

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°37



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 réalisation d'Eole (Est-Ouest Liaison Express) : une opportunité pour la Haute-Normandie

Le réseau des CCI de Haute-Normandie a souhaité émettre un avis sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest (Eole). Ce projet a pour but de relier la gare Haussmann Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie en passant par La Défense.

La réalisation du projet Eole est indispensable pour l'accessibilité et le développement de l'Ile-de-France. Il constitue un maillon essentiel du Grand Paris en renforçant notamment l'attractivité économique de La Défense, de la gare d'Haussmann-Saint-Lazare et du Mantois.

Mais c'est également un projet ambitieux pour la Haute-Normandie, porte d'entrée de l'Ile-de-France, notamment par la nécessité d'une interconnexion d'Eole avec la future ligne à grande vitesse Paris-Normandie.

Il s'agit d'un projet d'ampleur. Selon le directeur du projet Eole à Réseau Ferré de France, Jean Faussurier, le prolongement du RER E concerne 1,4 million d'habitants et "un demi million de voyageurs par jour à terme, sur l'ensemble de la ligne".

Pour répondre à l'ensemble des enjeux de communication, de circulation des marchandises et des voyageurs et afin de satisfaire aux problématiques de réchauffement climatique, le réseau des CCI de Haute-Normandie est favorable à la création rapide du projet de prolongement de RER E à l'ouest.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :

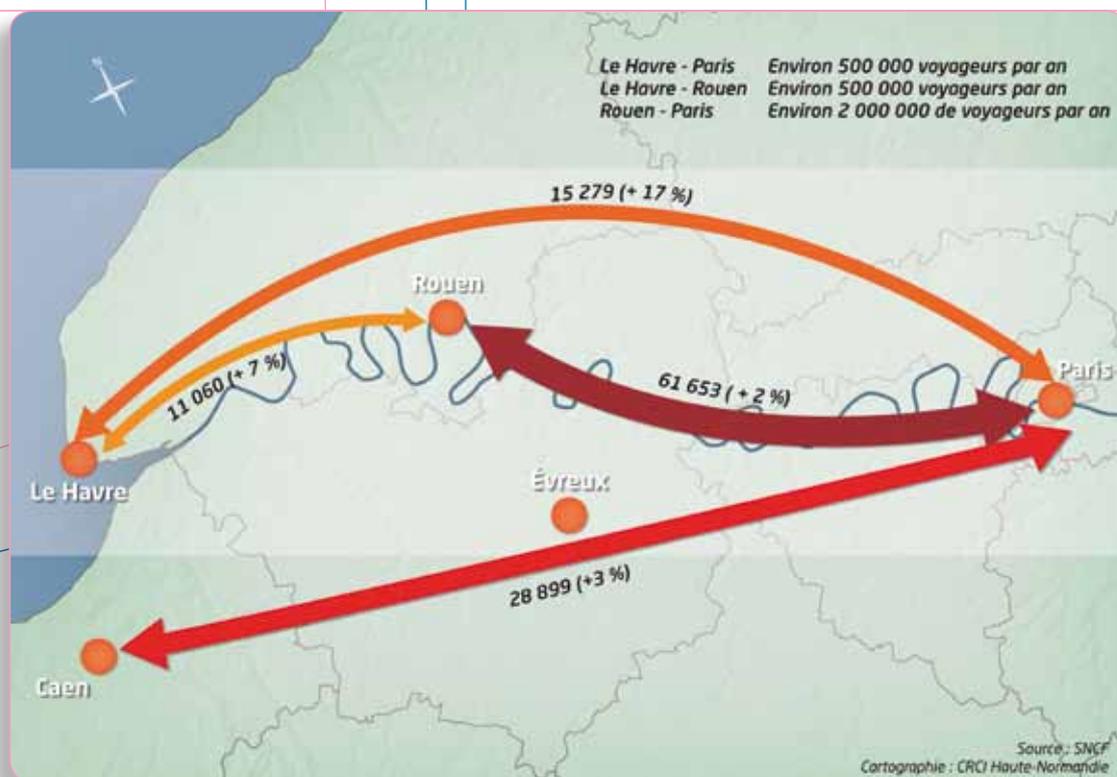


Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie (CRCI HN)
Monsieur Christian HÉRAIL - Président
9, rue Robert Schuman
76042 Rouen Cedex 1
Tél. : 02 35 88 44 42
Fax : 02 35 88 06 52
president@haute-normandie.cci.fr

Eole, un projet aux enjeux multiples

Le rallongement de la ligne du RER E de la gare Haussmann Saint-Lazare, son terminus actuel, jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par La Défense, a pour but :

- de décongestionner le trafic de voyageurs du RER A (de 10 à 15 % selon le Syndicat des Transports d'Ile-de-France) et la station de Châtelet-les-Halles en offrant une alternative aux salariés et aux entreprises pour accéder à La Défense : actuellement 55 000 voyageurs aux heures de pointe et 1 million d'usagers par jour fréquentent le RER A ;
- d'améliorer les conditions d'exploitation entre les régions normandes et l'Ile-de-France en libérant de la capacité en gare d'Haussmann Saint-Lazare ;
- d'améliorer la capacité de la section Normandie/Ile-de-France en décongestionnant les lignes ferroviaires. En effet, dans la mesure où la Haute-Normandie est confrontée à un manque d'investissements chronique sur l'axe Le Havre-Rouen-Paris, ce projet est opportun. Rappelons que **le président de la SNCF, Guillaume Pépy, affirmait le 4 mai dernier au Havre que "la SNCF a une dette envers la Normandie. [...] Nous sommes mal à l'aise parce que nous avons une dette par rapport aux utilisateurs de l'axe Paris-Le Havre : nos performances baissent, alors que la fréquentation est en hausse".** Effectivement, on comptabilise 500 000 voyageurs par an entre Le Havre et Rouen, **500 000 voyageurs entre Le Havre et Paris et 2 millions de voyageurs entre Rouen et Paris** avec une progression du trafic voyageurs de plus de 17 % sur l'axe Le Havre-Paris entre 2006 et 2009 (cf. carte n°1) !
- de mieux desservir le Mantois en constituant un lien ferroviaire direct avec La Défense. Pour les Haut-normands (venant du Havre-Rouen et d'Évreux), la fréquence de passage d'Eole en gare de Mantes-la-Jolie (un RER toutes les 10 minutes vers Paris en heure de pointe) est une vraie opportunité dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- de créer, pour les Normands, un accès direct entre la Normandie et La Défense en intégrant la réalisation d'une gare terminus en surface à La Défense pour accueillir dans un premier temps, un train normand par heure ;
- d'augmenter l'offre de services pour de nouvelles opportunités sur la circulation du trafic de fret.



Carte n°1
Progression
du trafic voyageurs
entre 2006 et 2009

Eole, une chance pour la Haute-Normandie

L'impact du projet Eole dépasse largement les territoires traversés par cette nouvelle infrastructure. En effet, la prolongation du RER E vers l'ouest présente un intérêt majeur pour la Haute-Normandie puisqu'elle a un impact direct sur la desserte ferroviaire régionale. En effet, la gare Haussmann Saint-Lazare devrait être soulagée puisque les actuels Transilien Mantes-la-Jolie/Paris Saint-Lazare seront remplacés par des RER E empruntant le tunnel entre Nanterre et Paris, libérant ainsi des voies et des espaces à quai à Saint-Lazare. L'intérêt pour les Normands est indéniable, surtout si une nouvelle ligne, dédiée aux trains normands, est construite entre Epône et Mantes-la-Jolie.

Il s'agit également d'une opportunité pour les entreprises puisque le projet leur permettra de rejoindre facilement la capitale : de nombreux établissements régionaux ont leurs sièges à La Défense (Esso Exxon Mobil, Total, Gefco, Fiducial, KPMG...), ce qui génère un certain nombre de déplacements professionnels. Eole permettra également pour les entreprises régionales (Aircelle, CMA-CGM...) d'améliorer l'accès au hub aéroportuaire de Roissy.

Toutefois, l'opportunité de ce projet ne sera pleine et entière que si certaines conditions sont remplies

► Créer une synergie entre le prolongement du RER E à l'ouest et le projet de création de ligne nouvelle Paris-Normandie

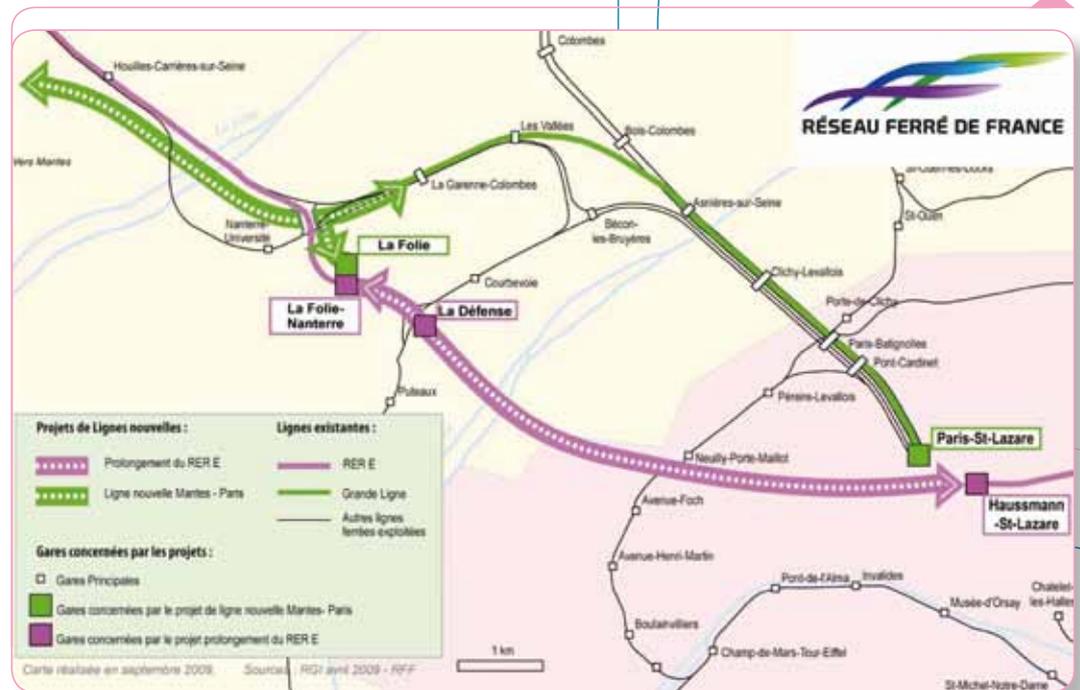
La desserte de la Haute-Normandie par Eole sera optimale dès lors que la liaison rapide vers la Normandie sera réalisée (avant 2020). Ce projet, qui consiste à créer une ligne nouvelle et qui passerait par la Défense, n'empruntera pas le réseau existant saturé et source d'irrégularité, sur lequel circulent non seulement les TGV, les trains de fret mais aussi tous les trains directs reliant Paris à la Normandie. La ligne actuelle Paris-Le Havre sera alors déchargée des trains directs haut et bas normands (cf. carte n°2).

Par ailleurs, Eole doit aussi s'articuler avec les autres grands projets ferroviaires franciliens (Double boucle et Arc Express) en liaison avec la Normandie.

“La SNCF a une dette envers la Normandie.”

Guillaume Pépy,
président de la SNCF
4 mai 2010 - Le Havre

Carte n°2
Interaction entre le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie et le projet de prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest



La Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) de Haute-Normandie

est un établissement public administratif de l'État. Elle regroupe les Chambres de commerce et d'industrie (CCI) de l'Eure, Dieppe, Littoral Normand Picard, Elbeuf, Rouen, Fécamp-Bolbec et Le Havre. Son champ d'actions et de compétences couvre les départements de Seine-Maritime et de l'Eure. Elle contribue au développement des entreprises et des territoires de la Haute-Normandie par des actions et services offerts aux CCI et aux entreprises de la région.



► Créer une complémentarité entre la métropole francilienne et les métropoles normandes

L'ensemble de ce projet doit s'inscrire dans une dynamique de développement économique à l'échelle de l'axe Seine. Ce vaste projet d'aménagement équilibré des territoires doit se réaliser en complémentarité entre le pôle d'affaires de La Défense et les nouvelles offres tertiaires du Havre, de Rouen et de Caen en contribuant ainsi au développement de la métropole francilienne en interaction avec les deux régions normandes.

► Retrouver la qualité de services au niveau de la fiabilité des dessertes

La fiabilité des dessertes constitue une priorité pour les usagers haut-normands. Un accent particulier doit être mis sur la solidité des liaisons ferroviaires entre la Normandie et l'Île-de-France, notamment pendant la phase de travaux.

► Créer, au plus vite, un tronçon de ligne nouvelle entre Mantes-la-Jolie et Poissy

Le nœud mantois ne doit pas pénaliser les liaisons grandes lignes entre la capitale et la Normandie dans la mesure où un grand nombre de trains circuleront sur des tronçons déjà particulièrement saturés (sans compter les futurs besoins ferroviaires normands). D'autre part, quatre trains omnibus en heure de pointe sont prévus entre Poissy et Mantes-la-Jolie obligeant un ralentissement non négligeable des trains normands.

Pour cela, il est nécessaire, en plus du prolongement du RER E à l'ouest, de créer un tronçon de ligne entre Mantes-la-Jolie et Poissy dans le but de séparer les flux normands des flux franciliens.

Il est indispensable de veiller au bon dimensionnement des infrastructures ferroviaires afin de faire coexister les flux d'Eole et les grandes lignes normandes.

Par ailleurs, ce tronçon pourrait constituer une première "brique" de la réalisation de la future ligne nouvelle Paris-Normandie.

► Privilégier les tracés de tunnels et les implantations de gares qui ne pénaliseront pas les interconnexions vers Roissy/La Défense

En tout état de cause et quelles que soient les options retenues, les choix dans les tracés (passant par Porte Maillot, par Porte des Ternes ou par Porte de Clichy) et les implantations de la nouvelle gare à La Défense (sous le CNIT, sous le boulevard circulaire ou sous l'avenue Gambetta) ne doivent pas être des freins pour les futures interconnexions entre la Normandie et Roissy/La Défense.