

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°12



La Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E publie les contributions des acteurs institutionnels, sous forme de cahiers d'acteurs. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur le site Internet www.debatpublic-rer-e.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.



L'AUT, l'Association des Usagers des Transports regroupe les adhérents franciliens (individus ou associations) de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT). L'AUT a notamment pour objectif de promouvoir des transports en commun efficaces et de qualité. Dans ce but, elle agit auprès des autorités : STIF, collectivités locales, exploitants et élus. Elle participe aux structures participatives, intervient dans les débats publics, représente les usagers auprès du STIF et des exploitants, manifeste contre les déficiences du service et publie régulièrement un bulletin.

L'AUT se réjouit de voir enfin relancée la 2e phase du projet EOLE (Est Ouest liaison Express) qui était en sommeil depuis plus de 10 ans. L'AUT approuve les grands principes du projet et ses objectifs : maillage du réseau régional, décharge du RER A et de la gare Saint-Lazare et amélioration de la desserte de Seine Aval. Cependant plusieurs sujets méritent d'être approfondis pour garantir le succès de l'opération et pour que tous les usagers soient gagnants.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Secrétariat AUT
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris
Tél. : 01 43 35 22 23
Fax : 01 43 35 14 06
Courriel : aut@aut-idf.org
Site : www.aut-idf.org

► Tracés et gares

L'AUT est favorable au tracé incluant une gare à la Porte Maillot. Cette gare, desservant le Palais des Congrès, contribuera à la décharge de la ligne 1 du métro et rendra plus attractif le RER C dans un secteur dont la desserte devra être renforcée parallèlement.

Concernant la gare à La Défense, l'emplacement sous le CNIT comporte certains avantages mais aussi des risques (voir notre tableau comparatif). La saturation des accès et couloirs souterrains, déjà synonyme de bousculades, risque de créer une situation ingérable si on

concentre tous les flux au même endroit dans un absurde « Cœur Transport ». Ce choix doit aussi prendre en compte l'emplacement de la station pour la future rocade métro.

L'AUT ne considère pas pertinente la gare sous le boulevard circulaire, par contre, nous avons ajouté à notre comparatif une gare possible sous le centre commercial Elysée Défense. Le gros œuvre inutilisé existe déjà sur plus de 400 mètres. Cette situation, proche de Cœur Transport, impose néanmoins de faire passer le tunnel du RER E par deux fois sous celui du RER A. Cette contrainte de superposition de tunnel, fréquemment rencontrée dans les réseaux souterrains, impose de creuser le tunnel du RER E plus profondément que celui du RER A.

| Tableau comparatif | | CNIT | Gambetta | Défense Elysée |
|--|--------------------------|--|---|---|
| caractéristiques majeures | | 2 voies sous le CNIT | 4 voies (alternat) sous le boulevard Gambetta | gros-œuvre préexistant : 2 voies sous le centre commercial |
| exploitation ferroviaire de la station | | critique, avec 2 voies de passage seulement | confortable, donne des marges de manœuvre à l'exploitation | critique, avec 2 voies de passage seulement |
| accès ferroviaires | | complexes, rampes importantes et rayons courts (ralentissement) | plus facile, intérêt de l'alternat, rampes et rayons moyens | complexes, impact des ouvrages du RER A et de fondations existantes |
| desserte pédestre du quartier | | bonne à Cœur Transport, empiète sur zone d'influence de la gare de La Folie | moyenne pour Cœur Transport, excellente pour Défense nord et Esplanade | excellente pour Cœur Transport, moyenne pour quartier Esplanade |
| multimodalité | avec RER A | moyenne, distance de 135 m et dénivelés importants | longue pour RER A, plus facile à Préfecture / La Folie et à Haussmann / Auber | très courte, impose de traverser des ouvrages existants |
| | avec SNCF groupe 2 | moyenne si passage obligatoire par Cœur Transport | longue et compliquée pour accéder au quai SNCF | à proximité |
| | avec future rocade métro | + ou - complexe suivant position de la station | difficile sauf si station rocade prévue à proximité Esplanade | + ou - complexe suivant position de la station |
| | avec tramway | moyenne pour T2 sauf si accès direct prévu | longue et compliquée pour accéder aux quais de T2 | moyenne pour le T2 |
| | avec bus | longue et compliquée pour la gare routière RATP | longue pour la gare routière RATP - proche de lignes de passage | courte et facile pour la gare routière RATP |
| coûts de la station et de ses accès | | surcoût construction 25%, surcoût motorisation train, surcoût abaissement du plateau gare la Folie | peu d'aléas prévisibles sauf lorsque le tunnel est proche de Cœur Transport | station à équiper - tunnels d'accès impactés par des ouvrages souterrains |

Dessertes nouvelles

L'AUT comprend le principe d'exploitation en recouvrement qui permet de limiter la longueur des missions et donc la propagation des perturbations, tout en imposant une correspondance à un faible nombre d'usagers. Si du côté de La Folie, terminus ouest des missions EOLE est, la place ne manque pas pour y stationner et y retourner les trains, nous nous interrogeons sur les terminus est des missions EOLE ouest. Les retournements se feront-ils en gare ? sur voies spécifiques de garage ? à Magenta ? à Evangile ? et pourquoi pas à Pantin, gare qui dispose d'espace et est située au cœur d'une zone en pleine évolution ?

La suppression de l'arrêt à Houilles-Carières dégraderait significativement le service rendu aux usagers. Actuellement assuré par la ligne du faisceau Saint Lazare, cet arrêt ne sera pas

assuré par le RER E prolongé à l'ouest, ni compensé par un arrêt à Sartrouville où arrivera la Tangentielle Nord, ni encore par des trains supplémentaires du RER A. Ces suppressions posent problème, notamment parce que cela limitera la décharge du RER A dans sa partie ouest. Si une telle impossibilité technique est confirmée, cela accrédite l'idée que la saturation des voies dans ce secteur restera très forte et l'on peut craindre de conserver une exploitation très fragile où le moindre retard d'un train provoque un effet « boule de neige ».

Les évolutions du RER E actuel

La ligne actuelle du RER E, même si son fonctionnement est meilleur que celui d'autres lignes franciliennes, nécessite des adaptations pour prendre en compte les évolutions prévisibles de sa fréquentation. Un véritable schéma directeur de ligne doit être mis à l'étude sans tarder. Parmi les besoins à satisfaire, on peut citer à court/moyen terme : la prolongation de la période de pointe du soir, la conversion nécessaire de certains trains courts en trains longs, le renforcement de la desserte de certaines gares de proche banlieue. A plus long terme, la nécessité de rajouter des trains en heure de pointe, notamment sur les missions Tournan qui n'ont déjà presque plus de réserve de capacité. Cela pose la question de la saturation du pont de Nogent et de la possibilité d'y faire face par un système de signalisation plus performant.

Prévisions de trafic et aménagement régional

Sur les 10 dernières années le trafic du réseau ferré francilien a augmenté en moyenne de 2 % par an. Cette évolution n'avait pas été anticipée par les pouvoirs publics et les exploitants. D'où la situation critique du RER A, pour lequel nous avons demandé avec force en 2008 la généralisation des rames à deux niveaux afin d'offrir rapidement un début de solution.

EOLE à l'ouest constitue une réponse à moyen terme, cependant, comme indiqué par les maîtres d'ouvrage, la désaturation attendue du RER A sera de l'ordre de 10 à 15 % du trafic actuel entre Châtelet-Les Halles et Auber. Or cette décharge compenserait tout juste la hausse du nombre de voyageurs sur ce tronçon qui résulterait d'ici à 2020 des nouveaux bureaux programmés sur La Défense Seine Arche ! Autrement dit, la décharge du RER A pourrait bien n'être que modeste et très provisoire. Cela renvoie à une problématique plus large d'aménagement régional et de rééquilibrage des zones d'emploi. L'AUT demande donc que soit revu à la baisse le programme de développement exponentiel de bureaux sur La Défense Seine Arche et que davantage de logements soient proposés dans ce secteur pour limiter le déséquilibre emploi/habitat.

Matériel roulant

L'AUT est favorable à l'achat d'un matériel neuf à 2 niveaux permettant d'exploiter l'ensemble de la future ligne E prolongée. Il devra être silencieux et accessible de plain-pied. Le matériel MI2N actuel, malgré ses qualités, ne pourra en effet jamais permettre une bonne accessibilité vu la hauteur de ses plates-formes (120 cm) par rapport aux quais (92 cm sauf dans Paris) des gares actuelles et futures (La Défense, La Folie,...). Son transfert sur le RER A voire B, après rénovation, paraît la meilleure solution.



On remarque sur cette photo d'une rame SNCF ALTEO en service, que le niveau du quai et celui du seuil des portes de la rame (ligne bleue foncée) ne correspondent pas. Il faut franchir une haute marche pour monter ou descendre du train.

Pourtant, le quai de la gare, ici Val-de-Fontenay, a été établi à 92 cm. La palette visible sur la photo est déployée lorsque la rame stationne dans une gare équipée de quais bas (Gare de l'Est).

photo: M. Gobitz

Financement

Ce projet nécessite de réunir des fonds importants (sûrement plus de 3 milliards d'euros en incluant le matériel roulant et la signalisation). Au delà des engagements appréciables des collectivités dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports, l'État doit confirmer son implication financière et ne pas se décharger sur l'EPADESA. Celui-ci porte certes la responsabilité de la saturation actuelle, mais ne peut l'assumer financièrement sans pratiquer une fuite en avant, c'est à dire la vente accélérée des « droits à bâtir » de nouvelles tours de bureau, préjudiciable à tous.

Conclusion

Nous n'aurions pas préconisé la construction d'une nouvelle ligne est-ouest ex nihilo parce que tout en déchargeant plus ou moins la ligne actuelle du RER A, elle aurait favorisé l'étalement urbain, l'urbanisation des espaces naturels et de respiration de l'ouest parisien. Elle aurait incité à habiter toujours plus loin et donc à y multiplier les déplacements.

Tout autre est le projet présenté : il s'agit de la modernisation de l'exploitation de la ligne existante Paris – Mantes, accompagnée de la construction du prolongement de la ligne RER E vers La Défense. Ces renforcements, doublements et améliorations de desserte au sein de zones déjà urbanisées - la boucle des Hauts de Seine et Seine Aval - vont faciliter et fiabiliser le service assuré, réduire les surcharges constatées aujourd'hui jusqu'au cœur de Paris et attirer de nouveaux usagers. Nombreux sont en effet les habitants et utilisateurs qui vivent et travaillent sur cet axe majeur de l'Île-de-France et utilisent leur voiture à cause de la qualité insuffisante du service rendu aujourd'hui.

L'AUT mentionne dans ce cahier d'acteur quelques-unes des conditions qui lui paraissent indispensables à la réussite du projet. Il faut y ajouter l'enjeu de la tenue du calendrier. Une réalisation en 2020 paraît déjà bien lointaine. La date reste cependant ambitieuse si on la rapproche par exemple du délai mis pour la réalisation de la Tangentielle Nord dont la mise en service complète est annoncée pour 2018 alors que le projet a été initié en 2000.

L'AUT maintiendra la plus grande vigilance sur la tenue des délais.

