

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

1<sup>er</sup> octobre - 19 décembre 2010

## Cahier d'acteur n°39



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](http://www.debatpublic-rer-e.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

### ► EOLE vite

*Le prolongement de la ligne de RER E (EOLE) vers l'ouest de la région Île-de-France en passant par la Porte Maillot et La Défense, est un projet soutenu depuis plusieurs années par la Chambre de commerce et d'industrie de Paris (CCIP).*

*Ce projet, soumis actuellement au débat public, répond aux enjeux suivants :*

- offrir un nouvel accès au quartier d'affaires de La Défense,
- réaliser une dorsale structurante est-ouest permettant de désaturer la ligne A du RER,
- renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment du Mantois et du secteur Seine Aval.

*La CCIP, au titre de sa mission de promotion de l'intérêt général en matière de développement économique des territoires, appelle de ses vœux la réalisation rapide du prolongement d'Eole.*

*Cette infrastructure constituera un élément essentiel dans le maillage de transports publics régionaux, contribuant à renforcer l'attractivité de la métropole francilienne au plan mondial. Elle favorisera l'expansion et la compétitivité des grands pôles économiques, parmi lesquels Paris-La Défense et le Mantois – Seine-Aval.*

*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*



Chambre de commerce  
et d'industrie de Paris  
27 avenue de Friedland  
75382 Paris cedex 08  
Tél. : 0 820 012 112  
Site : [www.etudes.ccip.fr](http://www.etudes.ccip.fr)

La Chambre de commerce et d'industrie de Paris, est un établissement public consulaire au service des entreprises de Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, qui réalisent près de 20 % du PIB français. Assemblée élue de chefs d'entreprises de tous secteurs et de toutes tailles, la CCIP représente les intérêts des entreprises auprès des pouvoirs publics. Elle accompagne les entreprises à chaque étape de leur développement, forme les collaborateurs et futurs dirigeants dont elles ont besoin et développe une filière d'excellence dans le domaine des salons, congrès et expositions au service de l'attractivité et de la compétitivité de la région-capitale. Acteur du développement du Grand Paris, la CCIP y contribue au quotidien en favorisant la création et l'expansion de ses entreprises et de ses territoires, leurs échanges au plan mondial.



## ► L'attractivité du pôle de La Défense fragilisée par une desserte inadaptée aux nouveaux besoins



La Grande Arche à La Défense.  
C. Dupont/CCIP

► La modernisation du quartier d'affaires de La Défense, va entraîner un afflux massif de nouveaux salariés sur le site

La Défense est un site qui allie prestige et forte visibilité internationale. Il constitue le plus grand quartier d'affaires européen par l'étendue de son marché de bureaux et représente quelques 3 600 établissements dont 1 500 sièges sociaux, plus de 150 000 salariés (+ 40 % depuis 10 ans), 20 000 habitants et 300 000 visiteurs par jour.

**Avec le Plan de renouveau de La Défense et l'aménagement du quartier Seine Arche, plus de 900 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 450 000 m<sup>2</sup> de logements supplémentaires devraient être créés d'ici 2016<sup>1</sup>.**

► Le fonctionnement du pôle de La Défense, menacé par la dégradation de ses conditions d'accès

Dans ce contexte, la fréquentation des transports publics à La Défense devrait passer, dès 2016, de 450 000 voyageurs quotidiens à plus de 560 000 (+ 25 %), et de 250 000 à près de 320 000 (+ 27 %) pour la seule ligne A du RER<sup>2</sup>. Ces créations de surfaces devraient notamment conduire à une augmentation très importante du trafic dans les gares d'Auber et Châtelet-Les Halles.

Or, le RER A et la ligne 1 du métro sont déjà saturés, entraînant des difficultés d'exploitation, d'irrégularité et d'inconfort des trains.

Qui plus est, la qualité des liaisons actuelles avec les principaux points d'entrée à l'international pénalise l'attractivité du quartier d'affaires par rapport à ses principaux concurrents européens.

► 9 salariés sur 10 utilisent les transports publics

► près d'1 salarié sur 2 de La Défense réside à Paris ou dans les Hauts-de-Seine et près de 30 % dans les Yvelines ou le Val d'Oise.

► Des actions de modernisation du réseau insuffisantes pour répondre aux nouveaux besoins

L'automatisation de la ligne 1 du métro dès fin 2010 avec 50 rames et la commande de nouveaux matériels roulants à double étage pour le RER A sont indispensables mais ne peuvent résoudre le problème de capacité sachant que la dynamique créée par les projets urbains va entraîner une croissance très importante et rapide des besoins sur le territoire (+ 44 % de trajets quotidiens en transports publics en 2025), conduisant ainsi à l'asphyxie du pôle d'échange de La Défense, si rien n'est fait.

**Compte tenu de l'urgence de la situation, la CCIP demande la réalisation du prolongement d'EOLE qui représente, à court terme, la seule solution viable et une opportunité unique d'accompagner le développement du quartier d'affaires dans la perspective du renforcement de son attractivité internationale.**

<sup>1</sup> Création/mise en utilisation de surfaces nouvelles à l'horizon 2016 sur le secteur La Défense/EPAD élargie et de Nanterre/EPASA hors impact tours Signal, Phare, Ministère, 2e phase Tour Hermitage avec les Groues, les commerces et les densifications diverses (Source Aude / Epad / Rapport du Préfet P. Lelarge).

<sup>2</sup> Source Aude / Epad / Rapport du Préfet P. Lelarge.

# Le prolongement d'EOLE : une urgence pour le territoire de Paris – QCA – La Défense et un facteur de développement pour le territoire de Seine Aval

Les études menées par RFF montrent que le prolongement d'EOLE, avec 22 trains par heure sur le tronçon central (La Folie – Evangile), permettrait de :

- ▶ décharger le RER A qui connaît l'un des plus forts trafics du monde (1,2 million de voyageurs par jour),
- ▶ libérer de la capacité en gare de Paris Saint-Lazare, (accès direct à La Défense pour les voyageurs de transit),
- ▶ alléger la fréquentation du pôle d'échange de Châtelet-Les Halles (750 000 voyageurs par jour<sup>3</sup>) grâce à la Gare du Nord/Magenta (nouvelle interconnexion nord- sud/est-ouest).

Par ailleurs, le prolongement d'EOLE garantirait :

- ▶ une forte diminution des temps de parcours entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare et le pôle Magenta/Gare du Nord/Gare de l'Est,
- ▶ le maintien, voire l'augmentation de la part importante d'usagers venant à La Défense en transports publics (85 %).

Le territoire de la Seine Aval est un grand territoire de développement francilien qui fait l'objet d'une Opération d'Intérêt National (sur 51 communes). Compte-tenu de l'ambition de construction de logement (2 500 par an) et de la croissance démographique qui s'ensuivra, la desserte en transports en commun doit être augmentée et rendue performante.

Le prolongement d'EOLE doit constituer :

- ▶ la première étape d'un renforcement de la desserte de la Seine Aval,
- ▶ un accès plus direct pour les habitants du Mantois au pôle de Paris-QCA-La Défense,
- ▶ une liaison essentielle entre le quartier d'affaires de La Défense et le pôle d'emploi complémentaire, en mutation, du territoire de la Seine Aval.

## La Porte Maillot, le CNIT et La Folie : trois stations incontournables, permettant de rejoindre La Défense depuis la gare Saint-Lazare en 7 minutes 50

● Mieux intégrer la porte Maillot au territoire économique majeur Paris – QCA – La Défense et en faire un pôle d'échanges structurant à l'échelle métropolitaine.

▶ 3,5 millions de personnes, soit 30 % de la population francilienne, habitent dans l'aire d'influence du RER E projeté en 2006.

Gare de Magenta.  
J.L. Aubert/CCIP



<sup>3</sup> Dans l'ensemble du pôle, RER et métro.



Porte Maillot.  
SEPCP/Sofiacome

Parmi les trois tracés envisagés (« Porte Maillot », « Porte de Clichy », « Avenue des Ternes »), la CCIP privilégie le tracé créant une station à la Porte Maillot.

La Porte Maillot, caractérisée par l'implantation du Palais des Congrès, équipement majeur du Grand Paris avec plus de 700 000 visiteurs par an, est en effet aujourd'hui un pôle d'échanges emprunté par 7,5 millions de personnes chaque année. Desservie directement par le périphérique parisien, par la ligne 1 du métro et par la ligne C du RER, le site est également le lieu de départ des navettes pour l'aéroport de Paris-Beauvais-Tillé, de plus en plus prisé par les voyageurs utilisant les lignes aériennes « low cost ».

Cette station représente une opportunité unique de :

- ▶ conforter la place de Paris en tête des villes d'accueil de congrès internationaux devant Barcelone, Singapour et Berlin<sup>3</sup> en offrant aux visiteurs du Palais des Congrès un accès direct depuis les gares du Nord et de l'Est desservies par les lignes Thalys, Eurostar et TGV Est, par lesquelles une grande partie des congressistes européens transitent,
- ▶ éviter de laisser un site situé à la croisée de deux axes stratégiques à l'échelle métropolitaine (axe historique et boulevard périphérique) devenir une zone d'entre-deux, en marge des pôles de développement,
- ▶ créer une nouvelle interconnexion avec la ligne C du RER en direction de Cergy-Pontoise au Nord et de Versailles Saint-Quentin en Yvelines au Sud.

## ► La nécessité de créer deux gares à La Défense : au CNIT et sur le site de La Folie

La CCIP soutient enfin vivement la création de deux nouvelles gares, sur les sites du CNIT et de La Folie. Ce projet apparaît le plus pertinent, dans la mesure où il permet :

- ▶ d'offrir une accessibilité de proximité aux salariés du territoire de La Défense – Seine Arche
- ▶ d'optimiser la décharge du RER A (10 à 15 %) et de la ligne 1 du métro,
- ▶ de renforcer le hub de la gare de La Défense-Grande Arche.

## Conclusion : EOLE vite

La CCIP considère le prolongement d'EOLE - estimé à 2,8 milliards d'euros - comme un projet d'intérêt général de première importance.

Compte tenu de l'urgence des besoins, la mise en service de l'ensemble de la ligne devrait intervenir sans délai et de manière prioritaire, sans attendre les autres projets de transports en cours de réflexion, au plus tard en 2020.

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.

<sup>3</sup> Etude de l'International Congress and Convention Association (ICCA) parue le 15 mai 2009