

Débat Public du 3 octobre 2011 au 3 février 2012

# Cahier d'acteur

## PROJET DE LIGNE NOUVELLE PARIS-NORMANDIE

### Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS)



## LNPN un chemin vers le désenclavement de la Boucle

### Le constat

#### Une situation géographique enclavée

Les 7 villes qui forment le territoire de la Boucle de la Seine sont Carrières-sur-Seine (15 814 habitants), Chatou (30 535 habitants), Croissy-sur-Seine (10 359 habitants), Houilles (31 270 habitants), Le Vésinet (16 920 habitants), Montesson (15 588 habitants), Sartrouville (52 084 habitants). Le territoire de la Boucle, entièrement ceinturé par la Seine, forme une presqu'île. Cinq ponts assurent les liaisons avec l'extérieur. Deux lignes de réseaux ferrés ainsi que l'autoroute A14 traversent la Boucle d'est en ouest.

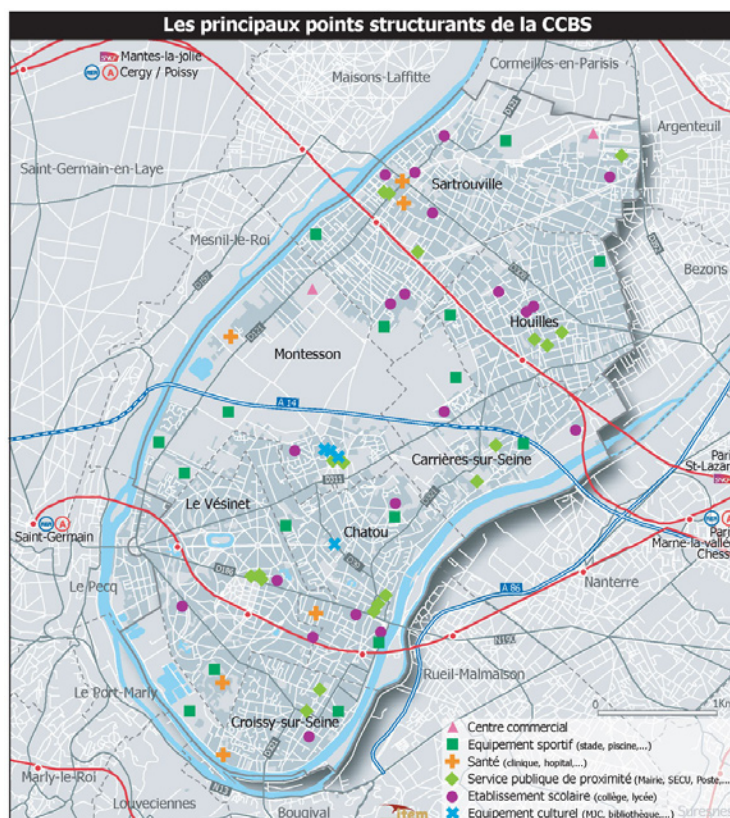
#### COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BOUCLE DE LA SEINE (CCBS)

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, 7 communes de l'Ouest francilien se sont regroupées pour former la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS). Elle couvre 3900 hectares pour 172 000 habitants.

La Ligne Nouvelle Paris Normandie est un projet que la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine soutient. Il participera à l'amélioration de l'offre de transports et au développement économique du territoire de l'ouest francilien en général et devra notamment participer à celui de la CCBS qui ne bénéficie à ce jour d'aucune desserte dans le cadre des autres projets structurants de transports (Eole, Grand Paris Express), dans le respect d'une politique de développement durable.

#### COORDONNÉES

CCBS  
51-57 boulevard de la République  
CS 60507  
78403 CHATOU CEDEX



Les déplacements sont au cœur du devenir de la Boucle ; il est nécessaire de renforcer les offres de transports collectifs bénéficiant à ses habitants pour permettre un désenclavement du territoire.

## Des axes routiers saturés

La situation géographique enclavée du territoire de la Boucle empêche la création de nouveaux axes sur le réseau viaire parvenu à saturation au fil de l'évolution de la population. Les principaux axes d'entrée et de sortie du territoire **sont au maximum de leur capacité d'absorption**. A titre d'exemple, la RD 308 comptabilise plus de 20 000 véhicules/jour et la RD 186 plus de 42 000 véhicules/jour au niveau du pont du Pecq et plus de 54 000 véhicules/jour au niveau du pont de Chatou. Le territoire est un fort axe de passage en provenance ou en direction de Paris.

## Une extension urbaine programmée et maîtrisée.

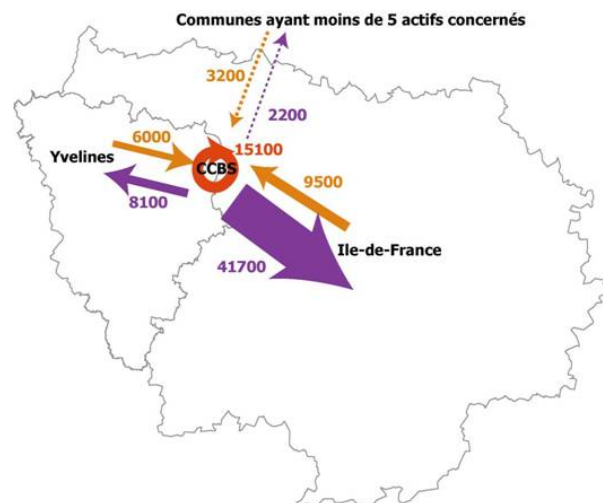
Bien que située à proximité de la Grande couronne, la CCBS a choisi de maîtriser son urbanisation tout en respectant les enjeux de la problématique du logement en Île-de-France. Soucieuse de définir une politique intercommunale de l'habitat cohérente et maîtrisée, la Communauté de Communes s'est dotée en 2010 d'un Programme Local de l'Habitat Intercommunal (P.L.H.I.). Ce document de planification fixe un objectif de 702 logements par an. Par ailleurs, dans le cadre des dispositions de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010, l'État mène une réflexion de territorialisation d'objectifs de logements (T.O.L) en Île de France. A ce titre, pour le bassin de la Boucle et de Saint-Germain-en-Laye, sont fixés des objectifs de construction de 1364 logements par an, avec lesquels ceux de la CCBS sont cohérents.

**Cette ambition suppose de mettre en place une offre en dessertes de transports collectifs adaptée et répondant durablement à une augmentation constante et prévisionnelle de la population.** Ainsi, l'extension urbaine du territoire ne saurait être envisagée sans tenir compte de la réalité des besoins en déplacements des populations existantes et à venir. La CCBS souhaite vivement qu'une amélioration de l'offre de transport soit le préalable à toute politique d'urbanisation, même maîtrisée, de son territoire.

## Les déplacements « obligés » d'une population active.

La population des villes de la Boucle de la Seine est constituée prioritairement d'actifs dont plus de 40% utilisent les transports collectifs pour se rendre au travail. Les principaux pôles d'emplois de cette population active sont la Défense, Paris et le Nord Est francilien.

Il est certain que l'urbanisation du territoire de la CCBS ne pourra que provoquer un accroissement des besoins dans ce domaine.



Source : INSEE RGP 1999

## Une volonté de développement économique valorisant les atouts de son territoire

Territoire à fort potentiel, la Boucle pâtit d'un manque d'activités économiques nouvelles et d'un faible taux d'emploi poussant les actifs à sortir de son territoire (19 000 entrants contre 52 000 sortants).

La réduction des distances domicile/travail est un des enjeux d'avenir des politiques publiques ; elle induit le développement de l'attractivité du territoire par une offre de transports publics et de commodités de déplacements efficaces. En supprimant, notamment, en heures creuses la desserte de la gare Houilles-Carières en direction de Saint-Lazare, les autorités compétentes ont créé un frein à l'attractivité du territoire.

Deux importants pôles gare : Houilles/Carières-sur-Seine et Sartrouville

Ces deux gares sont actuellement desservies par la ligne RER A (vers Poissy et vers Cergy), le Transilien SNCF Paris Saint-Lazare/Cergy et par le Transilien Paris Saint-Lazare/Mantes via Poissy. **Ces lignes, et principalement le RER A, sont aujourd'hui saturées.**

Le RER A, d'une capacité maximale initiale d'un million de voyageurs, transporte plus d'un million deux cent mille personnes par jour, dégradant d'autant le service rendu aux usagers. Le prolongement du RER E à l'ouest supposera, dès 2017, l'emprunt des faisceaux ferrés actuellement dédiés aux deux lignes Transilien. En l'état actuel du projet, le passage sans arrêt du RER E sur le territoire de la Boucle supprimera 3 trains directs/heure et la connexion avec la gare Saint-Lazare de la ligne J. Conjugué à l'extension de l'urbanisation en cours, cela ne peut que renforcer la saturation existante. L'injection progressive de rames à double niveau n'est une solution que très insuffisante à la densification du territoire ; les 40 000 usagers actuels (dont 25 000 en gare de Houilles-



Carrières) sur ces deux pôles supportent un inconfort certain qu'il convient à l'avenir de diminuer et non de contenir. Incitation forte au développement des transports propres, l'amélioration de la qualité de l'offre de transports n'est aujourd'hui (et a fortiori demain) plus une option mais une nécessité.

Le coût de l'immobilier conduit les populations à habiter de plus en plus loin des pôles d'emploi. Non seulement la desserte vers la gare Saint-Lazare n'a pas suivi le développement démographique des secteurs qu'elle irrigue mais sa suppression aggravera cette situation déjà inacceptable.

## Les attentes de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine

Il est essentiel de sortir de la situation de saturation que connaît aujourd'hui le RER A pour une véritable qualité de service public. De manière générale, la question de la qualité de l'offre de transports s'inscrit dans une approche globale d'aménagement du territoire. A la lecture des lois Grenelle 1 et 2 et des premières orientations du Schéma Directeur d'Ile-de-France (S.D.R.I.F) en cours de révision, force est de constater que les transports demeurent un sujet majeur en terme de développement durable des territoires.

### LNPN un chemin vers le désenclavement du territoire de la Boucle

Bien qu'un arrêt dans la Boucle de la Seine à l'occasion du prolongement de la ligne E du RER de Saint-Lazare vers le Mantois reste une priorité pour la CCBS, le projet de Ligne Nouvelle Paris Normandie doit pouvoir garantir dans un second temps, par la création et l'usage d'une voie nouvelle, un délestage du faisceau ferré existant, emprunté aujourd'hui par les liaisons Paris/Normandie. Dans cette perspective, la Ligne Nouvelle Paris Normandie serait une solution permettant d'assurer un arrêt du RER E sur le territoire de la Boucle, proposant ainsi une offre de transport supplémentaire et non complémentaire. En ce sens, elle contribuerait indirectement au désenclavement du territoire pour lequel la CCBS investit avec l'exécution de deux contrats pôle sur les gares de Houilles/Carrières et Sartrouville afin d'améliorer l'accueil et l'accès des voyageurs aux pôles.

En parallèle, à travers son Plan Local de Déplacement, la CCBS souhaite soutenir le report modal des moyens de transports. Au titre des actions fortes s'affirment celles de réaliser l'aménagement de circulations douces et de pistes cyclables favorisant l'inter-modalité des déplacements : le vélo, le bus, la voiture et le train.

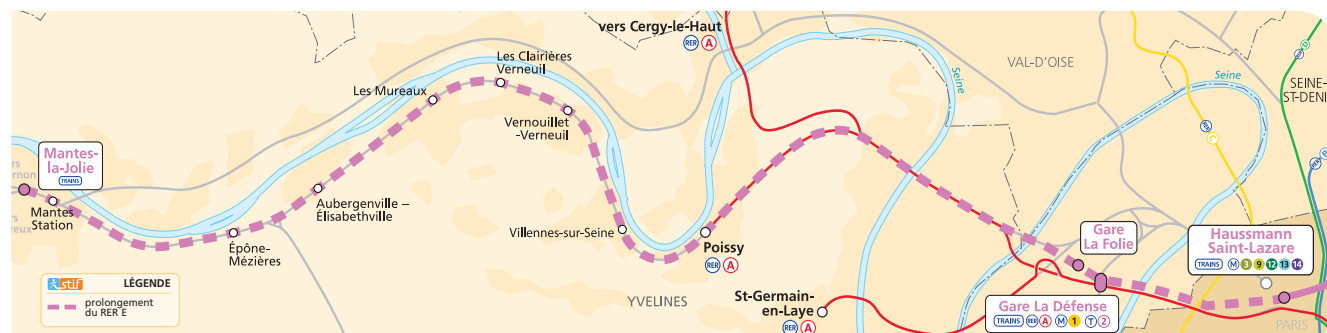
### Une opportunité évidente d'interconnexion entre l'ouest et le nord Francilien.

Houilles et Sartrouville doivent être des villes au cœur des interconnexions futures.

En effet, la gare de Houilles/Carrières-sur-Seine se situe naturellement comme une porte d'accès permettant de rejoindre la ligne 2 du tramway, au Pont de Bezons, inscrite dans le contrat de projets État-Région 2007-2013.

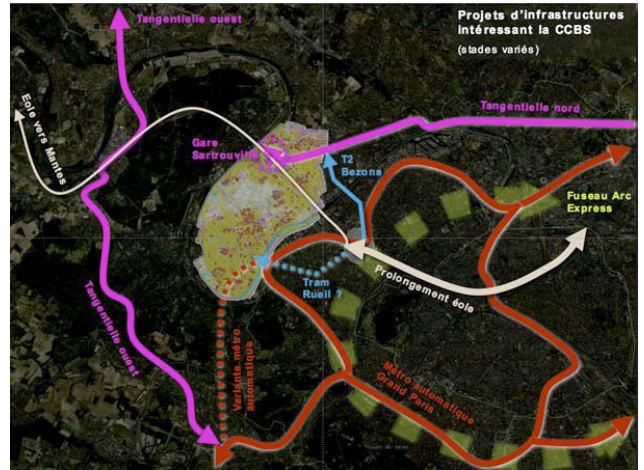
En ce qui concerne la gare de Sartrouville, la Tangentielle Nord prévue au SDRIF, va relier à terme en 35 minutes Sartrouville à Noisy-le-Sec avec une prévision de 198 000 voyageurs par jour à compter de l'année 2018. La liaison possible vers le nord-est de l'Île-de-France pour les voyageurs originaires du Mantois par une connexion à Sartrouville entre la Tangentielle Nord et Eole est, de ce fait, évidente.

Les gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et Sartrouville sont des pivots pour assurer, en un moindre temps, à la population de la Boucle de la Seine des correspondances avec le maillage des réseaux vers le nord et l'ouest francilien ainsi que vers Paris. Elles offrent de vraies alternatives pour désengorger la desserte de La Défense, quasi saturée à ce jour.





L'apport d'une ligne nouvelle et l'arrêt du RER E qui en découlerait permettraient d'assurer une véritable interconnexion entre l'ouest et le nord de la région Ile-de-France (Tangentielle Nord). Cette perspective serait en parfaite cohérence avec la philosophie actuelle portée par l'État et la Région Île-de-France : la recherche d'un meilleur maillage possible entre les réseaux pour une desserte de banlieue à banlieue.



## Résumé du cahier d'acteur

La Communauté de Communes de la Boucle de la Seine tient à **affirmer son soutien** au projet d'une Ligne Nouvelle Paris Normandie **sous réserve qu'elle puisse réellement délester les faisceaux ferrés existants, et offrir ainsi une perspective d'amélioration des dessertes actuelles (RER A et RER E).**

Néanmoins, elle regrette que son territoire ne soit pas davantage pris en compte dans le cadre des réflexions menées au titre des projets structurants de transports de la Région Ile-de-France et du Grand Paris.

Elle rappelle que sa population compte 172 000 habitants en 2010 avec une projection à 190 000 habitants en 2020. Il est certain que son développement économique et urbain dépend en grande partie des potentialités des dessertes par les transports collectifs.

Elle recommande donc qu'une approche globale des offres de transports soit réalisée permettant d'élaborer un véritable maillage réellement équitable entre les territoires.

**CPDP Ligne nouvelle Paris-Normandie**

57 avenue de Bretagne 76100 Rouen  
contact@debatpublic-lnpn.org

[www.debatpublic-lnpn.org](http://www.debatpublic-lnpn.org)

N° vert : 0800 870 000 (appel gratuit)