

# ► 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°45



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.

*L'Association ARDIES Yvelines, créée en 1988 par un ensemble de chefs d'entreprises du département des Yvelines avec l'appui de leurs organisations professionnelles et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise-Yvelines, a pour vocation de participer à la réalisation des réseaux de transports individuels et collectifs nécessaires au développement économique de département des Yvelines. C'est pourquoi elle intervient depuis toujours aux côtés des acteurs locaux en faveur du territoire stratégique de la Seine Aval en vue de soutenir un territoire fragilisé par les crises d'une industrie lourde qui faisait autrefois sa richesse et par les problèmes de ses quartiers sensibles. Aussi la décision de prolonger la ligne du RER E de la station Haussmann Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie constituera un atout essentiel pour le succès de l'opération d'intérêt national instituée sur ce territoire.*

### ► 1. La Seine Aval, territoire stratégique pour le développement de l'Ile-de-France

#### ► Un territoire en reconversion

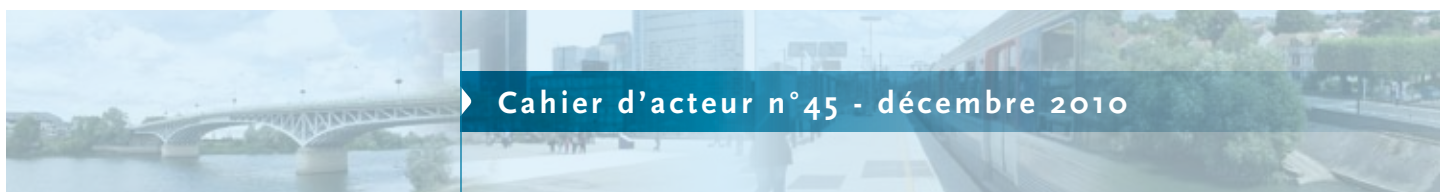
Depuis plus de vingt ans, le territoire de la Seine Aval est un territoire en crise, qui a dû faire face à une reconversion drastique de son tissu économique : crise de l'automobile (Renault, à Flins, a vu fondre ses effectifs de plus de 20 000 salariés à moins de 2500, avec l'incidence corrélative sur ses sous-traitants), de la construction mécanique et de la chaudronnerie (disparition des moteurs Sulzer), de la chimie (Rhône Poulenc films) même si ce tissu économique s'est récemment diversifié.



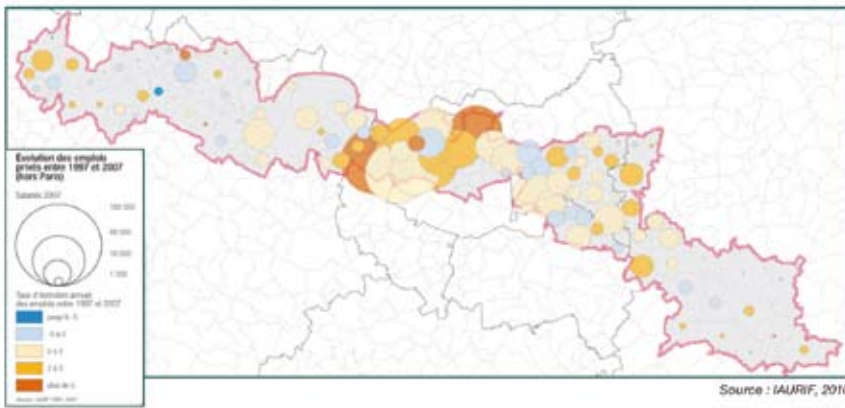
*Ce cahier d'acteur a été rédigé par :*

**Association ARDiES Yvelines**

Courriel : [ardiesyvelines.ardies@gmail.com](mailto:ardiesyvelines.ardies@gmail.com)



### ÉVOLUTION DES EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS ENTRE 1997 ET 2007 DANS LE PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE DU PROJET



### ► Une croissance atone

Alors que de 1993 et 2009, le nombre d'emplois a augmenté de plus 22 % dans le Val d'Oise et les Yvelines, la Seine Aval a connu une croissance de 0,5 % seulement du nombre de ses emplois. Aussi, le taux des demandeurs d'emplois y est le double de celui du reste du département des Yvelines.

### ► Un territoire socialement en difficultés

Conséquence de ce qui précède, plusieurs quartiers en difficultés de l'Ile-de-France sont situés en Vallée de Seine (Le Val Fourré à Mantes-la-Jolie, le quartier des Musiciens aux Mureaux, La Noé à Chanteloup-les-Vignes), difficultés liées à la désindustrialisation et au chômage.

Evolution des emplois salariés privés entre 1997 et 2007 dans le périmètre d'influence du projet  
Source : IAURIF, 2010

### ► Un système de transports exclusivement radial, orienté vers Paris, vétuste, inefficace et saturé

Le réseau, pourtant basé sur des équipements lourds d'apparence moderne, n'a pas connu d'investissement important depuis de nombreuses années, ni sur le plan des transports routiers (l'autoroute A13 est saturée) ni en matière de transports collectifs lourds (les lignes Paris-Le Havre et Paris-Caen n'ont pas été modernisées).

## ► 2. Les axes d'un redéploiement économique

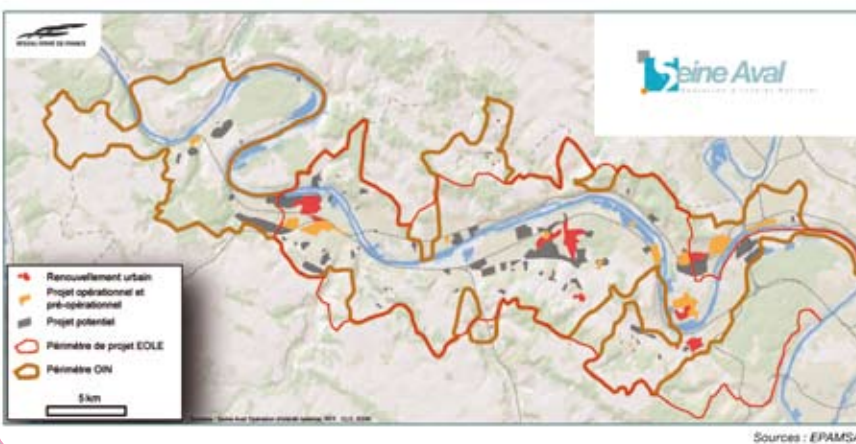
### ► Relier les Régions normandes et l'Ile-de-France : un enjeu capital

A partir de 2006, l'Etat a décidé de mettre l'accent sur ce secteur en reconversion industrielle : le projet est structuré autour de cinq axes matérialisés par la mise en place d'une Opération d'Intérêt National (OIN) :

- revitaliser la construction de logements pour redonner au territoire une attractivité résidentielle, à raison de 2 500 logements par an pendant 20 ans,
- sortir le territoire de la récession et accroître son attractivité par la diversification du tissu économique,
- préserver et valoriser la qualité des paysages (berges de Seine, plateaux agricoles, biodiversité...),
- développer la formation professionnelle et notamment l'enseignement supérieur par la création de filières adaptées,

► intégrer le territoire dans les objectifs de développement en le liant au projet du Grand Paris.

### LES PRINCIPAUX PROJETS SUR LE SECTEUR SEINE AVAL



Les principaux projets sur le secteur Seine Aval  
Source : EPAMSA

Il résulte de ce qui précède que le prolongement de la ligne E du RER à l'ouest de Paris est une nécessité indispensable afin d'améliorer et de compléter une offre de transports actuellement très défaillante.

Le prolongement d'EOLE à l'ouest s'intègre dans le contexte d'une priorité absolue donnée par l'Etat à ce territoire en déshérence, par la création de l'OIN et l'ambition d'un Grand Paris qui place résolument le territoire de la Seine Aval sur l'axe de développement prioritaire Paris / Le Havre.

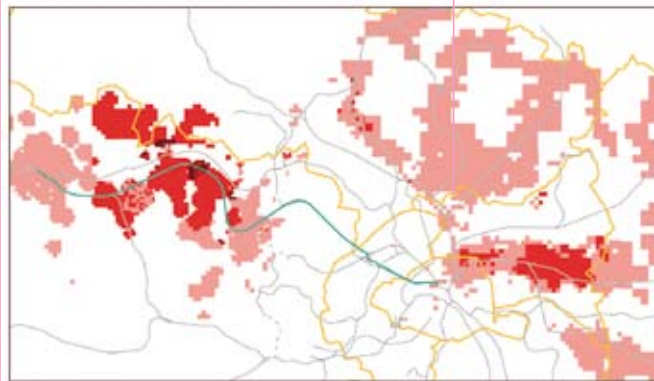
### 3. EOLE à l'ouest : un élément fondamental du projet de développement

Pour la Seine Aval, la réalisation d'EOLE à l'ouest permettra de :

- ▶ structurer le bassin d'emplois : en améliorant les liaisons entre les différents bassins d'emploi et notamment entre Poissy et Mantes (6 trains modernes en heure de pointe),
- ▶ favoriser le report modal de la route (A13 saturée) vers le fer par l'amélioration de la qualité de service offerte par celui-ci,
- ▶ améliorer les correspondances : en élargissant le bassin d'emplois des habitants et des entreprises vers l'ouest et vers l'est et en créant un effet de réseau
- ▶ pour Poissy : élargissement de l'offre à l'heure de pointe vers la Défense et Paris,
- ▶ vers l'ouest : amélioration des relations vers la Normandie par une correspondance efficace en gare de Mantes-la-Jolie.
- ▶ rééquilibrer l'aménagement de la Région Ile-de-France : EOLE réalisera l'objectif de ses promoteurs par la concrétisation de son acronyme (Est-Ouest-Liaison-Express) en améliorant l'accès à La Défense et à la zone centrale sans passer par le tunnel du RER A saturé et par le jeu de correspondances à créer vers les Tangentielles Nord et Ouest.

Gains de temps procurés par le prolongement du RER E à l'ouest pour se rendre à La Défense.  
Source : STIF

GAINS DE TEMPS PROCURÉS PAR LE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST POUR SE RENDRE À LA DÉFENSE



Avec la réalisation du projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest, La Défense bénéficierait d'une meilleure accessibilité depuis Seine Aval, mais aussi depuis le nord de Paris, la banlieue nord ainsi que la banlieue est desservie par l'actuel RER E.

**Gain de temps (en minutes)**

- Supérieur à 20
- Supérieur à 10
- Supérieur à 3
- Négligeable

Source : STIF, 2009

### 4. Insuffisances du projet de prolongement d'EOLE à l'ouest

#### ► Des secteurs dont la situation se dégrade :

- ▶ L'accès à Paris Saint-Lazare, principale destination pour Seine Aval (47 % des origines et destinations), est dégradé par rapport à la situation actuelle.
- ▶ Les gares de Mantes Station, Epône, Aubergenville, Villennes-sur-Seine voient leur desserte de la zone centrale se dégrader en raison d'un nombre d'arrêt, augmenté (temps d'accès doublé : en gare d'Epône 9 arrêts en 2020 contre 4 seulement en 2010).

Entre Poissy et Mantes-la-Jolie, il ne semble pas prévu un accroissement notable de la capacité de la ligne, qui est proche de la saturation aux heures de pointe, alors que la croissance de la demande de transports en commun a été de 5,6 % depuis 2006. Compte tenu de la croissance prévisible de la population sur le secteur (environ 100 000 habitants supplémentaires dans 25 ans), on peut craindre que l'offre envisagée ne sera pas en adéquation avec les besoins.

**Le RER E, ce sont 6 trains modernes sur une infrastructure modernisée. Une offre redéployée sur les pôles d'emplois structurants et un accès direct à La Défense. Mais, comme il n'est pas prévu de sillons supplémentaires en heure de pointe en 2020 par rapport à aujourd'hui entre le Transilien et le RER E, pour un coût de plus de 2 milliards, on est en droit d'attendre mieux !**



## 5. Des compléments nécessaires

### LE MAILLAGE DE LA TANGENTIELLE OUEST AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN LOURDS



Source : STIF - RFF, 2010

Le maillage de la tangentielle ouest avec le réseau de transport en commun lourds  
Source : STIF/RFF, 2010

Les déplacements en rocade ne sont pas suffisamment pris en compte dans le projet. A ce titre, la correspondance vers Cergy-Pontoise par le RER A possible à Houilles est supprimée et ne pourra se faire demain qu'à La Défense. A notre sens, une correspondance est indispensable avec la future Tangentielle Ouest à Achères pour mailler le RER E (est / ouest) avec la tangentielle Ouest (nord / sud).

### 1) Assurer des liaisons transversales à l'ouest, par la création d'une correspondance entre EOLE et la Tangentielle Ouest (Cergy/Achères/Noisy-le-Roi/Versailles ou Saint-Cyr-l'Ecole).

► Dans la perspective d'un prolongement de la Tangentielle Ouest au nord de Saint-Germain-en-Laye, une correspondance en gare d'Achères Grand Cormier est hautement souhaitable.

► Elle assurera une liaison efficace entre Cergy-Pontoise, Versailles, Saint-Quentin et le Mantois, Paris.

► Elle renforcera, de façon significative, l'offre de transport, notamment pour les déplacements domicile-travail des salariés en provenance du Val-d'Oise.

### 2) Renforcer la desserte de l'agglomération de Cergy-Pontoise

► Par le report sur le RER E de la desserte de Poissy actuellement assurée par le RER A et le transfert sur la desserte de Cergy des sillons du RER A qui desservent aujourd'hui Poissy.

### 3) Mettre en correspondance EOLE avec les réseaux de TCSP au nord de Paris

Créer une correspondance entre les RER A et E et la Tangentielle Nord à Sartrouville, pour faciliter la liaison entre la Seine Aval et Cergy, d'une part, Roissy CDG d'autre part.

Reporter le terminus d'Eole dans Paris, de Magenta jusqu'à la gare Evangile qui :

- permettra une correspondance avec les tramways des Maréchaux nord et T8, tout en desservant le pôle majeur de développement de « Paris Nord-Est »,
- pourrait offrir une correspondance éventuelle avec la ligne de Petite Ceinture, si celle-ci devait être réouverte.

### 4) La mise en service de l'ensemble de la ligne devrait intervenir au plus tard en 2020, car la réalisation du projet est urgente.

► L'urgence s'impose par l'importance des besoins en capacité de transport supplémentaire pour désaturer la ligne 1 et le RER A en zone centrale.

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.

► que les projets du Grand Paris et du TGV Normandie, avec lesquels EOLE devra être compatible, ne doivent pas retarder le financement et les travaux du prolongement d'EOLE.

