

Audition publique à CERGY-PONTOISE, MARDI 23 NOVEMBRE 2010

Le prolongement du RER E vers l'ouest : avis et attentes des acteurs du Val d'Oise.

Une audition publique s'est tenue à Cergy-Pontoise le 23 novembre, à l'initiative de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le prolongement du RER E à l'ouest.

Des élus et acteurs économiques du département ont, en effet, exprimé à plusieurs reprises, en particulier à l'occasion de réunions publiques du débat, que Cergy-Pontoise connaissait des besoins croissants de transports en commun pour rallier La Défense, Paris et les grands aéroports, alors même que la saturation du RER A rend les déplacements de plus en plus difficiles. Ils souhaitent faire connaître leur attente que le prolongement du RER E joue un rôle positif, notamment en favorisant la désaturation du RER A.

La CPDP a estimé que le point de vue des acteurs du Val d'Oise sur le projet méritait d'être porté à la connaissance du public et que RFF et le STIF pouvaient apporter des réponses aux questions soulevées.

. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de l'audition publique (disponible auprès de la Commission particulière du débat public et sur le site www.debatpublic-rer-e.org).

. Ouverture de l'audition publique

Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, ouvre cette première audition publique en soulignant la spécificité : « *Ce sont des grands témoins, des personnalités, des responsables, des acteurs qui à un titre spécifique sont audités par la Commission pour connaître leur point de vue et leur analyse sur le projet.* »

. Présentation du dossier du débat

Jean Faussurier, directeur du projet Eole à RFF : « *Quelle est aujourd'hui l'armature du système de transport ferré dans l'ouest francilien, pour situer le projet dans le territoire qui nous concerne ce soir ? Des lignes desservent Seine Aval et le Val d'Oise. Ce squelette s'appuie sur un certain nombre de gares qui jouent un rôle pivot pour permettre des correspondances : Poissy, Sartrouville, Houilles, Paris Saint-Lazare en terminus et pour le RER A un certain nombre de gares permettant de traverser Paris. Ces correspondances sont évidemment nécessaires pour les déplacements de banlieue à banlieue, pour permettre aux Franciliens de choisir des axes plus diversifiés de diffusion dans Paris et pour renforcer la robustesse du système, en cas de défaillance d'une ligne.*

« Le projet Eole ne peut pas tout. La ligne date de 1843, elle est à voie unique par sens sur les trois quarts de sa longueur ; c'est la raison pour laquelle il n'a pas été possible de prévoir des arrêts après Poissy dans le cadre actuel. Toutefois, ce projet contribuera à renforcer l'armature du réseau de transport de l'ouest francilien, en lien avec d'autres projets : la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest et, demain, la Ligne Nouvelle Paris-Normandie. Ceci est à replacer dans la réflexion actuelle sur le projet de pôle d'échange de Confluence.

« En 2020, le prolongement du RER E aura un effet de décharge de 10 à 15 % sur la partie centrale du RER A mais, à plus court terme, un nouveau matériel roulant à deux niveaux sera progressivement mis en service, entre 2011 et 2014.

« La branche de Poissy du RER A va-t-elle bénéficier du RER E ? A ce stade, nous n'avons pas d'indice en ce sens. Il y aura peut-être des transferts du RER A sur le RER E à Poissy mais, à l'inverse, la suppression de l'arrêt à Houilles va recharger également le RER A de l'autre côté. »

. Interventions des acteurs du Val d'Oise

. Pierre Tapie, directeur général du groupe ESSEC : « *Il y a 27 000 étudiants à Cergy-Pontoise. Entre 60 et 65 % de ces étudiants vivent sur l'ensemble de l'agglomération de Cergy-Pontoise et vont régulièrement à Paris, un tiers vient tous les matins de Paris. Depuis que vous avez augmenté la fréquence, le niveau d'aléatoire est nettement supérieur au gain de temps procuré par cette fréquence. Si l'on veut être sûr*

d'arriver aujourd'hui à l'heure en amphi, on est obligé de partir plus tôt qu'avant. C'est une très grande préoccupation.

« Nous avons la chance, en tant que Cergy-Pontoise, d'avoir gagné l'appel d'offres national pour accueillir le centre national de conservation, de restauration et de recherches patrimoniales (CNCRRP). C'est un investissement gigantesque, que l'Etat a choisi de mettre à Cergy-Pontoise. Dans le « deal », il est prévu que la liaison en train soit régulière, fiable, confortable, sûre, etc. Aujourd'hui, elle ne l'est pas.

« C'est un territoire en croissance, à la fois économique, et d'habitation. Il y a un projet de travail conjoint entre les établissements universitaires et le tissu économique, financier, entrepreneurial de Cergy-Pontoise, qui fait qu'il y a vraiment de quoi créer plusieurs milliers d'emplois dans les années qui viennent. Il faudra bien loger toutes ces personnes, leur donner des moyens de transport.

« Enfin, plus spécifiquement sur Eole, j'ai bien noté que l'on allait directement de Nanterre à Poissy, dans le projet tel qu'il est là ; il n'y a pas de gare d'arrêt. Serait-il totalement incongru de prévoir des arrêts, en ayant un doublement de la voie pour que les trains puissent se croiser à Achères et à Sartrouville ?

« Vous devez vraiment avoir conscience que sur le territoire de Cergy-Pontoise, aujourd'hui, la qualité du service rendu est vraiment une très grande préoccupation. »

. Didier Arnal, président du conseil général du Val d'Oise : « Ce que nous avons vu et entendu montre l'enjeu d'aujourd'hui, compte tenu du niveau d'insatisfaction. L'importance des débats est d'essayer de peser sur ces décisions pour que des solutions, pour le Val d'Oise, soient inscrites, peut-être financées, et on espère réalisées.

« Cergy, ville préfecture du département, mérite d'avoir un traitement et un statut comme n'importe quelle autre préfecture : il y a un enjeu à la fois en termes de population, de potentiel économique, d'emploi, de développement...

« Le STIF a déjà engagé un certain nombre de projets auxquels le département contribue financièrement, modestement. Le cadencement de service du RER A doit être inévitablement augmenté, avec une discussion technique sur la contrainte d'un fameux tunnel. Je n'insiste pas non plus sur le renouvellement du matériel. Certes, cela ne répond pas à la fréquence ni à l'exigence de régularité, mais quand le confort est là, cela permet peut-être de vivre un peu mieux la situation.

« Nous sommes très favorables au prolongement du RER E, c'est une opportunité qu'il faut saisir ; une opportunité pour l'amélioration du RER A, notamment de la branche qui nous concerne.

La Tangentielle et le RER E qui seraient interconnectés avec les lignes déjà existantes, notamment le RER A, font apparaître un nouveau pôle intéressant pour Cergy. C'est le Pôle Confluence, en particulier Achères ; on voit bien qu'il y a la nécessité, entre Achères et Cergy, d'une nouvelle gare. Nous sommes pour une nouvelle gare à Cergy mais ne nous interdisons pas l'option d'une gare au Pôle Confluence. Entre Achères et Cergy, on doit pouvoir trouver un terrain d'entente sur un lieu d'implantation.

« L'autre aspect positif du RER E, et qui concerne le Val d'Oise, est l'intérêt pour Saint-Lazare. Le RER E peut être regardé de près pour améliorer ou en tout cas soulager cette ligne, qui aujourd'hui connaît un rythme de développement et d'utilisation qui montre bien qu'il y a très vite un niveau de saturation, avec les conséquences sur la qualité du transport que l'on connaît. »

. Dominique Lefebvre, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, maire de Cergy : « Le projet Eole est peut-être un bon projet. Pour nous, il sera un excellent projet le jour où nous pourrons dire deux choses. D'une part : « voilà ce qu'Eole améliore concrètement pour les usagers du RER A à Cergy-Pontoise ». D'autre part, de pouvoir dire qu'Eole, avec les délais de réalisation, s'inscrit dans une démarche cohérente qui mettra peut-être 20 ans à se faire, mais qui sera assurée.

« Notre difficulté, à Cergy-Pontoise, est que l'on participe au débat sur Arc Express, sur le Grand Paris, et sur Eole ; on participera probablement au débat public qui sera organisé en 2012 sur la ligne Paris-Normandie. On va évidemment interpeller le responsable de l'Etat qui doit travailler sur le dossier des interconnexions TGV. Donc, on les prend un par un, chaque dossier renvoie à l'autre. Je n'arrive pas à avoir une discussion d'ensemble sur ces projets. Aujourd'hui, je n'ai aucune garantie de ne pas avoir, au terme de ces débats publics, un cumul de décisions individuelles qui feront que Cergy-Pontoise, et donc le Val d'Oise, seront finalement les grands oubliés.

« Nous disons simplement que l'on a besoin, de temps en temps, de trains directs Cergy – La Défense. On aimerait que des trains puissent s'arrêter à La Défense et repartir vers Cergy, notamment quand le tronçon central est totalement occupé.

« Nous avons montré des cartes simples : le nombre de trains qui vont à Saint-Germain et à Roissy, le nombre de trains qui vont à Cergy-Pontoise. Nous avons mis en face le nombre d'emplois, d'entreprises, d'étudiants, le PIB. Je demande que l'on compare. Dans ce territoire, il faut construire 1 300 logements par an et on les construit, et il y a un potentiel de développement économique.

« Si l'on ne nous dit pas que l'on coordonne ces arbitrages, qu'un jour il y aura une articulation entre Eole et la Tangentielle Nord (Sartrouville), qu'un jour il y aura une articulation à Achères, qu'un jour il ne sera plus nécessaire d'avoir un débranchement du RER A vers Poissy, non seulement à court terme nous n'avons rien, mais, à moyen et à long terme, nous n'avons que des incertitudes. »

. Frédéric Vernhes, président de la délégation du Val d'Oise de la CCI Versailles Yvelines/Val d'Oise :
 « En 2003, il y avait 66 000 emplois marchands à Cergy-Pontoise et, en 2009, 67 000 ; 1 000 emplois gagnés en 6 ans, cela fait 0,5 %, ce qui est à peu près la moitié de ce qu'a gagné, en pourcentage, le département. Il y a donc un vrai problème à Cergy, une formidable potentialité qui n'est pas exploitée. Pendant ce temps, le logement continue à se développer, plutôt 5 % par an. S'ajoutent les 20 000 étudiants. De l'autre côté, concernant les transports, c'est le grand décrochage.
 « Arrive le Grand Paris. Je me dis que c'est formidable, c'est l'heure de Pontoise ! Nous déchantons collectivement, avec les élus, parce que les cartes, les films de présentation, sont très parlants.
 « Le RER A comporte deux branches, l'une allant vers Cergy et l'autre vers Poissy. Vers Cergy, il y a 59 000 voyageurs par jour et vers Poissy, 17 000. Donc, le poids économique de l'agglomération justifierait peut-être un rééquilibrage de la distribution de ces deux branches.
 « Concernant la Tangentielle, nous pensons qu'il faut qu'elle soit croisée à Achères avec Eole et qu'elle ne devrait pas être la Tangentielle Saint-Cyr – Achères, mais la Tangentielle Cergy-Versailles.
 « Enfin, il faut évoquer le problème de la qualité de service, nos salariés le déplorent de façon permanente ; c'est en effet la régularité, la modernisation des lignes et la sécurité.
 « Le raccordement d'Eole prépare l'arrivée de la LGV Normandie. C'est l'occasion d'amorcer la rocade LGV Nord - Ile-de-France. Elle partirait de Roissy, Cergy, Mantes, et continuerait après sur la LNP.
 « Une gare à Cergy permettrait un positionnement beaucoup plus équilibré en Ile-de-France. »

. Yves Boutry, vice-Président de l'Association des usagers des transports (AUT) Ile-de-France :
 « Nous sommes inquiets par cette décharge de 10 à 15 % du RER A. Au terme de 2020, on aura peut-être jusqu'à 30 ou 40 % de trafic en plus sur le RER A. Donc, assez vite votre décharge sera absorbée.
 « Nous avons regardé la problématique de l'aménagement du RER E, et notamment l'impact de la suppression de certaines correspondances. C'est la région Seine Aval (zone entre Les Mureaux, Flins, Aubergenville, Epône) qui sera réellement impactée. Entre Cergy et Seine Aval, il y aurait une difficulté supplémentaire due au fait qu'il n'y aura pas de gare entre Poissy et Nanterre. A l'avenir, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie devrait dégager des sillons sur la ligne classique et, j'espère, permettra de rétablir les arrêts, au moins à Houilles ou Sartrouville.
 « Je souhaite aussi que Cergy-Pontoise ne soit pas oubliée de la rocade grande vitesse envisagée en Ile-de-France, en particulier la section Nord.
 « Je voudrais reparler de la Tangentielle Ouest. Elle est engluée, il faut la réveiller. Actuellement, péniblement de Saint-Cyr à Saint-Germain, ils ont plus ou moins réussi à se mettre d'accord mais entre Saint-Germain et Cergy, cela ne marche pas du tout.
 « Cergy - Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est vraiment l'idée vers laquelle il faut tendre, hélas on n'en prend pas le chemin. Il faudrait sans doute envisager aussi que la connexion avec le RER E se fasse à la gare actuelle de Poissy.
 « Nous sommes inquiets par la qualité du service rendu. Je prends les chiffres du STIF corroborés par les chiffres de la RATP. Le service du RER A pour les six premiers mois de l'année était à 87,3 % de régularité l'année dernière, mais cette année il n'est plus qu'à 81,6 %. C'est dramatique cette perte de 6 points. »

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF : « Nous partageons le constat sur le RER A que la situation s'est fortement dégradée. L'offre de référence devrait tourner autour de 28 à 30 trains à l'heure de pointe dans le tronçon central. Nous avons commencé l'année 2010 plutôt à 22 trains. En matière de transports en commun en Ile-de-France, il ne s'est pas passé grand-chose ces 20 dernières années. Aujourd'hui, on paye cette situation. C'est pour cette raison qu'il y a un foisonnement de projets et de débats : Grand Paris, Arc Express, prolongement du RER E à l'ouest ; des concertations récemment sur la Tangentielle Ouest ; les travaux qui ont commencé sur la Tangentielle Nord. Il y a, portés par le plan de mobilisation pour les transports, 60 projets en cours. »

Jean Faussurier : « Le niveau de performance du RER E est sans doute le meilleur d'Ile-de-France. Avec Eole, nous voulons maintenir ce niveau. Un des moyens que nous prévoyons est ce schéma en recouvrement dans lequel les gens venant de l'est iront jusqu'à Nanterre La Folie, et les trains se retourneront. Inversement, les trains venant de Mantes-la-Jolie iront jusqu'à Magenta voire Evangile où ils se retourneront, ce qui permettra à la fois de densifier le trafic dans la partie centrale de la ligne, mais également d'éviter ce phénomène où un incident dans l'est francilien se répercute jusque dans l'ouest francilien.
 « Ce n'est pas qu'un projet d'infrastructures, mais aussi une réflexion sur la performance de l'exploitation qui accompagne ce projet. Ce projet participe au maillage du réseau francilien donc, en maillant, on améliore la robustesse du système.
 « On ne pourra pas mettre un train de plus sur cette ligne de RER E. Donc, lorsque la croissance va continuer, forcément une forte attente apparaît sur le projet de LNP. »

Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « Il est prévu en théorie un train toutes les 2 minutes. Mais dans les principales gares (Gare de Lyon et Châtelet), il est impossible de tenir les temps de stationnement, calibrés à 50 secondes, et petit à petit tout le système se met à dériver. Concernant la branche de Cergy, en travaillant sur le retournement des trains à Cergy, on peut certainement faire en sorte d'éviter de réinjecter les retards.

« Je voudrais également insister sur la capacité du matériel qui va arriver à partir de fin 2011 jusqu'en 2014. On aura 950 places assises et 2 600 places au total.

« Monsieur Lefebvre a beaucoup insisté sur la disparité de la desserte de soirée entre Cergy et Saint-Germain. Vous avez tout à fait raison, le constat est clair. Dans le cadre du schéma directeur du RER A, une piste réelle peut être travaillée sans avoir besoin de faire d'investissements en infrastructures. »

. Questions du public ; réponses de RFF et du STIF

Question 1 : Henri Poirson : « Ce serait bien que cette ligne soit automatisée, pour sécuriser les quais.

« Je suis très étonné de voir les trains à double niveau en heures creuses et pratiquement jamais en heures pleines. Et on les voit plus sur la région Poissy que sur la région Cergy.

« Une grande ceinture fonctionnait très bien jusque dans les années 50. Aujourd'hui, on nous parle d'un nouveau réseau, mais celui-ci existe déjà, les plates-formes sont existantes, majoritairement les gares sont existantes, mais il faut les réhabiliter. Les Tangentielles Ouest et Nord sont tout simplement les grands morceaux de la grande ceinture. Qu'attend-on pour la remettre en service ?

« On cherche à trouver un point de convergence entre la Tangentielle Ouest, la Tangentielle Nord, la ligne A et la ligne E. Je suis étonné que l'on n'envisage pas de faire un nœud stratégique à Achères Grand Cormier, y compris pour le TGV. »

Question 2 : Jean-Christophe Leblevec, site Internet Cergyvie.fr : « Pendant les sept ans de travaux, y'a-t-il quelque chose de prévu pour les usagers de Cergy ? Quel est le coût de tous ces travaux ? Et la nouvelle gare de Cergy ? »

Michel Gaillard : « Je rappelle que la Commission particulière est chargée d'un débat sur un projet, celui du prolongement du RER E. Lorsque vous parlez de recentrer sur Cergy, c'est un autre débat. Nous sommes ici ce soir pour évoquer l'intérêt pour le Val d'Oise de ce projet, non d'un autre. »

Question 3 : Eric Nicollet, conseiller municipal à Cergy et conseiller communautaire à la CACP :

« Attention à ce qui est fait sur le RER E, à ce que cela peut impliquer en termes d'arbitrage vis-à-vis d'autres dossiers. Si l'on accumule toutes ces malchances et si cette concertation ne sait pas renvoyer aux autres projets, on est devant une difficulté.

« Ce projet permettra-t-il ou non le débranchement de Poissy du RER A ? L'arrêt sera-t-il supprimé ?

« Il convient que la mise en place de ce projet ne soit pas de nature à trop affaiblir les besoins prégnants par rapport au RER A, prioritairement sur l'agglomération de Cergy-Pontoise.

« J'aimerais avoir une réponse liée aux arbitrages en termes d'accès au tronçon central du RER A : de quelle façon prend-on en compte les évolutions de la démographie depuis 10, 20 voire 30 ans ? »

Sandrine Gourlet : « Le schéma directeur du RER A est une réflexion que l'on est en train de démarrer. Ces enjeux de rééquilibrage des dessertes font bien partie des réflexions qui seront menées.

« Un des enjeux de la définition du futur matériel roulant est d'arriver à normaliser la place des portes. Si on ne le fait pas, on n'arrivera jamais à mettre des portes palières. »

Luc Robert : « Dans un RER, c'est compliqué car la distance est importante entre les portes. Vous risquez de perdre du temps en stationnement - ce qui est le nerf de la guerre. Par contre, un automatisme qui gère la conduite des trains tout en conservant la présence d'un agent en tête qui peut arrêter le train en cas d'urgence est la piste sur laquelle nous travaillons actuellement avec RFF et la RATP. »

Jean Faussurier : « Concernant les travaux, on intervient sur une ligne existante : il faut arriver à concilier le maintien de l'exploitation, le compléter éventuellement par des services de bus. En termes de nuisances, comme il y a des riverains, il faut mettre un engagement environnemental en place.

« J'en profite pour répondre à une question sur le lien entre Grand Paris et Eole. Le projet Eole n'a pas été un projet développé dans le cadre du Grand Paris. Il est inscrit dans la loi Grenelle, il est dans le plan de mobilisation des transports. »

Question 4 : Jean-Paul Loevenbruck : « Eole ne fait donc pas partie du Grand Paris. Cela signifie que les nouvelles gares dans le secteur ne seront pas affectées par la taxe sur le financement du Grand Paris ? »

Jean Faussurier : « A ma connaissance, la taxe a été supprimée il y a deux jours. »

Question 5 : Sébastien Aupin, vice-président de la CACP : « Il n'y aurait pas d'arrêt à Houilles et Sartrouville, et la ligne J qui dessert aujourd'hui ces deux gares devrait disparaître. Les usagers actuels de Houilles ou Sartrouville devraient-ils demain prendre le RER A et donc venir grossir le rang des usagers ?

« Je suis étonné que l'on n'ait pas prévu d'interconnexion entre la Tangentielle Ouest, le RER A et le RER A. »

Sandrine Gourlet : « La Tangentielle Nord ira à terme à Noisy-le-Sec, donc le parcours sera plus simple. Le projet de prolongement du RER E ne prévoit pas d'arrêt à Houilles ; les gens des Mureaux qui s'y arrêtaient vont utiliser le RER E directement et ne viendront plus grossir les rangs du RER A. Les quelques usagers de Houilles, qui avaient l'habitude de prendre ce train pour aller directement à Paris - Saint-Lazare, continueront d'avoir le choix, soit le RER A, soit des trains semi-omnibus pour se rendre à Paris - Saint-Lazare. »

Luc Robert : « J'ajoute que sur le RER A à Houilles, ce sont les trains de Poissy qu'ils emprunteront, puisque les trains de Cergy ne s'y arrêtent pas. Clairement, cela ne charge pas la branche de Cergy. »

Question 6 : Nicolas Leon : « Qu'en est-il du réseau avec tous ces goulots d'étranglement ? Notamment sur les traversées de la Seine, on est à deux fois deux voies, ensuite on passe à une fois une voie, pour repasser à trois fois deux voies. Y a-t-il un projet d'homogénéisation de ce réseau ? »

Question 7 : Daniel Hubert : « N'aurait-on pas pu trouver quelque argent pour faire un tronçon supplémentaire dans le tronçon central permettant de dégager l'ensemble des capacités à la fois pour l'est et pour l'ouest ? »

Jean Faussurier : « C'est précisément l'objet du projet Eole de faire un tronçon central qui soit une offre alternative au RER A. Et c'est pourquoi un tunnel traverse Paris.

« La ligne dont nous parlons est la ligne Paris-Mantes, qui a une capacité limitée à 14 trains en heure de pointe. L'objectif du projet est de prendre ces trains : au lieu d'aller à Paris - Saint-Lazare, ils prendront la même ligne et rentreront dans le tunnel. Ce mouvement permet de passer de 14 à 16 trains.

« Les aménagements de la ligne se situent entre Mantes et Poissy pour un investissement de l'ordre de 700 millions d'euros. Ils ont pour objectif de permettre la dissociation des flux entre les trains lents et les trains rapides, entre les trains normands et les RER, et de rajouter une troisième voie de quelques kilomètres aux abords de Mantes-la-Jolie. »

Question 8 : Henri Poirson : « Sur la boucle de Montesson, le goulot d'étranglement se trouve entre Nanterre et Houilles, et entre Sartrouville et Maisons-Laffitte. »

Jean Faussurier : « Lorsqu'on est dans la boucle de Montesson, il y a une contrainte très lourde : un environnement dense. Donc, réaliser des extensions de voies à cet endroit est un exercice relativement improbable. »

. Conclusion de l'audition publique

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

1) L'accompagnement du développement et de la croissance du territoire

Thèmes abordés : croissance de la population, des logements, développement de l'emploi, centres universitaires...

Réponses des MO : maillage renforcé, diversification des axes banlieue/Paris et banlieue/banlieue

2) Les liens entre le RER E et le RER A

Thèmes abordés : désaturation du RER A, qualité de service, régularité, fiabilité, confort

Réponses des MO : désaturation de 10 à 15 %, renouvellement du matériel roulant, schéma directeur du RER A

3) La cohérence avec les autres projets

Thèmes abordés : LNPN, Tangentiels Ouest et Nord, Grand Paris, Arc Express. Question des points de convergence (Confluence, Achères)

4) L'équilibre de la desserte Cergy-Pontoise vs Poissy et Saint-Germain-en-Laye

Thèmes abordés : poids économique et démographique de la CACP

Réponses des MO : réflexions en cours

5) Autres : les travaux et la sécurité

Thèmes abordés : conséquences des travaux pour les usagers, automatisation de la ligne

Réponses des MO : services complémentaires mis en place, management environnemental, portes palières complexes sur un RER.