

Les précautions environnementales

Le projet de tracé du prolongement d'Eole à l'ouest prévoit de traverser de nombreuses zones protégées, que ce soit des espaces verts, des sources de captage ou des sites classés. La liste des "sensibilités" environnementales qui sont répertoriées n'est pas exhaustive.

On peut différencier les risques "naturels" (forêts...) des nuisances liées aux travaux d'infrastructure.

Les nuisances environnementales :

- Le suivi du tracé du fleuve sur la partie la plus occidentale nécessiterait une relecture actualisée du PPRI (Plan de Prévention des Risques d'Inondation) datant de 2007, au regard de l'emprise territoriale nécessaire, des travaux d'aménagement et de l'exploitation de la ligne. Le réseau hydrographique secondaire devra être protégé.
- Une étude particulière sur la pertinence de la traversée de la forêt de Saint-Germain-en-Laye (classée Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, ZNIEFF) devra être menée afin d'évaluer l'impact sur les écosystèmes et la biodiversité. En effet, si ce projet de trajet est le plus court, l'intérêt en gains de temps ne doit pas occulter les conséquences écologiques engendrées par le passage régulier des trains (6 trains par heure aux heures de pointe). Un juste équilibre devra être trouvé entre ces intérêts divergents d'autant que le sud de la zone forestière est déjà traversé par une autoroute.

Les nuisances liées aux travaux d'infrastructure :

Il s'agit essentiellement des nuisances sonores auxquelles il faut ajouter les risques de déstabilisation de certains bâtiments lors de la construction de la ligne entre Saint-Lazare et La Défense, et cela quelle que soit l'option retenue. La durée des travaux et leur importance nécessitent la mise en place d'un "plan-bruit" et d'un cahier des charges respectant, bien sûr les textes, mais tenant également compte des caractéristiques des zones résidentielles concernées.

La même attention devra être prise sur chacun des secteurs où existeront des projets de nouvelles gares.

Conclusion : prolonger Eole vite

Le CESR d'Ile-de-France considère le prolongement d'Eole - estimé à 2,8 milliards d'euros - comme un projet d'intérêt général de première importance.

A ce titre, il doit être lancé **sans délais et de manière prioritaire**, indépendamment des autres projets de transports en cours de réflexion tel qu'Arc Express ou encore la double boucle du Grand Paris. Il recommande à cet effet que le projet de prolongement d'Eole conserve sa spécificité dans le cadre des débats publics à venir, dans la mesure où il présente un calendrier de réalisation beaucoup plus court.

Seconde assemblée régionale, le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional est une institution consultative composée de membres de la société civile organisée. Placé par la loi auprès du Conseil régional, le CESR "conçoit, pas ses avis, à l'administration de la région". Les mondes de l'entreprise, des organisations syndicales et de la vie collective et associative, organisés en commissions thématiques et une section de la prospective, se côtoient ainsi afin de débattre des grands sujets qui préoccupent au quotidien, les habitants de la région concernée. S'ils s'intéressent de plus en plus aux sujets de société et de la qualité de la vie des habitants, les CESR n'en oublient pas moins les grands dossiers au fondement même de leur création il y a 40 ans : l'aménagement du territoire régional.

NB : L'intitulé des CESR a été modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement. Ils deviennent des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux ce que se traduit, notamment, par une extension des possibilités de saisine aux questions intéressant l'environnement dans la région.



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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°2

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.

Cahier d'acteurs préparé par la commission spécialisée relative aux débats publics sur les infrastructures de transports du CESR et approuvé par le Bureau du CESR du 8 septembre 2010 (rapporteur : Claude Leroi, président de la commission spécialisée)



Conseil économique et social régional

Conseil Économique,
Social et Environnemental
de la Région Île-de-France

29, rue Barbet de Jouy 75007 Paris
Tel : 0153856625 Fax : 0153856589
Site : www.cesr-iledefrance.fr
Courriel : cesr@iledefrance.fr

L'urgence Eole

Le Conseil économique et social régional d'Ile-de-France (CESR) soutient vivement le projet de prolongement de la ligne de RER E (Eole) vers l'ouest de la Région Ile-de-France en passant par La Folie, le CNIT et la Porte Maillot.

Ce projet, soumis actuellement au débat public, présente les enjeux suivants :

- 1 réaliser une "liaison traversante" est-ouest permettant de désaturer la ligne A du RER,
- 2 renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment du Mantois et du secteur Seine Aval,
- 3 offrir un nouvel accès à La Défense.

Le CESR d'Ile-de-France, au titre de sa mission consultative en matière d'aménagement et de développement économique du territoire régional, se prononce pour la réalisation urgente du prolongement d'Eole.

La saturation des transports en commun, principal frein à l'accessibilité du quartier de La Défense et à la bonne irrigation du Mantois

La Défense constitue l'un des premiers pôles d'emploi de la région d'Ile-de-France. Dans le plan de renouveau de La Défense et le projet d'aménagement du quartier Seine Arche, ce sont plus de 900 000 m² de bureaux et 450 000 m² de logements supplémentaires qui devraient être créés d'ici 2016¹. Ceci aura pour conséquence une augmentation de la fréquentation des transports publics de + 25% à La Défense (soit pour 2016, plus de 560 000 voyageurs quotidiens, dont près de 320 000 (+ 27%) pour la seule ligne A du RER²) et du trafic dans les gares Auber et Châtelet-les-Halles. Or, le RER A et la ligne 1 du métro sont déjà saturés. Par ailleurs, les liaisons avec le Mantois sont déficientes tant sur le plan de la qualité que de la quantité.

Le territoire de la Seine Aval, avec 51 communes, fait l'objet d'une Opération d'Intérêt National. Il devrait connaître, dans les prochaines années, une croissance démographique très importante – liée à une ambition de construction de 2 500 logements neufs par an – et donc une forte augmentation des besoins en déplacement qu'il convient d'accompagner par une desserte en transports en commun performante.

Les mesures déjà engagées pour la modernisation du réseau de transports publics ne sont pas de nature à apporter une solution au problème de la saturation (automatisation de la ligne 1 dès fin 2010 avec 50 rames et la commande de nouveaux matériels roulants à double étage pour le RER). Si rien n'est fait, l'asphyxie du pôle d'échange de La Défense sera inéluctable. **Compte tenu de l'urgence de la situation, le CESR d'Ile-de-France demande la réalisation du prolongement d'Eole qui représente à court moyen terme la seule solution viable et une opportunité unique d'offrir aux salariés et aux habitants une accessibilité à la hauteur des besoins existants et surtout à venir.**

Le prolongement d'Eole : seule réponse efficace aux besoins des usagers des transports publics du quartier central des affaires (QCA) de Paris situé autour du quartier de la gare Saint-Lazare et de La Défense mais aussi un puissant levier de développement durable du territoire de la Seine Aval

3,5 millions
de personnes, soit
30 % de la population
francilienne, habitent dans
l'aire d'influence
du RER E.

Les études menées par RFF montrent que le prolongement d'Eole, avec 22 trains par heure sur le tronçon central (La Folie-Evangile), permettrait de :

- décharger le RER A qui connaît l'un des plus forts trafics du monde (1,2 million de voyageurs par jour),
- libérer de la capacité en gare de Paris Saint-Lazare (accès direct à La Défense pour les voyageurs de transit)
- alléger la fréquentation du pôle d'échange de Châtelet-Les Halles grâce à la Gare du Nord/Magenta (nouvelle interconnexion nord sud/est ouest et proposer un nouvel axe est/ouest alternatif à la ligne A du RER).

Par ailleurs, le prolongement d'Eole garantirait :

- une forte diminution des temps de parcours entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare et le pôle Magenta/Gare du Nord/Gare de l'Est,
- le maintien, voire l'augmentation du taux remarquable d'usagers venant à La Défense en transports publics (85 %).

¹ Création/mise en utilisation de surfaces nouvelles à l'horizon 2016 sur le secteur La Défense EPAD élargie + Nanterre EPASA hors impact tours Signal, Phare, ministère, 2e phase tour Hermitage + Groues + commerces et densifications diverses (Source Audel/Epad/Rapport Préfet P. Lelarge)

² Source Audel/Epad/Rapport Préfet P. Lelarge

En ce qui concerne le Mantois, Eole doit ainsi être considéré comme :

- le premier jalon d'une desserte renforcée de la Seine Aval,
- un accès direct, en 38 minutes, pour les habitants de Mantes-la-Jolie à La Défense, soit un gain de 14 minutes par rapport à la situation actuelle,
- un lien essentiel entre le quartier d'affaires et le pôle d'emploi complémentaire, en mutation, du territoire de la Seine Aval.

Le CESR insiste sur l'importance de prévoir des plans de rabattement (itinéraires et les modes de transport) en amont des projets d'infrastructure (gares nouvelles ou réaménagées) afin d'inciter les utilisateurs des transports collectifs à se reporter sur les modes alternatifs à la voiture.

Plusieurs arrêts sont à prévoir

A la porte Maillot...

Parmi les trois tracés envisagés ("Porte Maillot", "Porte de Clichy", "Avenue des Ternes"), le CESR d'Ile-de-France privilégie le tracé permettant la création d'une station à la Porte Maillot, traversée par plus de 7,5 millions de personnes chaque année.

Cette station représente une opportunité unique :

- d'offrir aux habitants proches du tracé actuel de la ligne C, notamment dans les départements des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise, un nouvel accès facilité au pôle d'emploi de Paris-La Défense grâce à une nouvelle interconnexion avec la ligne C du RER,
- d'éviter de laisser un site situé à la croisée de deux axes stratégiques à l'échelle métropolitaine (axe historique et boulevard périphérique) devenir une zone d'entre-deux, en marge des pôles de développement, tant sur le plan urbain que socioéconomique,
- de conforter la place de Paris en tête des villes d'accueil de congrès internationaux devant Barcelone, Singapour et Berlin³ en offrant aux visiteurs du Palais des Congrès - premier équipement du tourisme d'affaires en Ile-de-France, secteur dont les retombées économiques pour Paris et sa région sont estimées à 4,5 milliards d'euros et qui représente plus de 52 000 emplois - un accès direct depuis les Gares du Nord et de l'Est desservies par les lignes Thalys, Eurostar et TGV Est par lesquelles une grande partie des congressistes européens transitent.

... au CNIT et à La Folie

Le CESR d'Ile-de-France considère enfin comme indispensable la création de deux nouvelles gares, l'une sous le CNIT et l'autre au niveau de La Folie (dans le secteur des Groues à Nanterre), pour bien desservir ces zones denses à vocations multiples.

Aussi sous réserve de résolution des problèmes techniques, la première gare devrait être localisée sous le CNIT afin :

- de relier La Défense depuis la gare Saint-Lazare en 7 minutes 50,
- d'offrir une accessibilité de proximité aux usagers (salariés et aux habitants de ce territoire),
- d'optimiser la décharge du RER A (10 à 15 %) et de la ligne 1 du métro,
- de renforcer le hub de la gare de La Défense-Grande Arche.

La seconde gare de La Folie devra être coordonnée avec les projets de transports d'envergure régionale, voire interrégionale.

³ Etude de l'International Congress and Convention Association (ICCA) parue le 15 mai 2009