

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°15



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.



RER E : Quel impact sur Aubergenville ?

Le projet Eole (RER E) apparaît très structurant pour le territoire de Seine Aval et par conséquent, pour la commune d'Aubergenville. Il s'agit d'un projet à long terme, qui doit prendre en compte l'ensemble des problématiques du territoire afin d'améliorer, pour les habitants et les acteurs économiques, la desserte en transports en commun. Le dossier mis en débat aujourd'hui, donne l'impression que ce territoire, situé entre les Mureaux et Mantes-la-Jolie, n'a pas été appréhendé de façon totalement satisfaisante. C'est pour ces raisons que la ville d'Aubergenville a choisi d'élaborer ce cahier d'acteur, pour apporter sa contribution et faire des propositions visant à l'amélioration du projet.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Mairie d'Aubergenville

1 avenue de la Division Leclerc

CS 20516

78416 Aubergenville cedex

www.aubergenville.fr

mairienet@aubergenville.fr

fax : 01 30 95 43 37 – tél. 01 30 90 45 05

Aubergenville, premier centre urbain important entre Les Mureaux et Mantes-la-Jolie

Aubergenville, commune de 12 282 habitants, chef-lieu de canton est le plus grand pôle urbain entre Les Mureaux et Mantes-la-Jolie. Aubergenville s'étend de la Seine au Plateau des Alluets, sur six kilomètres et est coupée par plusieurs grands axes majeurs (voies SNCF, A13, CD113). C'est une commune pourvue d'une structure urbaine totalement différente, suivant les quartiers (quartier résidentiel d'Elisabethville, centre bourg, quartier d'immeubles collectifs d'Acosta, hameau de Vaux les Huguenots...). **Une partie de la commune est classée en secteur ZUS et le nombre de logements sociaux est d'environ 41 %.**



De nombreux équipements collectifs, publics ou privés, municipaux ou intercommunaux sont présents (écoles maternelles et primaires, collège, lycée, centre de formation aux métiers du bâtiment, école de musique, centre aqualudique, théâtre, clinique, maison de retraite, équipements sportifs divers). L'activité économique est importante avec deux zones d'activités industrielles, une zone d'activité commerciale, et la présence de l'usine Renault dont plus de 90 % de la fabrication est implantée sur Aubergenville. **Au total, ce sont plus de 5 000 emplois (dont environ 3 000 chez Renault) qui sont présents sur la commune.** Par ailleurs, Aubergenville fait partie de la Communauté de communes Seine Mauldre, qui regroupe cinq communes (Aubergenville, Flins, Bouaffle, Nézel, Aulnay sur Mauldre). **Membre de l'OIN, Aubergenville s'inscrit dans les objectifs définis notamment en matière de transports.**

► La gare d'Aubergenville et son rôle sur le territoire

La gare d'Aubergenville/Elisabethville est une gare de proximité pour les habitants. Aubergenville est une des communes de la Seine Aval **qui a un taux de motorisation des plus faibles (entre 50 et 75 %).** **C'est aussi une gare de rabattement pour les communes environnantes (Epône, quartier Elisabethville, Flins, Bouaffle, Bazemont, Nézel, Aulnay-sur-Mauldre, Maule).** L'ensemble de ces communes représente un potentiel de 28 000 habitants susceptibles d'utiliser la gare d'Aubergenville. Une gare routière située devant l'entrée principale permet l'arrivée des lignes 18, 21, 40 et 43. Par ailleurs, un parking d'intérêt régional est à la disposition des voyageurs. **La fréquentation de la gare, en période de plein trafic dans le sens Paris est de 2 300 montants, dont 840 à l'heure de pointe entre 7 heures et 9 heures. Sur ce créneau horaire 53 % se rendent à la gare de Paris Saint-Lazare dont 19 % dans le quartier et 32 % pour une correspondance avec un autre mode de transport** (chiffres communiqués par le STIF sur la base d'une enquête réalisée en 2005 ; les correspondances avec le mode bus ne sont pas comptabilisées).

► La desserte actuelle SNCF

La desserte actuelle, à l'heure de pointe, est d'un train toutes les 20 minutes en direction de Paris et de 27 à 33 minutes en direction de Mantes-la-Jolie. **Le temps de parcours pour rejoindre la gare de Paris Saint Lazare est de 38 minutes. Les trains sont semi directs et s'arrêtent uniquement aux gares des Mureaux, de Verneuil et de Houilles.** La qualité de service s'est dégradée au fil des années, notamment avec le remplacement de certains trains à deux niveaux par des rames inox à un seul niveau (appelé communément les petit gris), la suppression et le retard régulier de trains et l'augmentation de l'insécurité.

► Les développements en cours

En matière de développement économique, Aubergenville et la Communauté de communes Seine Mauldre constituent un pôle majeur de développement pour l'OIN Seine Aval. A savoir : finalisation de la commercialisation de la zone d'activités des Chevries (40 hectares), requalification de la zone d'activités du Clos Reine (30 hectares), 2e phase du développement de la zone commerciale Family Village, création prochainement d'une nouvelle zone d'activités de 14 hectares à Flins (à proximité de la gare d'Aubergenville), développement de la construction du véhicule électrique par Renault sur l'usine d'Aubergenville/Flins avec installation d'une usine de fabrication de batterie et de déconstruction de véhicules.

Sur le plan du logement, des opérations de densification de l'habitat sont en cours et des programmes ciblés de nouveaux logements seront lancés.



Le projet EOLE et ses impacts sur Aubergenville

Le projet EOLE permettra de relier directement la gare d'Aubergenville à La Défense et au RER E à l'est. La fréquence va passer, à l'heure de pointe, de 3 trains à 4 trains. Aubergenville ne sera plus reliée à la gare Saint-Lazare puisque l'arrivée d'Eole se fera à la station Haussmann Saint-Lazare (gare souterraine existante du RER).

Les trains vont devenir omnibus et s'arrêter dans 5 nouvelles gares (les Clairières de Verneuil, Villennes-sur-Seine, Poissy, La Folie, La Défense). L'arrêt à Houilles sera supprimé mais un arrêt à Porte Maillot a de très grandes chances d'être créé en raison de la correspondance possible avec le RER C.

Selon RFF, la SNCF et le STIF, lors d'une réunion dans leurs locaux, avec le projet Eole, Aubergenville serait relié en direct à La Défense, en 35 minutes (soit un gain d'environ 5 minutes par rapport à la situation actuelle) et Haussmann Saint-Lazare (à l'heure de pointe du matin) en 43 minutes environ (soit une augmentation du temps de parcours d'environ 5 minutes). Ces temps de parcours sont établis sur la base d'un changement de matériel (voiture à deux niveaux avec accès par trois portes et quais rehaussés, mise en place du KVB, création de petites portions de voies nouvelles, meilleures performances du matériel roulant au freinage et à l'accélération, meilleures régularité, suppression du temps d'attente dans certaines gares).

Ces calculs de temps de parcours reposent sur des éléments techniques permettant une simulation d'un fonctionnement théorique de la ligne, avec les paramètres estimés ou connus à ce jour, mais qui peuvent être totalement différents à horizon 2020, lors de la mise en service de la ligne (évolution importante du trafic, contraintes techniques nouvelles, etc.).

Le projet tel qu'il est présenté par le STIF, RFF et la SNCF ne semble offrir que des avantages pour les habitants de la Seine Aval. Malheureusement, ce n'est pas le cas sur tous les points pour des gares comme Aubergenville.

Sur la base du fonctionnement actuel de la ligne (matériel et exploitation actuel) les voyageurs se rendant à La Défense (-10% des voyageurs) auraient un temps de trajet quasi identique sans avoir besoin de changer de train (environ 40 minutes).

Pour ce qui est de la desserte d'Haussmann Saint-Lazare, quartier d'affaires très important situé dans le centre de Paris, l'arrêt dans les cinq nouvelles gares entraînerait une augmentation du temps de parcours estimé à environ 10 minutes, passant de 38 à 48 minutes.

Enfin, l'augmentation du trafic par le passage de 14 à 16 trains à l'heure soulève des inquiétudes sur la régularité, à terme, du trafic, alors que celle-ci est déjà fortement dégradée. Les aménagements prévus ne solutionnent sûrement pas totalement le problème du goulet de Villennes, source principale de l'irrégularité sur la ligne.

En tout état de cause, ce seront 53 % des voyageurs qui verront leur temps de parcours rallongé significativement, d'au moins 5 minutes à horizon 2020, et peut-être beaucoup plus si les dispositifs techniques prévus ne sont pas en place et si les problèmes de régularité persistent.

L'abandon de la desserte de la gare SNCF de Paris Saint-Lazare aura pour conséquence **d'augmenter le cheminement à pieds, du quai de la station d'Eole d'Haussmann Saint-Lazare, pour se rendre sur le quai de certaines ligne de métro (exemple : + 2 minutes pour rejoindre les quais de la ligne 14 et de la ligne 3).**

De plus, la distance à parcourir pour rejoindre la gare routière bus située devant la cour de Rome de la station Eole Haussmann Saint-Lazare est très nettement plus longue que de la gare Paris Saint-Lazare.

Par ailleurs, le rabattement sur la gare d'Aubergenville est assuré, pour une partie des voyageurs, grâce à des lignes de bus ayant des horaires calés sur celui des trains. Le passage d'une fréquence





au quart d'heure, à l'heure de pointe, nécessitera d'augmenter le nombre de véhicules pour desservir tous les trains (à titre d'exemple, la ligne 40 a actuellement besoin d'environ 20 minutes pour faire l'aller-retour pour desservir le haut de la commune d'Aubergenville).

Les inquiétudes des habitants, les risques pour l'activité économique et pour l'environnement

L'augmentation des temps de parcours vers le centre de Paris risque de nuire au projet de développement (économique et urbain) de la ville et des communes environnantes et ne respecte pas l'objectif d'amélioration des temps de transport prévu dans le protocole OIN.

Il pourrait avoir même pour conséquence de détourner des rabattements actuels d'Aubergenville sur d'autres gares, augmentant ainsi les problèmes de circulation, d'accès (VL, bus) et de stationnement.

L'impact sur la désaffection du transport en commun au profit de la voiture particulière, pour ceux qui le peuvent, n'est pas à négliger, allant ainsi dans le sens inverse des objectifs du Grenelle de l'environnement, visant à réduire l'émission de CO2.

Aubergenville verra aussi s'accroître les nuisances sonores, sans en bénéficier de manière totalement satisfaisante.

Enfin en 2020, alors que les déplacements sont essentiels à la vie de toute collectivité, comment peut-on concevoir que le temps de trajet passe de 38 minutes à 48 minutes ou de 38 à 43 minutes, pour relier le centre de Paris, alors que durant la première moitié du 20e siècle, il était de 40 minutes sachant que depuis la population a été multipliée par 15 ?

Les propositions de la ville d'Aubergenville

Il n'est pas question de remettre en cause le projet Eole, mais nous souhaitons des améliorations pour maintenir de l'attractivité à notre territoire et faciliter le déplacement des voyageurs empruntant notre gare.

La ville d'Aubergenville est bien évidemment favorable à la desserte de La Défense mais considère incontournable qu'une amélioration des temps de parcours pour rejoindre Haussmann Saint-Lazare soit réalisée (53 % des destinations dans le sens Paris, actuellement). Ce temps de parcours ne doit pas être supérieur à celui d'aujourd'hui pour rejoindre Paris Saint-Lazare (38 minutes).

Nous demandons donc le maintien de semi directs d'Aubergenville à Paris (dans le cadre de la desserte de la gare Haussmann Saint-Lazare), et inversement, avec un arrêt aux Mureaux, à La Défense et éventuellement à Verneuil.

Par ailleurs, au vu des problèmes actuels de régularité et, à terme, après la mise en place d'Eole, il nous semble indispensable de réaliser, parallèlement à ce projet, la liaison Paris Normandie afin de dissocier les trafics banlieue et ceux des grandes lignes. Eole ne pourra fonctionner, en Seine Aval, de façon satisfaisante, qu'à cette condition.

Enfin, la mise en accessibilité totale de la gare doit faire partie des opérations menées conjointement.

