

# ► Débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest

1<sup>er</sup> octobre - 19 décembre 2010

## Cahier d'acteur n°1



La Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E publie les contributions des acteurs institutionnels, sous forme de cahiers d'acteurs. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur le site Internet [www.debatpublic-rer-e.org](http://www.debatpublic-rer-e.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## ► Les propositions du Cadeb pour enrichir le projet Eole (RER E)

*Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Seine Aval et au Mantois en passant par La Défense. Le premier tronçon nécessitera le percement d'un tunnel long de 8 km environ jusqu'à La Défense et Nanterre. Au-delà, le RER E rejoindra sur une longueur de 47 km les voies existantes de la ligne SNCF Paris Saint-Lazare/Mantes qui seront aménagées entre Mantes et Poissy.*

## ► Le constat

### ► Le Cadeb, actif sur le front des déplacements.

Le Cadeb, collectif agréé d'environnement pour les sept communes de la Boucle de Montesson (Yvelines), regroupe une quinzaine d'associations thématiques ou territoriales et exerce son activité sur ce territoire et alentour (Maisons-Laffitte notamment). Il est adhérent à l'union départementale Yvelines Environnement, à l'union régionale Ile-de-France Environnement ainsi qu'à l'Association des Usagers des transports (AUT). Il a toujours été actif sur ce dossier.

Citons notamment :

- une pétition dont il a pris l'initiative début 2008 pour demander le maintien de la liaison directe avec Paris Saint-Lazare en heures creuses de semaine. Près de 6 000 habitants ou usagers locaux ont signé cet appel.
- une pétition initiée par l'AUT début 2009 pour demander l'amélioration du RER A, grâce notamment à la mise en service de rames à double étage. Plusieurs milliers de signatures ont été recueillies dans la Boucle.

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson

association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement sous le numéro 04-033 DUEL

**Siège social :**

130 av. Général de Gaulle - 78500 Sartrouville

Tél. : 01 39 57 65 28 - 01 39 15 32 21

e-mail : [cadeb78@wanadoo.fr](mailto:cadeb78@wanadoo.fr)

site Internet : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org)





Tracé du projet de  
Haussmann-Saint-Lazare  
à Mantes-la-Jolie

### ► Des usagers locaux excédés et impatients.

C'est ce qui est ressorti d'une réunion publique organisée par notre Collectif en novembre 2009. Près de 200 personnes y ont participé. Confrontés aux dysfonctionnements répétés du RER A, les usagers locaux ont déclaré attendre des améliorations rapides et significatives. Ils ne pourront qu'être déçus par le projet qui est leur présenté, trop lointain, sans arrêt d'Eole dans la Boucle. Il est temps de leur offrir des perspectives claires et réalistes d'amélioration.

### ► La boucle de Montesson, territoire enclavé.

La Boucle présente une configuration quasi insulaire, avec une accessibilité limitée à 5 ponts sur le fleuve. Un accès supplémentaire avait été envisagé par un "échangeur" avec l'autoroute A14 à Montesson, mais le projet, contesté localement et refusé, à juste titre, par les associations d'environnement, a fini par être définitivement abandonné par l'Etat, pour des raisons de sécurité et ne figure pas dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France en cours d'approbation. La question des transports reste l'enjeu principal du devenir de la Boucle.

### ► Après l'impasse routière, les transports en commun et les circulations douces sont l'avenir de la Boucle.

Cette idée, défendue depuis l'origine par notre collectif, fait désormais l'unanimité. Elle correspond à la géographie de la Boucle, aux impératifs de limitation des émissions de gaz à effet de serre, aux contraintes financières individuelles et collectives.

### ► Un dossier du débat public sur Eole qui ignore superbement la Boucle

Alors que la Boucle de Montesson fait partie du "territoire d'études" du projet au même titre que Seine Aval et La Défense, en lisant le dossier du débat public, le lecteur sera déçu par le peu de place qui est accordé à nos territoires et aux conditions de desserte actuelles. Il ne mentionne pas un projet qui fait pourtant l'unanimité : la Tangentielle Nord. Cette omission parmi "les grands projets ferroviaires franciliens"<sup>1</sup> est incompréhensible. Autre exemple : le dossier indique que le secteur de Carrières-sur-Seine, Sartrouville, et Maisons-Laffitte enregistre les records de bruit le jour et des niveaux très élevés la nuit, mais nos villes ne sont pas retenues comme prioritaires dans la réduction du bruit ferroviaire<sup>2</sup>.

En conclusion, le Cadeb remercie la commission du débat public d'avoir accepté une réunion publique dans la Boucle sur les conditions de desserte de notre territoire. Nous espérons ainsi obtenir les éclaircissements et les ajustements qui s'imposent.

<sup>1</sup> Dossier du débat public, pages 36 à 38.

<sup>2</sup> Dossier du débat public, pages 115 et 116.

# Les 5 propositions du Cadeb pour enrichir le projet Eole

## 1 Le projet Eole doit prévoir explicitement la desserte des boucles de Montesson et Saint-Germain-en-Laye.

Dans la boucle de Montesson, Sartrouville est avec plus de 53 000 habitants la deuxième ville des Yvelines, après Versailles. En 2018, ce sera le terminus ouest de la future Tangentielle ferrée nord, qui reliera par un train léger l'est francilien (Noisy-le-Sec). La "faisabilité" d'un arrêt d'Eole à Sartrouville a été étudiée<sup>3</sup> mais le projet ne le prévoit pas. Le Cadeb demande que cette variante d'Eole avec arrêt à Sartrouville, en correspondance avec la Tangentielle nord, soit étudiée plus en détail et présentée dans le cadre du débat public, tant du point de vue technique que de celui des flux de voyageurs avec les bénéfices ou inconvénients pour les usagers des différents territoires. L'enjeu est de favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements de banlieue à banlieue, alors qu'aujourd'hui le recours à la voiture individuelle s'impose trop souvent.

Toujours dans la boucle de Montesson, les communes de Houilles (plus de 31 000 habitants) et Carrières sur Seine (près de 16 000 habitants) sont desservies par la gare de Houilles-Carrières. C'est la dernière gare sur le tronçon commun SNCF-RER en allant vers Paris, avec une correspondance facile et rapide.

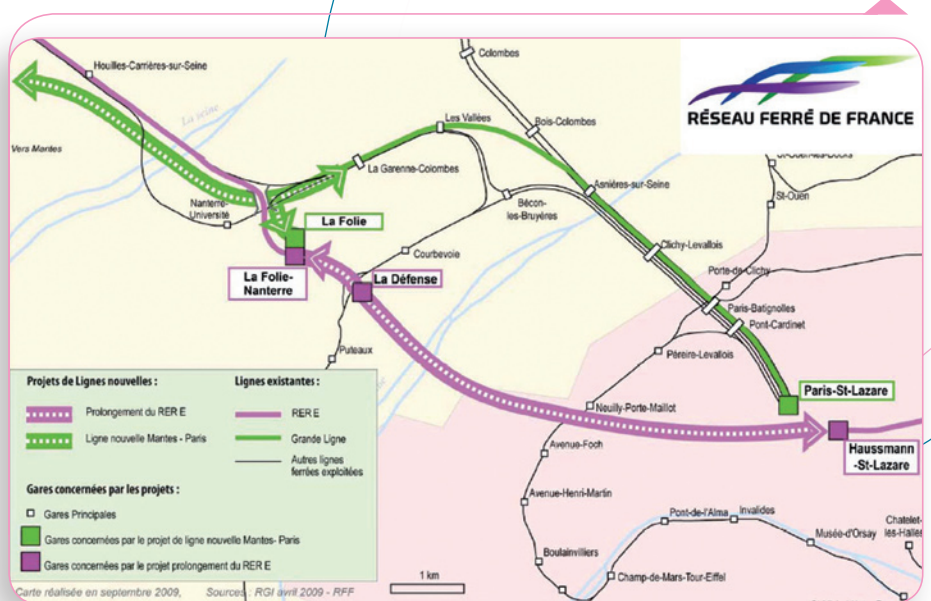
En ajoutant Maisons-Laffitte (plus de 23 000 habitants), située également sur la ligne Paris Le Havre, et sans tenir compte des communes limitrophes, c'est toute une population de plus de 123 000 habitants qui est ignorée par le projet Eole, qui ne prévoit pas d'arrêt entre Nanterre et Poissy.

Alors que les 135 pages du dossier présenté au débat public déclinent avec talent tous les bénéfices d'un accès direct à Eole, on ne voit pas pourquoi les habitants de ces territoires en seraient privés. L'objectif de desserte à terme de notre territoire doit impérativement être intégré dans le projet Eole.

## 2 L'articulation doit être précisée entre le projet Eole et celui de liaison rapide Paris Normandie.

D'après nos informations recueillies auprès de Réseau Ferré de France (RFF), et figurant dans la lettre du Cadeb de septembre 2010, la desserte de notre territoire des boucles de Seine par Eole serait techniquement possible une fois réalisée la liaison rapide vers la Normandie. Ce projet consiste à créer une ligne entièrement nouvelle, n'empruntant pas le réseau existant saturé, sur laquelle circuleraient non seulement les TGV mais aussi tous les trains directs reliant Paris à la Normandie. Résultat : la ligne actuelle Paris le Havre serait alors déchargée des trains directs hauts et bas normands, ce qui rendrait selon RFF possible des arrêts d'Eole dans nos gares. Cette perspective est-elle réaliste dans un délai raisonnable ? Quelle est la consistance de ce projet de ligne nouvelle dont le principe n'est pas acquis (un débat public devrait avoir lieu en 2011), le tracé incertain (par Mantes en traversant notre territoire, le long de l'A14 ou ailleurs, ou encore par Pontoise ?), le financement loin d'être assuré (3 milliards entre Paris et Mantes) et les délais de réalisation aléatoires ? Quels aménagements seront nécessaires dans nos gares pour accueillir les rames d'Eole ? Le débat public devrait préciser tous ces points et l'articulation entre les projets, furtivement suggérée en page 58 du rapport.

Interaction entre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie et le projet de prolongement du RER E (Eole)



<sup>3</sup> Prolongement du RER E (Eole) à l'ouest. Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (25 novembre 2009), page 46.

### 3 L'arrêt à Houilles-Carières doit être maintenu jusqu'à la mise en service de la liaison rapide vers la Normandie.

Actuellement, les trains Paris Mantes semi directs marquent l'arrêt à Houilles-Carières, permettant aux usagers une correspondance avec le RER A, en direction de La Défense notamment. Ces trains seront remplacés par les rames d'Eole, qui circuleront sur les mêmes voies. Le maintien de l'arrêt existant à Houilles-Carières permettra aux habitants de nos territoires un accès à Eole, en attendant une réorganisation plus importante quand la liaison rapide vers la Normandie sera en service. Cette mesure de sagesse nous paraît être un compromis raisonnable entre les intérêts légitimes mais contradictoires des différents usagers, à qui le choix du RER A ou E doit être proposé en fonction de leur destination. Le Cadeb demande que cette variante du projet soit étudiée, tant du point de vue technique que de celui des bénéfices ou inconvénients pour les usagers des différents territoires.

### 4 Le projet Eole doit intégrer une amélioration des lignes existantes dans nos territoires.

Alors que des améliorations sont programmées sur la portion Poissy-Mantes, rien n'est prévu entre Nanterre et Poissy, ni pour la sécurisation des accès, alors que le barriérage le long des voies est vétuste ou inadapté, ni pour l'aménagement des quais (la gare de Sartrouville est en courbe), ni pour le traitement du bruit ferroviaire. Le secteur de Sartrouville est pourtant classé le jour comme le plus bruyant, bien au-delà des limites réglementaires, avec plusieurs "points noirs" de bruit recensés, notamment sur la portion où circule également le fret (pont métallique à Sartrouville).

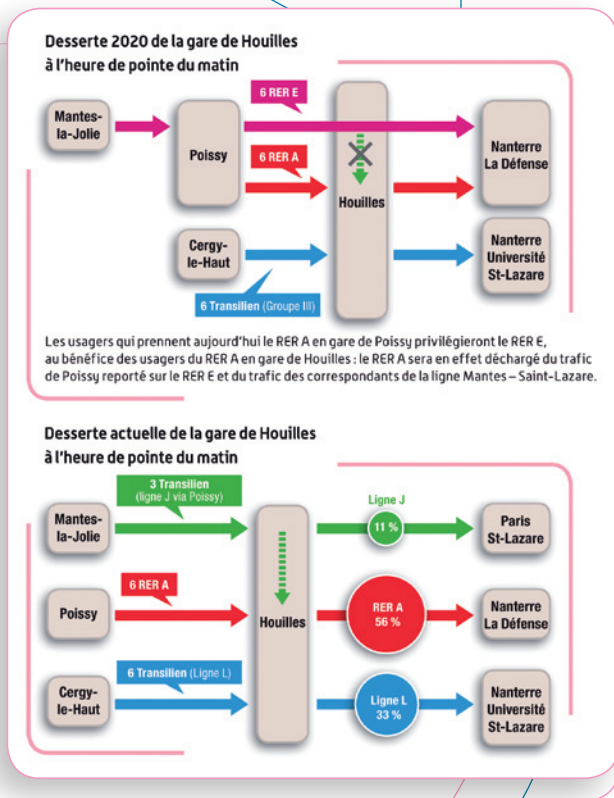
### 5 Un comité de pilotage doit être créé entre les élus locaux et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), pour définir un véritable projet de maillage dans nos territoires.

Les usagers sont les victimes de l'absence de vision à moyen et long terme qui a été la règle jusqu'à une époque récente et qui entraîne les dysfonctionnements que nous constatons chaque jour. Les différents projets – tramway T2 à Bezons, prolongement du RER E à l'ouest, amélioration du RER A, Tangentielle ferrée nord, liaison rapide vers la Normandie – doivent être mis en cohérence. Le maillage doit être complété, notamment par le prolongement du T2 jusqu'à la gare du Val pour correspondance avec la Tangentielle. Le monde associatif doit être partie prenante de ce comité de pilotage et les habitants régulièrement informés.

## En conclusion

Le Cadeb, après avoir pris connaissance du dossier présenté au débat public :

- ▶ partage le besoin d'une meilleure desserte de Seine Aval et de La Défense par le projet Eole,
- ▶ souscrit à l'objectif de désaturation du RER A, bénéfique aux usagers, y compris ceux de nos territoires,
- ▶ regrette que le projet n'assure ni la correspondance directe avec la Tangentielle Nord ni la desserte de nos boucles de Seine et demande que des variantes intégrant cette desserte et cette correspondance soient étudiées dans le cadre du débat public afin d'enrichir le projet,
- ▶ demande que le projet prévoie, en traversée de nos territoires, une amélioration de la ligne existante, notamment pour réduire les nuisances sonores d'origine ferroviaire,
- ▶ estime nécessaire le maillage et la mise en cohérence des différents projets ferroviaires dans nos territoires.



Les avantages du projet pour les usagers de Houilles



Collectif d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans la Boucle de Montesson