

Eole : prolongement du RER E à l'ouest

SYNTHÈSE DU DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC



>>> PRÉAMBULE

Le **Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF)** et **Réseau Ferré de France (RFF)** ont pour projet conjoint de prolonger le RER E de la gare Haussmann-Saint-Lazare à celle de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense. Le RER E est exploité par **Transilien (SNCF)**, partenaire du projet.

Soumis au débat public, ce projet touche un tiers de la population d'Île-de-France qui, de Chelles-Gournay et Tournan-en-Brie à l'est, à Mantes-la-Jolie à l'ouest, réside à proximité des arrêts de la ligne RER E existante et de son prolongement envisagé.

De 1996 à 2008, les déplacements en transport collectif ont progressé de 33 % en Île-de-France. Le réseau étant fortement sollicité, les conditions de transport sont parfois difficiles pour les millions de Franciliens qui prennent le train pour aller travailler.

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest contribuerait à répondre aux demandes actuelles de déplacement quotidien et à adapter l'offre ferroviaire au rythme de développement des bassins de vie et d'emploi.

Les territoires devant être desservis par la branche ouest du RER E sont en effet appelés à un fort développement dans le cadre d'opérations d'intérêt national.

À La Défense, à Nanterre comme sur le territoire de Seine Aval, les emplois et les logements créés vont générer des migrations quotidiennes supplémentaires.

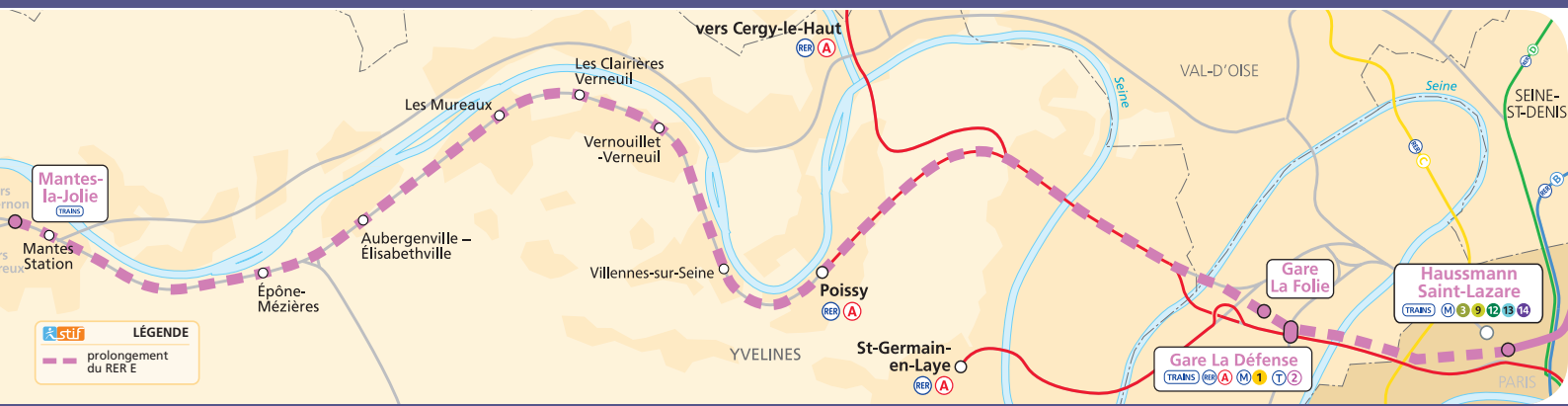
Articulé avec les autres grands projets ferroviaires autour de Paris, le projet EOLE contribuerait ainsi à la compétitivité de la métropole francilienne, en liaison avec la Normandie dont il améliore la desserte par Mantes dans l'attente d'une ligne nouvelle.

La réalisation de cette nouvelle traversée ferroviaire est-ouest de Paris délesterait le RER A, de même que le RER B et le RER D sur leur section commune, la plus chargée. Du fait d'un meilleur maillage, la résistance du réseau aux perturbations en ligne en sortirait renforcée.

Les investissements prévus dans l'infrastructure et le matériel roulant, l'optimisation du schéma de desserte associée à des objectifs de performance de l'exploitation se traduiront pour les usagers par des temps de trajet améliorés ainsi que des trains plus ponctuels et plus confortables.

Le STIF et RFF attendent de l'échange d'informations et d'expertises qui aura lieu lors du débat public qu'il permette de mieux partager les enjeux, d'affiner le projet et d'améliorer les solutions proposées.

>> PROLONGER LE RER E JUSQU'À MANTES-LA-JOLIE VIA LA DÉFENSE ET NANTERRE



Prolongé à l'ouest, le RER E emprunterait un nouveau tunnel d'environ 8 kilomètres entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense. Au sortir de ce tunnel, à Nanterre, il rejoindrait les voies ferrées existantes reliant Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie par Poissy, remplaçant les trains Transilien (ligne J) qui assurent aujourd'hui cette liaison.

Le tracé du tunnel est à définir. Trois variantes de tracé ont été étudiées : un tracé direct, par l'avenue des Ternes ; un tracé via Porte Maillot ; un tracé via Porte de Clichy, cette variante n'étant toutefois pas privilégiée. Deux nouvelles gares seraient construites, l'une à La Défense, dont l'emplacement reste à définir, l'autre à Nanterre-La Folie, dans le quartier des Groues. Une troisième gare pourrait aussi être construite entre Hausmann-Saint-Lazare et La Défense.

Il serait également nécessaire de construire un ouvrage d'art à Nanterre pour raccorder la voie nouvelle au réseau ferré de Saint-Lazare. Des aménagements de gares et de voies sont en outre prévus entre Poissy et Mantes-la-Jolie pour accueillir les nouvelles rames, augmenter la fréquence de passage des trains et améliorer la séparation des circulations entre les trains franciliens, les trains normands et les trains de fret.

Sur la totalité de la ligne, le RER E transporterait plus d'un demi-million de passagers par jour. La capacité de transport de sa branche ouest serait supérieure de près de 50 % à celle de la ligne actuelle Mantes-Saint-Lazare via Poissy. Sur 55 kilomètres, il traverserait 24 communes et 3 départements. Il desservirait 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois.



Principal ouvrage du projet, le tunnel serait creusé par un « tunnelier », au rythme de 300 à 350 mètres par mois.

LES 3 VARIANTES DE TRACÉ ÉTUDIÉES



LE RER A DÉCHARGÉ EN HEURE DE POINTE



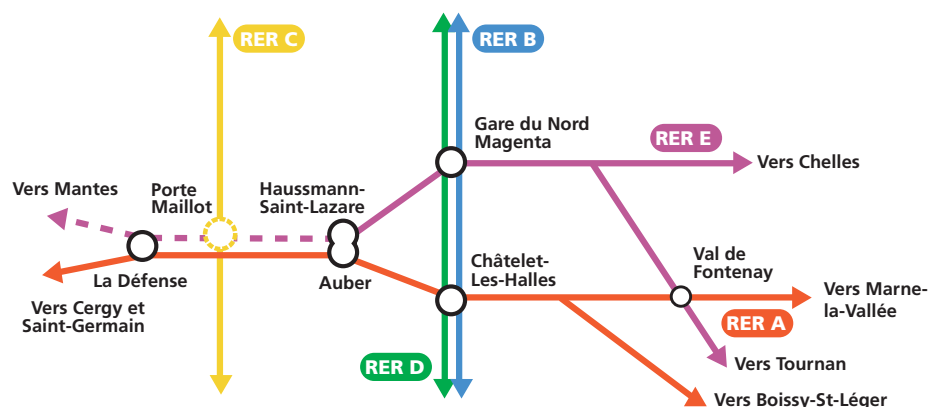
Avec plus de 1 million de voyageurs transportés 4 jours sur 7, le RER A représente un quart du trafic ferroviaire francilien. Sa fréquentation a augmenté de 20 % en 10 ans. Son délestage s'impose pour améliorer les conditions de voyage des usagers. Le prolongement du RER E à l'ouest leur offrirait une possibilité alternative dans les déplacements est-ouest.

Les principaux avantages :

- >> possibilité pour les voyageurs de l'est francilien de prendre le RER E à Val-de-Fontenay plutôt que le RER A pour se rendre à La Défense, pour un temps de transport équivalent ;
- >> possibilité pour les personnes en provenance du nord et du nord-est de l'Île-de-France d'emprunter le RER E à Gare du Nord-Magenta plutôt que d'aller à Châtelet-Les-Halles par le RER B ou D pour prendre le RER A vers La Défense ;
- >> délestage de 10 à 15 % du RER A entre Châtelet-Les-Halles et Auber, le tronçon le plus chargé à l'heure de pointe du matin (36 % des voyageurs qui empruntent ce tronçon à cette heure se rendent à La Défense) ;
- >> délestage de 7 à 10 % des RER B et D entre Gare du Nord et Châtelet-Les-Halles ;
- >> des trains plus ponctuels sur le réseau RER, les échanges en gare au cœur de Paris pouvant s'effectuer plus rapidement du fait d'une moindre affluence.

Des correspondances facilitées dans Paris

Avec le prolongement du RER E à l'ouest, les correspondances dans Paris intra-muros entre les lignes A, B, D et E du RER pourraient se répartir entre les pôles Gare du Nord-Magenta, Châtelet-Les-Halles et Auber-Saint-Lazare. Cela délesterait Châtelet-Les-Halles et déchargerait le réseau RER au cœur de la capitale.



UNE NOUVELLE LIGNE DE RER >>

La croissance du nombre d'emplois à La Défense ces 10 dernières années, ainsi que les projets d'aménagement d'envergure lancés ou prévus appellent au renforcement de la desserte de La Défense et Nanterre.

En 2006, La Défense comptait 150 000 emplois, soit 50 % de plus qu'en 1998. Cette croissance s'est répercutée sur le volume des déplacements avec en outre un allongement des trajets des personnes qui travaillent dans le quartier d'affaires, leurs lieux de résidence se diversifiant et se décalant vers l'ouest.

Or 85 % des salariés de ce quartier utilisent les transports collectifs. Il est d'autant plus nécessaire d'améliorer la desserte de La Défense et Nanterre que les projets d'aménagement vont générer de nouveaux besoins de déplacement.



Le plan de renouveau de La Défense ainsi que l'aménagement du quartier des Groues et des Terrasses à Nanterre prévoient en effet la construction de logements, de bureaux, de commerces, de services et d'équipements publics, sous l'égide de l'aménageur public EPADSA, qui appellent la réalisation de deux nouvelles gares.

Le projet compléterait les capacités de transport du RER A, de la ligne 1 du métro et de la ligne Saint-Lazare-Versailles/Saint-Nom-la-Bretèche. Il constituerait une alternative en temps de parcours attractive par rapport au RER A. Il serait connecté à la rocade autour de Paris.

Les principaux avantages :

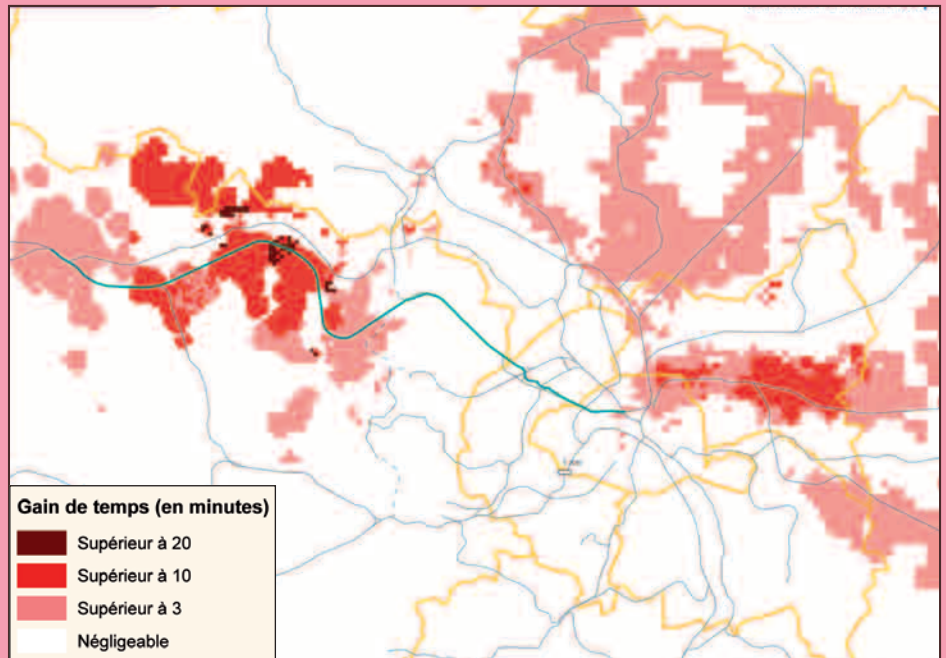
- >> un RER E toutes les 3 min à peine entre Paris et La Défense en heure de pointe, au bénéfice des résidents de l'est francilien ;
- >> 6 à 8 min 50 entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, selon le tracé de tunnel retenu ;
- >> une liaison directe entre La Défense et les TGV de la gare du Nord (12 min entre La Défense et Magenta) et de la gare de l'Est (lien piétonnier entre les 2 gares), et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ;
- >> en cas de défaillance d'exploitation d'une ligne reliant Paris et La Défense, possibilité pour les voyageurs de se reporter sur les autres lignes ;
- >> depuis l'ouest, un accès direct à La Défense pour les Normands et les habitants de Seine Aval.

POUR SE RENDRE À LA DÉFENSE ET NANTERRE



Gain de temps procuré par le prolongement du RER E à l'ouest pour se rendre à La Défense

Avec la réalisation du projet, La Défense et Nanterre bénéficieraient d'une meilleure accessibilité depuis la Seine Aval, mais aussi depuis le nord de Paris, la banlieue nord ainsi que la banlieue est desservie par l'actuel RER E.



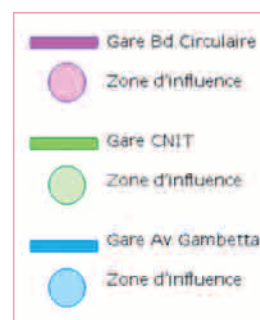
Source : STIF, 2009

POSITIONNEMENT DES TROIS GARES POSSIBLES À LA DÉFENSE ET LEUR ZONE D'INFLUENCE



À La Défense, trois variantes d'implantation de la gare ont été étudiées et sont présentées au débat public :

- >> une gare sous le CNIT ;
- >> une gare sous le boulevard circulaire, à l'intersection avec la D 992 ;
- >> une gare sous l'avenue Gambetta, à l'intersection avec le boulevard circulaire.



Source : Systra/RFF, 2010

>> UN RER TOUTES LES 10 MINUTES

EN MOYENNE ENTRE MANTES-LA-JOLIE ET PARIS EN HEURE DE POINTE

Pour favoriser le renouveau de Seine Aval, l'État, la Région Île-de-France, le Département des Yvelines et 51 communes de ce territoire se sont engagés en 2007 à doubler la construction annuelle de logements, à favoriser l'accueil d'activités économiques et à développer un réseau de transport en adéquation avec les besoins de déplacements. Le projet de prolongement du RER E à l'ouest accompagne ce renouveau.

Des trains plus fréquents et plus ponctuels, des trajets plus rapides, une desserte plus adaptée : tels seraient les bénéfices du projet pour les 370 000 habitants de Seine Aval, qu'ils empruntent les transports ferroviaires entre Mantes-la-Jolie et Poissy, ou qu'ils se rendent à Paris. Demain, les personnes qui travaillent à La Défense pourraient choisir d'habiter Seine Aval sans que leurs déplacements

quotidiens soient un souci. De même, la nouvelle offre de transport pourrait inciter les entreprises à implanter et développer leurs activités en Seine Aval.

Les principaux avantages :

- >> un RER toutes les 10 min entre Mantes-la-Jolie et Paris à l'heure de pointe, au lieu de un toutes les 20 min ;
- >> un accès direct au pôle d'emploi de La Défense (à 38 min de Mantes-la-Jolie au lieu de 52 min aujourd'hui dans le meilleur des cas) ;
- >> en heure de pointe, un train tous les quarts d'heure desservant toutes les gares entre Mantes-la-Jolie et Poissy, évitant des correspondances aux Mureaux ;
- >> 2 fois moins de temps qu'aujourd'hui pour relier Mantes-la-Jolie et Poissy (23 min contre 46 min) en heure de pointe ;
- >> des rames accueillant plus de voyageurs que les trains actuels de la ligne Mantes-la-Jolie – Poissy – Saint-Lazare ;
- >> des trains plus réguliers grâce à l'amélioration de la séparation des circulations des trains franciliens et des trains normands entre Mantes-la-Jolie et Poissy ;
- >> une meilleure accessibilité aux trains, du fait du rehaussement des quais au niveau du plancher des rames, ce qui réduirait aussi les temps d'arrêt en gare nécessaires à la montée et à la descente des voyageurs.

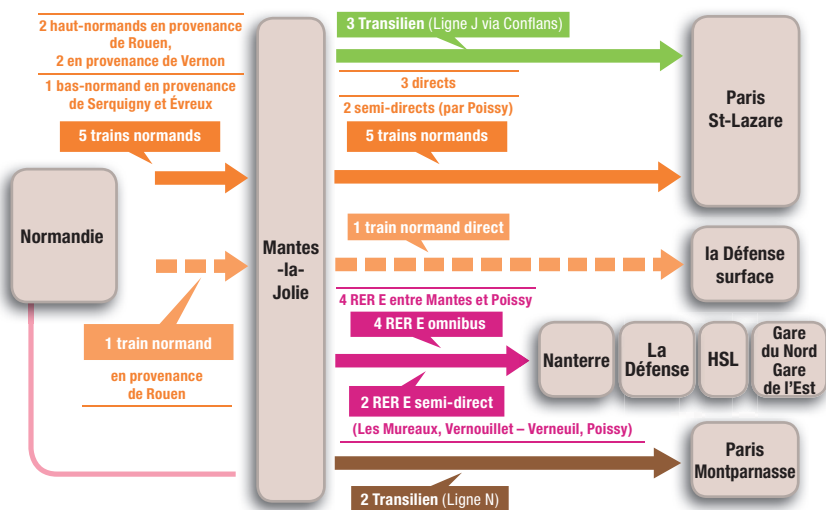


Davantage de trains en heure de pointe en Seine Aval

En Seine Aval, les usagers du RER bénéficieraient d'un plus grand nombre de trains par rapport à aujourd'hui à l'heure de pointe. Ceci est particulièrement vrai pour les personnes prenant le train à la gare de Mantes-la-Jolie, qui serait le terminus pour tous les trains de la branche ouest du RER E.

En 2020, Mantes-la-Jolie serait à 49 min de la gare du Nord par le RER E et à 55 min de la gare de l'Est (5 min à pied entre les gares du Nord et de l'Est par un couloir de correspondance).

Desserte 2020 de la gare de Mantes-la-Jolie à l'heure de pointe du matin





>> UNE NOUVELLE TRAVERSÉE DE PARIS

DÉLESTER LA GARE SAINT-LAZARE ET AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'OFFRE

Délestage de la gare Paris – Saint-Lazare

En 2020, les actuels trains Transilien Mantes-la-Jolie – Poissy – Paris – Saint-Lazare seraient remplacés par des RER E empruntant le tunnel entre Nanterre et Paris, libérant des voies et des espaces à quai dans la gare Saint-Lazare de surface (à raison de 5 trains en heure de pointe). Cela se traduirait par :

- >> de la capacité supplémentaire pour développer de nouveaux trafics ;
- >> des trajets plus confortables pour les voyageurs de la ligne Paris-Saint-Lazare/Versailles-Saint-Nom-la-Bretèche (report de 1 000 à 1 500 personnes sur le RER E).

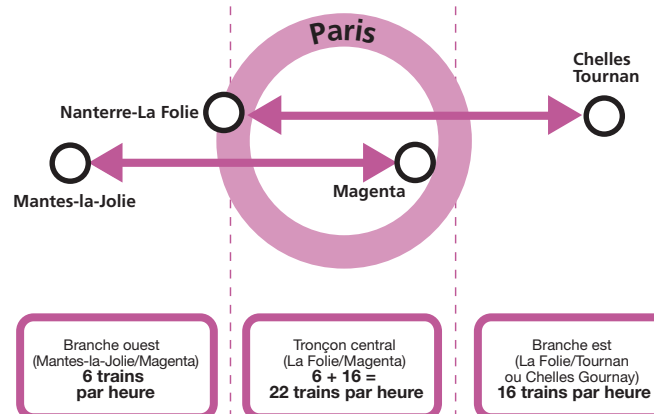
Un renforcement de l'offre de transport dans Paris

Sur le tronçon actuel du RER E entre Magenta et Haussmann-Saint-Lazare, la capacité de transport serait augmentée de 40 % en heure de pointe, avec un train toutes les 3 minutes en moyenne au lieu de un toutes les 4 minutes actuellement. Cette amélioration de l'offre ferroviaire reposerait notamment sur un schéma d'exploitation dit « en recouvrement » : les trains en provenance de Mantes-la-Jolie s'arrêteraient en gare Magenta et ceux en provenance de Chelles et de Tournan, en gare de Nanterre-La Folie.



L'intérêt d'un système en recouvrement est double :

- >> il favorise la régularité du service, en évitant de répercuter sur la partie ouest du RER E des perturbations d'exploitation qui surviendraient sur la partie est, et vice versa ;
- >> il permet de maximiser le nombre de trains sur la partie centrale. Aux 16 trains par heure de pointe circulant dans chaque sens sur la branche est s'ajouteraient 6 trains circulant dans chaque sens sur la branche ouest, soit 22 trains par heure de pointe entre Nanterre-La Folie et Magenta.



Le prolongement du RER E à l'ouest

EN PRATIQUE

ACTEURS DU PROJET

Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) portent conjointement au débat public le projet de prolongement du RER E à l'ouest. La ligne est exploitée par Transilien (SNCF), partenaire du projet.

COÛT ET FINANCEMENTS DU PROJET

- >> Coût total du projet : **2 à 2,8 milliards d'euros HT**, selon les scénarios retenus
- >> Coût de la section Poissy – Mantes-la-Jolie : **620 millions d'euros**
- >> Financements attendus : État, Région Île-de-France, Départements.

PLANNING PRÉVISIONNEL DES TRAVAUX

> **2013 - 2017**

Lancement des travaux sur la ligne Mantes – Paris-Saint-Lazare via Poissy, permettant une première amélioration des conditions de circulation au bénéfice de Transilien et des trains normands.

> **2014**

Début des travaux entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense-Nanterre.

> **2020**

Mise en service de la branche ouest du RER E.

MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL DU PROJET

RFF, le STIF et la SNCF portent une attention particulière aux aspects environnementaux du projet EOLE :

- >> les risques liés au chantier feront l'objet d'une étude d'impact en vue de l'enquête publique ;
- >> le chantier serait géré de façon à limiter les effets sur le cadre de vie des riverains et sur la circulation des trains du réseau de Saint-Lazare ;
- >> dans le quartier des Groues, au Petit Nanterre, entre Mantes-la-Jolie et Épône et dans les gares de Poissy et de Mantes-la-Jolie, des mesures seront prises pour réduire les impacts sonores et visuels.

