

Ile-de-France Environnement (IDFE) fédère 370 associations de protection de l'environnement situées dans les 8 départements de la Région. IDFE (40 000 adhérents) et ses associations veillent à la sauvegarde et la mise en valeur de l'environnement et de la qualité de la vie des Franciliens dans tous leurs aspects : notamment l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la protection du patrimoine, la protection des sites naturels et bâtis, la protection de la faune et de la flore, l'amélioration du cadre de vie, la lutte contre les pollutions et les nuisances afin de permettre un développement soutenable. IDFE possède une forte équipe collégiale bénévole qui lui permet de remplir sa mission auprès de toutes les collectivités territoriales et d'éditer le mensuel Liaison. Son intérêt pour les déplacements collectifs ou individuels vise à les minimiser, afin de limiter l'impact écologique de notre mode de vie sur la planète.



► Quelles améliorations à court et moyen terme ?

Pour IDFE, seule la création d'une ligne entièrement nouvelle vers la Normandie, à partir de Nanterre (ligne LGV), permettra tout à la fois de desservir les territoires normands et l'ouest francilien dans de bonnes conditions. En faisant passer les trains normands par la ligne à grande vitesse, cela libérera de la capacité sur la ligne Paris-Le Havre pour ajouter des trains et prévoir des arrêts supplémentaires.

En attendant cette réalisation à moyen terme, dont le financement reste à trouver, IDFE demande :

- la poursuite des efforts engagés par le STIF, la RATP et la SNCF pour l'amélioration du fonctionnement du RER A ;
- la remise à plat du programme de desserte de l'ouest parisien par Eole, pour tenir compte des demandes exprimées par les territoires ;
- la poursuite du maillage des transports en commun dans l'ouest francilien, avec notamment le prolongement du T 2 vers Houilles/Sartrouville et Argenteuil, la réalisation intégrale des Tangentielle Nord et Ouest.

► Les risques environnementaux

Ils sont nombreux : les désordres souterrains (effondrement du terrain), le bruit de roulement, une imperméabilisation des sols, le confort des passagers, un étalement urbain inconsidéré et une consommation des terres agricoles et enfin le coût carbone du projet.

IDFE demande qu'ils soient tous pris en compte, dans un document les détaillant très soigneusement, élaboré par un cabinet spécialisé indépendant pour l'enquête publique. L'analyse environnementale de RFF fournit une bonne base de travail mais on ne peut être juge et partie.

► Le transport de fret

Les grandes plates-formes logistiques desservant Paris et sa proche couronne sont situées à l'est en Seine-et-Marne et à l'ouest dans les Yvelines. L'utilisation du RER E quelques heures de nuit pour amener les marchandises dans Paris, à Nanterre (La Folie) permettrait de diminuer de manière importante l'utilisation des déplacements en camion et donc de leur impact environnemental. Le dernier kilomètre permettrait ensuite de distribuer localement les produits.

Conclusions

- IDFE est favorable à la **prolongation du RER E**, solution d'urgence pour améliorer la liaison est-ouest de la Région. Néanmoins, seule la poursuite du rééquilibrage des emplois à l'est de Paris permettra de réduire durablement la demande de transport.
- IDFE demande un **tracé direct de la Porte Maillot au CNIT**.
- IDFE demande que le **trafic ferré après Nanterre fasse l'objet d'un doublement rapide des voies**.
- IDFE demande que le **transport de fret de nuit** puisse être aménagé pour desservir Paris et La Défense.
- IDFE demande que **l'intermodalité du réseau et des gares**, surtout pour les modes de déplacements doux, soit mis en œuvre prioritairement.
- IDFE demande que le **Plan régional de mobilisation des transports soit encore accéléré**, car les Franciliens souffrent énormément des retards accumulés depuis plus de trente ans.



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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010



Cahier d'acteur n°38

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.

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



IDFE
54, avenue Edison
75013 Paris
Tél. : 01 45 82 42 34
www.idfe.eu

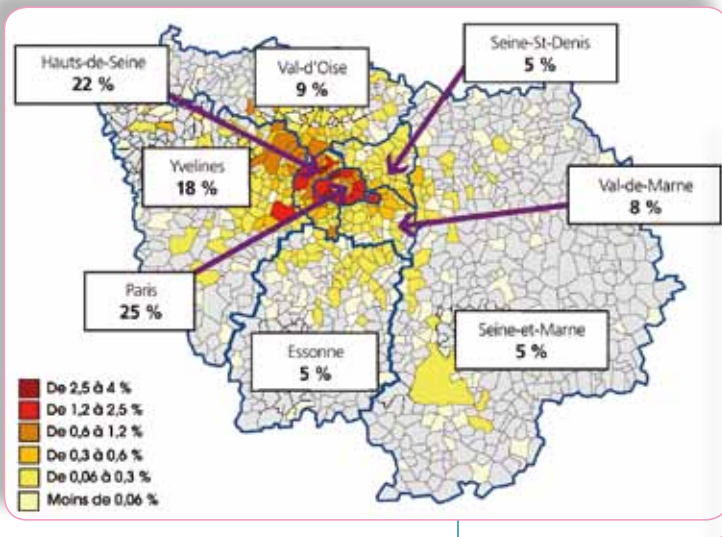
Les propositions d'IDFE pour enrichir le projet EOLE (RER E)

IDFE est favorable au prolongement du RER E à l'ouest et plus généralement à la mise en place rapide des transports collectifs en Ile-de-France prévue par le Plan régional de mobilisation pour les transports afin de faciliter les déplacements, réduire leur durée et améliorer la qualité de vie des Franciliens. Toutefois, elle s'interroge sur l'impact environnemental de tels projets qui risquent de favoriser davantage l'étalement urbain, une artificialisation des sols, une consommation de terres agricoles et, en définitive, de s'opposer à un véritable développement durable lorsqu'ils sont transversaux et déployés sur plus de 120 km.

► Rapprocher les emplois des logements, pour réduire la demande de transports

Choisir à court terme de privilégier l'offre de transport pour répondre à la demande devra être impérativement suivi d'actions pour réduire la demande, seules capables de répondre aux exigences d'un développement durable. Le rééquilibrage de la densité des emplois entre l'ouest et l'est de l'Ile-de-France doit se poursuivre afin de réduire cette demande de mobilité. Deux tiers des emplois franciliens sont situés à l'ouest et au sud parisien, ce qui entraîne

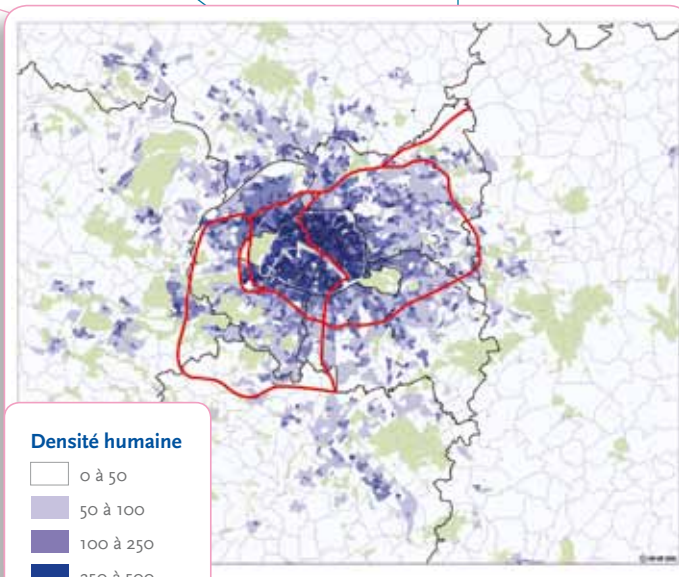




journallement des déplacements importants des salariés habitant à l'est, au nord ou à l'ouest. La Seine-et-Marne avec 0,67 emplois par actif résident versus Paris avec 1,45 et les Hauts-de-Seine avec 1,13 emplois par actif résident illustre bien l'attractivité de l'ouest parisien (chiffres du recensement 2007). Le prolongement du RER E jusqu'à Mantes en passant par La Défense et Nanterre va faciliter la desserte des pôles d'emplois, désengorger le RER A et la ligne n°1 du métro. Le maillage de tout le réseau de transports collectifs francilien (trains, RER, métro, tram et bus) va avoir aussi pour conséquence de désengorger le trafic routier, à condition que sa mise en service puisse être suffisamment rapide pour écremer les 2 % de croissance annuelle de la mobilité francilienne. Cette amélioration du trafic routier pose ainsi la question de sa contribution financière à l'effort régional d'amélioration des transports.

Lieux de résidence des salariés de La Défense (Source : Etude mobilité EPAD 2006)

Eviter l'étalement urbain



Démographie parisienne (source IAU)

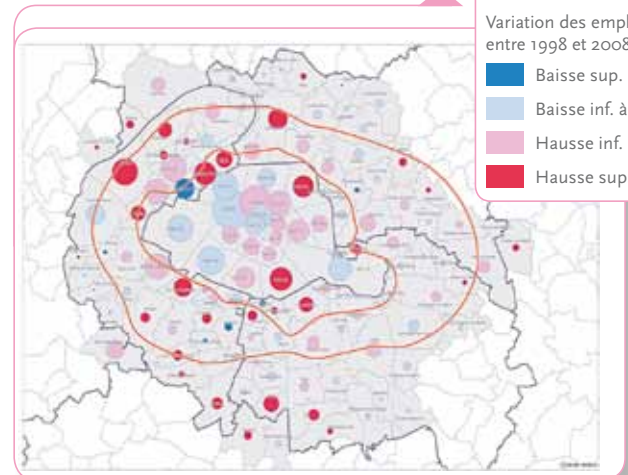
Emplois en IDF entre 1998 et 2008 (source IAU)

Arc Express Emplois en 2008



Variation des emplois entre 1998 et 2008

Baisse sup. à 2%
Baisse inf. à 2%
Hausse inf. à 2%
Hausse sup. à 2%



Sources : Estimations IAU-idf 2006 ; INSEE, CLAP 2005

0 2 4 km

L'allongement de la ligne du RER E va faciliter l'éloignement de l'habitat des lieux de travail des salariés franciliens. Pour beaucoup de ménages, s'éloigner du centre permet d'avoir un logement plus grand, moins cher et souvent un meilleur cadre de vie. Cette réduction du poste logement s'accompagne d'un transfert de charges vers le poste déplacements. La plupart des ménages oubliant de surcroît que la revente d'un logement éloigné du centre fait souvent l'objet d'une importante décote. Ces ménages vont donc utiliser plusieurs modes de déplacements pour se rendre à leur travail : vélo, voiture, puis transports en commun. L'OIN Seine Aval et le nord de la Seine-et-Marne préfigurent largement ce qui est train de se passer ; l'urbanisation, la consommation des terres agricoles vont précéder rapidement la mise en place du RER E. La poursuite du RER E envisagé vers Meaux ne peut qu'encourager le processus d'étalement urbain, de consommation des bonnes terres arables et, en définitive, être très préjudiciable au bilan énergétique des déplacements à un moment où la ressource va diminuer. L'urbanisation française consomme l'équivalent d'un département tous les sept ans (INSEE).

► Le tracé du RER E et les gares

IDFE est favorable au passage en tunnel entre Paris et La Défense, afin d'éviter les nuisances sonores d'une ligne aérienne.

► Au point de vue du tracé :

- le tracé par la porte Maillot avec une gare est préféré aux deux autres tracés, en raison du maillage avec le RER C et ligne 1, en raison de la desserte de Clichy et Saint-Ouen par la ligne 14 prolongée ;
- le crochet du RER E venant de la porte Maillot pour éviter les fondations des tours de La Défense ralentira la vitesse et donc le débit du RER ; il usera davantage le matériel roulant. Un tracé proche de l'actuel ligne n° 1 réduirait coûts d'infrastructure et d'usage. Certaines des tours en rénovation (Carpe Diem) ou en construction prévoient de creuser des puits géothermiques à près de 60 mètres de profondeur. Il est nécessaire de vérifier s'ils ne sont pas sur le trajet du RER.

► **La Défense / gare du CNIT** : son implantation nécessite d'être bien étudiée sur le plan géotechnique, car située à un emplacement très encombré. Les fondations d'une autre tour, la tour Phare, d'une masse encore inusitée en France, font peser une masse d'incertitude sur tout le sous-sol de ce secteur. Pour la gare de La Folie, un aménagement pour le service du fret est primordial, les plates-formes parisiennes étant progressivement éliminées (Batignolles).

► Raccordement à la ligne Paris-Le Havre et son utilisation.

► **Nanterre** : choix du saut de mouton. Pour des raisons de nuisances sonores aériennes, le saut de mouton du Pont de Seine est à privilégier. On rappelle que Nanterre est une ville que les infrastructures de transports utilisées pour desservir Paris ont passablement défigurée et dont les habitants souffrent de ces nuisances sonores et polluantes. IDFE demande qu'une gare supplémentaire soit créée dans le centre de Nanterre, soit sur la ligne E soit par un prolongement de ligne 1 de métro pour desservir des quartiers en expansion importante.

Au sortir du tunnel, à Nanterre, le RER E rejoindra 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. Or, il faut rappeler que cette ligne est déjà saturée par le trafic voyageurs actuel (RER A, Transilien, Intercités et TER) et fret, y compris en heures creuses. Vouloir tout à la fois augmenter les fréquences, la régularité, ajouter des trains supplémentaires vers la Normandie et répondre à la demande croissante de déplacements s'apparente à « mission impossible ». Des aménagements de gares et de voies sont prévus entre Poissy et Mantes-la-Jolie pour accueillir les nouvelles rames, et améliorer la séparation des circulations entre les trains franciliens, les trains normands et les trains de fret. Ils semblent bien insuffisants pour répondre aux besoins de desserte des habitants de la vallée de la Seine en aval de Paris. D'où une déception et un scepticisme des habitants et usagers des territoires concernés.

► **Mantois** : comme d'autres, les habitants de Verneuil-Vernouillet constatent que la suppression des directs et semi-directs de Mantes à Paris Saint-Lazare via Poissy allonge les temps de transport vers la capitale et l'agglomération de Cergy - Pontoise. De plus, la possibilité de deux arrêts en heure de pointe en gare de Vernouillet-Verneuil n'est pas acquise ("la faisabilité technique reste à confirmer").

► **Boucles de Saint-Germain et de Montesson** : aucun arrêt n'est prévu entre Poissy et Nanterre. Les gares de Maisons-Laffitte (boucle de Saint-Germain-en-Laye), Sartrouville, Houilles-Carières (boucle de Montesson), ne sont pas desservies par les rames d'Eole. La correspondance entre le RER E et la Tangentielle Nord, mise en service en 2018, n'est pas assurée à Sartrouville. La liaison directe de Houilles vers Paris Saint-Lazare (11 minutes) et vers le Mantois est supprimée, ce qui correspond à une dégradation du service. Cette situation est inacceptable.

► **Agglomération de Cergy-Pontoise** : le projet ne permet pas le renforcement des liaisons vers l'agglomération de Cergy-Pontoise (RER A, Transilien).

► **Exploitation de la ligne entre Nanterre et Mantes** : malgré les améliorations apportées au réseau, la saturation des voies perdurera, ce qui entraînera une exploitation fragile et un service de qualité médiocre, tout incident sur un train ayant des répercussions en chaîne. Toutes les gares doivent être aménagées pour favoriser l'intermodalité (vélos, bus, trams et voitures) et l'accessibilité aux piétons handicapés.