

Réunion publique à PARIS, JEUDI 16 DECEMBRE 2010

Réunion de clôture du débat public

La dixième et dernière réunion du débat public s'est tenue à Paris le 16 décembre et a rassemblé environ 110 personnes.

Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique (disponible sur le site www.debatpublic-rer-e.org).

Les intervenants ont tous exprimé leur satisfaction pour la façon dont la Commission a organisé et géré ce débat public et pour la qualité du travail effectué.

. Ouverture de la réunion publique et premiers enseignements du débat pour la CPDP

Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, ouvre la dernière réunion du débat et présente les enseignements que la CPDP tire de trois mois de débat public, de dix réunions publiques, complétées par une audition publique à Cergy-Pontoise et un atelier thématique consacré au « bruit » : « *Le débat a fait l'objet d'une large information, notamment dans la presse et il faut, en particulier, remercier la presse des collectivités locales. La participation aux réunions a toujours été soutenue : en moyenne 200 personnes à chaque fois. Enfin, 48 cahiers d'acteurs ont été rédigés par des collectivités, des associations, des acteurs économiques : c'est un nombre important.*

« Sur un plan plus général, le projet mis au débat a été largement soutenu et approuvé. Il y a eu néanmoins des critiques, des attentes qui n'étaient pas satisfaites par le projet présenté. On constate aussi que le projet suscite des débats et un intérêt au-delà du territoire immédiatement concerné, c'est-à-dire entre Hausmann – Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie. La Normandie est concernée, mais aussi la partie est de l'Île-de-France.

« Concernant le choix du tracé et des gares, il ressort très clairement que le tracé par la Porte Maillot, avec un arrêt à cet endroit, est largement plébiscité. Il y a eu aussi quelques prises de position en faveur du tracé par Clichy, notamment de la part de la mairie de Clichy.

« La gare à La Défense n'est pas un sujet qui a été extrêmement débattu. Mais l'emplacement du CNIT est apparu comme l'emplacement souhaité, en raison de sa proximité avec Cœur Transport.

« Le débat que nous avons eu au sujet de la gare de Nanterre - celle proposée dans le dossier étant la gare de la Folie sur la zone des Groues – a surtout été animé par la ville et les associations de Nanterre, et guère au-delà.

« Nous avons relevé des interrogations, des critiques sur la desserte. Tout d'abord, l'absence d'arrêt dans la boucle de Montesson. Ce fut l'objet de nombreux cahiers d'acteurs et d'échanges, notamment à Houilles. Cette question était souvent associée au maillage avec les Tangentiennes (Nord et Ouest). A cette occasion, se sont fait entendre des interrogations sur Sartrouville et Achères.

« Nous avons recueilli aussi des inquiétudes sur le service offert ; elles concernent en particulier :

- la qualité de l'exploitation projetée : cette mise en doute est presque exclusivement due à la coexistence sur les mêmes lignes avec les trains normands ;*
- l'allongement des temps de trajet : surtout dans les communes entre Mantes et Poissy ;*
- la décharge du RER A ;*
- le régime d'exploitation dans les branches des trains, qui a été discuté : à Cergy, c'est une interrogation sur la façon dont sont affectées les rames du RER A entre les trois branches de Saint-Germain, Cergy et Poissy ;*
- l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;*
- des contraintes, des impacts :
 - . les nuisances sonores : il y a certes le bruit supplémentaire généré par le projet, mais le plus préoccupant pour les riverains semble être la question des « points noirs bruit » ;*
 - . la compatibilité entre bon déroulement du chantier et maintien du service ;**

. l'échéance de mise en service du projet : elle paraît pour les acteurs économiques, notamment de La Défense, redoutablement lointaine, compte tenu de leurs perspectives de développement des emplois.

« A la périphérie du projet, trois points nous paraissent mériter d'être soulignés :

- . la qualité du service ;
- . la desserte de l'Est francilien ;
- . une attente forte du public à avoir une présentation synthétique, globale, cohérente de l'ensemble des projets de transport en Ile-de-France. »

. Premiers enseignements du débat pour les porteurs du projet

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « Pour nous aussi, le débat a confirmé l'opportunité du projet. Certes, comme une solution de transport, mais aussi comme un outil au service de l'équilibre durable du territoire. Malgré sa complexité, il semble que le projet a été bien compris, avec la nécessaire complémentarité entre la ligne existante d'une part et le projet de tunnel sous Paris d'autre part.

« De nombreux acteurs ont exprimé leur vigilance et une forte volonté de voir le calendrier accéléré.

« Des arguments favorables à certaines hypothèses de tracés proposés ont été exprimés de façon récurrente : le tunnel via la Porte Maillot pour y prévoir un arrêt, mais aussi favoriser la desserte du Palais des congrès et du 17^e arrondissement, la correspondance avec la ligne C du RER et la ligne 1 du métro.

« Le tracé par la porte de Clichy a été moins demandé. Et le débat nous a permis de présenter une autre solution pour accompagner le développement du quartier des Batignolles - les arrêts à Pont Cardinet de la ligne Paris Saint-Lazare - Versailles, le prolongement de la ligne 14 en cours d'études par le STIF et la RATP.

« S'agissant de La Défense, une préférence pour la gare sous le CNIT a été exprimée.

« Il y a aussi une demande d'organiser la cohérence entre la maîtrise d'ouvrage de la gare Eole et celle des autres gares prévues par les projets de rocade, afin d'assurer une gestion optimale des flux, de gérer de façon coordonnée les différents chantiers, d'inscrire le projet dans une réflexion d'ensemble.

« Sur l'emplacement de la gare à La Folie, nous avons entendu des réserves. Mais est-il possible de mettre une gare au Petit Nanterre ? Est-ce souhaitable pour le fonctionnement du système de transport ?

« Enfin, rien de conclusif n'est encore sorti des échanges autour de l'ouvrage de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante, même s'il y a une préférence pour l'ouvrage en souterrain.

« Le bruit a été la première des préoccupations exprimées quant aux impacts du projet. Les riverains reconnaissent l'apport d'Eole à l'accessibilité des territoires de Seine Aval, mais ils attendent en même temps que soient réduites leurs nuisances actuelles. L'atelier bruit est venu compléter l'information des experts, des associations, des élus sur la multiplicité des effets du bruit sur la santé, sur la spécificité du bruit ferroviaire et sur une meilleure compréhension du vécu des riverains sur le projet et leur situation existante.

« Il y a un deuxième sujet de vigilance : pendant les années que dureront les travaux, notre responsabilité sera de ne pas dégrader la situation des riverains et des usagers. »

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF : « L'offre de services liée au projet a largement été débattue. Des interrogations demeurent sur la régularité que propose Eole. En second lieu, les temps de parcours constituent un élément essentiel dans l'usage des transports collectifs. Avec le projet Eole, même s'ils sont améliorés pour la majorité des usagers, certains ont regretté des allongements de temps de parcours. Enfin, confort, propreté et sécurité ont été rappelés comme étant des constituants indispensables de l'offre de service.

« Quelles sont les attentes liées au contexte du projet ? Nous avons été interpellés sur trois grands thèmes :

- la complémentarité avec les autres projets en cours ou à venir : la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, les Tangentielles Ouest et Nord, le T1, le T2,
- l'impact sur l'aménagement de l'espace francilien et l'urbanisme : si l'amélioration de l'accessibilité aux territoires a été admise, notamment en Seine Aval, certains ont exprimé un risque de sur-densification, notamment à La Défense, et donc de saturation de l'offre de transport,
- la continuité de la chaîne de déplacement, avec d'une part la nécessaire mise en accessibilité des gares de Seine Aval pour les personnes à mobilité réduite et, d'autre part, l'indispensable organisation des rabattements autour des gares, l'adaptation des réseaux de bus, des pistes cyclables et des garages pour les vélos, des parkings relais, le chemin piétonnier Magenta - Gare de l'Est.

« Sur le réseau et les attentes de correspondance :

- RER A : de nombreux usagers sont venus témoigner de la situation difficile qu'ils vivent. Les 10 à 15 % de décharge permises par le projet Eole les ont satisfaits, mais certains - le Val-d'Oise en particulier - ont demandé à être convaincus, eu égard au développement démographique et économique à venir.
- Ligne L (Paris-Mantes par Conflans) : l'impact positif du prolongement du RER E à l'ouest sur cette ligne a laissé les communes de la rive droite en attente d'une évolution de l'offre de l'autre côté de la Seine.
- RER E à l'est : certains ont estimé que le RER E à l'est était déjà fortement sollicité et risquait de l'être d'autant plus avec le projet de prolongement à l'ouest.
- Tangentielles Ouest et Nord : comment assurer un maillage optimal du réseau de transport de l'ouest francilien ?
- Ligne Nouvelle Paris-Normandie : la compatibilité entre Eole et le projet LNPN a été souvent évoquée.

« Sur les besoins de desserte locale :

- Desserte interne de La Défense : l'EPADESA a amorcé une réflexion en lien avec le STIF.
- Gare de La Folie à Nanterre : certains participants voient dans cette accessibilité une condition du développement du quartier des Groues. D'autres demandent un arrêt du RER E au Petit Nanterre, et proposent donc une seconde gare au Pont de Rouen.

« La desserte de la boucle de Montesson a été fortement demandée aux porteurs du projet, mais n'a pas vocation à trouver directement réponse avec le projet Eole, du fait de très fortes contraintes techniques.

« La demande du maintien des liaisons directes vers la gare de Paris - Saint-Lazare a été exprimée à plusieurs reprises. Les réflexions sont en cours. »

Jean Faussurier : « Cette conclusion est d'abord une ouverture : d'une part le maître d'ouvrage tiendra compte des enseignements du débat public et, d'autre part, si le projet se poursuit, RFF et le STIF prolongeront le dialogue établi avec les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif, les populations, lors de la phase d'étude d'avant-projet jusqu'à l'enquête publique, et durant les travaux jusqu'à la mise en service de la branche ouest du RER E.

« Les composantes de cette démarche pourraient prendre la forme suivante :

- l'ouverture d'un site Internet dédié au projet ;
- des documents d'information largement diffusés tout au long de la vie du projet ;
- la mise en place d'une concertation fine avec les acteurs clés ;
- des réunions d'information ouvertes à tous ;

« RFF sollicitera la CNDP pour qu'elle désigne un garant qui veillera à l'application des modalités d'information et de participation du public. Par ailleurs, RFF et le STIF proposent la mise en place d'un observatoire des engagements, qui permettra aux acteurs clés et au public de suivre leur mise en œuvre par les porteurs du projet. »

Jacques Tribout, directeur du développement, SNCF Transilien : « La ligne E est la meilleure ligne du RER en termes de régularité. Il est primordial de préserver cet atout. Les aménagements d'infrastructures entre Mantes et Poissy sont précisément destinés à sécuriser la qualité d'exploitation de la ligne E.

« La SNCF va apporter toute son exigence pour l'acquisition d'un matériel capacitaire, confortable et fiable. Cette fiabilité du matériel doit être assurée dans la durée par un système de maintenance performant. »

Sophie Mougard, directrice générale du STIF : « En ce qui concerne l'opportunité du projet, nous avons relevé un large soutien ainsi qu'une réelle attente. De la même façon, il s'est dégagé un consensus fort sur la variante dite Porte Maillot, nous devons l'intégrer dans notre réflexion finale. Les échanges, entre autres ceux qui ont été engagés lors de la réunion du 18 novembre dernier à La Défense, vont permettre d'orienter les études du positionnement d'une gare à La Défense sous le CNIT.

« L'insertion de la gare de Nanterre à La Folie nécessite de poursuivre la réflexion et les études.

« Nous avons aussi entendu vos attentes qui, pour certaines, dépassent le cadre du projet Eole : l'amélioration du RER A bien sûr, une demande d'évolution du schéma de desserte actuelle du RER E, l'amélioration de l'offre de rabattement vers les gares de la future ligne du RER E.

« Enfin, nombre des sujets qui ont été évoqués lors du débat trouvent une réponse dans le plan de mobilisation des transports, porté par la région et ses partenaires et piloté par le STIF. Ce sont près de 60 projets, dont la moitié trouvera sa mise en service d'ici 2014. »

François-Régis Orizet, directeur régional Ile-de-France de RFF : « Le projet Eole est un projet de RER, une nouveauté pour RFF. C'est également un projet particulier car une grande partie du tracé concerne en fait l'amélioration du réseau existant.

« Le deuxième élément, autre particularité de ce débat public, porte sur le partenariat qu'il a permis de faire apparaître avec le STIF et la SNCF.

« Ce débat a été en interaction avec les usagers actuels, les améliorations qu'ils attendent, et c'est tout à fait

nouveau. Il a fait apparaître que l'on était dans un système global : les questions d'interconnexion avec les autres projets ont été évoquées.

« Je rappelle que c'est un point d'arrivée pour le débat, mais surtout un point de départ pour nous. »

. La parole au public : sentiment et attentes à l'issue du débat

Intervention 1 : Claude Leroi, vice-président de la CCIP et président de la CCI Hauts-de-Seine : « Eole doit rester un projet autonome, qui ne s'intègre pas dans un vaste ensemble mais qui est une liaison précise à réaliser de manière urgente. Enfin, je suis un peu inquiet quand même, car je n'ai pas suffisamment entendu parler du financement du projet. »

Sophie Mougard : « Le projet du prolongement du RER E à l'ouest fait partie du plan de mobilisation, de 19 milliards d'euros d'investissements, lancé par le STIF. En face, les élus ont travaillé pour identifier des pistes de ressources et proposer un plan de financement bouclé. 12 milliards d'efforts des collectivités locales, c'est considérable. 5 milliards sont attendus, notamment des recettes fiscales et 2 milliards de l'État. »

Intervention 2 : Yves Boutry, vice-président de l'Association des Usagers des Transports Ile-de-France : « Je trouve très intéressant de voir un débat public sur un projet d'amélioration de l'existant. Nous n'aurions pas été aussi favorables à la création d'une nouvelle ligne de banlieue. Je vais énumérer quelques attentes que nous avons en tant qu'usagers :

- Mantes-la-Jolie : on a bien compris qu'il y aurait des travaux sur cette partie (travaux de signalisation, peut-être de voies supplémentaires). Néanmoins, la situation risque d'être critique : avec cinq trains de plus par heure, comment obtenir une fiabilité et une robustesse de circulation ?

- Poissy : la problématique porte sur la jonction avec la Tangentielle Ouest. Celle-ci doit desservir une gare du RER E, Poissy par exemple.

- Problématique du bruit pour le saut-de-mouton à la gare du Pont de Rouen : il faut vraiment étudier la problématique des murs antibruit et de l'isolation des quelques appartements qui sont concernés. On ne peut pas dépenser des sommes phénoménales dans la création de tunnel, s'il y a une solution correcte capable de protéger les riverains qui sont peu nombreux.

- Gare Nanterre La Folie : nous sommes favorables à cette gare, mais faut-il faire une correspondance avec Nanterre-Préfecture ?

- Gare de La Défense : il faudra repenser Cœur Transport, qui est saturé actuellement. Il faudra améliorer la problématique de la desserte de l'esplanade.

- L'accessibilité.

- La nouvelle gare Evangile : Les tiroirs pour l'exploitation d'Eole doivent être construits dans la même phase de travaux qui a été lancée pour la gare, afin de ne pas rouvrir un autre chantier.

- Desserte supplémentaire vers Roissy : il faudrait garder la possibilité qu'Eole puisse un jour offrir une desserte vers Roissy. »

Intervention 3 : Jean-Claude Parisot, Ile-de-France Environnement : « Concernant le projet, notre union constate qu'il est largement consensuel. Elle est donc favorable à sa réalisation rapide.

« Toutefois, notre union s'interroge sur l'impact environnemental de tels projets, qui risquent de favoriser davantage l'étalement urbain, une artificialisation des sols, une consommation de terres agricoles et en définitive à s'opposer à un véritable développement durable, lorsqu'ils sont transversaux et déployés sur plus de 120 km. IdF Environnement s'indigne de constater qu'un projet d'intérêt général est obligé de faire un crochet pour éviter de passer sous les tours de La Défense. Enfin, IdF Environnement demande que le trafic ferré après Nanterre fasse l'objet d'un doublement rapide des voies. Il est inimaginable de faire passer sur les mêmes voies des Transilien, les trains Paris-Normandie, des RER A et E. IdF Environnement demande enfin que le plan régional de mobilisation des transports soit accéléré. »

Intervention 4 : Jean-Yves Durance, vice-président de la CCIP : « Nous pensons que 2020 est une échéance trop lointaine et nous avons la certitude que si les circuits de décision, au niveau de l'État ou des maîtres d'ouvrage, étaient revus avec un peu de hardiesse, nous pourrions gagner un certain nombre de mois. Entre 12 et 18 mois gagnés sur un projet de 10 ans, c'est un changement assez profond.

« Nous pensons nécessaire que, le plus vite possible, le financement de la totalité du projet soit bien pris en compte et bien fléché. Nous avons vu trop de projets publics retardés à cause du projet de financement. »

Intervention 5 : Khedidja Bencherif, élue du 17^e arrondissement de Paris : « Nous avons soutenu l'arrêt à Porte Maillot. Néanmoins, j'ai quelques préoccupations. Nous n'avons pas assez parlé de la ligne 13, qui est plus que saturée. La ligne 14 devra être prolongée, mais elle est d'ores et déjà annoncée saturée. « Je voudrais savoir s'il serait possible de créer une fourche à Saint-Lazare pour assurer une désaturation de la ligne 13 entre Saint-Lazare et Porte de Clichy.

« La réalisation et la livraison du RER E vont-elles se faire par lots ? Ce serait bien, au lieu d'attendre

jusqu'en 2020, de pouvoir déjà profiter des premières stations. »

Intervention 6 : Gérard Moulin, Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson : *« Seule la création d'une ligne entièrement nouvelle vers la Normandie à partir de Nanterre permettra de desservir les territoires normands et l'ouest francilien dans de bonnes conditions. Il sera alors possible de renforcer l'offre et de prévoir des arrêts supplémentaires sur la ligne existante.*

« Il est nécessaire de prévoir dès à présent un arrêt de rames d'Eole à Sartrouville pour assurer une correspondance directe avec la Tangentielle Nord.

« Le projet de suppression de l'arrêt actuel à Houilles-Carières n'est pas acceptable. Les compensations proposées avec la promesse d'un meilleur fonctionnement du RER A sont bien insuffisantes et aléatoires.

« Concernant les nuisances sonores ferroviaires, il est impossible de s'en tenir à dire que le projet Eole n'aggrave qu'à la marge la situation actuelle. Les points noirs doivent être traités.

« Un comité de pilotage doit être créé entre les élus locaux et le STIF pour définir un véritable projet de maillage dans nos territoires. Les différents projets doivent être mis en cohérence. »

Intervention 7 : Martine Degrott, premier maire-adjoint de Carrières-sur-Seine : *« De votre synthèse, je retiens qu'en réponse à nos attentes, vous semblez pencher pour une amélioration de la ligne A du RER. C'est très bien, mais nous ne souhaitons pas un lot de compensation à la place de notre liaison directe avec Saint-Lazare. Nous souhaitons l'amélioration de la ligne A et un arrêt d'Eole en gare de Houilles-Carières, voire de Sartrouville. »*

Intervention 8 : Pierre-Alain Roche, responsable du pôle aménagement du territoire au conseil général des Hauts-de-Seine : *« Nos élus vont se prononcer demain sur les débats en séance publique du conseil général pour faire la synthèse des messages qui ont été adressés. Eole sera très farouchement défendu demain avec une véritable priorité départementale sur ce projet. »*

Intervention 9 : Antoine Grumbach, architecte urbaniste : *« Je suis l'un des 10 architectes de l'atelier international du Grand Paris. Effectivement, le consensus est unanime pour dire que l'on a besoin d'Eole. Je veux simplement faire deux remarques. L'approche des systèmes de transport passe d'abord par une réflexion étroite sur les problèmes d'intermodalité. A ce titre, je trouve dommage que deux très importantes intermodalités, la gare de Sartrouville d'une part et d'Achères d'autre part, ne soient pas évoquées. Depuis quelques mois, un port de 500 hectares à Achères est à l'étude. L'idée d'une gare pour la ligne Paris-Normandie à Achères est de plus en plus évidente. L'importance d'Achères à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération parisienne est fondamentale.*

« Un autre regret : je trouve qu'on ne peut pas se limiter à une réflexion sur une ligne de transport. On doit articuler tous les éléments qui sont complémentaires à cette ligne : les gares, le stationnement, la distribution par rapport à tous les autres systèmes de transport public. »

Intervention 10 : Gilles Leblanc, direction générale des services du conseil général du Val-d'Oise : *« Le conseil général a très fortement apprécié l'écoute de la Commission et des maîtres d'ouvrage sur la préoccupation des habitants de la rive droite de la Seine, que ce soit Cergy, la vallée de l'Oise ou le Vexin. »*

Intervention 11 : Yves Egal, Environnement Boieldieu-La Défense : *« La ligne recueille un très grand consensus, même si un inconvénient a été soulevé concernant la concentration d'actifs à La Défense. Mais pour moi, c'est un acte fortement écologique que de concentrer les emplois à La Défense. »*

Intervention 12 : Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports de l'EPADESA : *« Le tracé par le tunnel direct est acté, en tout cas par le débat public. La gare de Porte Maillot, à laquelle nous croyons beaucoup, commence à voir le jour. En ce qui concerne La Défense, c'est la gare du CNIT qui, elle aussi, a été actée par l'ensemble des acteurs.*

« Nous sommes prêts, avec différents acteurs, à réfléchir à de nouvelles études, à reconstruire, à repenser Cœur Transport pour les années 2020 pour pouvoir accueillir les flux supplémentaires.

« Concernant Nanterre, nous nous inscrivons dans le schéma d'une gare à La Folie, mais ne serait-il pas possible d'imaginer un nouveau tracé, plus audacieux, qui pourrait être plus direct entre le Pont de Rouen et l'entrée dans le tunnel du CNIT ? Cela nous permettrait d'imaginer un tout autre aménagement. »

Intervention 13 : Yannick Keall, lycéen : *« Concernant les nuisances sonores, quand Eole sera réalisé, je suggère que des semelles en composite soient installées, car c'est assez spectaculaire.*

« Concernant les nouvelles gares, à La Défense pour le RER A, il y a quatre voies. Des services partiels à certaines périodes partent ou arrivent à La Défense, ce qui permet d'alterner. Cela existe à Magenta et Hausmann Saint-Lazare. Je pense qu'il faut absolument le faire pour Neuilly - Porte Maillot - La Défense

CNIT - Nanterre la Folie et pour les autres gares qui doivent déjà avoir suffisamment de voies.

« Concernant les trains, si le STIF et la SNCF achètent de nouvelles rames, en plus des MI 2N déjà en service, il serait souhaitable d'avoir des trains en surnombre en cas d'accroissement du nombre de passagers.

« Concernant l'aménagement intérieur des trains, il faudrait privilégier l'aspect fonctionnel à l'aspect confort.

« Pourquoi ne pas utiliser l'atelier d'Achères Grand Cormier ?

« Concernant le RER A, un nouveau système d'exploitation des trains va être mis en service (NExT), cela va-t-il réduire l'intervalle entre les trains ? »

Intervention 14 : David Morgant, directeur de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) : « Ce projet est très important pour le développement territorial de la Seine Aval. Ce n'est pas qu'un projet de train, mais aussi de rabattements de transport, de conception du développement urbain et de développement économique. Je sais que dans les transports, l'unité de compte est la dizaine d'années, mais ce sont des secondes qui sont très longues au niveau d'un territoire qui cherche à se développer. »

Intervention 15 : Gil Meyland, représentant des personnes à mobilité réduite : « J'aimerais savoir quel type d'ascenseur sera prévu dans les gares.

« On demande aux personnes à mobilité réduite d'arriver dans les gares 20 minutes avant l'horaire du train. Serait-il possible d'envisager d'avoir un endroit au moins abrité, si ce n'est chauffé ?

« Dans les trains, j'aimerais savoir si on peut étudier un emplacement où mettre les chaises roulantes en sécurité, sans gêner le flux des autres voyageurs, et éviter les bousculades ? Egalement la possibilité d'avoir des strapontins à cet endroit pour que les accompagnants puissent rester à proximité.

« Enfin, lorsqu'on est oublié par les services pour venir nous décharger, il est très difficile d'alerter le conducteur. Serait-il possible d'envisager un système permettant d'alerter le conducteur ?

« Pour les PMR, un arrêt à Sartrouville permet une correspondance avec tous les réseaux bus qui ont été énormément améliorés et qui permettent une desserte accessible à toute cette zone Nord-Ouest. »

Intervention 16 : Annick Lepetit, députée de la 17^e circonscription, adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public : « Le projet fait consensus. Le choix du tracé par la Porte Maillot ne fait peut-être pas l'unanimité mais est largement majoritaire. Si nous devons travailler sur les gares, et notamment celle de la Porte Maillot, qui offre des connexions importantes, ce coût supplémentaire serait estimé à 300 millions d'euros. Il est donc important que nous puissions faire un tour de table de ces questions le plus rapidement possible pour que des décisions soient prises. »

Intervention 17 : Marie-Christine Premartin, directrice générale adjointe au conseil général de Seine-Saint-Denis : « Nous ne pouvons que nous satisfaire que vous ayez noté parmi les points importants la desserte à l'est. »

Intervention 18 : Arnaud Duchesne : « J'avais suggéré une extension du RER E de Poissy à Saint-Germain-en-Laye jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche. Il serait intéressant encore de l'étendre jusqu'à Noisy-le-Roi, voire même Saint-Cyr – Versailles-chantiers. »

Intervention 19 : Daniel Jabtko : « Mes craintes portent sur l'extension vers l'ouest ; déjà sur le côté est on n'arrive pas à subvenir aux besoins ! »

. Conclusion de la réunion publique

Michel Gaillard clôt la réunion en annonçant la publication du compte-rendu et du bilan du débat public dans la première quinzaine de février 2011.