

**Cahier d'acteurs du Conseil Economique Social et Environnemental de Haute Normandie relatif au projet de prolongement du RER E à l'Ouest**

**C.E.S.E.R**



*Le Conseil Economique Social et Environnemental Régional est, avec le Conseil Régional, une des deux assemblées de la Région. Composé de représentants socio-professionnels, le CESER est consulté sur les principaux documents de la Région et peut émettre des avis sur tout sujet d'intérêt régional.*

*Le projet de prolongement du RER E à l'Ouest, soumis au débat public, aura des conséquences sur les mobilités ferroviaires quotidiennes des hauts normandes en relation avec l'Ile-de-France. Dans cette optique, le CESER de Haute Normandie s'est intéressé aux conséquences réelles et à court terme de ce projet, qui doit selon lui contribuer à l'amélioration des relations ferroviaires entre la Normandie et l'Ile de France.*

**A la lecture du dossier du maitre d'ouvrage, le CESER de Haute-Normandie souhaite introduire quelques observations préliminaires :**

Les schémas de desserte actuelle et à horizon 2020, présentés pages 70 et 71, ne concernent que les dessertes dans le sens de la contre-pointe (c'est-à-dire de Paris vers Mantes) en heure de pointe du matin. Si l'on peut supposer que le trafic est comparable en heure de pointe du soir dans le sens de la contre-pointe (de Mantes vers Paris), il manque néanmoins les données de desserte du sens de la pointe (Mantes vers Paris le matin, Paris vers Mantes le soir), qui concerne pourtant le plus de voyageurs.

La diffusion de l'ensemble des grilles d'exploitation pour les différents tronçons entre Mantes et Paris, dans le sens de la pointe et de la contre-pointe, permettrait de mieux appréhender la réalité des circulations actuelles et à venir.

Le CESER de Haute Normandie ne disposant pas de la totalité de ces informations, ses réflexions sur les conséquences du projet pour les mobilités haut normandes ne seront que partielles. Il souhaite donc que les précisions utiles à la bonne compréhension des schémas soient apportées de manière exhaustive dans le cadre du débat public.

En tenant compte de ces réserves, l'analyse du dossier du maître d'ouvrage appelle les observations suivantes :

**Des améliorations notables dans les liaisons ferroviaires entre la Normandie et l'Île-de-France apparaissent avec ce projet**

- Avec la création d'un tunnel entre Hausman-Saint-Lazare et la Défense qu'emprunterait le RER E, ce projet permet de libérer des quais en gare de St Lazare et de dégager des capacités sur le réseau de Saint-Lazare (lignes du groupe V). Il donne ainsi davantage de souplesse d'exploitation et améliore les temps de transport sur les différentes lignes de cette gare.
- La fréquence de passage d'EOLE en gare de Mantes (un RER toutes les 10 minutes vers Paris en heure de pointe), pourrait bénéficier aussi bien aux haut-normands venant de la branche Le Havre - Rouen qu'aux voyageurs en provenance de la branche d'Evreux.
- La prolongation d'EOLE permettra un accès à la Défense, à Hausmann Saint Lazare et à Magenta (gare du Nord et de l'Est avec connexion au réseau TGV) et l'Est parisien depuis Mantes.
- Une liaison directe entre Rouen et la Défense, via Mantes, est prévue d'ici 2020 à raison d'un train par heure en heure de pointe

**Malgré tout, des interrogations persistent, notamment concernant la capacité des infrastructures à absorber le trafic nouveau sans dégradation supplémentaire de la qualité du service ferroviaire**

Le CESER s'est fondé sur les besoins des hauts normands en matière de desserte ferroviaire pour bâtir sa position. En termes de fréquence, il évalue ces besoins à 10 trains par heure (dans le sens de la pointe, en heure de pointe) à horizon 2020, décomposés comme il suit :

- **6 trains par heure pour la branche Paris – Rouen - Le Havre:**
  - 1 mission omnibus cadencée à la demi-heure entre Paris et Vernon ;
  - 1 mission cadencée à la demi-heure entre Paris et Rouen, desservant les gares entre Vernon et Rouen ;
  - 1 mission cadencée à la demi-heure entre Paris et le Havre via Rouen, Yvetot et Bréauté ;
  
- **4 trains par heure pour la branche Paris – Evreux – Caen**
  - 1 mission omnibus cadencée à la demi-heure entre Paris et Serquigny (via Evreux)
  - 1 mission omnibus cadencée à l'heure entre Paris et Evreux
  - 1 mission directe entre Paris et Caen cadencée à l'heure (ne desservant donc pas la Haute-Normandie)

Il est à noter que cette projection ne prend pas en compte la desserte directe Rouen – La Défense, annoncée dans le projet et restant « à préciser ».

Or, le CESER constate que le dimensionnement des infrastructures ferroviaires dans le projet de prolongement d'EOLE apparaît insuffisant pour répondre à ces besoins, ce qui l'amène à formuler les réserves suivantes :

- D'une part, la coexistence des flux « grandes lignes » de la Normandie et du RER E demeurera problématique entre Mantes et Poissy si l'infrastructure existante ne connaît pas de modification substantielle. Quatre missions omnibus en heure de pointe sont en effet prévues entre Poissy et Mantes, alors que l'infrastructure est limitée à deux voies entre Poissy et Vernouillet-Verneuil, contraignant ainsi fortement la vitesse de circulation des trains normands (compte tenu de l'homogénéisation des vitesses de circulation, réglées sur celles des trains les plus lents).

Deux types de solution pourraient être envisagés pour séparer les flux normands des flux franciliens à un terme le plus court possible:

- Une première solution, que privilégie le CESER, serait de réaliser un tronçon de ligne nouvelle entre Mantes et Poissy, longeant le tracé de l'A13 par le sud, afin de profiter de l'emprise existante. Ce tronçon constituerait une portion de la future ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), dont la construction serait ainsi phasée dans le temps.
  - Une deuxième solution, plus coûteuse et potentiellement plus longue à mettre en œuvre, compte tenu de la forte urbanisation du secteur concerné, consisterait à moderniser l'infrastructure à deux fois deux voies sur la totalité du tronçon entre Achères et Mantes. En effet, le prolongement jusqu'à Mantes de la troisième voie existant entre Aubergenville et le point kilométrique 53 (secteur d'Epône) risque de ne pas suffire à assurer les liaisons prévues dans le projet dans des conditions d'exploitation convenables.
- D'autre part, EOLE doit emprunter à hauteur de Nanterre et jusqu'à Poissy les voies existantes du Groupe V (ligne J - Mantes-la-Jolie – Saint-Lazare), qui sont celles qu'empruntent les trains normands. En additionnant les 10 trains par heure correspondant aux besoins normands aux 6 missions directes entre La Folie et Poissy, la ligne atteindrait 16 missions par heure, ce qui constitue une fréquence très élevée (supérieure à un train toutes les quatre minutes).

Faute de sillon de réserve sur ce tronçon, la robustesse des liaisons ferroviaires entre la Normandie et l'Île-de-France apparaît aléatoire, et ce dès la phase de conception du projet. En cas d'incident sur la ligne, les répercussions sur l'ensemble des circulations

seront inévitables, alors que la fiabilité des dessertes constitue une priorité pour les usagers haut-normands.

- La liaison directe entre Rouen et la Défense reste « à préciser » et elle aboutit à une gare de surface (« la Défense surface ») dont on ignore actuellement non seulement le positionnement, mais également les modalités d'interconnexion avec le pôle multimodal la Défense - Grande Arche. En tout état de cause, cette liaison directe devra se prolonger vers le Havre, sans rupture de charge à Rouen, afin de bénéficier d'une desserte performante Le Havre - Rouen - La Défense.
- Les conséquences du projet sur la circulation du trafic fret ne sont pas clairement exposées, alors que les trains de fret empruntent les mêmes voies que les liaisons Paris-Saint-Lazare - Mantes via Poissy et que les trains « Grandes Lignes » de la Normandie. La question de l'accès des trains fret à ces voies se pose avec d'autant plus d'importance pour les haut-normands que l'utilisation de la ligne Serqueux - Gisors rénovée ne permettra pas d'absorber l'intégralité du trafic fret envisagé à horizon 2020.

\*

\*

\*

En conclusion, le CESER de Haute-Normandie considère que le projet de prolongement du RER E à l'Ouest permet des véritables améliorations dans l'accès des voyageurs normands à la gare Saint-Lazare, lequel constitue à ce jour un des points durs majeurs des liaisons entre la Normandie et l'Ile-de-France. En revanche, ce projet semble entériner sur certains tronçons les tensions d'exploitation que connaît la ligne depuis plusieurs années, et qui constituent une des causes de dégradation du service ferroviaire dont pâtissent les hauts-normands.

Le CESER rappelle qu'une réelle amélioration des relations ferroviaires entre la Normandie et l'Ile-de-France suppose de traiter l'ensemble des points durs existants, notamment dans le Mantois, afin de renforcer la fiabilité et la fréquence de dessertes.

Le CESER estime, plus largement, que le prolongement du RER E doit s'inscrire dans le cadre d'un projet de développement global des territoires concernés par le Grand Paris (aussi bien dans les régions normandes qu'en Ile-de-France). Dans cette optique, le prolongement d'EOLE constituerait un outil mis au service de ce grand projet de territoires, que la création d'une ligne nouvelle Paris-Normandie viendrait compléter.

**C.E.S.E.R**



**REGION  
HAUTE  
NORMANDIE**

**CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL DE HAUTE  
NORMANDIE**

**HOTEL DE REGION  
5 RUE ROBERT SCHUMAN  
B.P. 1129  
76174 ROUEN CEDEX 1**

TEL. 02.35.52.56.30  
FAX 02.35.52.57.00  
Email : [contact@cesr-haute-normandie.fr](mailto:contact@cesr-haute-normandie.fr)