

Paris, le 18 décembre 2010

**Destinataire :**

**La Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement du RER E à l'ouest.**

Tour Pacific – Bâtiment Est

11, Cours Valmy

92977 Paris – La Défense 7

([contact@debatpublic-rer-e.org](mailto:contact@debatpublic-rer-e.org))

**Objet : Observations déposées par  
M. Pierre Bocquiaux  
(30 rue des Haies Paris 20<sup>ème</sup>),  
dans le cadre du débat public sur le  
prolongement du RER E à l'ouest.**

**Courrier en copie à diverses associations**

Mesdames, Messieurs,

Pour solliciter votre attention et celle des acteurs du projet, ce ne sont pas mes compétences techniques professionnelles, dans un tout autre domaine, que je revendiquerais, mais la qualité, largement partagée, de fidèle usager des transports publics, depuis les années 1960 (trajets quotidiens, successivement : intra-muros puis de Paris vers St Maur, Bezons, Vélizy, Massy), **et aussi une vieille passion pour le thème des transports et de l'urbanisme.**

Cette pratique et cet intérêt me permettent, je crois, de prétendre avoir bonnes connaissances et vision des réseaux de l'agglomération parisienne, de leurs mérites et de leurs dysfonctionnements épisodiques.

**Je voudrais d'abord remercier les acteurs et organisateurs du débat « EOLE – Ouest » pour la quantité et la qualité des documents détaillés qu'ils ont fournis au public, notamment sous forme numérique, sur DVD.**

On en vient à regretter que cela ne soit pas la règle, lors des autres débats et enquêtes publiques. Souhaitons que toutes les conclusions du présent débat soient aussi accessibles, et que toutes les interventions, faites lors du débat, le restent aussi.

J'ai regroupé mes observations en trois classes :

**1) Points mineurs : quelques doutes et questions.**

- Mesure conservatoire pour un embranchement vers Montparnasse ?
- Bénéfices du délestage entre Nanterre et St Lazare.
- Configuration de la gare Evangile : Dossier non à jour.
- Correspondance très dissymétrique avec le tramway, à l'Evangile.

**2) Variantes de tracé préférées.**

- Tracé par Porte Maillot, avec station de correspondance.
- A La Défense, station sous le CNIT, même sans alternat.
- Raccordement de Nanterre au niveau de pont de Rouen.

### 3) Comment mieux inscrire le projet dans le cadre général, sans le retarder ?

- **Projet ambitieux et efficace mais tournant le dos aux tendances actuelles.**
- **Arrêt indispensable à Sartrouville et correspondance avec la tangentielle nord !**
- **L'installation du système NexT entre Nanterre et Poissy n'y aiderait-il pas ?**
- **Utiliser les infrastructures existantes à Bondy, Nogent, Champigny pour faire rebrousser les trains ouest en petite couronne Est et la desservir.**
- **Desservir Pte Maillot et l'Evangile pour aider à corriger l'abandon absurde de la couronne périphérique interne de Paris, très peuplée, en forte croissance et potentiellement utile à toute l'agglomération !**

#### N.B. :

- J'emploie le terme « **Dossier** » pour désigner la brochure sur papier de 136 pages, fournie au public et intitulée :  
« eole : prolongement du RER E à l'ouest –  
DOSSIER DU DEBAT PUBLIC : octobre – décembre 2010 ».
- J'emploie le terme « **Projet** » pour désigner le projet de prolongement du RER E à l'ouest.
- Les citations de passages extraits de la documentation fournie au public, sur papier et sur DVD, apparaissent en *italique gras*.

=====

#### 1) Points mineurs : quelques doutes et questions

Dans un dossier aussi épais, portant sur un projet de cette taille, il est inévitable qu'il reste quelques imprécisions, sinon quelques contradictions, sur des points relativement secondaires. Commençons par ceux-ci avant d'aborder les questions plus importantes.

- **Mesure conservatoire pour un embranchement vers Montparnasse** : Sur le DVD du débat, le fichier :  
« [Etude technique - de HSL- La Folie - Plans - rev01.pdf](#) », daté du 8 mars 2010, présente, page 44, un plan du tunnel en arrière gare d'Hausmann-St-Lazare avec, au niveau de la chambre de démontage du tunnelier, un élargissement du tunnel et un embranchement en pointillés, marqué : « *éventuellement vers Montparnasse* ». Cette **excellente mesure conservatoire**, dont je n'ai pas trouvé mention dans le Dossier, sera-t-elle conservée ?  
Sur le même DVD, mais dans un autre fichier :  
« [Fonctionnalite des gares – Etude.pdf](#) »  
(RFF/SYSTRAS réf. A592/PLT/FRA/110-09 édition 1 du 09/03/2009), page 8, le paragraphe 2.1.2 qui concerne Hausmann-St-Lazare, se termine en précisant : « *Il n'est pas demandé d'étudier les fonctionnalités de retournement... et réservation d'un prolongement vers Paris – Montparnasse.* ». Mais ce document est antérieur au premier cité ci-dessus. Qu'en sera-t-il de cette réservation ?

- **Délestage des voies entre Nanterre et St Lazare :** après réalisation du Projet, ce délestage est présenté tour à tour comme comportant deux types d'avantages qui ne me paraissent pas pouvoir se cumuler : au dernier paragraphe de la page 114 du Dossier, il est dit que le délestage de 14 à 9 trains par heure « *entraînerait un effet positif en terme de nuisances sonores sur le secteur Nanterre – Paris le plus densément urbanisé du parcours.* ».

Mais au premier paragraphe de la page 110 du même document, ce délestage, qui n'est là que de 4 trains par heure, « *...offrirait de la capacité supplémentaire pour de nouveaux services ferroviaires.* » :

Je veux bien que l'on obtienne un peu des deux, c'est à dire un trafic de remplacement plus faible que l'actuel et donc moins gênant, mais on ne saurait évidemment pas gagner en totalité sur ces deux tableaux : ce qu'on gagnera en trafic nouveau, on ne peut prétendre le gagner aussi sur le plan du bruit, sauf si les circulations nouvelles étaient complètement silencieuses...
- **Configuration de la gare d'Evangile :** A la page 95 du Dossier (daté d'août 2010), l'encart sur fond marron relatif à la gare **Evangile** se termine en nous annonçant « *...une gare à 4 voies à quai...* ». Cependant la récente enquête publique concernant cette gare, tenue de mi-juin à mi-juillet 2010, nous a présenté une gare à un seul quai encadré par deux voies. L'explication nous est fournie sur le DVD, à la page 25 du fichier :

« [Fonctionnalité des gares – Etude.pdf](#) »  
(RFF/SYSTRAS réf. A592/PLT/FRA/110-09 édition 1 du 09/03/2009),

par le paragraphe 2.6.2 concernant l'Evangile, qui indique : « *A la suite de la réunion du 29 novembre 2008 au STIF, celui-ci a décidé de lancer le schéma de principe sur la base d'une gare à un quai.* »

Ceci en raison des coûts d'une gare à deux quais d'après les explications données dans le même paragraphe. Le Dossier d'août 2010 n'est donc pas à jour sur ce point, par rapport à la décision de novembre 2008.

Le schéma de cette gare Evangile, donné sur le DVD du débat, à la page 42 du fichier :

« [Etude technique - de HSL- La Folie - Plans - rev01.pdf](#) »,

est bienvenu, mais malheureusement peu lisible, même à fort grandissement.
- **Correspondance EOLE - T3 à l'Evangile :** Egalement à la page 95 du Dossier, ce même encart relatif à la gare **Evangile** nous rappelle que EOLE y sera en correspondance avec **les tramways T3 et T8**. Il est fort à craindre que le trafic annoncé sur EOLE perturbe le fonctionnement de ces tramways en créant des **correspondances très asymétriques** (bien plus encore qu'aujourd'hui à Cité Universitaire avec le RER B !). Le T3 n'offrira dans chaque sens que 304 places toutes les quatre minutes au mieux, tandis que l'on nous annonce dans la future gare Evangile une fréquentation analogue à celle de Bibliothèque F. Mitterrand sur la ligne C, avec des rames doubles offrant plus de 2500 places, à raison de 22 trains par heure dans le sens de la pointe et d'au moins 12 dans le sens de la contre pointe (16 et 12 trains respectivement avant prolongement ouest d'EOLE disait un communiqué du STIF à l'issue du conseil du 7 octobre 2009). C'est au moins un train toutes les 95 secondes, desservant cette gare à l'heure de pointe !

Pendant ce temps, non seulement le chemin de fer de Ceinture, qui offrait jadis une correspondance très directe sur ce site, rouille depuis longtemps, comme ailleurs sur 24 km, mais ici, de plus, on le coupe par un passage à niveau piétonnier de 25 m de large au moins...

## 2) Variantes de tracé préférées.

Vis à vis des objectifs annoncés, le meilleur tracé est celui passant par la **Porte Maillot, avec station desservant ce site**, on en dira tous les avantages plus loin.

**A La Défense, la station sous le CNIT** est préférable, bien que cette option rende apparemment difficile une gare à 4 voies, selon les documents fournis.

Pour ce qui est du **raccordement avec les lignes actuelles à Nanterre**, l'option la plus discrète serait le terrier, mais vu son coût, l'option **saut de mouton au Pont de Rouen** avec protections sonores des rares immeubles exposés au bruit devrait être privilégiée. La dernière option, le saut de mouton plus près de la Seine, défigurerait les berges !

## 3) Comment mieux inscrire le projet dans un cadre général, sans le retarder ?

Les objectifs fixés au Projet seront sans doute bien approchés, sinon atteints : amélioration de la desserte de l'OIN Seine-Aval, fluidification du trafic Nanterre Poissy Mantes, desserte de La Défense depuis l'ouest et l'est, délestage appréciable du RER A. Ce n'est pas rien !

Mais, excepté le développement vers la basse vallée de la Seine, **le Projet fait peu de cas de certaines orientations générales qui semblent pourtant aujourd'hui largement approuvées** par les urbanistes, les aménageurs, les élus, les associations, les usagers :

- **Densification de la petite Couronne.**
- **Maillage en proche banlieue.**
- **Rééquilibrage des emplois vers l'est de l'agglomération.**
- **Développement, en cours et futur, des tangentiels et rocades.**

Curieusement, il va aussi à l'encontre du souhait annoncé par SNCF – Transilien de **faire évoluer, à terme, le principe de desserte par zones**. Pourtant celle-ci était déjà modulée par le contexte suburbain existant ; par exemple, les trains du RER C directs Paris – Brétigny, et omnibus jusqu'à Etampes, s'arrêtent néanmoins à Juvisy, nœud important.

Contre toute attente, le Projet revient à une desserte strictement par zones puisque aucune rame EOLE ne doit s'arrêter entre Poissy et Nanterre.

**Ignorer ainsi les deux nouvelles tangentiels, celle programmée à l'ouest et celle déjà en construction au nord, me paraît invraisemblable**, car évidemment contraire aux principes énoncés ci-dessus, quoiqu'on dise sur la supposée fluidification induite sur le RER A.

Il est donc indispensable de trouver les moyens de faire observer, pour les trains du RER E ouest, au minimum un **arrêt à Sartrouville**, point de correspondance avec la tangentielle nord et le RER A. **Ceci n'entraîne pas de surcoût excessif à l'échelle du projet mais seulement une réduction mineure de la fluidité sur ce site, aux heures de pointe.**

De plus, le Dossier nous apprend, par l'encart de la page 75, que le nouveau système d'exploitation « NexT », dont **« l'objectif est d'optimiser la fréquence et la vitesse des trains »**, sera installé entre Nanterre et l'Évangile.

Compte tenu de tout ce qui a été dit par les maîtres d'ouvrage sur les fortes contraintes qui pèsent sur le trafic entre Poissy et Nanterre, et de l'attente forte exprimée par le public sur la desserte de ce secteur, **ne serait-il pas possible et utile, pour permettre la desserte de Sartrouville, d'étendre l'application de NexT jusqu'à Sartrouville ou Poissy, dans le cadre du Projet ?**

Contrevenant tout autant aux objectifs généraux, **le rebroussement des trains EOLE ouest à l'Évangile, tourne franchement le dos au souhait de maillage et de densification de la petite couronne à l'est.**

En accord sur ce point avec la Mairie de Paris et avec bien d'autres intervenants, je pense qu'**il est indispensable que tous les trains ouest desservent au moins l'Évangile**, qui ne doit pas être un simple terminus technique générant des kilomètres x trains improductifs depuis Magenta. **Et surtout, la couronne interne de Paris, densément peuplée, en forte progression et mal desservie, mérite d'être reliée au reste de l'agglomération !**

Et comme la Mairie de Paris, je pense qu'il serait bien préférable de chercher un terminus plus à l'est pour les trains ouest. Il est montré, dans le fichier suivant, trouvé sur le DVD du débat :

« [Fonctionnalite des gares – Etude.pdf](#) »

(RFF/SYSTRRA réf. A592/PLT/FRA/110-09 édition 1 du 09/03/2009),

§2.6.3, page 26, que la desserte systématique de l'Évangile par les trains EOLE ouest, avant leur retournement sur les tiroirs côté banlieue, serait un risque du point de vue de la fluidité en pointe, compte tenu de l'absence d'alternat dans cette gare (version à un seul quai retenue, comme rappelé plus haut). Si l'on exclut la solution du terminus technique à l'Évangile pour les raisons susdites, n'est-ce pas là un argument de plus pour faire rebrousser les trains ouest plus à l'est ?

A cette requête souvent exprimée, les maîtres d'ouvrage opposent :

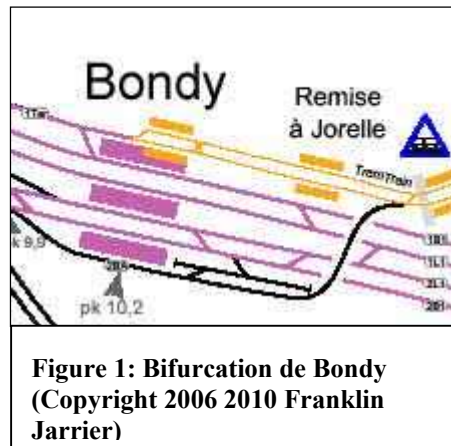
- la faiblesse de la demande pronostiquée pour des voyages de la banlieue ouest vers la banlieue est, et inversement, via EOLE,
- la facilité de correspondance pour ces voyageurs, puisqu'il leur suffira de descendre d'une rame pour en attendre une prochaine sur le même quai,
- le besoin de séparer le plus possible les trafics pour éviter de propager les situations de perturbation,
- la quasi impossibilité de retournement plus à l'est, en raison de la configuration du plan de voies.

A ces arguments, je réponds point par point :

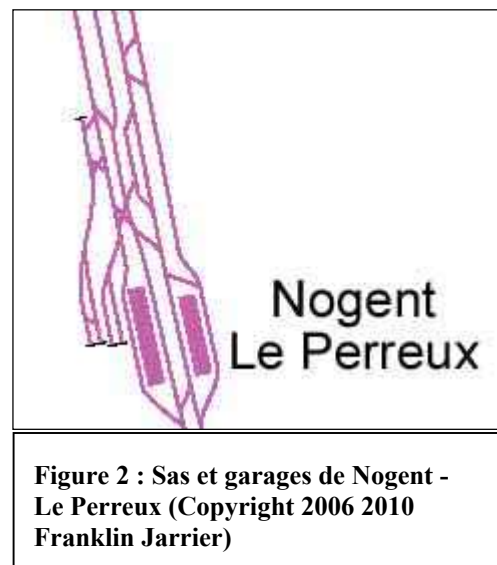
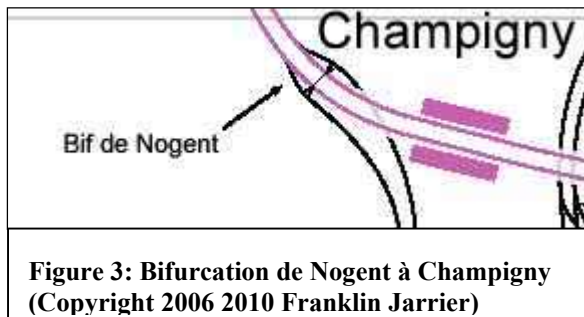
- La fréquentation des lignes nouvelles est toujours beaucoup plus forte que ce que l'on avait pronostiqué (voir par exemple l'entrevue donnée en octobre dernier au magazine « Ville Rail & Transport » par les patrons de la RATP et de Transport for London, d'accord sur ce point). **Et c'est un rôle que devrait revendiquer le Projet, que d'être moteur dans plusieurs des tendances encouragées : densification de la petite couronne et rééquilibrage vers l'est !**
- La facilité supposée de correspondance entre trains successifs n'en allongera pas moins la durée de trajet, surtout hors pointe, en même temps qu'elle dégradera le confort de l'utilisateur en ajoutant une correspondance à toutes les autres, fatalement nombreuses quand on se déplace en zone peu dense.
- La propagation des perturbations n'est évidemment pas souhaitable. Cependant, s'il s'agit de repousser le rebroussement de moins de dix kilomètres sur une ligne qui en fera plus de 60, le risque me semble peu augmenté.

- On sait bien que les voies lentes sont situées de part et d'autre des voies rapides après Pantin, et qu'il faudrait, pour retourner les trains ouest, un saut de mouton et de la place pour un tiroir afin de ne pas ralentir de manière inacceptable le trafic par ce rebroussement des trains EOLE ouest.  
C'est sur ce dernier point que je propose ci-dessous une solution qui devrait être étudiée, et non pas repoussée immédiatement : celle d'une **exploitation pragmatique et simultanée des possibilités de retournement que les infrastructures actuelles présentent en trois points** : à Bondy, à Champigny et à Nogent-Le Perreux, et qui s'ajoutent à celle prévue à l'Evangile.

A **Bondy (figure 1)**, un pont ferroviaire au-dessus des voies principales permettait aux trains venant de Gargan de rejoindre le faisceau des voies Est sans les cisailer. Il permet aujourd'hui le transfert des trams T4 vers ce même faisceau. N'est-il pas possible d'aménager un tiroir de retournement des rames EOLE (225 m de long), entre ce pont ferroviaire et le premier passage à niveau routier de la ligne du (faux) tram-train T4 ?



A **Champigny (figure 2)**, au sud du viaduc sur la Marne, les rames EOLE côtoient la bifurcation de Nogent, dénivelée donc sans cisaillement, qui permettait aux trains empruntant la Grande Ceinture de continuer vers St Maur, par « Champigny Le Plan ». Cet embranchement délaissé ne peut-il pas servir aussi au rebroussement des trains EOLE Ouest ?



Enfin, en amont de la gare de **Nogent-Le Perreux (figure 3)**, en venant de Paris, un sas ferroviaire existe sur plusieurs centaines de mètres entre les voies rapides 1 et 2 : il permet d'attendre sans déranger leur trafic, le passage des trains sur les voies 2 et 2 bis, avant de cisailer ces voies pour atteindre l'une des quatre voies en impasse, dont deux encadrent un quai de secours, et qui sont situées dans la gare de Nogent-Le Perreux. Cette disposition ne peut-elle pas être exploitée pour le rebroussement de certains des trains EOLE ouest, moyennant adaptation de la signalisation ? Un passage dénivélé, terrier ou saut de mouton, serait malheureusement très difficile à construire sur ce site en raison des ouvrages routiers voisins, et notamment du tunnel de l'A86.

**On pourrait alors imaginer, sans gros travaux d'infrastructure, un rebroussement des rames EOLE venant de l'ouest, alterné entre les quatre sites de l'Évangile, de Bondy, de Champigny et de Nogent-Le Perreux.** Non sans avantages pour la desserte de cette proche couronne et du Val de Fontenay, où l'emploi croît fortement.

**Sur cette dernière branche, la correspondance dangereusement saturée avec le RER A, à Val de Fontenay, serait ainsi moins fréquentée, car EOLE prolongé serait plus attractif qu'aujourd'hui, et, pour les personnes venant d'au-delà de Nogent, la correspondance avec un train suivant à destination de l'ouest pourrait se faire indifféremment dans l'une quelconque des quatre gares de cette branche : Nogent-Le Perreux, Val de Fontenay, Rosny, ou Rosny Bois Perrier.**

Enfin, concernant **les gares de Porte Maillot et de l'Évangile**, il faut insister sur leur importance pour l'architecture globale des réseaux de l'agglomération. La couronne interne de Paris est en forte croissance (**voir les cartes du Dossier, page 29 – évolution des emplois et de la population entre 1999 et 2006 – et page 60 – densité d'emplois fin 2006**) ; elle connaît de multiples projets de rénovation de grande envergure (Batignolles, « Paris Nord Est », l'Ourcq, « Paris Rive Gauche », La Glacière, Broussais, Le « Balardgone ») qui s'ajoutent à ses multiples pôles d'attraction existants. **Cette couronne densément peuplée, mais vue comme « trop parisienne », est bien malchanceuse : 150 ans après son annexion à Paris, commémorée cette année, elle reste mal desservie par les réseaux ferrés :**

- le métro ne projette dans ces quartiers périphériques, que des radiales comme en proche banlieue bien moins dense. Sur les 53 points de correspondances du métro, seulement 5 se trouvent à l'extérieur de la rocade formée par les lignes M2 et M6.
- Le chemin de fer de Ceinture est abandonné, sauf à l'ouest où le RER C en réutilise heureusement 4,5 km et où les anciennes stations ont été rénovées. Mais de Péreire à Grenelle, via l'Évangile et Bercy, la ligne rouille lentement sur 24 km et risque d'être inconsidérément morcelée. Ceci alors qu'elle pourrait offrir des correspondances faciles en 7 points avec le réseau Transilien.
- Le tramway urbain T3, dont la ligne est malheureusement coupée par de nombreux carrefours routiers, n'offre qu'un intérêt local, du fait de sa capacité et de sa faible vitesse.
- Les lignes rapides qui traversent Paris : RER A et D, M14, ignorent encore ces quartiers.

Ainsi, seuls les projets des gares de l'Évangile et de la Porte Maillot, toute deux situées sur le RER E, et le projet de prolongement de la M14 via Porte de Clichy, inversent heureusement cette tendance.

**La couronne périphérique interne de Paris est donc en droit de revendiquer l'arrêt de toutes les rames EOLE à Porte Maillot et à l'Évangile, pour elle-même, mais aussi pour l'avantage qu'en tirerait toute l'agglomération :**

Il est en effet courant de dire que le gros défaut des réseaux actuels est de rendre difficiles les trajets de banlieue à banlieue. Ce reproche est tout à fait justifié, mais **l'inconvénient actuel de tels trajets, ce n'est ni le nombre de correspondances qu'ils imposent, ni le fait qu'ils obligent à franchir les limites administratives de Paris** : Les correspondances resteront hélas inévitables et d'autant plus probables que l'une au moins des extrémités du trajet se situe en zone peu dense. **Et surtout, l'inconvénient actuel est, en réalité, d'imposer d'emprunter les tronçons et les nœuds centraux du réseau, saturés car en trop petit nombre !**

**En multipliant le nombre de points de maillage, y compris sur le territoire de Paris intra-muros, comme à Pte Maillot et à l'Evangile, ou ailleurs sur la couronne périphérique intra-muros où des voies existantes et abandonnées le permettraient, on améliorera grandement les déplacements inter-banlieues pour un coût modéré.**

On voit ci-dessous (tableau 1) que les points où les voies ferrées quittent Paris sont au nombre de onze, dont seulement trois ont été créées ou remaniées au 20<sup>ème</sup> siècle, mais que seules ces dernières ont ignoré les quartiers périphériques, tandis que d'autres gares y ont été fermées !

**Aussi est-il essentiel, pour la Métropole toute entière comme pour Paris, que la douzième sortie ferroviaire de Paris, proposée par le Projet dans l'ouest parisien, renoue avec la desserte des Portes parisiennes à Pte Maillot, et tout aussi essentiel que le Projet desserve commercialement la gare de l'Evangile par les trains venant de l'ouest.**

N°	Dates d'ouverture commerciale et destinations initiales	Portes de Paris et lignes ou faisceaux ferroviaires
1	1837 : St Germain.	Station Batignolles puis Pt Cardinet : faisceau St Lazare.
2	1873 : Gare d'eau de St Ouen, puis 1988 : Ermont et au-delà.	Les Epinettes : Embranchement Ceinture est – St Ouen (à proximité de la station Av. de St Ouen), puis RER C de Péreire vers St Ouen, Pte de Clichy.
3	1846 : Creil via Ermont et Valmondois.	La Chapelle : faisceau Nord, sans arrêt (autrefois Nord Ceinture).
4	1849 : Meaux.	Station Est-Ceinture, fermée, puis l'Evangile en 2015 : faisceau Est.
5	1859 : La Varenne St Maur, puis 1969 : Nation – Boissy St Léger.	Station Bel Air : ligne de Vincennes, puis Porte de St Mandé : RER A, sans arrêt.
6	1849 : Melun.	Station Bercy-Ceinture fermée : faisceau Sud Est
7	1840 : Corbeil via Juvisy.	Station Orléans-Ceinture puis Bd Masséna : faisceau SO (Gare d'Austerlitz), puis Bibliothèque.
8	1846 : Sceaux.	Station Parc de Sceaux puis Cité Universitaire : ligne de Sceaux puis RER B.
9	1840 : Versailles RG.	Station Ouest-Ceinture, fermée : Montparnasse.
10	1889 : Puteaux.	Station sur la ligne des Moulinaux, puis Bd Victor : ligne des Invalides, puis Pont du Garigliano : RER C.
11	1970 : La Défense.	Pte Maillot : RER A sans arrêt.
12	2020 : Mantes.	Station Pte Maillot : RER E, prolongement Ouest.

Tableau 1 : Liste des "Portes ferroviaires" de Paris.



**En conclusion, le Projet est ambitieux et sera vraisemblablement efficace vis à vis des objectifs annoncés.**

**Mais, tout en restant autonome et sans être retardé, ne devrait-il pas, pour un surcoût modéré à son échelle, chercher quelles améliorations substantielles il pourrait apporter à la situation générale des réseaux de transport de l'agglomération ?**

**On peut en dire autant, sinon plus, de bien des projets actuels, dans lesquels on voudrait trouver davantage : pragmatisme, vision synthétique à grande échelle, recherche de synergies, mise à profit des infrastructures existantes, attention envers les améliorations substantielles que ces projets pourraient apporter à l'ensemble des réseaux de transport, et souci de dépenser au mieux les deniers publics.**

En remerciant à l'avance toutes les personnes qui auront pris le temps de lire cette contribution, et en espérant avoir retenu favorablement leur attention, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma considération respectueuse.

Pierre Bocquiaux  
Paris, le 18 décembre 2010.