

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°9



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.

Le prolongement du RER E à l'ouest dans de bonnes conditions implique la réalisation d'investissements dans sa partie est

Les Départements de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne et du Val-de-Marne souhaitent tous qu'un schéma directeur de la ligne E soit élaboré en même temps que son prolongement à l'ouest.

Aujourd'hui, la ligne E du RER à l'est de Paris fonctionne déjà en présentant de nombreuses limites. Certains services fonctionnent sans desservir les gares du cœur de l'agglomération. En période de pointe, certaines gares n'ont qu'un train tous les quarts d'heure. L'infrastructure est partagée avec d'autres circulations ferroviaires qui réduisent la capacité de la ligne E.

Demain, le prolongement de la ligne à l'ouest de Paris va certainement être utilisé par de nouveaux usagers habitant l'est de Paris. Par conséquent, ce prolongement va conduire à une nouvelle surcharge du réseau à l'est de Paris.

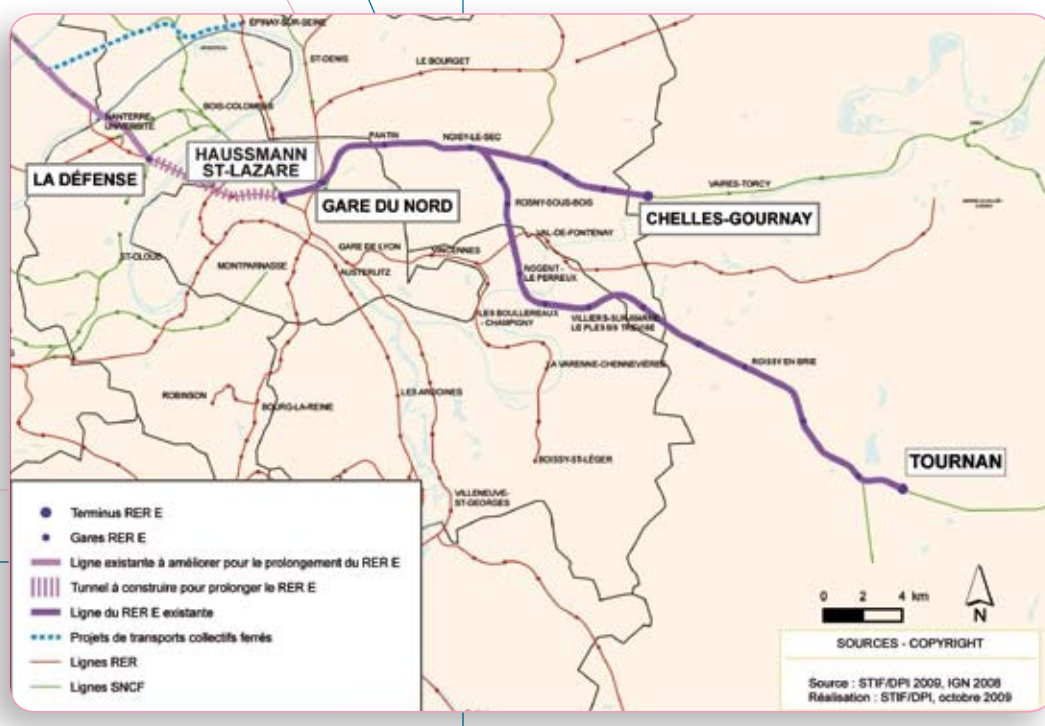
Conscients de ces difficultés actuelles et futures, les Départements du Val-de-Marne, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis jugent indispensable que le prolongement à l'ouest soit accompagné d'un programme d'investissements permettant d'augmenter les fréquences à l'est ainsi que les conditions de confort de la ligne. Pour ce faire, les trois Départements demandent l'élaboration d'un schéma directeur sur toute la partie est du RER E en même temps que les études pour son prolongement à l'ouest.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Un prolongement à l'ouest utile et bénéfique, mais un projet qui ne prend, pour l'instant, pas en compte les problématiques de saturation à l'est de la ligne E

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest est utile et bénéfique pour les territoires nouvellement desservis. Il l'est également pour tous les habitants de sa partie est qui se verront offrir une liaison améliorée vers l'ouest de l'Île-de-France. Mais, à ce stade, le projet proposé de prolongement à l'ouest ne prend en pas en compte les problèmes actuels de l'est de la ligne E du RER, en particulier l'impossibilité pour la branche Tournan d'absorber la demande supplémentaire engendrée si elle conservait son offre actuelle. Or un engorgement de la branche Tournan dégraderait le fonctionnement du RER E sur l'ensemble de la ligne : le RER E ne peut pas être prolongé à l'ouest dans de bonnes conditions si la capacité de sa branche Tournan n'est pas augmentée.



La ligne E constitue par ailleurs un axe structurant de l'Est francilien, mais dont l'offre doit être améliorée pour répondre aux besoins de déplacements du territoire qu'elle traverse.

La ligne E dessert les gares de Pantin et Noisy-le-Sec. Après ce tronc commun, la ligne se scinde en deux branches, l'une qui dessert le Val-de-Marne vers Tournan (Rosny - Bois-Perrier, Rosny-sous-Bois, Val-de-Fontenay, Nogent - Le Perreux, Les Boullereaux - Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne Le Plessis Trévisé...) et l'autre vers Chelles - Gournay.

Des aménagements sur la partie est sont nécessaires et doivent intervenir en même temps que le prolongement à l'ouest

Face à ces enjeux, des mesures doivent impérativement être mises en œuvre parallèlement au prolongement à l'ouest du RER E, pour garantir l'efficacité du projet et répondre aux besoins de l'est francilien qui vont s'amplifier avec ce prolongement.

Dès l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet, le Département du Val-de-Marne s'est mobilisé pour la prise en compte de ces questions primordiales. C'est ainsi que le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) a inscrit dans ce document (cf. DOCP Prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest, novembre 2009, §IV.2) : "Par ailleurs, le STIF souhaite s'engager dans une démarche de réflexion d'ensemble – type schéma directeur – sur la partie existante du RER E. Cette démarche intégrerait une phase de diagnostic sur les conditions d'exploitation actuelles suivies, le cas échéant, d'un plan d'action."

Toutefois, cette démarche n'a pas été présentée dans le Dossier du débat public pour le prolongement du RER E à l'ouest, alors que les Départements de la Seine-Saint-Denis, de la Seine-et-Marne et du Val-de-Marne souhaitent tous qu'un schéma directeur de la ligne E soit mis en œuvre.

Le futur schéma directeur du RER E doit permettre de traiter des différentes problématiques de la ligne, notamment dans sa partie est. Plusieurs objectifs ont été identifiés.

► Déployer le nouveau système d'exploitation jusqu'à Villiers-sur-Marne pour renforcer la desserte sur la ligne

À l'heure actuelle, les circulations du RER E sont fortement contraintes par la limitation à deux voies de l'infrastructure existante, notamment au niveau du viaduc de Nogent-sur-Marne et par le partage de ces voies avec d'autres trains de voyageurs et de marchandises qui limite la capacité de l'infrastructure.

Dans le cadre du prolongement à l'ouest du RER E, un nouveau système d'exploitation va être développé. Ce système de signalisation embarquée et de conduite automatique permet de faire circuler davantage de trains, d'augmenter leurs performances (vitesse et freinage) et d'améliorer leur régularité. Sa mise en place nécessite d'adapter l'infrastructure ferroviaire et d'équiper les trains.

En déployant ce nouveau système jusqu'à Villiers-sur-Marne, il serait alors envisageable :

- de faire circuler 4 trains supplémentaires par heure jusqu'à Roissy-en-Brie ou Tournan en desservant toutes les gares en Val-de-Marne ;
- d'ajouter des arrêts aux trains rapides du RER E pour renforcer la desserte de la zone dense ;
- de renforcer la régularité de la ligne pour une meilleure qualité de service offerte aux utilisateurs.

À plus long terme, des réflexions doivent être menées sur l'augmentation de la capacité de l'infrastructure.

Cette augmentation de desserte est nécessaire pour répondre aux besoins de ces territoires et accompagner le rééquilibrage de la répartition des emplois en Ile-de-France. Le potentiel de développement de l'emploi est très important dans l'Est francilien, mais il ne pourra être exploité qu'à condition de lui offrir une desserte efficace.

► Encourager le report du trafic du RER A vers le RER E

La saturation du RER A est un problème lourd et structurel pour l'ensemble du réseau de transport francilien. Cette saturation, auparavant concentrée sur le tronçon central, se déplace année après année vers l'est et touche de façon de plus en plus aiguë la branche Marne-la-Vallée. Ce phénomène ne cessera de se renforcer avec l'augmentation prévisible de la demande liée aux développements urbains importants programmés le long de cette branche.

Il est donc nécessaire de tout faire pour encourager le report de voyageurs du RER A vers le RER E et notamment vers les gares de la branche Tournan dont la désaturation est incontournable.

Ce report implique de rendre le RER E attractif au-delà de son prolongement à l'ouest, en termes d'accessibilité, d'offre et de qualité de service. Il s'agit notamment d'augmenter les fréquences sur la ligne E et d'améliorer la régularité et l'information voyageur. Un travail important sur le rabattement vers les gares du RER E, notamment par les lignes de bus et les modes doux, est à réaliser dans la partie est de la ligne pour capter des voyageurs se rabattant aujourd'hui plutôt vers le RER A.

► Créer une correspondance entre le RER E et le métro de rocade à Champigny-Bry-Villiers

Selon les orientations des deux débats publics menés conjointement sur Arc Express et le réseau de transport du Grand Paris de septembre 2010 à février 2011, un tracé définitif sera déterminé pour le métro de rocade.

► **Conseil Général du Val-de-Marne** est membre du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) et financeur du "Plan de mobilisation pour les transports". Desservi par le RER E dans sa partie est, il juge indispensable que son prolongement à l'ouest soit accompagné d'un programme d'investissements permettant d'augmenter la fréquence de desserte à l'est.



Le schéma directeur du RER E doit permettre d'étudier la faisabilité de cette nouvelle gare et son insertion dans l'environnement urbain.

L'association Orbival, dont est membre le Département du Val-de-Marne, défend un tracé précis pour le métro de rocade pour la traversée du Val-de-Marne. Avec 13 stations incontournables, ce tracé permet d'offrir des correspondances avec l'ensemble des lignes du réseau RER et métro existant ou en projet, de desservir efficacement les zones d'habitat et d'emploi du Val-de-Marne et d'accompagner le développement urbain prévu sur le territoire.

A l'Est, deux liaisons vers la Seine-Saint-Denis doivent être réalisées :

- ▶ l'une vers Bobigny via Val de Fontenay,
- ▶ l'autre vers Marne-la-vallée via une nouvelle gare "Champigny-Bry-Villiers" qui pourra offrir une correspondance entre le métro de rocade et le RER E et le transport en commun en site propre baptisé "Altival" qui reliera Sucy-Bonneuil à Noisy-le-Grand.

Le schéma directeur du RER E doit permettre d'étudier la faisabilité de cette nouvelle gare et son insertion dans l'environnement urbain.

▶ Faire de Val de Fontenay un véritable pôle intermodal

Val de Fontenay est un pôle d'emploi majeur de l'Est parisien (25 000 salariés) et présente un important potentiel de développement (8 hectares mutables). Il constitue un pôle de transports public majeur (lignes A et E du RER, 7 lignes de bus), qui va être renforcé par les prolongements de la ligne 1 du métro depuis Château de Vincennes, du tramway T1 depuis Noisy-le-Sec et par le passage d'Orbival.

Même si un contrat de pôle PDU a déjà permis d'améliorer le fonctionnement de ce pôle, une restructuration plus ambitieuse est indispensable au regard de ces enjeux. Des études doivent être lancées pour faire de Val de Fontenay un véritable pôle intermodal, proposant des correspondances efficaces dans une gare moderne, tenant compte des contraintes du site et en s'insérant dans un environnement urbain en pleine évolution.

▶ A court terme, revoir le schéma de desserte

Afin de mieux répartir la charge des trains et de renforcer la desserte du territoire, il est nécessaire à court terme de revoir le schéma de desserte actuel en augmentant le nombre d'arrêts dans les gares Nogent – Le Perreux et des Boullereaux – Champigny. Ces gares de proche couronne ont besoin d'une desserte conséquente, adaptée à la densité et aux besoins de ce territoire.

▶ Faire du RER E une ligne durablement efficace avec un parc de matériel roulant homogène

Pour éviter la mixité des matériels roulants qui pénalise l'exploitation de la ligne et pour offrir un nouveau matériel confortable et adapté aux besoins de la ligne E à l'horizon 2020, le Conseil général du Val-de-Marne souhaite que le RER E soit équipé de rames entièrement neuves lors de la mise en service du prolongement. Le matériel actuel du RER E ne bénéficie en effet pas d'une capacité d'accélération satisfaisante. Son remplacement permettra de diminuer les temps de parcours et de faciliter la mise en place d'arrêts supplémentaires.

