

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°16



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.

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

Le département de la Seine-Saint-Denis, territoire résolument attractif pour la population et l'emploi, est directement concerné par l'investissement sur la ligne E du RER. En effet, cette ligne pourrait assurer une mission structurante sur le territoire séquanodionysien. Elle relie le cœur de la Seine-Saint-Denis au sud-est du département. La ligne E dessert des pôles majeurs comme ceux de Pantin, Noisy-Le-Sec, Bondy et Rosny-sous-Bois, secteurs dont l'attractivité économique et urbaine se confirme.

Dans le cadre du débat public organisé sur le prolongement de la ligne E du RER à l'ouest, le Département souhaite élargir le débat sur l'ensemble de la ligne E : le lien entre les quartiers résidentiels et d'emplois de l'est francilien avec les pôles d'emplois de Saint-Lazare et La Défense doit être grandement amélioré. Aussi, le département de la Seine-Saint-Denis soutient-il le principe d'un investissement sur l'intégralité de la ligne E du RER, d'est en ouest. Un tel investissement serait cohérent avec les perspectives de création d'un réseau maillé inscrites dans le Plan de Mobilisation de la Région pour les transports dont le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, membre du STIF, est signataire.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

CONSEIL GÉNÉRAL
DE LA SEINE-SAINT-DENIS
Hôtel du Département
93006 Bobigny Cedex
Tél : 01 43 93 93 93





Claude
BARTOLONE

LE MOT DU PRÉSIDENT

La Seine-Saint-Denis est un territoire riche de promesses : une population jeune et créative, des entreprises innovantes, de nombreuses disponibilités foncières, tous les ingrédients sont réunis. La réalité du Grand Paris se jouera dans l'est francilien. Les transports en commun sont une condition indispensable à un développement urbain équilibré et solidaire. C'est pourquoi le Département est très attentif à faire entendre sa voix dans les débats publics en cours sur le réseau de transports en commun francilien. Parmi ces débats, le prolongement du RER E occupe une place particulière. En effet, bien que le prolongement envisagé ne touche pas notre département, il aura évidemment des conséquences importantes. Conséquences positives, puisqu'il rapprochera les séquanodionysiens des pôles économiques de l'ouest parisien. Mais, attention aux conséquences négatives du prolongement d'une ligne déjà largement saturée. Parce que les services publics doivent être de même qualité en tous points du territoire, parce que je souhaite que les déplacements des habitants de ce département soient à la hauteur de notre exigence pour la métropole francilienne, je demande que le prolongement du RER E intègre une réflexion sur l'amélioration de la qualité de service sur l'ensemble de la ligne. La desserte fine des points névralgiques de notre territoire doit être assurée au mieux et les conditions de transports améliorées, de sorte que chacun bénéficie de ce projet ambitieux. Je le souhaite pour les habitants de la Seine-Saint-Denis et pour tous les Franciliens.

I. SOUTENIR LES PROJETS DE DEVELOPPEMENTS URBAINS

La ligne E dessert le cœur du département de la Seine-Saint-Denis à Pantin et Noisy-le-Sec. Après ce tronç commun, la ligne se scinde en deux branches, l'une qui dessert les Yvris-Noisy-le-Grand (via Rosny-Bois-Perrier, Rosny-sous-Bois, Val-de-Fontenay, Nogent-sur-Marne, Les Bouleaux-Champigny-sur-Marne et Villiers-sur-Marne) et l'autre Chelles-Gournay (via Bondy, Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Gagny et Le Chénay-Gagny).

➤ A. Rendre l'emploi accessible

Le territoire de la Seine-Saint-Denis recèle 500 000 emplois, dont beaucoup sont concentrés autour des gares de la ligne E du RER (Pantin, Rosny-sous-Bois et Rosny-Bois-Perrier). Mieux desservir ces gares, saturées pour certaines (en particulier celle de Pantin), est un levier pour renforcer ces pôles d'emplois.

En outre, l'est de la ligne dessert 1 200 000 habitants, selon le périmètre d'études choisi par les maîtres d'ouvrage du prolongement. L'ouest francilien desservi par la ligne E du RER est très fortement attractif pour ces résidents au regard de la concentration d'emplois qu'on y trouve.

Les habitants de la Seine-Saint-Denis ont donc un besoin impérieux de pouvoir se déplacer en empruntant la ligne E, soit parce qu'ils n'ont pas d'autres alternatives, soit parce que la radiale qu'est la ligne A n'est pas accessible car saturée. Tels sont les grands enseignements du diagnostic du dossier d'objectifs et des caractéristiques principales du prolongement de la ligne E produit par les maîtres d'ouvrages.

➤ B. Conforter la densification en cœur d'agglomération

La ligne RER E à l'est irrigue des territoires denses, et dont l'attractivité se confirme pour l'habitat, l'emploi, la formation et les loisirs. Il concentre différentes fonctions nécessaires à une urbanité durable (activités, sites logistiques, espaces naturels). L'élévation de la ligne E au statut de véritable RER permettra de renforcer l'attractivité du cœur et de l'est du département de la Seine-Saint-Denis qui rejaillira sur le développement et l'attractivité de l'ensemble de l'Ile-de-France.

Pourtant, en dépit d'un tracé traversant la proche couronne dense de Paris, cette ligne passe sans desservir le pôle de Bobigny-la-Folie. Or le potentiel de mutabilité autour de ce pôle est exceptionnel. Le secteur RN3 Canal au cœur duquel sera implantée par la Tangentielle, la gare de Bobigny-la-Folie se situe tout à fait à l'échelle des territoires labellisés OIN : 150 000 m² de SHON sont aujourd'hui programmés. D'un point de vue urbain, la distance qui sépare les deux gares de Pantin et Noisy-le-Sec, de plus de 4 km, mesurée à l'aune des densités de population et d'emplois (plus de 28 000 emplois dans la ville préfecture) justifie la création d'une gare RER E à Bobigny-la-Folie. Le réseau de transport serait alors plus attractif en créant une offre nouvelle pour la zone dense, un maillage supplémentaire d'une ligne radiale (métro ligne 5) sur une rocade lourde.

II. DEVELOPPER ET DESATURER LE RESEAU LOURD ACTUEL

L'architecture du réseau lourd est incomplète dans la zone dense urbanisée de la Seine-Saint-Denis. Les radiales majeures esquissent une trame d'est en ouest (RER B, RER A), entre lesquelles seule la ligne E offre une possibilité de rabattement. Non seulement le manque de liaison en rocade est important, mais en plus la seule qui existe entre Pantin et Chelles/Villiers présente une offre peu attractive.



► A. Désaturer l'intégralité de la ligne E du RER

La ligne E constitue un axe structurant de l'est francilien dont l'offre reste insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements du territoire qu'elle traverse.

La ligne est actuellement saturée tant sur son tronc commun que sur ses deux branches. Son attractivité, conjuguée à sa faible fréquence, amène à des taux de charge élevés.

La gare de Chelles est la porte d'entrée de la zone dense des habitants de Seine-et-Marne. Les deux branches sont aujourd'hui saturées aux heures de pointe du matin, ce qui s'amplifie encore sur le tronc commun. Les projets de développements urbains et de transport (prolongement de la ligne 11 notamment) renforceront la tendance.

Le fonctionnement de l'ensemble de la ligne doit être revu. Au-delà de la modernisation des différents systèmes de signalisation, il semble pertinent de remettre en question le partage actuel des circulations sur le faisceau emprunté par le RER E. Toutes les solutions techniques doivent être étudiées, y compris les voies dédiées

► B. Désaturer l'intégralité de la ligne A du RER

La ligne E est d'autant plus attractive pour les populations résidant entre les deux radiales lourdes (lignes A et E du RER), que l'extrême saturation de la ligne A la rend inaccessible. La problématique de la désaturation de la ligne A est tout aussi prégnante à l'est. En effet, la saturation de la ligne A est née, entre autres, de la densification de l'urbanisation depuis Montreuil (gare de Vincennes) jusqu'aux développements urbains intenses des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand, Champs-sur-Marne). La proportion d'habitat y est plus forte que le volume d'emplois. Aussi, les gares situées à l'est de la ligne A sont-elles extrêmement fréquentées par des habitants rejoignant les viviers d'emplois de l'ouest et de Paris. Le projet mis en débat de prolongement de la ligne E doit permettre de désaturer la ligne A du RER non pas uniquement en ses parties centrales et ouest (par une alternative au cœur de Paris et entre La Défense et Evangile), mais aussi sur la partie est.

Par conséquent, donner au RER E une fréquence de véritable RER à l'est permettrait d'offrir une alternative comparable au RER A sur ce territoire. En effet, les habitants de la zone située entre les lignes A et les deux branches de la ligne E (Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne, Chelles, etc.) disposeraient-ils de conditions de mobilité acceptables dans leurs déplacements (à l'heure de pointe, fréquence du RER A : 3 minutes, RER E : 10 à 20 minutes).

Le Département se mobilise pour que la ligne E soit l'objet d'un investissement sur son intégralité afin de rendre ses fréquences cohérentes avec les besoins de déplacements des habitants de l'est, et compétitives par rapport à l'offre de la ligne A du RER. A terme, il faut envisager l'arrêt des trains dans toutes les gares



Conclusion

Le Département de la Seine-Saint-Denis soutient le prolongement à l'ouest du RER E à condition de traiter également les branches est et leur tronçon commun, dans le cadre d'un schéma directeur visant à obtenir une amélioration du service offert aux usagers de l'est francilien. Sa transformation en un RER comparable à la ligne A serait un accélérateur de développement des pôles d'emplois, de formation, d'habitat et de loisirs de cette partie du territoire régional car il est impératif que l'alternative en transports en commun existe pour une croissance urbaine respectueuse.

Enfin, le Département souhaite que la gare de Bobigny-la-Folie puisse être desservie par le RER E.

► Texte commun des départements du Val-De-Marne, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis

Aujourd'hui, la ligne E du RER à l'est de Paris fonctionne déjà en présentant de nombreuses limites. Tous les trains ne desservent pas chacune des gares du cœur de l'agglomération. En période de pointe, certaines gares n'ont qu'un train tous les quarts d'heure car l'infrastructure est partagée avec d'autres circulations ferroviaires qui réduisent la capacité de la ligne E.

Demain, le prolongement de la ligne à l'ouest de Paris va certainement être utilisé par de nouveaux usagers habitant à l'est, ce qui représente une chance mais aussi un risque de saturation encore plus forte de la partie est du réseau.

Conscients de ces difficultés actuelles et futures, les Départements du Val-de-Marne, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis jugent indispensable que le prolongement à l'ouest soit accompagné d'un programme d'investissements permettant d'augmenter les fréquences à l'est ainsi que les conditions de confort de la ligne. Pour ce faire, les trois départements demandent l'élaboration d'un schéma directeur sur toute la partie est du RER E en même temps que les études pour son prolongement à l'ouest.

FICHE D'IDENTITE

- superficie : 236 km²
- 40 communes
- 1 491 972 habitants
- 35 % de la population a moins de 25 ans
- densité : 6 322 habitants au km² (960 hab. au km² en Île-de-France)
- 3 universités : Paris 8, Paris 13, Paris 12 / 5 IUT / 2 écoles d'ingénieurs
- 14 parcs et forêts classés Natura 2000

UNE ECONOMIE DYNAMIQUE :

- 500 000 emplois salariés
- en 2009, plus de 9 000 créations d'entreprises, soit + 11,1 % par rapport à 2007
- 54 000 entreprises
- 160 zones d'activités
- 6 pôles de compétitivité : ASTech Paris Region, Cap Digital, Finance Innovation, Médicen Paris Region, Mov'éo, Advancity - Ville et Mobilité Durable

UNE STATURE INTERNATIONALE :

- 2 aéroports internationaux (Roissy CDG et Le Bourget - 1er hub européen d'affaires)
- 2 parcs d'expositions (Paris Nord Villepinte et Le Bourget)
- une plate-forme multimodale (Garonor : 375 000 m²)

UN RESEAU DENSE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT :

- 5 autoroutes (soit 69 km) - A1, A3, A86, A103, A104 (Francilienne)
- 5 lignes de chemin de fer
- 5 lignes de RER
- 6 lignes de métro
- 3 lignes de tramway à terme : T1, T5, T8
- 2 lignes de tram-train à terme : T4 et Tangentielle Nord
- 1 ligne de Bus à Haut Niveau de Service à terme
- 100 lignes d'autobus