

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

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

Cahier d'acteur n°5



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.

Le réseau des CCI de Paris-Ile-de-France



Chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris - Ile-de-France

7, rue Beaujon 75008 Paris

Tel : 01 55 37 67 95

Site : www.paris-iledefrance.cci.fr

Courriel : agalitzine@paris-iledefrance.cci.fr

► Le cahier d'acteur de la CRCI Paris-Ile-de-France

Les 593 000 entreprises franciliennes représentées par la CRCI et les CCI de Paris – Ile-de-France considèrent que le projet de prolongement d'Eole à l'ouest est un projet de dimension régionale et internationale, qui apporte une contribution positive à l'Ile-de-France dans trois domaines :

1) les transports : le projet

- répond aux impératifs de désaturation de la ligne 1 du métro, du RER A et de la station de Châtelet-les-Halles,
- s'intégrera au réseau de transport en commun en créant de nouvelles interconnexions, ce qui en renforcera l'efficacité, et devrait être dans un second temps, en correspondance avec le futur métro automatique du Grand Paris, ce qui en élargira l'impact sur les déplacements,

2) le développement économique durable et l'attractivité internationale : quatre des principaux territoires stratégiques de l'Ile-de-France seront particulièrement bénéficiaires,

3) l'aménagement du territoire : le projet améliorera la fluidité des déplacements est-ouest de la région, notamment pour ce qui concerne les relations entre les zones d'habitat et les zones d'emploi.

- ▶ le quartier d'affaires Haussmann - Saint-Lazare, avec ses 244 021 salariés pour les 8e et 9e arrondissements, au cœur du quartier central des affaires, qui est le premier pôle d'emploi à l'échelle métropolitaine,
- ▶ la Porte Maillot, avec le Palais des Congrès, équipement majeur du tourisme d'affaire métropolitain, qui reçoit chaque année plus de 700 000 visiteurs par an, les 49 hôtels et leurs 5 700 chambres, la gare routière qui dessert l'aéroport de Beauvais,
- ▶ le territoire d'intérêt national de la Seine Aval, où sont prévues la réalisation de 2 500 logements par an et d'importantes implantations d'entreprises.

La liaison par Eole entre ces quatre territoires entre eux, favorisera les coopérations et les synergies entre les entreprises et leurs clients, contribuera au développement de l'activité et de l'emploi et modernisera dans un second temps, la liaison entre ces territoires, les aéroports et les gares TGV, ce qui renforcera leur attractivité, notamment internationale.

► L'aménagement équilibré du territoire

EOLE améliorera les déplacements entre l'est et l'ouest de la région, en particulier entre les zones d'habitat et les zones d'emploi.

- ▶ L'accès depuis l'est de l'Ile-de-France aux emplois de l'ouest et réciproquement sera facilité.
- ▶ Le désenclavement du Mantois et de Seine Aval sera accéléré, le projet permettant notamment un accès direct en 35 minutes au pôle d'emploi de La Défense.
- ▶ Plus généralement, l'accès des bassins d'habitat aux territoires stratégiques, aux gares et aux aéroports, sera attractif.

En effet, les pôles d'habitat à l'ouest et à l'est seront reliés aux quatre territoires stratégiques, à la gare Saint Lazare, aux gares TGV nord et est, via CDG Express, à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et au futur réseau du Grand Paris, avec l'accès à l'aéroport d'Orly, via la ligne 14, en passant par les quartiers d'affaires de Bercy et de Tolbiac.

Les cinq demandes d'adaptations et de compléments du projet Eole, présentées par la CRCI et les CCI de Paris – Ile-de-France

► Le tracé retenu doit être celui qui passe par la Porte Maillot et comporte une gare desservant le Palais des Congrès et le complexe hôtelier.

- ▶ Ce tracé a été classé en première position par l'analyse multicritère Electre réalisée par le STIF et RFF (cf. schéma ci-contre) et il est présenté dans le Dossier d'objectifs et de caractéristiques principales (DOCP) et dans le dossier du maître d'ouvrage soumis au débat public.
- ▶ L'augmentation du temps de parcours sur ce tracé via la Porte Maillot, par rapport au tracé direct "avenue des Ternes" (Haussmann Saint-Lazare – La Défense) n'est que de 1 mn 50 s, soit un temps de parcours de 7 mn 50 s au lieu de 6 mn.
- ▶ La gare de la Porte Maillot présente des avantages économiques considérables :
 - elle desservira le centre du Palais des Congrès et le complexe hôtelier, et offrira une liaison rapide avec le quartier de la Défense,
 - elle sera interconnectée au RER C et à la ligne 1 du métro,
 - elle desservira la gare routière par laquelle transite une partie des voyageurs à destination de l'aéroport de Paris/Beauvais (plus d'1 million de voyageurs par an, 29 navettes par jour).

	Impacts environnementaux	Enjeux urbains liés à une gare	Renforcement du maillage TC	Décharge de RER A	Temps de parcours	Contraintes techniques	Coût d'investissement (M€)
Tracé "Porte Maillot"	Vert	Vert	Vert	Vert	45 min 50	Orange	1 170
Tracé "Porte de Clichy"	Vert	Vert	Vert	Vert	46 min 50	Orange	1 325
Tracé "Avenue des Ternes"	Vert	Vert	Orange	Vert	44 min	Orange	900

Tableau 7 – Évaluation des trois tracés sous Paris selon les critères choisis

Une fois l'analyse multicritère réalisée grâce au logiciel Electre III, l'ordre de préférence des tracés est le suivant :



Figure 27 – Classement des différents tracés sous Paris après application de la méthode Electre III

P91 du DOCP :

“L'analyse multicritère montre que la solution qui ressort en premier choix du modèle au vu des notations et de la pondération égale des critères est l'option passant par Porte Maillot, s'arrêtant sous le CNIT et rejoignant le groupe V de Saint-Lazare par le saut de mouton au-dessus de la Seine.”

P89 du dossier du Maître d'ouvrage :

“Des trois tracés de tunnel entre Paris et la Seine, celui avec une gare Porte Maillot apparaît optimal au regard de l'analyse multicritère utilisée”



Tracé Haussmann-Saint-Lazare / La Défense, par Porte Maillot

► Deux gares à La Défense sont indispensables pour répondre aux besoins de transport des salariés et de la clientèle d'affaires :

- l'une sous le CNIT, en correspondance avec le futur métro automatique du Grand Paris, qui assurera la liaison directe avec les aéroports du Bourget et de Roissy, et favorisera les déplacements est-ouest des salariés,
- l'autre à La Folie, à Nanterre.

Conclusion

La CRCI et les CCI de Paris – Ile-de-France sont très favorables au projet du prolongement d'Eole à l'ouest de la région Ile-de-France.

Plusieurs raisons motivent cette position :

- Le projet Eole à l'ouest est un projet de transport qui résoudra les graves problèmes actuels d'insuffisance de capacité de la ligne 1 du métro, et du RER A, notamment pour la desserte du quartier d'affaires de La Défense.
- Eole à l'ouest est un projet de développement économique durable qui renforcera d'attractivité internationale des quartiers d'affaires de La Défense, de la Porte Maillot, d'Haussmann Saint-Lazare et du Mantois. L'ensemble de l'Ile-de-France en bénéficiera.
- La CRCI et les CCI de Paris – Ile-de-France insistent particulièrement pour que le quartier du tourisme d'affaires de la Porte Maillot soit desservi par une gare.
- Enfin, Eole à l'ouest est un projet d'aménagement équilibré du territoire qui favorisera les déplacements est/ouest entre les zones d'activités et les zones d'habitat.

Pour toutes ces raisons, la réalisation du prolongement d'Eole à l'ouest est urgente.



Dans les deux cas, des réservations devront être réalisées pour assurer les correspondances avec le futur TGV de Paris-Normandie.

► Une gare est stratégique au croisement entre le prolongement d'Eole, et la Tangentielle ouest, au sud d'Achères-ville.

- Elle assurera une liaison efficace entre Cergy Pontoise, Versailles, Saint-Quentin, le Mantois et Paris ;
- Elle renforcera de façon significative l'offre de transport notamment pour les déplacements domicile-travail des salariés en provenance du Val-d'Oise.

► La mise en service de l'ensemble de la ligne devrait intervenir au plus tard en 2020, car la réalisation du projet est urgente.

L'urgence s'impose par l'importance des besoins en capacité de transport supplémentaire pour désaturer la ligne 1 et le RER A et pour assurer les conditions de sécurité optimales des passagers.

Pour atteindre cet objectif, il est indispensable :

- d'engager simultanément le financement et la construction des deux tronçons Saint-Lazare – La Défense d'une part et Mantes-la-Jolie – La Défense d'autre part,
- que les projets du Grand Paris et du TGV Normandie, avec lesquels EOLE devra être compatibles, ne doivent nullement retarder le financement et les travaux du prolongement d'Eole.

► Les CCI de Paris – Ile-de-France demandent à être membres du comité de suivi des études et de la réalisation du projet.

Cette participation leur permettra de témoigner de leur adhésion totale au projet, de suivre son évolution et d'intervenir, le cas échéant, sur l'impact des travaux sur l'activité des entreprises et des commerces pendant la phase de construction de la ligne.

NB : sur la partie Est de la ligne Eole existante, plusieurs améliorations apporteraient une meilleure qualité de desserte :

- supprimer le verrou au droit du viaduc de Nogent-sur-Marne, qui freine considérablement l'écoulement du trafic,
- prolonger de 3,4 km la ligne au-delà de l'actuel terminus à Tournan-en-Brie jusqu'au site du Val Bréon au nord de la commune de Châtres afin de créer :
 - une gare expérimentale multiservices permettant d'améliorer la desserte du grand est francilien et de créer un pôle d'activités,
 - un site de garages et des locaux de maintenance pour les rames RER qui n'existent pas sur le terminus existant à Tournan,
- Anticiper le prolongement du RER E de Chelles-Gournay à Meaux prévu par le projet de SDRIF en phase 3 (2021-2027).