

## **Réunion publique à LA DÉFENSE, JEUDI 14 OCTOBRE 2010**

### **Un nouveau RER à La Défense : quel intérêt pour ceux qui habitent et travaillent à La Défense ?**

Plus de 120 personnes ont participé, le jeudi 14 octobre, à la troisième réunion du débat public, à La Défense.

Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique (disponible auprès de la Commission particulière du débat public et sur le site [www.debatpublic-rer-e.org](http://www.debatpublic-rer-e.org)).

#### **Ouverture de la réunion publique**

**Michel Gaillard**, président de la Commission particulière du débat public, ouvre la réunion en précisant le thème et en rappelant les objectifs et modalités du débat public.

**Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports de l'Établissement public d'aménagement de La Défense Seine-Arche (EPADESA)** : « Un nouveau RER à La Défense, pourquoi ? En 2006, les pouvoirs publics ont souhaité donner un nouvel élan au quartier d'affaires de La Défense. Ce plan de renouveau s'inscrit autour de quatre idées-forces : des signaux architecturaux novateurs, une politique de développement durable, un renforcement des transports et l'amélioration de la qualité de la vie. Six points fondamentaux expliquent la nécessité de prolonger le RER à l'ouest de Paris, notamment par La Défense :

- améliorer le confort des habitants et des salariés dans leurs déplacements quotidiens : aujourd'hui, 150 000 salariés travaillent à La Défense ; si déjà plus de 85 % d'entre eux utilisent les transports en commun, il nous faut maintenir ce chiffre mais surtout améliorer la qualité de service ;
- décharger le RER A : cette ligne, pratiquement la plus fréquentée au monde, transporte plus d'un million de voyageurs par jour ;
- augmenter la diversité de l'offre de transport sur La Défense ;
- développer le maillage avec les autres lignes de rocade qui vont venir sur les sites de La Défense et de Seine Arche ;
- créer un arc régional depuis l'est de la région jusqu'à Mantes-la-Jolie ;
- faire de Seine Arche un hub international des transports à l'ouest de Paris. »

#### **Présentation du dossier du débat**

**Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés du STIF**, présente les acteurs du projet : Réseau Ferré de France, gestionnaire du réseau ferré national, le STIF, autorité organisatrice des transports, et la SNCF.

**Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF** : « L'objectif fondamental est de développer un axe est-ouest complémentaire au RER A. La ligne entière, une fois terminée, concernera 30 % de la population francilienne et transportera un demi-million de voyageurs par jour.

« A La Défense, parmi les personnes qui se rendent aujourd'hui à Cœur Transport, la moitié en sort et l'autre moitié est en correspondance. Par ailleurs, sur le RER A, à l'heure de pointe, 36 % des usagers du RER A entre Châtelet et Auber vont jusqu'à La Défense.

« Au-delà de La Défense, le projet Eole vise à satisfaire d'autres demandes. D'abord, pour les usagers de l'est francilien, il s'agit d'offrir un service alternatif au RER A entre Val de Fontenay et La Défense.

« Trois options de gare à La Défense sont à débattre en fonction de critères tels que la relation au RER A, la distance à parcourir pour les salariés de La Défense, et des critères techniques qui, bien entendu, viendront nourrir la discussion.

« Sur les trois variantes de tracé à La Défense, il y a une option sous le CNIT, une option dans l'avenue

*Gambetta et une troisième option, le boulevard circulaire, proche du projet de tour Phare. »*

**Christophe Deniau, chef du projet Eole au STIF :** *« Le projet conforte le maillage du réseau. Pour l'est, les 16 RER actuels desserviraient la gare de La Défense directement.*

*« Cette extension vers l'ouest crée une quatrième alternative pour se rendre à La Défense. Ceci rend le réseau de transport plus robuste en cas d'incident sur l'une des lignes.*

*« Le gain de temps moyen pour se rendre à La Défense est de l'ordre de 6 à 8 minutes. Il concerne l'ouest, le nord parisien, la banlieue nord et l'est. Pour faire Mantes-la-Jolie - La Défense, par exemple, ou Chelles - La Défense, le gain de temps serait dans les deux cas d'un quart d'heure par rapport à aujourd'hui. »*

### **Questions du public et réponses de RFF et du STIF**

**Olivier Guérin, membre de la CPDP, anime le débat.**

**Question 1 : Anne Le Guenniou, Courbevoie :** *« Il y a déjà la ligne 1 du métro, le RER A. Si d'autres lignes sont nécessaires, n'existe-t-il pas un problème de conception globale et n'y a-t-il pas trop de bureaux concentrés en un seul endroit ? »*

**Jean Faussurier :** *« Le projet a une première fonction qui est de répondre à une insatisfaction de l'offre de transport qui gêne les salariés de La Défense. Le fait d'avoir des options dans un système très dense comme celui que nous connaissons en région parisienne est une amélioration substantielle de l'offre de transport pour ceux qui ont des besoins de déplacement. »*

**Sandrine Gourlet :** *« Un des enjeux des projets de transports est aussi de pouvoir desservir les territoires en développement. Un de ces territoires est celui de Seine Aval. Un des objectifs est bien de rééquilibrer les populations et les emplois entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France. »*

**Question 2 : Jacques Capet, association Naturellement Nanterre :** *« Nous craignons qu'avec l'extension excessive de La Défense l'état d'asphyxie actuelle soit maintenu. Nous craignons qu'entre aujourd'hui et 2020, la situation des usagers des transports soit gravement détériorée : des dizaines de milliers d'emplois supplémentaires auront été créés sur le secteur sans que les transports nouveaux arrivent.*

*« Nous sommes favorables au passage par la Porte Maillot, ou au nord. »*

**Sandrine Gourlet :** *« Le RER E permet de répondre à certains besoins et notamment de décharger le RER A de 10 à 15 %. Ce projet n'est pas le seul projet de transport porté actuellement par la région Île-de-France. Il y a 18 milliards d'euros d'investissement pour 60 projets dont près de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. »*

**Question 3 : Frédéric Lefret, Nanterre métropole d'avenir :** *« La gare, du côté de Nanterre La Folie, ne doit pas être trop proche du nouveau stade.*

*« Nous proposons que ces gares puissent aussi désenclaver une partie de Nanterre aujourd'hui complètement enclavée : le petit Nanterre. »*

**Jean Faussurier :** *« Le stade Arena est prévu pour 2014 et Eole pour 2020 donc Eole n'est pas dimensionnant pour les flux de ce stade. Et nous serons plutôt sur des mesures d'exploitation que sur des mesures sans doute d'implantation physique ».*

**Question 4 : Jean-Yves Durance, association des utilisateurs de La Défense (AUDE) et CCIP :** *« Nous sommes très favorables au prolongement et très clairement en faveur de l'option par la porte Maillot. Sur les gares défensives, nous avons une préférence marquée pour celle qui est près de Cœur Transport, pour renforcer le hub transport.*

*« Un vrai sujet de préoccupation, en revanche, concerne les délais. Il y a urgence. »*

**Jean Faussurier :** *« La vitesse de progression d'un tunnelier fait qu'un tunnel de 8 km nécessite six ans pour être terminé. »*

**Question 5 : Christian de Perthuis, Cap Gemini, Versailles :** *« Pourquoi ne pas réutiliser la gare du RER A, a fortiori puisqu'il s'agit d'une gare à double quai ?*

*« Qu'en est-il d'un prolongement vers l'est, vers Roissy ?*

*« Le tunnel sera-t-il au gabarit TGV ? »*

**Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet EOLE à RFF :** *« Le RER A est aujourd'hui saturé : les deux quais et les quatre voies sont utilisés à 100 %.*

*« La mixité entre un transport régional de type RER et un transport de type national de type TGV fragilise à la fois les circulations RER et les circulations à grande vitesse. »*

**Sandrine Gourlet :** *« Le RER B permet d'aller à Roissy en 40 mn depuis la gare du Nord avec un lien toutes les 6 mn. Un autre projet, CDG Express, est prévu pour desservir la gare de Roissy. Il y a aussi le projet du métro automatique du Grand Paris qui prévoit de desservir Roissy depuis la gare de Pleyel en*

*passant par La Défense. »*

**Question 6 : Jean Froment, Courbevoie, Thales :** « Je voudrais savoir si le RER A et le RER E vont utiliser les mêmes lignes. N'y aurait-il pas une solution entre Saint-Germain-en-Laye et La Défense puis Saint-Germain-en-Laye et Poissy ? »

**Rachid El Mounzil :** « Les deux lignes sont totalement indépendantes. »

**Sandrine Gourlet :** « Il existe un autre projet pour relier Poissy : la Tangentielle ouest. Cela consiste à prolonger une ligne existante pour avoir une liaison entre Saint-Cyr, donc juste au nord de Versailles, remonter sur Saint-Germain-en-Laye puis remonter en direction d'Achères et de Poissy. »

**Question 7 : Guillaume Le Ber, Courbevoie :** « Sur l'implantation de la gare, le projet sous le CNIT me paraît être la meilleure solution. En revanche, cela ne résout en rien le problème de la saturation du quartier de l'Esplanade de La Défense.

« Le fait de redéployer le Transilien entre Paris et La Défense, en le rendant omnibus pour desservir les gares de Pont Cardinet, Clichy, Levallois et Asnières, est primordial. Pourquoi cela n'est-il pas fait aujourd'hui ? »

**Luc Robert, adjoint au chef du Département développement à SNCF Transilien :** « Nous étudions, pour l'horizon 2015, l'arrêt des trains à la gare de Pont Cardinet. Dans une seconde étape, nous pouvons envisager des modifications des installations de sécurité qui permettraient d'augmenter sensiblement les arrêts entre La Défense et Paris Saint-Lazare. »

**Sandrine Gourlet :** « Sur la desserte de la porte de Clichy, c'est l'alternative principale. Il y a également le prolongement de la ligne 14, qui permettra aussi de desservir l'autre partie de la Zac des Batignolles.

« Concernant la desserte de l'Esplanade, la sortie du métro est difficile aux heures de pointe. Nous avons déjà un premier diagnostic technique et une idée de ce qui est ou non faisable. La desserte interne de La Défense ne peut être faite par la ligne du métro ni par les différents arrêts de RER. Il convient de réfléchir à un mode de transport complémentaire, en surface ou au sous-sol. »

**Question 8 : Michel Mathys, C8 Collectif, Nanterre :** « Comment sera traité le bruit dans le projet ?

« J'ai entendu que le projet devait être compatible avec le projet de TGV Normandie. Or, nous n'avons aucune information sur ce que pourrait être son tracé. »

**Jean Faussurier :** « A Nanterre, nous avons aujourd'hui cinq points noirs bruit. Nos études actuelles indiquent à ce stade qu'il n'y a pas de création de points noirs bruit supplémentaires à traiter dans le cadre du projet. Mais, les études seront conduites au fur et à mesure de l'avancement du projet.

« Nous ne préjugeons pas aujourd'hui des choix qui seront faits en leur temps sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Nous faisons en sorte que le projet Eole soit compatible avec ce projet de ligne. »

**Question 9 : Jacques Pancera, président de la Compagnie foncière internationale de l'Arche :** « Le projet du RER E a été présenté à mes investisseurs internationaux il y a pratiquement 15 ans. La logique de cette desserte est le fait qu'elle relie les gares du pôle Europe – Londres, Bruxelles, l'Allemagne. Le fait de leur permettre l'accessibilité vers La Défense de manière confortable et rapide, avec une halte à la porte Maillot est essentiel. Ils attendent maintenant des signes forts de décision et de calendrier de réalisation. »

**Question 10 : Arnaud Bertrand, Paris :** « Pourquoi ne pensez-vous pas à supprimer la desserte en RER A de Poissy et à la remplacer par une desserte uniquement RER E, ce qui permettrait peut-être d'avoir plus de trains vers Cergy ?

« Ne pourrions-nous pas créer une ligne de tram-train, comme le T2, entre La Défense et Saint-Lazare ? »

**Sandrine Gourlet :** « Concernant la suppression éventuelle de la branche de Poissy, pour l'instant, l'idée est de décharger ce qui existe et non de supprimer des éléments qui fonctionnent.

« Concernant les projets entre Saint-Lazare et La Défense, il se trouve que, dans cette zone, le réseau est déjà très maillé. Nous ne répondons pas forcément toujours par des liaisons directes à des besoins particuliers mais c'est quand même une zone très desservie. »

**Question 11 : Jean-Michel Paumier, CESR IDF :** « Pour l'ouest francilien, il s'agit de relier intelligemment une Opération d'Intérêt National, le Mantois, à un pôle économique majeur qui s'appelle La Défense. C'est la première raison.

« La deuxième raison est plus spécifique à l'aspect transport. Nous ne résoudrons pas efficacement la question des relations de banlieue à banlieue sans avoir résolu préalablement celle des artères centrales.

« Enfin, la question des délais. La question de l'implantation d'une gare à Porte Maillot sur la ligne A du RER a été longuement mise en débat. »

**Question 12 : Marc Vignau, adjoint à l'aménagement et à l'urbanisme, Mairie de Nanterre :** « Le pont de Rouen est un des lieux les plus bruyants de Nanterre, or c'est là où viendra se raccorder le RER E.

*Au moment où nous travaillons sur des projets pour pouvoir désenclaver ce quartier, un hypothétique saute-mouton viendrait complètement l'enfermer. La Ville de Nanterre ne l'acceptera jamais et les habitants du petit Nanterre non plus. Une gare au pont de Rouen permettrait, en deux stations de tram, de relier le RER E, le RER A et peut-être commencer à véritablement désenclaver le quartier du petit Nanterre.»*

**Jean Faussurier :** « A l'occasion des études, nous aurons des informations de plus en plus précises, qui nous permettront de traiter au cas par cas les sujets de bruit.

« Sur la question du saut-de-mouton, trois propositions sont en discussion. Chacune présente des avantages et des inconvénients, sur les possibilités de désenclaver le petit Nanterre.

« Vous ouvrez la discussion sur l'opportunité de mettre les gares du côté du pont de Rouen. Techniquement, nous ne savons pas aujourd'hui comment mettre une gare au pont de Rouen. D'autre part, les trains seraient obligés de ralentir beaucoup plus tôt. Enfin, nous avons, sur le site de La Folie, la possibilité d'offrir un arrêt. »

**Question 13 : Yves Egal, Puteaux :** « Faire passer les trains du RER E vers Roissy serait assez facile puisqu'ils passent à la gare de l'Est.

« Ensuite, l'intérêt de la porte Maillot est évident pour les connexions mais aussi parce que c'est un lieu qui peut accueillir des bureaux. »

**Jean Faussurier :** « En multipliant les branches, nous augmentons le risque de déstabiliser la qualité des systèmes. Enfin, nous attendons le lien piétonnier entre la gare Magenta et la gare de l'Est, qui permettra de raccourcir considérablement les temps de correspondance pour les gens qui arrivent en RER E et qui prendront demain CDG Express. »

**Question 14 : Carmel Picciotto, Paris :** « Concernant La Défense, je constate un absent de taille, la RATP. Sera-t-il possible d'avoir son point de vue ou ses observations ? »

**Jean Faussurier :** « C'est la SNCF qui intervient sur ce projet. A l'est et à l'ouest, nous sommes sur le réseau ferré national qu'exploite la SNCF. »

**Question 15 : Yves Boutry, Association des usagers des transports en Ile-de-France :** « Il serait intéressant de créer une gare en connexion directe avec le site Cœur Transport mais qui serait plus adaptée sur un site plus large, plus attirant, sur lequel nous pourrions faire entrer la lumière du jour.

« La solution Gambetta, d'une gare beaucoup plus vaste, avec un toit en verre ou plus ouvert, pourrait aussi être envisagée. Gambetta desservirait beaucoup mieux toute la zone en rénovation de La Défense. »

**Jean Faussurier :** « Il y a des questions centrales de correspondance avec le RER A, puisqu'une des justifications économiques du RER E est de permettre cette correspondance. De ce point de vue, le CNIT présente plus d'avantages parce qu'il est plus proche de Cœur Transport. »

**Question 16 : Jonathan Dividisi, Paris :** « Ce prolongement du RER renforcera-t-il le déséquilibre entre l'est et l'ouest de la région. Je remarque aussi que, sur la desserte, il n'y a pas d'arrêt à Sartrouville.

« Concernant le système de recouvrement prévu, si un problème survient entre Haussmann et Magenta, quelle serait la solution ?

« Enfin, concernant la gare Pont Cardinet, pourquoi n'est pas prévu, par exemple, un arrêt de la ligne 14 ? »

**Sandrine Gourlet :** « Le projet de prolongement du RER E à l'ouest n'est qu'un des projets visant à développer des territoires de l'Ile-de-France, ce ne sera pas la seule réponse.

Concernant Sartrouville, la commune bénéficie d'une très bonne desserte. La tangentielle Nord arrivera prochainement et Sartrouville est desservie par le RER A et par des trains allant à Saint-Lazare. »

**Question 17 : Miloud Soualah, Le Chesnay, ingénieur en exploitation ferroviaire :** « Ne serait-il pas possible d'envisager des tracés qui accepteraient des phasages de réalisation par tronçons, afin d'entrer rapidement et progressivement en exploitation ? »

**Jean Faussurier :** « Le phasage risque d'être un exercice extrêmement difficile. Si vous n'aménagez que la ligne entre Mantes et Poissy, vous êtes coincés avec 14 trains maximum à Saint-Lazare. Si vous ne faites que le bouclage du RER E sans l'aménagement de la ligne existante, vous n'apportez aucune réponse pour le développement de Seine Aval ni pour les déplacements entre l'ouest et la première couronne parisienne. »

**Michel Gaillard** clôt la réunion en rappelant le prochain rendez-vous, le 19 octobre à Poissy.

## LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS PAR LE PUBLIC AU COURS DE LA RÉUNION

### 1) L'avenir du quartier d'affaires de La Défense

Thèmes abordés : **les options de gares à La Défense** (Cœur Transport, CNIT, Gambetta), la crainte d'une asphyxie du quartier, la desserte de l'Esplanade.

*Réponses des MO : il y a une réflexion sur un mode de transport complémentaire pour l'Esplanade.*

### 2) La desserte de Nanterre

Thèmes abordés : **le désenclavement du Petit Nanterre, les options de gares à Nanterre.**

*Réponses des MO : les difficultés techniques ne permettent pas de gare à Pont de Rouen.*

### 3) La desserte de Roissy

Thèmes abordés : **le prolongement jusqu'à Roissy, le déséquilibre entre l'est et l'ouest.**

*Réponses des MO : Roissy est déjà desservi par le RER B ; il y a le projet CDG Express ; Eole n'est pas le seul projet de transport prévu en Ile-de-France.*

### 4) Les travaux

Thèmes abordés : **le bruit, les délais de réalisation.**

*Réponses des MO : il y a une réflexion sur les modalités de traitement des "points noirs bruits" ; les travaux seront conduits en dehors des heures de pointe de circulation des trains ; les délais incompressibles de percement du tunnel sont incompressibles ; le phasage des travaux serait difficile.*

### 5) La cohérence avec les autres modes de transports

Thèmes abordés : **LNPN, ligne du RER A.**

*Réponses des MO : la LNPN est prise en compte, notamment au niveau des éventuels points de raccordement (Nanterre et Mantes) ; les lignes des RER A et E seront indépendantes, pas de suppression de desserte à Poissy.*