Réunion publique à Houilles, jeudi 21 octobre 2010

Le prolongement du RER E et la desserte de la Boucle de la Seine

La cinquième réunion du débat public à Houilles a rassemblé, le jeudi 21 octobre, environ 130 personnes. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique.

Ouverture de la réunion publique

Après l'ouverture de la réunion par Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, Grégory Leclerc, conseiller municipal de Houilles, délégation aux relations avec l'intercommunalité, accueille les participants.

Michel Gaillard précise, suite à des questions de la salle, le rôle de la CPDP : « *La CPDP ne s'exprime pas, ne se prononce pas sur le fond des dossiers. In fine, ce n'est pas nous qui prenons une quelconque décision, ce sont bien les maîtres d'ouvrage.* »

Présentation du dossier du débat

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, cite les acteurs mobilisés autour du projet : les deux promoteurs, RFF et le STIF, et la SNCF, exploitante du réseau Transilien et du RER E.

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « *Un certain nombre de gares jouent un rôle pivot pour permettre les différentes correspondances :*
- Poissy, correspondance entre la ligne Paris - Mantes et le RER A ;
- Sartrouville, qui joue un rôle de correspondance entre le RER A et la ligne Paris - Cergy ;
- Houilles - Carrières, correspondance entre la ligne Paris - Mantes, la ligne Paris - Cergy et le RER A.
« Une ligne nous intéresse particulièrement ce soir : Paris - Mantes. Elle date de 1843 et a donc 170 ans. Elle est vieillissante. Les 3/4 de cette ligne sont à voie unique par sens.
« Que sera l'armature des transports collectifs à l'horizon 2020 ? Il faut voir apparaître, au-delà du RER E, deux autres projets : la Tangentielle Nord et la Tangentielle Ouest. Par ailleurs, vous verrez la Ligne Nouvelle Paris - Normandie. A partir de là, vous voyez l'évolution des différentes gares pivots. »

Christophe Deniau, chargé du projet EOLE au STIF : « *L'offre actuelle est limitée à 14 trains, du fait des capacités d'accueil réduites en gare de Paris Saint-Lazare. Le projet propose 2 trains de plus : au total, ce sont 16 trains qui circuleraient sur les mêmes voies sans se gêner.* »

Sandrine Gourlet : « *Concrètement, que se passe-t-il aujourd'hui à Houilles, et que se passera-t-il demain avec le RER E ? Demain, le RER A bénéficiera d'améliorations importantes. Un cadencement mis en place en 2008 a déjà permis qu'il y ait des RER A toutes les 10 mn. C'est, en 2020, avec la mise en service d'Eole, une décharge générale du RER A de 10 à 15 %. Donc, les 56 % de personnes qui utilisent le RER A à Houilles aujourd'hui vont voir leur situation s'améliorer, notamment grâce au RER E.*
« Avec le RER E, on va pouvoir libérer de la capacité à Saint-Lazare : c'est une des pistes d'amélioration pour les trains qui viennent de Cergy-le-Haut, puisque l'on pourra peut-être en faire rouler davantage.
« A Houilles, aujourd'hui, la ligne J s'arrête et vous êtes 11 % à l'utiliser. Cet arrêt a été créé pour permettre ces échanges avec le RER A. Il n'est pas possible de le conserver tant que les trains normands partageront les mêmes voies que les Transilien. En 2020, pour les 200 personnes qui vont vers Mantes, les trajets seront toujours possibles, en effectuant une correspondance à Poissy, et prendre le RER E. Pour les 800 personnes qui vont vers Paris, elles auront le choix d'utiliser soit le RER A, soit les semi-directs vers Paris Saint-Lazare. »

Questions du public et réponses de RFF et du STIF

Olivier Guérin, membre de la CPDP, anime cette phase de questions-réponses.

Question 1 : Pierre Fond, maire de Sartrouville, vice-président du conseil général : « *Nous sommes concernés par un autre projet ferroviaire d'importance : la Tangentielle Nord. Il va mettre en connexion l'ensemble de notre territoire avec les grands bassins d'emploi du nord de la région parisienne. Le terminus est la gare de Sartrouville. Nous avons donc là une connexion RER A – Tangentielle Nord. Nous demanderons évidemment aussi qu'il y ait un arrêt RER E à proximité immédiate.* »
Sandrine Gourlet : « *Sur la Tangentielle Nord, les travaux sont en cours entre Epinay et Le Bourget. A la mise en service, ce seront des trams-trains toutes les 5 mn en heure de pointe et toutes les 10 mn en heure creuse. Nous nous sommes posé la question de la connexion entre la Tangentielle Nord et Sartrouville.* »
Jean Faussurier : « *Mettre des arrêts aujourd'hui à Sartrouville et à Houilles, dans la ligne telle que nous la connaissons, aurait des conséquences très lourdes sur la manière dont on desservirait demain, Seine Aval. Deuxièmement, la Ligne Nouvelle Paris - Normandie va ouvrir l'horizon du possible.*
« En attendant, on résout véritablement une demande : améliorer la desserte d'une opération d'intérêt national, Seine Aval, en essayant de ne pas pénaliser la majorité des usagers de l'ouest francilien et en faisant au mieux avec les trois lignes que nous avons, plus la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord. »

Question 2 : Roland Dugage, Houilles : « *Je crois que des données démographiques et géographiques sont occultées. La demande d'usagers sur Houilles - Carrières est équivalente à celle de Sartrouville et Saint-Germain-en-Laye. La demande de desserte RER est une demande majoritaire sur la gare de Houilles - Carrières ; elle intéresse les Ovillois, les gens de Carrières et les Montessonnais. Le projet que vous nous proposez est nettement défavorable*. »
Question 3 : Serge Godaert, Maisons-Laffitte, responsable des transports : « *A Maisons-Laffitte, nous n'avons plus rien : on a supprimé nos trains bleus en heure creuse, nous avons un RER un peu capricieux, et je ne parle même pas de l'état du matériel. »*
Sandrine Gourlet : « *Je partage le constat concernant la situation sur le RER A : en effet, il ne marche pas bien aujourd'hui. L'objectif du STIF est de monter à 28/30 RER à l'heure dans le tronçon central. Pour arriver à cela, la RATP a commencé à faire des efforts d'exploitation.*
« Un nouveau matériel roulant est attendu en 2011 et là aussi, la priorité sera donnée aux branches de Cergy et de Poissy. »
Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet EOLE à RFF : « *Sur la question d'une voie supplémentaire dans le secteur de Maisons-Laffitte. Je comprends votre sentiment qu'il y ait un étranglement, donné par le fait que le trafic du RER A est dense. Plus le trafic Paris - Cergy... Et il s'ajoute à cela le fret, qui vient se raccorder vers Achères. Mais, à mon sens, cette impression concerne plus les deux autres voies : RER A et la ligne Paris - Cergy, que le RER E.* »

Question 4 : Benoit Lahalle, Houilles : « *Le projet crée à mon sens une situation d'enclavement supplémentaire, en particulier pour les gens de la Boucle de la Seine.*
« Vous dites que cela fera moins 15 % sur le RER A mais, avec un trafic qui augmente de 2 à 3 % par an, ne va-t-on pas se retrouver finalement en 2020 avec la même situation de trafic sur le RER A qu'aujourd'hui ?
« Quid de la gestion des risques en cas de perturbation du trafic, et des inconvénients pour les gens impactés ?
« On présente les gains de temps pour toutes les populations, et bizarrement sur la zone de Houilles, Boucle de la Seine et autour, on voit « gain négligeable *». C'est plutôt une perte de temps pour beaucoup.* »
Sandrine Gourlet : « *Le RER E est omnibus, il ne permettra pas de gagner du temps par rapport au RER A.*
« Concernant les trafics, quand on vous dit moins 15 %, c'est bien y compris la progression de trafic que l'on aura avec tous ces nouveaux développements, les projets de logements de chacune des mairies, etc. »
Jean Faussurier : « *Sur la régularité, les problèmes se posent principalement à deux endroits : Mantes, et Paris Saint-Lazare. La situation de Paris Saint-Lazare est connu : la gare est en situation de congestion et l'un des objectifs du RER E est de sortir ces trains du groupe 5 (Paris – Mantes) pour les mettre dans le tunnel. Le deuxième point concerne les investissements programmés entre Mantes et Poissy. Le projet Eole traite précisément ces deux situations.* »

Question 5 : Christian Murez, président de la Communauté de Communes de la Boucle de Seine: « *Je me permets d'insister sur l'arrêt à Houilles-Carrières et à Sartrouville. Nous avons fait un gros effort sur les contrats de pôles avec vous et la Région comme partenaires. On ne comprendrait pas pourquoi tant d'efforts sont mis sur les pôles gares, même sur la ligne RER du côté Saint-Germain, si ce n'est pas suivi d'effets, en particulier au niveau des dessertes et des fréquences de celles-ci.* »
Question 6 : Antoine Colombani, Sartrouville : « *Pour Sartrouville, il faudrait rapidement que les nouveaux trains prévus soient en circulation ; et il faudrait que le tramway de Bezons soit vite réalisé.*
« Je trouve complètement anormal qu'il y ait un développement extraordinaire de La Défense, et je crains

que cette réalisation Eole ne se trouve, d'ici quelques années, dans la même situation que celle où se trouve actuellement le RER A.
« L'arrivée de la Tangentielle Nord va également poser des problèmes dans l'environnement. »
Sandrine Gourlet : « *Le matériel roulant du RER A est financé. Pour le prolongement du T2 à Bezons, de la même façon le plan de financement est fait et les crédits existent.*
« La Région a souhaité mettre en place un Plan de mobilisation pour les transports, qui comporte 60 projets, dont le projet Arc Express, défendu par le Conseil régional. Il y a en ce moment un débat public où le projet Arc Express et le projet du Grand Paris sont amenés à être débattus ensemble. Sur ces 60 projets, la moitié sont en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Le RER B est en travaux d'infrastructures. Et vous avez des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'ouest, la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest. »

Question 7 : Guillaume Sebileau, président de l'Union des Commerçants de Carrières-sous-Poissy : « *Il faut savoir que, sur les gares de Villennes-sur-Seine et Poissy, la saturation est complète.*
« Géographiquement parlant, entre Achères et Vernouillet, on pourrait imaginer faire un itinéraire qui serait « de délestage » et, à partir de Vernouillet, créer la fameuse troisième voie dont on parle tant. »
Question 8 : Caroline Bideaux, Carrières-sur-Seine : « *Tous les trains de Cergy - Poissy sont blindés, les trains de Saint-Germain-en-Laye et du Vésinet sont vides. On se demande donc pourquoi une ligne ne suffirait pas pour pouvoir en rajouter sur Cergy et Poissy. Que le RER E ne s'arrête pas à Carrières ou Sartrouville, à la rigueur je veux bien le comprendre. Mais vous nous retirez le direct, donc proposez-nous autre chose.* »
Question 9 : Stéphane Colonges, Houilles : « *La suppression du direct est un préjudice grave pour nous, parce que plus de 400 personnes le prennent. Cela a été la même chose il y a deux ans, quand vous nous avez supprimé les omnibus entre Houilles et Saint-Lazare pendant la journée. Nous voulons bien le RER E, mais nous voulons au moins qu'il s'arrête. Qu'envisagez-vous pour le RER A ? On voit bien que la seule solution est celle de la ligne 14 : des trains automatisés, pour une grande régularité et une grande fiabilité.* »
Question 10 : Gérard Bertin, adjoint au maire de Carrières-sur-Seine : « *Vous voulez aménager le centre de Paris pour passer dans un tunnel, mais concernant ce qui est aux portes de Paris, là où les habitants habitent réellement, ces personnes sont bloquées et ne peuvent pas accéder à Paris.*
« Dans le même temps, vous augmentez le nombre de trafics et vous n'augmentez pas le nombre de voies. Vous pouvez faire ce que vous voulez, augmenter de 15 % les rames de trains, avec des portes plus grandes, vous n'améliorez pas les flux. »
Question 11 : Nicolas Omont, Houilles : « *En journée, Paris Saint-Lazare ne sera plus desservie du tout et quand vous êtes à Auber, vous n'êtes pas à Paris Saint-Lazare.* »
Sandrine Gourlet : « *C'est vrai, on va supprimer des trains qui vont directement à Paris Saint-Lazare. Vous êtes habitués à cela, vous avez organisé votre vie autour de cela. Cela va changer des habitudes. La solution est d'améliorer ce que vous avez : le RER A. Le RER A, c'est un train toutes les 10 mn, qui permet de relier le centre de Paris. Cela vous permet d'aller en effet à Auber, près de la gare Saint-Lazare, de rejoindre la gare de Lyon, de vous connecter aux RER B et D qui traversent Paris en nord-sud.* »

Question 12 : Laurent Buet, usager : « *Houilles est devenu un point de blocage, les RER ne fonctionnent plus. Il y a un temps de refroidissement des voies, incompressible. Il va passer 16 trains avec les mêmes voies, donc je suppose que le temps de refroidissement sera encore pire. Vous faites un tunnel qui coûte la moitié du coût du RER E, mais vous n'êtes pas capables de doubler la partie lointaine qui dessert la Normandie. La seule chose que nous voyons, c'est que vous nous retirez beaucoup de choses.* »
Question 13 : Marie-Ange Dussous, élue à Carrières : « *Quand y'aura-t-il des accords entre la RATP et la SNCF pour supprimer l'interconnexion à Nanterre ? N'y a-t-il vraiment pas moyen de rétablir des omnibus pour Saint-Lazare dans la journée, quand il y aura le RER E ?* »
Question 14 : Martine Degrott, première adjointe au maire de Carrières-sur-Seine : « *La Défense, bien que très bien desservie, est catastrophique en transfert. Déjà en 2008, on nous a supprimé la liaison avec Nanterre-Université. Seine Aval, c'est très bien, mais nous sommes en Seine Amont.* »
Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « *Nous arrivons à faire beaucoup plus de trains interconnectés SNCF/RATP que précédemment.*
« Quelques précisions sur les difficultés techniques concernant les éventuels arrêts du RER… Si le RER E entre Houilles et Haussmann Saint-Lazare s'arrêtait à Houilles, il desservirait de toute façon Nanterre - La Folie, La Défense, peut-être Porte Maillot, mais en tout état de cause ces 2 ou 3 arrêts supplémentaires font une différence de temps de parcours de l'ordre de 4 à 5 mn avec le temps actuel. »
Sandrine Gourlet : « *C'est vrai que la suppression des omnibus date de 2008. On a mis en place des RER toutes les 10 mn, en heures creuses, sur la branche de Cergy. Le cadencement à 10 mn a entraîné la suppression des trains directs Sartrouville - Houilles - Paris Saint-Lazare, aux heures creuses, parce qu'il y a le fret. On se retrouve avec cette même difficulté : on a ce fameux tuyau où la capacité est limitée. La vraie solution est : élargir la route. C'est le projet de Liaison Nouvelle Paris-Normandie.* »
Question 15 : Jean-Claude Parisot, CADEB (Collectif d'associations dans la Boucle de Montesson) : « *Il faut une correspondance avec la Tangentielle Nord. Le problème de l'arrêt à Houilles est également*

important. Sur la LNPN, il nous semble que c'est en effet la solution.
« Je voudrais savoir si la gare de Sartrouville sera adaptée.
« Nous avons des points noirs du bruit à Sartrouville, à Houilles et à Maisons-Laffitte. Nous aurions souhaité que ce traitement soit inclus dans le projet. »
Question 16 : Michel Ferran, responsable de la Confédération des Handicapés et Retraités : « *Je voudrais savoir si, à l'occasion du prolongement d'Eole, nous aurons l'assurance de pouvoir prendre le train, dans toutes les gares, sur l'ensemble de la ligne Paris - Mantes*. »
Jean Faussurier : « *Sur l'accessibilité, nous avons un programme relatif à la mise à niveau des quais et des voitures qui viendront. Il n'y aura pas d'emmarchement*. »
Sandrine Gourlet : « *Le nouveau matériel roulant qui arrive, sur le RER A, prévoit aussi de permettre une accessibilité avec assistance sur les quais, depuis les gares de Sartrouville, Houilles et Maisons-Laffitte*. »

Question 17 : Alexandre Joly, Maire de Houilles, Vice-président du Conseil général des Yvelines, Vice-président de la CCBS, chargé des transports : « *Concernant l'arrêt Sartrouville et l'arrêt Houilles, on joue collectivement : si déjà il y avait un arrêt sur l'une des deux collectivités, on s'arrangerait.*
« Il ne faudrait pas que cette enquête oublie le contexte général d'enclavement. La Tangentielle peine à venir, on aimerait bien que le T2 se prolonge un peu, et que son accès soit possible pour tous. »
Question 18 : Michèle Vitrac-Pouzoulet, conseillère régionale, élue du Mesnil-le-Roi : « *On a besoin d'un arrêt du RER E dans cette Communauté de Communes des Boucles de Seine* »
Question 19 : Didier Bouchard : « *Vous aviez sous-entendu qu'il y aurait des semi-directs qui permettraient à la fois le déchargement sur la ligne A et la suppression du Saint-Lazare direct. J'aimerais avoir une réponse précise là-dessus.* »
Sandrine Gourlet : *« Il y a une habitude de consulter les élus au sein du STIF, puisque le conseil d'administration du STIF est composé d'élus,*
« A l'horizon d'Eole, en 2020, pour pouvoir faire passer les trains d'Eole, cela revient à supprimer l'arrêt du train de la ligne J à Houilles. C'est donc une suppression de 3 trains par heure qui desservent la gare de Houilles. Par ailleurs, dès lors que l'on libère de la capacité à la Gare Saint-Lazare, vers quels usagers va-t-on redéployer cette capacité ? Il y a des demandes. »
Jean Faussurier : « *Pourquoi un tunnel ? En le faisant, on libère de la capacité à Paris Saint-Lazare et donc on ouvre le champ de la réflexion.*
« Derrière, il y a encore un autre horizon : la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest, la LNPN. Cela veut dire que, sur le futur RER E, vous aurez 16 trains : 6 RER E et 10 trains normands. »

Question 20 : Pierre Fond : « *Vous ne pouvez pas, en termes d'aménagement du territoire, dire* « j'améliore une desserte pour ceux qui habitent plus loin de Paris » *au prix d'une réduction du service de ceux qui habitent le plus près. Deuxièmement, vous partez du principe que tous les gens qui habitent Seine Aval n'auront qu'une idée : aller travailler à Paris. Mais la grande zone qui va se développer est le nord de Paris, la connexion avec Roissy, Villepinte. Or, tous ces gens-là, vous allez les renvoyer sur Châtelet.* »
Question 21 : Jean-François Bel, maire de Montesson : « *C'est totalement inacceptable pour nous de penser qu'Eole puisse passer là sans que l'on puisse y avoir accès.*
« Le deuxième point est que l'on nous supprime pas mal de trains qui nous permettent d'aller sur la gare Saint-Lazare.
« On oublie nos liens banlieue-banlieue, alors que l'on sait pertinemment que, demain, la zone d'emploi majeure qui se développe, c'est dans le 93 et en Vallée de Seine. Où sont ces liens ? »
Question 22 : Nicolas Omont : « *Il manque quelqu'un autour de la table : la Région Basse-Normandie devrait être là, pour savoir pourquoi on privilégie Rouen et Vernon par rapport à Houilles.* »
Sandrine Gourlet : « *Plus exactement, on a un peu capté les trains normands : on a profité du fait qu'ils passaient à Mantes-la-Jolie, etc., pour les arrêter, au bénéfice des usagers de Mantes-la-Jolie.*
« Toute la zone Mantes - Poissy est aussi une zone d'emploi importante, il faut aussi penser à la desservir, pas uniquement pour aller vers Paris, mais aussi parce que ce sera des zones d'emploi pour les gens qui habitent ici, pour aller travailler en Seine Aval. »

Question 23 : Jean-Paul Mayant, Sartrouville : « *Il y a déjà des points noirs bruit très importants le long de la ligne; il y en a 3 qui concernent plusieurs centaines de logements : ceux-là ne pourraient-ils pas être traités dans le cadre du projet ?* »
Michel Gaillard : « *Cette question du bruit a été très présente dans le débat à Poissy. Suite à cette rencontre, nous avons pris la décision commune d'organiser un atelier qui traitera spécifiquement ces questions sur tout le tracé, où nous vous inviterons les associations pour reprendre le sujet du bruit. Nous inviterons bien sûr les élus qui auront envie de venir. Ce ne sera pas une réunion publique, mais un atelier de travail, auquel seront invitées notamment les associations, qui se sont largement manifestées à Poissy.* »
Question 24 : Jean-François Bel : « *N'oubliez pas que d'ici 2 ans, nous devons établir une deuxième cartographie du bruit pour être en accord avec les règlements européens. Entre-temps, pour tout projet nouveau, des mesures doivent être prises pour limiter considérablement les impacts*.»

Question 25 : Guillaume Sebileau : « *Sur la ville de Carrières, un projet va quasiment faire doubler notre population, de 15 000 à 22 000 habitants dans 10 ans. Sachant qu'aujourd'hui nous sommes en saturation pour récupérer la gare RER de Poissy, comment cela fonctionnera-t-il si nous sommes 22 000 demain ?* »
Sandrine Gourlet : « *Pour l'instant nous en sommes juste à rattraper ce que nous aurions dû faire il y a plusieurs années.* »

Question 26 : Patrick Stouls : « *Le STIF peut-il réglementer l'usage des klaxons des locomotives ?* »
Luc Robert : « *Il y a des zones où l'usage du klaxon est interdit, en zone urbaine, sauf pour raisons de sécurité.* »

Question 27 : Florian Boheme, conseiller municipal de Houilles : « *Vous avez omis de dire comment feront les habitants de la Boucle de la Seine pour se rendre en Seine-Aval. Nous voulons un arrêt, que ce soit à Sartrouville ou à Houilles, parce qu'il y aura une zone d'emploi qui est en train de se développer.*
« Où en est-on sur l'intermodalité ? Au niveau des transports doux, par exemple. »
Luc Robert : « *Dans le futur, certes, vous aurez une correspondance, mais vous aurez 6 RER A jusqu'à Poissy, et ensuite, le nombre de trains sera au moins le double des 2 trains qui circulent actuellement de Poissy vers Mantes.* »
Sandrine Gourlet : « *Il y a eu un renfort d'offres important sur les bus, ces dernières années. Il y a la restructuration des bus pour accéder au T2 au pont de Bezons.* »

Question 28 : Fabienne Zanga, Houilles : « *Vous allez supprimer la ligne Houilles - Saint-Lazare en train direct. Donc, là, il n'y a aucune solution puisque, a priori, le RER E ne s'arrêtera pas en gare de Houilles.*
« Allez-vous augmenter le nombre de trains omnibus pour Saint-Lazare ? Puisque, grâce à Eole, Saint-Lazare sera désengorgée, il y aura moins de trains. Donc, augmenterez-vous la fréquence de ces trains, et peut-être leur vitesse ? Ceci, pour essayer de rattraper ce que l'on perd. »
Sandrine Gourlet : « *Une étude est faite sur les conséquences du cadencement 2008, donc de la suppression des trains faite en 2008. Ce sont bien des éléments que l'on réexamine, sur les besoins de transports, ce que cela a généré comme problématiques, comme flux, comme reports.* »

Question 29 : Roland Dugage : « *Y'a-t-il des projets à long terme d'automatisation des réseaux RER ?* »
Question 30 : Marie-Ange Dussous : « *Que proposez-vous pour désengorger le RER A ?* »
Sandrine Gourlet : « *Plusieurs améliorations sont attendues sur le RER A : l'arrivée en 2011 du nouveau matériel roulant à 2 niveaux, des mesures d'exploitation ont commencé à être prises. L'objectif du schéma directeur du RER A est de se poser ces questions : quels investissements peut-on faire ? Des zones de retournement, des voies supplémentaires, peuvent-elles être permettre d'améliorer l'exploitation ?* »

<u>Conclusion de la réunion publique</u>

Michel Gaillard : « *J'ai entendu quatre points à souligner.*
1. A l'évidence, il y a une réflexion à avoir sur l'ensemble des problématiques transport de la Boucle.
2. Il y a sans cesse des efforts de pédagogie à faire de la part du maître d'ouvrage ; les portes ne sont pas fermées, mais il y a des contraintes qui sont à prendre en compte.
3. La contrepartie de cette fameuse absence d'arrêt à Houilles ou à Sartrouville est une très forte attente du côté du RER A.
4. La LNPN apportera un saut qualitatif très important. Le seul problème est que les échelles de temps ne sont pas les mêmes. Les problèmes du RER A sont aujourd'hui, la solution RER E est à 2020 et concernant la LNPN, on saura peut-être fin 2011 à quelle échéance elle sera. »

La prochaine réunion publique se tiendra à Paris, le 9 novembre.

Les principaux thèmes abordés par le public au cours de la réunion

1) L'arrêt en gare de Houilles et l'enclavement de la Boucle de Montesson
Réponses des MO : réflexion en cours, prise en compte du RER A et des trains du groupe 3.
2) La cohérence avec les autres modes de transports
Thèmes abordés : LNPN, ligne du RER A, Tangentielle Nord et Ouest
Réponses des MO : nouvelles perspectives de desserte apportée par la LNPN, les lignes des RER A et E seront indépendantes, les Tangentielles consolideront l'armature des transports.
3) Les travaux et l'exploitation de la ligne
Thèmes abordés : le bruit, la mise en accessibilité des gares et trains
Réponses des MO : annonce d'un atelier bruit, mise à niveau des quais et assistance sur les quais.