

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°46



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.

► Eole ouest, maillon manquant du réseau en étoile du RER.

Le débat sur le prolongement d'Eole (Est Ouest Liaison Express) parallèlement au double débat sur le futur métro automatique souligne la prépondérance des liaisons radiales avec la Capitale et sa proche périphérie.

Avec un total de 650 000 emplois les pôles de Paris centre (quartier Saint-Lazare Haussmann -Opéra) et de La Défense drainent les flux de transports les plus importants de la Région et même d'Europe.

Leur croissance a entraîné une saturation du RER A, qui justifie le doublement de cet axe stratégique par la construction d'un tunnel de Saint-Lazare à Nanterre pour prolonger Eole à l'ouest depuis son terminus actuel de la gare Saint-Lazare.

Il s'en suivra un délestage mécanique du RER A, qui se propagera sur le réseau central avec une conséquence positive sur la distribution des flux et la mobilité d'ensemble.

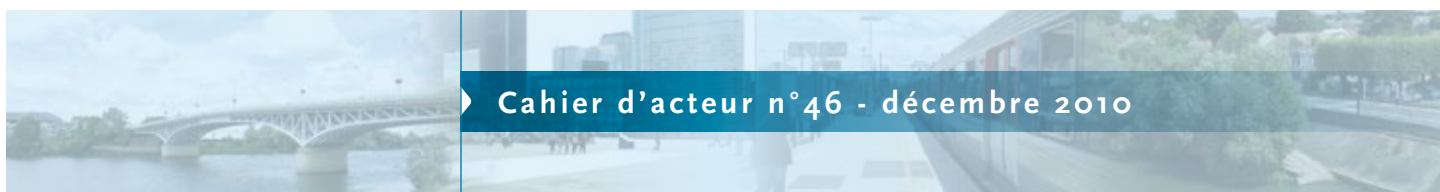
A cette urgence fonctionnelle s'ajoute l'ambition de régénérer l'activité industrielle de la vallée de la Seine dans le cadre volontariste de l'OIN Seine Aval (370 000 habitants et seulement 129 000 emplois), ce qui implique des aménagements concomitants de capacité de la desserte ferroviaire existante de Poissy à Mantes.

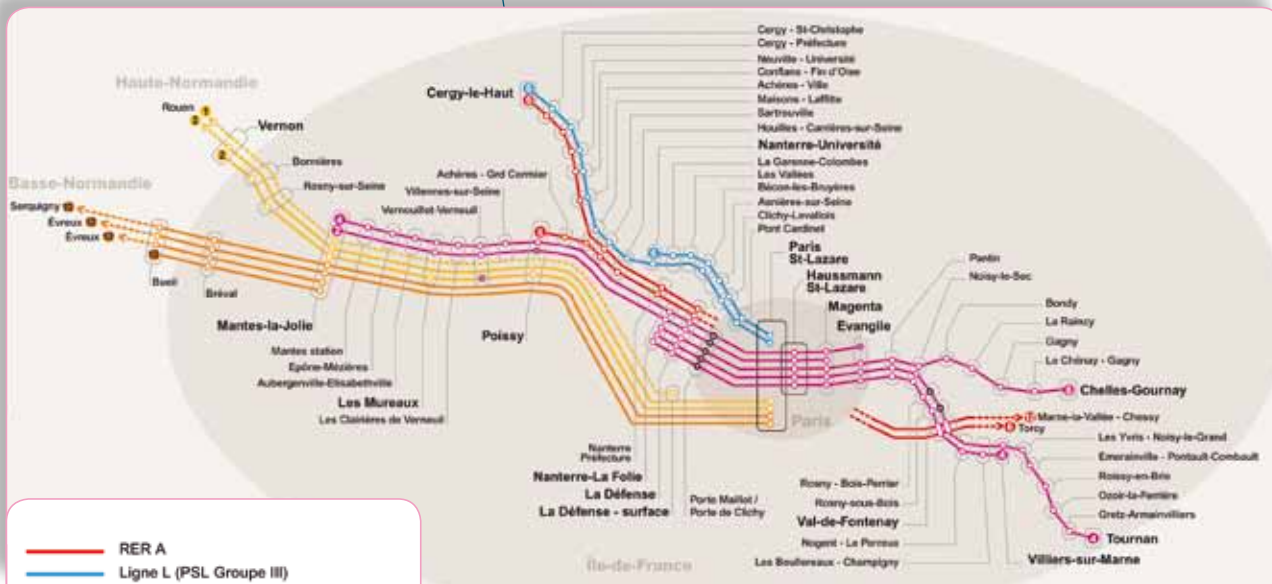
Ces deux objectifs se rejoignent en définitive pour compléter le maillon manquant d'Eole et le promouvoir en radiale transparisienne est-ouest qui lui confère le statut de RER à part entière, à l'instar des lignes A, B, C et D.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Ardies Val d'Oise
Association Régionale pour
le Développement des Infrastructures
Economiques et de la Sécurité
Contact : Président M. Claude d'Ornano
Délégué Général M. Michel Tournamille
34 rue de Rouen Pontoise 95300
Tél. : 01 30 75 35 40/41
Fax : 01 30 75 35 73





- RER A
- Ligne L (PSL Groupe III)
- RER E
- TRAINS HAUT-NORMANDS (à préciser)
- TRAINS BAS-NORMANDS
- Ⓜ Terminus et nombre de trains par heure
- Ⓜ Gare desservie
- Ⓜ Visibilité de l'arrêt à confirmer
- Fais à l'étude
- Arrêt à

Ne sont pas représentés :

- les trains de Cherbourg (1 train par heure), Caen (1 train par heure) et du Havre (2 trains par heure) : ils ne s'arrêtent pas en gare de Mantes ;
- les transiliens de la ligne N (Mantes-la-Jolie – Paris-Montparnasse) et de la ligne (Groupe VI Mantes-la-Jolie / Paris Saint-Lazare via Conflans) : le prolongement du RER E à l'ouest n'a pas d'effet sur le schéma de desserte.

La desserte à l'horizon 2020, à l'heure de pointe du matin.

► Eole composante du maillage ferroviaire de l'ouest francilien

L'association craint cependant que la mise en œuvre d'Eole ouest ne soit pas synchronisée avec la réalisation attendue de plusieurs infrastructures indispensables au déploiement d'un maillage régional ordonné au bénéfice de l'ouest francilien et du Val d'Oise.

Handicapé par sa géographie excentrée, ce département est en effet pénalisé par le déficit de roclades structurantes qui affecte le système de transport francilien et plus particulièrement la marche yvelino-valdoisienne.

Cette insuffisance d'infrastructures isole le Val d'Oise du département voisin et partenaire (automobile, fluvial) des Yvelines et maintient l'agglomération de Cergy-Pontoise anormalement éloignée des territoires de projet du futur Grand Paris économique.

L'arrivée du RER E à Mantes compensera difficilement cette situation sans une accélération des investissements ferroviaires inscrits dans les plans d'urbanisme et voulus par les autorités de transport pour faciliter les liaisons périphériques en grande couronne.

► Des connexions indispensables au recentrage du Val d'Oise

Le prolongement d'Eole à l'ouest actualise l'urgence de réaliser les connexions pluri-directionnelles utiles au recentrage durable de l'ouest francilien, du Val d'Oise et de son chef-lieu (Cergy-Pontoise) par un maillage des pôles périphériques mutuellement raccordés au centre émetteur-récepteur des flux les plus denses (Paris intra muros et sa proche couronne).

L'identification des connexions nécessaires à ce maillage-recentrage revient à mettre en perspective le tracé d'Eole ouest avec les grands projets d'infrastructures initiés par l'Etat (OIN, Schéma National des Infrastructures de Transport, Grand Paris) et la Région (SDRIF, Plan de mobilisation des transports).

► Des correspondances logiques

De Paris à Mantes, le parcours du RER E fait apparaître des correspondances logiques avec plusieurs infrastructures existantes, en débat, en phase d'études ou déjà en cours de réalisation.

- **Dans Paris intra muros**, l'interconnexion du RER C et d'Eole offre la possibilité d'une nouvelle gare à la Porte Maillot pour valoriser le centre des congrès (700 000 visiteurs/an) fleuron de l'attractivité parisienne. L'Ardies soutient fermement ce choix des instances économiques représentatives de la capitale.

► **A La Défense** se croiseront le futur métro automatique, la ligne n°1 du métro parisien (800 000 voyageurs /an), le TGV, les RER A et E, le tramway T2 bientôt relié au Val d'Oise (Bezons) et de multiples bus, sans compter les autoroutes A14 et A86.

La question n'est donc pas de s'interroger sur l'opportunité d'une gare mais d'en organiser deux en un vaste pôle d'échanges à la mesure des projets d'expansion du secteur (400 000 m² de bureaux et 10 000 m² de logements en programme).

Eole, Cergy et les deux Tangentielles

Au sortir de la nouvelle gare de Nanterre la Folie (en surface) Eole ouest rejoindra les voies SNCF existantes du groupe V en direction de Poissy et Mantes. Son parcours ne prévoit alors aucun arrêt jusqu'à Poissy (cf. tableau synthétique simplifié page 71 du Dossier du débat public).

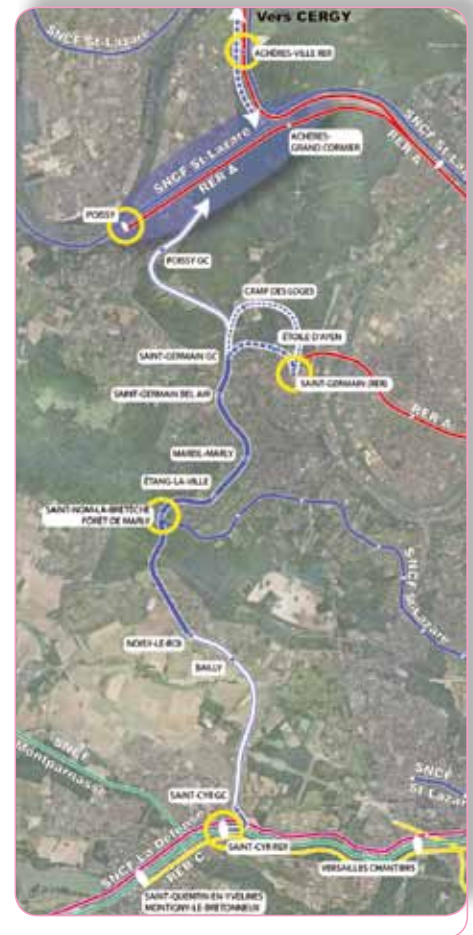
Cette configuration n'est évidemment pas conforme aux besoins du Val d'Oise et de l'agglomération de Cergy-Pontoise, 2^{ème} pôle universitaire d'Ile-de-France qui aligne 190 000 habitants, 100 000 emplois avec un potentiel industriel, de recherche et des objectifs ambitieux d'urbanisation (1 300 logements /an).

L'ex-ville nouvelle revendique à juste titre une connexion des RER A et E à Houilles et à Sartrouville départ de la future **Tangentielle Nord** (Tram Train) vers Argenteuil, le nord et l'est francilien. Cet axe est essentiel pour rapprocher les emplois d'est en ouest dans toute la moitié nord de l'Ile-de-France.

Le secteur d'Achères est le lieu d'une future plate-forme portuaire dédiée au transport de conteneurs en relation avec l'augmentation prévisible du fret fluvial et maritime (Le Havre 2000 et Canal Seine Nord). Une desserte ferroviaire adaptée s'impose pour parfaire l'intermodalité des moyens de transport mise en jeu dans cette base stratégique de la Confluence.

La Tangentielle Ouest est le vecteur tout désigné pour remplir cette fonction et stimuler les échanges du Val d'Oise au sud des Yvelines. L'implantation à Achères d'une gare de transfert avec le RER A en est une condition indispensable.

Toutefois, le lieu de la connexion semble poser des problèmes. La carte du Dossier du débat public (page 36) indique un arrêt à Poissy Grande Ceinture et dessine deux flèches convergentes en direction d'Achères Grand Cormier. Le point de contact n'est pas clairement défini ; d'où une incertitude de tracé qu'il importe de lever, pour assurer la continuité de la TGO entre Cergy au nord et Versailles au sud.



Maillage de la tangentielle ouest avec le réseau de transport en commun lourds.
Source : STIF, RFF, 2010

Capacités contraintes d'Eole entre Mantes et Poissy

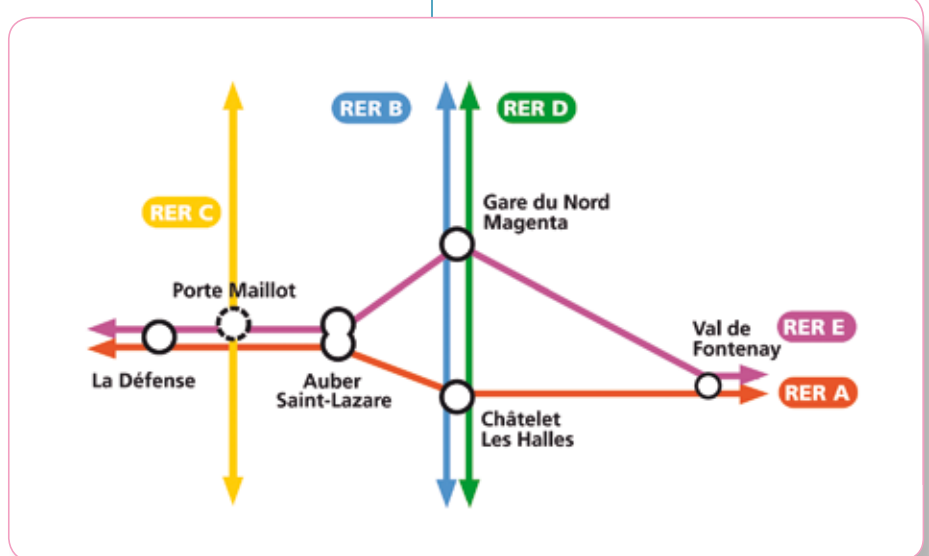
De Poissy à Mantes Eole doit se substituer aux rames SNCF de la ligne J (groupe V de Mantes à Saint-Lazare) qui seront supprimées. Il devrait en résulter une amélioration des fréquences vers La Défense et Saint-Lazare.

Cette affirmation du maître d'ouvrage est néanmoins contestée par ceux qui s'expliquent mal comment la simple substitution d'Eole aux trains actuels de la ligne J pourra durablement améliorer la fréquence et la régularité des trains.

La modernisation des rames, la rénovation des gares de Poissy à Mantes et l'aménagement des voies paraissent a priori tout juste suffisantes pour améliorer un temps les conditions de transport, mais ensuite les densifications résidentielles de Seine Aval feront sentir leurs effets.

La pression d'un surnombre d'usagers (rançon du succès de Seine Aval !) pourrait à nouveau dégrader les conditions du trafic et les rendre délicates en 2020 et au-delà !

Triangle de correspondances entre les RER, avec la mise en service du projet.



Conclusions

- ▶ L'Ardies approuve sans réserve les finalités de ce projet qui participe à l'édification du Grand Paris de l'avenir et au renforcement de l'attractivité régionale.
- ▶ L'Association se prononce pour la création de gares de transfert à la Porte Maillot, à Houilles et à Sartrouville, seule façon d'enrichir le maillage ferroviaire nécessaire au recentrage des périphéries de l'ouest francilien et au rapprochement des emplois et des logements sur une aire métropolitaine élargie.
- ▶ L'Ardies recommande l'accélération de la réalisation des Tangentielles Nord et Ouest pour stimuler la symbiose des pôles qui s'égrènent en périphérie de Sartrouville à Noisy-le-Sec à l'est et de Cergy à Versailles via Achères et Poissy au sud.
- ▶ Dans la suite du Grenelle de l'Environnement, l'Ardies préconise également la mise en œuvre rapide de la LGV Normandie, barreau essentiel de l'interconnexion TGV, clef de voute de l'architecture du système ferroviaire francilien.
- ▶ Enfin, l'Ardies n'oublie pas le volet routier. C'est pourquoi l'association réclame le prolongement de la Francilienne à l'ouest (et son bouclage au sud) ainsi que le prolongement de l'A16 et de l'A15 afin de développer l'intermodalité nécessaire à la continuité de la chaîne de transports, libérer les voies secondaires, diminuer le CO2, promouvoir le transport par bus et faciliter les rabattements vers les gares, les ports et les aéroports.



▶ Une mixité encombrante

Cette perspective est sans doute pessimiste mais elle ne peut être tout à fait exclue par référence aux indications du maître d'ouvrage lui-même.

Ce dernier insiste en effet (page 96) sur la **nécessité de séparer au maximum les flux de circulation des trains franciliens et des trains grandes lignes entre Poissy et Mantes, afin d'augmenter leur fréquence et leur régularité.**

L'Ardies en déduit :

- 1 ➤ que la mixité actuelle est un frein à la réorganisation efficace du trafic ferroviaire entre Mantes et la Défense (ce qui au passage expliquerait pourquoi la desserte de Cergy n'est pas sensiblement modifiée par l'arrivée d'Eole),
- 2 ➤ que l'éco-morphologie d'un étroit corridor coincé entre un fleuve et deux plateaux céréaliers ne facilite pas la création de lignes ferroviaires à haut débit,
- 3 ➤ qu'il est donc temps de créer une nouvelle desserte entre la Normandie et Paris La Défense.

▶ La LGV Normandie, option ferroviaire disponible à l'ouest

Dans cette optique, la solution la plus constructive pour régler les difficultés du trafic ferroviaire de Mantes à Paris passe par la réalisation rapide de la LGV Normandie en cours d'élaboration. Cette ligne déchargerait le réseau actuel des trains rapides de Mantes à Saint-Lazare via La Défense (gare TGV).

La LGV Normandie permettrait, en outre, de dégager le fret en concrétisant l'engagement national pour le fret grande vitesse (2009) qui prévoit deux itinéraires possibles sur la rive droite de la Seine entre le Havre et Paris (dont un par Serqueux-Gisors).

Il en résulterait un allègement radical de la charge des lignes SNCF classiques et du futur RER E à partir de Mantes, avec une disponibilité de sillons plus importante pour rééquilibrer le nombre des trains RER en direction de Cergy qui s'estime à la portion congrue en comparaison du nombre de rames horaires allouées aux lignes de Mantes par le plan de charge du maître d'ouvrage.

▶ La LGV Normandie prélude de la grande rocade TGV francilienne

Enfin la construction de la LGV Normandie ouvrirait la possibilité d'un débranchement à Mantes en direction de Roissy via Cergy. La LGV réaliserait ainsi le barreau nord de l'interconnexion TGV dans l'attente d'un indispensable barreau ouest pour boucler la grande rocade TGV requise à terme par l'attractivité nationale et internationale du Grand Paris en gestation.

L'Ardies Val d'Oise se réjouit que ces perspectives semblent sérieusement prises en compte par le maître d'ouvrage qui précise dans le dossier du débat (page 58) que **“les aménagements d'infrastructures ferroviaires prévues dans le cadre du projet Eole devraient préparer l'arrivée de la ligne nouvelle Paris-Normandie...”** et qu'à long terme **“la réalisation de la ligne nouvelle Paris Normandie dégagera de la capacité sur les voies ferrées entre Mantes et Nanterre...”**.