

# ► 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°43



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.

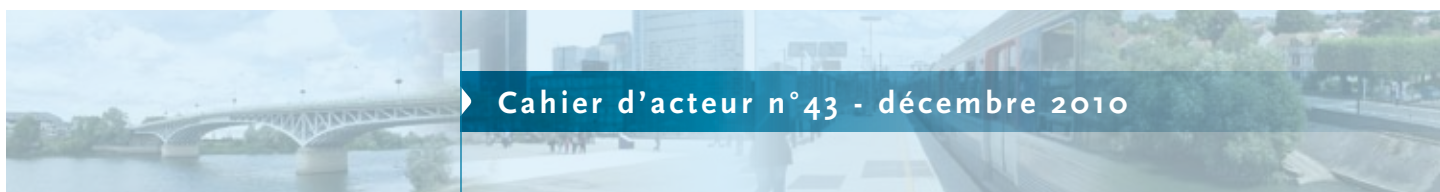
Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**Conseil Régional Basse-Normandie**  
Abbaye au Dames – Place Reine Mathilde  
BP 523  
14035 Caen cedex  
[www.region-basse-normandie.fr](http://www.region-basse-normandie.fr)  
Mail : [p.morel@crbn.fr](mailto:p.morel@crbn.fr)  
Tél. : 02.31.06.98.37

## ► CONSEIL REGIONAL DE BASSE-NORMANDIE

*Mobilisés et unis dans le cadre du projet de ligne nouvelle Paris Normandie, la Région Basse-Normandie, les trois départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne et les cinq agglomérations d'Alençon, Caen-la-Mer, Cherbourg, Flers et Saint-Lô ont des objectifs qu'ils souhaitent partager avec la Haute-Normandie et le Bassin parisien. Territoires proches, ils ont un avenir lié.*



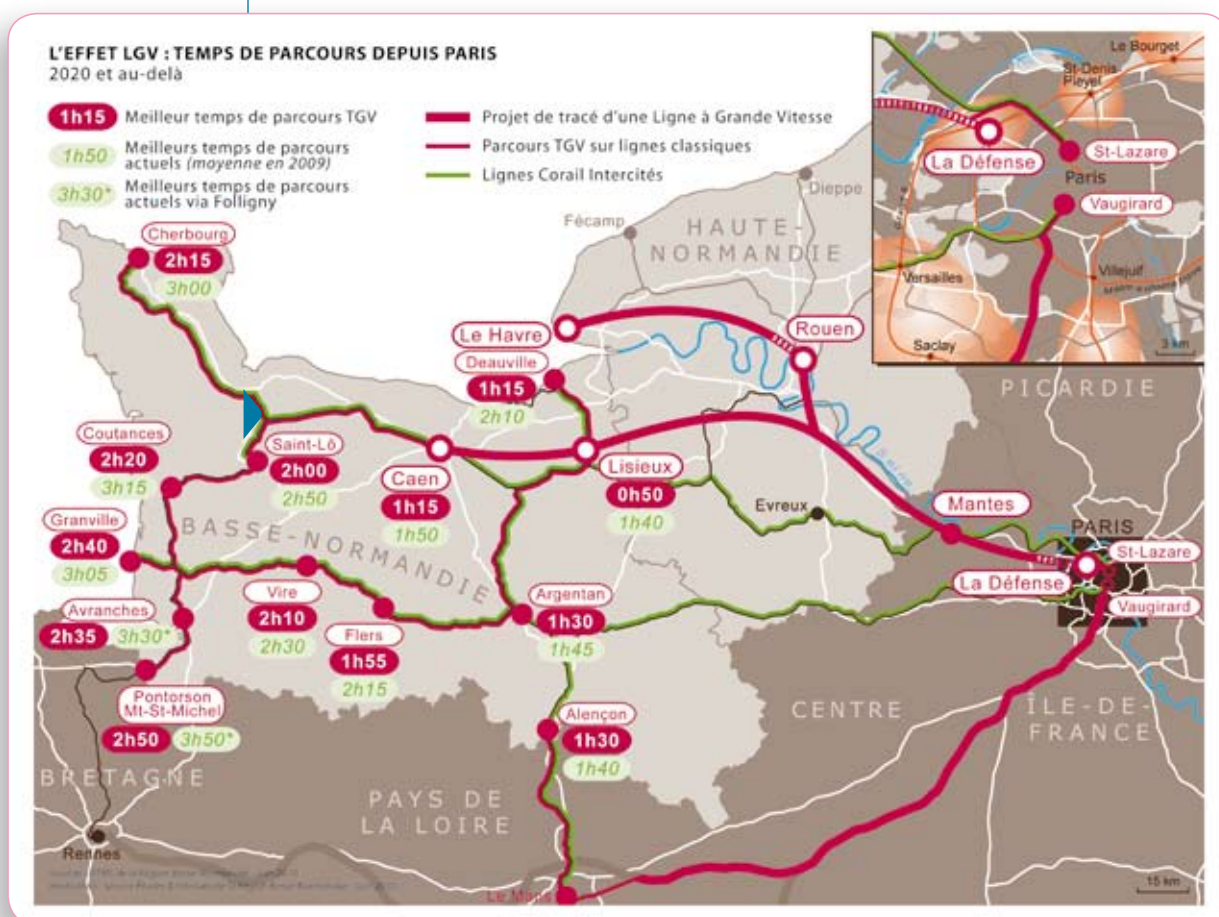
Le projet de ligne à grande vitesse Paris-Normandie est indispensable au développement de notre Région. Il s'appuie sur 4 objectifs majeurs :

**1- L'agglomération capitale bas-normande doit pouvoir être reliée à Paris, voire à La Défense en 1h15.** Dans cette perspective, l'agglomération caennaise peut jouer un rôle très important vis-à-vis du premier quartier d'affaires européen, notamment en accueillant des activités déconcentrées. Dans la même perspective, son rapprochement peut contribuer à renforcer les principaux pôles de recherche caennais de ceux de l'Ile-de-France.

2- La future LNPN doit non seulement desservir l'artère maîtresse Paris–Caen–Cherbourg mais aussi l'ensemble des branches reliées à cet axe majeur, afin de **diffuser l'effet grande vitesse sur l'ensemble du territoire bas-normand.**

3- Un autre effet réseau, structurant les deux régions normandes, peut se mettre en place avec l'arrivée de la LNPN grâce au « **Y normand** ». On peut ainsi envisager des liaisons Caen–Rouen en 45 mn et Rouen–Le Havre en 30 mn. C'est une nouvelle dynamique d'échanges entre les trois métropoles normandes, qui permet de structurer un nouvel espace de développement autour de la Vallée de Seine.

4- Enfin, cette future ligne nouvelle doit **raccorder la Basse-Normandie au réseau TGV Européen via La Défense-Roissy**, afin de l'arrimer aux grands pôles de développement nationaux et internationaux.



Un comité de pilotage a été mis en place fin 2009 pour la préparation du débat public Ligne Nouvelle Paris-Normandie, annoncé pour 2011.

En 2010, la Région a piloté le travail collectif de définition pour la Basse-Normandie des fonctionnalités de cette ligne nouvelle. Ce travail a permis d'alimenter les études menées par Réseau Ferré de France pour préparer le débat public qui sera lancé en 2011.

Dans le cadre du débat public Prolongement du RER E, la Région Basse-Normandie souhaite apporter son éclairage sur deux points.

# La ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes-la-Jolie

La section de voie ferrée entre Nanterre et Mantes-la-Jolie est, actuellement, en partie à double-voie, contrairement à la majorité des faisceaux rayonnants de Paris, et est saturée en raison de l'hétérogénéité des trafics (RER, trains de banlieue, TER, trains Intercités, trains de fret). Ceci a un impact fort sur la ponctualité et sur les possibilités d'évolution des dessertes.

**Les principales faiblesses** de la section Paris-Mantes sont les suivantes :

- la gare Saint-Lazare et la zone de Mantes sont proches de la saturation, car limitées à 14 trains par heure et par sens sans investissement ;
- l'existence de tronçons à 2 voies (1 seule voie dans chaque sens) interdit une gestion optimale des trafics Transilien et Corail rapide, qui ont chacun des vitesses hétérogènes (notamment du fait d'une desserte de nombreuses gares pour les trains Transilien) ;
- la faible longueur des quais de la gare Saint-Lazare limite la longueur des trains et donc la capacité d'emport ;
- la mauvaise régularité de la ligne a donné lieu à un programme d'investissement élaboré dans le cadre du CPER 2000-2006 de l'Île-de-France.

Les améliorations apportées n'ont pas cependant été à la hauteur des attentes des voyageurs : la régularité est en effet fragilisée par la complexité du système d'exploitation (imbrication des dessertes de natures différentes : Paris-Mantes-Normandie, Paris-Conflans et Paris-Erment-Eaubonne à l'arrivée à Saint-Lazare) ;

- des matériels vétustes et inadaptés à la croissance des trafics circulent encore aujourd'hui sur ces axes.

La principale faiblesse est l'absence de capacité supplémentaire en vue de développer les trafics en nombre et qualité de service.

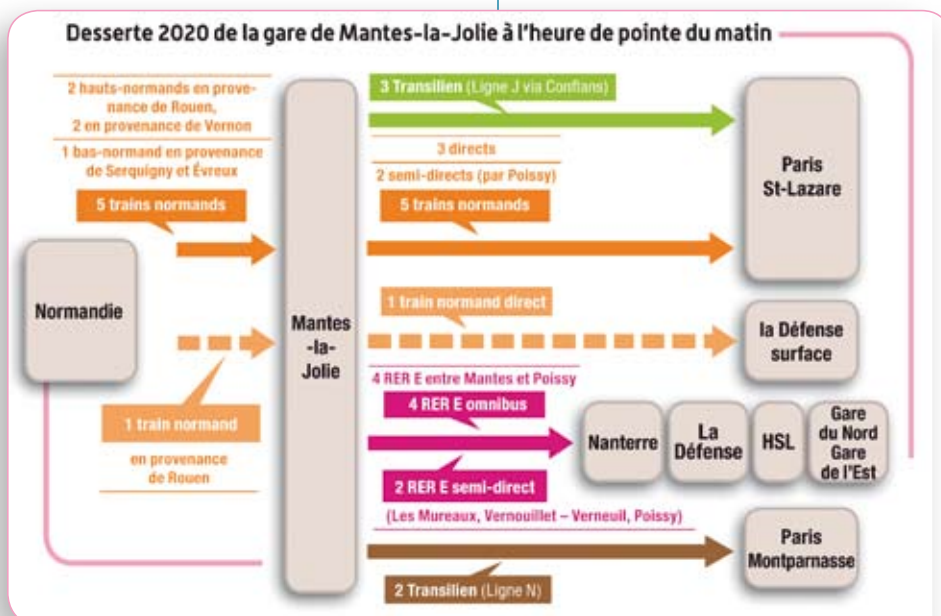
**A terme, une ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre est donc nécessaire**, afin d'assurer un développement de l'offre conjointement au départ de Paris Saint-Lazare et La Défense, en réponse aux besoins de capacité futurs.

Cette ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes a pour objectif de désaturer le réseau et de permettre le développement de l'offre Intercités, tout en favorisant la desserte locale du Mantois et de permettre une restructuration du réseau RER de l'ouest parisien avec :

- les trafics Intercités, les futurs trafics TGV, voire éventuellement certains TER semi-directs qui emprunteraient la ligne nouvelle ;
- le développement d'une offre RER, sur l'axe existant, avec le RER E, dont l'infrastructure serait étendue entre Hausmann Saint-Lazare et La Défense, desservant le Mantois et le RER A divisé en deux branches dans sa partie ouest (vers Saint-Germain-en-Laye et Cergy-le-Haut), permettant une densification des dessertes.

Le secteur de La Défense est également amené à se développer comme un pôle multimodal avec plusieurs projets qui vont accroître son accessibilité :

- prolongement du tramway T2 au nord entre La Défense et le Pont de Bezons (mise en service prévue fin 2011) ;
- prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
- Gare TGV à La Défense d'ici 2020 ;
- Métro automatique du projet du Grand Paris ;
- Projet Arc-express.





Le prolongement du RER E à l'ouest doit impérativement s'articuler avec le projet Ligne Nouvelle Paris Normandie et préparer l'arrivée de cette ligne nouvelle.

Pour l'Ile-de-France, ce projet, dont l'échéance est fixée à court terme, est une première étape permettant de basculer 6 trains Transilien sur le RER E (Eole). Les autres besoins de l'Ile-de-France entre Paris et Mantes ne pourront être satisfaits qu'avec la Ligne Nouvelle Paris Normandie, qui libèrera des capacités sur la ligne classique.

Pour la Basse-Normandie, le projet du prolongement du RER E à l'ouest ne peut suffire, car il ne résoudra pas une **contrainte majeure pour les trains bas-normands : le cisaillement des voies à Mantes-la-Jolie**. Le dossier du débat public Eole à l'ouest reprend rapidement ce point précis en évoquant la nécessité d'une nouvelle infrastructure pour décroisement des voies (page 97, schéma des circulations en gare de Mantes-la-Jolie à long terme). Cette problématique est essentielle et devra être précisée.

La Basse-Normandie se positionne en tant que partenaire soucieux que le projet de prolongement d'Eole à l'ouest se fasse en préservant les possibilités de mener au plus vite le projet de ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes.

Les infrastructures nécessaires à Eole sont indispensables à l'Ile-de-France, mais tout développement de services supplémentaires reste lié à la création d'infrastructures nouvelles telle qu'une ligne nouvelle entre Nanterre et Mantes.

Il faut donc insister sur la nécessité de la compatibilité du projet EOLE à l'Ouest avec la future ligne nouvelle Paris Normandie. Ce point essentiel doit se retrouver dans le débat public EOLE sans pourtant remettre en cause les objectifs et le calendrier de ce projet

## Le nouveau tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense et la réalisation d'une gare terminus en surface dans le secteur de La Défense.

La Région Basse-Normandie affirme très clairement son intérêt pour une arrivée d'un train bas-normand en gare de La Défense – dès 2020.

LE TRACÉ HAUSSMANN-SAINT-LAZARE/LA DÉFENSE, PAR LA PORTE DE CLICHY



En dehors de la correspondance avec le RER C, le tracé via la Porte de Clichy n'apporterait pas de correspondances autres que celles permises en gare d'Haussmann-Saint-Lazare (lignes 13 et 14 du métro). C'est le plus long des trois scénarios de tunnel et ses contraintes de réalisation sont plus fortes.

Source : RFF, 2010

Au regard des trois variantes d'implantation de la gare de La Défense, la Région Basse-Normandie privilégie la variante permettant – à l'horizon de réalisation de la Ligne Nouvelle Paris Normandie – de se raccorder au réseau TGV européen via Roissy. La création d'une gare terminus en surface « trains normands » à La Défense ne peut constituer qu'une étape intermédiaire – à l'horizon 2020 du projet Eole.



Le projet de prolongement du RER Eole à l'ouest doit rester compatible avec la réalisation d'une future gare TGV dans le secteur de La Défense.