

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°14



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 : une desserte performante urgente pour La Défense et l'OIN Seine Aval

L'Association pour la défense de l'environnement Bineau-Villiers-Champerret est une association loi de 1901, créée en 1989 pour faire face aux problèmes d'insécurité et de dégradation de qualité de vie nés du délestage sur une voie de desserte locale d'un itinéraire de transit évalué à l'époque à 29 000 véhicules/jour, consécutif aux travaux de prolongement de la ligne de métro n°1 jusqu'à La Défense.

Les dommages collatéraux liés à ces travaux ont uni un quartier de Levallois, Neuilly et Paris 17^e dont la qualité de vie a été dégradée par un trafic routier multiplié par 3 ou 4 selon les voies. Cette union subsiste car l'itinéraire de délestage, provisoire, perdure bien que les travaux de la ligne 1 soient terminés depuis 1992. La fin du délestage, toujours annoncée, est toujours retardée.

L'association est donc légitimement attentive à tout ce qui se passe à La Défense.

Un ambitieux programme de renouveau a été lancé en 2006, susceptible de se traduire par une nouvelle augmentation du trafic automobile dans le quartier Bineau-Villiers-Champerret si aucun aménagement de transports collectifs n'est mis en service en parallèle à La Défense.

Dans cette optique, l'association a étudié dans un premier temps le projet Eole de prolongement du RER E à l'ouest. Ce projet dépasse très largement ses seuls intérêts et apporte à La Défense élargie et au Mantois l'oxygène qui leur manquait.

Si l'on y ajoute le TGV Normandie, c'est la liaison avec Le Havre qui sera favorisée, offrant à la Région Capitale l'ouverture sur la mer indispensable, selon J. Attali, à toute métropole visant au statut de « ville-monde ». Grâce à Eole, le souhait formulé en 2008 lors du sommet des quartiers d'affaires de « développer un plan des transports durables » contribuant à « créer un environnement professionnel dynamique et épanouissant » dans toute la zone concernée va se trouver concrétisé.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

**ASSOCIATION POUR LA DEFENSE
DE L'ENVIRONNEMENT
BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET**
43, avenue de la Porte de Villiers
92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. : 01 47 57 09 11 - 01 40 89 38 30
adebvc@yahoo.fr

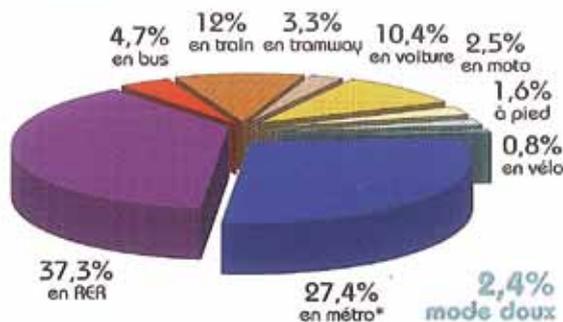


► Une situation pénalisante pour les usagers d'un des premiers pôles d'emplois de l'Ile-de-France

Les pratiques de déplacement

84,6%
en transports
en commun

13%
voiture
/moto



*Dont 8% qui descendent à l'Esplanade et viennent de la station RER La Défense

« On a presque tous les types de transport, c'est le gros avantage de La Défense, c'est ce qui en fait la qualité. »

Le quartier d'affaires de La Défense s'étend sur 160 hectares. Il compte plus de 3 millions de m² de bureaux, 3 600 établissements générant 150 000 emplois, et 20 000 habitants. Près des 2/3 des salariés résident à Paris ou dans un département de petite couronne. Dans l'ensemble, 84,6 % des salariés de La Défense empruntent les transports collectifs. La Défense est, sur le papier, le quartier d'affaires le mieux desservi d'Europe : RER A, ligne 1, T2, Transilien, 17 lignes de bus, cars express du Mantois.

Mais cette offre exceptionnelle d'accessibilité ne se vérifie pas au quotidien : le RER A est saturé. Les trains sont surchargés car il y a moins de rames en service qu'il y a 10 ans, en raison d'un manque de fiabilité des systèmes techniques.

Le taux de régularité du trafic est descendu de 97 % en 1996 à 90 % en 2007. Les quais, les correspondances et les accès sont saturés. Même diagnostic pour la ligne 1. Cœur Transport, à l'heure de pointe du matin, regorge de gens se pressant en tous sens.

Pour répondre à ces dysfonctionnements, des actions de modernisation sont en cours :

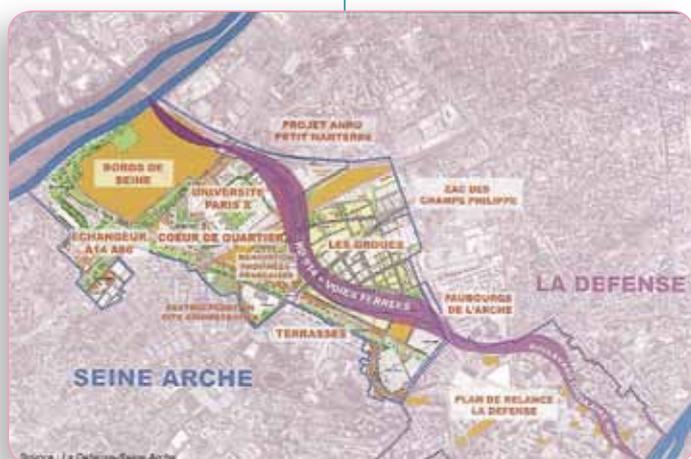
- automatisation de la ligne 1 qui apporte, semble-t-il, 6 % de capacité supplémentaire,
- commande de 130 rames à deux niveaux pour le RER A.

Même si l'on y ajoute la liaison en 2012 du T2 reliant la Porte de Versailles au Pont de Bezons, ces différentes mesures ne sont qu'un palliatif à la saturation actuelle des transports à l'heure de pointe.

Elles ne peuvent répondre aux nouveaux besoins de transports nés du plan de relance de La Défense annoncé en 2006

► Un nouveau souffle pour La Défense

Né il y a 50 ans, le quartier d'affaires de La Défense est devenu obsolète et ne répond plus aux nouvelles normes environnementales. Pour lui conserver son rôle majeur en Ile-de-France et son attractivité à l'échelle internationale face à la concurrence très dure que se livrent les principaux « world business districts », un plan de renouveau s'est imposé sous peine de déclassement.



Dans ses 160 hectares, La Défense est à l'étroit. Le secteur Seine Arche va lui apporter l'espace de respiration qui lui manquait. Avec les Champs Philippe de La Garenne Colombes, La Défense élargie va disposer d'un territoire de 550 hectares aux portes de Paris, ce qui est un atout exceptionnel. La Défense élargie va compter plus de 900 000 m² de bureaux (nouveaux ou en reconstruction) et 450 000 m² de logements supplémentaires dans un souci de rapprocher emploi et habitat.

Dans ce contexte, on a estimé que le nombre de voyageurs quotidiens à La Défense passerait de 450 000 à 560 000 (+ 25%) et de 250 000 à 320 000 (+ 27%) pour le seul RER A lors des premières livraisons de bureaux et de logements en 2016.

L'intérêt du prolongement du RER E vers l'ouest

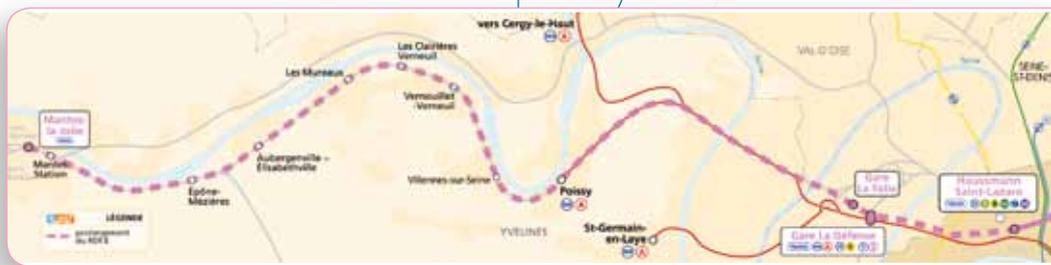
Pour valoriser ces 550 hectares auxquels s'ajoute l'OIN Seine Aval créée en 2006 qui apporte 370 000 habitants supplémentaires, un réseau de transport adéquat est impératif.

C'est ce qu'apporte, avec 20 ans de retard, le prolongement du RER E de Saint-Lazare au Mantois en passant par La Défense et Nanterre. Ce projet était dans les cartons pour désaturer le RER A il y a 20 ans puisqu'Eole (RER E) signifie en effet « Est-Ouest Liaison Express ». A partir de l'est, cette liaison s'est arrêtée à Saint-Lazare. Inaugurée en 1999, elle transporte 43 000 voyageurs, sans dysfonctionnement, à l'heure de pointe du matin, et 300 000 voyageurs/jour. Le STIF a estimé la fréquentation totale de la ligne est-ouest jusqu'à Mantes à 78 000 voyageurs le matin en 2020 et à 545 000 personnes par jour.

Le prolongement du RER E vers l'ouest :

- permet la jonction entre l'habitat de l'est parisien et les emplois de l'ouest,
- décharge les tronçons des RER B et D entre la gare du Nord et Châtelet-Les Halles,
- désature le RER A et la ligne 1 grâce à la liaison directe avec l'est parisien et le quartier d'affaires de Saint-Lazare,
- libère de la capacité à la gare Saint-Lazare,
- diminue les temps de parcours pour la liaison avec le pôle Europe de la SNCF et les TGV Nord, Eurostar, Thalys et TGV Est, ce qui est très attractif pour la clientèle d'affaires,
- diminue les temps de parcours pour les usagers : accès en 35 minutes du Mantois à La Défense et en 6 à 8,5 minutes selon les tracés de Saint-Lazare à La Défense.

Tous les atouts ci-dessus donnent à Eole une forte connotation de développement durable qui a motivé son inscription comme action prioritaire dans la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement. Grâce à Eole, la voiture, déjà peu présente à La Défense, où les parkings sont relativement peu occupés, verra sans doute sa part modale diminuer et le taux de 85 % d'utilisation des transports publics par les usagers augmenter. Cette évolution engendrera une diminution des gaz à effet de serre, objectif du Grenelle de l'Environnement.



Trois arrêts à privilégier : la Porte Maillot, le CNIT, La Folie

Tout débat public implique un choix entre plusieurs propositions.

L'association, présente dans le quartier Bineau-Villiers-Champerret, est bien placée pour mesurer l'intérêt du tracé de la Porte Maillot, indissociable d'une gare à la Porte Maillot.

Elle privilégie donc ce tracé pour plusieurs raisons :

- la création d'une interconnexion avec le RER C qui permet une liaison avec Cergy-Pontoise au nord et les Yvelines et l'Essonne au sud et avec la ligne 1 dont elle désengorge le trafic ;
- un emplacement unique pour une gare :
 - au pied du Palais des Congrès, siège de manifestations nationales et internationales qu'il convient de conserver face à la concurrence mondiale grâce à des liaisons appropriées pour les congressistes ; l'apport du Palais des Congrès à la Région a été estimé à 4,5 milliards d'euros et 52 000 emplois - il faut le préserver ;
 - au cœur d'un axe historique Etoile - La Défense en voie de requalification urbaine ;
 - au centre d'un quartier d'affaires implanté autour de la Porte Maillot qui comprend
 - 5 000 entreprises et 22 000 salariés ;
 - à proximité d'un parc hôtelier de standing de 5 700 chambres alimenté par les 7,5 millions de personnes qui empruntent le pôle d'échanges de la Porte Maillot ;
 - enfin auprès d'une gare routière par laquelle transitent les voyageurs « low cost » de l'aéroport de Beauvais.

Si l'association privilégie le tracé par la Porte Maillot avec une gare sur le site en raison de l'intérêt général que présente cette implantation, elle demande que les nuisances liées au chantier d'une gare « partiellement réalisé à ciel ouvert » et à l'évacuation des déblais dans une zone dense d'habitations soient étudiées et que toutes mesures soient prises pour les minimiser. Le même souci de réduction des nuisances devra être pris en compte sur toute la ligne tant lors des travaux en raison des risques de déstabilisation des sols qu'en période de fonctionnement pour que le bruit du roulement des rames ne dégrade pas la qualité de vie des riverains.

A La Défense, l'Association privilégie les gares sous le CNIT et à La Folie :

- ▶ sous le CNIT, car cet emplacement optimise la décharge du RER A (10 à 15 %) et celle de la ligne 1, ainsi que les correspondances avec le Transilien, les bus, le T2 et à moyen terme Arc Express ; un programme de modernisation de Cœur Transport est en cours qui ne peut que bénéficier aux usagers du RER E ; le choix de l'implantation sous le CNIT implique toutefois que soient mis en service des transports appropriés pour assurer de façon satisfaisante la desserte de toute la zone Esplanade ;
- ▶ à La Folie pour assurer la desserte des bureaux et des logements des 70 hectares du secteur des Groues ainsi que la connexion avec la rocade du Grand Paris.

Eole est un projet de première importance pour l'attractivité du « Manhattan du 92 » et du « pôle financier du 3e millénaire », mais son arrivée prévue en 2020 est tardive par rapport aux premières livraisons des tours prévues en 2016.

Comment absorber des flux supplémentaires de salariés avec des moyens de transports déjà saturés ? Des investisseurs peuvent-ils attendre quelques années l'arrivée du RER E ?

La réaction peut être une forte vacance d'occupation des bureaux, un choix d'implantation ailleurs dans une zone mieux desservie à court terme ou une augmentation du trafic automobile.

Eole est donc une urgence pour La Défense élargie et le Mantois.

Il a été dit au cours du débat public que la progression des travaux était liée à celle d'un tunnelier (300/350 mètres/mois).

Ne pourrait-on prévoir un tunnelier en action de chaque côté du tunnel comme pour le tunnel sous la Manche ou celui du Somport ?

Ne pourrait-on réduire le temps des procédures qui pénalise tout projet en France ?

C'est le vœu que formule l'Association dans l'intérêt du projet.

ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DE
L'ENVIRONNEMENT
BINEAU-VILLIERS-CHAMPERRET

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROLONGEMENT DU RER E

Tour Pacific, Bâtiment Est, 11 cours Valmy, 92977 Paris La Défense 7

▶ N° Vert 0 800 618 618 - Télécopie : 01 73 29 45 77 - contact@debatpublic-rer-e.org - www.debatpublic-rer-e.org