

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°24



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 du prolongement du RER E à l'ouest

MAIRIE DE PARIS



Depuis 1999, le RER E relie l'est métropolitain – Tournan, Chelles Gournay – au quartier Saint-Lazare, avec deux nouvelles gares dans Paris, Haussmann – Saint-Lazare et Magenta.

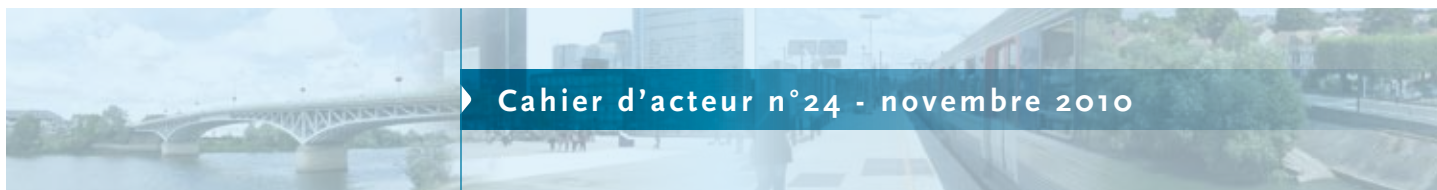
En 2006, face la saturation du RER A et du pôle de Châtelet-Les Halles, la Mairie de Paris, le STIF et RFF ont choisi de relancer le projet de prolongement du RER E à l'ouest afin de prendre en compte les évolutions récentes du trafic voyageurs et d'évolutions urbaines.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

MAIRIE DE PARIS



► Cahier d'acteur n°24 - novembre 2010



► Paris soutient le RER E à l'ouest



La desserte de l'ouest métropolitain par le RER E est une nécessité pour mieux relier les zones d'emplois et zones d'habitat à l'échelle de la métropole et pour offrir aux voyageurs de meilleures conditions pour leurs déplacements, notamment dans le RER qui est totalement congestionné.

La Ville de Paris a concrétisé son intérêt pour le projet en approuvant le Plan de mobilisation pour les transports proposé par la Région et soutenu l'ensemble des départements franciliens. Ce plan, approuvé par le Conseil de Paris en juillet 2009, prévoit ainsi une contribution de la Ville pour l'opération de prolongement du RER E à l'ouest à hauteur de 100 millions d'euros.

► Le RER E à l'ouest : une solution pour désaturer le RER A...

► Une desserte jusqu'au Mantois avec un mode d'exploitation ingénieux

Le prolongement du RER E consiste à la fois à réaliser un tunnel entre Haussmann-Saint Lazare et La Défense et au-delà, à améliorer la ligne existante jusqu'à Mantes pour y permettre la circulation des rames du RER E.

Le mode d'exploitation qui est envisagé pour le RER E est très innovant. Le STIF et RFF proposent en effet de faire fonctionner deux demi-lignes sur la même infrastructure :

- une ligne Mantes-Evangile
- une ligne Nanterre/La Folie-Chelles/Tournan

Ces deux lignes se superposeront donc entre Nanterre/La Folie et Evangile ; ce qui permettra d'offrir deux fois plus de trains sur ce tronçon central. Ce système évitera par ailleurs d'avoir une ligne trop longue et ainsi d'éviter les "effets boules de neige" c'est-à-dire la propagation de perturbations d'une extrémité à l'autre de la ligne. Les incidents seront ainsi plus rapidement circonscrits et un problème d'exploitation à Chelles n'aura pas de conséquence sur la régularité des trains de Mantes. **La Mairie de Paris est favorable à ce mode d'exploitation ingénieux.**

Tracé du projet de
Haussmann-Saint-Lazare
à Mantes-la-Jolie



... et améliorer les conditions de transport

► La station porte Maillot

Un des tracés proposés au débat public pose la question de l'opportunité d'une nouvelle gare à la Porte Maillot.

Même si un tel arrêt allonge le temps de parcours sur la ligne et diminue le potentiel de désaturation du RER A, cette proposition présente évidemment un intérêt pour le territoire parisien : elle permettrait de renforcer encore la desserte du secteur au bénéfice du quartier et en particulier de ses acteurs économiques (Palais des Congrès, hôtels...).

Elle permettrait aussi de multiplier les possibilités de déplacements en connectant le RER E avec le RER C, la ligne 1 du métro et, à terme, avec le tramway T3 prolongé depuis la Porte d'Asnières. Elle offrirait ainsi une interconnexion, qui sans être aussi complète serait de même nature que celle de La Défense.

Cette gare profonde s'avère coûteuse (300 millions d'euros) et compliquée à réaliser dans un secteur très contraint ; se pose la question de son financement. En dehors des maîtres d'ouvrage du projet, les financeurs de cette gare complémentaire doivent pouvoir compter sur les partenaires économiques présents dans le secteur, qui bénéficieront immédiatement de la desserte créée et qui auront dès lors la possibilité de marquer concrètement leur intérêt pour cette station.



Palier intermédiaire de la salle d'échange



► Desservir Paris : garantir la fréquence à Evangile et à Pont Cardinet

► Le nord-est parisien et le pôle Evangile : nécessité d'une desserte optimale

Le grand projet urbain de Paris Nord-Est parisien est l'une des plus vastes et des plus importantes opérations urbaines de la métropole, l'une des dernières qui pourra atteindre cette envergure : plus de 500 hectares, concernant plus de 200 000 habitants.

L'offre de transports accompagnera la création de ce nouveau quartier d'habitat et d'activités avec un pôle important de transports : la future gare Evangile du RER E sera ainsi connectée aux tramways T3 et T8, au cœur d'un environnement urbain dense et mixte de logements, emplois, commerces...

La Ville de Paris souhaite que les trains en provenance de l'ouest s'arrêtent en gare d'Evangile et n'aient pas pour terminus commercial la gare de Magenta. Un terminus des trains venant de l'ouest au-delà de Paris, par exemple à Noisy-le-Sec permettrait également de faire bénéficier la proche couronne de l'est parisien d'une fréquence doublée, ce qui semble tout à fait cohérent avec les perspectives de développement de ces secteurs.

► Clichy Batignolles et le pôle d'échanges Pont Cardinet : nécessité d'un renforcement de la fréquence

L'autre grand programme d'aménagement parisien à Clichy-Batignolles, compte 50 nouveaux hectares d'urbanisation, plusieurs milliers de logements, des équipements, des emplois avec notamment la nouvelle cité judiciaire.

Desservir ce nouveau quartier, aujourd'hui enclavé, est fondamental. Le prolongement du RER E à l'ouest dans un tunnel dédié permet de libérer la ligne J du Transilien Saint Lazare-La Défense : la Ville de Paris demande que cette liaison devienne une liaison omnibus avec une fréquence qui passera de 12 à 28 trains/heure. Les usagers du secteur Pont Cardinet auront ainsi un train toutes les 2 minutes, comme une fréquence de métro, en direction de Saint-Lazare et de La Défense. Avec le renforcement du RER C et le prolongement de la ligne 14, cela permettra de constituer à Batignolles un pôle d'échange à la hauteur de l'ambition de ce secteur d'aménagement.

En synthèse...

Ce projet de prolongement du RER E doit offrir aux voyageurs une solution alternative au RER A pour relier l'est et l'ouest de l'Ile-de-France.

Ce projet doit également être l'occasion d'une amélioration de la desserte des pôles Pont Cardinet et Evangile situés au cœur des plus grandes opérations d'aménagement actuellement en cours à Paris.

Le débat public RER E se déroule en parallèle d'autres débats sur les transports en Ile-de-France, comme le débat sur le projet Arc Express, fortement soutenu par la Mairie de Paris. Le prolongement devra donc s'intégrer dans un réseau de transport plus large, en cohérence avec le projet d'aménagement régional.