

Réunion publique aux MUREAUX, MARDI 30 NOVEMBRE 2010

L'aménagement des gares de Seine Aval et de leurs abords. Comment faciliter les échanges entre les modes de transport ?

La neuvième réunion du débat public s'est tenue aux Mureaux (Yvelines) le 30 novembre et a rassemblé environ 200 personnes. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique.

. **Ouverture de la réunion publique** par Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public et mot d'accueil de François Garay, maire des Mureaux.

. Présentation du dossier du débat

Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet EOLE à RFF : « La ligne existante sera réaménagée entre Mantes et Poissy pour améliorer la régularité des trains dès 2017, et augmenter la capacité de la ligne dès 2020. Toutes les gares seront réaménagées pour accueillir les nouvelles rames Eole. Ces travaux seront complétés par des aménagements spécifiques pour assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

« Le deuxième ensemble de travaux porte sur les plans de voies à Mantes-la-Jolie et à Poissy, qui seront profondément remaniés afin de mieux gérer les différents types de circulations.

« Enfin, entre Mantes Station et Epône, une troisième voie sera créée sur environ 3 km. »

Christophe Deniau, chef du projet EOLE au STIF : « Nous avons cherché à atteindre trois objectifs principaux :

- renforcer la desserte interne à Seine Aval : ceci grâce à 8 trains, 6 RER E et 2 trains en provenance de Vernon, et des liaisons directes entre Mantes et Poissy,
- favoriser les liaisons Seine Aval – Paris et sa première couronne, avec 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta ou Evangile, 5 trains normands qui s'arrêtent à Mantes en direction de Paris - Saint-Lazare, et 1 train normand qui s'arrêterait à Mantes et qui irait en direction de La Défense,
- améliorer la desserte francilienne pour les Normands.

« Pour la desserte interne, entre Les Mureaux et Poissy, on gagnerait 6 mn ; entre Les Mureaux et Mantes, 8 mn. Entre Les Mureaux et La Défense, environ 7 mn. »

. Questions du public ; réponses de RFF et du STIF

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

Question 1 : Nicole Bock, maire-adjointe de Limay : « Notre projet consiste à avoir une ligne omnibus de Limay à Meulan et une ligne directe, comme cela a existé il y a 20 ou 30 ans, de Meulan à Paris Saint-Lazare afin d'écourter le temps de transport et rendre cette ligne utile et efficace. »

Question 2 : Guy Poirier, maire de Meulan, président de la Communauté de communes : « J'ai l'impression que la rive droite est complètement oubliée. Il est un fait que le temps de parcours entre Meulan et Paris est aujourd'hui de 55 mn alors qu'il était de 35 mn il y a 30 ans.

« Il est prévu une passerelle entre Meulan et Les Mureaux. Si l'on n'améliore pas les conditions de franchissement du pont, on risque de se trouver devant un problème insurmontable.

« On voit mal comment la ville des Mureaux pourra offrir des places de parking pour toutes ces voitures. Il faudra donc prévoir des parcs de stationnement sur la rive droite avec des transports en commun. »

Question 3 : François Garay : « Notre territoire s'étend sur environ 1 600 km². Aujourd'hui, on nous parle des liaisons avec Paris, mais pas du tout de l'organisation des déplacements à l'intérieur de ce territoire. Il ne s'agit pas uniquement des déplacements par la voie ferrée, mais par le mode fluvial, par autocars, par l'autoroute A13. »

Christophe Deniau : « Ce qui fonde le projet, outre la décharge du RER A, c'est la desserte interne de Seine Aval. Le RER E est la colonne vertébrale d'un projet dont l'horizon est 2020. Ce projet seul ne suffit pas et il faut prévoir le rabattement vers les gares et la desserte fine interne au bassin de vie. Sur de tels projets, c'est quelques années avant la mise en service qu'on s'attache, avec les collectivités, à définir ce niveau de desserte fine du territoire. Néanmoins, le STIF a conduit une étude sur l'amélioration de la desserte des bassins de vie. Des propositions ont été faites, mais on constate une véritable difficulté pour le franchissement de la Seine. »

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF : « Concernant les trains de l'autre rive, nous avons entendu beaucoup de demandes de l'amélioration de cette ligne. C'était déjà programmé, mais cela nous a conduits à accélérer la mise en œuvre d'une étude sur toute la partie de l'ouest francilien concernant les trains qui arrivent à Saint-Lazare. Cette étude doit démarrer courant 2011. »

Question 4 : Guillaume Sebilleau, président des commerçants à Carrières-sous-Poissy : « Il serait souhaitable de faire une dérivation entre Achères et Vernouillet par la boucle de Chanteloup et d'organiser une nouvelle gare dans la boucle, qui tiendrait le rôle d'aspirateur de toutes les communes environnantes : Chanteloup, Triel, Médan, Orgeval, Morainvilliers, etc. »

Question 5 : Michel Cullin, président de l'ADIV sur Verneuil : « L'OIN Seine Aval va conduire à une augmentation de la population de 30 à 50 % environ. A Verneuil, nous devons avoir un statut de gare structurante. Est-il prévu que 2 Transilien continuent de s'arrêter à Verneuil-Vernouillet ?

« Je cite une question qui est sur votre site : « Le remède idéal est évidemment le quadruplement des voies, mais un tel objectif paraît irréalisable entre Vernouillet et Poissy, sauf à dépenser des sommes colossales. Le point faible de ce projet est donc le fait même que sa conception repose sur une hypothèse très haute en termes de fréquence. » Dans ces conditions, on a du mal à comprendre comment on pourra passer de 14 à 16 trains. »

Rachid El Mounzil : « Il y a des investissements sur l'infrastructure qui seront nécessaires pour permettre de faire passer les deux trains supplémentaires. Des investissements sur le plan de voies de Poissy et de Mantes-la-Jolie, et une voie supplémentaire (une 3^e voie) sur plus de 3 km entre Mantes Station et Epône. »

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « Pour répondre à votre première question, nous confirmons qu'il est bien prévu deux arrêts.

« Il n'est pas envisageable aujourd'hui de faire un quadruplement des voies. Le projet a été pensé pour répondre au maximum à l'offre de cette ligne. Pour ce faire, un certain nombre d'éléments ont été indiqués : le renouvellement de matériel roulant, des investissements sur les voies permettant le dépassement entre les rapides normands et les trains Transilien... Mais derrière cela, c'est bien le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui va ouvrir l'horizon. »

Question 6 : Raymond Lang, Les Mureaux : « Il y a un point faible, il s'agit du point de Villennes (Vernouillet-Poissy) ; il n'y a que deux voies et il sera difficile de faire passer une troisième voie. »

Rachid El Mounzil : « La solution à ces problèmes est une ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre-La Défense. Effectivement, il y a un goulot entre Poissy et Vernouillet. Nous avons organisé la grille horaire de circulation des trains pour qu'ils puissent se déplacer et se croiser sur les tronçons où nous avons quatre voies. Par exemple, entre Vernouillet et Les Mureaux.

« Nous proposons aussi des aménagements à Poissy, qui permettront le dépassement des trains. »

Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « Actuellement, vous ne pouvez rentrer en gare de Poissy qu'à 60 km/h. A l'avenir, on aura ces 450 m de voies supplémentaires avec un aiguillage qui sera franchissable au moins à 90 km/h et peut-être même à 120 km. On dégagera beaucoup plus vite ce fameux goulot d'étranglement. »

Question 7 : Guy Jeanne, maire d'Ecquevilly : « L'OIN pourrait apporter plus de 200 000 habitants en l'an 2030. Allez-vous concevoir les gares pour 2030 pour absorber toute la population de cette vallée ?

« Pour toutes les lignes à deux voies où vous allez augmenter la cadence, il y aura quelques turbulences en zone urbaine. Allez-vous prévoir des améliorations sonores pour l'ensemble des riverains ? »

Christophe Deniau : « Les perspectives que l'on a prises en compte sont celles que l'on prévoit pour 2020. Ensuite, c'est un exercice un peu délicat, mais la capacité de transport en termes de trains et de régularité est prévue pour pouvoir faire face à cette augmentation de trafic en 2020. »

Jean Faussurier : « Derrière l'offre d'accessibilité, il y a deux sujets, le premier étant celui du rabattement. Le deuxième étant : comment organise-t-on le fonctionnement de la gare ? Aujourd'hui, notre point de préoccupation est celui de la mise en accessibilité des gares. Cette chaîne de mobilité est pour nous un élément dimensionnant du projet de réflexion sur les gares de Seine Aval.

« Nous avons fait des études acoustiques qui mettent en perspective que sur la ligne dont on parle, on passe de 14 à 16 trains. Ce n'est pas le projet en lui-même qui augmente substantiellement les nuisances sonores que vous connaissez aujourd'hui. Cela ne veut pas dire que cette question ne sera pas traitée. »

Luc Robert : « Nous travaillons avec le STIF à la définition d'un cahier des charges pour le nouveau

matériel roulant. Ses spécifications sont très exigeantes sur le sujet du bruit. »

Question 8 : Stéphane Jeanne, maire d'Oinville : « La voie d'évitement à Poissy pour les trains de banlieue et pour faire passer les trains grandes lignes existe déjà. »

Luc Robert : « C'est une nouvelle liaison qui va être créée et qui va permettre de substituer en quelque sorte le train Paris-Mantes aux trains du RER A. Cela permettra, en cas de retard, de faire un dépassement. »

Question 9 : Arnaud Richard, député de la 7^e circonscription des Yvelines : « Pourrait-on imaginer que vous commenciez à discuter avec les acteurs locaux du rabattement dès maintenant ? »

Christophe Deniau : « Entre 2009 et 2010, le STIF a mené en lien avec l'EPAMSA une étude sur la desserte des bassins de vie entre Mantes et Poissy et a fait des propositions. Il y a eu une rencontre avec les collectivités en juin dernier. »

Question 10 : Marie-Hélène Lopez-Jollivet, maire de Vernouillet : « Le principal problème sur notre secteur concerne la régularité. Ensuite, il y a cette insuffisance de traitement de la rive droite. Actuellement, nous sommes incapables d'assimiler plus de transferts de cette nature. Un autre problème important : la dégradation de la liaison avec Cergy. Une autre question qui nous est posée fréquemment porte sur l'avenir de ce bus A14. Quand la gare de Vernouillet sera-t-elle adaptée aux normes PMR ? Je voudrais encore une fois attirer l'attention sur les protections sonores. Aujourd'hui, la situation n'est pas satisfaisante. »

Christophe Deniau : « L'accessibilité à Cergy n'est pas négligée. Avec le projet et le RER A à Poissy, il sera toujours possible d'y aller. Et le STIF, en lien avec la SNCF et RFF, va s'attacher à améliorer la situation du RER A en démarrant un schéma directeur prochainement.

« Pour ce qui est de l'avenir des bus A14, le STIF n'a encore rien décidé, mais la tendance serait de supprimer ces lignes, en répondant à d'autres demandes, qui se sont fait jour depuis quelques années, notamment des liens Limay - La Défense par exemple.

« Votre gare est inscrite au schéma directeur d'accessibilité pour une mise aux normes en 2013. »

Question 11 : Philippe Cauvin, Les Mureaux : « L'enquête publique, qui est prévue fin 2011, va-t-elle éclairer les impacts de l'attractivité de cette ligne, notamment apprécier les mesures compensatoires ?

« La capacité des trains est-elle limitée par les deux voies, par les capacités de retournement de la ligne aux extrémités, ou par le nombre de trains à faire passer dans le tunnel ?

« Peut-on espérer un jour avoir plus de trains sur la branche ouest pour aller jusqu'à la gare Eole Evangile ?

« Peut-on avoir des informations sur les variantes de tracé entre La Défense et la gare Saint-Lazare ? »

Jean Faussurier : « Les mesures compensatoires concernent les impacts sur l'environnement.

« La capacité du tunnel est bien supérieure, à savoir 28 trains par heure ; c'est autour de cela que l'on dimensionne en réalité cette infrastructure.

« Trois scénarios dans Paris intra-muros sont soumis au débat. Le tracé nord passe par la Porte de Clichy. Tant le STIF que RFF ne privilégient pas cette option, pour la simple raison que ce trajet est plus long et qu'il aura un effet moindre de décharge sur le RER A. Le deuxième tracé est le tracé direct par l'avenue des Ternes. Un troisième tracé propose une gare à la Porte Maillot. »

Sandrine Gourlet : « Il y a plusieurs projets pour la Porte de Clichy : le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen et, par ailleurs, pour améliorer la desserte du quartier de la ZAC des Batignolles, nous avons aussi en projet l'amélioration de la desserte de la gare Pont-Cardinet. »

Question 12 : Jean-Pierre Verdois, Juziers : « Si demain les gens qui empruntent leur voiture veulent emprunter les transports en commun, ceux-ci seront à saturation. Faites un tunnel à Villennes. »

Question 13 : Bernard Durupt, Les Mureaux : « Quelles seront les conséquences sur la liaison Mantes-Montparnasse ?

« On parle d'un projet de Ligne Nouvelle Paris-Le Havre. Avez-vous déjà réfléchi à un point d'interconnexion entre le RER E et cette ligne nouvelle en Seine Aval ? »

Rachid El Mounzil : « La ligne de Montparnasse n'est pas du tout impactée. Elle aura des correspondances avec les quatre trains omnibus, notamment à Epône et Mantes-la-Jolie.

« Concernant la capacité de la ligne existante, quatre points fondamentaux bloquent la ligne existante. Le premier est Mantes-la-Jolie : ce sont les cisaillements entre les différentes lignes qui convergent à ce nœud. Le deuxième, la gare Saint-Lazare, qui est saturée. Les troisième et quatrième concernent les deux goulots, celui d'Epône Mantes Station et celui de Vernouillet-Poissy. »

Jean Faussurier : « Nous avons travaillé sur deux hypothèses de correspondance possible entre la LNPN et Eole, l'une à Mantes et l'autre à Nanterre. »

Question 14 : Emmanuel Bolle, président de l'association pour le développement de la mobilité durable en Seine Aval : « Le projet de desserte montre un renforcement très marqué de la desserte pour les grandes gares de Seine Aval. Le territoire entre Mantes et Les Mureaux a été complètement 'zappé'. Principalement, les deux gares d'Epône-Mézières et d'Aubergenville-Elisabethville se retrouvent avec une

desserte exclusivement omnibus. »

Christophe Deniau : « *Nous avons cherché à produire une offre équilibrée. Entre Mantes et Les Mureaux, on aura un train supplémentaire. Le schéma que nous proposons répond à la demande envisagée, certes à l'aide de simulations, en 2020.*

« Pour aller d'Épône à Paris Saint-Lazare, vous mettez environ 43 mn, avec le projet vous mettriez 45 mn. »

Question 15 : Sophie Primas, adjointe au maire d'Aubergenville, députée de la 9^e circonscription des Yvelines : « *A la gare de Bonnières, on rencontre aujourd'hui de très gros problèmes de trafic et d'accessibilité. L'attractivité du RER va renforcer ces problèmes de parking.*

« Je suis inquiète. On va rajouter deux trains et le nombre d'usagers resterait stable ? »

Christophe Deniau : « *Le nouveau matériel roulant offrira davantage de places pour répondre à l'augmentation du trafic. »*

Luc Robert : « *Nous sommes confiants sur la possibilité de faire passer 16 trains entre Aubergenville et Les Mureaux. »*

Question 16 : Benoit Leguay, élu à Mézières-sur-Seine : « *Il nous faut organiser des modes de rabattement en transports en commun beaucoup plus nombreux. Le STIF aura-t-il un regard bienveillant sur les efforts financiers pour organiser ces modes de rabattement et pour l'aménagement des parcs relais pour les gares qui accueilleront des arrêts RER E ?*

« Concernant la gare d'Épône-Mézières, y aura-t-il un programme d'accès aux PMR ? »

Sandrine Gourlet : « *Pour faire fonctionner les transports en Ile-de-France, chaque année, on a besoin de 7,7 milliards d'euros. Ce sont des chiffres considérables. Il y a un vrai enjeu d'optimiser ce que l'on fait. Nous affinons la question de la réorganisation des bus par rapport à un projet juste avant sa mise en place. »*

Question 17 : Daniel Chalhon, chambre de commerce et d'industrie du Val d'Oise : « *Quand sera-t-il possible de faire une transversalité entre les Yvelines et le Val-d'Oise ? »*

Sandrine Gourlet : « *Le RER E n'est pas le seul projet que nous portons en ce moment. On constate des besoins de transport dans tous les sens. La carte du plan de mobilisation pour les transports de la région Ile-de-France comporte 60 projets. »*

Question 18 : Yves Petit, Verneuil-sur-Seine : « *On nous a dit à Poissy que le temps de parcours serait allongé de 2 à 5 mn pour aller à Paris Saint-Lazare : je demande des précisions.*

« Les graphiques montraient que le trafic entre Mantes et Poissy pouvait augmenter de 50 %. Avec 13 % de capacité de places assises supplémentaires dans chaque train, et un train de plus, pensez-vous pouvoir faire face à l'accroissement des besoins de cette population ? »

Jean Faussurier : « *Près de la moitié des personnes en Seine Aval ne vont ni en Seine Aval, ni à Paris Saint-Lazare, mais dans Paris et en première couronne. Il peut y avoir 2 ou 3 mn de temps de trajet supplémentaire. Mais avec le RER E, vous avez la capacité d'aller à Nanterre, La Défense, Haussmann Saint-Lazare. »*

Christophe Deniau : « *On va travailler la fluidité, on va tenter d'avoir le maximum de places assises, des trains à forte capacité et rapides, sans incidents. Donc, il y aura 1 000 places assises contre 900 places aujourd'hui, et 2 200 places debout contre 1 500 par train. »*

Question 19 : Alain Rispal, adjoint au maire d'Aubergenville : « *Le goulet de Villennes est au cœur de nos préoccupations. Nous sommes inquiets sur le fait que les temps de parcours vont inévitablement se rallonger. La solution étant la mise en place de la liaison Paris-Normandie. »*

Question 20 : Jean-Christophe Rigal, agence d'urbanisme Seine Aval : « *Pouvez-vous nous donner des indications sur l'offre en contrepointe, entre la zone centrale et Seine Aval ? »*

Christophe Deniau : « *Le projet prévoit le même nombre de trains dans un sens comme dans l'autre à l'heure de pointe. »*

Question 21 : Didier Beau, Carrières-sous-Poissy : « *Je m'inquiète concernant les perturbations en cas d'accident, notamment au centre de Paris là où les branches ouest et est se rejoignent. »*

Rachid El Mounzil : « *En cas de coupure du tunnel entre Porte Maillot et La Défense, on a la possibilité de faire retourner les trains qui viennent de l'est, de Tournan et de Chelles à Haussmann Saint-Lazare, et les trains en provenance de Mantes-la-Jolie pourront se retourner à Nanterre La Folie. »*

Luc Robert : « *Le prolongement du RER E offre un système de possibilités de report. Nous travaillons avec les autorités judiciaires pour que les formalités en cas d'accident de personnes traînent le moins possible. »*

Question 22 : Bernard Destombes, association Adiv Environnement : « *Entre Mantes et Saint-Lazare, plusieurs gares devront être réaménagées. Pouvez-vous nous dire les retards que cela engendrera ? »*

Rachid El Mounzil : « *On va organiser les travaux pour qu'ils soient réalisés de nuit, en heures creuses, en*

périodes estivales. Le STIF prévoit, à titre exceptionnel, d'autres moyens de transport de substitution »

Question 23 : Ghislaine Senée, maire d'Evrecquemont : *« Je souhaiterais que l'on travaille sur les solutions de rabattement et de franchissement de la Seine. Concernant la Tangentielle Ouest, j'aimerais avoir confirmation qu'il y aura bien une connexion avec Eole. »*

Sandrine Gourlet : *« Nous n'avons pas encore connaissance de la connexion que l'on pourrait avoir entre Eole, le groupe 5 (les trains Paris-Mantes) et la Tangentielle Ouest ; c'est encore en cours d'étude. »*

Question 24 : Alain Fromageot, Défense de l'environnement de Mezy : *« Comment est assuré le financement des 2,8 milliards d'euros pour le projet dont on parle ? »*

Sandrine Gourlet : *« Pour les investissements, les financements sont exclusivement faits par les collectivités locales. »*

Question 25 : Mme Levert, Verneuil-sur-Seine : *« Faire venir les bus et les voitures posera problème à la gare de Verneuil. Il n'y a aucun parc de stationnement de prévu. »*

Jean Faussurier : *« Il y a une organisation d'une concertation tout au long du projet. Nous en sommes encore à des études préalables. »*

Question 26 : Brigitte Albrieux, Epône : *« Vous n'avez pas parlé de la ligne Mauldre-Nézel existante. »*

Luc Robert : *« Un schéma de secteur va être lancé sur les dessertes de la ligne N de Transilien. »*

Question 27 : Philippe Cauvin : *« L'enquête publique va-t-elle répondre aux questions de rabattements ? »*

Olivier Guérin : *« Je me permets de vous interrompre simplement pour dire que l'on est au stade initial du projet et que la concertation se poursuivra. Donc, vous ne pouvez pas avoir la réponse tout de suite. »*

Question 28 : M. Hachemi, Les Mureaux : *« Comment rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines depuis les Mureaux ? »*

Sandrine Gourlet : *« C'est un bus qui part depuis Poissy et Les Mureaux. On ne sait pas répondre à tous les besoins de déplacements en transports collectifs en faisant des liaisons directes pour tout le monde. »*

Question 29 : M. Fauvel, Verneuil-sur-Seine : *« Quels sont les horaires prévus en dehors des heures de pointe ? En cas de problème dans le tunnel, y aura-t-il des correspondances à Nanterre ? »*

Sandrine Gourlet : *« C'est l'heure de pointe qui est la plus dimensionnante et la plus contraignante. Une fois que l'on sait faire passer le maximum de trains, on a plus de marge de manœuvre pour déterminer ce qui se passe aux heures creuses.*

« La gare de La Folie n'est pas très loin de la gare de Nanterre-Préfecture. »

Question 30 : Jean-Pierre Verdois : *« On a déjà du mal à entretenir le RER A, allez-vous pouvoir entretenir tous les 60 projets ? »*

. Conclusion de la réunion publique

Michel Gaillard : *« Un point me paraît saillant dans tous ces échanges : la façon dont seront traités, à l'intérieur de Seine Aval, les rabattements, la distribution des relations inter-gares, etc. »*

La réunion de clôture du débat public aura lieu le jeudi 16 décembre, à 19 heures, au palais des Congrès de la Porte Maillot.

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

1) Le rabattement et la desserte interne à Seine Aval

Thèmes abordés : parcs de stationnement, relations inter-gares, organisation des bus.

Réponses des MO : desserte fine vue quelques années avant la mise en service, en lien avec les collectivités

2) Deux difficultés sur le parcours en Seine Aval : le franchissement de la Seine et l'existence de goulets d'étranglement

Thèmes abordés : isolement de la rive droite, schémas de voies

Réponses des MO : franchissement complexe ; voie supplémentaire entre Mantes et Epône, investissement sur les voies.

3) La cohérence avec les autres projets

Thèmes abordés : LNPN, Tangentielles Ouest. Question des points de convergence

4) Les travaux et leurs impacts

Thèmes abordés : financement, perturbations, nuisances sonores

Réponses des MO : financement par les collectivités locales, travaux réalisés en dehors des heures de pointe, nouveau matériel roulant, études acoustiques.

5) Autres : accessibilité aux PMR, précisions sur les temps de parcours