

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°22



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.

Naturellement Nanterre

Implanter Eole à La Défense et à Nanterre pour améliorer leur desserte, sans desservir ceux qui y vivent ou y vivront, ceux qui y travaillent ou y travailleront

Depuis longtemps, les infrastructures de transports en commun ne suffisent plus aux besoins du secteur Nanterre-La Défense. Alors que l'extension du quartier d'affaires se poursuit de façon inconsidérée, impactant de plus en plus négativement Nanterre, notamment à la faveur de la fusion de l'EPAD et de l'EPASA (Etablissement d'Aménagement Seine-Arche), **on se soucie enfin de créer de nouvelles lignes à grande capacité** pour améliorer les liaisons tant avec l'est et l'ouest de l'agglomération (prolongement d'Eole) qu'avec les autres banlieues (projets de roclades Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris). **A la bonne heure !**

Mais il doit s'agir de gestes forts pour améliorer la vie des usagers et encourager efficacement le report modal du véhicule individuel vers les transports collectifs et non de prévoir pour dans une quinzaine d'années des conditions de circulation aussi pénibles qu'actuellement en dégradant au passage le cadre de vie sur les territoires traversés. Avec entretemps un inconfort de plus en plus intolérable pour les voyageurs du fait de l'augmentation constante du trafic et des travaux.

Outre quelques mesures relatives au projet de prolongement d'Eole, nous réclamons donc un moratoire des grandes opérations immobilières et l'annulation de celles qui nuisent directement au projet lui-même.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

**Naturellement Nanterre
Comité local du MNLE**

(Mouvement National de Lutte
pour l'Environnement)

affilié par ailleurs à Environnement

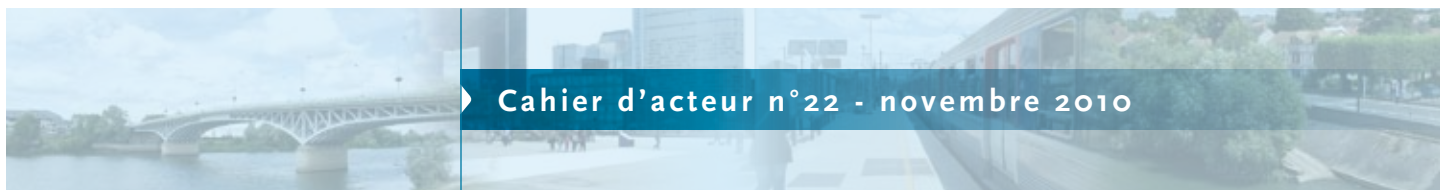
92 et Ile de France Environnement

11 rue des Anciennes Mairies

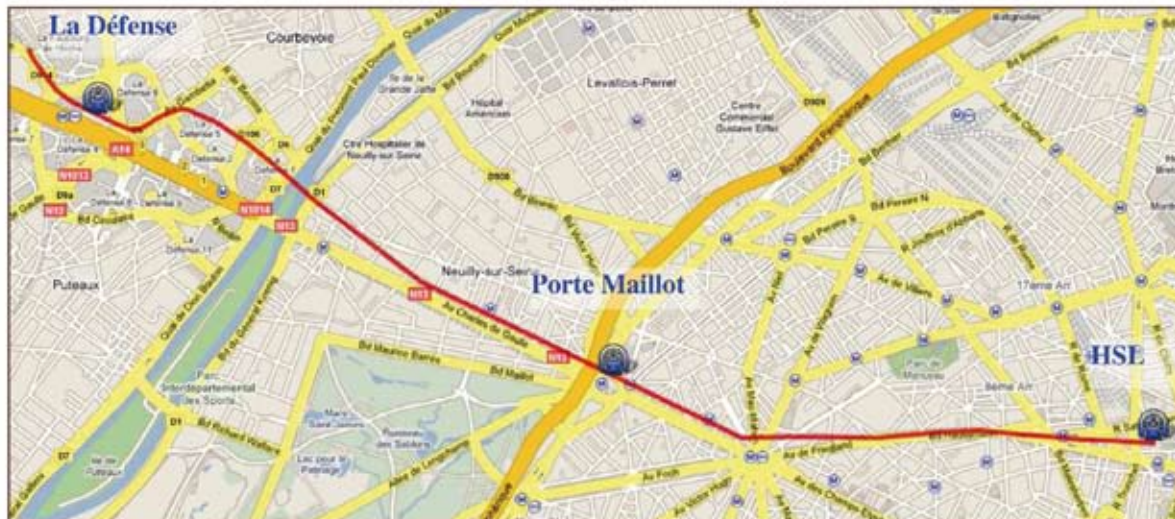
92000 NANTERRE

Tel : 01.47.25.04.73, ou 01.47.21.07.90

Courriel: nature.nanterre@free.fr



LE TRACÉ HAUSSMANN-SAINT-LAZARE / LA DÉFENSE, PAR LA PORTE MAILLOT



Le tracé via la Porte Maillot renforcerait le maillage* des transports collectifs (ligne 1 du métro et ligne C du RER), accompagnerait le développement d'un quartier parisien et serait attractif en termes de temps de parcours.

Source : RFF, 2010

En Ile-de-France, pour préserver l'environnement, il faut dire non à l'étalement urbain ! Oui au maillage !

Les deux collectifs d'associations auxquels nous sommes rattachés ont quelques désaccords sur d'importantes questions environnementales. Mais, en Ile-de-France, elles se retrouvent :

- pour s'opposer à l'étalement urbain qui détruit les espaces agricoles ou « naturels » et favorise l'utilisation excessive des véhicules motorisés au détriment de la qualité de l'air, des réserves d'énergie fossiles et de l'effet de serre.
- pour encourager réellement le report modal vers les transports collectifs, ce qui implique de renforcer considérablement l'offre de service des réseaux de transport en commun, d'une part en desservant certains territoires – ce que se proposent de faire les trois projets en débat – et d'autre part en améliorant le maillage qui est satisfaisant à Paris intra muros mais qui est tout à fait déficient en banlieue. Lors de l'enquête publique sur le PDU (Plan de déplacements urbains) de la Région Ile-de-France ordonné par la Loi sur l'Air, nous avons déjà trouvé que les objectifs de réduction du trafic automobile étaient bien trop modestes. Et pourtant ces objectifs n'ont pas pu être atteints. Les raisons de cet échec sont aujourd'hui identifiées :

1. La décision trop tardive d'engager le financement d'une rocade ferrée express en proche couronne après vingt ans d'atermoiements des exécutifs régionaux, laissant inexorablement le réseau exclusivement radial des RER être engorgé par les déplacements inter-banlieues.
2. Une ségrégation urbaine accrue qui interdit aux salariés de l'agglomération dense de s'y loger, les renvoyant toujours plus loin dans la grande couronne, et les contraignant ainsi à l'acquisition et l'usage d'un véhicule pour se rendre à leur travail. Cette situation s'est naturellement aggravée du fait de l'absence de sanction dissuasive dans l'application de la loi SRU à l'égard des maires de la petite couronne qui se refusent à construire des logements sociaux.

Nous interviendrons en ce sens dans les débats sur Arc Express et sur le Réseau du Grand Paris, où il y a beaucoup à dire. Mais à propos d'Eole aussi nous avons des exigences, notamment sur l'amélioration du maillage. Dans cet esprit, il conviendra de choisir les variantes les plus pertinentes et d'étudier des améliorations possibles du projet :

- Parmi les options proposées pour le tracé Haussmann-St-Lazare-La Défense, l'une est à rejeter absolument, celle qui passerait sous le RER C en l'ignorant aussi stupidement que le

fait le RER A. Et ce serait plus incompréhensible encore que pour la A dans la mesure où St-Lazare est nettement plus éloigné de La Défense que l'Etoile. Une station intermédiaire ne serait vraiment pas superflue. Alors, Porte Maillot ou Porte de Clichy ? Les deux options ont des avantages. S'il se confirme que la ligne 14 est bien prolongée vers Pleyel ou St-Ouen en passant par la porte de Clichy, l'option porte Maillot semble plus opportune.

- Entre Poissy et Nanterre, aucun arrêt ne semble prévu. Certes, pour ceux qui veulent s'arrêter à l'une des gares intermédiaires, il y a la possibilité de changer à Poissy ou à La Défense pour prendre la ligne A. Mais pour ceux qui veulent aller à Cergy en venant de Mantes, cela veut dire deux changements, comme actuellement, alors qu'un arrêt à Maisons-Laffitte en supprimerait un. Vu sa population, Sartrouville mériterait aussi d'être desservi par Eole (même si nous militons contre l'urbanisation de la plaine de Montesson !). S'il n'est pas souhaitable d'ajouter deux nouvelles stations, qu'il y en ait au moins une dans ce secteur et plutôt à Sartrouville où il y a sans doute plus de lignes de bus en correspondance.

- Il est intéressant de créer une nouvelle gare Eole à Evangile pour desservir ce quartier en évolution, assurer une correspondance avec le tramway T3 et celui de Villetaneuse et permettre le retournement d'une partie des rames. Mais il est dommage que la correspondance ne soit pas assurée avec la ligne 7 à porte de la Villette, celle qui est possible à Magenta-Gare de l'Est étant particulièrement pénible.

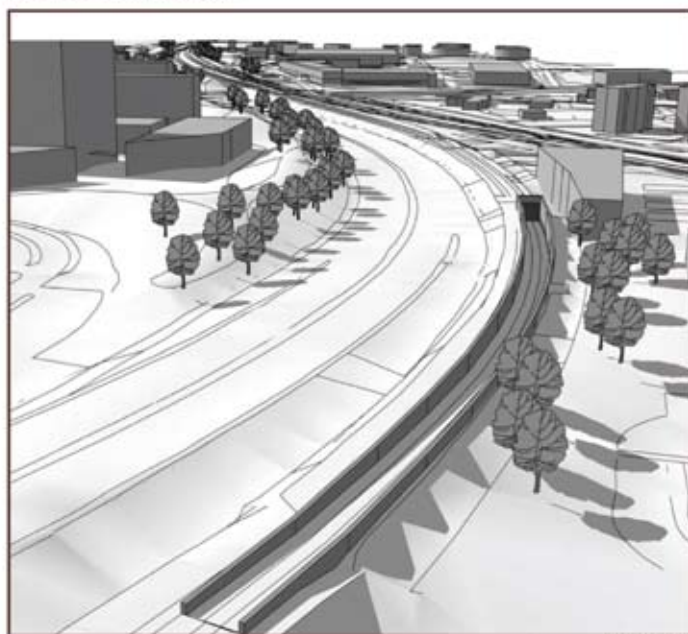
- Certains, à Nanterre, proposent une station au pont de Rouen en plus ou à la place de celle prévue aux Groues. Nous sommes très intéressés par une telle suggestion si elle permet, avec tous les aménagements qu'elle implique, de compenser ou d'atténuer les nuisances qu'apporterait le passage en aérien au-dessus de l'A86, que le « saut de mouton » soit situé à cet endroit ou un peu plus loin, au-dessus de la Seine. La correspondance avec le futur T1 serait particulièrement appréciable. Il faudrait confronter ce projet avec celui de prolonger jusque là la ligne 1 du métro qui aurait a priori nettement plus de six rames par heure aux heures de pointe mais qui serait un terminus tournant le dos à la grande couronne.

- Autre correspondance problématique à Nanterre, celle qu'il y aura avec le projet de rocade retenu. Arc Express envisage dans une de ses variantes une gare à La Folie-Les Groues, en correspondance, donc chez nous avec Eole. Dans l'autre variante, c'est à La Défense que les deux RER se croiseraient. La « ligne verte » du réseau du Grand Paris aurait semble-t-il deux correspondances possibles avec Eole à La Folie et à La Défense, par ailleurs terminus de sa « ligne rouge ». Du point de vue du maillage, on peut donc être rassuré mais les incertitudes quant à la localisation sur notre territoire ou à proximité sont multiples, surtout si l'on envisage aussi la ligne TGV Normandie qui semble maintenant probable dans le secteur.

❶ Non aux tourniquets abusifs de la ligne E !

Une question qui ne porte pas sur le maillage proprement dit mais sur une de ses modalités, c'est celle des lignes de péages aux correspondances. Il y a des tourniquets qui séparent le réseau métropolitain du réseau RER, quelle que soit la ligne. Mais alors que l'on peut passer d'une ligne à l'autre du RER sans avoir à ressortir son ticket ou son pass Navigo, à Haussmann-St-Lazare et à Magenta, Eole est un monde à part. De ce fait, pour certains itinéraires, on peut avoir quatre ou cinq péages à franchir. C'est particulièrement désagréable pour les voyageurs chargés de bagages, surtout s'ils circulent avec un coupon. A défaut de supprimer cette gêne là où elle existe, qu'au moins on ne l'introduise pas dans les futures nouvelles gares d'Eole !

POSITION DU TERRIER*



Source : RFF, 2010

Terrier ou saut de mouton au Petit-Nanterre?

Une fois de plus, c'est à Nanterre que va se situer l'aménagement le plus gênant d'un grand projet d'intérêt général : pour se raccorder à la ligne existante reliant St-Lazare à la Normandie, la ligne Eole sortie de terre aux Groues doit passer par-dessus ou par-dessous du côté du pont de Rouen. Voilà des années que nous réclamons le désenclavement du quartier

La solution «terrier» pour le raccordement aux voies Mantes-Poissy étudiée par le maître d'ouvrage paraît le mieux garantir l'insertion urbaine du projet.

Quelques exemples de gain de temps à l'heure de pointe du matin entre la situation aujourd'hui en transports collectifs et la situation avec Arc Express

Depuis	Vers	Gain de temps de parcours
Marne-la-Vallée	Aubervilliers	> 10 minutes
L'ouest du Val d'Oise	Aubervilliers	> 10 minutes
Le Nord des Hauts-de-Seine	Aubervilliers	> 20 minutes
Le plateau de Rueil-Malmaison	Aubervilliers	> 20 minutes
Montreuil	Aubervilliers	> 20 minutes
Plateau de Rueil-Malmaison	Gennevilliers	> 20 minutes
Sud Seine-Saint-Denis	Gennevilliers	> 10 minutes
Marne-la-Vallée	Gennevilliers	> 10 minutes
Nord-Est du Val-de-Marne	Gennevilliers	> 10 minutes
Boucle Nord des Hauts-de-Seine	Carrefour Pleyel	> 10 minutes
Nord-Est de la Seine-Saint-Denis	Carrefour Pleyel	> 10 minutes
Plaine Saint-Denis	Nanterre	> 10 minutes
Boucle Nord des Hauts-de-Seine	Nanterre	> 10 minutes
Ermont Eaubonne	Nanterre	> 10 minutes

du Petit-Nanterre séparé du reste de la commune par le talus ferroviaire. Sous le pont de Rouen, principale trouée dans cette barrière, passe l'autoroute A86 qui crée, elle, une coupure entre le quartier habité et la zone d'activité bordant la Seine en plus des nuisances sonores et olfactives qu'elle génère. L'enfouissement de l'autoroute qu'avec beaucoup d'autres nous réclamons changerait la physionomie de ce point noir, apaisant les circulations locales, permettant une bonne insertion du futur tram T1. Il n'a malheureusement jamais été étudié sérieusement par les pouvoirs publics. Dans le projet Eole, on nous propose un choix difficile :

- soit un « saut de mouton » au Pont de Rouen, lui-même élargi, c'est-à-dire une barrière plus large et plus haute mais qui ne freinerait pas les trains et faciliterait donc l'exploitation,

- soit un saut de mouton plus près de la Seine, moins pénalisant pour le quartier, mais freinant un peu les trains

et plus complexe, sans parler de la proximité d'un dépôt pétrolier (dont nous souhaiterions bien nous débarrasser) dont le PPRT en cours d'élaboration interdira probablement toute nouvelle infrastructure de transport dans la zone de risque,

- soit un « terrier », un tunnel, qui ne défigurerait pas un peu plus le secteur, mais qui ralentirait les trains et impliquerait le coûteux déplacement d'un poste électrique.

Alors, les Nanterriens, comme d'habitude, sacrifiez-vous au profit de l'intérêt général ! On nous promet, si la première option est retenue, d'étudier le projet « de façon à permettre la meilleure insertion urbaine possible »... Ce n'est pas écrit dans le dossier, mais on nous parle de remplacer le talus par un viaduc. On gagnerait en transparence ce qu'on perdrait en verdure... Avec une gare et quelques équipements annexes à la clé, la barrière serait évidemment moins rébarbative, mais ce serait une gare de grande couronne nettement moins bien desservie que celles du tronçon central. A moins qu'en plus de la ligne Eole prévue par le projet, la ligne 1 du métro vienne améliorer l'offre de transports collectifs du quartier. Les solutions acceptables par la population sont donc toutes très hypothétiques. Beaucoup de décibels en plus à peu près à coup sûr et probablement un enlaidissement d'un site déjà défavorisé sans réelle contrepartie.

CONCLUSION

Nous espérons que les pouvoirs publics s'attacheront à limiter l'impact probablement négatif du projet sur le cadre de vie du côté du Pont de Rouen. Malgré notre scepticisme, nous ne pensons pas devoir nous opposer au prolongement du RER E vers La Défense, Nanterre et le Mantois. Mais nous demandons que l'on prenne en compte notre souci d'améliorer le maillage avec les autres lignes existantes ou elles aussi en projet. Et nous demandons solennellement que l'on suspende tous les projets de tours ou de grands immeubles de bureaux qui augmentent chaque mois le nombre des emplois au centre d'affaires et aux alentours (sans résoudre nos problèmes de chômage !) jusqu'à ce que l'avancement des chantiers d'Eole et de la rocade choisie permette d'éviter la dégradation des conditions de transport des usagers des lignes actuelles.

Nanterre le 8 novembre 2010 Le Président Michel CHAMPESME