

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°11



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. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.



Eole : prolongement du RER E à l'ouest

AUDE, est une association indépendante, loi de 1901, créée en 2002, dont l'objet est de faire entendre la voix du monde économique et des utilisateurs de bureaux, de commerces et d'hébergements touristiques dans les débats qui portent sur le territoire de La Défense élargie.

L'association fédère aujourd'hui plus de 55 entreprises et de groupes industriels de premier plan, utilisateurs et propriétaires, qui occupent près de 1,8 millions de m² sur le territoire ainsi que dans les communes limitrophes et accueillent plus de 140 000 salariés.

Force de proposition, AUDE rencontre l'ensemble des acteurs concernés : élus, administrations, relais d'opinion et intervient sur les principales problématiques de ce pôle majeur d'attractivité économique de rayonnement international dont elle entend, valoriser, pérenniser les atouts et accompagner le développement.

Depuis plusieurs années, AUDE a attiré l'attention des pouvoirs publics sur la nécessaire mise en cohérence de la dynamique d'un développement maîtrisé du premier quartier d'affaires européen, avec les indispensables améliorations à apporter à son accessibilité et à sa desserte par les transports publics.

Dans ce cadre, AUDE souhaite apporter une contribution positive au débat public sur un projet de transport d'échelle régionale, le prolongement du RER E (Eole) à l'ouest, réalisation qu'elle appelle de ses vœux et dont les bénéfices et retombées au plan national et international dépassent largement les seules contraintes et intérêts de l'ensemble des acteurs économiques et sociaux qu'elle représente.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Jacques PANCERA

Président de la Commission Transports AUDE

SIPAC - CIP n°2 - 75853 - Paris cedex 17

Tél. : 06 80 58 27 87

Courriel : j.pancera@europrestim.com

stephanie.fournier@aude-parisladefense.org

Site : www.aude-parisladefense.org

Les transports publics à La Défense : situation actuelle, perspectives et enjeux

Une situation des transports publics préoccupante

Le pôle multimodal de La Défense est, avec près de 450 000 voyageurs journaliers, un pôle de transport majeur. Le volume des activités, équipements et résidents implantés sur le territoire élargi de La Défense génère des flux très importants de déplacements, concentrés sur un axe est – ouest et assurés à près de 85 % par le réseau de transports collectifs, la ligne A du RER et la ligne 1 du métro.

Cet axe est dans un état de saturation extrême et ne permet plus d'acheminer les voyageurs dans des conditions de fiabilité, de confort et de sécurité. Cette situation, des transports collectifs en Ile-de-France, est vécue de manière encore plus aiguë sur la ligne A du RER. Le fonctionnement, tendu de cette ligne fragilise l'exploitation et se traduit par de multiples incidents qui touchent les utilisateurs et en conséquence l'activité des entreprises.

Les améliorations envisagées à termes (généralisation du matériel à étage sur le RER A, meilleur cadencement des trains, renforcement des fréquences aux heures creuses, prolongement du tramway T2, automatisation de la ligne 1 du métro...), ne constituent pas des réponses pérennes, à l'échelle des problèmes actuels et encore moins à la dynamique de développement maîtrisé du pôle de La Défense.

Cette situation, n'est plus adaptée aux exigences attendues, de service, de confort et de sûreté des transports publics. Elle est génératrice de pertes de temps pour les usagers et se traduit par un coût économique important pour les entreprises de La Défense et pour la collectivité toute entière. Elle est un frein à l'attractivité du pôle et nuit à son rayonnement international.

Une dynamique de développement déjà bien engagée

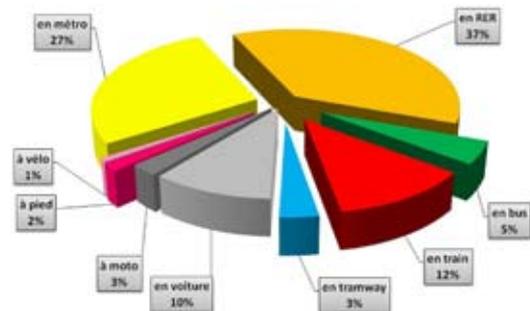
La dynamique indispensable qui doit soutenir l'activité du quartier d'affaires de La Défense élargie et la poursuite de son développement avec le plan de relance 2006, se concrétise par les opérations d'aménagement en cours sur le secteur EPAD – EPASA. Ces opérations généreront d'ici à 2025 près de 90 000 emplois et attireront 40 000 habitants supplémentaires, ce qui aura pour conséquence prévisible un accroissement de la demande journalière de déplacement en transport public de + 44 %.

Les mesures d'amélioration déjà prises par les pouvoirs publics constituent une nécessité absolue pour le court terme, mais elles ne sauraient dès à présent répondre aux besoins et satisfaire aux enjeux fondamentaux du développement de La Défense et, de l'agglomération francilienne dans l'ensemble de ses territoires.

Des enjeux de développement qui concernent toute l'Ile-de-France

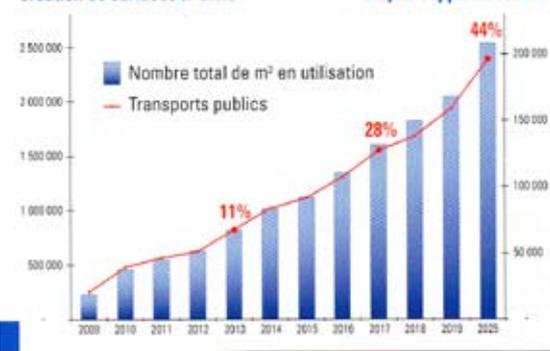
Dans la logique du développement durable impulsée par les autorités publiques et l'incitation à utiliser davantage les transports publics, Aude considère ce projet indispensable pour La Défense et essentiel au fonctionnement de l'Ile-de-France dans la conception "multipolaire", notamment au profit d'un rééquilibrage des relations avec l'est de la Région.

Les pratiques de déplacement



Enquête transport-Etude EPAD 2007

Création de surfaces (en SHON)



► Les résultats attendus du renforcement de la liaison Est – Ouest par le prolongement à l’ouest de la ligne E du RER

Le prolongement du RER E d’Haussmann Saint-Lazare à La Défense et au-delà vers le Mantois (en accompagnement notamment de l’Opération d’Intérêt National Seine Aval) doit permettre pour l’essentiel de :

- renforcer durablement l’offre de transport sur l’axe est-ouest et améliorer les liaisons entre La Défense et le Mantois – Seine Aval. Certains sièges de sociétés privilégiant l’implantation de fonctions opérationnelles (back office) dans des établissements annexes, plus proches des secteurs résidentiels. Cette opération devrait à cet égard contribuer au renforcement du lien avec l’est francilien.
- désaturer la ligne A du RER, la ligne 1 du métro, les gares de Châtelet-les Halles et de Saint-Lazare.
- assurer une liaison avec le pôle de la Porte Maillot en y réalisant une gare intermédiaire en correspondance avec la Ligne C du RER qui irrigue de grands pôles régionaux de petite et grande couronne, permettant aux habitants des Yvelines, Essonne et Val d’Oise un accès facilité à La Défense. Cette gare contribuera à renforcer la complémentarité entre ces deux pôles.
- améliorer les temps et le confort d’accès aux pôles Haussmann Saint-Lazare, Magenta/gares Europe - TGV Est, TGV Nord, Eurostar, Thalys, et à la future liaison directe avec l’aéroport Roissy – Charles de Gaulle.
- maintenir le taux très élevé (85 %) d’utilisation des transports publics pour se rendre à La Défense, contribuant ainsi aux objectifs du développement durable.
- assurer la desserte du secteur de Nanterre - La Folie dans l’hypothèse d’une gare dans la zone des Groues, futur pôle de développement mixte bureaux-logements.

► La synergie avec d’autres projets de transport

Ce projet, dont la réalisation est prioritaire, devra assurer une bonne coordination avec les autres projets régionaux structurants qui concernent également La Défense et dont AUDE soutient le principe :

- le réseau de métro automatique de rocade dit Arc Express ainsi que le projet de transport du Grand Paris, dans le secteur de La Défense ;
- la liaison directe avec l’aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle ;
- la ligne à grande vitesse (LGV) desservant la Normandie comportant une gare de correspondance à Nanterre avec le prolongement du RER E.



Les préconisations de l’AUDE

► Implantation des gares

L’implantation des gares doit privilégier un tracé comportant :

- une gare sous le CNIT en lien direct avec la salle d’échange de la gare multimodale existante à la Grande Arche, pour faciliter les correspondances avec la ligne A du RER, la ligne 1 du métro, le Transilien, les bus et le tramway T2 ainsi qu’avec les projets Arc Express et éventuellement Grand Paris. Elle devra être conçue pour gérer d’importants flux de voyageurs en privilégiant les aspects de sécurité et de fluidité.
- une autre gare à Nanterre pour soutenir le développement du secteur des Groues, gare dont l’implantation devra tenir compte des connexions à assurer avec d’autres projets structurants comme le projet de transport du Grand Paris et, ultérieurement le projet de LGV normande et l’éventuel prolongement de la ligne 1 du métro.

Au niveau du pôle Magenta, le projet doit faciliter par tous moyens la correspondance avec le pôle Europe de la SNCF.

L'implantation d'une gare à la Porte Maillot est indispensable afin d'intégrer La Défense à sa première étape parisienne, faciliter la relation avec le Palais des Congrès, avec les grands hôtels de chaînes internationales et permettre la correspondance avec la ligne C du RER, maillon essentiel pour élargir l'accessibilité à de grands pôles au nord et au sud de la région.

► Service et information des voyageurs

Le principe annoncé d'une desserte cadencée sur la partie centrale entre Nanterre (La Folie) et Paris (Magenta - Evangile) par recouvrement des missions provenant de l'est et de l'ouest francilien doit être clairement confirmé.

Le projet doit prévoir le déploiement d'un ensemble de dispositifs permettant une information en temps réel de l'état du service. Ce dispositif pourrait être relayé dans les grandes entreprises de La Défense et notamment informer le personnel de perturbations et proposer des solutions alternatives. L'idée d'un PC d'information commun entreprises-transporteurs devrait se concrétiser.

► Calendrier de mise en service

AUDE rappelle que le principe du prolongement du RER E (EOLE) remonte à 1991 (première DUP) et considère la saisine de la Commission nationale du débat public, comme le signe que sa mise en œuvre revêt un caractère d'intérêt national. AUDE est, dans ces conditions, fondée à proposer, ainsi que l'avait indiqué le président de la République dans son discours en présentant le 29 avril 2008 le projet du Grand Paris, que des dispositions particulières soient prises en vue d'accélérer les procédures devant conduire à l'approbation du projet finalisé. Ainsi pourrait être engagés rapidement les travaux sur l'ensemble de la liaison Haussmann-Le Mantois, permettant une mise en service dans des délais rapprochés.

Cela signifie qu'un engagement effectif des travaux du prolongement devrait être envisagé dès 2013 pour une mise en service globale en 2017 - 2018 de façon à limiter le décalage entre la croissance effective de la demande et la réponse en termes d'offre de transport sur le territoire de La Défense élargie.

En tout état de cause, AUDE souhaite que dès le stade des procédures d'approbation ainsi qu'au niveau de l'inscription des dotations financières dans les budgets publics, ce projet soit individualisé de sorte que les décisions le concernant ne soient pas tributaires des autres grands projets intéressant La Défense (Grand Paris, Arc Express, LGV normande). Il s'agit en effet d'une opération qui, outre son antériorité, a son économie propre. Sa réalisation ne saurait être retardée.

A cet égard, AUDE tient à marquer son opposition à toute idée de phasage conduisant à mettre en service le tronçon La Défense/Mantes, avant la partie La Défense/Haussmann Saint-Lazare : ceci ferait courir le risque de créer un effet de « thrombose » sur plusieurs années en introduisant une discontinuité de l'offre de transport en un point de la liaison, voire d'interrompre sa réalisation en totalité (comme cela a été le cas pour la ligne E du RER interrompue à Haussmann Saint-Lazare).



Jean Yves DURANCE
Président de l'AUDE



L'AUDE se réjouit fortement de voir ce projet très attendu depuis plusieurs années enfin se concrétiser. Nous sommes en faveur de ce prolongement et le choix du tracé avec un arrêt via la Porte Maillot, s'inscrit dans la perspective du développement économique de l'ensemble de la zone et du renforcement de l'axe majeur au profit de la région Ile de France. Améliorer le confort des salariés dans leurs déplacements reste fondamental, si nous souhaitons que le quartier d'affaires conserve son attractivité et si nous voulons rester dans la course en tête par rapport aux grandes capitales européennes.