

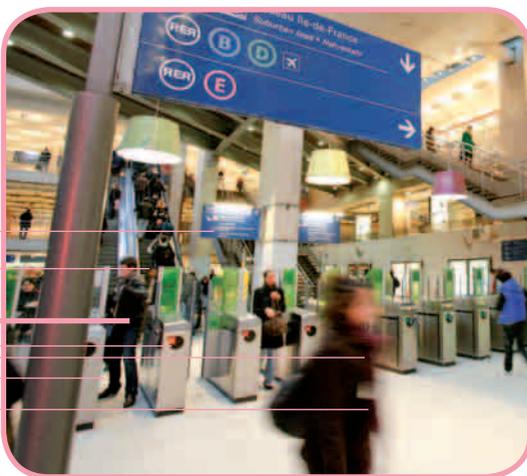
## 1<sup>re</sup> partie

---

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

Le projet EOLE de prolongement de RER E à l'ouest a pour ambition d'améliorer les liaisons Est-Ouest en Île-de-France et de délester le RER A. Cette ambition a prévalu dès la conception d'EOLE en 1989. Le projet de prolongement du RER E à l'ouest présenté au débat public la poursuit en prenant en compte les besoins actuels et futurs de déplacements\* en Île-de-France, du développement du territoire francilien et de ses relations avec la région normande.

Le projet répond à des enjeux tout à la fois d'amélioration des transports collectifs – faire progresser la qualité de service\* – et d'aménagement urbain de l'Île-de-France – faciliter l'accès aux pôles\* d'activités et accompagner le développement des bassins de vie.

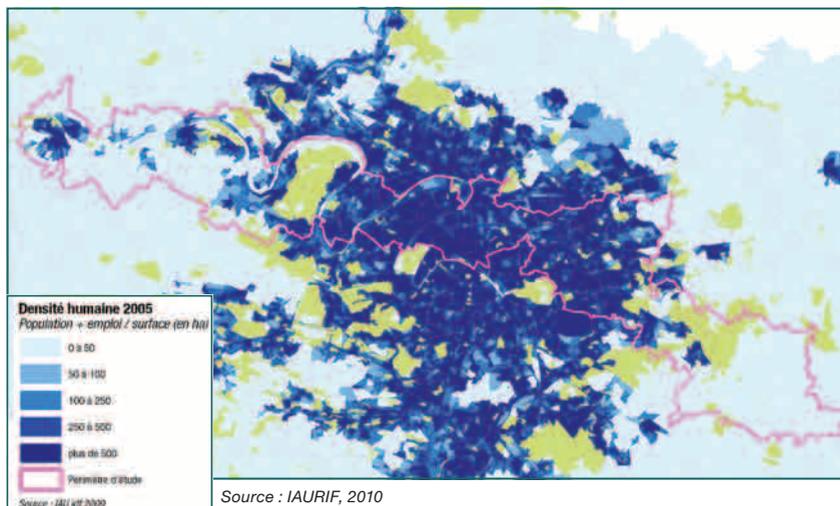


# 1 DU QUARTIER HAUSSMANN-SAINTE-LAZARE À MANTES-LA-JOLIE, DES DISPARITÉS DE DÉVELOPPEMENT

## 1.1 LE CONTEXTE DÉMOGRAPHIQUE

La population résidant à proximité des arrêts de la ligne RER E existante et de son prolongement envisagé s'élève à 3,4 millions de personnes, soit 30 % de la population francilienne. Entre 1990 et 2006, elle a augmenté de 6,1 %.

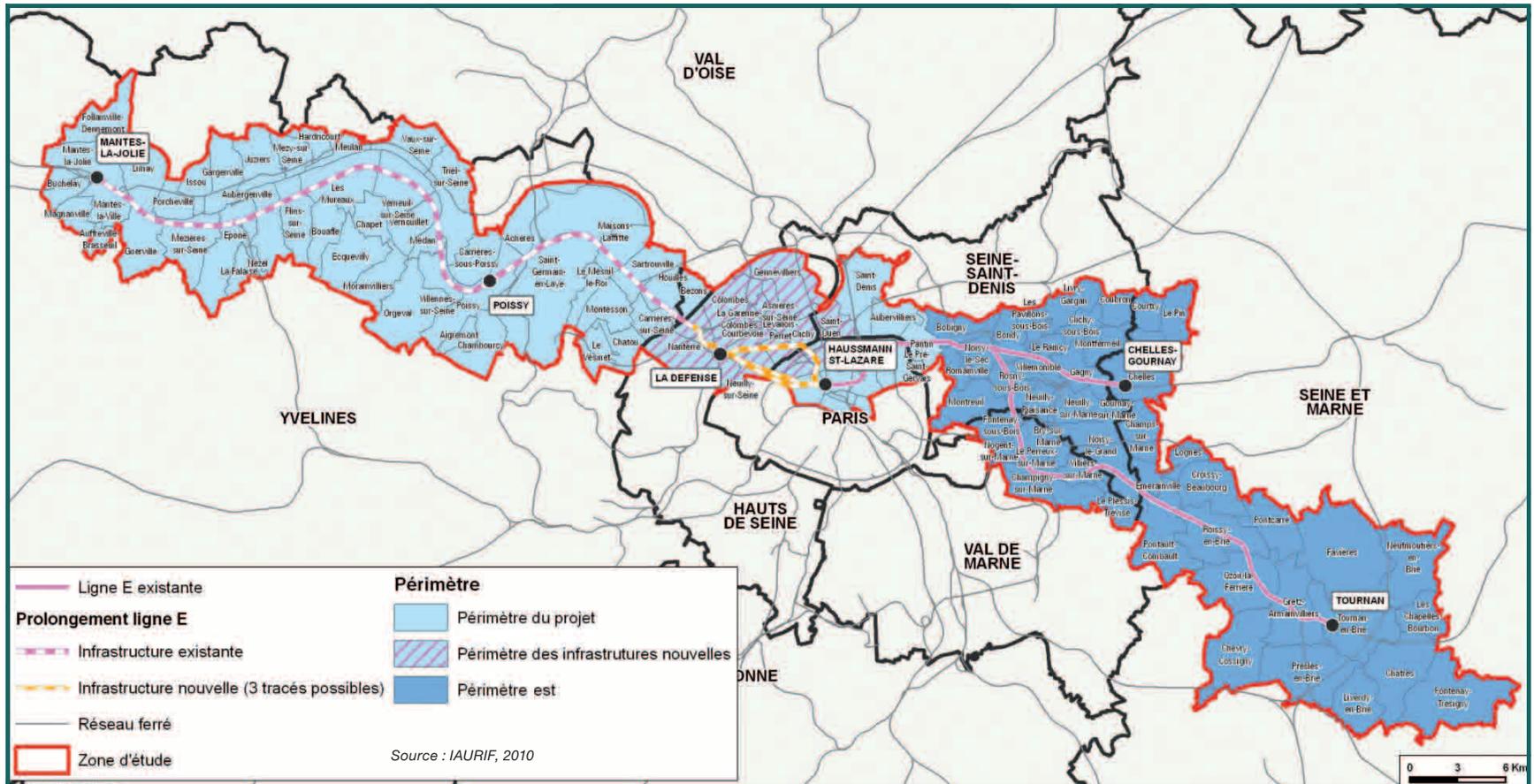
Celle résidant dans le périmètre du projet EOLE de prolongement de RER E à l'ouest compte 1,4 million de personnes (820 000 de Saint-Lazare à Nanterre, 616 000 de Nanterre à Mantes-la-Jolie). Elle est particulièrement concentrée à Paris et dans les Hauts-de-Seine.



DENSITÉ DE POPULATION DANS LE PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE DU PROJET, EN 2005

Très élevée à Paris et dans les Hauts-de-Seine, la densité humaine (population et emplois rapportés à la surface) est beaucoup plus faible sur le territoire de Seine Aval.

## PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE DU PROJET EOLE DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST



Avec la réalisation du projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest, la ligne totale s'étendrait sur 6 départements : Seine-et-Marne, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Paris, Hauts-de-Seine, Yvelines. Les aires d'influence des gares ont été définies par l'IAU-IDF, en tenant compte des autres lignes de RER ou de trains maillant le territoire.

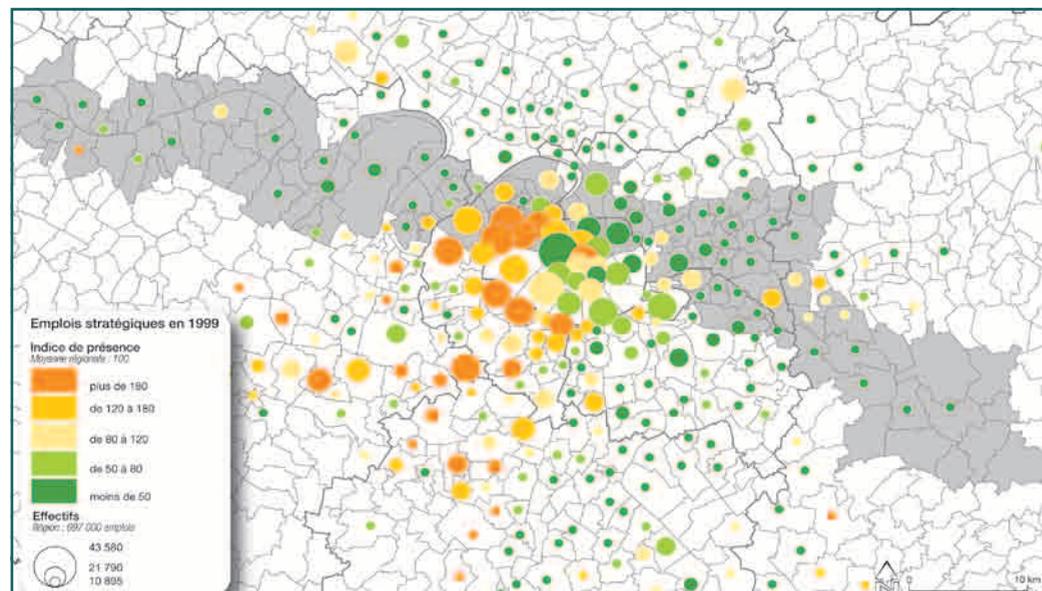
## 1.2 LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Sur le territoire directement concerné par le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest, l'activité économique est fortement contrastée entre l'est et l'ouest : Paris et les Hauts-de-Seine se caractérisent par des activités tertiaires, une progression des emplois et une forte proportion de cadres. Sur le secteur de Seine Aval, l'activité industrielle prédomine et l'emploi évolue peu.

La construction de bureaux entre 1985 et 2011 montre que la concentration des activités tertiaires a tendance à s'accroître aux abords de Paris, renforçant le déséquilibre entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France.

*Les emplois de cadres, aussi appelés emplois stratégiques, se concentrent au centre de Paris et dans le secteur de La Défense.*

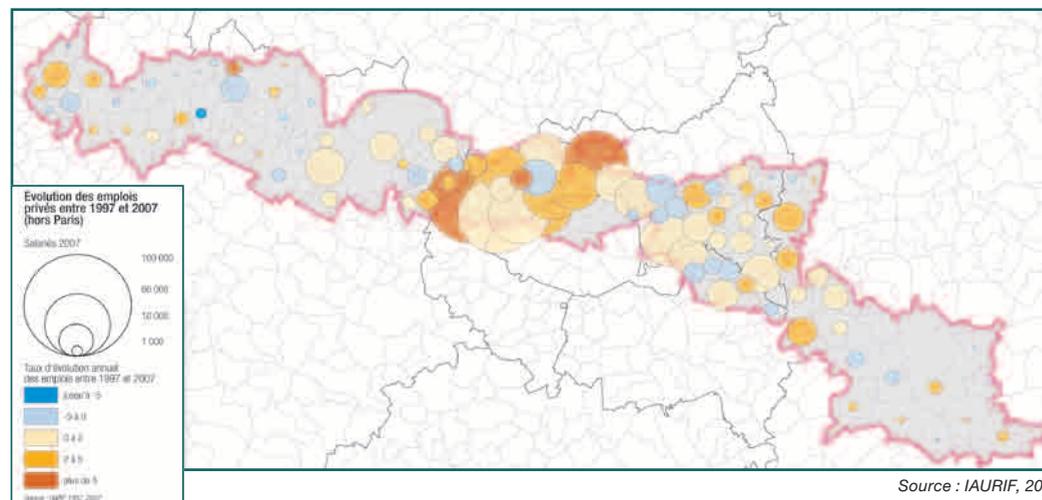
## RÉPARTITION DES EMPLOIS STRATÉGIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE



Source : IAURIF, 2010

## ÉVOLUTION DES EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS ENTRE 1997 ET 2007 DANS LE PÉRIMÈTRE D'INFLUENCE DU PROJET

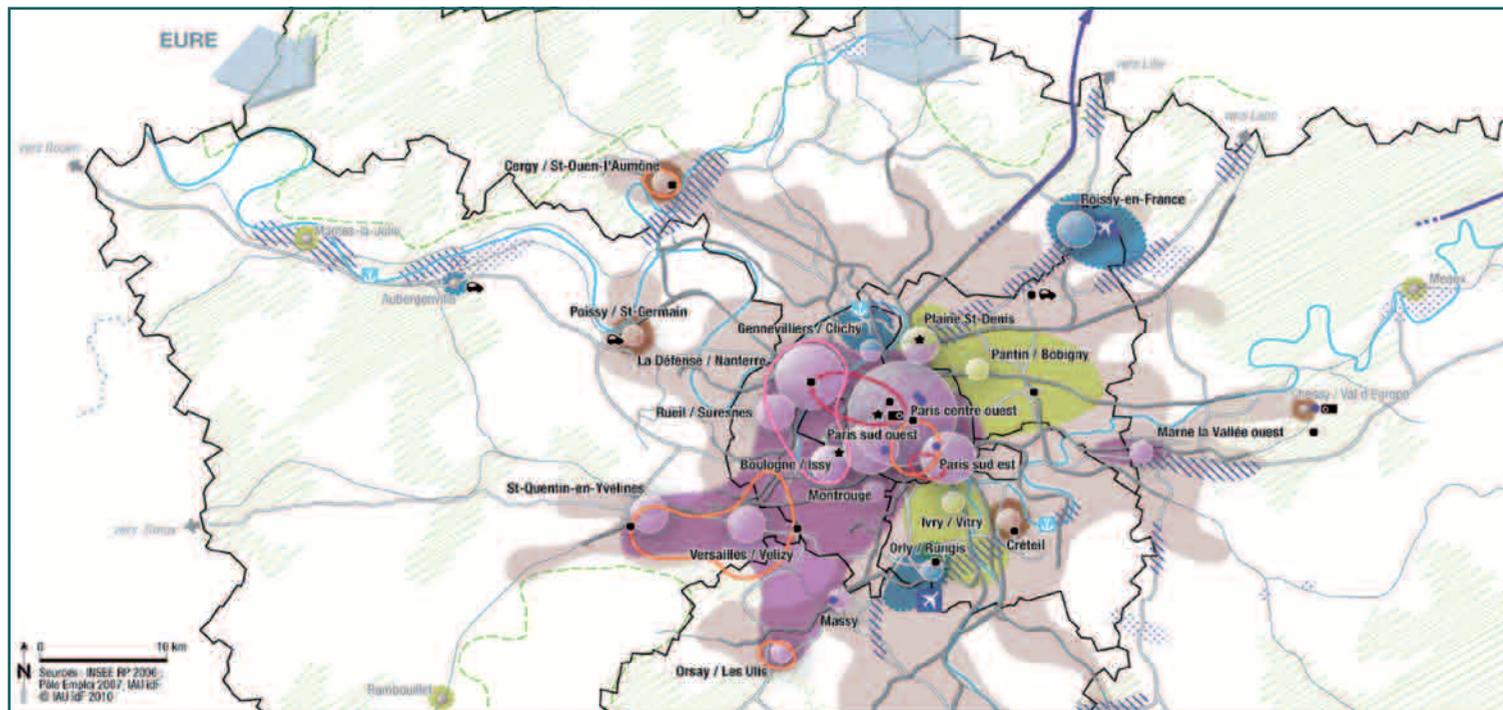
*En 2007, le Groupement des Assedic de la région parisienne (GARP) recensait 706 810 emplois salariés dans le périmètre du projet, soit 20 % de plus qu'en 1997. Cette évolution s'est faite principalement à Paris et dans les Hauts-de-Seine.*



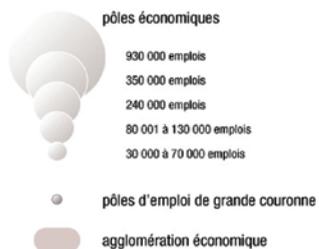
Source : IAURIF, 2010

## SPÉCIALISATIONS DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES EN ÎLE-DE-FRANCE

Les emplois tertiaires et de cadres se concentrent à l'est du périmètre du projet (Paris et Hauts-de-Seine), tandis que l'industrie, automobile notamment, est l'activité la plus présente à l'ouest du périmètre (Seine Aval).



### Volumes et densités d'emploi



Source : IAURIF, 2010

### Activités et qualification

#### Tissu économique des pôles et de leur environnement

- spécialisé sur fonctions métropolitaines à haute valeur ajoutée
- mixité des activités opérationnelles et des services à la personne
- orienté sur fonctions de flux et de fabrication
- environnement diversifié

#### Activités spécialisées

- activités financières
- conseil et assistance
- recherche et développement

- axe logistique
- industries culturelles
- tourisme
- industrie automobile
- équipement commercial régional

#### Espace à dominante rurale

- zone à vocation industrielle, commerciale, artisanale
- grandes cultures prédominantes
- parc naturel régional

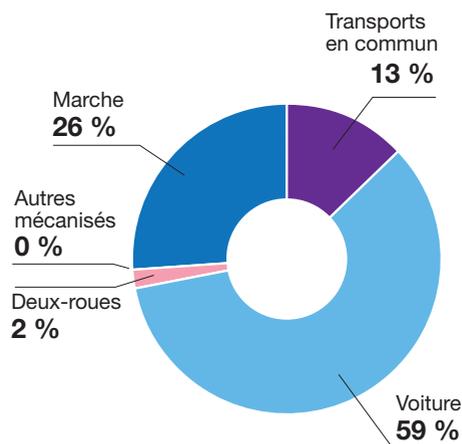
### Réseaux et accessibilité

- flux d'actifs des départements limitrophes travaillant en Ile-de-France
- RER et train de banlieue
- accessibilité en TC à la première gare parisienne en moins d'1/2 heure
- gare TGV
- temps de parcours minimum en TGV depuis Paris
- autoroute, voie rapide
- aéroport international
- plate-forme multimodale majeure
- hydrographie principale

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

Selon les dernières informations disponibles<sup>(1)</sup>, les Franciliens effectuent chaque jour 35 millions de déplacements\* dans la région Île-de-France, tous modes de transport confondus, marche à pied incluse. Globalement, le volume de déplacements\* a augmenté de 6 % de 1991 à 2001, dans la même proportion que la croissance démographique. Mais de 1996 à 2008, il a progressé de 33 % dans les seuls transports collectifs.

RÉPARTITION DES MODES DE TRANSPORT EN GRANDE COURONNE



Source : Enquête globale de transport, 2001-2002

L'offre de transport ferroviaire sur l'axe est-ouest ne suffit plus actuellement à couvrir les besoins. Le réseau étant fortement sollicité, les conditions de transport sont difficiles en heure de pointe\*.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest s'inscrit dans le schéma global de développement des transports en Île-de-France visant à adapter l'offre de transport collectif aux besoins des déplacements\*. Sa réalisation doit avoir pour effet de renforcer le maillage\* des transports collectifs franciliens ainsi que la desserte\* de l'ouest de l'Île-de-France, d'offrir une capacité\* supplémentaire de desserte\* du pôle\* de la Défense et de désengorger le RER A.

### 2.1 LES CARACTÉRISTIQUES DE LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS

Les déplacements\* des Franciliens croissent de manière proportionnelle à l'évolution de la population. Leur progression est particulièrement importante en dehors de Paris.

(1) Ces chiffres sont issus de l'enquête globale transport (EGT) 2001-2002. Les résultats de l'EGT 2009-2011 seront disponibles fin 2011. L'évolution de la mobilité étant un phénomène relativement lent, la plupart des observations réalisées en 2001 demeurent toutefois valables. Des comptages de trafic plus récents les complètent. Les données 2008 sont issues du Diagnostic et Orientations pour le nouveau plan de déplacements urbains d'août 2009.

## Les Franciliens utilisent de plus en plus les transports collectifs

**Cependant, en Grande couronne\*, la voiture est le mode de transport le plus utilisé pour se déplacer en Île-de-France.**

Les habitants de Grande couronne\* effectuent la majorité des déplacements\* franciliens (43 %). Ils utilisent la voiture plus que les autres Franciliens (59 % de leurs déplacements\* quotidiens au lieu de 44 % pour l'ensemble des Franciliens). Par ailleurs, la densité de population étant moins importante en Grande couronne\*, l'usage des transports en commun ferrés, dits lourds, y est moins important qu'en Petite couronne\*.

Toutefois, les transports collectifs restent dominants pour les trajets effectués entre Paris et le reste de l'Île-de-France.

L'évolution récente de la circulation automobile montre par ailleurs que celle-ci baisse à Paris et que sa croissance est devenue faible en Petite couronne\* comme en Grande couronne\*.

### L'usage des transports collectifs connaît une croissance forte et continue depuis plus d'une décennie.

En 2001, les transports collectifs couvraient 19 % de l'ensemble des déplacements\* et près de 30 % des déplacements\* motorisés. Après une forte période de décroissance au début des années 1990, le nombre

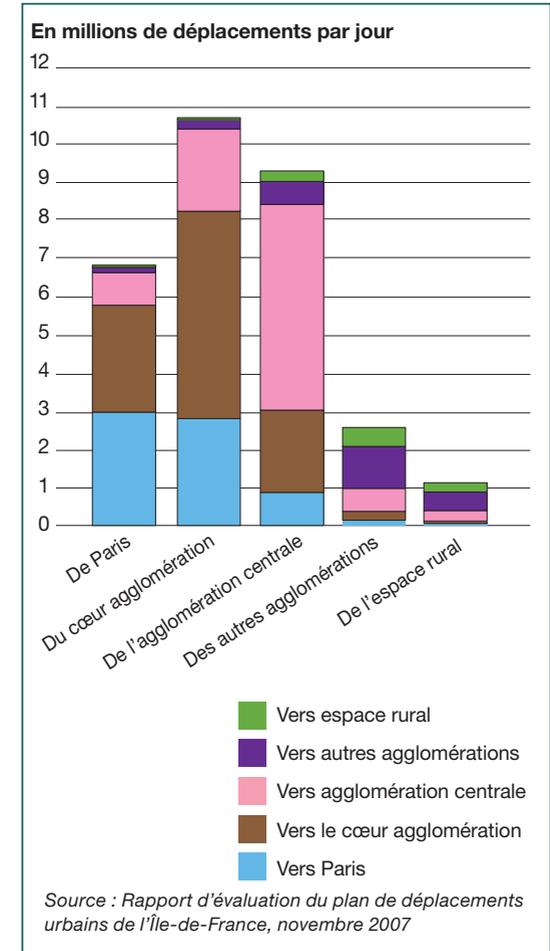
de voyages effectués dans les transports collectifs a augmenté de 33 % entre 1996 et 2008. Cette tendance s'observe pour tous les modes de transports collectifs et sur l'ensemble de la région Île-de-France. La Petite couronne\* a connu les augmentations les plus fortes.

Plusieurs facteurs sont à l'origine de la croissance de l'utilisation des transports collectifs.

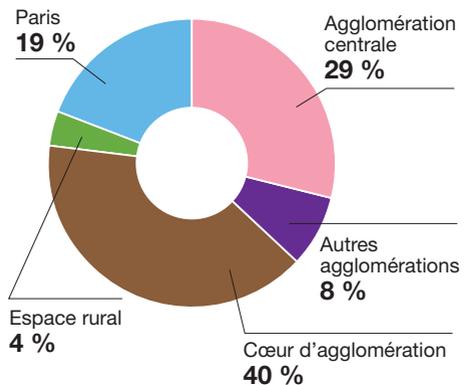
On peut notamment citer :

- >> la progression de l'offre, avec le début de la constitution d'un réseau maillé de lignes ferrées en Proche couronne\* et le développement de lignes de bus et de tramway ;
- >> l'évolution de l'urbanisation : le nombre d'habitants et d'emplois se stabilise dans Paris alors qu'il a augmenté depuis 2000 en banlieue, et le plus souvent dans des communes bien desservies par les transports collectifs. C'est la périphérie qui a accueilli l'essentiel des nouvelles implantations industrielles, pôles\* tertiaires et grands équipements, commerciaux en particulier ;
- >> l'évolution des modes de vie : la croissance de l'utilisation de l'automobile chez les femmes et les seniors a atteint un palier ;
- >> la prise de conscience environnementale ;
- >> l'augmentation du prix du pétrole.

## DÉPLACEMENTS MOTORISÉS ENTRE LES TERRITOIRES FRANCILIENS

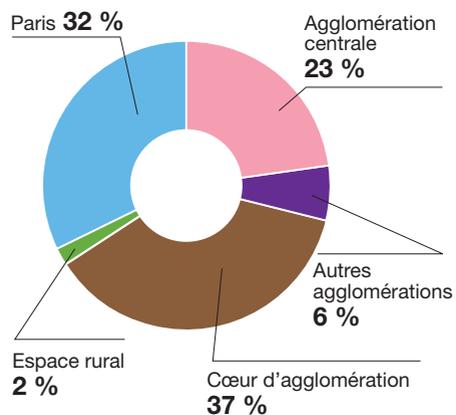


### RÉPARTITION DE LA POPULATION FRANCILIENNE EN 1999



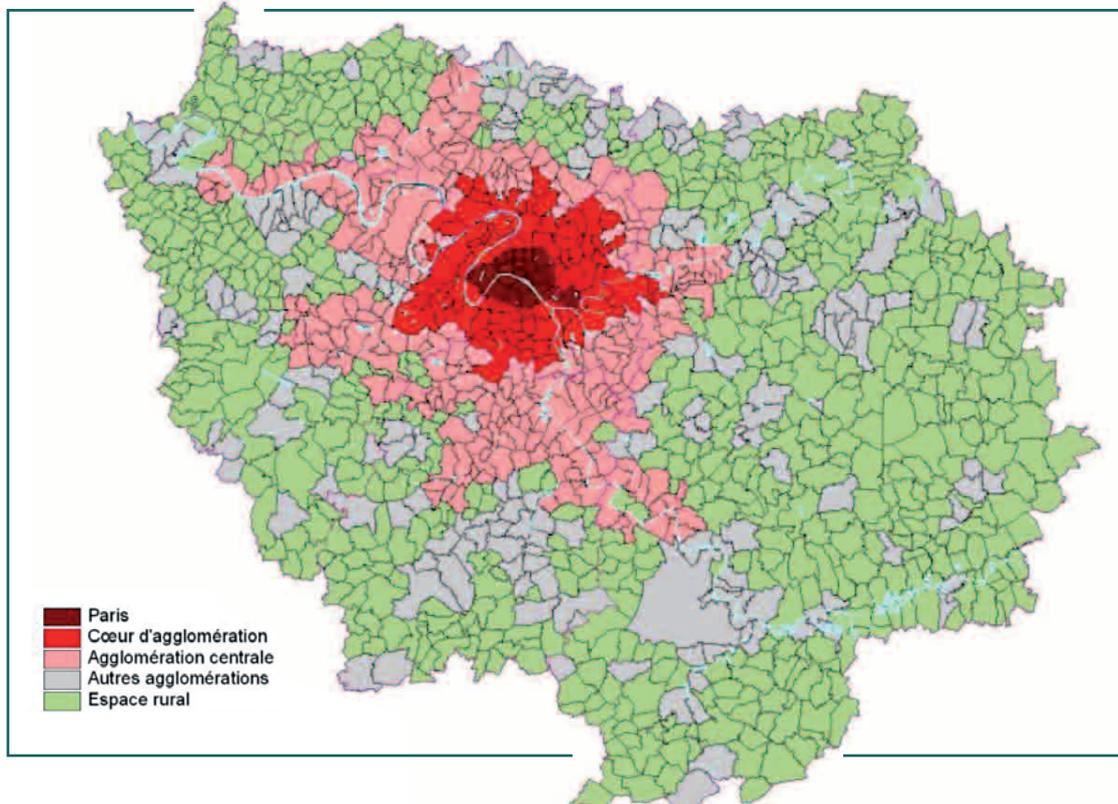
Source : Rapport d'évaluation du plan de déplacements urbains de l'Île-de-France, novembre 2007

### RÉPARTITION DES EMPLOIS FRANCILIENS EN 1999



Source : Rapport d'évaluation du plan de déplacements urbains de l'Île-de-France, novembre 2007

### LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES DE L'ÎLE-DE-FRANCE



### Les déplacements se concentrent au cœur de l'Île-de-France

La majorité des déplacements\* est liée à Paris, au cœur d'agglomération et à l'agglomération centrale, reflétant en cela la répartition des logements et des emplois au sein de la région.

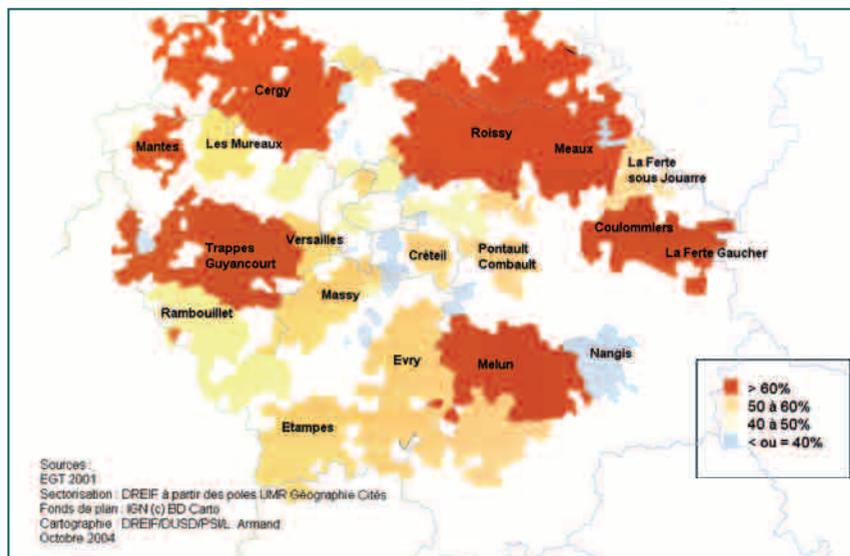
En 2001, 30 % des déplacements\* en transports collectifs ont pour point de départ ou d'arrivée la Grande couronne\* et 62 %, Paris.

### Les déplacements de banlieue à banlieue se font de plus en plus nombreux

Les déplacements\* internes à la banlieue connaissent une forte croissance, notamment en relation avec les villes nouvelles ou les agglomérations hors Paris. Les bassins d'emploi qui regroupent plusieurs dizaines de communes autour d'un pôle\* urbain central sont devenus des bassins de vie, capables de concentrer la majeure partie des déplacements\* de leurs habitants. Résultat de l'extension de l'urbanisation de l'agglomération parisienne, le nombre de déplacements\* a fortement augmenté dans la périphérie. Parallèlement, le nombre d'échanges avec Paris a légèrement diminué.

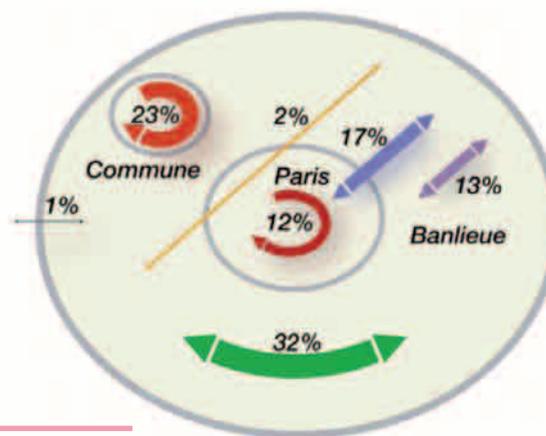
Les habitants de la Petite couronne\* effectuent plus de 66 % de leurs déplacements\* mécanisés en Petite couronne\* et ceux de la Grande couronne\* 77 % de leurs déplacements\* mécanisés en Grande couronne\*. Ces trajets de banlieue à banlieue nécessitent une desserte\* plus dense, tant en Petite qu'en Grande couronne\*. Le développement du cabotage\* grâce à la mise en place de trains omnibus entre gares de banlieue apportera en partie une réponse à ces besoins.

### PART DES DÉPLACEMENTS INTERNES PAR SOUS-BASSIN D'EMPLOI, EN 2001



- 6,8 millions de déplacements motorisés un jour ouvrable ont une extrémité au moins dans Paris ;
- 3 millions restent dans Paris ;
- 2,8 millions vont ou viennent du cœur d'agglomération ;
- 0,9 million va ou vient du reste de l'agglomération centrale ;
- 0,13 million va ou vient des autres agglomérations ;
- 0,05 million va ou vient de l'espace rural.

### SCHEMA DES DÉPLACEMENTS ENTRE LES TERRITOIRES FRANCILIENS



70 % des déplacements\* franciliens sont effectués sans lien avec Paris : 32 % sont effectués en rocade\*, 23 % à l'intérieur d'une même commune et 13 % autour d'un pôle\* urbain.

Source : EGT 2001, in Rapport d'évaluation du plan de déplacements urbains de l'Île-de-France, novembre 2007

En 2001, 38 % des déplacements\* en transports collectifs sont des déplacements\* de banlieue à banlieue, contre 30 % en 1976 :

>> en Grande couronne\*, l'accroissement de la population et le développement des emplois conduit au fil du temps à développer une vie à l'échelle locale et donc une utilisation en forte progression des transports en commun à l'intérieur de ce périmètre ;

>> l'évolution des déplacements\* en Petite couronne\* (+42 % en 25 ans) est plus inattendue. En effet, la population y a crû de 7 % et le nombre d'emplois est resté stable. Mais la mobilité individuelle en transports collectifs des résidents de



Chaque jour, 35 millions de déplacements\* sont effectués par les Franciliens.

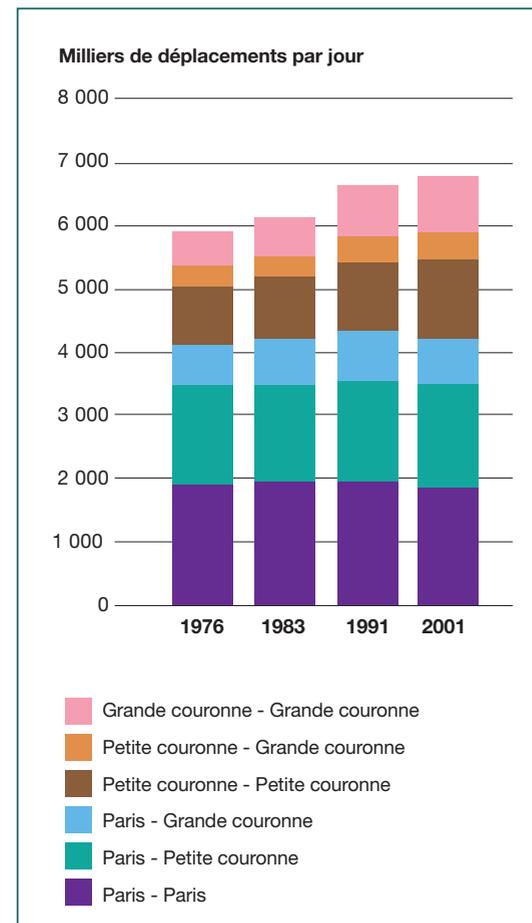
Petite couronne\* a augmenté de 0,66 à 0,71 déplacement\* par personne et par jour. Le nombre de déplacements\* par personne et par jour tous modes confondus est de 3,5 environ.

### Les migrations quotidiennes domicile-travail entre l'est et l'ouest de la région Île-de-France progressent de façon continue

Contrairement à la répartition de la population, la répartition des emplois en Île-de-France est déséquilibrée entre l'est et l'ouest. Même si des politiques d'aménagement urbain volontaristes sont menées pour rééquilibrer l'organisation territoriale de la région, les principaux pôles\* d'emploi se situent à l'ouest. De nombreuses communes à l'ouest de Paris, notamment sur l'axe de La Défense, comptent jusqu'à plus de 350 emplois à l'hectare. En revanche, très peu de communes de l'est parisien comptent plus de 100 emplois à l'hectare, sauf en Petite couronne\* et dans le secteur de Val-de-Fontenay.

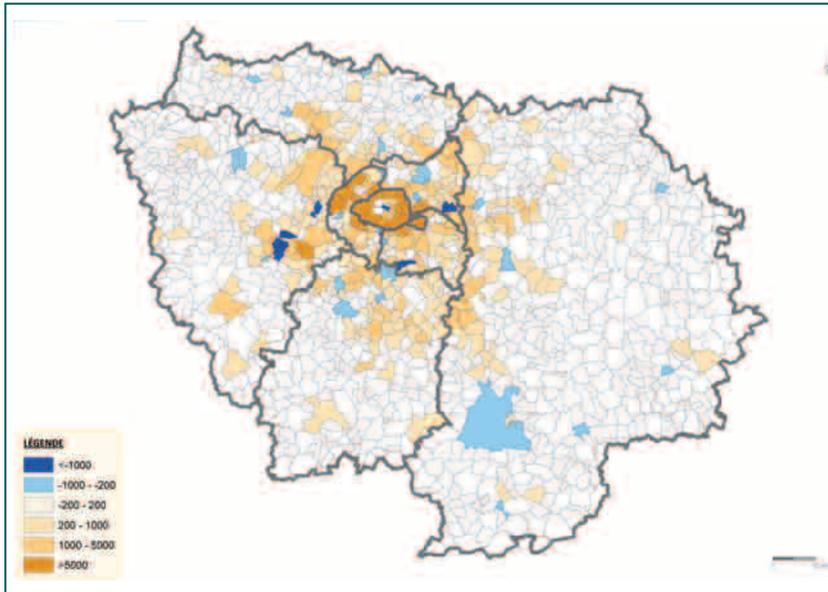
Le déséquilibre économique entre l'est et l'ouest a tendance à s'amplifier. Entre 1995 et 2005, le nombre d'emplois a augmenté dans les communes ayant déjà une densité d'emplois forte. Les croissances les plus fortes sont observées à Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt et Saint-Denis. À l'inverse, le volume d'emplois a décliné dans certaines communes – notamment au nord-est comme La Courneuve et Le Bourget.

### RÉPARTITION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN TRANSPORTS COLLECTIFS SELON LES ORIGINES-DESTINATIONS (PARIS, PETITE COURONNE, GRANDE COURONNE)



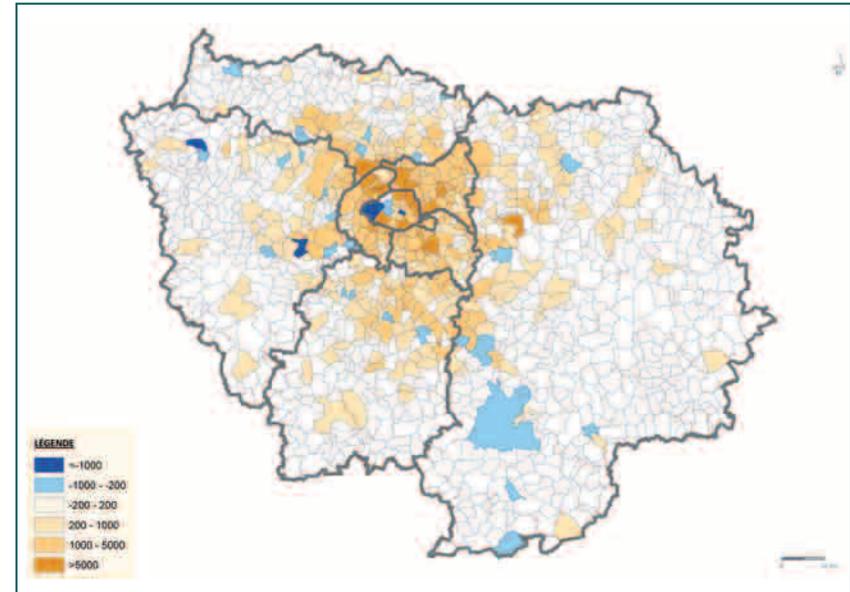
Source : Les cahiers de l'enquête globale de transports, juin 2005

### ÉVOLUTION DES EMPLOIS PAR COMMUNE ENTRE 1999 ET 2006



Source : STIF 2009, IGN Georoute 2005, IAU 2009

### ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR COMMUNE ENTRE 1999 ET 2006



Source : STIF 2009, IGN Georoute 2005, IAU 2009

### Les motifs de déplacement se diversifient

Les motifs « obligés » de déplacement\*, qui sont liés au travail et aux études, représentaient 54 % des déplacements\* des Franciliens en 1976. Ils ne représentent plus que 48 % des déplacements\* en 2001. Prépondérants aux heures de pointe, ils servent de base au dimensionnement des infrastructures de transport. Leur proportion dépasse 60 % pour les déplacements\* entre Paris et la Grande couronne\*. Les prin-

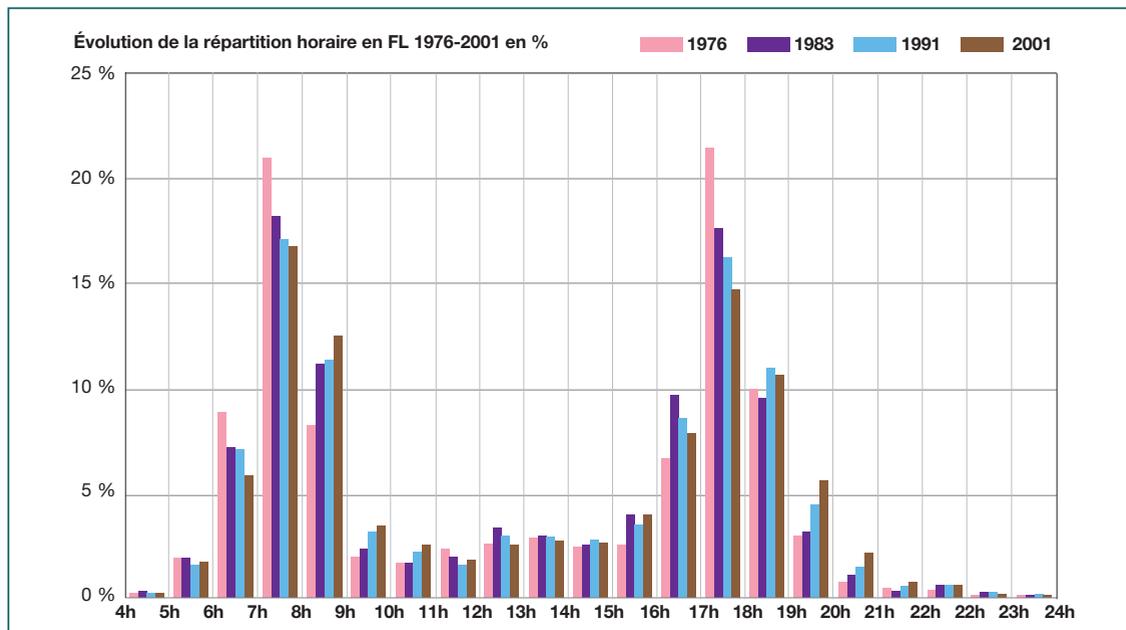
cipaux flux\* de migrations alternantes liées aux activités professionnelles sont concentrés dans l'ouest francilien (La Défense, Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux).

Entre 1976 et 2001, les déplacements\* quotidiens d'ordre personnel (loisirs, achats et affaires personnelles) sont devenus majoritaires (52 %). Ils s'effectuent pour beaucoup en dehors des périodes de pointe et sont plus diversifiés géographiquement.

41 % des déplacements\* en transports en commun

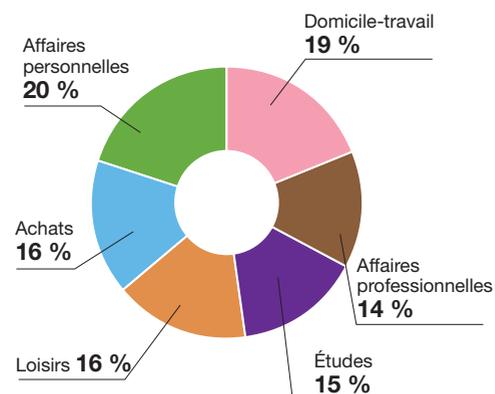
sont réalisés en heure de pointe\*. 80 % d'entre eux sont contraints, le soir en particulier (retour au domicile essentiellement). Toutefois, on observe une évolution depuis une trentaine d'années. De 1976 à 2001, l'heure de pointe\* s'est étalée dans le temps, jusqu'à 11h le matin (principalement du fait de l'augmentation des déplacements\* pour motifs personnels) et jusqu'à 21h le soir. Parallèlement, on constate un écrêtement du trafic lors des périodes de pointe. Cette évolution est toutefois plus récente.

## ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION HORAIRE DES DÉPLACEMENTS EN MODE FERRÉ LOURD ENTRE 1976 ET 2001



Origine des données : Enquêtes Globales de Transport 1976, 1983, 1991, 2001  
Source : Transilien SNCF

## RÉPARTITION DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT\*



Source : EGT 2001, in Diagnostic et orientations pour le nouveau plan de déplacements urbains d'Île-de-France, août 2009



La majorité des déplacements\* en transports collectifs (60 %) comporte au moins 2 correspondances.

Pour les transports collectifs, la diversification des motifs de déplacement\* pose la question de la continuité de l'offre de service tout au long de la journée et de sa lisibilité, par des dessertes\* à heures fixes facilement mémorisables pour l'utilisateur (cadencement\*).

## 2.2 LE RÉSEAU DE TRANSPORT AUJOURD'HUI

### Les grandes voies de circulation routière franciliennes sont saturées

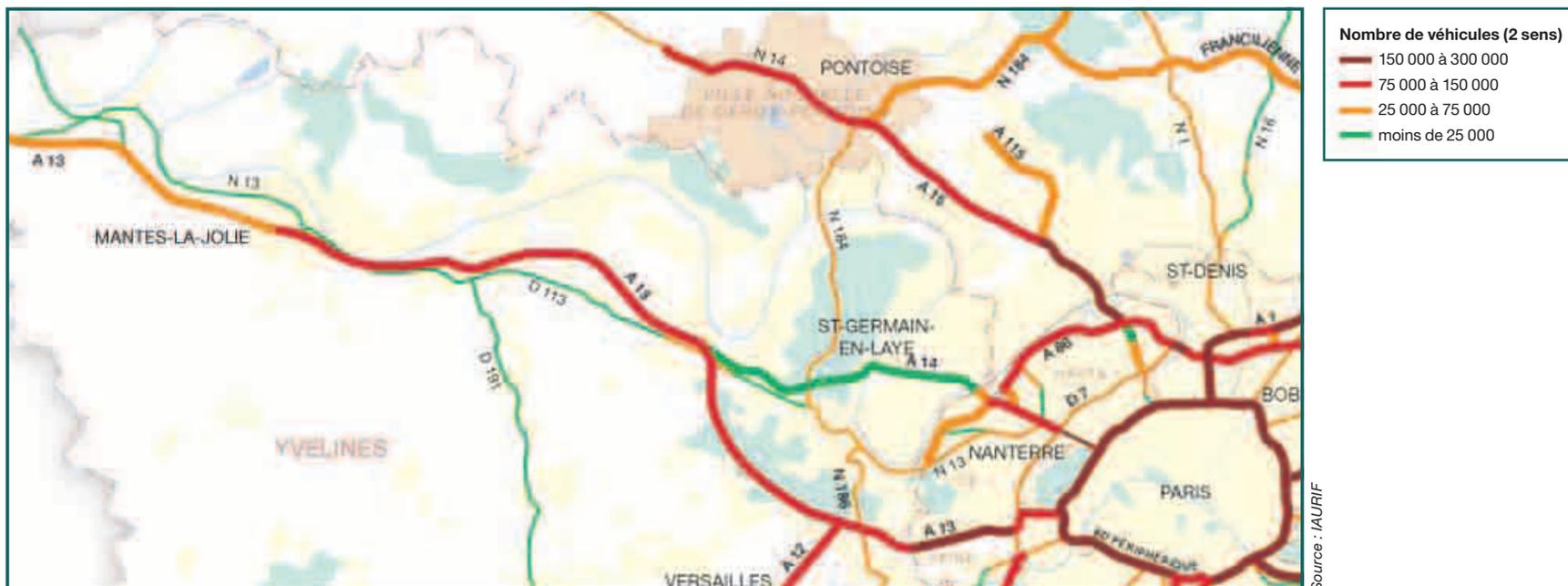
Les principaux axes de circulation de l'Île-de-France, autoroutiers surtout, sont saturés. C'est le cas notamment de l'autoroute A13, entre Mantes-la-Jolie et

Paris, dont 41 % du trafic est saturé ou ralenti dans le sens ouest-est entre 6 h et 10 h le matin. Entre 8 h et 10 h du matin, les voitures circulent à moins de 56 km/h.

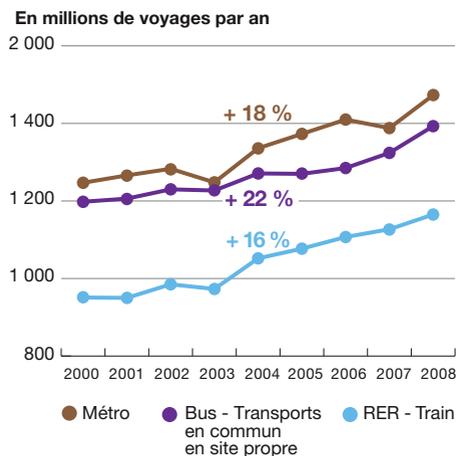
La nationale N13 supporte un trafic important, avec une augmentation de trafic qui, sur certains tronçons, est plus élevée que l'augmentation de trafic observée sur les autoroutes.

Au-delà du temps passé en transport, la congestion routière génère des nuisances (émissions polluantes, gaz à effet de serre, bruit, insécurité...). Le Grenelle de l'environnement\* a fixé comme objectif de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

### FLUX MOYEN JOURNALIER EN 2002-2003 SUR LE RÉSEAU ROUTIER DE L'OUEST PARISIEN



### ÉVOLUTION DU TRAFIC DES MODES DE TRANSPORTS COLLECTIFS ENTRE 2000 ET 2008



Source : STIF, in Diagnostic et orientations pour le nouveau plan de déplacements urbains d'Île-de-France, août 2009

### Au cœur de l'agglomération francilienne, les réseaux ferroviaires Transilien et RER sont en limite de capacité

Le réseau ferroviaire (RER et Transilien\*) est fortement sollicité dans le cœur de l'agglomération du fait de la croissance de l'utilisation des transports collectifs. Certaines lignes qui traversent Paris, le RER A en particulier, sont saturées\*. Cela entraîne des difficultés d'exploitation\* et des conditions de transport pénibles pour les voyageurs – trains surchargés, trajets debout et irrégularité en particulier. En cas de perturbations, la congestion s'aggrave, le nombre de trains sur une heure étant inférieur à celui programmé. L'infrastructure peut, dans certains cas, être utilisée au maximum de sa capacité\*, notamment sur les troncs communs et les nœuds du réseau. La saturation\* peut aussi toucher les gares (quais, espaces de correspondance, accès).

La réalisation d'infrastructures nouvelles peut remédier durablement à cette situation de saturation\*. Les progrès effectués en matière d'exploitation\* et de signalisation ferroviaires\* sont une autre source d'amélioration de la situation.

### L'irrégularité a tendance à augmenter sur le réseau ferré (hors métro)

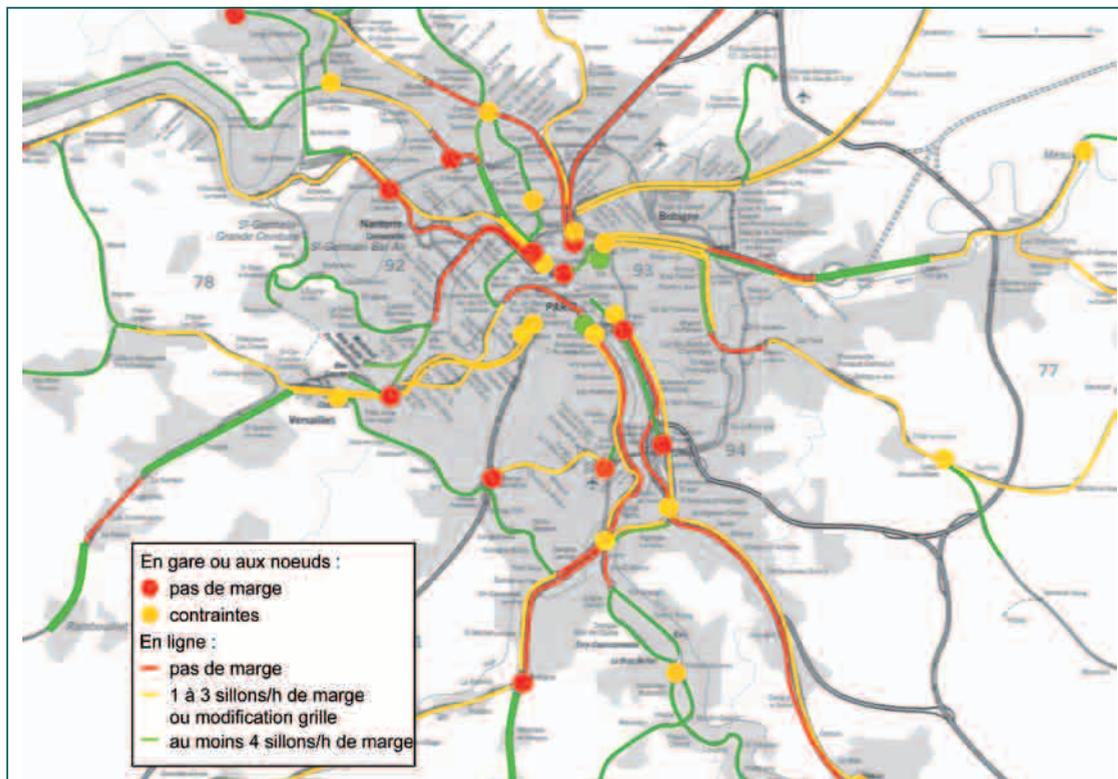
Globalement, l'irrégularité des trains s'est accrue sur l'ensemble des réseaux ferroviaires. Cette tendance s'est accentuée en 2008.

Cette dégradation de la qualité de service\* s'explique notamment par :

- >> le partage des réseaux entre différents types de trains (Transilien\*, TGV, TER, fret...);
- >> un manque de fiabilité des systèmes techniques (incidents liés aux infrastructures ou à la vétusté des matériels roulants);
- >> la saturation\* des lignes qui augmente le temps de montée et de descente des voyageurs aux arrêts;
- >> des modes d'exploitation\* fragiles sur certaines lignes : les trajets effectués par un même train d'un bout à l'autre des lignes sont trop longs (notamment sur les RER C et D).



## MARGES DE CAPACITÉ SUR LE RÉSEAU TRANSILIEN

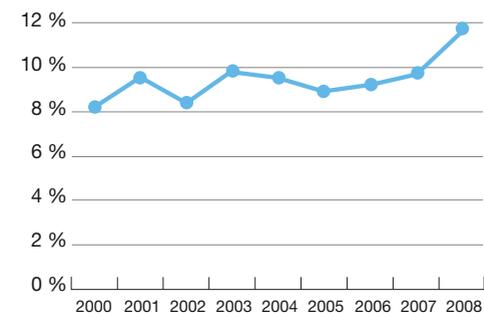


Source : RFF, in *Diagnostic et orientations pour le nouveau plan de déplacements urbains d'Île-de-France, août 2009*

Par exception, le RER E présente un bon taux de régularité. Sa qualité de service\* est reconnue par les usagers. Des contrats d'objectifs ont été passés entre le STIF, la SNCF et la RATP en vue d'améliorer la régularité des RER et des trains de banlieue. Des schémas directeurs

de lignes RER ont été mis au point et les politiques de maintenance des infrastructures améliorées. De même, une politique de rénovation du matériel roulant a été engagée depuis 2006 qui vise à disposer d'un parc neuf, récent ou rénové en 2016.

## POURCENTAGE DE TRAINS SNCF ÎLE-DE-FRANCE AVEC PLUS DE 5 MINUTES DE RETARD À L'ARRIVÉE



Source : SNCF, statistiques annuelles, in *Diagnostic et orientations pour le nouveau plan de déplacements urbains d'Île-de-France, août 2009*

## ÉVOLUTION DE LA RÉGULARITÉ DE LA LIGNE MANTES-LA-JOLIE - PARIS-SAINT-LAZARE SUR LES 3 DERNIÈRES ANNÉES

|                    | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| Taux de régularité | 86,6 % | 89,0 % | 83,8 % | -      |
| Objectif STIF      | 94,0 % | 94,0 % | 94,0 % | 94,0 % |

L'analyse des déplacements\* met en évidence des besoins de déplacements\* importants vers le secteur nord-ouest de la Petite couronne\*, notamment La Défense et Paris, que ce soit depuis la banlieue ouest ou depuis la banlieue est. Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest constitue une réponse à ces besoins.

## 3 LES ENJEUX DU PROJET : FAIRE PROGRESSER LA QUALITÉ DE SERVICE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS FRANCILIENS

Inscrit dans le Grenelle de l'environnement\*, dans le contrat de projets\* État-Région 2007-2013, dans le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France\* (SDRIF) et dans le plan de mobilisation des transports, le projet EOLE de prolongement de RER E à l'ouest répond aux objectifs régionaux de fluidification des trafics sur des lignes ferroviaires radiales\*, du RER A précisément, et de renforcement du maillage\* des transports collectifs fixés par l'État et la Région. Il s'articule avec les autres grands projets ferroviaires franciliens et contribue au développement de la métropole\* francilienne en liaison avec la Normandie.

### 3.1 L'OBJECTIF DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE

#### **Le projet fait partie des actions prioritaires à mener en Île-de-France au titre du Grenelle de l'environnement**

L'article 14 de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement\* du 3 août 2009 dispose qu'« au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la Région et les établissements publics compétents pourra figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie ».

#### **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**

Le contrat de projets\* État-Région 2007-2013 adopté en mars 2007 s'inscrit dans une triple perspective : >> la nécessaire maîtrise des finances publiques ; >> le respect des engagements pris, c'est-à-dire que les projets retenus sont les projets prêts ; >> la prise en compte des trois priorités nationales et régionales que sont la cohésion sociale, la compétitivité et l'attractivité du territoire, et le développement durable.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest figure dans le contrat de projets\* État-Région, au titre de l'objectif 5, « améliorer l'accessibilité » : « Dans la continuité des actions engagées dans le cadre du contrat de plan 2000-2006, l'accent doit être mis sur l'amélioration de l'offre de service sur les lignes existantes ainsi que par le développement du maillage\* des réseaux. »

Le contrat de projets\* devrait faire l'objet d'un réexamen en 2010, qui permettra en particulier de financer de nouveaux projets ou d'accélérer la réalisation de projets déjà engagés.

#### **Le projet de schéma directeur de la Région Île-de-France fixe des objectifs ambitieux en matière de transports collectifs**

Le projet de schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)\* adopté par le Conseil régional en

septembre 2008 et transmis par le gouvernement au Conseil d'État en juin 2010, définit le projet à long terme de la métropole\* francilienne.

Le projet de SDRIF\* fait le constat suivant :

- >> avec 11,7 millions d'habitants en 2008, soit environ 19 % des Français, l'Île-de-France compte une population globalement plus jeune que celle des autres régions françaises, plus féconde et porteuse d'un fort dynamisme. Elle produit 29 % de la richesse française, sur 2 % de la superficie du territoire national, présente une grande diversité d'activités (industrielles, tertiaires, agricoles) et concentre les emplois supérieurs (50 % des emplois de cadres se situent dans l'aire urbaine de Paris) ;
- >> deuxième métropole\* mondiale pour l'accueil des sièges d'organisations internationales, deuxième pôle\* d'implantation des 500 plus grandes entreprises mondiales, première destination touristique au monde, l'Île-de-France bénéficie d'un rayonnement international ;
- >> cependant, la croissance francilienne est moins soutenue que celle des principales métropoles\* américaines, européennes ou asiatiques et le taux de chômage y est élevé (8 % en 2007).

C'est pourquoi le projet de SDRIF\* lie étroitement les choix en matière de transports collectifs à l'aménagement territorial et au développement économique. Il vise à améliorer l'offre actuelle et à l'adapter au rythme

### La convention de partenariat STIF - RFF

La direction Île-de-France de RFF et le STIF ont signé, le 17 juillet 2009, une convention de partenariat pour la période 2009-2012, qui vise à accélérer la modernisation du réseau Transilien\*.

À travers cette convention, RFF et le STIF formalisent leur volonté, en tant que gestionnaire du réseau\* d'une part et organisateur de l'offre de transport en région Île-de-France d'autre part, de développer une approche partenariale afin d'améliorer la performance du réseau et la satisfaction des voyageurs.

La convention de partenariat définit un cadre structurant les relations entre les deux partenaires sur tous les domaines présentant un intérêt commun : partage d'une vision prospective de l'offre de transport, maintenance et renouvellement de l'infrastructure, adaptation de l'exploitation\* aux enjeux de l'Île-de-France, développement de pôles\* intermodaux et de l'accessibilité...

de développement des bassins de vie et d'emplois.

Il fixe quatre objectifs principaux à l'horizon 2030 :

- >> améliorer la qualité de service\* pour mieux répondre aux besoins en termes de capacité\*, de fréquence, de fiabilité, de confort et de lisibilité, qu'il s'agisse de l'agglomération centrale ou des villes de Grande couronne\* qui doivent être reliées de façon efficace à ses pôles\* structurants ;
- >> constituer des liaisons de rocade\* et des tangentielles pour réaliser un maillage\* facilitant les dessertes\* de pôle\* à pôle\* et favorisant le report modal\* depuis la voiture particulière ;
- >> développer la desserte\* fine des territoires pour améliorer l'offre locale de transport ;
- >> améliorer les pôles\* de correspondance structurants pour gagner en efficacité et faciliter le rabattement vers les gares.

### Le plan de mobilisation des transports de la Région Île-de-France classe le projet EOLE parmi les urgences

Afin d'accélérer la réalisation de certains projets inscrits au projet de SDRIF\*, le Conseil régional d'Île-de-France et les Conseils généraux des départements franciliens ont établi, en juin 2008, un plan de mobilisation des transports dont la mise en œuvre doit être achevée à l'horizon 2020 et qui représente 18,5 milliards d'euros d'investissements. Ce montant n'intègre pas les opérations financées dans le cadre des contrats particuliers État-Départements\*, ni le programme de renouvellement du matériel roulant sur le réseau actuel.

Le 7 juillet 2008, ce plan a été transmis au ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en vue de définir la participation financière de l'État.

Au premier rang des urgences figurent la modernisation des RER et le prolongement de la ligne 14 à la mairie de Saint-Ouen. Le prolongement du RER E à l'ouest fait partie des grands projets à réaliser, de même que la rocade\* Arc-Express, les Tangentiels nord et ouest, le tram-train\* Massy-Évry, le prolongement des tramways T2 et T3 et l'amélioration de la gare La Défense-Grande Arche.

### Une réflexion d'ensemble sur le RER E à l'est

Parallèlement au projet, le STIF a souhaité s'engager dans une démarche de réflexion d'ensemble – type schéma directeur – sur la partie existante du RER E. Cette démarche intégrera une phase de diagnostic sur les conditions d'exploitation\* actuelles, suivie le cas échéant d'un plan d'action. Les premiers résultats du diagnostic devraient être connus d'ici à la fin d'année 2010. Cette réflexion d'ensemble sur le RER E à l'est prendra en compte les données sur le développement de l'habitat dans l'est francilien.

### Le prolongement du RER E à l'ouest figure dans les documents de planification des départements franciliens

En décembre 2006, l'amélioration de la ligne ferroviaire Mantes – Saint-Lazare via Poissy est inscrite au schéma de développement et d'aménagement équilibré des Yvelines, du Conseil général des Yvelines. Le projet est également inscrit dans le contrat particulier\* entre la Région Île-de-France et le Département des Hauts-de-Seine.

### 3.2 LE PROJET EOLE DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST S'ARTICULE AVEC LES AUTRES GRANDS PROJETS FERROVIAIRES FRANCILIENS

Les études sur le prolongement du RER E à l'ouest ont pris en compte les différents projets d'amélioration des transports ferroviaires prévus en Île-de-France afin de s'assurer de leur compatibilité et de leur bonne articulation.

#### La Tangentielle ouest

La Tangentielle ouest est un projet de tram-train\* prolongeant la Grande Ceinture Ouest (remise en service depuis 2004 entre Saint-Germain-en-Laye et Noisy-le-Roi) jusqu'à Saint-Cyr-l'École et Poissy/Achères, avec une correspondance avec la ligne SNCF Saint-Lazare-Poissy-Mantes. Elle doit offrir des correspondances renforcées vers Paris et les pôles\* d'activités du secteur :

### LE MAILLAGE DE LA TANGENTIELLE OUEST AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN LOURDS



Source : STIF-RFF, 2010

- >> à Saint-Cyr-l'École, avec le RER C, le réseau ferré Paris-Montparnasse et la ligne La Défense – Saint-Quentin-en-Yvelines – La Verrière ;
- >> à Saint-Nom-la-Bretèche, avec le réseau ferré Paris-Saint-Lazare ;
- >> à Saint-Germain-en-Laye, avec le RER A ;
- >> à Poissy/Achères, avec le réseau ferré Paris-Saint-Lazare et avec le RER A.

Sa mise en service est prévue pour 2015-2016. Les possibilités de maillage\* avec la branche ouest du RER E dans le secteur de Poissy sont examinées dans le cadre des études de la Tangentielle ouest.

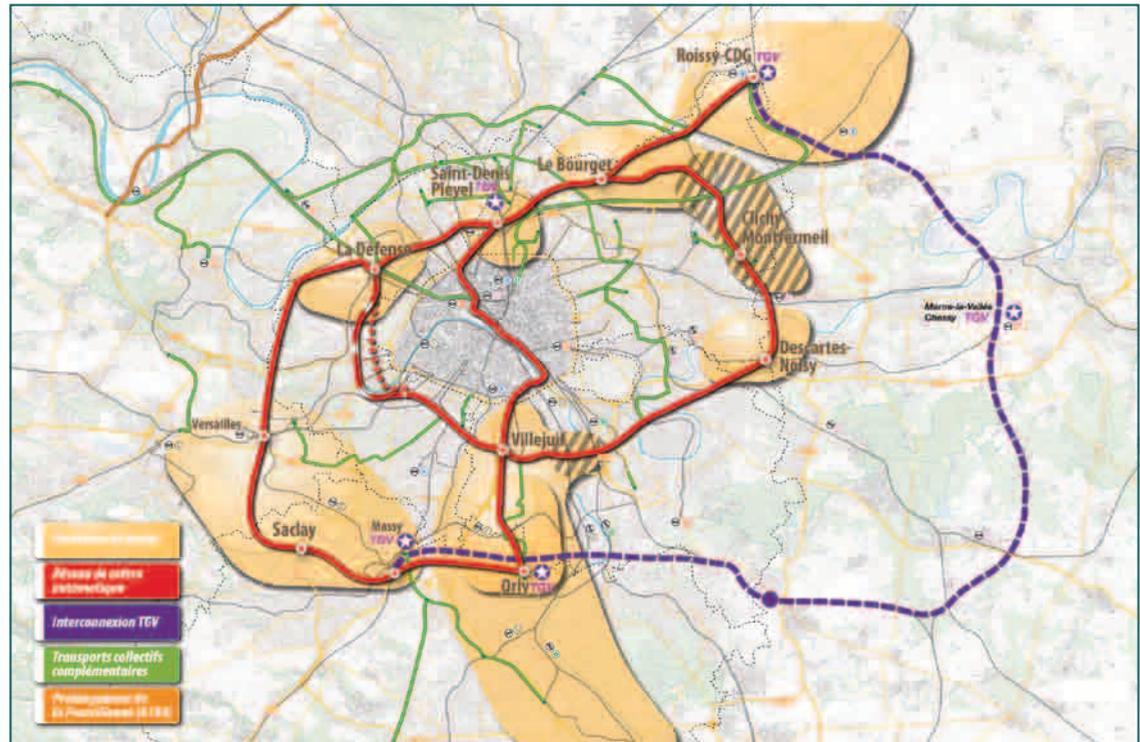
### Les tramways T2 et T3

Des correspondances seraient possibles entre le RER E et le tramway T3, prolongé jusqu'à la Porte de la Chapelle (station Évangile) ainsi qu'avec le tramway T2 qui, prolongé à partir de La Défense, reliera la Porte de Versailles au Pont de Bezons. Actuellement en travaux, leur mise en service est prévue pour 2012 (T2) et 2013 (T3).

### Les projets de rocade automatique autour de Paris

Deux projets de rocade\* automatique autour de Paris sont actuellement à l'étude, l'un initié par la Région Île-de-France (Arc Express), le second par l'État (dans le cadre de la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010). Le prolongement du RER E à l'ouest sera interconnecté avec l'un ou l'autre, au niveau de La Défense et/ou de Nanterre La Folie, favorisant ainsi le maillage\* des transports en commun en Île-de-France.

### LE PROJET DE TRANSPORT DU GRAND PARIS



Source : Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 2009

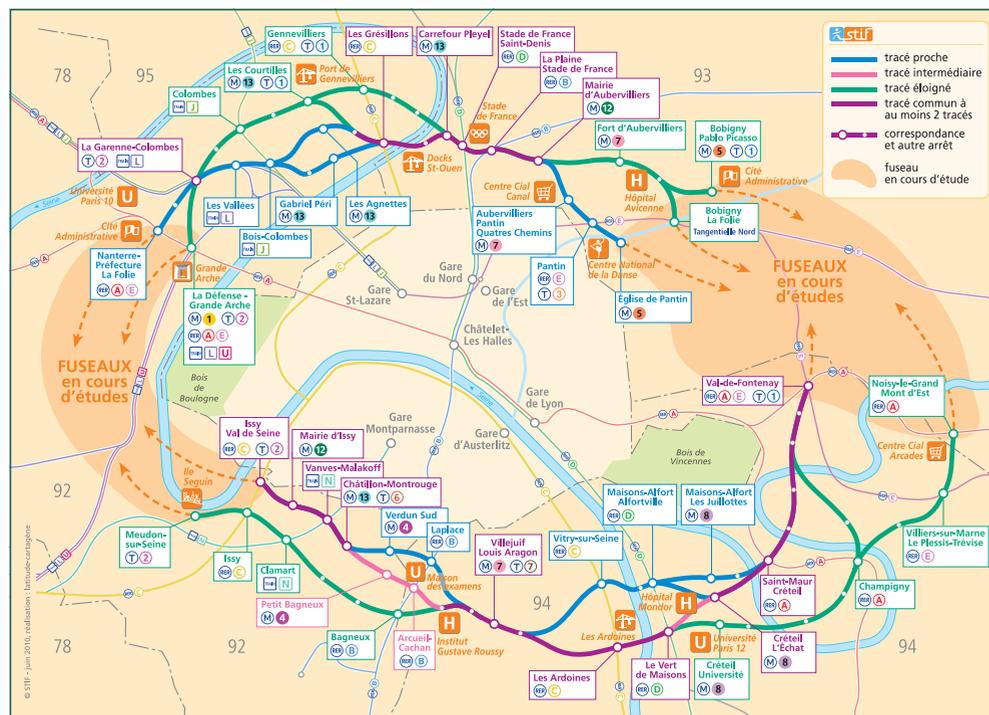
### Le projet de transport du Grand Paris

Le projet de transport du Grand Paris a l'ambition de conforter la place actuelle de Paris comme l'une des premières villes du monde pour son attractivité. Ses portes seraient les aéroports internationaux et les gares TGV d'Île-de-France ainsi que la façade maritime du Havre et de Rouen. L'un de ses objectifs est de développer des liaisons directes de banlieue à banlieue par la création d'un métro automatique dessinant une double boucle, de 130 kilomètres au total, comportant une quarantaine de gares et interconnecté avec les autres réseaux de transport public d'Île-de-France. Il a vocation à transporter 3 millions de voyageurs par jour et serait essentiellement souterrain. Il tend à rééquilibrer l'implantation des activités économiques sur le territoire francilien.

### Le projet Arc Express

Inscrit au projet de schéma directeur de la Région Île-de-France\* (SDRIF) et au plan de mobilisation en faveur des transports d'Île-de-France, le projet Arc Express de métro automatique de rocade autour de Paris est à la fois un projet de transport et d'aménagement du territoire. Favorisant les liaisons de banlieue à banlieue, Arc Express améliorera la qualité de la desserte en transports collectifs au cœur de l'agglomération francilienne, ainsi que sur l'ensemble de la région du fait de son maillage avec le réseau structurant (lignes Transilien, RER, métro) et le réseau de surface (tram et bus). Arc Express améliorera en outre la qualité des déplacements des usagers des transports collectifs en permettant une diminution de trafic sur le réseau actuel de 5 à 10 %. Projet de transport au service de la vie quotidienne des Franciliens, Arc Express est également au service de l'aménagement du territoire, représentant un atout majeur pour développer les pôles d'emploi et d'habitat. D'une soixantaine de kilomètres au total, Arc Express sera principalement souterrain et comportera une quarantaine de stations sur les deux arcs prioritaires, distantes de 1 à 1,5 kilomètre les unes des autres en moyenne, pour une desserte au plus près des besoins locaux. Son trafic, à terme, est estimé à 1 million de voyageurs par jour.

### ARC EXPRESS ET LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN PRÉVU DANS LE PLAN DE MOBILISATION DES TRANSPORTS DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE



Source : STIF, 2010

### 3.3 LE PROJET EO LE DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST VISE À DÉLESTER LE RER A

La ligne A du RER est la ligne ferroviaire la plus dense d'Europe. En semaine, elle transporte plus de 1 million de voyageurs par jour 75 % du temps. En 2003, ce n'était le cas que 7 jours par an. Elle représente le quart du trafic ferroviaire de l'Île-de-France et près

de la moitié de la circulation sur l'ensemble du RER. Son trafic quotidien a augmenté de 20 % entre 1997 et 2007.

La régularité du RER A s'est dégradée sur la période récente. Alors que depuis 1996, il est prévu jusqu'à 30 trains par heure de pointe\* sur le tronçon central (Vincennes – La Défense), il n'en circule que 24 à 27. Les trains et les quais étant au maximum de leurs

capacités\*, la montée et la descente des voyageurs augmentent les temps d'arrêt aux stations. À la gare de Lyon, le nombre de passagers qui descend le matin en provenance de l'est a particulièrement augmenté, notamment avec la mise en service de la ligne 14. Il en résulte une dégradation des conditions de voyage, alors même que le nombre de voyageurs entre Châtelet-Les-Halles et Auber à l'heure de pointe\* du matin – le tronçon le plus chargé – a diminué de 17 % en 10 ans, passant de 54 000 en 1997 à 45 000 en 2007. Cette baisse peut s'expliquer par la mise en service de lignes qui offrent une alternative au RER A (RER E, ligne 14 du métro) et l'augmentation de la

### Le RER A en chiffres

**7 départements** traversés

**75 communes** de banlieue desservies

**11 arrondissements** parisiens desservis

**5 branches** dont 2 à l'est (A2, A4)  
et 3 à l'ouest (A1, A3, A5)

**2 villes nouvelles** desservies  
(Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée)

**300 millions de voyageurs** en 2008

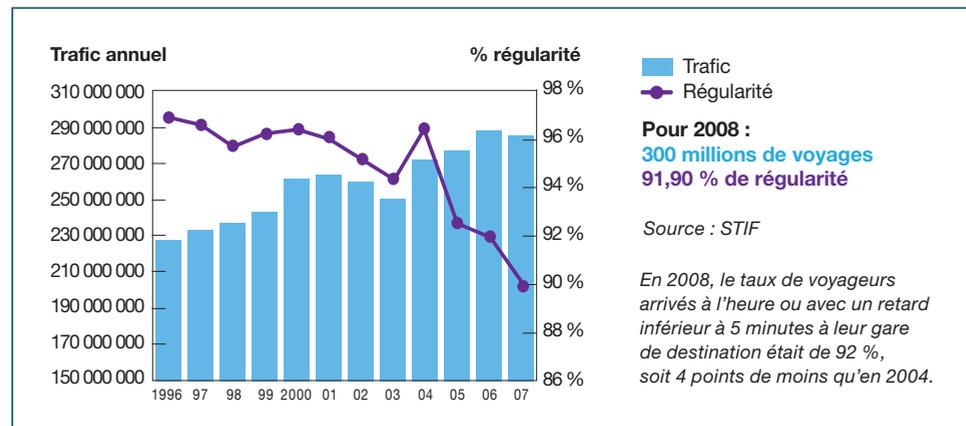
**175 journées** à plus de  
**1 million de voyageurs** en 2008

**66 trains** en circulation à l'heure de pointe\*

**2 minutes d'intervalle**  
entre 2 trains sur le tronçon central  
à l'heure de pointe\* du matin

**3 min 30** en heure creuse\*

### IMPACT DU TRAFIC DU RER A SUR LA RÉGULARITÉ DE LA LIGNE, DE 1996 À 2008



fréquentation de la ligne 1 du métro, ainsi que par la détérioration des conditions de transport, sans que ce dernier effet puisse être quantifié.

La ligne A du RER a donc fait l'objet, à la demande du STIF, d'un plan d'action d'amélioration de court, moyen et long terme par la RATP, qui s'est traduit par un programme d'acquisition de matériel roulant de 130 rames à 2 niveaux, financé par le STIF à hauteur de 650 millions d'euros. Au-delà, le schéma directeur de la ligne A, qui coordonne les actions de long terme de la SNCF, de la RATP et de RFF à mener sur cette ligne, définira les conditions de l'amélioration du débit de cette ligne.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest, qui créerait un deuxième axe ferroviaire est/ouest, déchargerait le RER A ainsi que des infrastructures utilisées en amont du RER A pour rejoindre La Défense

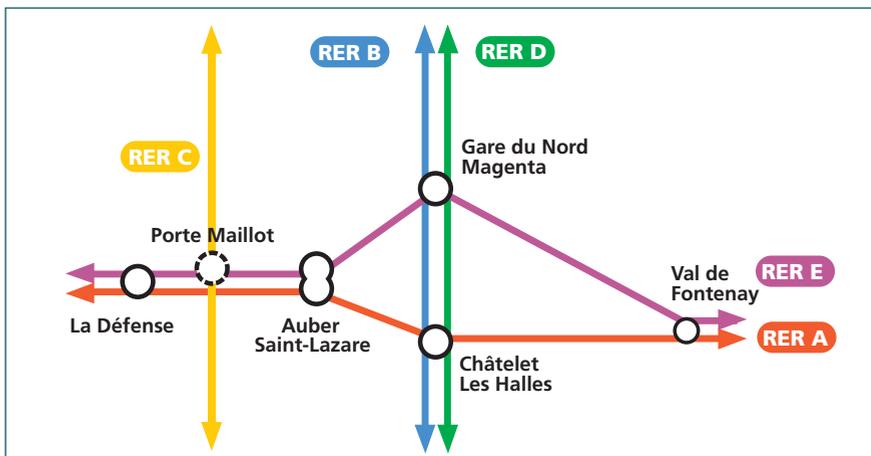
(RER B et D sur le tronçon Gare du Nord – Châtelet-Les-Halles et le pôle\* Châtelet-Les-Halles) :

>> les voyageurs de l'est francilien pourront choisir de prendre le RER E à Val-de-Fontenay plutôt que le RER A pour se rendre à La Défense ;

>> les personnes qui transitent par la gare du Nord auront la possibilité d'emprunter le RER E à Magenta plutôt que d'aller à Châtelet-Les-Halles pour prendre le RER A vers La Défense.

Cette configuration permettra de répartir les points de correspondance entre les différentes lignes de RER dans Paris intra-muros, créant un triangle Magenta/Châtelet/La Défense qui déchargera le pôle\* Châtelet-Les-Halles. Celui-ci, qui concentre actuellement tous les échanges à destination de La Défense, fait l'objet d'une vaste opération de réaménagement pour mieux accueillir les voyageurs.

TRIANGLE DE CORRESPONDANCES ENTRE LES RER,  
AVEC LA MISE EN SERVICE DU PROJET



Le tronçon du RER A entre Châtelet-Les-Halles et Auber serait particulièrement déchargé : actuellement 36 % des personnes qui l'utilisent dans le sens Châtelet-Les-Halles vers Auber à la période de pointe du matin quittent le RER A à la station La Défense-Grande Arche.

**3.4 LE PROJET EOLE DE  
PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST  
COMPLÈTE LE MAILLAGE\*  
DES TRANSPORTS COLLECTIFS  
FRANCILIENS**

**Un accès direct à La Défense**

Le prolongement du RER E à l'ouest permettrait aux personnes qui habitent en Seine Aval, comme à celles qui sont desservies par l'actuel RER E, d'éviter des correspondances pour se rendre à La Défense.

**Un renforcement des correspondances**

À La Défense, le projet permettrait de renforcer les correspondances avec la ligne 1 du métro et avec le tramway (T2) et les lignes Transilien\* Paris-Saint-Lazare / Saint-Cloud / Versailles rive-droite – Saint-Nom-la-Bretèche Forêt-de-Marly et vers Versailles-Chantiers et La Verrière.

À partir de La Défense, le projet améliorerait l'accès au pôle\* TGV Paris Nord / Paris Est ainsi qu'à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Le pôle\* de correspondances de La Défense serait ainsi développé, au bénéfice notamment des habi-

**Le pôle\* Châtelet-  
Les-Halles en chiffres**

**3** lignes de RER (A, B, D)

**5** lignes de métro (1, 4, 7, 11, 14)

**750 000** voyageurs/jour dans  
l'ensemble du pôle\*  
RER et métro

**520 000** voyageurs/jour dans la  
gare RER dont

**440 000** voyageurs/jour transitent  
dans la salle d'échanges  
RER

**+ de 1 500** RER /jour

**2/3** de voyageurs  
en correspondance



tants de Seine Aval et de la Normandie (les études pour l'aménagement de la gare du RER E à La Défense sont menées en liaison avec celles engagées pour améliorer le fonctionnement de la gare multimodale\* La Défense-Grande Arche).

À Hausmann-Saint-Lazare, le RER E est également en correspondance avec les lignes 9, 12, 13 et 14.

Le prolongement du RER E à l'ouest aurait pour effet de renforcer le maillage\* entre les RER A, B, D, E et C (Porte Maillot ou Porte de Clichy selon les tracés).

### Un réexamen des déplacements « porte-à-porte »

De même que la réalisation de l'actuel RER E a été mise à profit pour réorganiser les lignes de bus afin qu'elles desservent au mieux les gares, le projet EOLE crée l'opportunité d'améliorer la continuité de la chaîne de déplacements\* de porte-à-porte des Franciliens. Il s'agit de mieux articuler les différents modes de transport de proximité (bus, vélo, marche à pied, voiture) avec le train : repenser les plans de rabattement en bus sur les gares de Seine Aval, harmoniser les horaires de bus avec ceux des trains, adapter les parkings relais, développer les parcs à vélos, les

### Le lien piétonnier Gare du Nord – Gare de l'Est

Ce couloir de correspondance entre la gare du Nord et la gare de l'Est permettra d'effectuer le trajet entre les deux gares en 5 minutes à pied. Ainsi, les habitants du grand Est francilien qui utilisent les trains Transilien entre Meaux, Coulommiers ou Provins et arrivant à la gare de l'Est, pourront accéder rapidement à la gare Magenta et au RER E. Avec le prolongement du RER E à l'ouest, une liaison plus directe serait établie entre les franges est et ouest de l'Île-de-France.

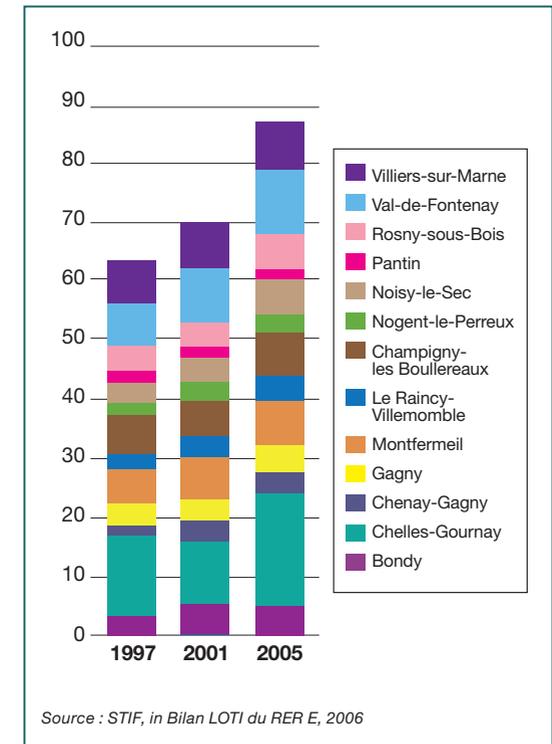
cheminements « doux »... L'amélioration de l'accessibilité des gares, notamment pour les personnes à mobilité réduite, fait partie des objectifs associés au projet.

Comme pour tous les projets de transport en Île-de-France, la restructuration des réseaux de bus aux alentours des stations sera étudiée avant la mise en service du projet, afin de répondre au mieux aux

### La réorganisation des bus à la mise en service de la branche est du RER E

La mise en service du RER E en 1999 s'est accompagnée d'une restructuration des lignes de bus desservant les gares des branches de Chelles et de Villiers-sur-Marne. Entre 2001 et 2005, le nombre de lignes de bus rabattant les usagers vers ces 12 gares est passé de 61 à 84, soit une augmentation de 38 %.

### NOMBRE DE LIGNES DE BUS À PROXIMITÉ DES GARES DU RER E ENTRE 1997 ET 2005



besoins de déplacements\* des habitants. Une attention particulière sera portée aux rabattements de part et d'autre de la Seine, les ponts étant actuellement embouteillés aux heures de pointe\* dans les communes de Seine Aval.

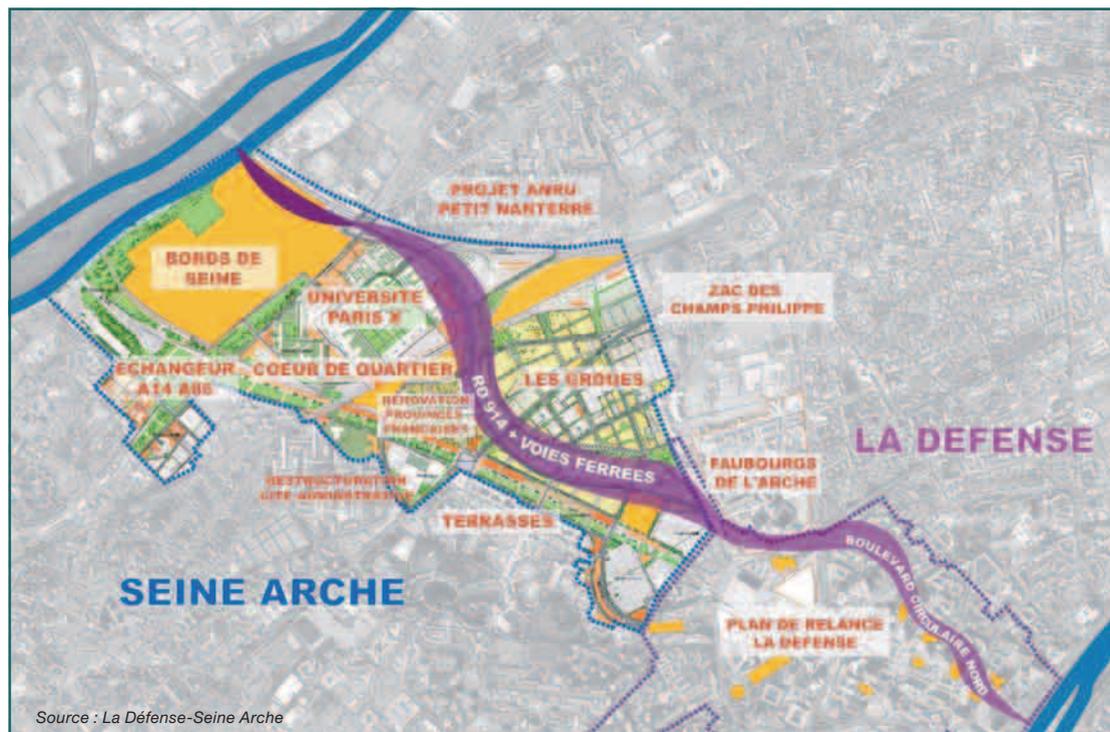
## 4 MIEUX DESSERVIR LA DÉFENSE ET NANTERRE

L'amélioration de la desserte\* du secteur de La Défense-Nanterre est intimement liée à l'objectif de déchargement du RER A : 36 % des personnes qui se trouvent entre Châtelet-Les-Halles et Auber à l'heure de pointe\* du matin sortent à la station La Défense-Grande Arche. Par ailleurs, la mise en service du prolongement du RER E à l'ouest permettra aux habitants de Seine Aval d'accéder directement au secteur La Défense-Nanterre, ce qui participe à l'amélioration de la desserte\*.

Cette amélioration est d'autant plus nécessaire que 85 % des salariés travaillant à La Défense utilisent les transports en commun. L'offre de transport doit donc s'adapter aux volumes des déplacements\* qui ont augmenté de 50 % entre 1998 et 2006.

Or, dans le cadre des deux opérations d'intérêt national (OIN), le quartier d'affaires (OIN La Défense) et le territoire de Nanterre (OIN Seine-Arche) vont continuer à se développer. Les créations d'emplois et de logements supplémentaires vont générer des flux\* importants de population.

PÉRIMÈTRE D'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL DE LA DÉFENSE-SEINE ARCHE



Source : La Défense-Seine Arche

En écho à l'accès facilité à La Défense pour les habitants de Seine Aval, le projet améliorerait l'accès à ce bassin d'emploi pour les habitants de l'ouest parisien. L'opération d'intérêt national Seine Aval (cf. page 50) va générer des emplois, attirer des populations nouvelles et susciter des migrations quotidiennes supplémentaires.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest est destiné à répondre à ces besoins de déplacements\* et de développement urbain.

#### 4.1 EN DÉVELOPPEMENT CONSTANT, LE PÔLE D'EMPLOI DE LA DÉFENSE ÉTEND SON ATTRACTION À L'OUEST DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Le secteur de La Défense-Seine Arche regroupe le quartier d'affaires de La Défense (160 hectares) et le quartier Seine Arche (320 hectares) qui se situe sur le territoire de Nanterre. Son aménagement relève de l'Établissement public d'aménagement de La Défense-Seine Arche (EPADESA), créé par décret en juillet 2010, de la fusion des Établissements publics d'aménagement de La Défense (EPAD) et Seine Arche (EPASA).

#### Le premier quartier d'affaires européen

Le territoire de La Défense-Seine Arche est l'un des moteurs des économies francilienne et nationale.

#### La Défense en chiffres

**3 075 000 m<sup>2</sup> de bureaux**  
**230 000 m<sup>2</sup> de commerces**  
**40 hectares d'espace piétonnier**  
**2 500 entreprises**  
**1 500 sièges sociaux** dont 15 des 50 premières entreprises mondiales  
**150 000 salariés**  
**20 000 habitants**  
**450 000 personnes transitent** chaque jour par le pôle\* d'échanges Cœur Transport

Il regroupe les sièges des plus grandes sociétés françaises et de quelques sociétés internationales, notamment dans les secteurs de la banque, de l'assurance, du conseil et de l'énergie.

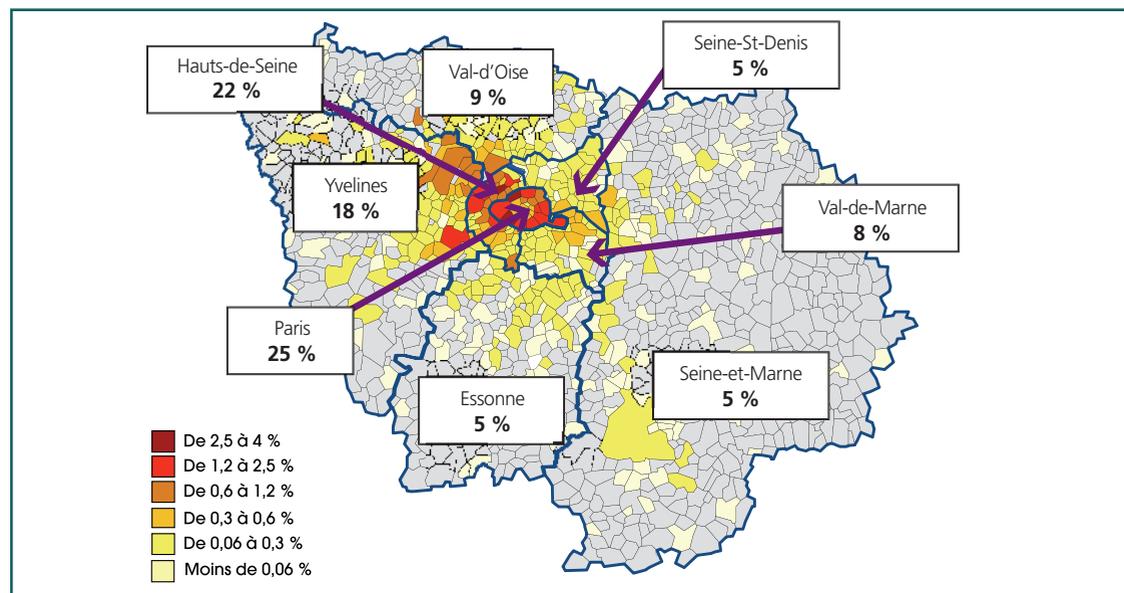
Le secteur de La Défense-Seine Arche est bien pourvu en équipements : centres de congrès et d'exposition (CNIT, Grande Arche), offre hôtelière de haut niveau, centres commerciaux parmi les plus importants d'Europe (Les 4 Temps, CNIT), établissements d'enseignement supérieur (université Paris-Ouest Nanterre La Défense, pôle\* universitaire Léonard de Vinci), centre administratif de la préfecture des Hauts-de-Seine, complexe de cinémas...

#### Un pôle d'emploi en forte progression

Selon l'étude mobilité transports réalisée par l'Établissement public d'aménagement de La Défense (EPAD) en 2006, le quartier d'affaires de La Défense compte 150 000 emplois. Il concentre des emplois tertiaires à forte valeur ajoutée : 67 % des personnes qui travaillent à La Défense sont des cadres (versus 22,6 % pour l'Île-de-France).

Entre 1998 et 2006, le nombre d'emplois a augmenté de 50 % et la proportion de cadres a augmenté de 11 points. Cet accroissement spectaculaire s'est accompagné d'un allongement des déplacements\*, les lieux de résidence se diversifiant et se décalant vers l'ouest.

#### LES DÉPARTEMENTS ET COMMUNES DE RÉSIDENCE DES PERSONNES TRAVAILLANT À LA DÉFENSE



Source : Étude mobilité transports, EPAD, 2006

## ÉVOLUTION DES LIEUX D'HABITAT DES SALARIÉS DE LA DÉFENSE ENTRE 1998 ET 2006



### Une aire d'attraction qui s'étend à l'ouest

Si encore 60 % des salariés travaillant à La Défense habitent à Paris ou dans un département de la Petite couronne\*, plus de 18 % d'entre eux viennent des Yvelines, soit une progression de 2,5 % entre 1998 et 2006. Près des 2/3 des salariés viennent de Paris et de l'ouest parisien (Hauts-de-Seine et Yvelines).

### 4.2 IL EST NÉCESSAIRE D'ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT AUX BESOINS DE DÉPLACEMENT VERS ET DEPUIS LA DÉFENSE

La Défense est desservie par de multiples moyens de transport. Mais ceux-ci ne répondent plus aux besoins de déplacements\*, compte tenu de l'augmentation conjuguée de l'utilisation des transports en commun et du nombre de personnes travaillant à La Défense.

Une part croissante des salariés travaillant à La Défense réside dans un secteur allant jusqu'à Mantes-la-Jolie. Ce phénomène explique en partie la stagnation du nombre de salariés qui viennent de l'est, via le RER A.

Source : STIF, 2009

### Le pôle\* d'échanges Cœur Transport en chiffres

**RER A** (branches A1 Saint-Germain-en-Laye, A3 Cergy-le-Haut, A5 Poissy)

**Ligne 1 de métro** (La Défense – Château de Vincennes)

**2 lignes SNCF** (ligne L - Paris-Saint-Lazare – Versailles Rive Droite – Saint-Nom-la-Bretèche ; ligne U - La Défense – La Verrière)

**Ligne T2 de tramway** (Porte de Versailles – La Défense)  
dont le prolongement jusqu'à Pont de Bezons est en cours

**17 lignes de bus RATP** (141, 144, 159, 161, 174, 178, 258, 262, 272, 275, 276, 278, 360, 378, 45, 73, Balabus entre Gare de Lyon et La Défense)

**3 lignes de bus Optile** (Mantes-la-Jolie – Puteaux ; Les Mureaux – Courbevoie ; Verneuil-sur-Seine – Orgeval – Courbevoie)

## Un réseau dense d'infrastructures de transport

La Défense est reliée aux autoroutes A 14 et A 86, à la nationale N13 et à plusieurs départementales (D 131, D 913, D 914, D 992). Ces axes sont saturés aux heures de pointe\*.

La Défense est aussi un pôle\* de transports collectifs. Elle est desservie par le RER A, la ligne 1 du métro, le Transilien\* (Paris-Saint-Lazare – Versailles-Rive droite/Saint-Nom-La Bretèche ; La Défense – La Verrière), et le tramway T2 (La Défense – Porte de Versailles). Avec 17 lignes de bus, elle abrite l'une des gares routières les plus importantes de la région parisienne.

Parmi les lignes de bus Optile (réseau de bus desservant principalement la Grande couronne\*) les lignes Mantes-la-Jolie – La Défense, Les Mureaux – La Défense et Verneuil – La Défense, qui utilisent l'autoroute A14, sont fortement utilisées.

La première, mise en service depuis 2000, a vu le nombre de ses voyageurs augmenter de 40 % entre 2003 et 2007 pour atteindre près de 90 000 personnes par mois.

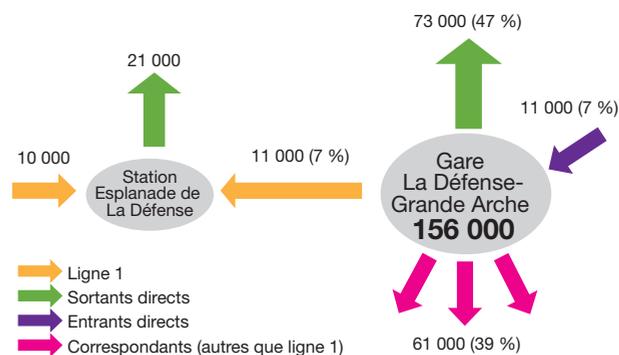
Le pôle\* de transports en commun de La Défense (Cœur Transport) a pour fonction principale la desserte\* du secteur – de ses emplois, de ses commerces et de ses habitants. Il constitue aussi un pôle\* d'échanges et de correspondances de premier plan. Ce sont 156 000 voyageurs qui transitent par Cœur Transport à l'heure de pointe\* du matin, entre 7 h et 10 h.

## La ligne 1 de métro

La ligne 1 de métro est l'un des axes importants qui contribue à relier La Défense à Paris. Elle est aussi utilisée comme une desserte\* locale de La Défense, avec ses stations Esplanade et Grande Arche. Son trafic a très sensiblement augmenté ces dernières années pour atteindre 880 000 voyages par jour. Prévus pour 2011, l'automatisation de la ligne 1 devrait par ailleurs permettre de réduire l'intervalle entre les rames\*. La capacité\* de la ligne sera donc accrue et les conditions de confort améliorées.

Par ailleurs, le prolongement de la ligne 1 à l'ouest, à La Folie, est inscrit au projet de schéma directeur de la Région Île-de-France\* en phase 2 et 3, adopté par l'assemblée régionale en septembre 2008.

## RÉPARTITION DES FLUX DANS LE PÔLE D'ÉCHANGES LA DÉFENSE-GRANDE ARCHE ENTRE 7 H ET 10 H



**156 000 utilisateurs du pôle Grande Arche sur la période 7 h-10 h**

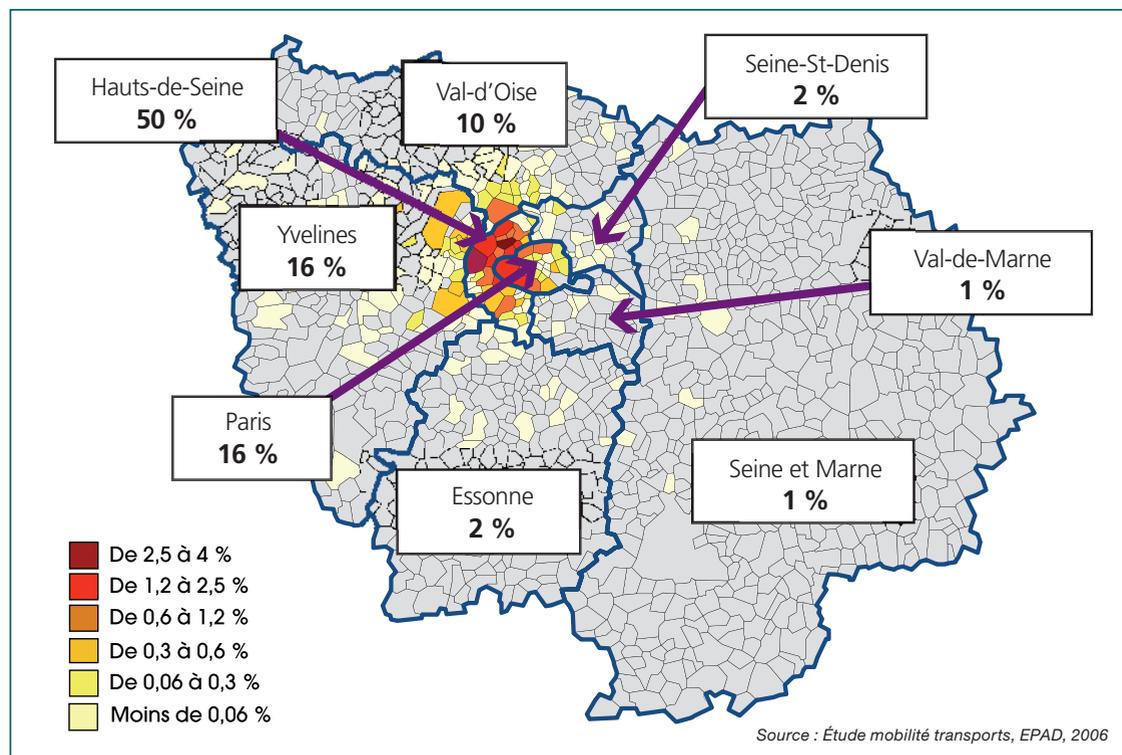
Source : Comptages RATP, 2009

Les personnes qui effectuent une correspondance à La Défense à l'heure de pointe\* du matin utilisent pour quitter le pôle\* :

- >> le RER A (30 %) ;
- >> la ligne 1 du métro (28 %), qui a notamment une fonction de desserte\* locale de La Défense avec ses stations Esplanade et Grande Arche ;
- >> les réseaux de bus (19 %), avec lesquels s'effectuent 33 000 échanges entre 6 h et 10 h ;
- >> le tramway T2 (2 %) qui dessert l'ouest de la Petite couronne\* jusqu'à la Porte de Versailles ;
- >> le réseau Transilien\* (10 %).

Les voyageurs qui viennent de l'est sont proportionnellement plus nombreux à sortir à La Défense (70 %) ; ceux qui viennent de l'ouest sont proportionnellement plus nombreux à effectuer une correspondance (60 %).

## LES DÉPARTEMENTS ET COMMUNES DE RÉSIDENCE DES PERSONNES TRAVAILLANT À LA DÉFENSE ET VENANT EN VOITURE



Parmi ceux qui prennent leur voiture (10 % des salariés), 44 % le font pour le confort, 27 % parce que les transports en commun ne sont pas adaptés depuis leur commune de résidence et 17 % parce que c'est moins stressant. La moitié des personnes prenant le volant pour se rendre à La Défense vient des Hauts-de-Seine. Seuls 1 % des salariés venant du Val-de-Marne et de Seine-et-Marne se rendent au travail en voiture.

Néanmoins, les réseaux ferrés sont à la limite de leurs capacités\* et les liaisons avec l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et le réseau TGV nord impliquent des ruptures de charge et ne répondent pas aux besoins des déplacements\* professionnels ou touristiques.

### Des transports en commun encombrés aux heures de pointe

Le trafic du pôle\* d'échanges de La Défense est principalement lié aux emplois. Il est d'autant plus important à l'heure de pointe\* du matin que :

- >> l'heure d'arrivée est peu étalée ;
- >> 85 % des personnes travaillant à La Défense utilisent les transports en commun ;
- >> pour 79 % d'entre elles, il s'agit de modes de transport ferroviaires.

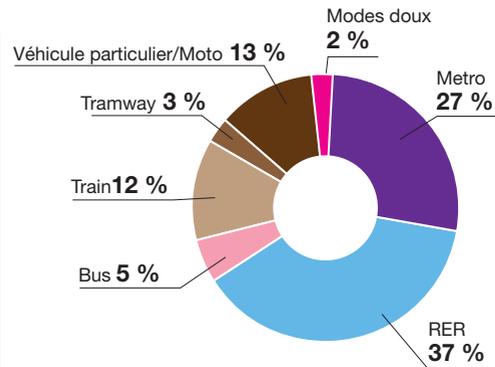
Malgré une baisse récente et relative due en particulier à la dégradation des conditions de transport et à une vacance plus importante des immeubles de La Défense, le RER demeure le mode d'accès privilégié à La Défense (45 % des salariés), devant le métro, le train, le bus et le tramway (respectivement 27 %, 12 %, 5 % et 3 %).

Extrêmement élevée, la part des salariés qui utilisent les transports en commun a progressé de 7 points entre 1998 (78 %) et 2006 (85 %).

### Des temps de transport qui s'allongent

Les salariés de La Défense mettent en moyenne 5 minutes de plus pour rejoindre leur bureau (données 2006) par rapport à 1998.

## PART DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT UTILISÉS POUR ACCÉDER À LA DÉFENSE



Le RER demeure le mode d'accès privilégié à la Défense.

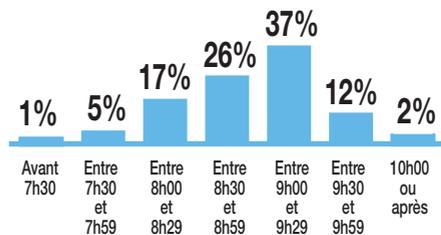
Source : STIF, 2006

## Les habitants de La Défense

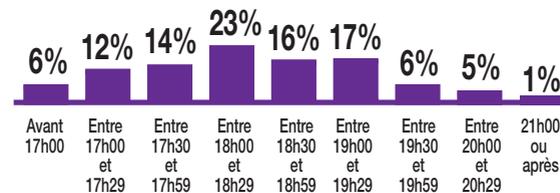
20 000 personnes habitent dans le quartier d'affaires de La Défense. Les deux tiers des ménages comprennent au moins un actif. Plus de la moitié des actifs sont des cadres. Un quart des personnes actives qui habitent La Défense travaille sur place. Plus de 80 % travaillent à Paris et dans les Hauts-de-Seine (La Défense comprise).

Parmi les actifs qui travaillent hors de La Défense, 62 % privilégient les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils sont 28 % à prendre le métro, 20 % le RER, 8 % le bus et 28 % prennent la voiture ; 63 % n'ont aucune correspondance pour rejoindre leur lieu de travail et 28 % ont au moins un changement. Leur durée de trajet moyenne est de 33 minutes, contre 29 minutes en 1998.

## HORAIRES D'ARRIVÉE ET DE DÉPART DES SALARIÉS DE LA DÉFENSE



En moyenne, les salariés arrivent à La Défense à 8 h 45 et en repartent à 18 h 15. Le matin, la moitié d'entre eux arrive toujours à la même heure, l'autre moitié dans une tranche horaire pouvant varier d'une heure environ. Le soir, les trois quarts des salariés repartent à des heures variables, selon une amplitude de 3 h 30.



Source : EPAD - Étude mobilité transports, 2006

Ceux qui empruntent successivement au moins deux modes de transport pour aller travailler, soit presque 60 % d'entre eux, ont au moins 50 minutes de trajet. Ce temps de parcours est supérieur à la moyenne régionale des temps de parcours des salariés, tous modes confondus, de 41 minutes. Ceux qui n'empruntent qu'un seul mode de transport ont 40 minutes de trajet. Pour rejoindre La Défense en transports collectifs, il faut respectivement 80, 62, 58 et 50 minutes en moyenne aux habitants de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Yvelines.

## 4.3 DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT D'ENVERGURE SONT LANCÉS DANS LE CADRE DE DEUX OPÉRATIONS D'INTÉRÊT NATIONAL

Le projet d'aménagement de La Défense-Seine Arche fait partie des objectifs du schéma directeur de la Région Île-de-France\*. Son importance a été confirmée par les orientations de l'État qui a décidé d'en faire un quartier métropolitain et une cité financière d'envergure mondiale. Il devrait pour cela être doté de transports urbains et ferroviaires\* de premier plan, raccordé aux aéroports internationaux de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly, et placé dans la perspective de l'axe de développement de la vallée de la Seine de Paris au Havre. L'objectif est de penser autrement l'urbanisme dans le quartier d'affaires, de faire évoluer celui de Seine Arche et de transformer radicalement la gare La Défense-Grande Arche afin de créer un ensemble urbain cohérent.



## Les projets de développement de Seine Arche

### Les Terrasses de Nanterre : un espace public ouvert et paysager

Élément-clé de l'aménagement de l'ouest de La Défense, le projet de recomposition urbaine Les Terrasses se situe dans l'axe de la perspective historique de Le Nôtre, qui s'étend aujourd'hui du Louvre à la Grande Arche.

Il la prolonge jusqu'à la Seine (à l'ouest de Nanterre). Il est conçu pour accueillir bureaux, logements et commerces autour de vingt terrasses paysagères. Ce vaste espace public offrira sur près de 3 kilomètres des lieux de promenade et de détente, des animations festives et des marchés.

### Les Groues-La Folie : un nouveau quartier de ville

D'une surface de 76 hectares et situé à Nanterre, au pied du quartier d'affaires de La Défense et en limite de La Garenne-Colombes, le secteur des Groues est, à l'origine, majoritairement ferroviaire. Le site accueille une gare de triage et est composé d'un tissu diffus d'entreprises de production et de services. Actuellement lourdement enclavé par les voies ferrées, Les Groues-La Folie fait l'objet d'un projet d'aménagement. Le quartier va profondément changer de physionomie en accueillant bureaux, logements, équipements publics, commerces et activités économiques complémentaires de celles du quartier d'af-

fares. Entre 10 000 et 20 000 habitants sont prévus, et entre 10 000 et 20 000 emplois.

Par ailleurs, un stade de 30 000 places (modulable en une salle de spectacles pouvant accueillir jusqu'à 40 000 personnes) est en projet entre La Défense et le secteur des Groues. Il deviendrait la plus grande

salle de spectacle couverte d'Île-de-France, suscitant des flux\* de personnes sur une très courte période lors de son utilisation.

L'implantation d'une gare RER E est une opportunité pour le développement de ce quartier.

## LE SECTEUR DES GROUES



Source : La Défense-Seine Arche, octobre 2009

#### 4.4 LE PROJET EOLE ACCOMPAGNE LE DÉVELOPPEMENT DE LA DÉFENSE-SEINE ARCHE

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest est une nécessité pour absorber les flux\* croissants de déplacements\* induits par le développement de La Défense-Seine Arche.

La création d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Paris et La Défense délesterait le RER A et faciliterait l'accès au quartier des salariés résidant dans l'est parisien.

Elle renforcerait la vocation de pôle\* d'échanges multimodal\* de La Défense, en liaison avec le projet de rénovation de la gare Grande Arche de La Défense qui a été lancé.

La création d'une gare à Nanterre rendrait possible la restructuration et le développement du quartier des Groues. Elle apporterait une nouvelle desserte\* interne, en reliant le cœur du quartier d'affaires au secteur Seine Arche. En outre, cette gare pourrait assurer le cas échéant une correspondance avec la ligne 1 du métro, dont le prolongement est prévu dans le projet de SDRIF\*.

Le prolongement du RER E à l'ouest aurait également pour effet de mettre La Défense à 12 minutes de la gare du Nord. La jonction établie entre Seine Aval et La Défense, sans passer par la gare Saint-Lazare, apporterait aux habitants de Seine Aval, qui sont de plus en plus nombreux à travailler à La Défense, une liaison directe et rapide.

## 5 MIEUX DESSERVIR LA SEINE AVAL

**Le projet EOLE de prolongement du RER à l'ouest vise également à améliorer les conditions de transport ferroviaire des habitants de Seine Aval, à l'intérieur même de Seine Aval vers les pôles\* d'emploi de proximité (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy), ainsi que vers les pôles d'emploi franciliens de l'ouest parisien. Demain, les personnes qui vivent en Seine Aval doivent pouvoir se rendre, par exemple, de Mantes-la-Jolie à Poissy ou de Vernouillet -Verneuil à Mantes-la-Jolie facilement. De même, le besoin d'une liaison directe avec La Défense s'impose chaque jour davantage (cf. service bus Express A14), avec des temps de parcours vers le centre de l'agglomération parisienne raisonnables.**

Le projet a pour autre objectif de rendre le territoire de Seine Aval plus accessible, donc plus attractif. Demain, les personnes qui travaillent à La Défense doivent pouvoir choisir d'habiter en Seine Aval sans que leurs déplacements\* quotidiens soient un souci. De même, les entreprises situées au cœur de l'agglomération francilienne doivent pouvoir y implanter certaines de leurs activités sans que les trajets quotidiens soient pénalisants pour leurs salariés.

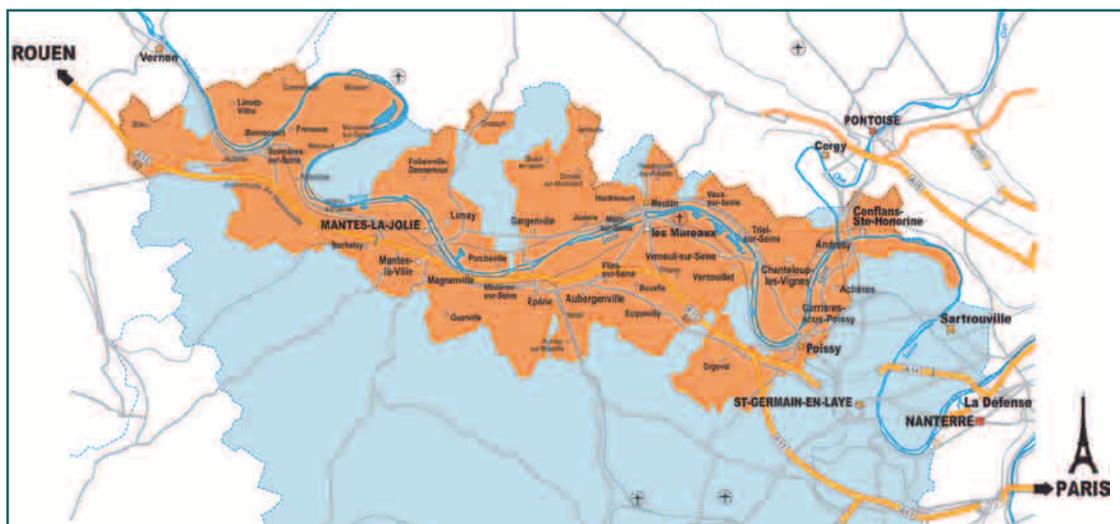
#### 5.1 LE TISSU ÉCONOMIQUE DE SEINE AVAL

Malgré les atouts de sa situation géographique, Seine Aval a perdu les années passées de son dynamisme industriel.

#### **Une position géographique stratégique**

Situé le long de la vallée de la Seine et s'étendant de la forêt de Saint-Germain à l'est jusqu'aux portes de l'Île-de-France, au-delà de Mantes-la-Jolie, à l'ouest, le territoire de Seine Aval dispose d'une position géographique stratégique. À l'échelle nationale, il se situe dans

## LE PÉRIMÈTRE DE L'OIN SEINE AVAL



Source : EPAMSA, 2006

le système métropolitain Paris-Rouen-Le Havre, axe économique historique de développement affirmé dans le cadre du Grand Paris (« axe Seine »). Relié aux deux grands projets d'infrastructure Port 2000 au Havre et le canal Seine-Nord-Europe, via la confluence Seine-Oise (futur port d'Achères), Seine Aval peut bénéficier d'échanges à l'échelle internationale. À l'échelle régionale, il est en lien étroit avec le territoire de Cergy-Pontoise et constitue un support indispensable pour le quartier d'affaires de La Défense. Disposant d'importantes opportunités foncières concentrées en vallée de Seine, le territoire offre un cadre paysager de qualité : développement de la trame urbaine de la vallée, protection

des plateaux, parc naturel régional du Vexin et plateaux agricoles au sud.

### Une urbanisation qui se concentre le long de la Seine

Son urbanisation se concentre le long de la Seine, et donc des voies ferrées des lignes Paris-Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie via Poissy et Conflans-Sainte-Honorine. Les agglomérations de Mantes-la-Jolie, des Mureaux et de Poissy présentent la plus forte densité de population : la seule communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines compte plus de 80 000 habitants. En dehors de ces pôles\*, s'étendent zones pavillonnaires, zones industrielles et espaces naturels.

Le territoire comporte trois zones urbaines sensibles (ZUS) importantes : à Mantes-la-Jolie (Le Val Fourré - 20 000 habitants), aux Mureaux (14 000 habitants) et à Chanteloup-les-Vignes (7 000 habitants). Plusieurs projets de rénovation urbaine sont engagés, notamment dans les ZUS. Le taux de logement social est particulièrement élevé : 31,6 % comparés à 23,5 % à l'échelle régionale. Seine Aval comporte également des zones résidentielles plus aisées, comme à Orgeval et Villennes-sur-Seine.

### Un tissu économique industriel nécessitant d'être revigoré

Le secteur Seine Aval compte 121 000 emplois. L'activité économique la plus présente est l'industrie, notamment automobile (Renault à Flins-sur-Seine, PSA Peugeot Citroën à Poissy et Carrières-sous-Poissy) et aéronautique (EADS aux Mureaux, Turboméca à Mantes). Le taux d'emploi (emplois/population active) s'élève à 69 %, bien inférieur à celui de l'Île-de-France (92 %). Entre 1997 et 2007, le nombre d'emplois sur le secteur Seine Aval est resté constant, ce qui contraste avec l'augmentation de 26 % des emplois constatée dans les communes aux abords de La Défense et dans le 17<sup>e</sup> arrondissement de Paris sur la même période. Les équipements (enseignement, santé, culture, loisirs, commerces...) sont concentrés sur le pôle\* de Mantes, avec deux pôles\* complémentaires, à Poissy et aux Mureaux.

Jusqu'au début des années 1970, le secteur de Seine Aval a été l'un des principaux territoires de développement du bassin parisien. Il tirait sa prospérité de son dynamisme industriel, notamment grâce au secteur automobile. Mais lourdement frappé par la désindustrialisation et la dynamique concurrente des villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines, il a connu plusieurs décennies de recul.

## 5.2 L'OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL IMPULSE LE RENOUVEAU DE SEINE AVAL

L'État a décidé, lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires\* du 6 mars 2006, la création en Seine Aval d'une opération d'intérêt national (OIN).

La Région Île-de-France a décidé de faire de Seine Aval un territoire prioritaire du projet de SDRIF\*. Le Département des Yvelines, à travers son schéma directeur d'aménagement pour un développement équilibré (SDADEY), en fait une priorité de développement afin d'en renforcer le développement économique et l'attractivité résidentielle. Enfin, les communes et intercommunalités ont toutes exprimé leur adhésion au projet d'OIN. L'OIN regroupe 51 communes et 5 intercommunalités, qui comptent plus de 370 000 habitants.

Le choix de l'OIN constitue un engagement collectif et de long terme des acteurs en faveur du développement

et du renouveau de ce territoire pour qu'il retrouve une attractivité à l'échelle régionale.

### Le protocole de l'OIN Seine Aval a défini trois axes de développement

#### Axe de développement 1 : améliorer les conditions de vie des habitants en doublant la construction annuelle de logements

À l'horizon 2010, le protocole de l'OIN Seine Aval fixe comme objectif la construction de 2 500 logements construits à l'année, à travers différentes opérations d'aménagement urbain, dont une partie portée par

l'EPAMSA. Le contrat de développement de l'offre résidentielle\* mis en place par le Conseil général des Yvelines constitue aussi une incitation forte pour les communes.

Le développement de l'offre de logements est un levier déterminant de la transformation de Seine Aval. L'objectif est à la fois de faciliter les parcours résidentiels des habitants actuels, d'accueillir une population nouvelle plus diversifiée et d'attirer des entreprises – qui prennent en compte les logements disponibles dans leur stratégie d'implantation. Pour les per-

### LES PRINCIPAUX PROJETS SUR LE SECTEUR SEINE AVAL



Sources : EPAMSA

sonnes qui travaillent à La Défense, Seine Aval doit offrir un cadre de vie alternatif à celui du centre de l'agglomération francilienne.

Parallèlement, les zones urbaines sensibles accueillent progressivement des constructions qui offrent aux populations de nouvelles opportunités de parcours résidentiels, amorçant un processus de transformation continue de ces quartiers.

La croissance des besoins de déplacements\* ira nécessairement de pair avec l'augmentation du nombre d'habitants en Seine Aval.

### **Axe de développement 2 : accueillir des activités économiques nouvelles et diversifiées et améliorer le taux d'emploi**

La vocation technologique et industrielle du territoire dans les filières automobiles (Poissy, Flins-sur-Seine) et aéronautique (Les Mureaux, Mantes) sera confortée. Il s'agit aussi de promouvoir les éco-industries (dans la boucle de Chanteloup et à Limay) et, en lien avec les ports du Havre et de Rouen et le canal Seine-Nord-Europe (futur port d'Achères), le fret fluvial. Le développement d'une filière d'éco-construction (boucle de Chanteloup, Mantes) fait également partie des priorités de l'OIN.

Le territoire dispose de grands espaces à des coûts fonciers modérés, intéressants pour des grandes entreprises qui veulent installer des activités complémentaires à leurs services centraux.

Les collectivités de Seine Aval et l'EPAMSA sont ainsi engagés dans de nombreux programmes d'aménagement foncier et de construction de locaux d'activités.

### **Axe de développement 3 : améliorer le réseau de transport**

Le développement économique et urbain du territoire de Seine Aval suppose de développer un système de transport en adéquation avec les besoins de déplacements.

Ceux-ci doivent être appréhendés dans le cadre d'une vision globale et prendre en compte : l'accessibilité du territoire ; le développement des échanges avec les pôles\* franciliens ; la fluidité du trafic pour les habitants de Normandie, qui entrent en Île-de-France par Seine Aval ; la fluidité des déplacements\* au sein même de Seine Aval.

Une étude réalisée sous le pilotage du STIF a permis d'identifier les besoins de déplacements\* et de définir les projets de transport permettant d'y répondre, notamment à travers un réseau de bus structurant desservant les bassins de vie du territoire.

## **Plusieurs actions sont planifiées et ont été engagées sur les différents territoires de l'OIN**

### **Le territoire de Confluence Seine Oise**

Ce territoire fait partie de l'un des neuf territoires de projets du Grand Paris, « Confluence Seine Oise », s'étendant de Poissy à Cergy-Pontoise via la boucle de Chanteloup, Achères et Conflans-Sainte-Honorine. Il comprend notamment le développement du futur port d'Achères, en lien avec la mise en service du canal Seine Nord Europe.

Il s'agit de mettre la capacité d'innovation du territoire au service d'un cluster logistique et fluvio-maritime. Ce projet de territoire a pour ambition de contribuer au développement de la Région capitale en :

- >> renforçant la fonction portuaire et logistique, pour capter les flux\* matériels mondialisés grâce au développement du port d'Achères ;
- >> préservant la dimension industrielle du territoire en facilitant l'implantation et le développement d'activités de production ;
- >> accompagnant les mutations industrielles (écomobilité et écoconstruction).



L'ambition économique est portée à travers l'automobile (centre de production et tertiaire PSA de Poissy et de R&D de Carrières-sous-Poissy) et les filières éco-industries et écoconstruction (ZAC des 3 Cèdres à l'étude et construction d'un écopôle\* en boucle de Chanteloup).

Par ailleurs, plusieurs projets résidentiels sont en cours de développement ou à l'étude : Carrières-sous-Poissy centralité (800 logements à horizon 2015, 2 200 logements à terme), Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Verneuil-sur-Seine, Chapet.

### Meulan – Les Mureaux et le Val de Seine, des Mureaux à Mante

Le site Renault va connaître de nouveaux développements : production du véhicule électrique, implantation d'une usine d'assemblage de batteries, centre de formation, voire écopôle\*. Les collectivités développent des projets visant à accompagner ces développements tout en veillant à une certaine diversification : requalification de zones d'activités, développement de filières efficacité énergétique, mobilité durable et santé/services à la personne (Les Mureaux)...

Sur le plan résidentiel, Les Mureaux vise à renforcer son attractivité urbaine [rénovation urbaine, opérations « prolongement centre-ville » et « entrée de ville ouest »] et l'ensemble du secteur à répondre aux besoins de logements diversifiés.

### L'agglomération mantaise

Cette agglomération connaît un fort développement, économique (secteur Mantes Ouest/Les Graviers – implantation de Turboméca, aménagement Mantes Innovaparc) et résidentiel (bords de Seine, reconstruction dans le Val Fourré, ZAC Mantes Université à proximité de la gare – 1 200 logements, pôle\* universitaire de 1 200 étudiants, pôle\* commercial –, divers programmes dans l'ensemble de l'agglomération).

## 5.3 UNE OFFRE DE TRANSPORT À RENFORCER

L'offre de transport ferroviaire ne correspond pas complètement aux besoins actuels des habitants de Seine Aval ni aux besoins futurs de déplacements\*, compte tenu du développement économique et urbain impulsé par l'opération d'intérêt national.

### Densité du trafic autoroutier

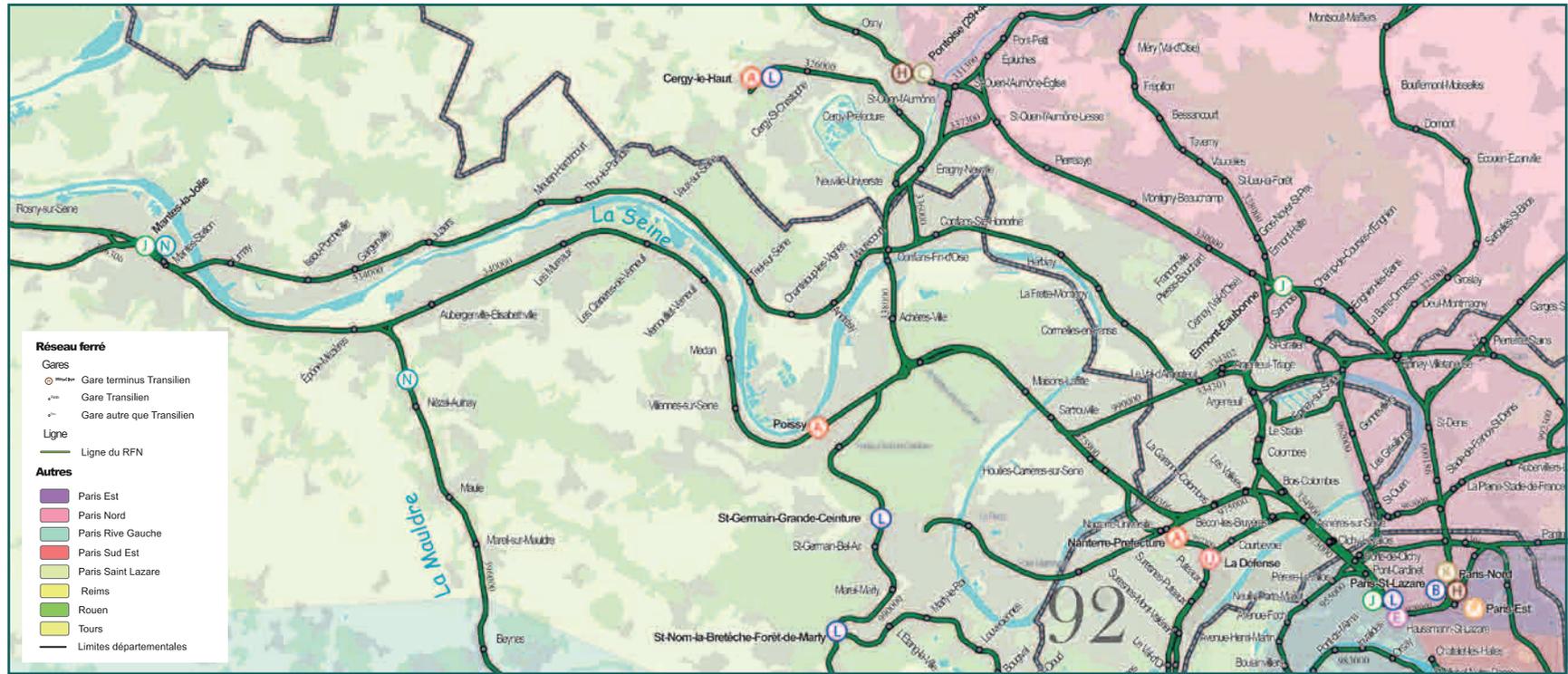
Seine Aval est desservi par les autoroutes A 13 et A 14, payante. Le trafic de l'autoroute A 13 est dense voire très dense, et congestionné aux heures de pointe (cf. page 31). Le trafic de l'autoroute A 14 est plus fluide. C'est grâce à cette infrastructure que le service de cars express vers La Défense a pu se développer (cf. page 44).

### Insuffisance de la qualité du service ferroviaire

Seine Aval est desservi par 4 principaux axes ferroviaires : le RER A jusqu'à Poissy, les deux lignes Paris-Saint-Lazare – Mantes via Poissy et via Conflans-Sainte-Honorine, et les trains de Vernon qui marquent l'arrêt à Mantes-la-Jolie avant d'aller directement à Paris-Saint-Lazare.

La ligne Paris-Saint-Lazare – Mantes via Poissy présente un trafic quotidien de 50 000 voyageurs, stable sur la période 2002-2006. Elle assure à la fois une liaison radiale\* avec Paris et une fonction de cabotage\* et de desserte\* interne à Seine Aval.

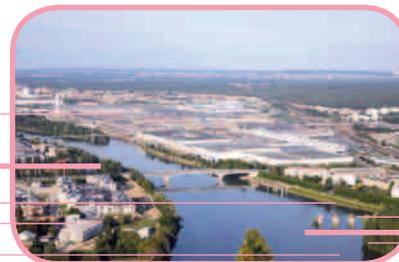
### LE RÉSEAU FERRÉ DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'OIN SEINE AVAL



Source : RFF, 2010



Les Mureaux : EADS Astrium



Poissy : PSA Peugeot Citroën

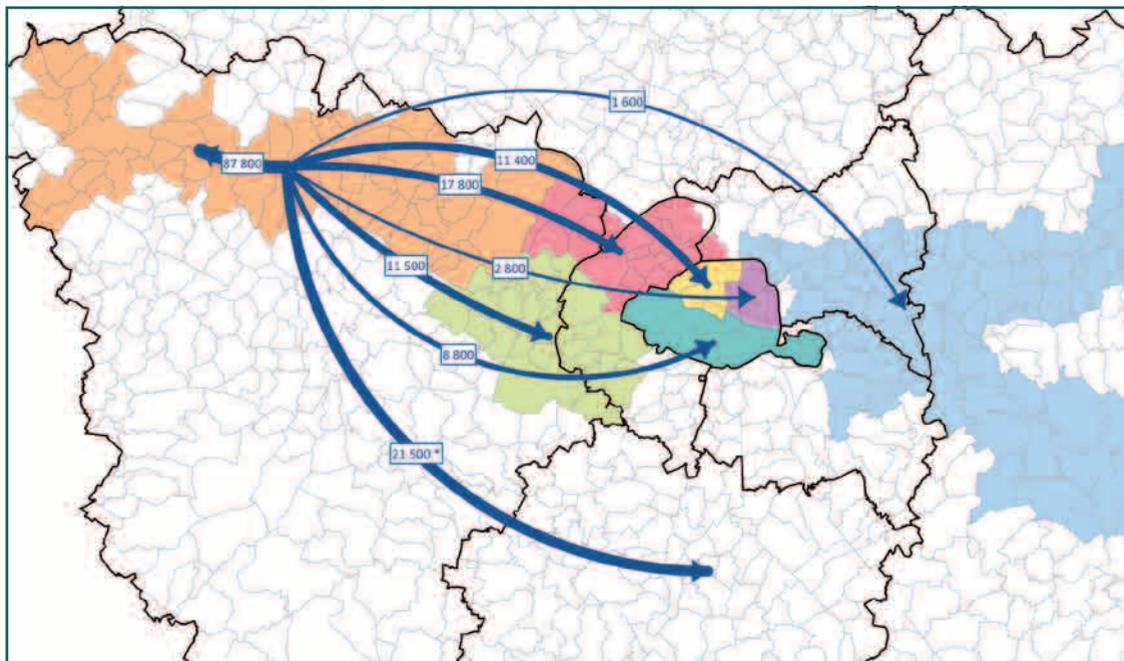


La Défense



Haussmann-Saint-Lazare

## LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DOMICILE-TRAVAIL DES PERSONNES RÉSIDANT EN SEINE AVAL



Source : STIF, 2010

Les trains Paris-Saint-Lazare – Mantes via Poissy utilisant les mêmes voies que les trains de fret et les trains de grande ligne de la Normandie (TER et Corail Intercités), leur cohabitation est source d'irrégularité. La ligne Paris-Saint-Lazare – Mantes via Conflans présente un trafic quotidien de 94 000 voyageurs. Elle assure à la fois une liaison radiale\* avec Paris (73 %) et une fonction de cabotage\* (27 %) :

- >> près de la moitié (48 %) des voyages sur cette ligne ont pour origine ou destination les gares d'Argenteuil ou Val d'Argenteuil ;
- >> plus de 24 % des voyages ont pour origine ou destination les gares de la communauté urbaine du Parisis (Cormeilles, La Frette, Herblay).

Par ailleurs, à l'intérieur même du bassin de Seine Aval, les déplacements\* en train sont peu aisés. Ils nécessitent d'effectuer plusieurs changements. Actuellement, en heure de pointe\*, il n'existe ainsi aucune liaison directe entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

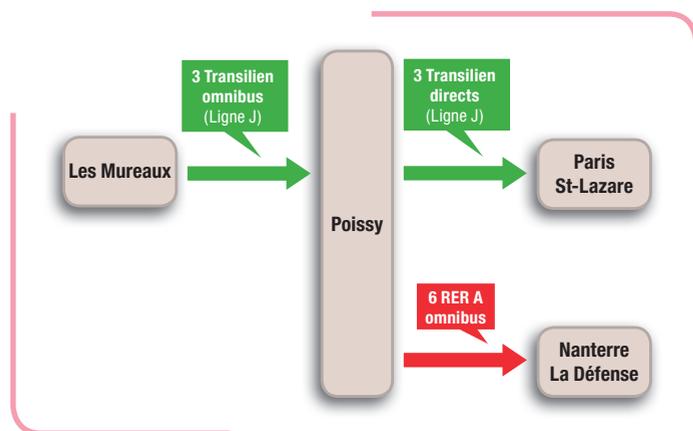
Afin d'améliorer la lisibilité de l'offre, le cadencement\* des transports a d'ores et déjà été mis en place sur les lignes Paris-Saint-Lazare – Mantes via Poissy et via Conflans-Sainte-Honorine : le passage des trains est désormais programmé à heures fixes. Leur fréquence a été augmentée, particulièrement le soir et le week-end.

Aujourd'hui, à l'heure de pointe\*, outre les 4 trains directs Mantes – Paris en provenance de Normandie, sont assurés 6 trains semi-directs (dont la moitié au départ de Mantes, et la moitié au départ des Mureaux). On compte aussi 3 trains au départ de Mantes vers la gare Saint-Lazare via Conflans-Sainte-Honorine.

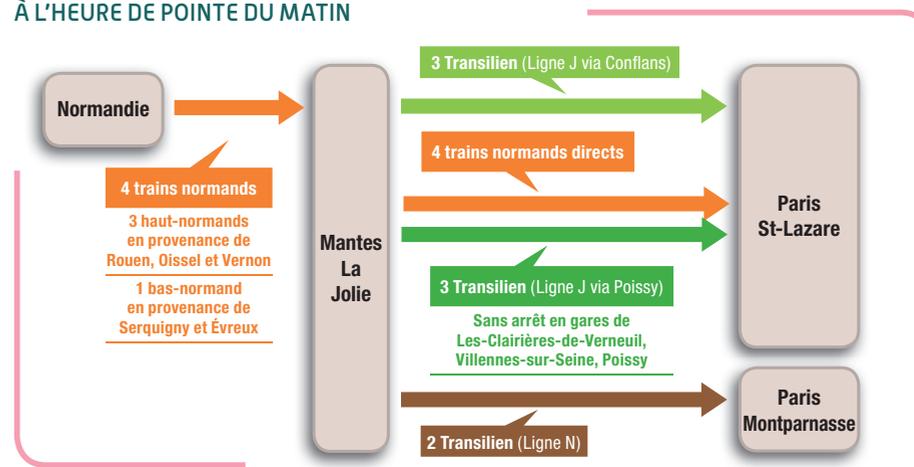
### Un décalage avec les besoins de déplacement

Alors que les flux\* de proximité représentent près de la moitié des déplacements\* en Seine Aval (environ 87 800 par jour), seuls 18 % sont effectués en transports collectifs.

### DESSERTE ACTUELLE DE LA GARE DE POISSY À L'HEURE DE POINTE DU MATIN



### DESSERTE ACTUELLE DE LA GARE DE MANTES-LA-JOLIE À L'HEURE DE POINTE DU MATIN



Paris représente le premier pôle\* d'emploi à l'extérieur du territoire, avec lequel s'effectuent 23 000 déplacements\* par jour. Si les transports collectifs couvrent 83 % de ces migrations quotidiennes, la qualité de service\* n'est pas au rendez-vous. Le temps d'accès à Paris augmente très rapidement dès lors qu'il faut se rendre autrement qu'à pied dans les gares de la rive gauche de la Seine.

Bien que La Défense soit le second pôle\* d'emploi à l'extérieur du territoire, les habitants de Seine Aval ne peuvent y accéder sans une, voire deux correspondances.

### 5.4 LE PROJET EOLE DE PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST ACCOMPAGNE LE RENOUVEAU DE SEINE AVAL

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest, de même que celui de la Tangentielle ouest, est une condition nécessaire au développement de Seine Aval tel qu'il est défini dans le cadre de l'opération d'intérêt national. À ce titre, elle est inscrite au protocole de l'opération d'intérêt national. Elle est également nécessaire pour répondre aux besoins actuels de déplacement des habitants de Seine Aval.

Des trains plus fréquents, plus rapides et plus réguliers : tels seraient les bénéfices du projet pour les usagers des transports ferroviaires en Seine Aval, qu'ils les empruntent entre Mantes et Poissy, ou qu'ils circulent entre Mantes et Paris.

En gagnant un accès direct à La Défense et aux secteurs nord-est de Paris en renouvellement urbain, ils éviteraient une correspondance à la gare Saint-Lazare, délestant celle-ci de nombreux flux\* de transit. Le basculement des trains dans le tunnel du RER E déchargerait le tronçon Nanterre – Saint-Lazare, ce qui permettrait de renforcer la desserte\* sur d'autres lignes. Les déplacements\* entre les différentes gares de Seine Aval seraient également facilités.

## 6 AMÉLIORER LES LIAISONS ENTRE LA NORMANDIE ET L'ÎLE-DE-FRANCE

Les voies Paris-Saint-Lazare-Mantes via Poissy sont utilisées non seulement par les trains Transilien\* mais aussi par le fret et les trains qui circulent entre Paris et la Normandie (TER et Corail Intercités) – ces derniers représentent 70 % de la circulation sur cet axe.

**Mantes est la principale porte ferroviaire entre les régions normande et francilienne. Une meilleure séparation des flux\* entre Mantes et Poissy, permise par le projet EOLE, facilitera les circulations des trains reliant la Normandie et l'Île-de-France.**

### 6.1 MIEUX DESSERVIR LES FRANGES DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET LA NORMANDIE

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest est une opportunité pour améliorer la desserte\* des franges de l'Île-de-France et de la Normandie, de Vernon et de Rouen notamment. À Mantes, les correspondances entre les trains de Paris et ceux desservant ces villes pourraient être optimisées. Des trains semi-directs entre ces villes et La Défense (pour Rouen) ou Paris (pour Vernon) pourraient être mis en place.

### 6.2 FLUIDIFIER LA CIRCULATION DES TRAINS NORMANDS

La desserte\* de la Normandie dans son ensemble serait également fiabilisée par la réalisation du projet. Les aménagements ferroviaires entre Mantes et Nanterre ainsi que la libération de voies entre Nanterre et Saint-Lazare (du fait du basculement des trains\* dans le tunnel du RER E) sont de nature à améliorer la régularité des trains « normands ».

### 6.3 PRÉPARER L'AVENIR

Les aménagements d'infrastructures ferroviaires\* prévus dans le cadre du projet EOLE dans les gares entre Mantes et Poissy ainsi que sur les voies à Nanterre et entre Épône et Mantes devraient préparer l'arrivée de la ligne nouvelle Paris-Normandie, si celle-ci passe par Mantes-la-Jolie. Il s'agit de prévoir les réservations nécessaires, voire de réaliser des investissements anticipés qui permettent de mutualiser les coûts, comme les travaux.

À long terme, la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie dégagera de la capacité\* sur les voies ferrées entre Mantes et Nanterre. Cela permettra d'augmenter l'offre de service sur la branche ouest du RER E et ouvrira aussi des perspectives pour réorganiser la desserte\* ferroviaire de l'ouest francilien.

## 7 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE PÔLES D'EMPLOI PARISIENS

Parmi les objectifs du projet EOLE de prolongement du RER à l'ouest figure la proposition d'une offre de transport adaptée aux besoins de plusieurs pôles\* d'emploi actuels et futurs de la capitale, en liaison avec d'autres projets de transport franciliens.



### 7.1 LE QUARTIER CENTRAL D'AFFAIRES

Situé autour de la gare Saint-Lazare, le quartier central des affaires est, avec La Défense, l'un des pôles-clés\* du dynamisme économique de l'Île-de-France, à forte densité d'emplois. Il bénéficie d'un effet d'adresse et d'une forte notoriété internationale.

Il rassemble 467 000 emplois, soit 28,4 % des emplois parisiens, sur moins de 8 % du territoire de la capitale. Il présente une densité moyenne de 583 emplois à l'hectare (189 pour Paris et 4,5 pour l'ensemble de l'Île-de-France en moyenne). Cette forte densité s'est bâtie autour des lieux de pouvoir politique (l'Élysée) et économique (Bourse de Paris) et s'appuie sur la présence de sièges de grandes entreprises.

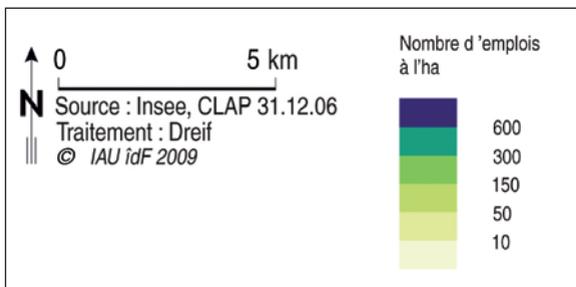
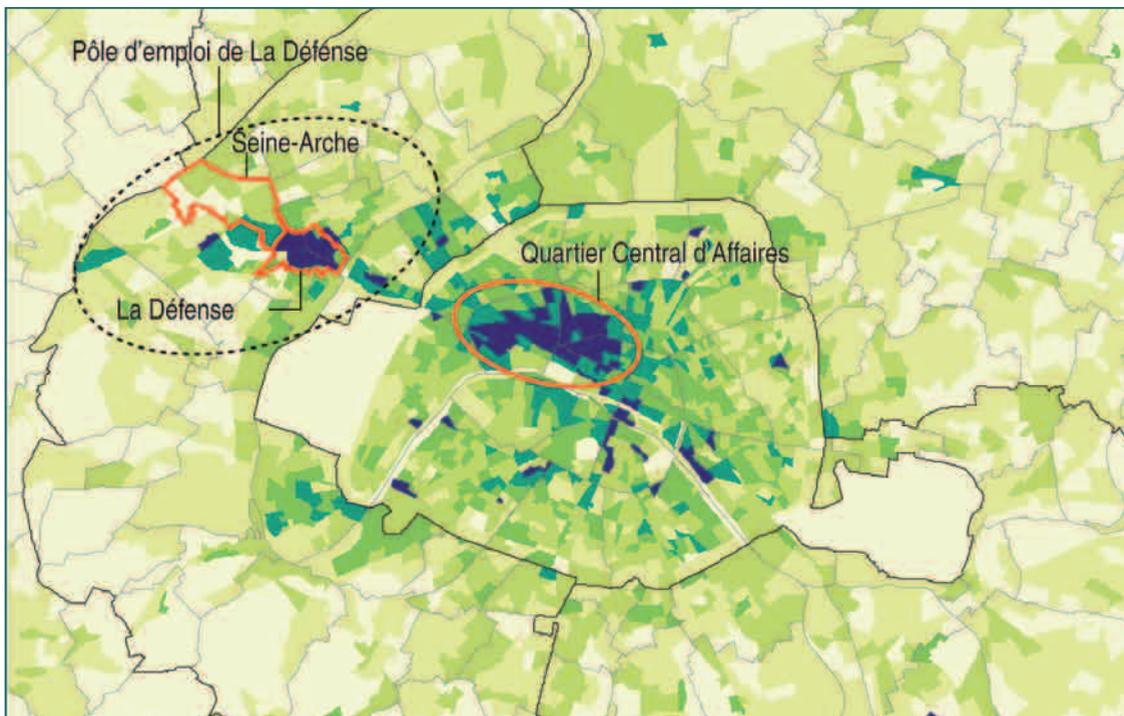
Le quartier central des affaires concentre une grande partie des emplois liés aux activités financières et aux services aux entreprises. Il est également un haut lieu de l'activité commerciale. Il conserve une part importante d'activités liées au luxe telles que le

textile et l'habillement (la haute couture y est très présente) ou encore l'hôtellerie-restauration (haut de gamme notamment). Il abrite près d'un tiers des établissements de plus de 99 salariés présents à Paris.

L'accès à une main-d'œuvre qualifiée, la proximité des centres de décision politiques, institutionnels et privés ainsi qu'une desserte\* en transports en commun de grande qualité sont autant de facteurs dont la combinaison contribue à renforcer le regroupement des activités à forte valeur ajoutée dans ce quartier d'affaires, et plus largement dans le triangle d'affaires centre-métropolitain (délimité par l'avenue Montaigne, l'avenue Georges V et l'avenue des Champs-Élysées, dans le VIII<sup>e</sup> arrondissement de Paris).

Les personnes qui travaillent dans ce quartier résident pour beaucoup d'entre elles à l'ouest de l'Île-de-France, et pour une part croissante dans un secteur allant jusqu'à Mantes-la-Jolie.

LES QUARTIERS CENTRAUX D'AFFAIRES : NOMBRE D'EMPLOIS À L'HECTARE



Mais les réseaux ferrés qui le desservent sont à la limite de la saturation\*.

La réalisation du prolongement du RER E à l'ouest faciliterait l'accès du quartier central des affaires depuis les secteurs de l'Île-de-France les moins pourvus en emplois (Seine Aval et Est parisien). Elle libérerait la gare de surface de Saint-Lazare de nombreux flux\* de transit, ce qui améliorerait le confort des usagers. En dégageant des capacités\* sur le réseau de Saint-Lazare, elle donnerait plus de souplesse d'exploitation\* et améliorerait les temps de transport sur les différentes lignes de cette gare.

La gare de Paris Saint-Lazare en chiffres

**450 000** voyageurs chaque jour dans la gare (hors métro, RER, bus), dont **320 000** utilisateurs de **Transilien\***

**1 160** trains **Transilien\*** par jour (530 ligne J et 630 ligne L)

**80** trains **Corail Intercités** et **30** **TER** par jour

**1** train toutes les **32** secondes en pointe\* (110 trains entrée et sortie de la gare en 1 heure)

**27** voies

## 7.2 LE SECTEUR PARIS NORD-EST

Le territoire Paris Nord-Est s'étend sur 200 hectares, de la Porte de la Chapelle à la Porte de la Villette. Il est au cœur d'un pôle d'emplois en plein essor, avec notamment la proximité des gares du Nord et de l'Est et de la Plaine Saint-Denis.

Un projet d'aménagement est en cours d'étude qui a pour objectif de :

- >> créer de nouveaux pôles d'activités, des emplois et des équipements structurants pour renforcer l'attractivité économique et l'image de ce territoire ;
- >> favoriser la mixité urbaine par la création de logements ;
- >> améliorer la qualité de vie des habitants, requalifier l'espace public et engager une stratégie d'aménagement des canaux, de développement du fret et de la logistique urbaine ;
- >> faire de cette frange parisienne une polarité d'agglomération en créant un lien entre Paris et les communes riveraines.

Le prolongement du RER E à l'ouest permettrait de mieux relier les pôles d'emploi du nord-est avec ceux de l'ouest, via la gare Évangile.

### LA DESSERTE EN TRANSPORTS EN COMMUN DU SECTEUR PARIS NORD-EST



— 2012 Tramway T3  
et prolongement de la ligne 12  
du métro.

— 2015 Gare Éole-Évangile  
RER E en direction des gares  
Saint-Lazare-Haussman  
et Nord-Magenta.

— Charles-de-Gaulle Express  
Liaison ferrée directe entre  
la gare de l'Est et l'aéroport  
Paris-Charles de Gaulle.

— 2017 Tramway vers  
Saint-Denis, Épinay-sur-Seine  
et Villetaneuse.

**Le secteur Paris Nord-Est en chiffres**

**10 000** habitants  
 et **25 000** emplois nouveaux  
 prévus dans le programme  
 d'aménagement

**2** équipements structurants :  
 la gare **Éole-Évangile**  
 et le **tramway T3**

La **ZAC Claude Bernard** : **14,6** hectares  
**65 000 m<sup>2</sup>** : la reconversion  
 de l'**entrepôt MacDonald** en morceau  
 de ville

**2009** : finalisation des études  
 urbaines sur le secteur  
 de la Porte de la Villette

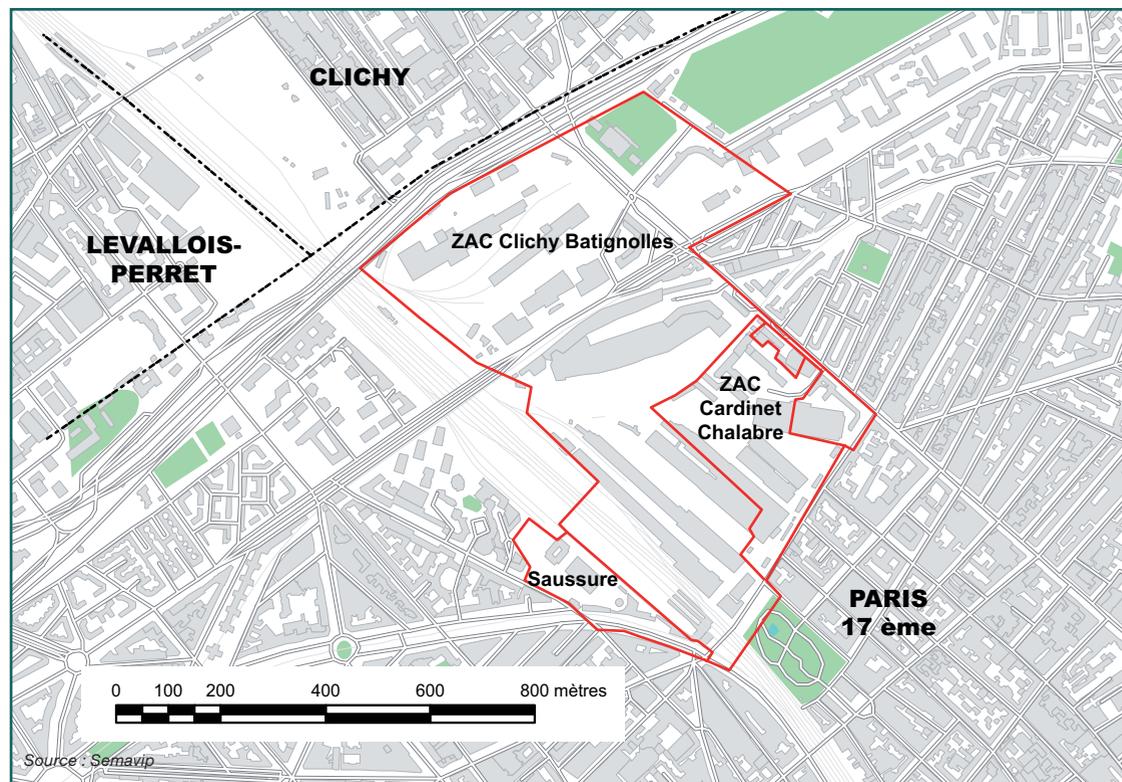
**7.3 LE QUARTIER CLICHY-BATIGNOLLES**

L'aménagement du secteur Clichy-Batignolles, dont les objectifs ont été approuvés par le Conseil de Paris en 2002, prévoit la réalisation d'un écoquartier alliant espaces verts, logements, bureaux, commerces et

équipements publics. La décision d'y implanter le tribunal de grande instance [120 000 m<sup>2</sup>] fera aussi de ce quartier la cité judiciaire de Paris.

Un parc de 10 hectares est en cours d'aménagement. Environ 3 000 logements seront construits.

**LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉE CLICHY-BATIGNOLLES**



Cette opération désenclave le secteur situé entre les communes de Paris, Clichy et Levallois-Perret, principalement constitué de grandes emprises ferroviaires, et reliera la Plaine Monceau au quartier des Épinettes.

Le développement de l'offre de transport en commun est indispensable à la desserte\* de ce quartier et de la cité judiciaire – qui attirera des milliers de personnels judiciaires, d'avocats et de justiciables. Avec l'amélioration de la ligne 13 et du RER C, le prolongement de la ligne 14 et le tramway T3 à la Porte d'Asnières, le prolongement du RER E à l'ouest contribuera au développement de ce quartier.

L'un des scénarios de tracé du tunnel du RER E entre la gare Haussmann-Saint-Lazare et La Défense prévoit un arrêt à Porte de Clichy : il desservirait alors directement ce nouveau quartier (cf. page 78).



#### 7.4 LA PORTE MAILLOT

Un projet d'aménagement de la Porte Maillot et de ses abords incluant l'avenue de la Grande Armée et le périphérique d'une part, et la RN13 sur le territoire de Neuilly d'autre part, est en cours d'élaboration.

Les parties prenantes sont la Ville de Paris, la Ville de Neuilly-sur-Seine et Viparis (gestionnaire du Palais des congrès et du CNIT).

Ce projet renforcerait l'attractivité de ce territoire, structuré autour du Palais des congrès – qui réunit salles de spectacles, espaces d'exposition et de congrès professionnels, salles de séminaires et galerie commerciale – une offre hôtelière de haut niveau et des immeubles de bureaux.

L'un des scénarios de tracé du tunnel entre la gare Haussmann-Saint-Lazare et La Défense prévoit un arrêt à Porte Maillot. Cet arrêt permettrait :

- >> d'assurer une liaison de haut niveau de qualité de service\* entre le quartier de la Porte Maillot, le Palais des congrès, les hôtels et les immeubles de bureaux avec le centre d'affaires de Paris-Haussmann-Saint-Lazare, le quartier d'affaires de la Défense, et les territoires d'habitat à l'est et à l'ouest vers Seine Aval ;
- >> de créer une interconnexion\* avec la ligne 1 et le RER C ;
- >> de créer un échange avec le service de navettes à destination de l'aéroport de Beauvais ;
- >> de soulager le trafic du RER A.

#### L'amélioration de la qualité de service\* sur le RER C

La ligne C du RER traverse l'agglomération parisienne avec de nombreux embranchements. Elle relie à l'ouest Pontoise (branche C1), Versailles - Rive Gauche (branche C5) et Saint-Quentin-en-Yvelines (branche C7) d'une part, et au sud Massy-Palaiseau (branche C2), Dourdan (branche C4) et Saint-Martin d'Étampes (branche C6), ainsi que Versailles - Chantiers (branche C8) par un tracé quasi circulaire, en passant par le cœur de Paris. Longue de 187 kilomètres, elle transporte chaque jour 490 000 voyageurs dans 530 trains. Ses arrêts sont nombreux, en particulier dans Paris intra-muros. Desservant plusieurs monuments et musées, elle est la ligne de RER la plus fréquentée par les touristes. Avec ses nombreuses branches, elle est difficile à exploiter, les perturbations d'exploitation\* de chaque branche se répercutant sur toute la ligne. Dans le cadre d'un protocole SNCF/RFF/STIF pour une meilleure qualité de service\* des « trains du quotidien » en Île-de-France, un programme de rénovation des 16 gares parisiennes de la ligne C est notamment engagé qui porte sur l'amélioration de l'intermodalité\*, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les flux\* et le dimensionnement des espaces, la signalétique et l'affichage statique, les éléments de confort, les ambiances et l'architecture. Un schéma directeur de la ligne C a été approuvé par le conseil du STIF en juillet 2009. Les mesures de court terme sont en train d'être mises en place. Si son tracé passait par la Porte Maillot, la branche ouest du RER E conforterait les objectifs de ce plan.



ÉVANGILE — HAUSSMANN-SAINTE-LAZAIRE — POISSY — SEINE-AVAL — ÉPÔNE-MÉZIÈRES — AUBERGENVILLE-ÉLISABETHVILLE — LES MUREAUX — LA DÉFENSE — LES CLAIRIÈRES — VERNEUIL — VERNOLLET — VILLENES-SUR-SEINE — SEINE — CERGY-LE-HAUT —

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

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

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