



**Délibération n° 2011/0039**

**Séance du 9 février 2011**

**CONCLUSIONS DU DEBAT PUBLIC ET DECISION DU STIF  
PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST (EOLE)**

Le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France,

- VU** le code des transports (partie législative) ;
- VU** les articles L 121-8 et suivants du code de l'environnement et notamment l'article L121-13 et L.121.13.1;
- VU** l'article 14 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui fait figurer « le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes » au nombre des actions prioritaires ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Île-de-France telle que codifiée dans le code des transports;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports;
- VU** le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des Transports d'Île-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le code des transports ;
- VU** le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007 ;
- VU** la délibération n°2009/1020 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest ;
- VU** la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par RFF et le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- VU** le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest ;
- VU** le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011 ;
- VU** le rapport n° 2011/0039 ;
- VU** les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 et de la commission de la démocratisation du 3 février 2011 ;

**Considérant en premier lieu que :**

- La qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis l'échange de points de vues riches et argumentés sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses principales caractéristiques et sur ses conditions de développement ;
- Le débat public a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :
  - o Le développement d'un axe est-ouest complémentaire au RER A, contribuant à alléger la charge de celui-ci et à améliorer le maillage du réseau express régional ;
  - o La satisfaction de besoins différenciés de déplacements :

- Des habitants de l'est de la région parisienne, dans leurs relations avec La Défense et l'Opération d'intérêt national de Seine Arche à Nanterre ;
  - Des habitants de Seine-Aval, en relation avec Paris, le quartier central d'affaires de Saint-Lazare et La Défense, aussi bien que pour la desserte interne de l'Opération d'intérêt national de Seine Aval et de ses pôles d'emplois ;
  - Des usagers de La Défense-Nanterre, qui utilisent de façon très majoritaire les transports collectifs ;
  - Des Franciliens de manière générale dans leurs relations entre l'ouest francilien et le réseau ferroviaire régional, national et européen desservi par les gares du Nord et de l'Est, et pour un accès facilité à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle ;
  - Des Normands, dans leurs relations existantes quotidiennes avec Paris, notamment le quartier central d'affaires de Saint-Lazare, et celles en développement de La Défense et Nanterre.
- La desserte de pôles d'emplois en développement à La Défense, et en émergence à Nanterre et en Seine Aval ;
  - La contribution à l'amélioration de la régularité sur le RER A et la ligne Paris-Mantes via Poissy, ainsi que la réduction de la saturation de la gare Paris-Saint Lazare.
- Le débat public a mis en évidence que le projet constituait une réponse adaptée et urgente, qui appelle un calendrier accéléré de réalisation ;
  - Les participants ont exprimé des points de vue concordants sur le tracé qui :
    - Montrent une large adhésion au tracé passant par le Porte Maillot, considéré comme bénéfique au développement du secteur du Palais des congrès, et impliquant la réalisation d'une gare intermédiaire en correspondance avec le RER C, la L1 du métro et la desserte par bus de l'aéroport de Beauvais ;
    - Accordent une importance certaine à l'optimisation des correspondances avec le RER A à La Défense, et donc à la proximité avec Cœur Transport ;
    - Sans trancher nettement entre les options de raccordement à Nanterre avec la ligne existante, mettent en avant la nécessité de ne pas occasionner de nouvelles nuisances sonores et visuelles, et retiennent l'insertion urbaine et l'environnement comme des critères clés d'évaluation.
  - L'organisation de l'exploitation selon un schéma en recouvrement a fait l'objet d'un consensus ;
  - Le débat public a permis d'échanger de façon argumentée avec les participants sur la grille de desserte, qui a été validée en Conseil du STIF dans le cadre du DOCP, afin d'en expliciter les finalités, les contraintes et les équilibres ;
  - A cet égard, les participants ont fait connaître leurs principales observations :
    - Une clarification est attendue sur la régularité du service de transport – qui constitue une exigence du projet - sur la qualité des temps de trajet en direction de Paris-Saint-Lazare, sur le confort et sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
    - L'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare Eole-Evangile est demandé ;
    - La suppression de l'arrêt à Houilles-Carières du train Mantes-Paris du fait de la mise en place du RER E prolongé est fortement regrettée, et plus généralement l'absence d'arrêt du RER E dans la boucle de Montesson ;
    - La mise en place d'une offre nouvelle avec arrêt à Pont Cardinet des trains reliant Paris Saint-Lazare à La Défense est attendue comme une partie liée au projet Eole. .

- Plusieurs acteurs ont formulé leur exigence relative à l'insertion urbaine du projet et sur le désenclavement de certains territoires, en particulier :
  - o La nécessité d'étudier le projet de gare à Nanterre-La Folie en relation avec le projet d'aménagement urbain porté par l'aménageur public et la ville de Nanterre ;
  - o Le besoin de concevoir des rabattements en bus et une intermodalité efficaces pour conforter la performance du projet au plus près des besoins de déplacement locaux comme dans les relations entre la rive gauche et la rive droite de la Seine en Seine Aval.
- Le débat a donné l'occasion au STIF de rappeler que le prolongement du tramway T2 et le projet d'extension T1 par un TCSP apporterait une première réponse au besoin de transport du quartier du Petit Nanterre, et que le projet Arc Express pourrait permettre la desserte de ce territoire ;
- Une attention particulière a été portée sur les nuisances créées par les travaux du RER E prolongé, sur les impacts du projet en termes de bruit et sur les nuisances sonores actuelles ;
- Certains acteurs sensibilisés attendent de connaître les modalités de la poursuite de la concertation après le débat public.

**Considérant en deuxième lieu que :**

- De nombreux acteurs ont exprimé le besoin de bénéficier d'une offre de transport collectif de qualité, coordonnée et adaptée aux besoins de développement des territoires, s'agissant en particulier des lignes du RER E actuel, du RER A (et de ses branches vers Poissy et Cergy), des trains Transilien sur Paris-Saint-Lazare des lignes L (vers Cergy et par la boucle de Montesson), J (ligne Paris-Mantes par Conflans-Sainte-Honorine, et par Houilles-Carrières-sur-Seine) ;
- Plusieurs acteurs ont également souhaité situer le projet Eole dans une perspective plus large intégrant les projets ferroviaires à venir tels que la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord ;
- Le projet d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie a ainsi ouvert un cadre favorable pour la densification, la réorganisation et le développement des dessertes dans l'ouest francilien.

**Après en avoir délibéré,**

**DECIDE :**

**ARTICLE 1 :** de prendre acte

- Du compte-rendu rédigé par la Commission particulière du débat public et du bilan dressé par le président de la CNDP sur le prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) porté par le STIF et RFF ;
- De l'expression générale et manifeste des bénéfices apportés par le projet en termes de transport et de développement du territoire.

**ARTICLE 2 :** en prenant en compte les enseignements du débat public relatifs à l'opportunité et la teneur du projet de prolongement à l'ouest du RER E, de poursuivre le projet et les études y afférant sur la base des éléments présentés au débat et en particulier :

- Le tracé Haussmann-Saint Lazare-La Défense avec une gare intermédiaire au niveau de la Porte Maillot en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro ;

- Une gare à La Défense sous le CNIT. La gare devra permettre de satisfaire principalement un objectif de performance des échanges entre le RER E et le RER A ;
- Une gare à Nanterre dans le secteur des Groues, dont la conception devra se faire en adéquation avec le projet urbain de l'aménageur public et la Ville de Nanterre ;
- Un principe d'exploitation en recouvrement afin de préserver le niveau de performance du RER E actuel.

**ARTICLE 3 :** que les études de schéma de principe :

- Pour le raccordement à la ligne existante, et afin de répondre à la demande d'insertion urbaine, seront menées en concertation avec le public, la Ville de Nanterre et l'aménageur public, et ce en privilégiant l'option du saut de mouton sur la Seine ;
- Seront menées en veillant à la compatibilité du projet avec les autres projets de transport ferrés de l'ouest francilien, et notamment avec le projet d'une nouvelle ligne entre Paris et La Normandie ;
- Intégreront l'objectif d'accessibilité des gares ;
- Continueront à intégrer les objectifs de performance du RER E en matière de capacité de transport, de régularité, de confort, de sûreté ;
- Intégreront la problématique d'insertion urbaine en articulation avec les aménageurs et les collectivités concernés ;
- Préciseront les impacts du projet en matière de nuisances sonores ;
- Vérifieront la stabilité de l'exploitation et la robustesse de la grille de desserte 2020 présentée au débat public ;
- Prendront en compte le besoin d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare d'Évangile ;
- Chercheront la meilleure articulation avec le projet de métro de rocade automatique notamment à Nanterre et La Défense ;
- Amorceront la définition des perspectives de rabattement et d'intermodalité liées au projet en tenant compte de la nécessité d'optimiser les échanges, d'une part sur le territoire de Nanterre et d'autre part entre les deux rives de Seine en Seine Aval.

**ARTICLE 4 :** de s'engager à

- Poursuivre, parallèlement au projet, les études visant à répondre à l'objectif de desserte du quartier des Batignolles par la gare SNCF de Pont Cardinet et de création d'un lien piétonnier entre les gares du Nord et de l'Est sous maîtrise d'ouvrage RFF ;
- Mettre en œuvre les conditions d'amélioration de la situation du RER A, notamment en poursuivant les études de schéma directeur de cette ligne ;
- Etudier l'amélioration possible de l'offre de service sur les autres lignes du réseau Transilien (RER E actuel, Groupe VI et Groupe III) et ce notamment dans le cadre de l'étude des schémas de secteur et schémas directeur en cours ou à initier dans les meilleurs délais ;
- Etudier, à l'occasion des réflexions sur la création d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, la création d'arrêts dans la boucle de Montesson ainsi que la diversification des missions en Seine Aval pour répondre aux besoins de transport et de développement prévisibles à cet horizon ;
- Chercher à optimiser les délais en matière de procédures en lien avec les autorités compétentes.

**ARTICLE 5 :** décide de poursuivre la concertation aux côtés de RFF et ce jusqu'à l'enquête publique.

Le STIF prolongera, avec RFF, le dialogue établi à l'occasion du débat public avec les collectivités locales, les acteurs socio économiques, le monde associatif et les populations.

La démarche de participation et d'information se poursuivra lors de la phase d'études 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.

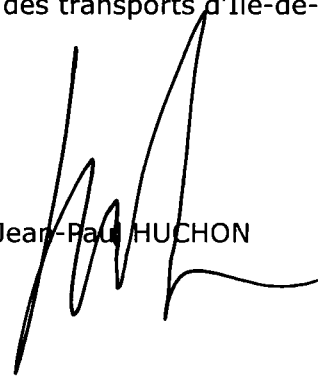
**ARTICLE 6** : de demander à la directrice générale du STIF et à RFF d'engager les études de schéma de principe selon les termes de la présente décision.

**ARTICLE 7** : d'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

**ARTICLE 8** : la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Île-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Le Président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Île-de-France

Jean-Paul HUCHON

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JP HUCHON', written over the printed name 'Jean-Paul HUCHON'.