

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°7



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.



L'ADIV est une association agréée de protection de l'environnement (décret préfectoral N° 09-057/DDD du 5 mai 2009) fondée en 1991. A l'origine, l'objectif principal de cette association était de défendre l'intégrité du Bois de Verneuil menacé par le projet de déviation de la route départementale n°154. Désormais, elle agit également sur les questions environnementales concernant les communes de Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Chapet. Elle est notamment intervenue contre le projet de circuit de Formule 1 et participe à des commissions municipales au niveau des communes de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet. Elle informe ses adhérents et sympathisants sur les différents projets d'urbanisme ou d'infrastructure. Elle organise des animations pour faire prendre conscience aux habitants de la richesse patrimoniale des zones naturelles qui les entourent (Nuit du Papillon, en particulier).

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Siège :

10, allée des Chevreuils
78480 Verneuil-sur-Seine

E-mail : adiv78480@aliceadsl.fr

Site : www.adiv-environnement.com

Président : Michel CULLIN

Contact téléphonique : 01 39 71 93 90



RER E : des améliorations, mais pas pour tout le monde.

► Un projet souhaité par tous ceux qui défendent l'environnement, attendu par les usagers des transports en commun



Gare de Vernouillet / Verneuil

Le projet de prolongement du RER E sera bien perçu par toutes les personnes qui considèrent qu'il est urgent d'agir pour l'environnement et lutter contre le réchauffement climatique par la mise en place de transports en commun modernes et adaptés. L'association ADIV qui travaille au niveau local pour la défense de l'environnement des communes de Verneuil-sur-Seine, Vernouillet et Chapet ne peut donc qu'être globalement en accord avec la mise en service d'une nouvelle ligne de RER permettant de se rendre à Paris et dans les banlieues nord et est. Comme le rappelle l'éditorial du Dossier du débat public, ce projet est très attendu par tous ceux qui, chaque jour, subissent des trains bondés et des horaires aléatoires.

► Mais quelques interrogations...

Néanmoins, ce projet suscite quelques questions : la première concerne le risque de ne plus pouvoir aller aussi rapidement à la gare Saint-Lazare et à celle de Cergy-le-Haut (via Houilles/Carrières-sur-Seine depuis les communes situées entre Mantes et Poissy).

Vient ensuite la question des ralentissements occasionnés par les futurs travaux sur la ligne, ralentissements qui ne sont absolument pas évoqués dans le Dossier du débat public.

Enfin, il apparaît bien que l'objectif du projet EOLE n'est pas simplement d'amener du confort aux habitants de la vallée de la Seine ; ce serait leur faire un beau cadeau à plus de deux milliards d'euros. Non l'objectif d'EOLE est bien de permettre à terme l'acheminement vers La Défense d'une population beaucoup plus nombreuse, conséquence directe des importants projets d'aménagements urbains prévus dans le cadre de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval, et de l'extension des activités tertiaires dans le cadre de l'OIN de La Défense et de l'OIN Seine-Arche.

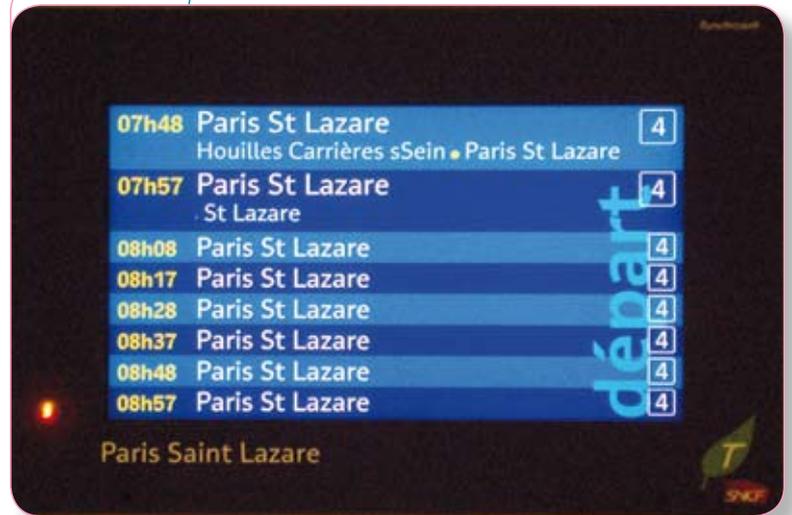
N'oublions pas la gare Saint-Lazare

Le Dossier du débat public met l'accent sur une liaison idyllique entre Seine Aval et La Défense. C'est oublier qu'une grande partie des usagers de la ligne actuelle doit se rendre à la gare Saint-Lazare et non pas à La Défense (comme le permettent les correspondances avec le RER A ou les liaisons par car "Express-A14"). En effet, un grand nombre de personnes se rendant quotidiennement à Paris depuis les gares situées entre Mantes et Poissy, ont choisi de s'installer dans cette région car elles travaillent à proximité immédiate de la gare Saint-Lazare, où se trouvent concentrés beaucoup de compagnies d'assurance, de banques et de grands magasins. Pour ces personnes, la proximité de leur lieu de travail par rapport à la gare Saint-Lazare compense la longueur du trajet en train ; le projet de RER leur apparaît surtout comme un inconvénient du fait de l'allongement de leur temps de trajet.

Le dossier du maître d'ouvrage est peu disert sur le fait qu'il ne sera plus possible de se rendre directement à la gare Saint-Lazare depuis les gares situées entre Mantes et Poissy. D'une part, le nouveau terminus sera la gare Haussmann Saint-Lazare, d'autre part, le trajet comportera a minima trois arrêts supplémentaires (Nanterre La Folie, La Défense et Porte Maillot ou Porte de Clichy selon l'option du tracé retenu), voire quatre (arrêt à la gare de La Défense Surface à l'étude). L'augmentation de la durée du trajet liée à ces arrêts supplémentaires n'a pas été quantifiée dans le Dossier du débat public.

Le Dossier du débat public évoque la possibilité de deux arrêts en heure de pointe en gare de Vernouillet-Verneuil, arrêts dont la faisabilité technique reste à confirmer (cf. la carte, page 71 du Dossier). L'association ADIV demande donc à ce que d'autres arrêts soient effectivement créés afin que certains trains puissent, comme c'est le cas actuellement (6 trains en heure de pointe), rallier la gare Saint-Lazare en moins d'une demi-heure, ainsi que des correspondances aisées vers la gare de Cergy-le-Haut.

Autre point qui reste flou dans le dossier : quelle est l'accroissement réel de la capacité de transport en heure de pointe ? Nous comprenons que, du fait des goulots présents sur la ligne, le nombre de rames en circulation ne pourra pas augmenter (11 rames dans chaque sens, en heure de pointe). La solution retenue par le STIF et la SNCF consiste donc à augmenter la capacité des rames du futur RER par rapport aux rames actuelles, d'où finalement une variation de la capacité relativement modeste (que nous estimons de l'ordre de 30 % à 40 %) mais qui n'est pas précisée dans le Dossier.



Bonne nouvelle : un nouveau RER... ... mauvaise nouvelle : des années de galère

Nous comprenons que les ralentissements liés aux travaux sont difficilement évitables mais le dossier présenté par le STIF et la SNCF est muet sur l'ampleur et la durée de ces ralentissements. Rappelons que si le RER n'arrive que dans dix ans au mieux, les usagers connaîtront rapidement les ralentissements : les travaux aux passages à niveau de Villennes-sur-Seine et Vernouillet sont prévus pour une mise en service en 2013-2014 ; l'allongement et/ou le rehaussement des quais des gares de Poissy, Villennes-sur-Seine, Vernouillet-Verneuil, Les Clairières de Verneuil, Les Mureaux, Aubergenville, Epône-Mézières, Mantes Station et Mantes-la-Jolie sont mentionnés dans le dossier, sans aucune indication des dates et des durées de travaux. La page 114 du Dossier du débat public rappelle que le bruit de roulement dépend de la qualité des surfaces de roulement de la roue et du rail ; est-il prévu un remplacement des rails sur certains tronçons ? Dans ce cas, les travaux seraient encore plus contraignants pour les usagers.

Les usagers de la ligne Paris-Mantes via Poissy ont bien constaté que les trains supprimés ou en retard sur la ligne sont de plus en plus fréquents (16 % des trains accusent un retard de plus de 5 mn en 2009, soit plus d'un train en retard par semaine pour une personne se rendant quotidiennement à Paris). Mais ils doivent maintenant être informés de ce qui les attend au cours de prochaines années : les travaux prévus sur les différentes gares (et éventuellement sur les voies) généreront des ralentissements très importants. Ainsi le taux de trains à l'heure passera pendant les travaux de 84 % à ... 0 %.

Nous demandons donc au STIF et à la SNCF de s'engager précisément lors du débat public et dans leur décision qui sera formulée à l'issue de celui-ci sur :

- ▶ la durée maximale des retards dus aux travaux liés à la construction du prolongement du RER E,
- ▶ le nombre de mois (d'années ?) pendant lesquels ces retards auront lieu.

▶ Un RER pour quoi faire ?

L'objectif du RER E est de permettre aux habitants de la vallée de la Seine d'accéder rapidement à leur bureau de La Défense en augmentant les capacités de transport par rapport à la situation actuelle : le dossier ne précise pas combien d'habitants de la vallée de la Seine se rendent actuellement à La Défense.

Reste que l'avenir n'est pas si radieux : si on augmente les capacités de transport, c'est également parce qu'on envisage d'augmenter

considérablement la population qui habitera dans la zone drainée par le futur RER E. Fortement urbaniser la vallée de la Seine pour transformer les villes et villages en cités-dortoirs de La Défense, tel est l'objectif de l'OIN Seine Aval. Au final, l'augmentation du trafic (en grande partie liée à l'augmentation de la population concernée) fera qu'on sera toujours aussi serré dans les transports en commun.

Si un débat public est logiquement et utilement organisé sur le prolongement du RER E, en revanche peu de personnes sont réellement informées des projets d'urbanisation prévus dans le cadre de l'OIN Seine Aval. En d'autres termes, on organise un débat public sur la partie consensuelle d'un vaste programme qui demeure flou pour une grande partie des habitants. Une fois le RER E décidé, les pouvoirs publics auront beau jeu de dire que ce serait dommage de ne pas profiter de telles infrastructures pour urbaniser la Vallée de la Seine. Il s'agit d'un choix d'aménagement de la vallée de la Seine qui a été fait sans information, concertation ni débats.

Pour en savoir plus sur l'OIN Seine Aval, consulter le site de l'EPAMSA (Établissement Public d'Aménagement du Mantois en Seine Aval) : www.epamsa.fr

Nous demandons en résumé...

L'ADIV, au nom de tous ses adhérents et des ses sympathisants, demande :

- ▶ la création d'arrêts au niveau de la gare de Verneuil-Vernouillet permettant aux habitants utilisant cette gare de se rendre directement à la gare Saint-Lazare et d'avoir une correspondance pour se rendre à Cergy-le-Haut, comme c'est le cas actuellement,
- ▶ une information précise sur l'allongement de la durée du trajet pour les usagers des gares intermédiaires (entre Mantes et Poissy) qui doivent se rendre à la gare Paris-Saint-Lazare,
- ▶ un engagement fort du STIF et de la SNCF d'informer les usagers sur les retards qui ne manqueront pas de se produire durant les travaux et les mesures mises en place pour minimiser ces retards,
- ▶ que ce débat public sur le prolongement du RER E soit un tremplin pour une concertation beaucoup plus large sur les projets d'urbanisation de la vallée de la Seine, prévus dans le cadre de l'OIN Seine Aval.

