

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°13



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.



Depuis le 1er 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 3 900 hectares pour 172 000 habitants.

Le projet de prolongement à l'ouest du RER E est un projet que la communauté de communes de la Boucle de Seine soutient car il participe au développement économique du territoire de l'ouest francilien dans le respect d'une politique de développement durable.

► 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 (15 123 habitants), Sartrouville (52 084 habitants)

Ce territoire de la Boucle est entièrement ceinturé par la Seine, 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. Les déplacements sont donc un des éléments majeurs du devenir de la Boucle, l'objectif étant de renforcer les offres de transports collectifs sur le territoire de la Boucle pour répondre aux attentes de ses habitants.

► Une extension urbaine programmée

La mutation du territoire de la Boucle et, en particulier, de la Plaine de Montesson qui va voir accroître son urbanisation, l'assujettissement de nombreuses villes de la Boucle de la Seine à l'obligation de production de logements sociaux (loi SRU), posent d'ores et déjà l'obligation d'une mise en adéquation des offres de dessertes de transports collectifs avec une constante augmentation de la population. L'extension urbaine de la Boucle de la Seine dépend des améliorations des dessertes routières et ferroviaires.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CCBS

51-57, bd de la République
78400 Chatou

Tél. 01 30 09 75 30 - Fax : 01 30 53 44 30
<http://www.cc-boucledelaseine.fr>



► Une volonté de développement économique

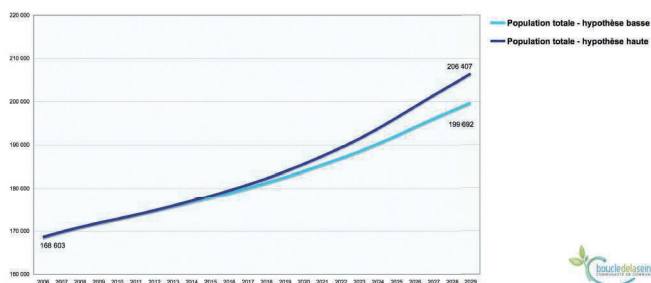
Les villes de la Boucle de la Seine se sont engagées à favoriser l'implantation d'activités économiques nouvelles et à améliorer le taux d'emploi trop faible dans la Boucle. En effet, moins de 19 000 actifs par jour viennent travailler sur le territoire de la Boucle de la Seine alors que plus de 52 000 actifs travaillent quotidiennement hors du territoire communautaire.

► Une population mobile et 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.

Il est certain que les mutations de territoires comme celui de la Plaine de Montesson ne pourront que provoquer un accroissement des besoins dans ce domaine.

Par ailleurs, il est important de tenir compte également de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval qui vise à permettre le développement économique et la rénovation urbaine de ce secteur. Une desserte du RER E des gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et Sartrouville facilitera la mobilité des populations tant de la CCBS que de Seine Aval.



Projections de population à 2030
Liée au solde naturel

► Des axes routiers saturés

Les axes routiers principaux d'entrée et de sortie du territoire de la Boucle sont au maximum de leur capacité d'absorption. A titre d'exemple, la RD308 comptabilise plus de 20 000 véhicules/jour et la RD186 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.

► Deux importants pôles gare : Houilles/Carrières-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 (ligne qui serait supprimée par le projet).

Ces lignes, dont principalement le RER A, sont d'ores et déjà saturées. En effet, le RER A dont la capacité est prévue pour un million de voyageurs par jour comptabilise en 2010 plus d'un million deux cents mille voyageurs par jour. On assiste de ce fait à une dégradation réelle et évidente du service rendu aux voyageurs. Chacun peut constater un grave défaut d'investissement depuis plusieurs années dans la maintenance et la propreté des rames desservant la ligne du RER A, sur la branche Cergy/Poissy. Les 25 000 usagers par jour (hors interconnexion) de la gare de Houilles/Carrières-sur-Seine et les 15 000 usagers par jour de la gare de Sartrouville supportent de ce fait un inconfort certain qui n'a rien d'incitatif, et qui décourage au contraire ceux qui voudraient faire un pas dans le sens des transports propres.

En outre, depuis 2008, les usagers de la gare de Houilles/Carrières-sur-Seine subissent déjà la suppression du Transilien vers Paris Saint-Lazare en heures creuses.

► Des villes au cœur des interconnexions actuelles et futures

La gare de Houilles/Carrières-sur-Seine est la dernière gare avant l'interconnexion de Nanterre Université. La suppression totale annoncée de la ligne J pénalisera une fois de plus les étudiants, une catégorie déjà touchée par la crise du logement et les conditions de ressources. Sans oublier, même s'ils sont moins nombreux les utilisateurs du RER A qui ont choisi notre territoire pour sa liaison directe avec le secteur Paris Saint-Lazare, axe ferroviaire historique.

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

Pour 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'Ile-de-France pour les voyageurs originaires du Mantois par une connexion à Sartrouville entre la Tangentielle Nord et Eole paraît évidente.

Les gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et Sartrouville sont des pivots pour assurer en 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.

Des atouts de territoire insuffisamment valorisés

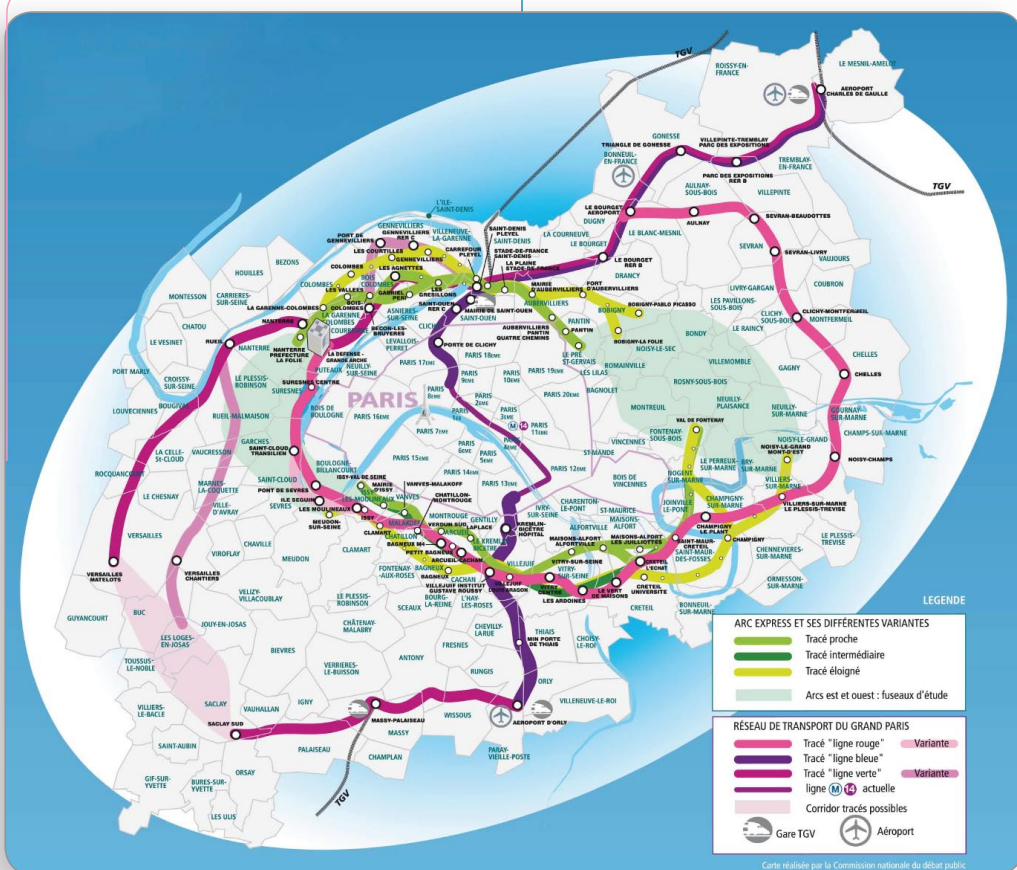
Force est de constater que le territoire de la Boucle n'a pas été pris en compte dans le périmètre des grands projets d'avenir (20 milliards d'euros), c'est-à-dire les projets Arc Express/Grand Paris, ce qui vient en contradiction avec les efforts demandés constamment par l'Etat aux élus locaux de la Boucle de la Seine.

Par ailleurs, en 2008, la suppression en heures creuses de la desserte de la gare de Houilles/Carrières-sur-Seine sur la ligne L a représenté un frein à l'attractivité économique des villes qui rayonnent autour de cette gare du fait de la complexité des transports (donc du temps de déplacement).

Encourager le travail à proximité du domicile est un axe incontournable du développement durable. Un axe qui nécessite d'attirer des entreprises sur le territoire, mais quelle entreprise viendrait investir et s'implanter dans un secteur dont les dessertes en transports collectifs sont déjà saturées et en voie décroissante ?

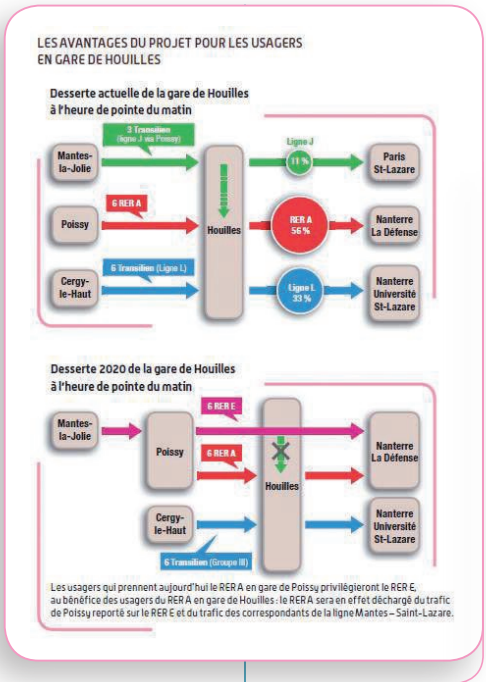
Une méconnaissance manifeste de la situation géographique du territoire

Le coût de l'immobilier conduit les gens à habiter de plus en plus loin (de Paris), la desserte de la ligne J en journée - et même en pointe - n'a pas suivi le développement démographique des secteurs qu'elle dessert.



Les propositions de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine

Il est essentiel de sortir de cette approche de "vase communicant" entre le RER A et le RER E mais bien de considérer une desserte de ces deux gares comme un service supplémentaire et non complémentaire.



Des dessertes pour participer au désenclavement du territoire de la Boucle

Pour tenir compte des particularités propres aux deux gares majeures de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine de Houilles/Carrières-sur-Seine et Sartrouville (dont leur rôle d'interconnexion dans l'ouest francilien), le projet Eole doit prévoir impérativement les dessertes de celles-ci. En apportant une offre de transport supplémentaire et non complémentaire, ces dessertes contribueraient au désenclavement de cette partie du territoire de la CCBS qui a déjà investi, dans le cadre des contrats de pôle, afin d'améliorer l'accueil et l'accès aux gares des voyageurs.

Par ailleurs, parmi les idées fortes de la CCBS dans le cadre de son Plan Local de Déplacement pour inciter au report modal des moyens de transports, s'affirment celles de réaliser l'aménagement de circulations douces et de pistes cyclables favorisant l'intermodalité des déplacements : le vélo, le bus, la voiture et le train.

Une mise en adéquation entre les mutations programmées du territoire de la CCBS et les offres de transports

Créer les dessertes des gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et de Sartrouville ouvrirait des perspectives d'aménagement urbain du territoire de la CCBS liées, pour partie, à une mise en adéquation entre les besoins des populations existantes et nouvelles et la qualité des offres proposées en matière de transports sur le réseau ferré.

Créer une interconnexion entre l'ouest et le nord francilien

Par la création des dessertes des gares de Houilles/Carrières-sur-Seine et de Sartrouville sur la ligne du RER E, les dispositifs d'interconnexion entre l'ouest et le nord de la région Ile-de-France (Tangentielle Nord) seraient renforcés pour faciliter la mobilité et le déplacement des habitants, leur apportant des possibilités nouvelles d'accès aux bassins d'emploi.

En conclusion,

la Communauté de Communes de la Boucle de Seine tient à réaffirmer son soutien au projet de prolongement de la ligne du RER E à l'ouest sous réserve que les acteurs, RFF, SNCF et STIF, prennent en compte ses propositions en faveur d'une population et d'un territoire apparemment délaissés au profit de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval. Elle recommande qu'une approche globale des offres de transports soit réalisée permettant d'élaborer un véritable maillage réellement équitable entre celles-ci. Elle rappelle que la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine compte 171 000 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.



Christian MUREZ
Président de la CCBS



Alexandre JOLY
Vice-Président de la CCBS, chargé de la voirie, de la circulation et des transports, Maire de Houilles, Vice-Président du Conseil général des Yvelines

