

CONCERTATION PREALABLE SUR L'OPTIMISATION DE L'AVANT-GARE DE PARIS-SAINT-LAZARE

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE Juillet 2024

L'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

REMARQUE PRELIMINAIRE REPLACER CE PROJET DANS SON CONTEXTE

Le maître d'ouvrage du projet pose comme objectif « l'optimisation de l'avant-gare de Paris Saint-Lazare ». Or, étant donné l'imbrication forte des différentes composantes du système ferroviaire, infrastructure, matériel roulant, exploitation, etc..., en particulier en Ile-de-France, on peut s'étonner que ce projet ne soit pas l'aboutissement d'une analyse globale des difficultés rencontrées sur ce secteur du réseau francilien et national et qu'un panel de solutions n'ait pas préalablement été élaboré.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

Ce projet de saut-de-mouton se présente donc comme une solution à un problème particulier sans qu'il soit démontré que ce problème soit à l'origine ou même une des causes principales des difficultés rencontrées par les trains franciliens et normands à Paris-Saint-Lazare.

L'isolement de ce projet de toute analyse globale est d'autant plus regrettable que se déroule simultanément une autre concertation publique sur la Ligne Nouvelle Paris – Normandie (LNPN) dont les conclusions ne seront pas sans incidence sur les priorités à accorder aux autres projets de ce secteur.

DES AVANTAGES SURESTIMES QUI NE TIENNENT PAS COMPTE DES PROGRES DEJA REALISES

Les hypothèses de départ pour déterminer l'amélioration de la régularité des trains que le saut-de-mouton de Clichy-Levallois devrait apporter sont celles du SA 2018 (Service Annuel 2018).

Par conséquent, exagérément pessimistes, elles ne tiennent pas compte des progrès déjà réalisés ou en cours dus essentiellement au remplacement du matériel roulant en service à Paris – Saint-Lazare :

- déploiement sur les missions franciliennes des rames Z 50000 (Francilien) bien plus performantes (accélération, freinage) que le matériel remplacé (VB 2N remorqué et Z 6400),
- généralisation des Regio 2N Omneo Premium sur les trains normands en remplacement des rames Corail remorquées et élimination des manœuvres de locomotives,
- déploiement des Regio 2N sur les TER normands en remplacement des rames remorquées VO 2N.

Ces investissements lourds en matériel roulant, financés par les régions Ile-de-France et Normandie ont déjà permis des gains considérables en régularité par rapport au SA 2018. C'est pourquoi nous pouvons affirmer que les faibles gains en régularité annoncés par le maître d'ouvrage sont probablement surestimés.

DES 2026, LA MISE EN SERVICE D'EOLE JUSQU'A MANTES DIMINUERA L'INTERET DU SAUT-DE-MOUTON

Il est prévu que lors de la mise en service en 2026 du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie (projet Eole) les trains de la ligne J5 (Mantes – Paris par Poissy, 6 trains par heure en pointe) n'aient plus Paris Saint-Lazare pour terminus mais traversent Paris en tunnel, diminuant significativement l'intérêt du saut-de-mouton.

EN 2031, LE MAILLAGE DES LIGNES J ET 15 A BOIS-COLOMBES DIMINUERA ENCORE PLUS L'INTERET DU SAUT-DE-MOUTON

Aux heures de pointe, la gare de Bois-Colombes est desservie par six trains ayant pour terminus les voies du groupe IV. Six autres trains en direction du groupe VI y passent sans s'y arrêter.

A l'horizon de la mise en service de la ligne 15 Ouest du Grand Paris Express, un nombre encore indéterminé de trains actuellement dirigés vers le groupe VI et sans arrêt à Bois-Colombes desserviront cette gare pour assurer une correspondance entre les lignes J et 15. Des communications (aiguillages) aujourd'hui inexistantes seront vraisemblablement posées à cet effet en amont de Bois-Colombes.

Ces trains dont le nombre reste à déterminer, probablement 3 par heure sur 6, ne seront donc plus dirigés vers les voies du groupe VI via le saut-de-mouton, mais vers celles du groupe IV. Cela diminuera encore l'intérêt du saut-de-mouton.

D'AUTRES EVOLUTIONS POURRAIENT AUSSI REDUIRE L'INTERET DU SAUT-DE-MOUTON

D'autres évolutions sont aussi envisageables. Elles diminueraient le nombre de trains de la ligne Mantes-Paris franchissant le saut-de-mouton proposé. Ces évolutions seront détaillées dans notre avis sur le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN).

DES INCONVENIENTS SOUS-ESTIMES

L'impact négatif pour les usagers de Paris Saint-Lazare de la construction de ce saut-de-mouton nous semble sous-estimé. En effet, il ne tient pas compte des chantiers qui ont dû être ajournés durant les travaux du projet Eole et qui sont maintenant devenus urgents comme par exemple le renouvellement des voies de la ligne Paris-Mantes par la rive droite (ligne J6). Leur simultanéité avec ceux du saut-de-mouton ne sont pas pris en compte dans la présentation du maître d'ouvrage.

LA POSITION DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE POUR UN SCHEMA DIRECTEUR DE PARIS-MANTES

Tenant compte des éléments indiqués ci-dessus, nous estimons que le projet soumis à la concertation ne peut pas recueillir en l'état un avis favorable de notre part.

Par contre, nous souhaitons vivement que la ligne Paris-Mantes et ses différentes branches, fassent l'objet d'une étude globale, un Schéma Directeur destiné à déterminer les solutions les plus efficaces à mettre en œuvre pour résoudre les difficultés actuelles et pour leur permettre à la fois d'irriguer tout l'Ouest francilien et de jouer au mieux son rôle de lien indispensable entre l'Ile-de-France et la Normandie.

A cet égard, l'Association des Usagers des Transports / FNAUT Ile-de-France présentera des propositions dans le cadre de la concertation dédiée à la Ligne Nouvelle Paris Normandie.