶ Les temps de trajets annoncés avec le RER E sont intéressants pour relier Mantes à La Défense mais pas pour aller à Saint-Lazare : au mieux, 44 mn par le RER E à comparer avec les 30 mn d'un direct Mantes- Paris Saint-Lazare. Les usagers qui souhaitent aller à Paris Saint-Lazare prendront donc les directs Mantes- Paris Saint-Lazare qui seront uniquement des TER Haute et Basse Normandie. La perte d'un train/heure Mantes- Paris Saint-Lazare direct (3/heure au lieu de 4/heure) aura pour conséquence la **surcharge des TER normands** et un moindre confort.
- ▶ Le matériel utilisé pour le RER E n'est pas précisé. Or jusqu'à présent, le matériel RER pour un trajet d'1heure est moins confortable qu'un matériel TER. C'est une raison supplémentaire pour que les usagers de Mantes continuent d'utiliser les TER normands directs.

La desserte de la Haute Normandie et de Vernon sera-t-elle vraiment améliorée ?

- › L'augmentation de l'offre évoquée pour Vernon concerne 1 train en plus par heure origine Vernon.

Il faut noter que les trains origine Vernon marqueront 6 arrêts (Bonnières, Rosny, Mantes, Les Mureaux, Vernouillet-Verneuil, Poissy) au lieu de 3 actuellement. Le temps de trajet, non précisé, sera de ce fait plus long. Ces trains ne seront plus intéressants pour les usagers de Vernon. On ne peut donc pas, dans ce cas, parler d'amélioration de desserte !

- › Le graphique de desserte actuelle, présenté page 70, est incomplet car il ne tient pas compte des trains "hors système" indispensables comme le direct Vernon- Paris Saint-Lazare du matin (train 13104). De plus, il est indiqué 2 trains/heure Le Havre-Rouen directs Paris Saint-Lazare en pointe le matin. Il n'y a en fait qu'un train de ce type chaque heure.

Il est ainsi difficile de comparer ce graphique avec celui proposé pour 2020. Les trains "hors système" seront-ils toujours là ? Le deuxième train venant du Havre circulera-t-il ?

- › **Si les trains "hors système" venaient à disparaître, la desserte de l'Eure et donc de Vernon serait fortement dégradée.**

N'utilisant pas les 2 trains omnibus origine Vernon (trajet trop long), il ne resterait plus que 2 trains par heure avec arrêt à Mantes-la-Jolie pour des usagers de Rouen, tous ceux de l'Eure dont Vernon et un grand nombre de Mantais. Les trains seraient de ce fait surchargés.

La desserte de La Défense ne profitera pas à Vernon :

- › Un train/heure Rouen/Mantes direct La Défense (surface) est proposé. Un arrêt à Vernon de ce train n'est actuellement pas prévu.

Dans ce cas, les usagers de Vernon n'auront aucune amélioration pour la desserte de La Défense : ils prendront un train omnibus Mantes et devront faire une correspondance pour ensuite prendre un RER E omnibus ou semi direct.

Seul un arrêt à Vernon du train Rouen/Mantes/La Défense permettrait de faire bénéficier à l'Eure de l'accès direct à La Défense. Il faudrait ajouter cet arrêt.

- › Enfin, qu'advient-il de la liaison Mantes-La Défense par bus direct ? Le STIF continue-t-il à le subventionner ? La liaison est-elle maintenue ?

Remarque : avec la desserte proposée, l'aménagement d'un terminus en gare des Mureaux (3^{ème} voie en tiroir) effectué il y a quelques années ne sera plus utilisé ?

Le Transilien à Vernon



Synthèse des impacts du prolongement du RER E sur Vernon

Sans modifications, ce projet implique toujours un partage difficile des infrastructures entre RER et trains grandes lignes (TER normands et Intercités) avec, comme conséquence, une irrégularité chronique, des temps de trajets allongés et une offre de transport limitée impliquant des surcharges. De plus, certains trains venant de Vernon marqueront de nouveaux arrêts en Ile-de-France, d'autres seront peut-être supprimés.

Après avoir subi une forte dégradation de l'offre de transport le matin depuis décembre 2008 avec la mise en place du cadencement, les usagers de la gare de Vernon ne souhaitent pas que l'arrivée du RER E à Mantes-la-Jolie soit synonyme d'une nouvelle dégradation de leurs trajets quotidiens.

Les progrès dans les transports en commun des usagers franciliens ne doivent pas être obtenus au moyen de nouveaux sacrifices en qualité de transport pour les usagers normands.

Au contraire, il faudrait que ce projet soit l'occasion de retrouver à Vernon une offre de transport de qualité et un temps de trajet le matin proche de 40 mn, comme en 2007.

Ainsi, Vernon Train de Vie souhaite que les acteurs du projet (STIF et RFF) tiennent compte des améliorations suivantes.

- ▶ L'augmentation du nombre de trains entre Mantes et Poissy sans ligne supplémentaire ne va pas faire disparaître les conflits entre Transilien, RER, TER et Intercités. La régularité risque fort de ne pas être améliorée. Comme actuellement, la situation restera toujours critique en pointe.

Le projet du prolongement du RER E aurait dû prendre en compte une voie nouvelle entre Poissy et Mantes.

- ▶ La desserte proposée signifie, en l'état, une nouvelle dégradation de l'offre pour les usagers de l'Eure et donc de Vernon, car les trains seront surchargés et La Défense ne sera pas accessible plus rapidement ni facilement qu'aujourd'hui.

- ▶ Seul un arrêt du train Rouen/Mantes/La Défense (surface) à Vernon permettrait d'améliorer la situation pour relier La Défense. Nous demandons que cet arrêt soit intégré à la grille.

- ▶ Il faut également garder les trains "hors système" comme le Rouen/Eure/Vernon direct Paris Saint-Lazare pour éviter une forte dégradation de la desserte et du confort pour les usagers.

- ▶ Dans tous les cas, avec l'arrivée du RER E à Mantes, les temps de trajet Vernon - Paris Saint-Lazare et Vernon - La Défense doivent revenir à 40 mn en heure de pointe (matin et soir), comme en 2007.

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 toutes tendances politiques) et régionaux (AOI) 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 longs termes intéressant la ligne Paris-Vernon-Rouen comme le prolongement du RER E à l'ouest et la ligne nouvelle Paris-Normandie.

