

La desserte des gares de Mantes, Rosny, Bonnières et Bréval Des propositions pour l'horizon 2027

La nécessité d'un accord entre les régions Île-de-France et Normandie pour la desserte du Mantois

La concertation sur le dossier LNPN est parasitée par un conflit récurrent qui oppose les deux régions pour la desserte du Mantois. Tous les trains normands n'ont pas vocation à desservir la gare de Mantes : Limités en nombre par la saturation de l'infrastructure, et avec un taux d'occupation élevé au départ des gares normandes, (ou au départ de Paris-SL à la pointe du soir) ils ne peuvent pas tous assurer le transport des usagers du Mantois. De même, contrairement à une idée propagée par les media, la desserte de Rosny et Bonnières n'est pas dans les missions des trains normands 13100 Paris<>Rouen dont les taux d'occupation sont élevés : La FNAUT Normandie approuve totalement la position du Conseil régional de Normandie sur ce point.

Cependant, la FNAUT Normandie a fait des propositions dans son étude « Normandie, un projet de cadencement du réseau ferré régional » diffusé en septembre 2024, pour des évolutions possibles dès 2027, avec des moyens partagés et concertés entre les deux régions voisines, au bénéfice de tous les usagers des gares de Mantes, Rosny, Bonnières et Bréval.

Deux remarques préalables :

- Les horaires des trains normands à l'arrivée et au départ de Paris-Saint-Lazare sont déterminés et imposés par le cadencement des RER E et Transilien J5 défini par IDFM.
- Pour les Transilien Paris<>Vernon, la FNAUT Normandie suggère, à titre indicatif, un schéma de desserte qui relèverait exclusivement de la compétence d'IDFM en concertation avec les associations d'usagers et les collectivités concernées.

Desserte de Mantes

La trame horaire proposée permettrait une desserte qualitative rapide de Mantes depuis ou vers Paris-Saint-Lazare, complémentaire au RER E, constituée d'un mixte de trains TER Normands et de trains IDFM :

- Les TER Normandie Paris<>Evreux<>Serquigny cadencés à l'heure entre Paris et Evreux et à la demi-heure en pointe. Ces 17 A/R assureraient également la desserte de la gare de Bréval (gare IDFM)

- Des arrêts des TER Normandie 13100 Paris<>Rouen (10 dans le sens impair et 12 dans le sens pair). Ces arrêts auraient également pour vocation à répondre aux besoins de déplacements entre le Mantois et l'axe Seine vers Rouen.
- Les Transilien Paris<>Vernon qui pourraient être cadencés à l'heure avec des renforts à la demi-heure en pointe. Ces 20 A/R desserviraient également Rosny et Bonnières (ces trains relèveraient de la compétence d'IDFM)

Avec ce schéma, dès 2027, Mantes pourrait bénéficier de 28 relations directes assurés par les trains Normands et 20 liaisons assurées par les trains IDFM soit **48 A/R par jour** avec un cadencement à la demi-heure en pointe.

Mantes > Paris-Saint-Lazare Trains directs, hors RER E

| | 2024 | | 2027 | |
|--------------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | TER Normandie | Transilien | TER Normandie | Transilien |
| Jusqu'à 5h59 | 1 | 1 | | 1 |
| 6h00 - 8h59 | 9 | 3 | 8 | 5 |
| 9h00 – fin service | 13 | 8 | 21 | 14 |
| | | | | |
| Total Mantes-Paris | 23 | 12 | 29 | 20 |

Paris-Saint-Lazare > Mantes

| | 2024 | | 2027 | |
|---------------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | TER Normandie | Transilien | TER Normandie | Transilien |
| Jusqu'à 15h59 | 10 | 6 | 15 | 9 |
| 16h00 - 19h29 | 8 | 3 | 7 | 7 |
| 19h30 – fin service | 4 | 3 | 5 | 4 |
| | | | | |
| Total Mantes-Paris | 22 | 12 | 27 | 20 |

Mantes vers Paris Propositions FNAUT Normandie 2027

Origine : V Vernon (Transilien) E Evreux R Rouen S Serquigny (TER Normandie)

| Origine | V | R | S | V | E | V | R | S | V | E | V | R | S |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Mantes Départ | 5:58 | 6:03 | 6:12 | 6:28 | 6:48 | 6:58 | 7:03 | 7:12 | 7:28 | 7:48 | 7:58 | 8:03 | 8:12 |

| Origine | V | R | E | V | S | V | R | E | V | S | V | R |
|------------------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mantes Départ | 8:28 | 9:03 | 9:12 | 9:28 | 10:12 | 10:28 | 11:03 | 11:12 | 11:28 | 12:12 | 12:28 | 13:03 |

| Origine | E | V | S | V | R | E | V | S | V | E | V | V |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mantes Départ | 13:12 | 13:28 | 14:12 | 14:28 | 15:03 | 15:12 | 15:28 | 16:12 | 16:28 | 17:12 | 17:28 | 17:58 |

| Origine | S | V | R | S | V | R | E | V | R | V | R | R |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mantes Départ | 18:12 | 18:28 | 19:03 | 19:12 | 19:28 | 20:03 | 20:12 | 20:28 | 21:03 | 21:28 | 22:03 | 23:03 |

Les TER Normandie assureraient 29 trains directs quotidiens entre Mantes et Paris, avec des intervalles au plus d'une heure.

Desserte des gares franciliennes de Rosny, Bonnières et Bréval

Les dessertes actuelles de ces trois gares des franges de la région Île-de-France laissent subsister des lacunes importantes. De plus, dans le cas de Bréval, la contrainte d'une correspondance avec une navette à certains horaires est pénalisante pour les trajets du quotidien.

Ces trois gares mériteraient de bénéficier d'une offre renforcée et qualitativement améliorée pour répondre aux besoins de déplacements des différentes catégories d'usagers.

Rosny et Bonnières-sur-Seine

La desserte de ces gare devrait être assurée par des Transilien J5 Paris<>Vernon-Giverny qui relèvent de la compétence d'IDFM. Nous suggérons une trame d'un train à l'heure avec renfort de pointe à la demi-heure soit 20 A/R quotidiens. (Trains jaunes dans le tableau de la page précédente)

S'il appartient à IDFM de définir la politique d'arrêts de ces trains, l'option de trains directs entre Paris et Mantes ou ne comportant qu'un seul autre arrêt intermédiaire nous apparait être la meilleure pour le Mantois comme alternative complémentaire au RER E

Bréval

En réciprocité de la prise en charge de la desserte de Rosny, Bonnières par IDFM, la région Normandie assurerait la desserte de la gare de Bréval avec les trains TER Paris<>Evreux<>Serquigny. Dans sa proposition de cadencement régional en Normandie post EOLE, la FNAUT Normandie propose pour cet axe une desserte cadencée à l'heure en journée avec renfort de pointe à la demi-heure (Trains verts dans le tableau de la page précédente)

Si cette proposition était retenue, les usagers de Bréval disposeraient **de liaisons directes depuis et vers Paris**, ainsi que depuis et vers Evreux avec 17 relations quotidiennes par sens.

Toutes les 2 heures, il y aurait la possibilité de rejoindre Bernay, Lisieux et Caen par correspondance à Serquigny avec les trains Rouen<>Caen.

| | 2024 | | 2027 | |
|-------------------------|------------------|------------|---------------|------------|
| | TER Normandie | Transilien | TER Normandie | Transilien |
| Vers Paris SL | | | | |
| Rosny-Bonnières | | 12 | | 20 |
| Bréval | 9 + 4 navettes * | | 17 | |
| Au départ de PSL | | | | |
| Rosny-Bonnières | | 12 | | 20 |
| Bréval | 9 + 3 navettes * | | 17 | |

**Navettes entre Mantes et Bueil ou Evreux*

Evolution de ces dessertes à l'horizon LNPN

La section LNPN, avec ses voies rapides, serait parcourable à vitesse élevée par les Omneo 2 assurant les TER 851000 Paris<>Evreux<>Serquigny et TER 13100 Paris<>Vernon<>Rouen.

Il appartient à IDFM de définir le parc matériel qui sera engagé sur les Transilien Paris<>Vernon à cet horizon. Des trains aptes aux grandes vitesses pourraient emprunter les voies rapides Paris<>Mantes et assurer des temps de parcours performants pour les usagers des gares de Rosny, Bonnières et Mantes.

A cette échéance, le schéma de desserte pourrait évoluer compte tenu des développements possibles des fréquences des TER normands et Transilien permis par les capacités des infrastructures nouvelles. Dès lors, le Mantois serait bénéficiaire à plusieurs titres de l'existence de la LNPN :

- Par l'amélioration des dessertes directes assurées par les TER normands (vitesse, régularité) ;
- Par la fluidification des circulations des Transilien Paris-Mantes-Rosny-Bonnières-Vernon ;
- Par la possibilité de renforcer les fréquences du RER E disposant d'un faisceau de voies dédiées.