

Le RER E va vers l'ouest: qu'en attendre dans la Boucle?



Le débat public sur le projet de prolongement à l'ouest du RER E - appelé aussi Eole - va se dérouler à l'automne. Le Cadeb suit le dossier avec Île-de-France Environnement (IDFE) et l'Association des Usagers des Transports (AUT). L'intérêt global du projet est incontestable. En revanche, dans la Boucle, sans arrêt, au moins dans l'immédiat, le bilan est plus mitigé, il sera donc essentiel de se manifester pendant la période du débat public, pour s'informer et faire valoir nos arguments.

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à Seine aval et au Mantois en passant par La Défense.

Le premier tronçon nécessitera le percement d'un tunnel long de 8 km environ jusqu'à La Défense et Nanterre. Au-delà, le RER E rejoindra sur une longueur de 47 Km les voies existantes de la ligne SNCF Paris Saint-Lazare/Mantes qui seront aménagées entre Mantes et Poissy.

Intérêt global du projet

Il s'agit tout à la fois de :

- renforcer la desserte de l'ouest francilien, notamment du Mantois et du secteur de Seine Aval,
- décharger le RER A
- offrir un nouvel accès direct au secteur de La Défense en venant de l'est parisien.

Desserte actuelle et future de la Boucle

Dans la boucle de Montesson, deux gares sont situées sur le parcours d'Eole: Sartrouville et Houilles / Carrières.

Actuellement, ces gares sont desservies par les trois lignes suivantes :

- RER A branches Cergy et Poissy (en heure de pointe, seuls les RER de la branche Poissy marquent l'arrêt à Houilles/Carrières). Pas de changement prévu.
- Transilien SNCF Paris Saint-Lazare / Cergy (liaison supprimée en heures creuses de semaine depuis

2008, suite à réorganisation du RER A). Pas de changement prévu.

- Transilien SNCF Paris Saint-Lazare / Mantes par Poissy (un train sur deux marque l'arrêt à Houilles/Carrières). Cette ligne sera supprimée et remplacée par Eole, mais sans arrêt à Houilles. De plus, dans l'état actuel du projet, aucun autre arrêt n'est prévu entre Nanterre et Poissy.

Manque d'arrêts dans la Boucle

C'est pourquoi les habitants de la Boucle peuvent ressentir une certaine déception vis-à-vis du projet.

Un arrêt dans les gares de notre territoire présente un intérêt incontestable. Sartrouville est la deuxième ville des Yvelines, avec plus de 53.000 habitants. C'est le terminus ouest de la future Tangentielle Nord dont la mise en service intégrale est prévue pour 2018, et une correspondance a tout son sens. La « faisabilité » a d'ailleurs été étudiée. Dommage qu'une variante du projet Eole avec arrêt à Sartrouville ne soit pas proposée au débat public, avec ses avantages et ses inconvénients.

Houilles est une ville de plus de 30.000 habitants et la gare récemment rénovée draine la population des communes alentour (Carrières-sur-Seine, Montesson, etc). C'est la dernière gare sur le tronçon commun SNCF-RER en allant vers Paris, avec une correspondance facile et rapide.

Cette absence d'arrêt n'est-elle que provisoire, dans l'attente de la création

d'une ligne nouvelle Paris Normandie (voir page suivante) ? Des assurances sur ce projet nous seront-elles données pendant le débat public?

Absence d'amélioration de la ligne existante

C'est l'autre déception vis-à-vis du projet dans la Boucle. En effet, en traversée de notre territoire, rien n'est prévu ni pour la sécurisation des accès, alors que le barriérage le long des voies est vétuste ou inadapté, ni pour l'aménagement des quais, ni pour le traitement du bruit ferroviaire, pourtant reconnu. Plusieurs « points noirs » du bruit sont recensés, notamment sur la portion où circule également le fret (pont métallique à Sartrouville).

Débat public

Un débat public aura lieu du 1er octobre au 19 décembre 2010 sur le prolongement du RER E à l'ouest, animé par une commission indépendante. Dix réunions publiques seront organisées sur différents sites.

Une réunion est programmée à Houilles le jeudi 21 octobre, sur « Le prolongement du RER E et la desserte de la boucle de la Seine ».

Un site Internet sera mis à disposition du public à la mi-septembre, avec des informations sur le projet et le compte-rendu des débats.

Précisions nécessaires

En coordination avec les élus de la Boucle, le Cadeb ne peut qu'inviter les habitants de la Boucle à s'informer et à s'exprimer au cours de ce débat, pour que le projet devienne réellement favorable à notre territoire.

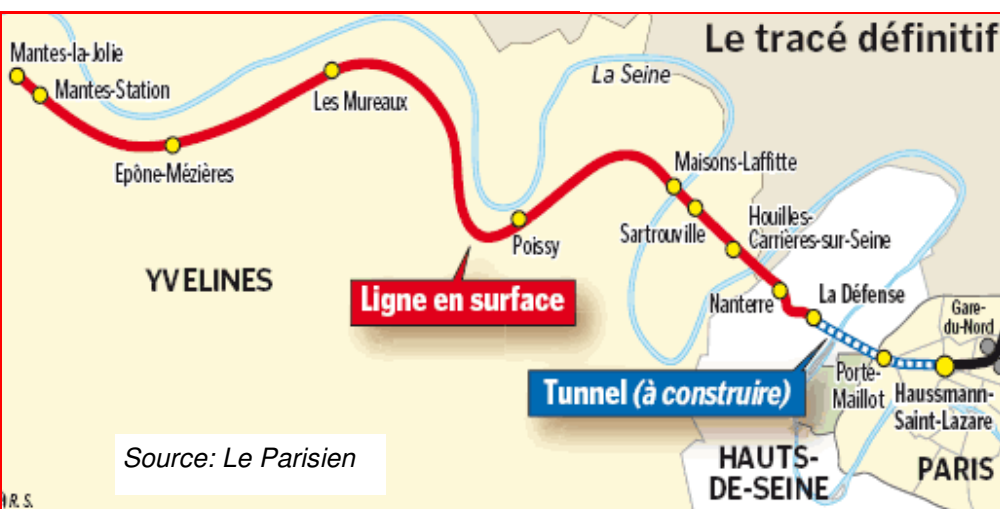
Des informations seront diffusées régulièrement sur le site du Cadeb et nous invitons nos lecteurs à s'y reporter régulièrement.

Gérard Moulin
Chargé de mission transports

Sites Internet:

Cadeb: www.cadeb.org
Commission du débat public RER E:
www.debatpublic-rer-e.org/

La Lettre du CADEB N° 27 -
Septembre 2010



Source: Le Parisien

La tangentielle Nord en travaux

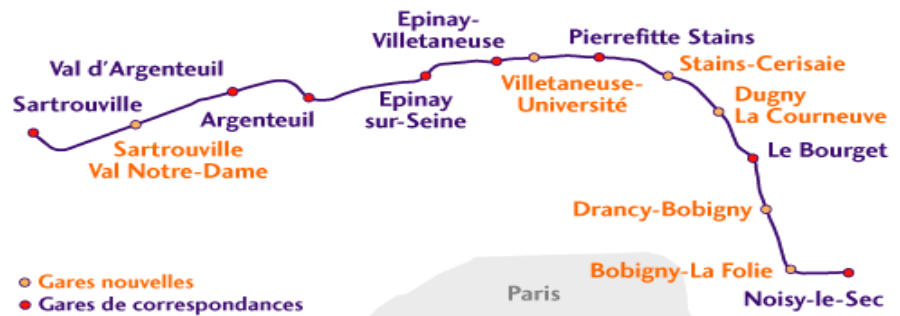
Le Cadeb tient ses lecteurs régulièrement informés de l'évolution de ce projet auquel il est attaché, en veillant à l'amélioration de l'environnement pour les riverains (traitement des points noirs bruits, réhabilitation des paysages, suppression des passages à niveau, etc). Voici les dernières informations recueillies auprès de Stéphane Ménard, directeur de projet à Réseau Ferré de France (RFF), maître d'ouvrage du projet de Tangentielle Nord.

Première véritable rocade ferroviaire d'Ile-de-France, la Tangentielle Nord doit permettre de relier les gares de Sartrouville dans les Yvelines et Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis, distantes de 28 kilomètres.

Projetée par le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), la nouvelle ligne longera le tracé de la Grande Ceinture utilisée actuellement par les trains de fret et desservira à terme 14 gares, en correspondance avec les RER A, B, C, D et E, avec les trains Transilien de Paris Nord et Paris Saint-Lazare, ainsi qu'avec le tramway T1 et le futur tramway Saint-Denis – Epinay – Villetaneuse.

Le tronçon central Epinay le Bourget

Sur ce tronçon de 12 km environ, les travaux préparatoires ont commencé en juillet 2009. Des câbles et des potences de signalisation ont été déplacés pour libérer et préparer la plateforme où seront implantées les voies nouvelles. Dès l'automne 2010, le chantier sera plus visible, avec la présence d'engins de terrassement œuvrant progressivement sur l'ensemble du linéaire. La date de mise en service de ce tronçon central est toujours prévue pour fin 2014.



Les prolongements

Sur les prolongements Est (Le Bourget – Noisy-le-Sec) et Ouest (Epinay-sur-Seine - Sartrouville), on en est au stade des études d'avant projet.

Le tronçon ouest est celui qui concerne notre Collectif. D'une longueur de 12 kilomètres, il comporte 5 gares dont une nouvelle (Sartrouville Val Notre-Dame). RFF en a confié les études techniques, pour le génie civil, à un groupement composé de SYSTRA, mandataire, de SETEC et du cabinet d'architecte ATTICA et à la SNCF CINP pour les lots d'équipement ferroviaire. Ces deux maîtrises d'œuvres, spécialisées dans le transport urbain et ferroviaire travaillent sur la base du projet, tel que déclaré d'utilité publique en mai 2008. Le dossier technique détaillé devrait être finalisé

à la mi-2011, après avis des communes concernées. Les travaux pourraient alors commencer en 2013 pour une mise en service en 2018.

Le financement

Une première convention de financement a été signée par les partenaires du projet (Région, Etat, départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, STIF, SNCF et RFF). Elle permet la réalisation de la première tranche de travaux sur le tronçon central ainsi que les études techniques et les premières acquisitions foncières pour les tronçons terminaux.

Les différents partenaires se retrouveront fin 2011 pour décider des modalités de poursuite du financement pour le prolongement à Sartrouville.

Jean-Claude Parisot
Cadeb

Ligne nouvelle Paris-Normandie: chimère ou projet réaliste?

Comme indiqué dans la Lettre du Cadeb de mai 2010, le projet du Grand Paris prévoit la construction d'une Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Le Havre en passant par Mantes. Un comité de pilotage a été mis en place et les études ont commencé. Un avant-projet a été dévoilé en octobre 2009. La première étape du projet serait la réalisation à l'horizon 2020 d'une voie nouvelle entre la Défense et Mantes, pour un coût estimé à 3 milliards d'euros. Dans la Boucle de Montesson, la nouvelle infrastructure longerait l'autoroute A 14. Ensuite, elle traverserait la forêt de Saint-Germain-

en-Laye puis franchirait la Seine à Achères en direction de Mantes. Sur cette ligne nouvelle, circuleraient non seulement les TGV, mais aussi les trains rapides vers la Normandie. Cela soulagerait d'autant la ligne existante Paris Le Havre, sur la section Poissy, Achères, Maisons-Lafitte, Sartrouville, Houilles - Carrières-sur-Seine, Nanterre. La circulation des RER A et des futurs RER E s'en trouverait simplifiée, ... ce qui, selon RFF, pourrait rendre possible un arrêt du RER E dans la Boucle de Montesson.

Le projet de ligne nouvelle a-t-il des

chances de se réaliser? Et dans quel délai? Les régions normandes et la région Ile-de-France y sont favorables, l'Etat également, comme l'a confirmé un récent colloque au Havre le 4 mai dernier.

La prochaine étape est la tenue d'un débat public, programmée pour 2011. Cela devrait permettre d'y voir plus clair, en termes de projet et de délai. Il faudra ensuite trouver les financements auprès de l'Etat et des collectivités locales!

Jean-Claude Parisot
Cadeb