



# CAHIER D'ACTEUR

## DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST, « EOLE »

Direction de la communication

16 novembre 2010



Avec ses 3 290 000 m<sup>2</sup> de bureaux, ses 330 000 m<sup>2</sup> de commerces, ses 2000 entreprises et ses 20 000 habitants, La Défense reste aujourd'hui le premier quartier d'affaires européen.

Une position fragile pour laquelle tout doit en être mise en œuvre afin de la pérenniser. Depuis 2009, La Défense s'est doté d'un précieux outil de gestion et mise en valeur des espaces publics en la personne de Defacto, l'établissement public de gestion et de promotion du quartier d'affaires garant des fonctionnalités du site.

Defacto entend être un acteur majeur dans le débat public qui s'engage aujourd'hui sur le bien fondé du prolongement de la ligne E du RER à l'ouest de Paris.

### **DEFACTO : SES MISSIONS, SES OBJECTIFS**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, Defacto est l'établissement public local en charge de la gestion de l'animation et de la promotion du quartier d'affaires. Son conseil d'administration présidé par Patrick Devedjian rassemble les collectivités locales concernées par l'opération de La Défense (villes de Courbevoie et Puteaux, Conseil général des Hauts-de-Seine).

Propriétaire des ouvrages, équipements et espaces publics du quartier d'affaires, l'une de ses principales missions réside dans la gestion et



l'entretien, qu'il veut exemplaire, des 150 hectares de la dalle de La Défense et ses franges immédiates.

Defacto accompagne ses actions de mise en valeur du site par une politique d'animation et de promotion de nature à renforcer le positionnement et l'attractivité du quartier d'affaires.

Il veille aussi à assurer et développer les fonctionnalités urbaines dans l'objectif d'une cohérence globale du site.

Defacto est l'interlocuteur privilégié des entreprises et de leurs 150 000 salariés, des 20 000 habitants et des 8 millions de visiteurs annuels.

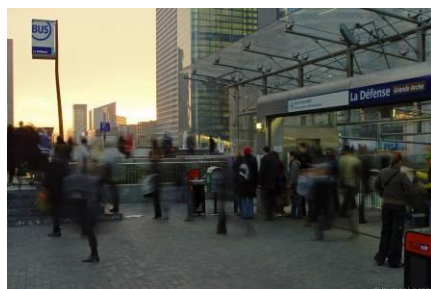
Son positionnement le conduit naturellement à une mission de coordination de tous les chantiers qu'ils soient conduits par l'ÉPADESA, les collectivités locales, les grands acteurs (services de l'État, RATP, promoteurs, investisseurs...).

Pour Defacto, l'enjeu est d'apporter au quartier la meilleure qualité de service pour maintenir le centre d'affaires dans la compétition internationale.

À cet effet, au-delà de l'offre de services innovants qu'il vise à apporter aux entreprises de La Défense, Defacto ambitionne aujourd'hui de faire de La Défense la référence en matière d'espace public.

L'établissement conduit ainsi le renouvellement de l'espace public de La Défense par la mise en place d'un projet urbain innovant, soucieux d'un développement durable du site.

## **LES TRANSPORTS : UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE**



La desserte exceptionnelle en transports en commun constitue pour les entreprises un atout majeur du quartier d'affaires. RER, métro, tramway, trains et autobus offrent une très large palette de moyens de transports.

La Défense apporte ainsi une réponse adaptée aux problématiques de développement durable.

Aujourd'hui 85 % des 150 000 salariés accèdent à La Défense par les transports en commun.

Cependant la dégradation des conditions de transport et du service, est une des préoccupations majeures des entreprises présentes pouvant les conduire à s'interroger sur leur maintien sur le site.

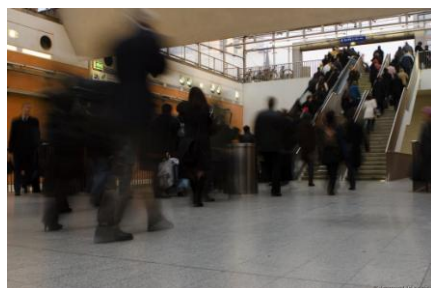
Elle peut aussi constituer un frein dans le choix d'une implantation à La Défense.

En lançant en 2006, l'ambitieux plan de renouveau de La Défense, de nature à accroître de plus de 30 000 le nombre de salariés, Nicolas Sarkozy avait fait de l'amélioration de la desserte une condition sine qua non de la réussite de ce plan.

Par ailleurs, La Défense, a contrario des plus grands quartiers d'affaires internationaux, ne bénéficie pas d'une desserte simple et directe avec les grands aéroports parisiens. Le lien avec les réseaux TGV nord si important vers les grands pôles d'affaires n'est pas davantage assuré correctement.

Les liaisons transports domicile-travail doivent aussi être développées vers le grand bassin d'habitat du Mantois et de Seine Aval et vers l'est de l'Île de France afin de soulager le RER A saturé.

Defacto, interlocuteur majeur des entreprises du site, notamment avec l'association AUDE (Association des utilisateurs de La Défense) met ainsi l'accent sur la priorité à donner aux transports publics,







particulièrement cruciaux si l'Ile-de-France veut réussir le pari du développement durable.

### EOLE : LA PRIORITÉ

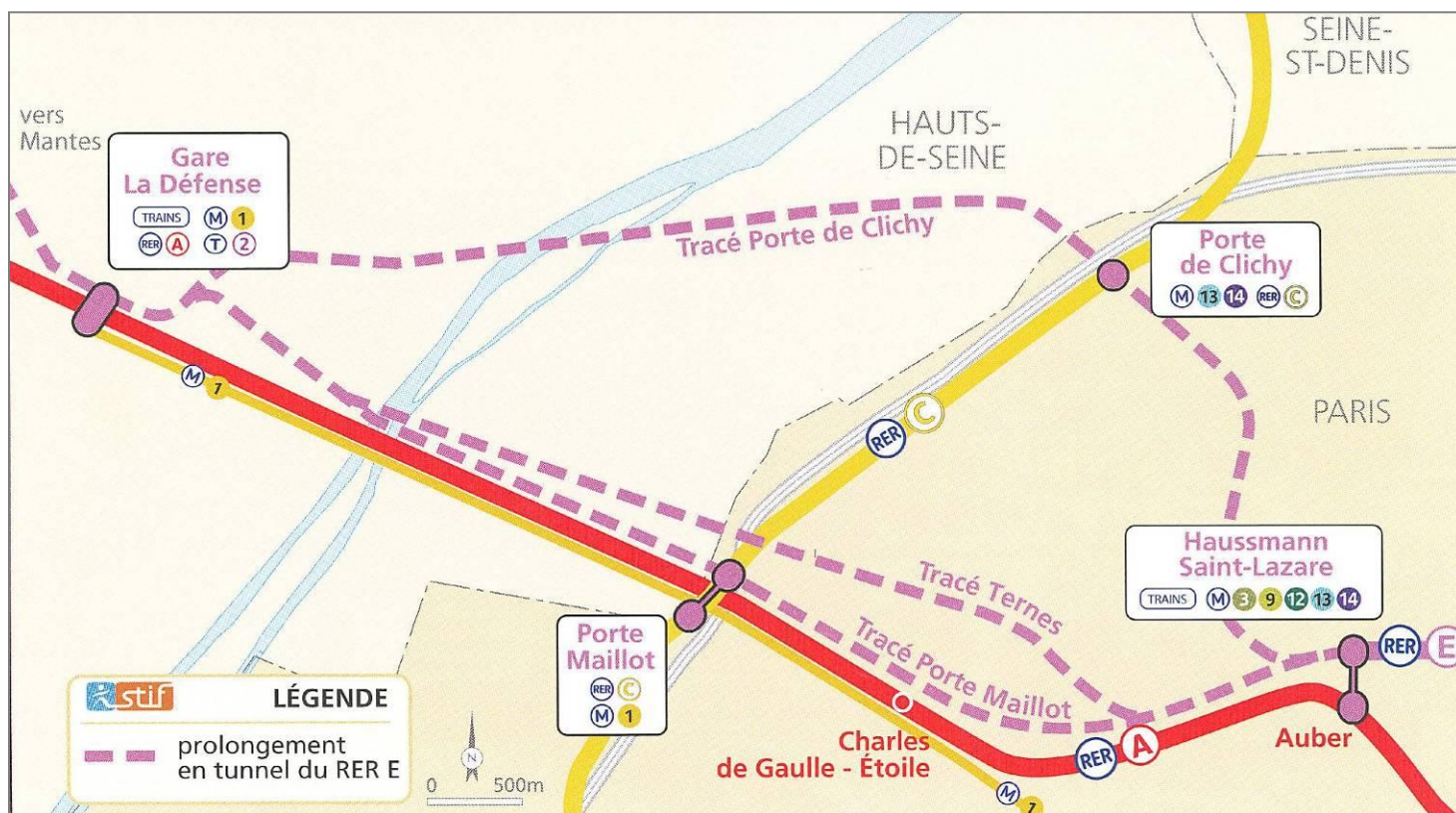
Annoncée dans le cadre du plan de renouveau de La Défense, le prolongement à l'ouest de la ligne E du RER permet de répondre aux ambitions du quartier d'affaires pour conforter sa position de leader dans la compétition mondiale que se livrent les grands pôles tertiaires dans un contexte économique de plus en plus tendu.

Il permettra tout d'abord d'apporter une solution à la saturation que connaissent aujourd'hui la ligne A du RER dans son tronçon central mais aussi par ricochets la ligne 1 du métro ainsi que les grandes stations parisiennes comme Châtelet ou Saint Lazare.

Il permettra aussi de renforcer durablement l'offre de transport est ouest et notamment vers Seine Aval et le Mantois où pourra se développer une nouvelle offre de bassin de logement mais aussi de création de pôles de back office pour les grandes entreprises présentes à La Défense.

Il permettra également de renforcer via le grand pôle Magenta les liaisons avec les TGV nord et est mais aussi avec l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Il permettra enfin une meilleure liaison avec le centre de congrès de la porte Maillot mais aussi avec les zones en développement sur le secteur Seine Arche.





## QUEL TRACÉ ? QUELLE GARE ?

Pour Defacto, le tracé passant par la Porte Maillot serait à privilégier. Il permettrait un accès direct au centre de congrès de la porte Maillot en assurant une connexion avec la ligne C du RER et la ligne 1 du métro, contribuant à l'allègement de la fréquentation de cette dernière.

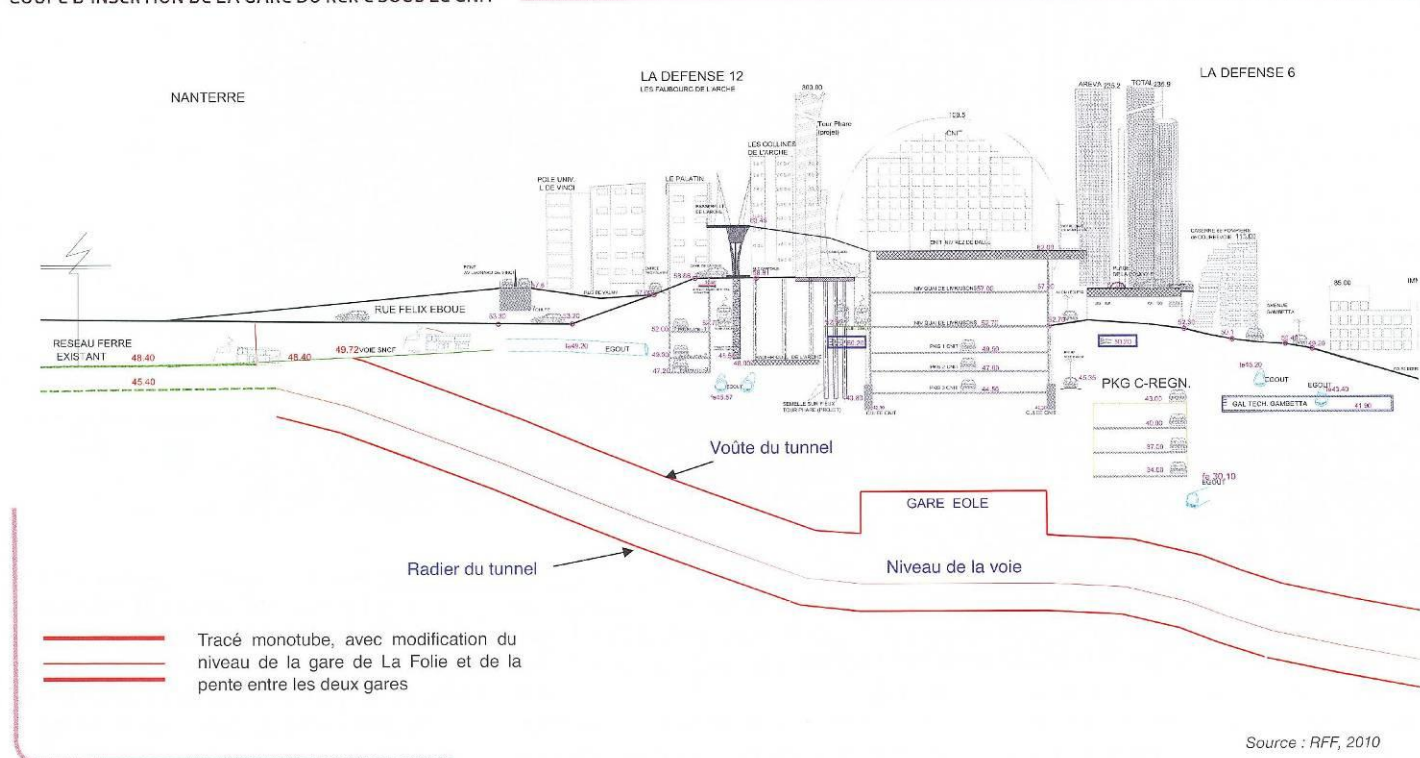
Parmi les différentes hypothèses de création de gares, celle située sous le CNIT paraît s'imposer à l'établissement public de gestion.

Elle pourrait ainsi favoriser et limiter les temps de correspondances avec toutes les lignes du hub actuel (RER A, ligne n°1, gare SNCF, tramway). Sa proximité avec le grand hall d'échange de Cœur transport pourrait permettre la création de liaisons directes de quai à quai.

Cette réalisation permettrait la réalisation de nouvelles sorties vers la dalle afin de mieux irriguer les quartiers riverains du CNIT appelés à accueillir des projets majeurs du plan de renouveau comme les tours Phare ou Ava qui apporteront un flux quotidien supplémentaire de 30 000 salariés environ.

Ce choix doit nécessairement s'accompagner d'une gare dans le secteur des Groues, extension naturelle du pôle économique. Cette seconde gare permettrait aussi de desservir le grand projet Arena, nouveau centre d'attractivité de La Défense appelé à générer des flux massifs de public lors de grands événements culturels, sportifs ou économiques. Une desserte en transports en commun performante est la condition sinon de la faisabilité du moins du succès de ce nouvel équipement.

COUPE D'INSERTION DE LA GARE DU RER E SOUS LE CNIT







## REPENSER LA DESSERTE DE LA DÉFENSE

Le prolongement d'Eole n'est pour Defacto qu'une étape dans la réflexion qui doit être menée sur la desserte globale de La Défense. Cette réflexion doit s'engager sans attendre afin de répondre à des objectifs vecteurs d'enjeux stratégiques :

- Irriguer au mieux le quartier et assurer l'adéquation entre la densité d'emplois et la desserte en prenant en compte les nouvelles opérations.
- Localiser les sorties en référence au fonctionnement du quartier.
- Intégrer les projets Arc-Express et Grand Paris en cohérence avec le prolongement d'Eole et chercher à limiter les risques de défaut de sécurité et de saturation liés au transit né du cumul entre les fonctions de desserte et de correspondances dans un espace sous dalle limité. En ce sens la localisation d'une gare pour le réseau de transport du Grand Paris, potentiellement envisagée sous les Quatre Temps mérite une expertise approfondie notamment quant à ses conséquences en matière de sécurité et de fonctionnalités. Sa pertinence reste à démontrer au regard d'un réseau de desserte locale interne au site reliant la gare de Cœur Transports à la future gare des Groues.
- Rechercher des modes de desserte locale interne au site de la Seine à la Seine permettant de relier les différentes gares et stations.
- Prendre en compte la problématique logistique dans l'infrastructure de desserte de transport en commun pour réduire les nuisances dues à la circulation routière (messagerie, livraisons fournitures, ...)



## REPENSER COEUR TRANSPORT

Selon Defacto, le débat sur le prolongement d'EOLE doit être l'occasion de s'interroger de manière globale sur les transformations à entreprendre dans la grande halle de Cœur Transport dont on perçoit dix ans après son achèvement l'impérieuse nécessité.

Ces transformations s'imposent par des dysfonctionnements déjà constatés : accès au T2, sous dimensionnement par rapport aux usages de la sortie verrière.

Cette réflexion doit être menée de pair avec celle qu'engage Defacto sur l'espace souterrain de La Défense : comment valoriser les vastes volumes sous dalle sans affectation aujourd'hui ? Comment améliorer qualitativement l'espace sous dalle ? Comment mieux assurer les liaisons avec les parkings et les gares routières ? Comment mieux gérer les flux entre les sous sols et la dalle ?



## RESTRUCTURER PRIORITAIREMENT LA STATION ESPLANADE

Sans attendre les décisions finales sur le prolongement d'Eole, Defacto préconise le lancement d'études sur la station Esplanade de La Défense sur la ligne 1.

Déjà sous dimensionné par rapport aux flux actuels son inadéquation va encore s'accroître avec la mise en service des premiers immeubles du plan de renouveau : occupation globale de CB 21 et livraison de





First en 2011, puis, dans l'avenir, livraisons d'Air<sup>2</sup>, D<sup>2</sup>, Carpe Diem et Hermitage.

Le redimensionnement de la station Esplanade pourra, dans l'attente de la mise en service d'Eole offrir une première bouffée d'air salubre pour le quartier.

Le débat qui s'engage aujourd'hui sur le prolongement d'Eole est doublement vital pour le quartier d'affaires.

Il permettra de mettre un terme aux inquiétudes et aux interrogations sur un départ potentiel des grandes entreprises présentes tout en confortant le choix des futurs occupants des nouvelles tours.

**Defacto a aussi la conviction de l'urgence d'ouvrir un débat liant transports et urbanisme du quartier d'affaires tout aussi stratégique pour l'avenir de La Défense.**