

Éole : prolongement du RER E à l'ouest

DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC : octobre - décembre 2010



DÉBAT — ÉCHANGE — DIALOGUE — INFORMATION — SOLUTIONS — CONSTRUCTION — CONCERTATION

SAINT-LAZARE — LA DÉFENSE — POISSY — MANTES — NANTERRE

PARIS — NANTERRE — MANTES-LA-JOLIE — LA FOLIE — ÉOLE — ÉVANGILE — HAUSSMANN-SAINT-LAZARE — POISSY — SEINE AVAL — ÉPÔNE-MÉZIÈRES — AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE — LES MUREAUX — LA DÉFENSE — LES CLAIRIÈRES —
LIAISON — COMPATIBILITÉ — PROXIMITÉ — FACILITER — DÉSATURER — MODERNISER — RATIONALISER —

PARIS — NANTERRE — MANTES-LA-JOLIE — LA FOLIE — ÉOLE — ÉVANGILE — HAUSSMANN-SAINT-LAZARE — POISSY — SEINE AVAL — ÉPÔNE-MÉZIÈRES — AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE — LES MUREAUX — LA DÉFENSE — LES CLAIRIÈRES — VERNEUIL — VERNUILLET — VILLENES-

DÉBAT — ÉCHANGE — DIALOGUE — INFORMATION — SOLUTIONS — CONSTRUCTION — CONCERTATION — LIAISON — COMPATIBILITÉ

Éole : prolongement du RER E à l'ouest

DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC : octobre - décembre 2010



SAINT-LAZARE - LA DÉFENSE - POISSY - MANTES - NANTERRE

PARIS - NANTERRE - MANTES-LA-JOLIE - LA FOLIE - ÉOLE - ÉVANGILE - HAUSSMANN-SAINT-LAZARE - POISSY - SEINE AVAL - ÉPÔNE-MÉZIÈRES - AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE - LES MUREAUX - LA DÉFENSE - LES CLAIRIÈRES -
LIAISON - COMPATIBILITÉ - PROXIMITÉ - FACILITER - DÉSATURER - MODERNISER - RATIONALISER -
PARIS - NANTERRE - MANTES-LA-JOLIE - LA FOLIE - ÉOLE - ÉVANGILE - HAUSSMANN-SAINT-LAZARE - POISSY - SEINE AVAL - ÉPÔNE-MÉZIÈRES - AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE - LES MUREAUX - LA DÉFENSE - LES CLAIRIÈRES - VERNEUIL - VERNOUILLET - VILLENES-
DÉBAT - ÉCHANGE - DIALOGUE - INFORMATION - SOLUTIONS - CONSTRUCTION - CONCERTATION - LIAISON - COMPATIBILITÉ

Chère Madame, Cher Monsieur,

Ce dossier est la première contribution du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) et de Réseau Ferré de France (RFF) au débat public sur le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest. Nous souhaitons que l'information qu'il contient suscite réflexions et échanges.

Ce projet est le prolongement du RER E à l'ouest, de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, en passant par le quartier d'affaires de La Défense et Nanterre.

Aujourd'hui, l'Île-de-France est confrontée à des évolutions sans précédent :

- >> l'usage déjà important des transports collectifs continue d'augmenter ;
- >> les déplacements* de banlieue à banlieue s'intensifient ;
- >> les migrations quotidiennes domicile-travail entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France progressent de façon continue et ce en dépit des efforts de rééquilibrage territorial des emplois ;
- >> les motifs de déplacement se diversifient et les heures de pointe* s'étalent.

Dans ce contexte, le STIF et RFF, ainsi que la SNCF, partenaire de ce projet, souhaitent avec le prolongement du RER E à l'ouest :

- >> faciliter les trajets quotidiens à l'échelle de la région, de façon à mieux satisfaire la diversité de la demande ;
- >> contribuer à la décharge du tronçon central du RER A, des RER B et D entre Gare du Nord et Châtelet-les-Halles, et de la gare Saint-Lazare, afin d'améliorer le confort de déplacement et le maillage* du réseau ;
- >> améliorer la desserte* de Seine Aval et celle de La Défense, fluidifiant ainsi les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

En rendant les trajets quotidiens plus directs et plus fiables, nous avons fait de l'amélioration du service rendu aux usagers notre objectif prioritaire. Il s'agit bien de tendre, avec le RER E dans son ensemble, vers un objectif de performance en termes de régularité des circulations, de fréquence des trains, de temps de déplacement* tout en améliorant le confort des usagers.

* Les termes suivis d'un astérisque sont expliqués dans le glossaire placé en fin de ce dossier (cf. annexes).

Pour toutes ces raisons, le projet est très attendu, nous le savons. Il est inscrit au contrat de projets* État-Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la Région Île-de-France et au plan de mobilisation des transports dont le protocole d'intention relatif à sa mise en œuvre a été adopté le 18 juin 2009 par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF. Il est une action prioritaire de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*.

Grâce au débat public qui s'ouvre, ce projet doit être débattu par toutes les personnes, institutions et organisations concernées : usagers, riverains, collectivités et acteurs économiques.

Nous avons besoin de ce temps fort pour partager l'information disponible sur le projet, sur son opportunité et ses différentes variantes ; pour écouter en retour et apporter des réponses au plus près des préoccupations exprimées ; enfin pour comprendre les attentes et argumentations et ainsi approfondir les solutions qui pourraient s'en dégager.

Aussi, nous remercions par avance toutes celles et tous ceux qui voudront bien participer à ce débat et ainsi contribuer à enrichir le projet. Ils éclaireront notre décision sur les choix de tracé, de gares et le cas échéant pour l'organisation du chantier ainsi que pour le lancement d'un plan d'amélioration à mettre en œuvre dès 2013 entre Mantes et Poissy.

Nous avons conscience de l'urgence. Faisons donc en sorte que le temps du débat public nous soit utile, à tous,

Hubert du Mesnil
Président de RFF



Jean-Paul Huchon
Président de la
Région Île-de-France
Président du STIF

SYNTHÈSE GENÈSE DU PROJET

1 POURQUOI ? AMÉLIORER LES TRAJETS DE TOUS LES JOURS EN ÎLE-DE-FRANCE

1. DU QUARTIER HAUSSMANN-SAINT-LAZARE À MANTES-LA-JOLIE, DES DISPARITÉS DE DÉVELOPPEMENT

- 1.1 LE CONTEXTE DÉMOGRAPHIQUE
- 1.2 LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

2. UNE NÉCESSAIRE ADAPTATION DES TRANSPORTS PUBLICS AUX BESOINS DES FRANCILIENS

- 2.1 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS
 - Les Franciliens utilisent de plus en plus les transports collectifs
 - Les déplacements se concentrent au cœur de l'Île-de-France
 - Les déplacements de banlieue à banlieue se font de plus en plus nombreux
 - Les migrations quotidiennes domicile-travail entre l'est et l'ouest de la région Île-de-France progressent de façon continue
 - Les motifs de déplacement se diversifient

| | | |
|----|---|----|
| 08 | 2.2 LE RÉSEAU DE TRANSPORT AUJOURD'HUI | 31 |
| | • Les grandes voies de circulation routière franciliennes sont saturées | 31 |
| 12 | • Au cœur de l'agglomération francilienne, les réseaux ferroviaires Transilien et RER sont en limite de capacité | 32 |
| | • L'irrégularité a tendance à augmenter sur le réseau ferré (hors métro) | 32 |
| 19 | 3. LES ENJEUX DU PROJET : FAIRE PROGRESSER LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS | 34 |
| | 3.1 L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE | 34 |
| 20 | • Le projet fait partie des actions prioritaires à mener en Île-de-France au titre du Grenelle de l'environnement | 34 |
| 20 | • Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest est inscrit au contrat de projets État-Région 2007-2013 de l'Île-de-France | 34 |
| 22 | • Le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France fixe des objectifs ambitieux en matière de transports collectifs | 34 |
| 24 | • Le plan de mobilisation des transports classe le projet EOLE parmi les urgences | 35 |
| | • Le projet de prolongement du RER E à l'ouest dans les documents de planification des départements franciliens | 36 |
| 24 | 3.2 LE PROJET EOLE DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST S'ARTICULE AVEC LES AUTRES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES FRANCILIENS | 36 |
| 25 | • La Tangentielle ouest | 36 |
| 26 | • Les tramways T2 et T3 | 37 |
| 27 | • Les projets de rocade automatique autour de Paris | 37 |
| 28 | | |
| 29 | | |

| | | | |
|---|----|---|----|
| 3.3 LE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST VISE À DÉLESTER LE RER A | 38 | 5. MIEUX DESSERVIR LA SEINE AVAL | 50 |
| 3.4 LE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST COMPLÈTE LE MAILLAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS | 40 | 5.1 LE TISSU ÉCONOMIQUE DE SEINE AVAL | 50 |
| • Un accès direct à La Défense | 40 | • Une position géographique stratégique | 50 |
| • Un renforcement des correspondances | 40 | • Une urbanisation concentrée le long de la Seine | 51 |
| • Un réexamen des déplacements « porte-à-porte » | 41 | • Un tissu économique industriel nécessitant d'être revigoré | 51 |
| 4. MIEUX DESSERVIR LA DÉFENSE ET NANTERRE | 42 | 5.2 L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL IMPULSE LE RENOUVEAU DE SEINE AVAL | 52 |
| 4.1 EN DÉVELOPPEMENT CONSTANT, LE PÔLE D'EMPLOIS DE LA DÉFENSE ÉTEND SON ATTRACTION À L'OUEST DE L'ÎLE-DE-FRANCE | 43 | • Le protocole de l'OIN Seine Aval a défini trois axes de développement | 52 |
| • Le premier quartier d'affaires européen | 43 | • Plusieurs actions sont planifiées et ont été engagées sur les différents territoires de l'OIN | 53 |
| • Un pôle d'emploi en forte progression | 43 | 5.3 UNE OFFRE DE TRANSPORT À RENFORCER | 54 |
| • Une aire d'attraction qui s'étend à l'ouest | 44 | • Densité du trafic autoroutier | 54 |
| 4.2 IL EST NÉCESSAIRE D'ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT AUX BESOINS DE DÉPLACEMENTS VERS ET DEPUIS LA DÉFENSE | 44 | • Insuffisance de la qualité du service ferroviaire | 54 |
| • Un réseau dense d'infrastructures de transport | 45 | • Un décalage avec les besoins de déplacements | 56 |
| • Des transports en commun encombrés aux heures de pointe | 46 | 5.4 LE PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST ACCOMPAGNE LE RENOUVEAU DE SEINE AVAL | 57 |
| • Des temps de transport qui s'allongent | 46 | 6. AMÉLIORER LES LIAISONS ENTRE LA NORMANDIE ET L'ÎLE-DE-FRANCE | 58 |
| 4.3 DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT D'ENVERGURE SONT LANCÉS DANS LE CADRE DE DEUX OPÉRATIONS D'INTÉRÊT NATIONAL | 47 | 6.1 MIEUX DESSERVIR LES FRANGES DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET LA NORMANDIE | 58 |
| • Le plan de renouveau de La Défense | 48 | 6.2 FLUIDIFIER LA CIRCULATION DES TRAINS NORMANDS | 58 |
| • Les projets de développement Seine Arche | 49 | 6.3 PRÉPARER L'AVENIR | 58 |
| 4.4 LE PROJET EOLE ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT DE LA DÉFENSE SEINE ARCHE | 50 | | |

2 COMMENT ? PROLONGER LE RER E À MANTES-LA-JOLIE VIA LA DÉFENSE ET NANTERRE

1. L'EXPLOITATION DE LA LIGNE RER E DE CHELLES-TOURNAN À MANTES-LA-JOLIE

- 1.1 L'ORGANISATION DE LA DESSERTE
- 1.2 UN SYSTÈME EN RECOUVREMENT
- 1.3 DES TEMPS DE PARCOURS RÉDUITS
- 1.4 UN NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT

2. LES VARIANTES DE TRACÉ DE LA LIGNE

2.1 TROIS HYPOTHÈSES DE TUNNEL ENTRE PARIS ET LA SEINE

- Tracé Haussmann-Saint-Lazare/La Défense en suivant l'avenue des Ternes
- Tracé Haussmann-Saint-Lazare/La Défense via la Porte Maillot
- Tracé Haussmann-Saint-Lazare/La Défense par la Porte de Clichy

2.2 TROIS VARIANTES DE GARE À LA DÉFENSE

- La gare sous le CNIT
- La gare sous le boulevard circulaire
- La gare sous l'avenue Gambetta

| | | |
|----|---|----|
| 59 | 7. ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PÔLES D'EMPLOI PARISIENS | |
| 59 | 7.1 LE QUARTIER CENTRAL DES AFFAIRES | |
| 61 | 7.2 LE SECTEUR PARIS NORD-EST | |
| 62 | 7.3 LE QUARTIER CLICHY-BATIGNOLLES | |
| 63 | 7.4 LA PORTE MAILLOT | |
| 65 | 2.3 LA GARE DE LA FOLIE À NANTERRE | 85 |
| 69 | 2.4 TROIS VARIANTES DE RACCORDEMENT DES VOIES MANTES- POISSY-SAINT-LAZARE À LA VOIE NOUVELLE À NANTERRE | 86 |
| 69 | • Un saut-de-mouton (pont de chemin de fer) au niveau du pont de Rouen | 86 |
| 74 | • Un saut-de-mouton au niveau de la Seine | 87 |
| 75 | • Un terrier (passage souterrain) sous les voies ferrées et sous l'autoroute A 86 | 88 |
| 75 | 2.5 UNE ANALYSE MULTICRITÈRE POUR AIDER À CHOISIR LE TRACÉ | 89 |
| 75 | • Des trois tracés de tunnel entre Paris et la Seine, celui de la « Porte Maillot » apparaît optimal au regard de l'analyse multicritère utilisée | 89 |
| 76 | • Des trois gares envisagées à La Défense, celle du « CNIT » apparaît la plus favorable au regard de l'analyse multicritère utilisée | 90 |
| 76 | • Des trois variantes de raccordement de la ligne Mantes-Poissy-Saint-Lazare à la voie nouvelle, le saut-de-mouton au niveau de la Seine apparaît le plus satisfaisant au regard de l'analyse multicritère utilisée | 91 |
| 77 | • Le tracé « Porte Maillot/gare sous le CNIT/saut-de-mouton à hauteur de la Seine » est le plus valorisé au regard de l'analyse multicritère utilisée | 91 |
| 77 | 3. LES TRAVAUX | 92 |
| 77 | 3.1 LES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE PARIS À NANTERRE | 92 |
| 77 | • Le tunnel Haussmann-Saint-Lazare/La Défense | 92 |
| 77 | • Les gares et les voies de Paris à Nanterre | 94 |
| 77 | 3.2 LE RÉAMÉNAGEMENT DES VOIES ET DES GARES DE POISSY À MANTES-LA-JOLIE | 95 |
| 77 | • L'adaptation au nouveau matériel roulant | 95 |
| 77 | • L'optimisation de la circulation des trains | 96 |

| | | | |
|--|-----|---|-----|
| 3.3 LES GARAGES ET LES ATELIERS DE MAINTENANCE | 98 | 4.2 L'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET | 106 |
| 3.4 LA GESTION DES RISQUES | 99 | • Rappel méthodologique | 106 |
| • Les risques géologiques | 99 | • Une meilleure qualité de service pour les usagers | 106 |
| • Les risques sur le bâti | 99 | • Un investissement qui bénéficie également à d'autres réseaux | 109 |
| • Les zones inondables | 99 | • Une plus grande résistance du réseau RER aux perturbations d'exploitation | 110 |
| • La pollution des sols | 99 | • Une valorisation urbaine du fait des gains d'accessibilité | 111 |
| • Les risques industriels | 100 | • Un report modal de la route vers le fer | 111 |
| 3.5 L'ÉVALUATION CARBONE | 101 | 4.3 LA GESTION DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX | 112 |
| 3.6 LE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET | 102 | • Le respect de l'environnement naturel et urbain | 112 |
| • La gestion des effets du chantier sur le cadre de vie des riverains | 102 | • La limitation des nuisances sonores | 114 |
| • La gestion des effets du chantier sur la circulation des trains sur la ligne existante | 102 | 4.4 COÛT ET MOYENS DE FINANCEMENT ENVISAGEABLES | 117 |
| 4. L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE DU PROJET | 103 | 3 APRÈS LE DÉBAT PUBLIC | 119 |
| 4.1 UNE NOUVELLE OFFRE FERROVIAIRE | 103 | 1. LA DÉCISION DU MAÎTRE D'OUVRAGE | 120 |
| • Les prévisions de trafic | 103 | 2. LA POURSUITE DES ÉTUDES | 120 |
| • Une nouvelle traversée ferroviaire de Paris | 104 | 3. UNE CONCERTATION CONTINUE JUSQU'À LA MISE EN SERVICE | 121 |
| • Des trains plus nombreux, des trajets plus directs et plus rapides pour Seine Aval | 104 | 4. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET | 122 |
| • Une liaison supplémentaire entre Paris et La Défense | 105 | 5. LES AMÉLIORATIONS APPORTÉES AU RÉSEAU AVANT LA RÉALISATION DU PROJET | 123 |
| • Des correspondances nouvelles | 105 | ANNEXES | 124 |
| • Une meilleure ouverture sur l'international | 105 | ANNEXE 1 : LES ACTEURS FERROVIAIRES | 124 |
| | | ANNEXE 2 : GLOSSAIRE | 127 |
| | | ANNEXE 3 : LISTE DES ÉTUDES | 135 |

>>>

SYNTHÈSE

Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest présenté au débat public est porté par Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage* des opérations de développement du réseau ferré national, et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports de voyageurs en Île-de-France. La SNCF est le partenaire de ce projet.

Le projet consiste à prolonger le RER E, exploité par Transilien* (SNCF), de la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense et par Nanterre.

La ligne emprunterait un nouveau tunnel de 8 kilomètres environ entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense, dont le tracé est à préciser. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, elle rejoindrait les voies ferrées existantes reliant Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy (ligne J), remplaçant les trains Transilien* qui assurent aujourd'hui cette liaison.

Deux nouvelles gares seraient construites, l'une à La Défense, dont l'emplacement reste à définir, l'autre à Nanterre-La Folie, dans le quartier des Groues. Une troisième gare pourrait aussi être construite entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense.

La réalisation du projet impliquerait la construction à Nanterre d'un ouvrage d'art* pour raccorder la voie nouvelle au réseau ferré de Saint-Lazare ainsi que des aménagements des voies et des gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Conçu pour satisfaire aux exigences de déplacements* quotidiens en Île-de-France, le projet de prolongement du RER E à l'ouest a pour vocations principales :

>> d'améliorer la desserte* de Seine Aval, en termes de ponctualité comme de temps et de facilité d'accès aux principaux pôles* d'emploi franciliens ;

- >> d'augmenter l'offre de transport entre Mantes-la-Jolie et Poissy ;
- >> de faciliter les déplacements* domicile-travail des habitants de l'est francilien ;
- >> d'améliorer l'accès au pôle* Paris Nord et Paris Est ainsi qu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, à partir de la banlieue ouest ;
- >> d'accompagner le développement des pôles* d'emploi parisiens.

La réalisation du projet aurait pour effets de :

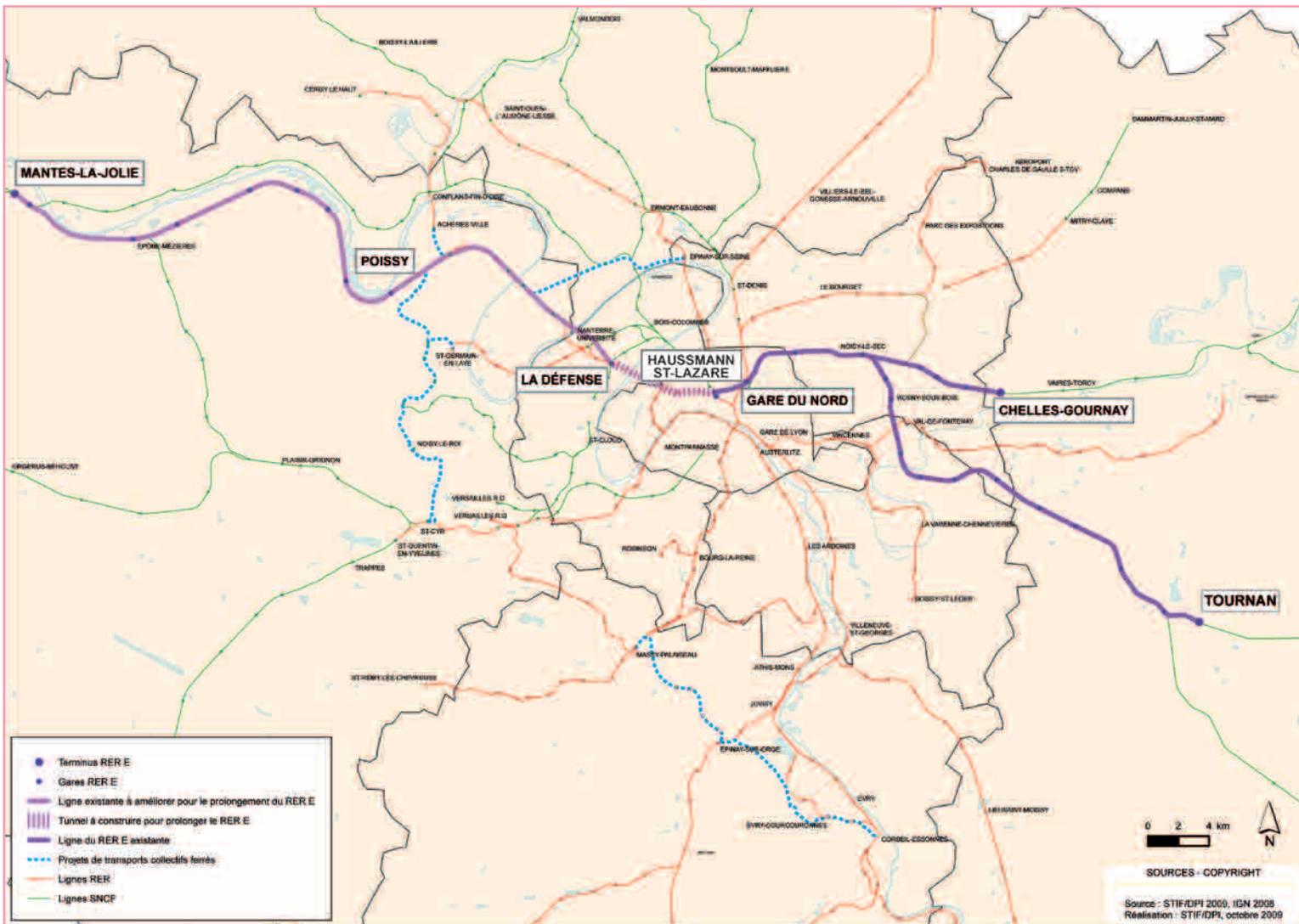
- >> renforcer le maillage* des réseaux ferrés franciliens et rendre les trajets des usagers plus directs, plus rapides et plus fiables ;
- >> délester le RER A et, corrélativement, la station Châtelet-Les-Halles et le tronçon Gare du Nord – Châtelet-Les-Halles sur les RER B et D ;
- >> délester le réseau ferré de la gare Saint-Lazare ;
- >> améliorer la ponctualité des trains normands.

Le renforcement de la desserte* de la gare de Pont Cardinet est un objectif associé au projet.

Afin de satisfaire aux objectifs de performance, un système d'exploitation innovant sera mis en place à l'arrivée du nouveau matériel roulant.

Le coût du projet est estimé entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros hors taxe. Cette estimation dépend des scénarios qui seront retenus. Elle sera à compléter par des investissements liés et connexes au projet. À ce stade des réflexions, les financeurs potentiels sont l'État, la Région Île-de-France et les départements concernés (notamment Paris au travers du plan de mobilisation des transports). Sa mise en service intégrale est prévue d'ici à 2020.

LE RER E :
la ligne existante
(Chelles / Tournan
et Haussmann-
Saint-Lazare)
et le projet de
prolongement
(Haussmann-
Saint-Lazare –
Mantes-la-Jolie)



>>>

DATES CLÉS DU PROJET RER E - EOLE

» OCTOBRE 1989 :

le Premier ministre annonce la réalisation d'une liaison ferroviaire à grand gabarit devant relier la banlieue est à la banlieue ouest via la capitale, d'où son nom de projet : EOLE, acronyme pour Est-Ouest Liaison Express.

Le schéma de principe* du projet, plus connu depuis sa construction sous le nom de RER E, comprend deux étapes : une première consistant à relier le quartier des affaires de Saint-Lazare aux lignes de la banlieue est ; et une deuxième étape, visant à prolonger cette ligne vers les gares existantes de la banlieue ouest [Versailles Rive-Droite / Saint-Nom-la-Bretèche].

» **3 JUILLET 1990** : le STP (syndicat des transports parisiens) approuve l'avant-projet* EOLE (1^{re} étape du schéma de principe* du projet initial reliant Saint-Lazare à l'est).

» **15 NOVEMBRE 1991** : l'ensemble du projet est déclaré d'utilité publique (DUP)*.

» **22 NOVEMBRE 1991** : le ministre des Transports approuve l'avant-projet* EOLE (1^{re} phase) et affirme l'urgence de démarrer les travaux.

» **1992** : début des travaux de génie civil.

» **1993** : début des grands travaux.

» **15 JUILLET 1999** : mise en service de la première branche de la ligne du RER E (Hausmann-Saint-Lazare/Chelles-Gournay).

» **31 AOÛT 1999** : mise en service de la seconde branche est du RER E jusqu'à Villiers-sur-Marne.

» **14 DÉCEMBRE 2003** : prolongation de la branche de Villiers-sur-Marne jusqu'à Tournan-en-Brie.

» **2003** : Réseau Ferré de France (RFF) soumet un nouveau projet à la Commission nationale du débat public (CNDP), le projet ELEONOR (Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy), auquel il n'est pas donné suite.

» **6 MARS 2006** : l'État crée en Seine Aval une opération d'intérêt national, dont le protocole inscrit le prolongement du RER E à l'ouest comme un des « axes forts du projet ».

» **25 JUILLET 2006** : l'établissement public d'aménagement de La Défense (EPAD) lance un plan de renouveau de La Défense et demande à RFF d'étudier le projet de prolongement à l'ouest du RER E avec un raccordement* aux voies existantes de la ligne Paris Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie via Poissy.

» **MARS 2007** : le projet de prolongement du RER E à l'ouest est inscrit au contrat de projets* État-Région 2007-2013. Les études reprennent sous le pilotage du STIF.

» **AVRIL 2009** : le président de la République prononce un discours sur le Grand Paris au cours duquel il évoque le projet EOLE de prolongement du RER E depuis Paris jusqu'à La Défense et Mantes-la-Jolie.

» **31 MAI 2009** : adoption de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, qui fait figurer « le projet de prolongement de la ligne EOLE vers Mantes au nombre des actions prioritaires ».

» **9 DÉCEMBRE 2009** : approbation du dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) par le Conseil du STIF.

» **18 DÉCEMBRE 2009** : le STIF et RFF saisissent la CNDP du projet EOLE de prolongement de RER E à l'ouest.

» **3 FÉVRIER 2010** : la CNDP décide d'organiser un débat public.

>>> GENÈSE DU PROJET

Le RER E est une ligne du réseau express régional* qui relie Paris et l'est francilien via deux branches : l'une ayant pour point de départ ou d'arrivée la gare de Chelles-Gournay, l'autre la gare de Tournan-en-Brie. Il comporte deux gares parisiennes : Magenta (gare du Nord) et, au cœur de la capitale, le terminus souterrain d'Hausmann-Saint-Lazare.

Jusqu'en 1991, date de l'enquête publique*, le RER E, alors connu sous le nom de projet EOLE (Est Ouest Liaison Express), comprenait aussi une extension vers l'ouest, qui n'a jamais été réalisée.

1989 : LANCEMENT DU PROJET EOLE

À la fin des années 1980, la saturation* de la ligne A du RER constitue déjà le principal problème des transports en Île-de-France. Seule la construction d'une nouvelle ligne semble pouvoir la désengorger efficacement. Deux projets d'importance sont donc lancés, l'un par la RATP, le projet METEOR (aujourd'hui ligne 14 du métro), l'autre par la SNCF, le projet EOLE.

Le projet de la SNCF prévoit une liaison ferroviaire à grand gabarit devant relier la banlieue est à la banlieue ouest via la capitale, d'où son nom de projet : EOLE, acronyme pour « Est-Ouest Liaison Express ». Le 13 octobre 1989, le Premier ministre Michel Rocard annonce officiellement le lancement du projet.

Un projet conçu en deux phases

Le schéma de principe* initial du projet EOLE établi en 1989 comprend deux phases distinctes :

- >> une première phase (souvent désignée d'« avant-projet* EOLE ») permettant de relier les gares existantes de la banlieue est de Paris (jusqu'à Chelles, Villiers-sur-Marne et Plant-Champigny) au quartier d'affaires de Saint-Lazare, au cœur de la capitale, grâce à la création de deux nouvelles gares souterraines dans Paris (Hausmann-Saint-Lazare et Magenta-Gare du Nord) ;
- >> une deuxième phase, prévoyant le prolongement de la ligne vers l'ouest grâce au raccordement* avec les gares existantes de la banlieue ouest (ligne de Paris-Saint-Lazare – Versailles-Rive

Droite/Saint-Nom-la-Bretèche) et la création de deux gares nouvelles dans Paris à Pont-Cardinet (souterraine) et à La Villette.

LA RÉALISATION DE LA BRANCHE EST DU RER E - EOLE

1991 : la déclaration d'utilité publique*

Le 23 novembre 1989, la SNCF présente le calendrier de réalisation de la nouvelle ligne de chemin de fer EOLE, avec une mise en service prévue en 1996.

Quelques mois plus tard, en juillet 1990, le STP (syndicat des transports parisiens, qui devient le syndicat des transports d'Île-de-France – STIF – en décembre 2000) approuve la 1^{re} phase du schéma de principe* initial, qui relie Saint-Lazare à Chelles-Gournay et Villiers-sur-Marne.

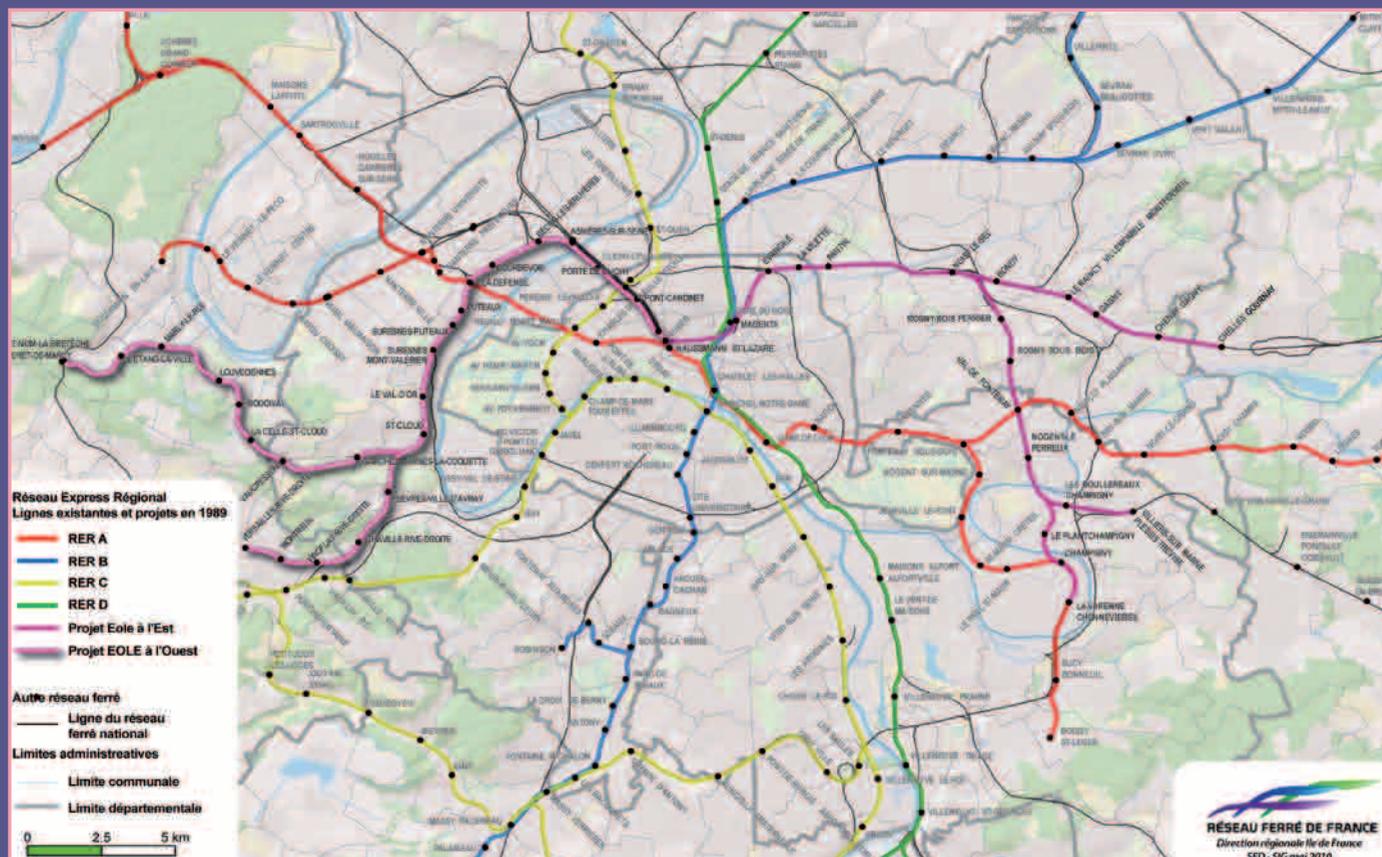
En novembre 1991, l'ensemble du projet est déclaré d'utilité publique* ; le ministre des transports, Paul Quilès, approuve la réalisation de l'avant-projet* EOLE (1^{re} phase), à l'exception de l'antenne du Plant-Champigny, faute de consensus local, et affirme l'urgence de démarrer les travaux.

Moins de deux mois après la déclaration d'utilité publique*, les travaux de génie civil débutent. Les grands travaux démarreront en 1993.

1993-1999 : la construction de la ligne

Le chantier de construction du nouveau tunnel sous Paris se révèle très difficile. Situé à environ quarante mètres de profondeur, sous le niveau de la nappe phréatique*, c'est le plus profond jamais réalisé sous

TRACÉ DU PROJET EOLE D'APRÈS LE SCHÉMA DE PRINCIPLE DE 1989



la capitale à l'époque. Il faut percer avec précaution pour éviter tout risque d'effondrement dans un sous-sol déjà très encombré et employer un matériel de forage sophistiqué. C'est un chantier de grande ampleur, qui implique la réalisation de gares dites cathédrales (Haussmann et Magenta), la pose de kilo-

mètres de voies ferrées et l'extraction d'un million de mètres cubes de déblais. Le coût total des travaux de création de la première phase d'EOLE s'élève à 8,1 milliards de francs (environ 1,2 milliard d'euros/valeur 1999).

15 juillet 1999 : la mise en service du RER E

Le 12 juillet 1999, la ligne est inaugurée par le Premier ministre Lionel Jospin, après sept ans de travaux, sous le nom de RER E. Sa mise en service intervient trois jours plus tard. Elle relie la gare souterraine

d'Hausmann–Saint-Lazare (branche E1), son terminus actuel, à l'est parisien par deux branches : l'une s'achevant en gare de Chelles-Gournay (branche E2) et l'autre à Villiers-sur-Marne (branche E4), en passant par la gare de Magenta-gare du Nord.

En décembre 2003, la branche E4 est prolongée jusqu'à Tournan, la liaison Hausmann–Saint-Lazare – Tournan en RER E se substituant à la liaison Paris-Gare de l'Est – Tournan en train Transilien*.

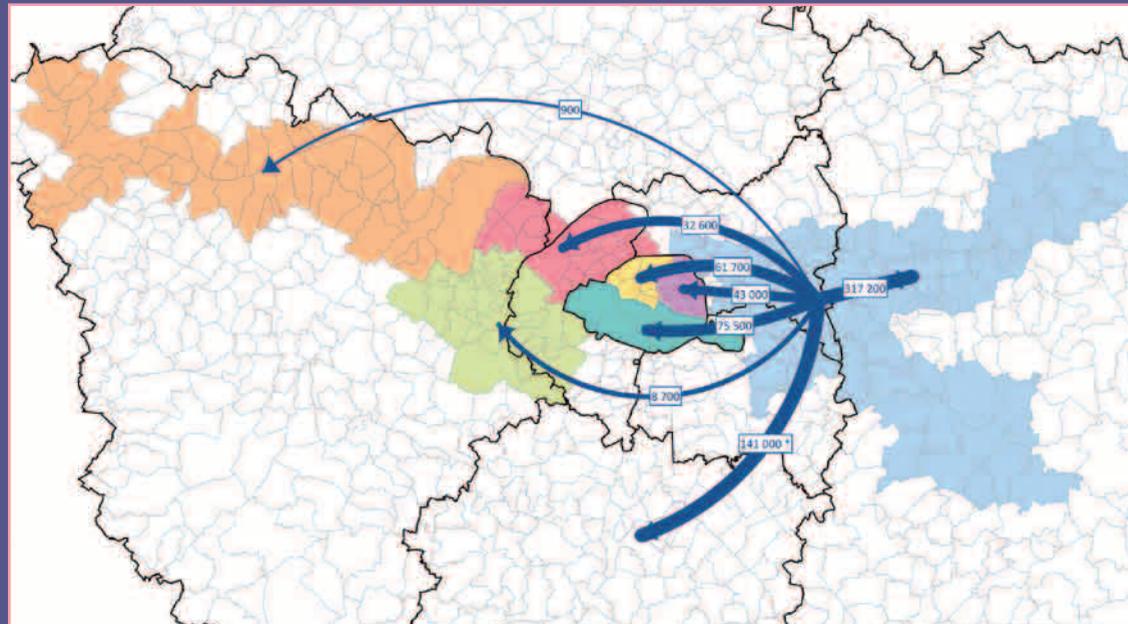
La première phase du projet EOLE est achevée.

DES PROJETS DE PROLONGEMENT À L'OUEST RESTÉS SANS SUITE

L'abandon du projet de prolongement initial

La seconde phase du schéma de principe* prévue dans le projet de 1989, qui envisageait le prolongement de la ligne vers l'ouest par raccordement* au réseau ferroviaire de Paris–Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la Bretèche, n'a pas été réalisée. Non seulement pour des raisons financières mais aussi parce que, à la mise en service du RER E en 1999, le scénario proposé en 1989 ne répondait plus aux nouvelles attentes en matière de transport de la Région Île-de-France. Il ne présentait pas un grand intérêt en termes de capacités* de transport ou de gain de temps de parcours et donc de décharge du RER A. L'étude de son tracé n'a alors pas été approfondie.

PRINCIPAUX FLUX* DE DÉPLACEMENTS* DOMICILE-TRAVAIL POUR LES PERSONNES RÉSIDANT DANS LE SECTEUR DESSERVI PAR LE RER E



Les déplacements* depuis les secteurs aujourd'hui desservis par le RER E en direction de Paris sont très importants. Ceux en direction de la proche couronne* ouest et du secteur de La Défense sont également significatifs. En revanche, ceux en direction des zones situées plus à l'ouest sont marginaux.

Source : STIF, 2010

Le RER E aujourd'hui

Le RER E transporte plus de 300 000 personnes par jour (chiffres 2008). Entre 2005 et 2008, son trafic à l'heure de pointe* du matin a augmenté de 17 %, passant de 70 500 à 82 500 voyageurs à l'heure de pointe* du matin. Entre 6h et 10h le matin, et entre 16h et 20h l'après-midi, les déplacements* vers Paris sont plus importants (56 %). Ceux vers La Défense varient entre 3 et 4 %.

Le prolongement vers l'ouest du RER E est un préalable nécessaire à l'augmentation des fréquences sur la ligne, celles-ci étant à l'heure actuelle limitées du fait des contraintes d'exploitation*.

Extraits du bilan LOTI sur la branche est du RER E

En mars 2006, RFF a dressé un bilan socio-économique du RER E, conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) qui prévoit que les projets d'infrastructures de transport réalisés avec le concours de financements publics donnent lieu à un bilan des résultats économiques et sociaux dans les cinq ans suivant leur mise en service.

Ce bilan indique que :

- >> la réalisation du RER E a induit une décharge de 2100 voyageurs à l'heure de pointe* du matin sur le RER A entre Châtelet-Les-Halles et Auber ;
- >> le RER E a amélioré nettement la desserte* de la banlieue est en termes de gain de temps et d'accessibilité au centre de Paris et au réseau de transport – le gain de temps déclaré a posteriori par les voyageurs est de 11 minutes en moyenne, contre 7 minutes prévues par les modèles de trafic. L'écart correspond sans doute à la pénibilité des correspondances évitées telle qu'elle est vraiment ressentie par les usagers ;
- >> les gares de Villiers-sur-Marne et de Chelles sont respectivement à 33 et 28 minutes de Saint-Lazare, et la gare de Tournan à 45 minutes ;
- >> la qualité de service* mesurée et ressentie du RER E est meilleure que celle des autres lignes de la SNCF Île-de-France ;
- >> à la suite de la mise en service du RER E, le nombre d'usagers des lignes de la banlieue est a fortement progressé. Cette augmentation s'explique principalement par une modification des choix des utilisateurs de transports collectifs, par les effets de l'urbanisation, par l'augmentation de la mobilité en transports collectifs (reports de la voiture ou de la marche) et par l'apparition de nouveaux déplacements*. En 2000, la fréquentation des lignes de la banlieue est s'établit à 262 800 voyageurs par jour, dont 152 000 pour le RER E. Début 2005, elle est de 357 100, dont 276 350 pour le RER E, ce qui représente 80 millions de voyageurs par an ;
- >> le RER E « a accompagné, et sans doute accéléré, l'implantation de logements et d'activités dans les communes qu'il dessert. Il contribue ainsi conformément à l'objectif de départ, au rééquilibrage du développement en faveur de l'est parisien. »



2003 : ELEONOR, un second projet de prolongement

Baptisé ELEONOR (acronyme de « Est Liaison Express Ouest Normandie Roissy »), un nouveau projet de prolongement du RER E à l'ouest voit le jour à la suite des difficultés rencontrées pour faire émerger un projet de ligne rapide Normandie – Vallée de Seine (LRNVS), dont la première version a été étudiée en 1996.

Le besoin de réaliser le prolongement à l'ouest se fait de nouveau sentir. C'est un souhait de la Région Île-de-France, qui estime l'ouest parisien insuffisamment desservi, mais également des Régions Haute et Basse-Normandie, qui désirent améliorer leur accès au réseau grande vitesse et à l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle via la gare de Mantes-la-Jolie.

En juillet 2003, Réseau Ferré de France (RFF) saisit la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet ELEONOR. Il est proposé de créer une nouvelle ligne souterraine pour relier le RER E aux lignes Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la-Bretonne et Saint-Lazare – Normandie.

La CNDP décide le 10 septembre 2003 qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet mais recommande une concertation. Avant que celle-ci ne soit organisée, le projet est abandonné :

>> il ne crée pas une offre de transport supplémentaire suffisante pour décharger efficacement le RER A et délester le pôle* Châtelet-Les-Halles (faible capacité* de transport, gain de temps non significatif) ;

>> il ne propose pas d'accès direct à La Défense, ni pour les voyageurs de la ligne Saint-Lazare – Poissy – Mantes-la-Jolie, ni pour les voyageurs de la Normandie ;

>> le mélange de trains d'Île-de-France et de trains normands dans le nouveau tunnel en rendrait l'exploitation* difficile et ne permettrait pas de garantir une bonne fiabilité des horaires (hétérogénéité du matériel, hauteur des quais).

LA RELANCE DES ÉTUDES

En 2005-2006, plusieurs facteurs entraînent la reprise des études sur le prolongement à l'ouest du RER E.

Le plan de renouveau de la Défense met en lumière le besoin de renforcer les accès vers le quartier d'affaires de la Défense, tant depuis l'est que depuis l'ouest de l'Île-de-France, d'autant que le nombre de voyageurs sur le RER A a augmenté de 20 % entre 1997 et 2007 et connaît une situation de congestion.

Par ailleurs, le 6 mars 2006, l'État décide lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires* de créer en Seine Aval une opération d'intérêt national (OIN). L'amélioration du réseau de transport en Seine Aval est l'un des axes forts du projet : le prolongement du RER E à l'ouest est inscrit dans le protocole de l'OIN.



Qu'est-ce qu'une opération d'intérêt national (OIN) ?

Une OIN est une opération d'urbanisme soumise à un régime juridique particulier compte tenu de son intérêt majeur : l'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. C'est lui, et non la commune, qui délivre les autorisations d'occupation des sols, les permis de construire en particulier. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC). Les OIN relèvent de l'article L121-2 du Code de l'urbanisme. Leur création et leur suppression sont décidées par décret en Conseil d'État.

Enfin, les études menées dans le cadre du projet de liaison rapide entre la Normandie et Paris mettent également en évidence l'intérêt d'améliorer les circulations entre les régions normandes et l'Île-de-France. Elles identifient des pistes pour augmenter la capacité* et la qualité de service* sur l'axe Paris-Mantes et Normandie-Mantes, Mantes étant la porte ferroviaire entre les deux régions.

En 2006, l'établissement public d'aménagement* de La Défense (EPAD) se mobilise en faveur du projet de raccordement* du réseau RER E aux voies ferrées du Groupe V (ligne J Paris-Saint-Lazare – Mantes-la Jolie

via Poissy), avec une nouvelle solution qu'il demande à RFF d'étudier.

En 2007, le projet EOLE de prolongement de RER E à l'ouest est inscrit au contrat de projets* État – Région 2007-2013. Les études reprennent, sous le pilotage du STIF, et invalident la solution envisagée en 1989. Celle-ci ne crée pas de ligne nouvelle entre Paris et La Défense et ne répond plus aux besoins de déplacements* des Franciliens :

>> elle n'offre ni capacité* supplémentaire, ni un temps de parcours attractif pour délester le RER A et le pôle* Châtelet-Les Halles ;

>> elle n'améliore que marginalement la desserte* de La Défense (où s'arrêtent déjà les trains de la ligne Saint-Lazare – Versailles Rive Droite/Saint-Nom-la-Bretèche) ;

>> elle n'apporte pas d'amélioration à la desserte* en Seine Aval.

Face à ce changement de contexte, et pour améliorer l'accessibilité des pôles* de vie et d'emplois à l'ouest de Paris, il s'est avéré pertinent de lancer des études de faisabilité sur un projet permettant de relier la banlieue est à celle de l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par Poissy et desservant le secteur de La Défense.

La ligne J Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare via Poissy

La ligne Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare par Poissy (Groupe V) présente un trafic quotidien de 50 000 voyageurs, stable sur la période récente de 2002 à 2006.

La ligne permet de relier Seine Aval à Paris : près de la moitié (47 %) des voyageurs utilisant cette ligne a pour origine ou destination Paris.

Avec les lignes de bus, elle assure également une desserte* interne de Seine Aval : 17 % des voyageurs ont pour destination Mantes, Les Mureaux et Poissy.

En dehors de Paris et de Seine Aval, les voyageurs de la ligne Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare par Poissy ont pour destination La Défense (5 % des utilisateurs à l'heure de pointe* du matin), Saint-Denis, Versailles.

Les voies de la ligne Mantes-la-Jolie – Paris-Saint-Lazare par Poissy sont utilisées par différentes circulations : des trains Transilien*, des trains de fret et des trains normands, qu'ils soient TER ou Corail InterCités.





ÉVANGILE — HAUSSMANN-SAINTE-LAZARE — POISSY — SEINE-AVAL — ÉPÔNE-MÉZIÈRES — AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE — LES MUREAUX — LA DÉFENSE — LES CLAIRIÈRES — VERNEUIL — VERNOUILLET — VILLENES-SUR-SEINE — SEINE — CERDY-LE-HAUT —

PARIS — NANTERRE — MANTES-LA-JOLIE — LA FOLIE — ÉOLE — ÉVANGILE — HAUSSMANN-SAINTE-LAZARE — POISSY — SEINE-AVAL — ÉPÔNE-MÉZIÈRES — AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE — LES MUREAUX

RES — PROXIMITÉ — FACILITER — DÉSATURER — MODERNISER — RATIONALISER — DÉVELOPPER

DÉBAT — ÉCHANGE — DIALOGUE — INFORMATION — SOLUTIONS — CONSTRUCTION — CONCERTATION LIAISON — COMPATIBILITÉ — GARES — PROXIMITÉ — FACILITER — DÉSATURER — MODERNISER — RATIONALISER — DÉVELOPPER