

leole : prolongement du RER E à l'ouest

DÉBAT PUBLIC : OCTOBRE > DÉCEMBRE 2010



DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE - LES ENJEUX DE LA DESSERTE

Le constat partagé des usagers des transports en commun de l'ouest francilien est celui d'un réseau de transport soumis à une forte sollicitation, d'une ligne Paris-Mantes via Poissy vieillissante, d'une exploitation sous contrainte, sans doute perfectible... mais trop souvent aussi de comportements inadaptés (blocage de porte, tirage injustifié d'alarme...).

>>> LIGNE PARIS-MANTES VIA POISSY ET RER A : UN CONTEXTE D'URGENCE

Sur la ligne Paris-Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie via Poissy

La ligne Paris – Mantes date de 1843. Les trois quarts de cette ligne sont à **voie unique par sens**.

Malgré les efforts pour améliorer la qualité de l'exploitation, la régularité s'est dégradée (le nombre d'incidents augmente, le retard des trains aussi). Cette dégradation de la performance montre que la ligne est bien en limite de capacité. Il y a deux origines lourdes à cette situation :

- >> l'organisation des voies en **gare de Mantes** rend difficile la gestion des trafics très différents ;
- >> la **gare Paris-Saint Lazare** est confrontée à la saturation du trafic.

Le RER E prolongé vers l'ouest vise à résoudre au mieux ces problèmes dans l'attente d'une ligne nouvelle, qui apporterait alors des services complémentaires.

S'ajoute la nécessité de contribuer au développement de nouvelles zones d'emploi, en Seine Aval et dans le secteur de La Défense Seine Arche, dans le sens d'un **rééquilibrage territorial** dans l'ouest francilien.

Sur le RER A

En quatre ans (2004-2008), le taux de voyageurs arrivés à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 mn à leur gare de destination a régressé de 4 points (92% de régularité en 2008).

Le projet de prolongement du RER E vise à **soulager la charge** de cette ligne, au bénéfice des usagers du **tronçon central du RER A** particulièrement entre Auber et Châtelet-les-Halles, et des usagers des branches du RER A du fait de l'amélioration de l'exploitation sur l'ensemble de la ligne.

La situation de la **branche de Poissy du RER A**, qui marque l'arrêt en gares de Sartrouville et Maisons-Laffitte et Houilles-Carrières, reste inchangée avec le projet. A l'heure de pointe, près de 9 000 voyageurs montent dans le RER A entre Poissy et Houilles. La capacité de transport offerte par les 6 RER E au départ de Mantes-la-Jolie ne permettra pas de satisfaire l'offre de transport de la branche du RER A de Poissy.

PAR AILLEURS LE STIF AGIT À COURT ET MOYEN TERME POUR AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU RER A

L'acquisition d'un nouveau matériel roulant à 2 niveaux, qui sera mis en service entre 2011 et 2014, permettra d'augmenter la capacité de transport et le confort des usagers. Et ce tant sur le tronçon central, où les voyageurs ne peuvent pas accéder correctement aux trains que sur les branches de Cergy et Poissy qui seront équipées en priorité de ce nouveau matériel.

Par ailleurs, un schéma directeur du RER A est en cours d'élaboration. Un diagnostic de la situation, une étude des améliorations possibles permettront de définir précisément les actions à mener à plusieurs horizons pour agir sur l'infrastructure et l'exploitation.

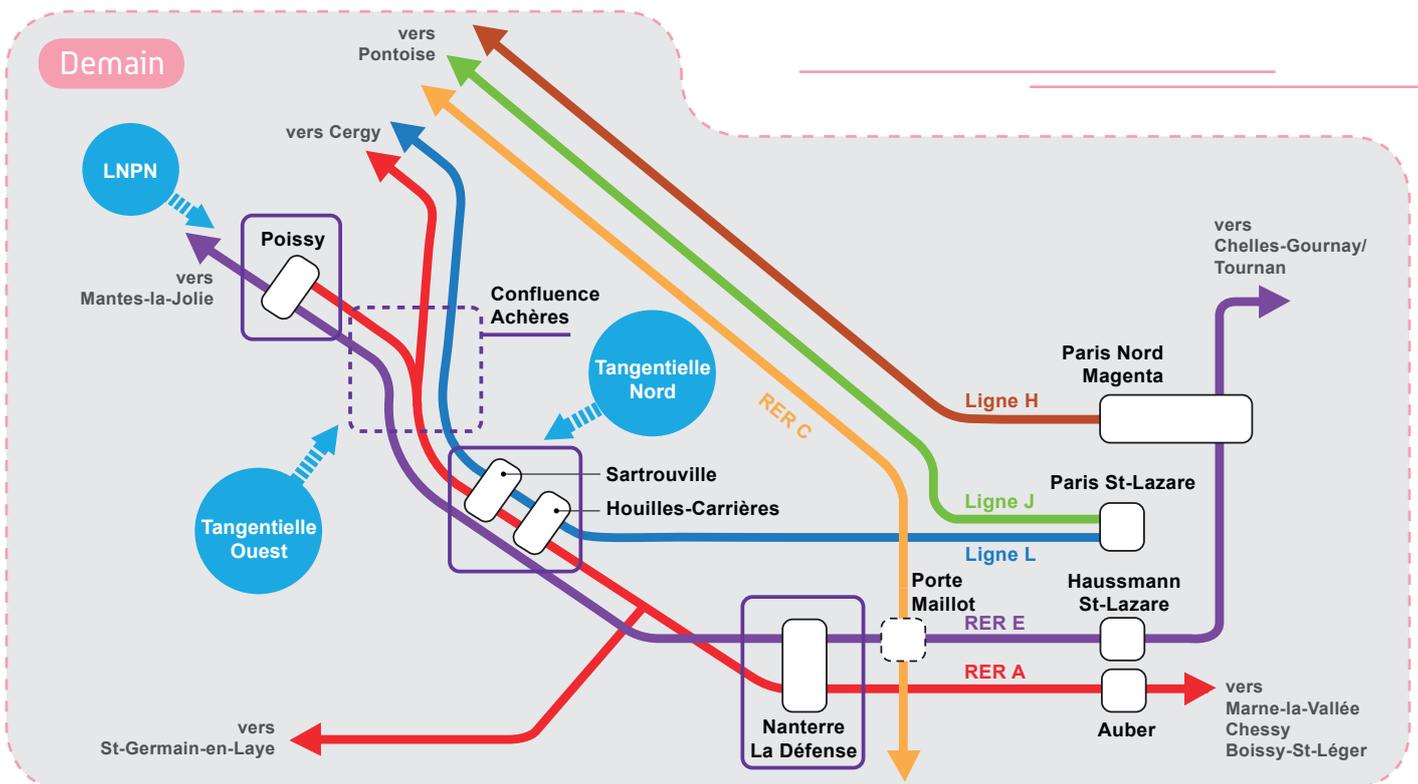
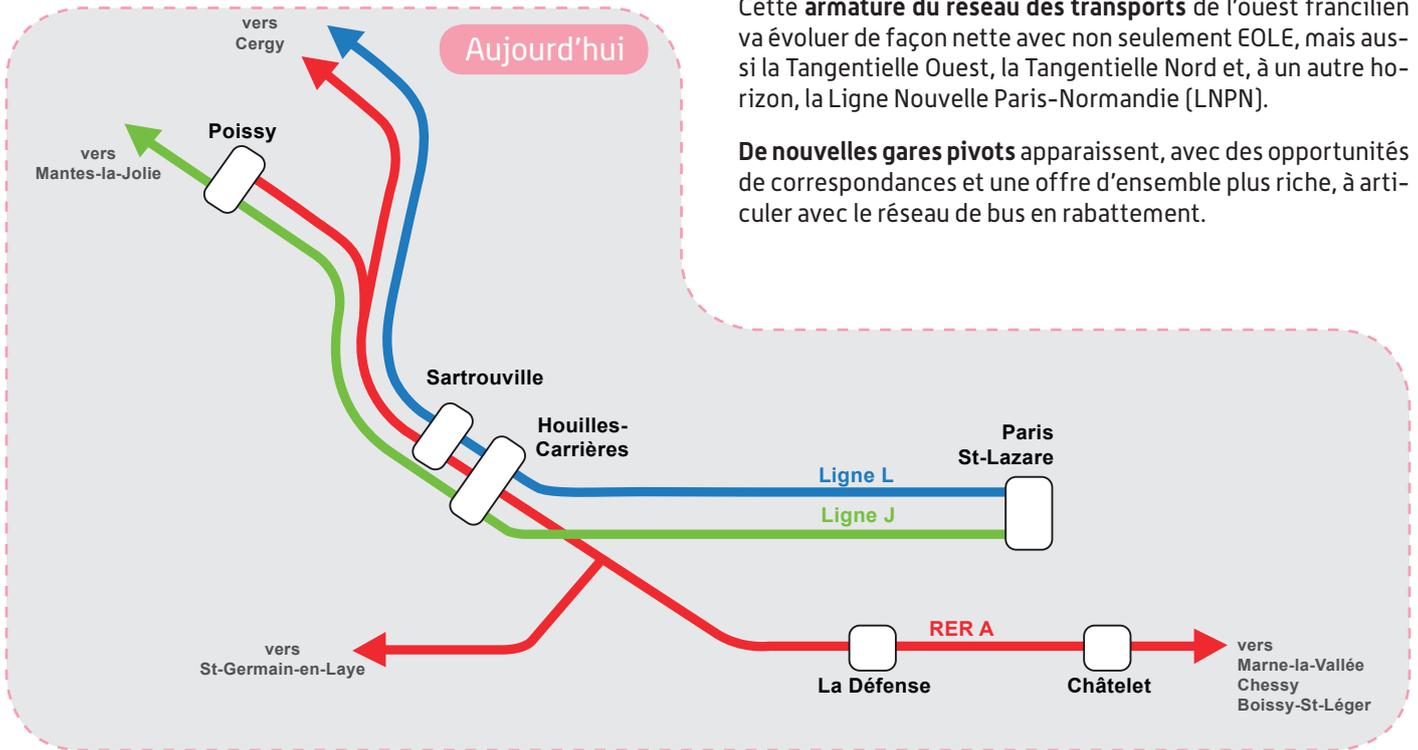
>>> QUELLE EST LA PLACE DU PROLONGEMENT DU RER E DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT DANS L'OUEST FRANCILIEN

L'armature du réseau des transports de l'ouest francilien s'appuie sur un certain nombre de gares qui jouent un rôle pivot pour permettre les correspondances.

Ces correspondances sont nécessaires pour satisfaire des besoins très diversifiés de **déplacement**, pour élargir l'univers de choix de destination, pour renforcer la robustesse du système en cas de défaillance d'une ligne.

Cette **armature du réseau des transports** de l'ouest francilien va évoluer de façon nette avec non seulement EOLE, mais aussi la Tangentielle Ouest, la Tangentielle Nord et, à un autre horizon, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

De nouvelles gares pivots apparaissent, avec des opportunités de correspondances et une offre d'ensemble plus riche, à articuler avec le réseau de bus en rabattement.



>>> QUEL EST L'ÉQUILIBRE DU SCHÉMA DE DESSERTE ENTRE FRÉQUENCE, TEMPS DE TRAJET ET RÉGULARITÉ ?

La desserte actuelle est plafonnée à 14 trains/heure : Transilien et trains normands rapides, partagent les mêmes voies et peuvent se gêner, ce qui génère de l'irrégularité. La moitié des 8 trains normands s'arrêtent à Mantes-la-Jolie en direction de Saint-Lazare.

Au final, 10 trains s'arrêtent en Seine-Aval, mais avec une fréquence calée sur 20 minutes et une faible desserte interne.

Les objectifs du schéma de desserte au service d'une offre équilibrée

A travers le schéma de desserte proposé au débat, il s'agit bien de **renforcer la desserte interne** entre Mantes et Poissy, afin d'accompagner le développement économique de ce territoire, inscrit dans l'Opération d'intérêt national Seine Aval. 8 trains assureraient en heure de pointe un véritable **cabotage** en interne, augmentant aussi les possibilités de correspondance dans les gares principales de Seine Aval : Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet, Poissy.

Il s'agit de satisfaire les habitants de Seine Aval qui se rendent à 80% en transports collectifs **sur Paris et sa première couronne**. Les 6 RER E iraient jusqu'à Magenta, voire la gare d'Evangile. Un train normand par heure s'arrêtant en Seine-Aval aurait pour terminus La Défense. La desserte de Paris-Saint-Lazare serait maintenue par 2 trains en provenance de Vernon, qui s'ajouteraient aux 3 trains normands s'arrêtant en Seine-Aval.

Il s'agit enfin de proposer aux Franciliens et aux Normands une offre totale de **16 trains par heure**. La grille horaire est fondée sur **une trame au quart d'heure** : un train normand sans arrêt, un train normand **direct depuis Mantes** (dont un vers La Défense), un **RER E omnibus** en Seine Aval, un **train semi-direct Vernon vers St-Lazare** en alternance avec un **RER E semi-direct** vers La Défense, Haussmann St-Lazare et au-delà.

Le schéma de desserte proposé est compatible avec les objectifs de **régularité**. Il est rendu possible par les nouvelles possibilités de dépassement et un matériel roulant plus puissant en accélération. Il propose **trois destinations finales** : gare Saint-Lazare, La Défense, Magenta/Evangile. Les **possibilités de correspondance avec le RER A** en gare de La Défense sont augmentées.

Des temps de parcours qui évoluent et des nouvelles possibilités de desserte au cœur de Paris et dans sa proche banlieue

Le projet permet un accès direct et rapide à Nanterre et La Défense depuis le Mantois. Le lien, rapide, avec Paris Saint-Lazare est maintenu. Un lien nouveau est créé dans ce même quartier avec une desserte de Haussmann Saint-Lazare depuis l'ouest.

Les usagers qui aujourd'hui se rendent dans le quartier Saint-Lazare pourront toujours s'y rendre sans correspondance. Le temps de parcours additionnel est limité entre 2 et 5 minutes grâce aux performances du nouveau matériel roulant et aux travaux sur l'infrastructure

Le projet permet de raccourcir sensiblement certains temps de parcours, notamment dans les liens interne à Seine Aval mais aussi entre pôles d'emplois en développement (Seine Aval et Défense Seine Arche).

L'offre de transport se veut équilibrée. Au-delà des temps de parcours ce sont des **liens nouveaux** qui sont créés notamment pour se rendre dans Paris et sa première couronne. Ainsi la gare de La Défense offrira de nouvelles possibilités avec des correspondances fréquentes et rapides entre RER A et RER E.



| Temps de parcours avec EOLE | La Défense | Haussmann St-Lazare | Magenta | Temps de parcours actuel vers Paris St-Lazare (Matin/Soir) |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|--|
| Mantes la Jolie | 35' 47' (omnibus) | 42' 54' (omnibus) | 46' 58' (omnibus) | 52'/54' |
| Mantes Station | 44' (omnibus) | 51' (omnibus) | 55' (omnibus) | 49'/50' |
| Epône | 38' (omnibus) | 45' (omnibus) | 49' (omnibus) | 43'/44' |
| Aubergenville | 35' (omnibus) | 42' (omnibus) | 46' (omnibus) | 38'/40' |
| Les Mureaux | 26' 29' (omnibus) | 33' 36' (omnibus) | 37' 40' (omnibus) | 32'/34' 36'/34' (omnibus) |
| Les Clairières | 26' (omnibus) | 33' (omnibus) | 37' (omnibus) | 32'/29' |
| Vernouillet | 20' 22' (omnibus) | 27' 29' (omnibus) | 31' 33' (omnibus) | 24'/26' 28'/25' (omnibus) |
| Villennes | 18' | 25' | 29' | 23'/21' |
| Poissy | 14' | 21' | 25' | 18'/16' |

>>> QUEL EST L'IMPACT DU RER E DANS LA BOUCLE DE MONTESSON ?

Actuellement, aucun train en provenance de Mantes-la-Jolie ou des Mureaux ne s'arrête à Sartrouville ou à Maisons-Laffitte.

A l'heure de pointe, la gare de Houilles-Carières est desservie par 6 RER A, 6 Transilien en provenance de Cergy-le-Haut et 3 Transilien en provenance de Mantes-la-Jolie. Cet arrêt des Transilien en provenance de Mantes-la-Jolie permet aux usagers montant entre les gares de Mantes-la-Jolie et des Mureaux d'avoir une correspondance avec le RER A. Il bénéficie par ailleurs aux Ovillois pour se rendre directement et rapidement à Paris Saint-Lazare.

Avec le RER E, il y aurait, sur les mêmes voies, 16 trains par heure contre 14 trains aujourd'hui. Tant que les trains normands partageront les mêmes voies que le Transilien ou les RER, il n'est pas techniquement possible de maintenir l'arrêt à Houilles des trains de Mantes, ni de faire s'y arrêter le RER E. Dans le secteur compris entre Poissy et Nanterre, les trains roulent à 130 kilomètres/heure sur une **voie unique** et doivent tenir des **distances de sécurité**.

Le moindre arrêt supplémentaire d'un train oblige tous les autres à s'arrêter, ce qui ne permet plus d'assurer les cadences et la régularité pour les trains qui passent.

Plus de 200 des 1 060 personnes qui prennent le train en gare de Houilles se rendent en Seine Aval ; environ 800 personnes se rendent à Paris Saint-Lazare. Les 200 personnes qui bénéficient de 3 trains par heure de Houilles à Mantes pour rejoindre Seine-Aval pourront en 2020 prendre l'un des 6 RER A en direction de Poissy. A Poissy, la desserte aura été renforcée avec les 6 RER E et les 2 trains de Vernon, soit **un train toutes les 8 minutes** en moyenne, qui permettra de rejoindre plus facilement sa destination.

Les 800 personnes qui vont vers Paris pourront utiliser, en 2020, le RER A ou le train semi-direct de Cergy. La moitié d'entre elles poursuivant leur chemin au-delà de Paris Saint-Lazare, elles trouveront à Nanterre ou à La Défense **22 RER E à l'heure de pointe** avec, donc, des **possibilités nouvelles de destinations**. Le projet permettra de réduire la fréquentation de la gare de Houilles et du RER A puisque que le RER E sera directement emprunté par les usagers des gares situées entre Mantes-La-Jolie et Les Mureaux.

| Gare de Houilles-Carières sur Seine | Montants à l'heure de pointe du matin aujourd'hui | Temps d'accès au quartier Saint Lazare aujourd'hui | Effets du RER E sur la ligne |
|--------------------------------------|---|--|--|
| RER A | 5 300 personnes (56%) | 16' (Auber) | Légère décharge entre Poissy et Houilles malgré le report des usagers de Houilles qui utilisent aujourd'hui les trains Mantes-Paris |
| Ligne Cergy – Paris St-Lazare | 3 000 personnes (33%) | 18' (PSL) | Aucun |
| Ligne Mantes – Paris St-Lazare RER E | 1 060 personnes (11%) | 11' (PSL) | Suppression de l'arrêt de la ligne en provenance du Mantois. entre 07h et 09h, 400 personnes qui ont pour destination finale Saint-Lazare sont concernées |

NB : l'heure de pointe du matin se situe entre 7 heures et 9 heures : c'est là où la demande de déplacement est la plus importante et où les contraintes d'exploitation sont les plus fortes.



Le STIF et RFF sont conscients des évolutions engendrées par le prolongement du RER E sur la desserte de la boucle de Montesson et des demandes de dessertes non satisfaites par le projet. En conséquence, le STIF et RFF prévoient de faire évoluer ces situations dans le cadre d'autres projets. De plus, le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie ouvre des perspectives en séparant totalement le trafic des trains normands et des Transilien RER E. Les capacités ainsi dégagées permettraient de repenser la desserte de l'ouest francilien.