



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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010



Cahier d'acteur n°28

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.

Prolongement du RER E à l'ouest : *quid* de la rive droite de la Seine ?

► La Communauté de Communes Vexin-Seine, partenaire de l'opération

Créée en décembre 2004, la Communauté de Communes Vexin-Seine regroupe 8 communes :

► *4 communes situées en bord de Seine et le long de la ligne SNCF Paris-Mantes par Conflans : Juziers, Mézy-sur-Seine, Meulan-en-Yvelines, Vaux-sur-Seine rassemblant 85 % des habitants et les plus fortes densités de population ;*

► *4 autres communes situées sur le "Plateau" : Brueil-en-Vexin, Oinville-sur-Montcient, Jambville, Tessancourt-sur-Aubette, plus rurales, représentant 15 % de la population.*

L'ensemble de ces communes représente environ 25 000 habitants auxquels s'ajoutent environ 6 000 habitants des communes proches et imbriquées à notre territoire : Hardricourt, Evécquemont, Gaillon-sur-Moncient, Lainville-en-Vexin, Seraincourt, Montalet-le-Bois, etc.

La Communauté de Communes Vexin-Seine, dans le cadre de ses statuts, exerce la compétence transport. C'est à ce titre qu'elle produit ce cahier d'acteur, en relais des élus et des habitants, fortement interpellés par le projet de prolongement du RER E à l'ouest de Paris.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Communauté de Communes Vexin-Seine
30 bd Thiers
78250 Meulan-en-Yvelines
Tél : 01 30 99 06 07
Fax : 01 30 99 07 09
e-mail : contact@vexin-seine.fr



► Un territoire au confluent du rural et de l'urbain, soumis à des enjeux multiples

La Communauté de Communes Vexin-Seine, plus communément appelée "Vexin-Seine", se situe à la lisière nord du département des Yvelines et au croisement de deux périmètres d'influence : celui du Parc naturel régional du Vexin français et celui de l'Opération d'intérêt national Seine Aval (OIN). Deux périmètres, mais aussi deux visions complémentaires de l'aménagement du territoire.

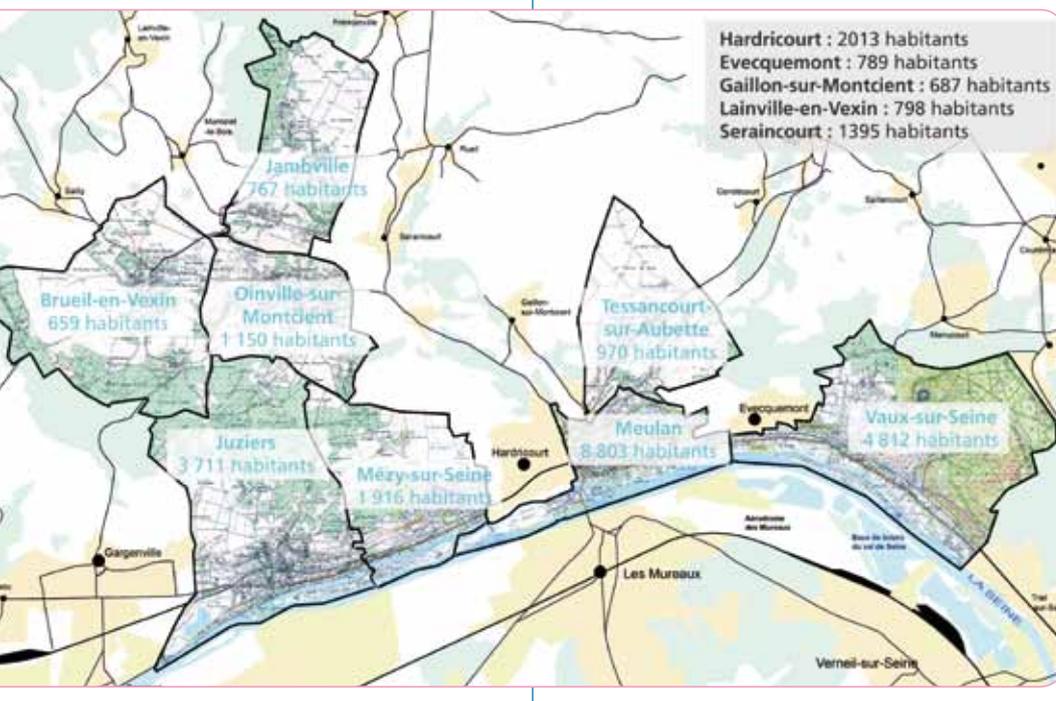
Le territoire Vexin-Seine a la particularité de se situer sur la rive droite de la Seine, "en face" de la ville des Mureaux, accessible par le pont Rhin-Danube. Cette obligation de traverser la Seine pour aller prendre le RER E rend cruciale la question du franchissement du fleuve et des liaisons de rabattement vers les gares et les infrastructures à mettre en place.

Notre territoire connaît déjà des difficultés de circulation au niveau de ses liaisons intercommunales.

Ces problèmes sont renforcés pour des raisons géographiques : la ville de Meulan est située au débouché des deux vallées de l'Aubette et de la Montcient qui aboutissent sur le pont Rhin-

Danube, seul axe de franchissement de la Seine. Juziers, de par sa proximité avec le pont de Gargenville, rencontre la même problématique pour franchir la Seine. Quant aux habitants de Vaux-sur-Seine, ils peuvent rejoindre la rive gauche par le pont de Triel-sur-Seine, mais au prix de la traversée contraignante du centre ville de cette commune.

De plus, la voirie communale, par sa structure ramassée sur des centres bourgs et des centres villes anciens, ne favorise pas la fluidité de la circulation. Ces difficultés d'écoulement du trafic ne feront que se renforcer avec le nouvel afflux généré par une gare RER aux Mureaux.



Le territoire de la Communauté de Communes Vexin-Seine

► En marge des principales infrastructures de transport

Bien que trois villes de la Communauté de Communes (Juziers, Meulan-en-Yvelines, Vaux-sur-Seine) soient desservies par la ligne Paris-Mantes par Conflans, assurant la liaison avec la gare Saint-Lazare, le territoire communautaire se trouve en marge des principales infrastructures de transport ferroviaire.

L'accès au réseau RER actuel est extrêmement contraignant. Les habitants en sont réduits à parcourir une quinzaine de kilomètres pour rejoindre les têtes de lignes du RER A, à Cergy-Pontoise au nord de la Communauté de Communes ou à Poissy et Conflans fin d'Oise, au sud.

Le réseau RER et les infrastructures routières de grand gabarit ne pénètrent pas le territoire intercommunal.

L'autoroute A13 accessible, via deux échangeurs localisés au sud de la commune des Mureaux, se situe à une dizaine de kilomètres de notre territoire Vexin-Seine. Or, l'exécution de cette distance, relativement courte, s'avère aujourd'hui laborieuse en raison du franchissement difficile au niveau du pont Rhin-Danube (Meulan-Les Mureaux).

Les routes irriguant le territoire posent également problème. Articulés autour d'un réseau de voiries départementales – dont les principales sont la RD 190 qui longe la partie méridionale du territoire sur un axe est-ouest et les RD 14 et 28 d'orientation nord/sud, le maillage et le calibrage des voies sont aujourd'hui limités, rendant, par là même, les déplacements difficiles notamment pour les liaisons nord/sud.

► La faiblesse de nos transports en commun sur la rive droite

Concernant le réseau de bus, exceptée la ligne 80 (Mantes-Les Mureaux-Cergy), il n'existe aucune liaison rapide, comme l'Express A14 par exemple.

La ligne SNCF de la rive droite existe, mais au fil des années, le rythme des trains y est moins élevé que sur la rive gauche et le temps de trajet beaucoup plus important.

Le développement des années 70 s'est fait "au coup par coup" sans véritable projet d'ensemble. Aujourd'hui, les usagers de cette ligne ne bénéficient plus d'un temps de transport attractif. On se rappelle encore d'un temps où il existait un train qui reliait Meulan à Paris-Saint-Lazare en 30 minutes. Aujourd'hui il faut deux fois plus de temps, 55 minutes dans les cas les plus favorables. Par ailleurs, cette ligne est limitée dans ses horaires. Elle fonctionne jusqu'à 21 heures environ au départ de Paris. Au-delà, des "noctiliens" ont été mis en place. La mobilité sur cette ligne demeure donc difficile. Cette dernière est réellement défavorisée et subit un manque notoire d'investissements.

► Notre territoire rencontre aujourd'hui de très lourdes difficultés de transport vers la capitale et une quasi-absence de liaisons transversales. Et à l'heure du Grand Paris, il est absolument nécessaire qu'il soit relié au projet EOLE.

EOLE est un projet primordial et attractif pour mieux desservir l'ensemble du territoire de Seine Aval. Néanmoins, la rive droite de la Seine, et notamment Vexin-Seine, doit y avoir toute sa place.

Alors que, d'après les documents du débat, il est annoncé que le trafic voyageur sera deux fois plus important sur la rive droite que sur la rive gauche, le projet EOLE ne semble pas prendre en compte l'ensemble des usagers.

Par ailleurs, il faut rajouter le potentiel de voyageurs qui va augmenter du fait de l'accroissement de la population en lien notamment avec le développement de l'habitat. A ce jour, quatre communes sont soumises à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (dite "loi SRU") et s'inscrivent dans la perspective de recevoir plus de population, comme le précise le Programme Local de l'Habitat Intercommunal de Vexin-Seine ; les offres de transports collectifs sont donc à mettre en adéquation avec ce développement.

Enfin, la faiblesse de notre développement économique oblige nombre d'habitants à se déplacer pour aller travailler aux Mureaux, à Flins, Poissy, Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi Paris/La Défense pour environ 25 % d'entre eux.

Pour que le territoire Vexin-Seine et la rive droite de Seine puissent bénéficier d'EOLE...

Pour que le territoire Vexin-Seine et les communes alentours puissent bénéficier de ce projet nécessaire et attractif, il est indispensable que les usagers puissent se rendre facilement aux gares de desserte du RER E, prévues sur la rive gauche de la Seine, entre Epône et Verneuil-Vernouillet.

De ce fait, il est évident que le franchissement de la Seine, compte tenu des embouteillages actuels et du temps requis pour changer de rive, pénalise fortement les usagers de la rive droite qui souhaiteront demain bénéficier d'EOLE. L'attraction de ce nouveau moyen de transport risque d'amplifier le nombre de véhicules sur les différents ponts et, ainsi, créer un besoin de stationnements aux périphéries des gares.

Un franchissement de Seine déjà problématique...





... Alors que des solutions existent

Le parking de l'Arquebuse (Meulan) déjà saturé



Les solutions de franchissement du pont Rhin-Danube ont été maintes fois évoquées et étudiées depuis de nombreuses années par diverses collectivités territoriales. Ces études ont également été relayées par des structures associatives proposant notamment l'allègement du trafic routier par une déviation des poids lourds sur un axe à créer entre l'A15 et l'A13. Cependant, toutes ces énergies déployées n'ont malheureusement pas empêché la détérioration de la qualité du transport : accroissement du nombre de retards des bus, saturation des axes routiers... les méfaits sont bien connus.

Même si elles sont partielles, des propositions et des solutions existent, il conviendrait de les mettre en pratique.

Le SMSO (Syndicat Mixte d'aménagement de la Seine et de l'Oise) a confié à l'EPAMSA (Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval) le soin de construire une passerelle, réservée aux circulations douces, à partir de l'île du Fort pour relier les villes de Meulan et des Mureaux. Cette idée est intéressante, c'est une

alternative à la circulation automobile entre les deux rives ; elle doit être complétée pour aller plus loin dans la démarche.

Ainsi, une troisième voie sur le pont Rhin-Danube, réservée aux transports en commun, doit être envisagée.

Pourquoi ne pas également aller plus loin sur le franchissement de la Seine par voie fluviale ? Depuis quelques années, au printemps et en été, une navette relie les deux rives. Ce moyen de franchissement est utilisé par environ 130 personnes par jour. Il convient de poursuivre l'expérimentation et de l'amplifier.

Enfin, sur la ligne SNCF Paris Mantes par Conflans, nous pouvons récupérer les sillons¹ pour augmenter la fréquence des trains en heures de pointe.

Tous ces exemples concrets sont autant de pistes à intégrer dans le projet.

Cette démarche ne pourra être efficace et durable sans une tarification intégrée pour les usagers de Seine Aval : les personnes devront pouvoir utiliser ces transports en commun facilement et combiner plusieurs modes de déplacement : bus, navettes fluviales, parkings relais, stationnement et transport en RER. **La tarification doit impérativement être basée sur l'intermodalité.**

Un problème reste à régler, c'est celui des parkings permettant aux usagers d'accéder aux infrastructures et aux moyens de transport permettant de franchir la Seine. Ce problème ne pourra trouver de solutions que dans un cadre intercommunal.

¹ Sillon : intervalle de temps nécessaire à l'acheminement d'un train de référence entre deux points donnés

Conclusion

La Communauté de Communes Vexin-Seine s'inscrit dans le périmètre de l'OIN. Au moment où ce territoire entre dans une dynamique certaine de développement, il est impératif que l'on améliore les modes de transport sur la rive droite et que des infrastructures facilitant le franchissement de la Seine soient mises en place. Ainsi, le prolongement du RER E à l'ouest bénéficiera à tous les habitants de Seine Aval, y compris à ceux de Vexin-Seine. Il est impératif que notre population puisse voir ses déplacements facilités et avoir accès au RER E, qui, nous en sommes certains, aura un impact majeur sur le développement de Seine Aval.

Nos propositions consistent donc à répartir l'investissement entre les deux rives de façon équitable, dans un contexte d'aménagement global tenant compte de la réalité des deux rives et s'inscrivant dans la philosophie d'un développement équilibré préconisé par l'OIN. Les élus du territoire, grâce au travail déjà engagé sur la construction d'une Communauté d'agglomération où se retrouvent les collectivités de la rive droite et de la rive gauche, entendent bien travailler et agir à leur échelle sur les problématiques de mobilité et de franchissement de la Seine. Mais au-delà, un pareil développement nécessite la mobilisation de tous les acteurs : RFF, STIF, SNCF, EPAMSA, les structures associatives, mais également le Conseil général (nous regrettons à cet égard qu'il ne soit pas inclus dans ce projet de développement).

Encore une fois, des solutions existent pour que nos populations puissent bénéficier du projet EOLE, il suffit de décider d'y affecter des moyens, gage de réussite pour rendre l'ensemble de la Seine Aval attractive.



Guy POIRIER
Président
de la Communauté de
Communes Vexin-Seine



Jocelyn REINE
Vice-Président
en charge du Transport

