

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°26



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.

La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise-Yvelines (CCIV) porte avec la CRCI de Paris Ile-de-France et la CCI de Paris une vision commune du développement du RER E.

Dans ce cadre, la CCIV se mobilise plus particulièrement en faveur du territoire stratégique de la Seine Aval, aux côtés des acteurs locaux, dans une perspective de soutien au développement de ce territoire fragile.

► La Seine Aval : un territoire prioritaire de la région Ile-de-France qui, pour assurer son développement, doit s'appuyer sur une aire d'influence élargie

Entre 1993 et 2009, **la Seine Aval n'a connu qu'une augmentation de 0,5 % de son nombre d'emplois**. Sur la même période de 16 ans, dans le Val d'Oise et les Yvelines, le nombre d'emplois a augmenté de 22 %. La Seine Aval accuse donc un retard évident en création d'emplois. Ce constat est à mettre en perspective avec un taux de demandeurs d'emplois qui y est le double de celui du reste du département des Yvelines.

En 2006, pour répondre à cette urgence, l'Etat a décidé de mettre l'accent sur ce secteur en reconversion industrielle en créant une **opération d'intérêt national**. Ce projet est **structuré autour de quatre axes** :

- allouer au territoire une attractivité résidentielle perdue, avec un objectif de construction de 2 500 logements/an à atteindre en 2010 et à maintenir pendant 20 ans, soit un apport théorique d'environ 100 000 habitants supplémentaires,
- redonner au territoire son attractivité économique par le confortement et la diversification de son tissu économique et améliorer le taux d'emploi du territoire avec l'objectif de rattraper celui des Yvelines (0,68 contre 0,77),
- améliorer et compléter l'offre de transports (liaisons nord / sud et transports en commun),
- préserver la qualité paysagère et naturelle de l'environnement (berges de Seine, plateaux agricoles, biodiversité...).

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Chambre de commerce et d'industrie
Versailles Val-d'Oise / Yvelines

Chambre de commerce et d'industrie
de Versailles Val-d'Oise/Yvelines
21, avenue de Paris
78 021 Versailles Cedex
Tél. : 01 30 84 78 78

Seine Aval, un territoire à conforter

- Un décrochage économique relatif (+ 0,5 % de croissance seulement de l'emploi en 16 ans).
- Un maillage par les réseaux de transports saturé en heure de pointe.
- Un retard considérable accumulé dans les transports, notamment ferrés, avec l'une des lignes les plus obsolètes du réseau, d'où il résulte une qualité de service du trafic banlieue vers Paris très mauvaise.

Ainsi, ce projet de liaison ferroviaire s'intègre dans un nouveau contexte, celui d'une priorité forte donnée par l'Etat par la création de l'OIN et l'ambition du Grand Paris qui place résolument le territoire de la Seine Aval au cœur de l'axe Paris / Le Havre.

Qu'apporte, dans ce contexte, le RER E à l'ouest ?



Pour la Seine Aval, l'analyse du projet présenté fait apparaître les quatre principaux bénéfices de l'infrastructure.

► Structurer le bassin d'emplois :

en améliorant les liaisons entre les différents bassins de la Seine Aval et notamment entre Poissy et Mantes - 6 trains modernes en heure de pointe mailleront la Seine Aval demain avec le RER E.

► Permettre le report modal :

en améliorant la qualité de service offerte par le mode ferré, il se développe une alternative crédible au réseau routier très surchargé (plus de 130 000 véhicules/jour sur l'A13).

► Améliorer les connexions :

en élargissant le bassin d'emplois des habitants et des entreprises vers l'Ouest et vers l'Est :
> pour Poissy : le RER E, c'est un nombre de train qui passe de 9 à 14 trains en heure de pointe avec une liaison plus performante vers La Défense et Paris ;
> vers l'Ouest : ce sont des liens avec la Normandie qui seront également améliorés esquissant l'amorce logique du Grand Paris entre le Havre et Paris ;
> vers l'Est et la zone dense : en créant une liaison plus efficace vers le pôle de la Défense ;

> vers la grande vitesse : le RER E permet surtout de séparer les flux de fret, Transilien et TER normands. De facto, il est indispensable à la réalisation de la LGV Paris Normandie qui comportera un arrêt en Seine Aval, à Mantes-la-Jolie. Cette liaison nouvelle raccordera le territoire au réseau européen de la grande vitesse ferroviaire. C'est un atout considérable pour les entreprises et la Seine Aval.

► Rééquilibrer l'aménagement de la Région Ile-de-France :

EOLE est la garantie d'une offre de transport adaptée aux besoins de déplacements professionnels, vers la zone centrale, pour la Seine Aval. En effet, ce territoire a eu à souffrir de la politique régionale de rééquilibrage à l'est qui lui a fait prendre un retard considérable en matière de transports.

Le RER E qui arrive à l'ouest est une perspective nouvelle très attendue par les entreprises et les salariés.

Toutefois, la desserte du RER E proposée sur la Seine Aval nécessite des ajustements

Tout d'abord, **le RER E apporte des perspectives nouvelles au territoire.**

- Le Mantois pourra, grâce à Eole, se connecter à terme au réseau international des LGV.
- Le raccordement direct à **La Défense offre des perspectives nouvelles d'emplois.**
- La réfection de l'infrastructure et le nouveau matériel accroîtront la qualité de service insuffisante constatée aujourd'hui.

Dans ce cadre, **certains secteurs se trouvent être fortement renforcés.**

- Les pôles d'emplois structurants des **Mureaux et de Poissy** voient leur offre augmenter de manière significative. Par exemple, 14 trains en heure de pointe contre 9 aujourd'hui à Poissy.
- **La gare de Mantes-la-Jolie** qui voit son offre renforcée de 7 trains à 9 trains en 2020. Mais, la rapidité d'accès à Paris semble quant à elle dégradée. Par exemple, 3 trains directs et 2 semi-directs à partir de Mantes contre 4 et 3 aujourd'hui. **L'accès rapide à Paris de Mantes est, à notre sens, insuffisant dans le projet proposé.**

Enfin, d'autres secteurs voient leur situation se dégrader ou demeurer inchangée.

- D'une manière générale, l'accès à Paris Saint-Lazare (PSL) - qui fait actuellement l'objet de la demande la plus forte (47 % des origines et destinations) - se voit dégradé par le projet actuel (temps d'accès).

Données de cadrage

- En grande couronne (source IAU), $\frac{3}{4}$ des déplacements des Franciliens se font de banlieue à banlieue.
- Les déplacements entre Paris et la périphérie ne concernent qu'un peu plus de 10 % des déplacements.
- En revanche, la moitié de ces déplacements entre la grande couronne et la capitale se font pour des motifs professionnels. 71,2 % de ces déplacements se font en transports en commun.

- Les gares de Mantes Station, Epône, Aubergenville, Villennes-sur-Seine voient leur nombre de train passer de 3 à 4 en heure de pointe en 2020, ce qui est positif. Mais la desserte vers la zone centrale s'en trouvera dégradée par un temps d'accès augmenté en raison d'un nombre d'arrêts pour accéder à Paris Saint-Lazare (PSL) qui sera au minimum doublé. Par exemple, en gare d'Epône 4 arrêts pour PSL en 2010 contre 9 en 2020.
- La gare de Vernouillet ne verra pas sa situation changer en heure de pointe : 6 trains en 2010 et en 2020.
- Le projet de RER E ne pose pas les perspectives d'une redéfinition de l'offre de service de l'autre ligne existante en Seine Aval (Mantes-Paris via Conflans-Sainte-Honorine),
- alors que la boucle de Chanteloup dispose de très importants fonciers à l'urbanisation,
- alors que le rabattement des déplacements des usagers de la rive droite de la Seine vers le RER E (en rive gauche) n'est pas étudié, malgré des franchissements très compliqués de la Seine par les ponts existants.

La croissance de la demande de transports en commun a été de 5,6 % entre 2006 et 2009. On constate également que la ligne actuelle est déjà très chargée en heure de pointe. Au regard de la forte dynamique de construction de logements, qui devrait apporter sur le secteur une population plus importante (environ 100 000 habitants), on est en droit de se demander si l'offre envisagée sera en adéquation avec les besoins de la population de la Seine Aval à la mise en service, en 2020.

En effet, **le RER E c'est :**

- ▶ **6 trains modernes sur une infrastructure modernisée,**
- ▶ une **offre redéployée sur les pôles d'emplois structurants et un accès direct à La Défense ; mais c'est aussi le même nombre de sillons en heure de pointe entre le Transilien aujourd'hui et le RER E en 2020,** pour un coût de plus de 2 milliards : **nous sommes en droit d'attendre mieux !**

Les six demandes d'adaptations et de compléments du projet de RER E demandées par la CCI de Versailles Val-d'Oise / Yvelines

▶ Une gare au croisement entre le prolongement d'EOLE et la Tangentielle Ouest est indispensable

- ▶ Elle assurera une liaison efficace entre Cergy Pontoise, Versailles, Saint Quentin et le Mantois, Paris ce qui implique un prolongement de la tangentielle Ouest jusqu'à Cergy.
- ▶ Elle renforcera de façon significative l'offre de transport notamment pour les déplacements domicile-travail des salariés en provenance du Val-d'Oise.

▶ La réalisation du RER E doit être l'occasion de renforcer également la desserte de l'agglomération de Cergy Pontoise, du sud Val-d'Oise et de la rive droite de la Seine

- ▶ La branche de Poissy du RER A est maintenue dans l'état en 2020. A notre sens, il faut plutôt envisager le renforcement du RER E qui pourra bénéficier à toute la Seine Aval en simplifiant l'exploitation du RER A par une réduction du nombre de trains sur cette branche. Les trains ainsi retirés du RER A devront pouvoir être reportés sur la branche de Cergy pour en renforcer l'attractivité.
- ▶ Une interconnexion avec le RER A, le RER E et la tangentielle Nord à Sartrouville pour faciliter la liaison entre Cergy, le sud Val d'Oise et Roissy.
- ▶ Une interconnexion avec la LGV Paris Normandie à Mantes reliée à la rocade nord LGV.
- ▶ Une étude d'amélioration de la qualité de la desserte de l'autre ligne de la Seine Aval doit être également envisagée pour éviter des migrations Nord / Sud en Seine Aval difficiles en raison de la saturation des ponts franchissant la Seine.





CONCLUSION

Le RER E est un projet qui apporte les meilleurs effets au développement économique de la Région Ile-de-France. Dans ce cadre, La Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/ Yvelines :

- ▶ se prononce en faveur de la réalisation de la liaison ferroviaire RER E vers l'Ouest,
- ▶ se prononce en faveur du tracé qui dessert la porte Maillot à Paris et d'une nouvelle gare au CNIT, La Défense
- ▶ se prononce en faveur d'un terminus de ligne à Evangile et non Magenta pour la branche Ouest du RER E,
- ▶ se prononce en faveur d'un lancement concomitant du projet dans le Mantois et à Paris en vue de pouvoir obtenir une livraison plus rapide du RER E, dès 2017.
- ▶ demande que le projet soit ajusté par :
 - une correspondance à Achères avec la tangentielle Ouest,
 - une correspondance à Sartrouville avec la tangentielle Nord et le RER A,
 - une éventuelle augmentation du nombre de sillons dévolus au RER E afin de mieux répondre aux besoins locaux en forte très croissance d'ici 2020, si une étude de faisabilité technique, présentée au public, le démontre,
 - une réduction du nombre de trains de la branche de Poissy du RER A pour les voir reportés sur la branche du RER A de Cergy,
- ▶ demande que soit étudiée la recherche de solutions pour ne pas dégrader la performance de l'accès direct à Paris depuis Mantes,
- ▶ demande que soit étudié la qualité de service offerte par la ligne Mantes / Paris Saint-Lazare via Conflans-Sainte-Honorine qui dessert la rive droite.



► D'étudier la possibilité de mieux renforcer la desserte des territoires "perdants" de la Seine Aval en 2020

Nous avons vu plus haut que certains secteurs de la Seine Aval n'auront pas une offre réellement améliorée à la livraison du projet en 2020. Ceci s'explique par un nombre de sillons maintenu constant (six en 2010 et 2020) en raison de la capacité limitée du tracé existant.

- ▶ Le maître d'ouvrage doit présenter les différentes solutions permettant d'augmenter le nombre de sillons, pour offrir une desserte en amélioration sensible à toutes les parties du territoire.
- ▶ Que ces solutions soient étudiés et soumises à l'appréciation du public (transfert de sillons, suppression des goulets d'étranglement, nouvelles voies...).

► Le territoire de la Seine Aval doit pouvoir accéder à la Gare Evangile

Pour améliorer l'offre à destination du territoire de la Seine Aval un prolongement du terminus du RER E pour quelques trains jusqu'à Evangile serait un avantage notable.

- ▶ Elle permettra une correspondance avec les tramways des Maréchaux nord et T8, tout en desservant le pôle majeur de développement qu'est la zone d'aménagement dite "Paris nord-est".
- ▶ La gare se situe au niveau de l'intersection avec la ligne de Petite Ceinture, aujourd'hui désaffectée, mais offrant une correspondance potentielle si elle devait un jour être réouverte

► Parmi les tracés proposés au débat, celui qui passe par la Porte Maillot a notre préférence, avec une nouvelle gare au CNIT, La Défense

La gare de la Porte Maillot présente des avantages déterminants :

- ▶ elle dessert le centre du Palais des Congrès et le complexe hôtelier, et offrira une liaison rapide avec le quartier de la Défense,
- ▶ elle est interconnectée au RER C vers Pontoise via la vallée de Montmorency.

► La mise en service de l'ensemble de la ligne doit intervenir dès 2017, car le redéploiement économique (filiales automobile, éco-activités, éco-construction) de la Seine Aval nécessite des échéances précises et rapprochées.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable d'engager simultanément le financement et la construction des deux tronçons Saint-Lazare / La Défense d'une part et Mantes-la-Jolie / La Défense d'autre part, pour assurer une livraison de l'opération dès 2017.