

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°20



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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ville de Nanterre
88 à 118, rue du 8 Mai 1945
92000 Nanterre
Tél. : 3992
Site : www.nanterre.fr

► Pour Nanterre, répondre aux enjeux de mobilité pour une ville équilibrée et durable

Des besoins de déplacements régionaux comme locaux

- 90 000 habitants, 95 000 salariés, 32 000 étudiants et plusieurs dizaines de milliers de visiteurs se déplacent chaque jour sur le territoire de Nanterre, totalisant plus de 400 000 déplacements quotidiens tous modes confondus au sein de la commune et avec l'ensemble de la métropole.
- Nanterre dispose d'un réseau d'infrastructures de transports développé mais très orienté vers Paris, comme la plupart des villes de banlieue.
- Les lignes A du RER et L du Transilien restent les plus efficaces pour les déplacements à grande échelle. Néanmoins les conditions de voyage en heures de pointe sont dégradées, associées à des rabattements en bus vers les gares depuis les quartiers parfois peu performants.
- Avec des modes de vie et des besoins qui ont évolué, ce réseau ne suffit plus à répondre à une demande de déplacements variée, car l'enjeu consiste à pouvoir se déplacer facilement d'un point à un autre de la ville comme de banlieue à banlieue, tout en disposant de liaisons performantes avec Paris.
- Cela concerne particulièrement :
 - certains quartiers de Nanterre aux populations très variées parfois fortement dépendantes des transports en commun,
 - les personnes se rendant à Nanterre ou à La Défense depuis les communes environnantes et, plus généralement, depuis les Hauts-de-Seine.

Un territoire marqué par d'importantes coupures urbaines

Nanterre subit depuis de nombreuses années les conséquences d'une situation stratégique en première couronne de Paris et à proximité du pôle d'affaires de La Défense : la multiplicité des infrastructures dédiées aux transports représente autant de coupures qui mobilisent un vaste foncier et qui ont fractionné la ville en de nombreuses enclaves.

1 000 trains et RER par jour traversent Nanterre.
Plus de 40 000 voitures y passent aux heures de pointe.
10 % du territoire est occupé par les infrastructures.
Plus de 50 % des navettes domicile-travail entre Nanterre et l'ouest parisien (hors Paris) se font en voiture.

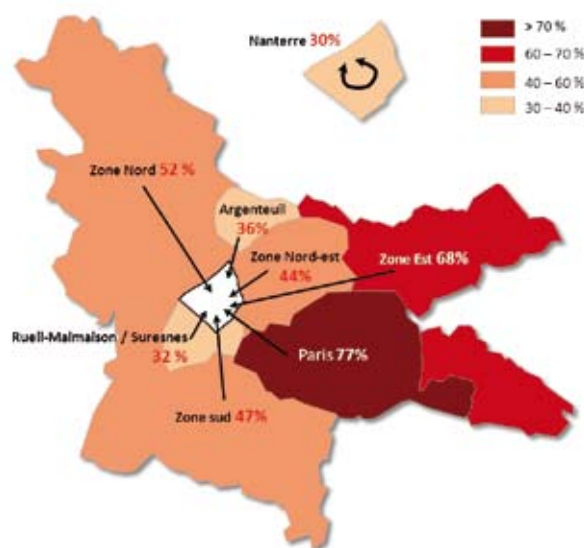
Oui au prolongement du RER E mais pas au détriment de la qualité de vie des Nanterriens

Les défis et enjeux portés par la Ville

Le désenclavement des quartiers de Nanterre et l'amélioration des liaisons sont une priorité pour la commune : les projets urbains et toute nouvelle infrastructure de transport envisagée sur le territoire doivent aujourd'hui participer à recoudre la ville, rééquilibrer les quartiers et offrir plus de mixité dans les fonctions (habitat, bureaux, équipements...).

La ville soutient le projet du RER E, notamment pour délester le RER A et renforcer l'accès à Paris depuis le Mantois et plus généralement l'ouest de la métropole. Cependant, Nanterre reste très attentive aux conditions de passage du RER E sur son territoire.

Pourcentage des navettes domicile-travail vers Nanterre effectuées en transports en commun (INSEE 2006)



Ville-préfecture et deuxième commune des Hauts-de-Seine, Nanterre souhaite penser le développement des grands projets de transports en répartissant plus intelligemment l'offre sur son territoire et autour de La Défense, pour plus d'équité sociale, et en améliorant des infrastructures qui depuis trop longtemps impactent son territoire.

Premier projet soumis au débat, le RER E dont l'utilité régionale est incontestable, propose un dossier qui semble à la municipalité très discutable sur de nombreux aspects. Choix techniques, accessibilité, consommation foncière, nuisances environnementales ; sur ces quatre volets les élus de Nanterre s'interrogent sur les choix proposés, et entendent soumettre des contre-propositions qu'ils souhaitent pouvoir discuter et développer avec les maîtrises d'ouvrage et l'ensemble des partenaires de la Ville.

Le prolongement d'Eole ne peut se faire au dépend de la qualité de vie des habitants et de leur environnement. Des éléments clé du dossier RER E doivent être modifiés, réévalués ou approfondis et articulés aux études des projets Arc Express, Grand Paris, TGV et fret, afin de donner au projet RER E les fondements locaux d'une solidarité que la Ville défend pour un développement harmonieux de l'ouest parisien.

Patrick Jarry, maire de Nanterre

De fortes attentes de la Ville face au dossier du débat public

► Le franchissement ferroviaire de la Seine pourra-t-il supporter l'accroissement du trafic ?

Le raccordement du RER E aux voies des grandes lignes Paris-Normandie au niveau du Pont de la Morue engendrerait une circulation de trains supplémentaires sur une voie ferrée commune en 2 x 1 voie. Nanterre s'interroge sur la capacité de ce pont à supporter le trafic ainsi programmé (Transilien, RER E, trains express Normandie), en considérant par ailleurs les hypothèses d'augmentation du nombre de rames du RER E les années suivantes.

Pour estimer cette capacité, Nanterre demande à ce que soit pris en compte le projet de ligne à grande vitesse Paris-Normandie.

Par ailleurs, la question de la vitesse des trains n'est pas évoquée : quelle sera-t-elle sur le Pont de la Morue alors qu'un saut-de-mouton et la courbe du faisceau ferroviaire à Nanterre obligeront certainement les trains à ralentir bien avant d'atteindre la gare de La Folie ?

Enfin, la restructuration des infrastructures avec le raccordement du RER aux voies de Paris Saint-Lazare ne doit pas obérer la possibilité de remettre en service les embranchements ferrés fret du secteur des Papeteries et du secteur Peugeot au Petit Nanterre. Ce sujet n'est pas évoqué dans le dossier.

► Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures ferroviaires du RER E qui traverse Nanterre

Le raccordement au réseau grandes lignes Paris-Normandie après la gare de La Folie est envisagé au niveau du Pont de Rouen via un nouveau viaduc ou passage en souterrain avec une très longue trémie. Sur ce site très bruyant dont la Ville demande l'amélioration depuis de nombreuses années, un ouvrage de type 'saut-de-mouton' achèverait d'enclaver le Petit Nanterre. La Ville exige que soient étudiées une solution améliorant les impacts de cet ouvrage et participant à développer les liens de part et d'autre.

En outre, les infrastructures ferroviaires en talus entre La Folie et le Pont de Rouen doivent faire l'objet d'un traitement en vue de leur amélioration, ce qui ne figure pas au Dossier du débat.

► Ne pas concentrer la future desserte du RER E dans le secteur déjà très bien desservi de Nanterre-Préfecture

Nanterre serait desservi par le RER E via une nouvelle gare sur le site de La Folie, un large faisceau ferroviaire à moins d'1 km en arrière de La Défense. Cette perspective inquiète pour deux raisons.

- Une gare Eole à La Folie n'améliorera pas la desserte de Nanterre (site voisin de la gare de Nanterre-Préfecture) et contribuera à concentrer toujours plus les flux sur La Défense aux dépens de secteurs qui resteront enclavés (Petit Nanterre, Bords de Seine, Plateau-Mont Valérien).
- Le site doit accueillir un espace pour le retournement de trains supplémentaires permettant d'assurer une fréquence de 22 trains en heures de pointe sur le tronçon du RER E compris entre les gares de La Folie et Magenta. Dans le cadre des perspectives d'évolution du secteur des Groues-La Folie, l'impact des nuisances sonores engendrées par ce fonctionnement doit être très finement évalué.

► Des emprises ferroviaires toujours plus importantes, accentuant les coupures urbaines

Les conditions d'exploitation du RER E telles qu'exposées dans le Dossier du débat public auraient pour conséquence la mobilisation d'un vaste foncier.

- Dans le secteur de la Folie (reprise de l'ensemble du faisceau ferré pour le retournement des trains) : Nanterre souhaite que l'hypothèse d'un traitement du retournement des trains en souterrain sous La Défense soit étudiée en toute transparence.
- Sur l'îlot ferroviaire : le site accueillerait le garage des trains en heure creuse, ce qui remet en cause le potentiel de mutation de ce périmètre accueillant des bâtiments à l'intérêt architectural remarquable.
- Sur la phase chantier, aucun élément n'est apporté sur les nuisances qui en découleront, alors qu'il y a tout lieu de supposer que le site de La Folie pourrait être utilisé comme base arrière du tunnelier.

La mobilisation excessive de terrains affectés au passage du RER E serait autant de foncier supplémentaire non utilisable pour une urbanisation future. Nanterre demande qu'un bilan des surfaces affectées au foncier du RER E soit établi pour toutes les hypothèses envisagées.

Une gare d'Eole au Pont de Rouen, une nouvelle porte d'entrée pour le nord de Nanterre

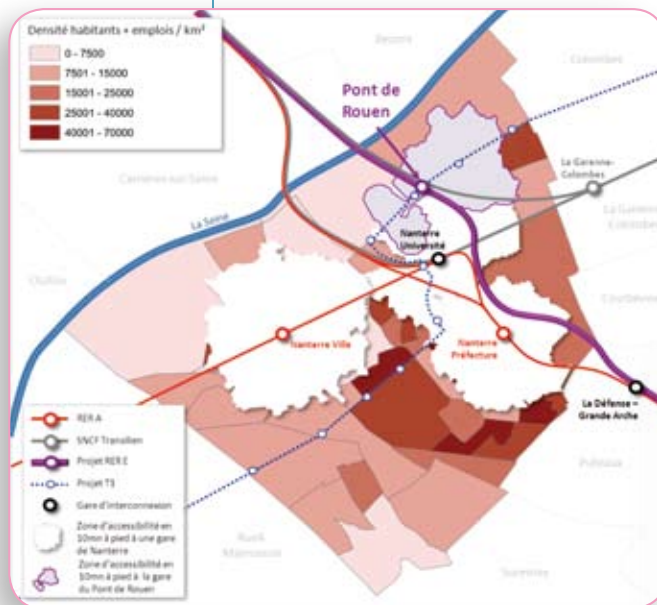
Afin que le prolongement d'Eole ait des retombées locales et accompagne de nouvelles dynamiques urbaines, la Ville estime que l'implantation d'une gare dans le secteur du Pont de Rouen pourrait répondre aux problématiques spécifiques du nord de Nanterre. Cette hypothèse n'a pas été correctement étudiée et ne figure pas dans le Dossier du débat public.

► Un rééquilibrage de la desserte en faveur du nord-ouest de Nanterre.

C'est tout le quartier du Petit Nanterre (une zone enclavée de 9 000 habitants avec une opération en cours de rénovation urbaine, un hôpital) et une zone d'emplois en bords de Seine (les Hautes-Pâtures, plus de 6 000 emplois) qui se retrouveraient désenclavés, la gare offrant par la même occasion un accès par le nord au campus universitaire. La fréquence de la desserte serait de 6 trains par heure en période de pointe, avec la possibilité d'augmenter cette fréquence par la suite.

► La réduction des nuisances

Une gare en surface au Pont de Rouen permet d'opter pour un ouvrage réduit de raccordement des voies du RER à celle du groupe V ('saut-de-mouton court') entre l'A86 et la Seine, minimisant l'impact de l'infrastructure.



La desserte actuelle en transport lourd à Nanterre et l'implantation d'une gare au Pont de Rouen.

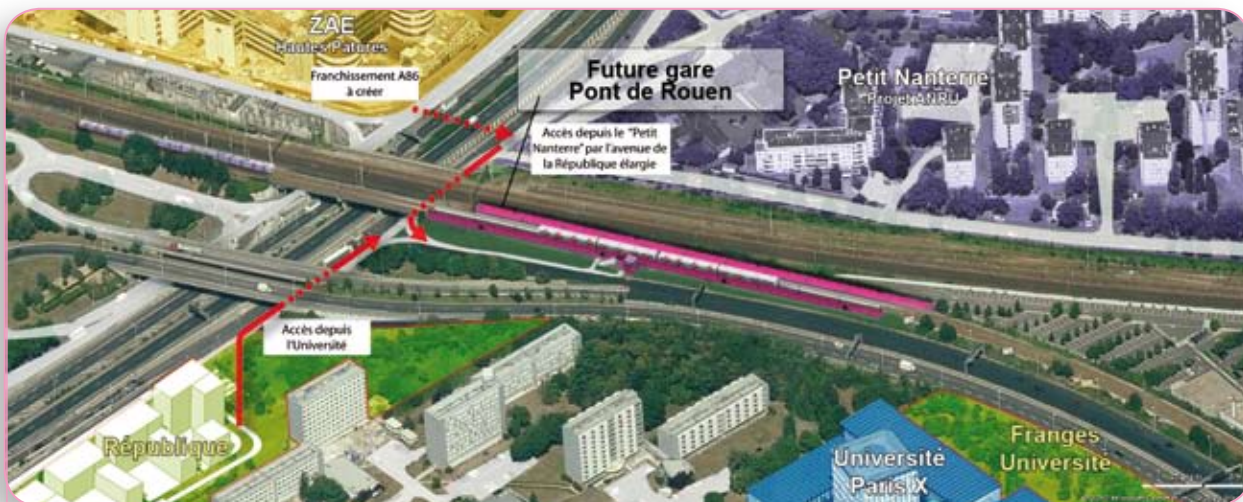
► Un pôle intermodal

Le RER E au Pont de Rouen, c'est une correspondance directe avec le T1 prolongé, et un point de rabattement des lignes de bus locales.

Plus généralement, la future gare doit participer à articuler les projets RER E, Arc Express/Grand Paris et LGV Paris-Normandie, pour cesser l'hyperconcentration sur La Défense et structurer un réseau qui réponde le mieux aux besoins de mobilité.

► Une gare, un projet urbain

Le désenclavement du Petit Nanterre peut se faire grâce à un réaménagement du Pont de Rouen et une restructuration de son environnement. La municipalité réaffirme l'urgence à lancer des études en ce sens, l'ouvrage étant riverain du quartier du Petit Nanterre, de la ZAC Seine-Arche et du campus Paris Ouest la Défense Nanterre.



Proposition d'implantation de la gare Eole au Pont de Rouen

Une gare au Pont de Rouen : une meilleure répartition de l'offre de transports à Nanterre et le moyen d'intégrer une infrastructure à la Ville



Conclusion

La Ville de Nanterre est prête à accueillir le prolongement d'Eole, à condition :

- qu'il n'occasionne pas de nouvelles nuisances sonores et visuelles et participe à la réduction des coupures urbaines ;
- qu'il favorise le rééquilibrage de la desserte de la ville en transports en commun ;
- qu'il participe au projet de restructuration des quartiers ;
- que la gare s'inscrive dans un réseau structurant et efficace à l'échelle locale, intercommunale et métropolitaine, pensé en articulation avec les projets de roades (Arc Express/Grand Paris), l'arrivée du TGV Normandie et les projets de fret.