

DEBAT PUBLIC
PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST
Réunion d'ouverture
Paris, Cinéma Max Linder, Jeudi 7 octobre 2010

Commission particulière du débat public

- Michel GAILLARD, Président de la CPDP, ancien cadre d'EDF
- Marie-Françoise SÉVRAIN, Conseillère en environnement, Vice-présidente de la Compagnie nationale des Commissaires-enquêteurs
- Olivier GUÉRIN, magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la CNDP
- Bruno de TRÉMOLLES, ancien cadre de Péchiney-Alcan

Maîtrise d'ouvrage

- Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF
- Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF
- Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF
- Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF
- Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien

Participants

La séance est ouverte à 19 heures sous la présidence de Monsieur Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public : Nous allons ouvrir cette rencontre consacrée au projet du prolongement du RER E à l'ouest. Avant d'entrer dans le vif du débat, je vais passer la parole à Mme Annick Lepetit, Adjointe au Maire de Paris, en charge des déplacements, des transports et de l'espace public.

Annick LEPETIT, Adjointe au Maire de Paris, en charge des déplacements, des transports et de l'espace public : Merci, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis très heureuse de vous accueillir au nom du Maire de Paris, Bertrand Delanoë pour l'ouverture du débat public sur le prolongement du RER E vers l'ouest. Je me réjouis que la Commission nationale du débat public puisse enfin lancer cette concertation. En effet, l'idée de prolonger le RER E vers l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie (Yvelines) est une idée, qui est restée dans les cartons de la SNCF depuis 1989, c'est-à-dire depuis la fin du siècle dernier.

Bien sûr, je remercie le Syndicat des Transports d'Île-de-France et Réseau Ferré de France d'avoir permis par leur travail de porter ce projet ambitieux devant vous. Pas moins de 10 réunions sont prévues, elles vont se dérouler jusqu'à la mi-décembre.

Pour Paris, cette future réalisation est de grande importance, puisqu'elle va permettre de désaturer le RER A, et bien sûr de relier l'Est de la capitale à l'Ouest. D'autres grands projets de transport collectif sont actuellement en cours de débat public, et il faut bien évidemment s'en réjouir, car il s'agit de projets de grande envergure : la rocade de métro autour de Paris (Arc Express), projet porté par la Région Ile-de-France et les départements, et un autre projet : la double boucle, projet de métro de 130 km, inscrite dans la loi Grand Paris.

Les Parisiens, les Franciliens sont tous concernés par ces projets, et je vous invite donc à vous exprimer, à donner votre avis, à donner votre opinion. C'est important, nous les entendons, nous les recueillerons ; que le débat commence !

(Applaudissements).

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Si vous le voulez bien, entrons dans le cœur de la rencontre d'aujourd'hui, comportant deux phases, une première où je vais vous présenter ce qu'est le débat public et son organisation, la seconde consacrée à la présentation du projet.

Qu'est-ce qu'un débat public ?

Je rappelle que c'est inscrit dans la loi. Le Code de l'environnement définit par un certain nombre d'articles le débat public.

L'objectif du débat public consiste à donner la parole au grand public pour qu'il s'exprime sur des projets d'importance. Un certain nombre de critères définissent cette notion d'importance : impact sur l'environnement, sur l'économie nationale, etc.

Ces débats publics se mettent en place en amont des décisions relatives au projet. Souvent,

vient la question : « est-ce utile un débat public ? ». Oui, c'est utile car il intervient à un moment où le projet n'est pas figé, où il est amendable, où les maîtres d'ouvrage après avoir entendu le grand public –et c'est bien l'objectif– sont à même d'intégrer des évolutions du projet.

Qui organise le débat ?

L'organisation du débat public est confiée à la Commission nationale de débat public, créée par la loi Barnier de 1995. La Commission nationale est devenue une agence administrative indépendante avec la loi de démocratie de proximité en 2002. En 2010, encore tout récemment, des textes ont apporté des compléments. Par exemple, la composition de la Commission a été portée à 25 membres au lieu des 21 précédemment.

Je rappelle que seuls le Président et les deux Vice-présidents de la Commission nationale sont nommés par décret, les autres membres étant proposés par leur corps d'origine : des magistrats, des élus, des représentants des associations. Tout cela vous pour démontrer que l'appellation « agence administrative » a un sens. C'est très important pour la qualité des débats publics.

Cette Commission nationale est saisie par des maîtres d'ouvrage sur des sujets qui répondent aux critères précédemment cités. Elle décide s'il y a lieu ou non d'organiser un débat public.

Pourquoi un débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest ?

Les deux porteurs du projet, le maître d'ouvrage RFF et l'autorité organisatrice des transports publics en Ile-de-France qu'est le STIF, ont saisi conjointement la CNDP en décembre 2009. Suite à cette saisine sur ce projet, il a été décidé en février d'organiser un débat public. On retrouve les critères que prévoit le Code de l'environnement : un intérêt national du projet, ses impacts évidents sur l'environnement du tracé, les apports socioéconomiques attendus pour les territoires concernés par ce projet.

Qui anime le débat ?

Rappelons-le, c'est une commission particulière du débat public qui est nommée par la commission nationale. Les membres de la Commission particulière du débat public sont : Olivier Guérin, Bruno de Trémolles, Marie-Françoise Sévrain.

J'ai indiqué sur ce transparent, et parfois dans les documents, la profession ou en tout cas les attaches professionnelles de ces personnes, ce n'est pas pour afficher des CV, mais uniquement pour rappeler que les membres de la Commission particulière sont des personnes neutres par rapport au dossier. Aucun de nous n'a d'attache avec les maîtres d'ouvrage, porteurs du projet. C'est l'une des conditions évidemment pour la CNDP, lorsqu'elle désigne les membres d'une commission. Il me paraissait important de faire ce rappel.

Que fait la Commission ?

La Commission a pour mission de préparer le débat public, de l'animer et de veiller à ce qu'il se déroule dans les meilleures conditions possibles. C'est un débat qui est véritablement ouvert à tout le monde, chacun y a accès. Ce débat se fait dans la transparence, les informations sont communiquées complètement, aucune n'est cachée sur les dossiers. S'il y a des points à éclairer, on essaie autant que possible en cours du débat d'apporter ces clarifications.

Enfin, des règles de respect du débat démocratique, c'est-à-dire qu'une voix compte pour une voix. Qu'elle que soit le statut social de la personne qui l'exprime, une voix est équivalente à tout autre voix. C'est important notamment lors de la rédaction du compte rendu et lorsqu'on tire les bilans du débat public.

Quelle est la place du maître d'ouvrage dans le débat ?

Dans ce processus, le maître d'ouvrage prépare le dossier d'information du public. Il présente le dossier au cours des réunions. A la fin du débat, il aura évidemment à prendre une décision sur les suites qu'il donne au dossier. C'est une phase importante.

Comment la commission assure-t-elle information du public ?

Cette information du public passe par la diffusion du dossier du maître d'ouvrage, vous en trouverez un certain nombre d'exemplaires à l'entrée de la salle.

Je rappelle que nous avons un site Internet. Aujourd'hui, et de plus en plus dans les débats publics, Internet est un outil clé qui permet non seulement de se renseigner sur le dossier, sur le contenu du projet, mais il est essentiel pour poser ses questions, donner un avis sur le projet. C'est tout à fait important et on l'observe de plus en plus.

Il y a eu une large campagne de communication, certains d'entre vous ont dû voir, j'imagine, des affiches un peu partout surtout le tracé du RER E notamment.

Puis, il y a eu un partenariat tout à fait étroit avec les collectivités locales et avec les associations pour essayer de démultiplier cette information. Ils nous ont servi de relais important dans cette diffusion. Egalement un partenariat avec la presse qui est évidemment un relais important là aussi pour faire connaître l'existence du dossier, l'existence du débat, et permettre au public d'y participer

Comment participer au débat public ?

- Un site Internet sur lequel on peut poser ses questions, déposer ses avis ;
- 10 réunions publiques ;
- Des rencontres avec les usagers dans les gares, c'est une démarche un peu innovante pour un débat public. Cette méthode a été utilisée dans d'autres démarches. Nous étions hier à Haussmann Saint-Lazare et il me semble que nous avons eu 7 000 contacts avec les gens qui arrivaient du RER A pour une correspondance avec le RER E. On visait l'information des usagers du RER E, venant du RER A.

Il y aura deux autres rencontres de ce type, puisque nous en avons prévu une à Magenta et l'autre sur le parvis de La Défense le 11 octobre, occasion de rencontrer, d'informer tous ceux qui travaillent et vivent aussi à La Défense.

Les temps forts du débat public

On rappelle les réunions mentionnées sur tous les documents distribués. La plupart de ces réunions comporteront une phase de présentation du projet, mais aussi un focus donné sur un thème particulier ; à Mantes-la-Jolie sur l'OIN Seine Aval ; à Poissy sur la relation entre emploi et transport ; à Paris sur la stratégie de tracés, de gares à implanter ou non.

J'insiste sur un point, la réunion de La Défense du 18 novembre, sera une réunion

commune aux trois commissions du débat public, évoquées par Mme Lepetit tout à l'heure : Arc Express, le Grand Paris et RER E. Cette séance commune sera consacrée au débat sur l'implantation des gares à La Défense et dans le périmètre La Défense – Nanterre, donc sur la gestion de l'interrelation, l'interconnexion, le maillage de tout ce qu'il est envisagé de faire arriver à La Défense, en plus de l'existant.

C'est une réunion importante, à laquelle j'invite un maximum de personnes à participer.

Que se passera-t-il après le débat public ?

Je vous rappelle qu'il sera clos le 19 décembre. La Commission particulière aura ainsi deux mois pour en tirer un compte rendu, c'est-à-dire relater les propos tenus, les questions posées, les réponses apportées. Avec ce compte rendu, le Président de la Commission nationale tirera un bilan du débat public, consultable sur le site de la CNDP et sur le nôtre.

Ensuite, les maîtres d'ouvrage, porteurs du projet, auront trois mois pour prendre une décision, indiquer s'ils poursuivent le projet et si oui comment, en intégrant quelles observations ? Là encore, la décision qu'ils prendront au bout des trois mois sera publique.

Après cette phase de décision des porteurs du projet, on rentre dans la phase d'enquête publique. Je l'évoque surtout pour souligner, car certains m'ont déjà posé la question, que le rôle de la Commission nationale ne s'arrête pas au bout de ces cinq mois. La Commission nationale, notamment de par les derniers textes de loi, est tenue d'accompagner jusqu'à l'enquête publique la façon dont les maîtres d'ouvrage vont poursuivre l'information du public, la concertation sur le projet.

Certes, le débat public se clôt le 19 décembre, mais l'implication et l'association du public à la maturation du projet ne s'arrêtent pas le 19 décembre.

Les règles du débat public

Si possible, se présenter lorsque l'on pose une question, prendre le micro, attendre qu'on vous le passe : ce sont des règles de bonne gestion d'un débat. Normalement, vous verrez s'incruster dans l'écran un chronomètre, essayer d'éviter de parler plus de trois minutes, pour que chacun puisse s'exprimer.

Y a-t-il des questions sur l'organisation proprement dite du débat, telle que je viens de vous la présenter ? (Non).

Avant de passer à la présentation du projet, je vais vous présenter les personnes à la table des porteurs du projet.

- Christophe DENIAU, chef du projet Eole au STIF
- Sandrine GOURLET, responsable des projets ferrés au STIF
- Jean FAUSSURIER, directeur du projet RER E (EOLE) à RFF
- Rachid EL MOUNZIL, adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF
- Luc ROBERT, adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien

M. Luc ROBERT apporte à cette table des porteurs de projet l'expertise de l'exploitant historique du RER E. Il y aura certainement des questions sur les aspects exploitation.

Avant de leur passer la parole et d'engager cette présentation, je salue l'arrivée de M. du Mesnil, car j'allais juste lui passer la parole.

Je vous propose d'écouter les responsables de ces deux institutions sur ce qu'ils pensent du débat public et ce qu'ils en attendent.

Christine REVAULT D'ALLONES, Présidente de la commission des investissements et du suivi de contrat de projet du Syndicat des Transports d'Île-de-France : Merci Monsieur le Président, bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes réunis ici ce soir pour débattre sur l'enjeu et l'opportunité que représente le projet du prolongement du RER E à l'ouest de la gare Haussmann Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie, en passant par le quartier d'affaires de La Défense et Nanterre.

Ce projet est le résultat d'une réelle collaboration entre le Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui gère le réseau de transports franciliens, et le Réseau Ferré de France, propriétaire de l'infrastructure dans un d'objectif commun d'améliorer les conditions de transport pour les usagers.

Aujourd'hui, l'Île-de-France est confrontée à des évolutions sans précédent. L'usage déjà important des transports collectifs continue d'augmenter, il est passé de +33 % entre 1996 et 2008. Les déplacements de banlieue à banlieue s'intensifient. Les motifs de déplacement se diversifient et les heures de pointe s'étalent. Les migrations quotidiennes, domicile – travail, entre l'Est et l'ouest de l'Île-de-France progressent de façon continue, et ce, en dépit des efforts de rééquilibrage territorial des emplois portés par le schéma directeur de la région Ile-de-France

C'est dans ce contexte que le STIF, RFF ainsi que la SNCF, partenaires de ce projet, souhaitent prolonger le RER E à l'ouest. Ce projet est une véritable opportunité pour :

- Faciliter les trajets quotidiens à l'échelle de la région, de façon à mieux satisfaire la diversité de la demande ;
- Contribuer à la décharge du tronçon central du RER A, des RER B et D entre la Gare du Nord et Châtelet-les-Halles et de la Gare Saint-Lazare, afin d'améliorer le confort de déplacement et le maillage du réseau ;
- Désaturer plus généralement le RER A de 10 à 15 %, en complément des réalisations de Météor et d'Eole pour l'Est parisien ;
- Améliorer la desserte de Seine Aval et celle de La Défense, fluidifiant ainsi les liaisons entre la Normandie et l'Île-de-France.

Grâce à ce projet, il sera possible de rendre les trajets quotidiens plus directs et plus fiables. Il s'agit bien de tendre avec le RER E dans son ensemble vers un objectif de performance en termes de régularité des circulations, de fréquence des trains, de temps de déplacement, tout en améliorant le confort des usagers.

Pour toutes ces raisons, le projet est très attendu, nous le savons.

Il a été reconnu d'intérêt général par les élus du territoire, qui l'ont inscrit au contrat de projet État – Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la région Ile-de-France, et au plan de mobilisation de transport adopté le 18 juin 2009 par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF.

Ce plan de mobilisation illustre l'intérêt que porte la Région sur les transports en Ile-de-France, avec un engagement de plus de 18 milliards d'euros.

Le plan de mobilisation, c'est 60 projets pour améliorer les transports en commun dans notre région dans les 10 ans à venir pour un coût total plus de 18 milliards d'euros.

Sur ces 60 projets, près de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit de prolongement de lignes de métro et du projet Arc Express, du prolongement de quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy Montfermeil et la création de quatre nouvelles lignes.

Il s'agit aussi de l'amélioration du fonctionnement des lignes RER pour plus de régularité, plus de confort. Il s'agit aussi encore de projets neufs comme le prolongement du RER E à l'ouest, dont nous discutons ce soir et la création de liaisons de rocade en tram-train en grande couronne. 300 km de projets de bus en site propre, comme la desserte du plateau de Saclay, sont également prévus dans le plan de mobilisation transport.

Grâce à ces projets, c'est bien l'ensemble des franciliens qui vont bénéficier d'une amélioration très forte de ces conditions de déplacement.

Maintenant, et dès ce soir, il est nécessaire que les voyageurs, les habitants, les élus locaux, les acteurs socioéconomiques s'expriment sur ce projet de prolongement du RER E à l'ouest, pour qu'il s'enrichisse des besoins de chacun et se fasse dans une démarche de transparence et d'écoute. Grâce à l'ouverture du débat public, ce projet doit être débattu par toutes les personnes, institutions et organisations concernées, usagers, riverains, collectivités et acteurs économiques.

Nous avons besoin de ce temps fort pour partager l'information disponible sur le projet, sur son opportunité et ses différentes variantes pour écouter en retour et apporter des réponses au plus près des préoccupations exprimées, enfin pour comprendre les attentes et les argumentations, et ainsi approfondir les solutions qui pourraient s'en dégager.

Il y a encore des choix à faire pour finaliser ce projet, ceux-ci devront se faire grâce aux avis exprimés au cours du débat public. La Région et le STIF accordent une vraie place au débat public et la concertation dans son ensemble, avec une politique volontariste dans ce sens, comme le témoigne le débat public qui a commencé sur Arc Express, mais aussi sur d'autres projets, tels que le prolongement de la ligne 11, dont la concertation s'achève demain.

Ainsi, nous remercions par avance toutes celles et tous ceux qui voudront bien participer à ce débat et ainsi contribuer à le faire au plus près de vos besoins. Ils déclareront notre décision sur les choix de tracés, de gares et le cas échéant pour l'organisation du chantier ainsi que pour le lancement d'un plan d'amélioration à mettre en œuvre dès 2013 entre Mantes et Poissy.

Nous avons conscience de l'urgence, faisons donc en sorte que le temps du débat public nous soit utile à tous.

Je vous remercie de votre présence et je vous souhaite un très bon débat.

(Applaudissements).

Hubert du MESNIL, Président de Réseau Ferré de France : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, responsables d'organisations nombreuses et

personnalités présentes, je salue toutes les personnes présentes pour cette ouverture.

Comme il a été dit, c'est un trio qui présente ce débat, le STIF autorité organisatrice des transports avec Réseau Ferré de France, le troisième étant la SNCF transporteur transilien.

Nous sommes donc trois impliqués très directement dans la préparation de ce débat, et ensuite appelés à y participer et à proposer, présenter et sans doute également éclairer ou illustrer ce que nous nous proposons de faire dans ce projet.

Il faut bien comprendre la responsabilité que nous avons les uns et les autres. Je voudrais commencer par rappeler que le STIF, autorité organisatrice et responsable, a en main la cohérence et le projet proposé aux voyageurs et habitants de cette région en matière de transport collectif.

Dans notre organisation française pour une part, ce service de transports en Ile-de-France est accompli sur un réseau ou une partie du réseau qui est un réseau ferré national. C'est donc en tant que responsable de ce réseau ferré national que nous avons œuvré avec le STIF pour élaborer un morceau du réseau ferré national sur lequel pourrait être proposé un service de transport qui sera lui-même exécuté par une entreprise (SNCF) qui a en charge ce service ferroviaire régional.

Ces trois entités ont chacune un rôle à jouer, une responsabilité à assumer. Elles ont collaboré pour préparer ce projet et seront appelées à intervenir dans ce débat. Nous devons veiller dans ce débat à présenter des éléments d'éclairage concernant une double cohérence, avec notamment la cohérence de ce projet par rapport au système de transport public d'Ile-de-France. C'est bien le STIF qui, en tant qu'autorité responsable de cette organisation des transports, devra apporter et témoigner des éléments de cohérence de ce projet, parmi tous ceux qu'ils portent.

Nous aurons à veiller à une autre cohérence, celle de ce projet sur le réseau ferré national avec les autres utilisations du réseau ferré national, en particulier au service de trains nationaux, de trains à grande vitesse, qui vont sur ce réseau ferré en Ile-de-France se croiser, se compléter, s'articuler avec ce service d'Eole.

Bien sûr, ce projet ne date pas d'aujourd'hui, ni d'hier. Sans doute dans les questions posées, on vous demandera pourquoi donc ce projet a-t-il mis aussi longtemps à se réaliser dans sa deuxième partie, puisqu'il y a eu comme chacun sait, un Eole 1, lancé en 1989 et mis en service en 1999, soit dix ans après ?

Nous sommes en 2010 et nous allons parler d'un prolongement d'Eole, une sorte d'Eole 2. S'agira-t-il simplement de terminer ce que l'on a commencé et lancé il y a maintenant une vingtaine d'années ? Non, d'ailleurs ce qui est proposé aujourd'hui n'est pas ce qui a été proposé au départ.

Pourquoi donc ce projet a-t-il évolué ? Il a cheminé à travers des étapes successives qui ont pris en compte des éléments d'évolution. Les déplacements que nous voyons aujourd'hui en Ile-de-France ne sont pas tout à fait ceux que l'on avait vus ou imaginés il y a 20 ans. Evolution de la mobilité, évolution des comportements, évolution des besoins, évolution des problèmes aussi qui nous ont conduits finalement à présenter maintenant un projet, qui n'est pas seulement l'achèvement de ce qui a été commencé, mais dans son prolongement. Ce projet se présente aujourd'hui de manière différente. Il nous faudra dire pourquoi et avoir avec le public un éclairage sur cet élément d'histoire.

Notre troisième réflexion, et je reprendrai le terme utilisé, porte sur l'urgence. Nous

sommes totalement convaincus avec le STIF, la Région et la SNCF de l'urgence à s'attaquer résolument aux besoins de transport et d'amélioration de la qualité dans le transport quotidien. La situation s'est tellement dégradée que le décalage entre ce que les usagers attendent de nous et ce que nous leur offrons aujourd'hui ne peut pas être considéré comme une fatalité et il faut donc s'attaquer résolument, courageusement, fermement à toutes les insuffisances et tous les dysfonctionnements de notre réseau ferré en Ile-de-France.

Ce projet ne va pas apporter la réponse à tout, et bien entendu il devra être conçu, porté et présenté en complément de tous les autres efforts que nous devons faire, notamment dans le cadre du plan de mobilisation sur l'amélioration de l'ensemble des éléments du réseau, l'ensemble des RER.

Nous parlons volontiers de ces projets de modernisation des réseaux RER A, B, C, D et E. Allons-y pour l'alphabet, et menons-les tous en urgence, car sur tous il y a urgence à apporter des éléments de modernisation, des éléments de réponses aux besoins de qualité et aux besoins de capacité.

Le débat public à Réseau Ferré de France est dans notre réflexion, dans notre culture un élément de construction de l'entreprise. Nous avons déjà réalisé 10 débats publics, celui-ci sera donc le onzième.

J'insiste, pour nous, chaque débat public est une nouvelle aventure. Il n'y a pas deux débats publics identiques. A chaque fois, nous devons nous présenter avec cette disponibilité consistant à s'attendre à tout, et certainement pas à retrouver ce que l'on a vu à un débat précédent. Chaque débat est une nouvelle aventure, car chaque projet est une aventure en soi. Chaque territoire sur lequel le projet s'inscrit est un territoire qui a sa personnalité, son public, ses habitants, ses problèmes, son histoire.

Donc, notre état d'esprit consistera à aborder ce débat ; certes avec le sentiment de l'avoir bien préparé -sinon la Commission nationale n'aurait pas lancé cette aventure- de l'avoir préparé d'une manière aussi cohérente et aussi intelligente que possible avec le STIF et la SNCF.

Donc, nous arrivons avec le sentiment d'un travail approfondi. Nous avons des idées et quelques convictions, que nous exprimerons, en même temps nous avons aussi beaucoup de disponibilité et de modestie.

Pour nous, le débat public ne consiste pas à vous dire que ce qui a été préparé, étudié est la bonne réponse et que vous n'avez qu'à nous croire, et que nous saurons faire, mais à combiner ce que nous pouvons avoir préparé dans notre compétence, notre savoir-faire, notre travail préparatoire avec ce que les territoires vont nous dire et ce que le public va dire.

Le public étant ceux qui vont utiliser ce que nous voulons construire et ceux qui aujourd'hui utilisent notre système de transport, et ce sont ceux qui nous jugent dans nos insuffisances et nos imperfections.

Les territoires étant ceux que nous traversons avec ce projet, nous leur offrons des possibilités de développement et de desserte, nous leur occasionnons aussi des difficultés et des nuisances. C'est dans la combinaison de ces atouts, de ces avantages et de ces nuisances qu'il nous faut trouver un point d'équilibre avec ces territoires. C'est dans cet état d'esprit que nous commençons avec vous cette nouvelle aventure.

Je tiens à vous dire, Monsieur le Président, et Mesdames et Messieurs les membres de cette Commission particulière, que l'équipe projet, l'a bien préparé je crois. Sous la houlette de Jean Faussurier et de tous ceux qui l'entourent de notre Direction régionale, nous leur apportons notre soutien pour qu'ils se livrent totalement disponibles à cette aventure.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Je remercie nos deux intervenants.

PRESENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, chef de la division « Fer », STIF : Bonsoir. Tout d'abord, nous allons vous présenter les acteurs mobilisés autour de ce projet.

Ce projet comprend deux promoteurs :

- RFF en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, et le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. La mission du STIF, c'est de fixer la politique d'exploitation, de valider les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets et d'arrêter leur financement.
- Egalement, la SNCF exploitante du réseau transilien et du RER E.

La présentation qui va vous être faite ce soir est le produit de cette collaboration. Nous allons organiser la prise de parole des intervenants, sans tenir compte exactement des responsabilités de chacun, et ce, au profit d'un exposé que nous espérons clair, précis et concis.

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet EOLE – NexT, RFF : Bonsoir. Où en sommes-nous ? Le RER E actuel a parfaitement rempli ses objectifs, avec 80 millions de voyageurs par an, c'est-à-dire que cinq ans après sa mise en service, le nombre de voyageurs a doublé. Le RER E actuel a pour terminus Haussmann Saint-Lazare, Chelles Tournan de l'autre côté. Le projet consiste à prolonger en tunnel le RER E depuis Haussmann Saint-Lazare jusqu'à La Défense, à se raccorder à Nanterre sur la ligne existante qui nous amènera à Poissy et à Mantes.

Pourquoi ce projet ? Le contexte a déjà été indiqué, d'une part c'est la croissance constante des déplacements en Ile-de-France, et singulièrement des transports en commun qui connaissent une croissance supérieure aux déplacements individuels.

Par ailleurs, il existe un contexte de saturation, en tout cas de points de saturation sur le réseau, dont deux qui concernent le projet, d'une part la situation du RER A et d'autre part la ligne Paris-Mantes qui est aujourd'hui en limite de capacité. On peut le voir à travers les taux de régularité, qui objectivement ne sont pas bons et qui sont l'expression de cette limite de capacité.

De plus, il y a émergence de nouvelles zones d'emploi, d'une part Nanterre avec l'opération d'intérêt national Seine Arche, d'autre part Seine Aval avec l'opération d'intérêt national qui est le territoire entre Mantes et Poissy.

Cette émergence vient s'ajouter à une demande actuelle continue de déplacement en direction de La Défense pour laquelle il existe des besoins importants.

Dans ce cadre, les objectifs du projet restent d'abord fondamentalement de développer un axe Est-ouest complémentaire du RER A. Le projet concerne dans son prolongement 1,4 million d'habitants. Une fois réalisé, l'ensemble de l'axe concernera 30 % de la population francilienne.

Le projet lui-même, la ligne mise en service va transporter un demi-million de voyageurs par jour. Donc, dans ce contexte, il faut voir les éléments aujourd'hui plus précis de besoins à satisfaire qui sont relativement diversifiés. D'une part, vous avez une demande pour les usagers de l'Est francilien d'accéder à La Défense, et d'autre part pour les habitants de Seine Aval le besoin d'améliorer la desserte interne à Seine Aval.

Observez que deux tiers des emplois en Seine Aval sont aujourd'hui occupés par leurs habitants. Par ailleurs, il y a également cette demande de déplacements entre les habitants de Seine Aval et la proche couronne parisienne, voire Paris. 80 % des habitants de Seine aval se rendent en proche couronne ou à Paris par les transports en commun.

Des besoins existent pour les usagers de La Défense et de Nanterre. 8 salariés sur 10 actuellement de La Défense s'y rendent en transports en commun, et leur temps de déplacement augmente depuis quelques années.

Enfin, une demande générale des usagers d'Ile-de-France, grâce au maillage qu'apporte le projet avec notamment la Gare du Nord et la Gare de l'Est ; bien que nous soyons en Ile-de-France, nous ne devons pas oublier nos collègues normands qui ont un besoin aujourd'hui de régularité sur leur trafic quotidien dans leur migration entre la région parisienne et la Normandie.

Le projet prépare également l'arrivée de la ligne nouvelle Paris - Normandie. J'ajoute qu'il organise également un déplacement en direction de La Défense.

Le projet propose une offre globale, ce n'est pas qu'un projet d'infrastructure mais il est composé de plusieurs dimensions : l'infrastructure sur laquelle nous allons revenir, une réflexion sur l'organisation de l'exploitation, un nouveau schéma de desserte et en même temps à travers l'amélioration de l'offre de services, c'est l'arrivée de nouveaux matériels roulants qui est également prévue.

Je reviens sur l'infrastructure. Ce projet comporte quatre composantes. Elles nous paraissent indissociables, d'une part, vous avez des aménagements sur la ligne existante entre Poissy et Mantes. Le premier objectif de ces aménagements est d'améliorer la régularité.

Par ailleurs, vous avez un nouveau tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense. Il va permettre de terminer le maillage du réseau RER entre d'un côté Val de Fontenay et de l'autre La Défense, mais cela n'augmente pas la capacité. Pour ce faire et avoir cet effet de levier, il faut ces aménagements à Nanterre. En effet, à travers les aménagements à Nanterre, les trains transiliens qui aujourd'hui vont à Saint-Lazare vont basculer dans le tunnel, et donc en même temps libérer de la capacité à Saint-Lazare pour offrir de nouvelles opportunités de services.

Enfin, la description ne serait pas complète si l'on n'évoquait pas les projets de nouvelles gares (deux à trois selon les résultats que donneront le débat). Ces gares sont à la fois des pôles d'accessibilité et des opportunités de développement urbain pour les quartiers environnants de ces gares.

Les scénarios présentés au départ porte sur la partie de ligne nouvelle du projet. Vous avez

trois variantes de tracé du tunnel soumises à la discussion :

- La ligne passant par la porte de Clichy
- Une ligne directe passant par l'Avenue des Ternes
- Une ligne passant par la porte Maillot

Egalement en discussion l'opportunité d'une gare à Porte Maillot ou à la porte Clichy, et reliée à la discussion sur les tracés.

En débat également, trois options de gare à La Défense, à discuter en fonction de critères, tels que le coût, la relation et le rapport avec le RER A, la faisabilité technique.

Aussi, trois options de raccordement à Nanterre, pour lequel des critères tels que l'environnement, en tout cas la perception visuelle, les coûts, la faisabilité sont des éléments qui pourront nourrir la discussion.

Parler d'infrastructure, c'est bien sûr évoquer la problématique environnementale. Il faut noter dans cette affaire que nous avons une ligne existante qui représente 85 % du projet. Donc, les effets sur la biodiversité seront très limités.

S'agissant du cadre de vie, bien entendu nous sommes sur une ligne existante comportant des points noirs bruit. Etant dans un environnement urbain, il y a une sensibilité au bruit, sur laquelle le projet devra porter sa vigilance.

Pour la région de la Seine, entre Mantes et Poissy, il faut être vigilant également au risque d'inondations.

Enfin, sujet sensible, la question des travaux notamment pour le tunnel. Bien sûr, c'est un point de vigilance pour l'avenir, pour la préparation du chantier, pour la gestion des nuisances pour les riverains.

J'en ai terminé avec ma présentation et je vais passer la parole à mon collègue du STIF, Christophe DENIAU, qui va poursuivre sur les autres aspects du projet.

Christophe DENIAU, chargé de projets STIF : Tout d'abord, un constat positif, le RER E dans sa configuration actuelle est celui qui a le meilleur niveau de régularité en Ile-de-France. Notre objectif aujourd'hui, en le prolongeant vers l'ouest, est de maintenir ce niveau de performance. C'est pourquoi nous avons repensé l'organisation de l'exploitation et prévu un principe d'exploitation au recouvrement.

Le schéma qui vous est montré à l'écran illustre ce principe. D'une part, le RER E actuel avec ses 16 trains irait jusqu'à Nanterre la Folie, et d'autre part, les 6 nouveaux RER au départ de Mantes-la-Jolie iraient jusqu'à Magenta voire Evangile.

Ce principe a plusieurs avantages :

- Il permet de densifier le trafic dans le tronçon central avec 22 trains à l'heure de pointe du matin.
- Il permet de réduire le linéaire de la ligne afin d'éviter de répercuter les perturbations d'une extrémité de la ligne sur le reste de cette ligne.

Quant à l'évolution du nombre de trains et des gares desservies, autrement dit la desserte, voici le schéma de desserte actuelle entre Mantes et Poissy. L'offre actuelle est limitée à 14

trains du fait des capacités d'accueil restreintes en gare de Paris Saint-Lazare, qui se répartissent en deux catégories :

- Les 6 trains transiliens, 3 trains au départ de Mantes et 3 trains au départ des Mureaux.
- Les 8 trains normands, dont 4 s'arrêtent à Mantes-la-Jolie

Tous ces trains, les trains normands rapides et les transiliens partagent les mêmes voies, et peuvent se gêner, ce qui peut être une cause d'irrégularité.

Ce second schéma montre la desserte proposée en 2020, à l'heure de pointe du matin. Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs :

1. Renforcer la desserte interne à Seine Aval

Nous proposons de le faire avec 8 trains, c'est-à-dire 6 RER et 2 trains au départ de Vernon, et des liaisons directes entre Mantes et Poissy.

2. Favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne

Grâce à 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta Evangile, et 5 trains normands avec arrêt à Mantes à destination de Paris Saint-Lazare et 1 train normand avec arrêt à Mantes à destination de La Défense.

3. Améliorer la desserte francilienne pour les trains normands

Avec le train normand que je viens de citer avec arrêt à Mantes et à destination de La Défense et grâce à un deuxième train au départ de Vernon.

Globalement, plus de trains à l'heure de pointe du matin, de 1 à 5 trains dans les gares de Seine Aval, entre Mantes-la-Jolie et Poissy, et 2 trains supplémentaires pour la Normandie.

Tant pour Seine Aval que pour la Normandie, globalement ce sont 16 trains qui ne se gêneront plus et ce, grâce à l'adaptation de l'infrastructure. Les travaux sur la ligne existante permettraient d'apporter la fiabilité attendue.

Le projet apporte une amélioration de l'offre de services en termes de temps de parcours, de choix d'itinéraires, de fiabilité et de confort.

Pour les usagers, ce sont des possibilités de trajets plus courts et des correspondances améliorées. Voici quelques exemples, à l'ouest nous pourrions faire Mantes-la-Jolie – Poissy en deux fois moins de temps. Nous pourrions gagner un quart d'heure sur le trajet Mantes – La Défense. Ces gains concernent aussi l'Est francilien, puisque le RER prolongé jusqu'à La Défense permettrait aux personnes montant à Chelles de gagner un quart d'heure vers cette nouvelle destination. Depuis Tournan, les usagers qui prennent aujourd'hui le RER A à Val de Fontenay pour rallier La Défense pourront le faire directement avec le RER E.

Le bénéfice concerne l'ensemble des franciliens. Comme vous pouvez le voir sur ce schéma, le RER E à l'ouest permet une liaison Est-ouest alternative au RER A, et permet de conforter le maillage du réseau.

Les usagers des RER B et D en provenance du nord, qui veulent se rendre à l'ouest, pourront prendre le RER E dès la Gare du Nord Magenta, au lieu de se rendre à Châtelet. Cela a pour effet de décongestionner les secteurs les plus chargés, que sont le tronçon Châtelet – Gare du Nord – Magenta, le pôle d'échanges de transport de Châtelet et plus globalement le tronçon central du RER A compris entre Auber et Châtelet. Donc, cette extension vers l'ouest crée une quatrième alternative pour se rendre à La Défense et rend le réseau de transport plus robuste, si un incident survient sur l'une des lignes.

Le RER E de demain :

Tant pour l'Est que pour l'ouest, ce sont 65 trains de 225 m de long. Ce serait un nouveau matériel roulant soit en complément des RER E actuels, soit pour toute la ligne Est-ouest, si nous arrivons à replacer le matériel actuel du RER E sur une autre ligne. Ce matériel nouveau aurait plus de capacité de transport pour faire face à l'augmentation de trafic il serait plus performant avec des capacités d'accélération supérieures, des portes plus larges et plus nombreuses, et à hauteur des quais. Tout cela pour aller plus vite entre les gares et faciliter la montée et la descente de voyageurs. En complément, nous prévoyons un programme de mise en accessibilité des gares entre Mantes et Poissy.

Le calendrier prévisionnel du projet : notre objectif est une mise en service globale du RER Est-ouest en 2020, mais dès 2017, grâce aux travaux, les usagers pourront bénéficier de plus de régularité et de plus de confort sur la ligne existante entre Mantes et Paris Saint-Lazare.

Jean FAUSSURIER va maintenant conclure cette présentation.

Jean FAUSSURIER : Comme vous le voyez, c'est une présentation en symbiose. Pour terminer sur les coûts, à ce stade des études préalables, et selon les options qui seront retenues, l'estimation donnée pour un projet entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros représente trois grandes masses, l'une représente le coût estimatif du tunnel (8 à 9 km selon les options), le coût d'aménagement de la ligne existante (700 millions d'euros) et le coût des gares (selon les options retenues, la fourchette varie entre 450 et 800 millions d'euros).

Ce sont les trois grandes composantes qui, à ce stade des études préalables (et j'insiste encore une fois) représentent l'estimation du coût du projet. Les études sont actuellement financées dans le cadre du contrat de projet entre l'État et la Région (2007 – 2013).

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci beaucoup pour cette présentation claire. Nous allons rentrer dans la phase du questionnement et du débat à proprement parler.

Vous avez la possibilité de poser des questions écrites. A cet effet, des feuilles circulent dans l'assistance et d'ailleurs quelques questions sont déjà remontées.

Le débat est ouvert.

Michel RIOTTOT, Président d'Ile-de-France Environnement : Ile-de-France environnement fédère 370 associations de la région.

Avant de poser ma question, puisque nous avons un peu de temps, je voudrais dire à nos amis de RFF que l'environnement ne se réduit pas à la biodiversité et à l'eau ; c'est l'ensemble de tout ce qui tourne autour de l'Homme, et comme je suis un ancien nutritionniste du CNRS, c'est tout ce qui rentre aussi dans l'individu. Donc,

l'environnement est extrêmement vaste.

Quelque chose m'a également un peu surpris dans le discours, on entend que les déplacements par les transports en commun ont tendance à croître. Or, je constate que 60 % des déplacements journaliers en France, soit 21 millions, se font en véhicules individuels pour 20 % seulement en transports collectifs. Or, nous voudrions inverser la tendance pour protéger l'environnement. C'est un sujet très important.

Si l'on veut protéger l'environnement, il faut aussi réduire les distances de déplacement. Des salariés qui vivent à l'Est vont travailler à l'ouest. J'aimerais bien que le bassin d'emplois se rapproche de l'Est, ainsi on diminuerait le temps de trajet et les investissements. Il est donc important de rééquilibrer aussi l'ensemble des projets de développement de la région parisienne.

Ma question est simple pour l'instant : quels sont les avantages et les inconvénients du maillage du RER E à la porte Maillot, avec la ligne 1 et le RER C ?

Jean FAUSSURIER : A priori, votre première interpellation n'appelle pas de réponse.

Les principaux avantages d'un maillage :

- Permettre aux personnes dans un système urbain extrêmement complexe, où la moindre perturbation sur une ligne met en difficulté un nombre très important de voyageurs, ce que l'on constate tous les jours, d'offrir des déplacements alternatifs.
- Permettre de relier les déplacements sur le RER C avec La Défense via le RER E.

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Un complément sur le RER C, entre Ermont et Champs de Mars, la fréquence est malheureusement faible actuellement : 8 trains par heure en heure de pointe. On peut envisager d'augmenter cette fréquence, ce qui est techniquement possible, et cet effet de maillage prendra tout son sens. Des études sont en cours dans ce sens.

Azise SETTERAHMANE, élu à Clichy-La-Garenne : Je ne sais pas si votre plan est faux, mais il me semblait que le projet proposait un arrêt Porte de Clichy, vous ne l'avez mentionné qu'à Porte Maillot.

J'ai vu que vous soulagez beaucoup Châtelet, et je vends encore la Porte de Clichy, mais prenez-vous en compte dans votre choix final sur le tracé Eole l'implantation future du tribunal de grande instance à proximité de Porte de Clichy ?

Sandrine GOURLET : Concernant la desserte du tribunal de grande instance et donc du quartier des Batignolles, le tracé historique envisageait de passer effectivement par la Porte de Clichy. Aujourd'hui, il existe d'autres solutions de transport permettant de desservir ce quartier, ce que l'on a vu dans le cadre de la concertation sur le prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13. D'autres stations de métro sont envisagées pour desservir ce quartier. Egalement une réflexion est menée parallèlement au projet de prolongement du RER E sur l'augmentation éventuelle de la desserte de la gare transilien de Pont-Cardinet. Aujourd'hui, elle est desservie par 12 trains à l'heure et l'objectif est à l'horizon d'Eole de pouvoir la desservir avec 28 trains à l'heure, soit un train toutes les deux minutes, c'est-à-dire la fréquence d'un métro.

Claude LEROI, Conseiller économique et social de la région Ile-de-France, Président de la commission transport et débat public, Président de la CCIP

Hauts-de-Seine : Je voudrais faire une remarque et exprimer trois convictions fortes et convergentes de la part des deux organismes.

Je voudrais me féliciter que le débat Eole ne soit pas englobé dans le cadre des deux autres grands débats. Le projet Eole est un projet spécifique qu'il ne faut pas confondre avec les deux projets d'ensemble, faisant l'objet de débats par ailleurs en ce moment. Sur ce point, nous ne pouvons qu'être rassurés que la spécificité du projet soit reconnue par la Commission nationale.

Dans le cadre de l'économie sociale, il ne faut surtout pas retarder la desserte du Mantois. C'est un problème également de préfiguration de ce que doit être, et je parle sous le contrôle du préfet du port, le Grand Paris jusqu'à la mer. Il en va effectivement pour Seine Aval d'une obligation de permettre à ses habitants de se rendre vers la capitale dans de meilleures conditions, et les délais qui ont été montrés sont tout à fait sympathiques et permettent de justifier que l'on n'oublie pas le Mantois dans ce projet.

Trois tracés nous ont été présentés de Saint-Lazare à La Défense. Il nous paraît évident que le tracé sud doit être retenu, car c'est le seul qui permet un arrêt à la porte Maillot. En la matière, nous souhaitons très vivement qu'il y ait un arrêt à la Porte Maillot, et je sais que cela fait l'objet du débat actuellement, lieu de raccordement avec le RER C mais c'est aussi un meilleur acheminement vers l'un des pôles économiques de la capitale, à savoir le Palais des Congrès. C'est également un élément de liaison avec la desserte par l'autobus du troisième aéroport de Paris, qui est l'aéroport de Beauvais, dont tous les véhicules sont stationnés à proximité du Palais des Congrès.

Nous pensons et affichons très fermement notre conviction qu'il faut un arrêt à la Porte Maillot. Faire ce projet sans prévoir cet arrêt, de notre point de vue, serait une faute.

Je suis heureux que les représentants des maîtres d'ouvrage l'aient souligné, nous croyons qu'il faut au moins deux gares à La Défense, une dans la zone des Groues, mais le dernier kilomètre serait beaucoup trop long s'il n'y avait pas au moins une gare en Cœur Défense. Si nous voulons que ce projet soit véritablement utile aux voyageurs, ils ne doivent pas être obligés de parcourir 3 km pour se rendre à leur bureau. Pour des raisons de proximité, nous souhaitons également qu'il y ait deux gares.

Pour ne pas excéder le temps imparti, je conclurai ainsi : Eole vite !

Michel PONS, Premier Maire adjoint de Villennes-sur-Seine : Nous avons effectivement des questions spécifiques à Villennes, mais je me limiterai aux points généraux.

La ligne traverse une zone très urbaine, l'une des principales nuisances de la ligne est le bruit. Vous avez évoqué de nouveaux matériels qui seraient utilisés, seront-ils générateurs d'une moindre nuisance sonore ? Cette question concerne notamment Villennes, mais également aussi les autres communes.

Une autre remarque importante, Villennes a une spécificité dans la région parisienne : un passage à niveau ouvert. Nous souhaitons que cette particularité soit supprimée et que nous n'ayons plus ce facteur de risque significatif, qui sera encore accru avec l'augmentation du nombre de fréquences.

Luc ROBERT : C'est le fonctionnement du matériel roulant sur les rails qui génère des nuisances sonores. Nous travaillons bien évidemment sur les nouveaux matériels roulants pour résorber au maximum les bruits aérodynamiques. Cette contrainte est naturellement

intégrée dans le cahier des charges de ces nouveaux matériels et dans notre préoccupation.

Michel GAILLARD : Et le passage à niveau de Villennes ?

Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au directeur du projet RER : RFF est très attaché à un programme national de suppression de passages à niveau. Nous saisissons l'opportunité du projet Eole pour engager une étude préliminaire spécifique pour la suppression du passage à niveau de Villennes. A l'échéance de la mise en service du projet, ce passage à niveau sera supprimé.

Gil MEYLAN, représentant les personnes à mobilité réduite : Je suis ici pour vous parler d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et je suis satisfait qu'une petite phrase ait été glissée dans la présentation. Il m'apparaissait problématique dans tous les sujets de votre magnifique affiche sur le projet que ce sujet ne soit pas listé.

Sur cette nouvelle ligne qui sera mise en service après l'échéance de la loi de février 2005, mise en application en 2015, cette mise en accessibilité sera-t-elle aussi appliquée aux gares ? Vous avez parlé de Mantes à Poissy, mais également entre Poissy et les nouvelles gares de La Défense ?

Avez-vous pensé à maintenir l'accessibilité des services actuels pendant les travaux ? On oublie souvent ce point.

Je me permets de développer quelque peu mon propos. Actuellement, sur le trajet du projet Eole, figure la gare de Maisons-Laffitte, correspondance du RER A. Cette gare a deux ascenseurs, dont un est hors service depuis maintenant 2 ans, 3 mois et 17 jours. Il paraît que c'est de la compétence de RFF, j'aimerais bien savoir si c'est aussi dans leurs priorités.

Toujours concernant l'accessibilité, on parle de plus en plus de supprimer le personnel dans les gares, principalement en soirée. Le personnel est pour l'instant nécessaire à l'accessibilité de la plupart des personnes à mobilité réduite. Ce sujet est-il aussi étudié à la SNCF et à Transilien ?

SNCF Transilien va-t-il continuer à faire réserver les personnes à mobilité réduite 24 à 48 h à l'avance pour leur trajet en RER ? Ce que, je pense, personne dans la salle n'est capable de faire de façon régulière.

Je me permets encore de soulever un point. Vous parlez de mettre des trains à hauteur de quais. Sachez que sur les cinq gares actuelles du RER A concernées, il n'y a pas de quai qui soit à la même hauteur ; tenez-en aussi compte dans votre définition du matériel.

Pour conclure, je vous suggère d'ouvrir les études à des personnes à mobilité réduite et pas simplement à des personnes qui croient savoir ce que sont les déplacements en fauteuil roulant.

(Applaudissements).

Rachid EL MOUNZIL : Concernant la mise en accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite, le projet de prolongement du RER E à l'ouest intègre complètement cette problématique. Donc, il est prévu de rendre accessible toutes les gares qui seront traversées et desservies par le RER E. Ce programme comprend le rehaussement des quais pour qu'ils soient au même niveau que les planchers des trains, la mise en place des ascenseurs pour permettre l'accès aux quais. Dans les bâtiments voyageurs, la SNCF met

aussi en place un programme de mise en accessibilité, et mon collègue pourra compléter mon propos.

Luc ROBERT : Il y a une présence de personnels jusqu'au dernier train sur toutes les gares que vous citez, il n'est pas du tout question de revenir sur ce point. Il faut vous rassurer sur ce sujet.

Concernant la nécessité de réserver, je conçois bien que ce soit une réelle contrainte. Actuellement, nous ne sommes pas encore en accessibilité totale et autonome entre le quai et le train dans certaines gares. Cela nécessite effectivement la présence de personnel pour mettre une passerelle entre le quai et le train.

Comme l'a dit Rachid, l'une des vertus du projet justement, c'est de mettre les quais et les trains strictement à la même hauteur. Dans le nouveau matériel que nous étudions, probablement une petite palette viendrait combler la lacune afin que, dans tous les cas, vous puissiez avec un fauteuil accéder très simplement et en toute autonomie depuis le quai jusqu'au train. C'est vraiment ainsi qu'est conçu le projet, et c'est important de le rappeler.

Concernant votre dernière remarque, vous avez tout à fait raison, il est très important que les associations de personnes à mobilité réduite soient associées aux études. Cela existe déjà. A Transilien, nous avons des contacts avec un certain nombre d'associations justement pour étudier finement vos besoins et y répondre dans toutes les gares mises en accessibilité.

Michel GAILLARD : D'autres points n'ont pas trouvé de réponse, l'ascenseur de Maisons-Laffitte qui ne marche pas depuis deux ans et demi, et l'accessibilité des gares pendant le chantier.

Jean FAUSSURIER : Maisons-Laffitte n'entre pas dans le cadre du projet Eole. En revanche, il y a un schéma directeur d'accessibilité actuellement sous l'égide du STIF. Je vais laisser la parole à Sandrine pour aborder le sujet.

Dans les enveloppes budgétaires, que vous avez vues tout à l'heure, il y a notamment sur l'aménagement de la ligne existante -et je ne parle pas des gares nouvelles pour lesquelles par construction, elles sont mises en accessibilité- pour les gares existantes, une partie de cette enveloppe est affectée à la mise à niveau des quais. Cela ne fait pas l'ensemble de la chaîne d'accessibilité, et nous sommes bien d'accord.

Christophe DENIAU : Concernant l'ascenseur qui ne fonctionne pas à la gare de Maisons-Laffitte, les contrats qui lient le STIF à la SNCF ou à la RATP prévoient un certain nombre de critères pour apprécier le niveau de services, dont la disponibilité de ces ascenseurs.

La préoccupation du STIF et de la Région est prégnante sur l'accessibilité, puisqu'il y a un schéma directeur d'accessibilité depuis 2009. Quant à la participation des associations à la démarche de mise en accessibilité de plus de 100 gares, l'objectif étant de porter ce nombre à 200, un comité de gouvernance rassemble les associations. Un comité se tiendra d'ici la fin de l'année.

Gil MEYLAN : Quelle est la réponse à la question ?

Michel GAILLARD : Je vous propose, car apparemment on ne doit pas savoir pourquoi l'ascenseur de Maisons-Laffitte ne marchait pas depuis deux ans et demi, que l'on vous

fasse passer la réponse. On essaiera de clarifier pourquoi il ne fonctionne pas, il y a peut-être de très bonnes raisons, mais encore faut-il vous les donner.

Jean-Claude PARISOT, Collectif d'associations dans la boucle de Montesson : Nous sommes adhérents à Ile-de-France Environnement. La boucle de Montesson comporte deux gares sur le trajet d'Eole : Houilles-Carières, Sartrouville, et je parlerai également de Maisons-Laffitte.

Dans le projet, on a parlé d'une gare supplémentaire entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, de toutes les gares entre Poissy et Mantes-la-Jolie, mais il y a aussi des gares entre Poissy et La Défense. Eole va traverser cette région et aucun arrêt n'est prévu à Maisons-Laffitte dans le projet actuel. Cela nous gêne car ce secteur comporte 200 000 habitants, et ce n'est peut-être pas beaucoup par rapport aux 3 millions de franciliens intéressés, mais cela a quand même une importance. Il y a aussi la deuxième ville des Yvelines, Sartrouville.

En 2018, avant la mise en service d'Eole, on aura la tangentielle Nord qui va arriver à Sartrouville. C'est une rocade de banlieue à banlieue, qui va contourner Paris par le nord et qui va drainer des milliers de voyageurs. Ce serait bien que ces voyageurs, comme le disait le Président d'Ile-de-France Environnement, prennent les transports en commun plutôt que leur voiture particulière.

Il nous semblait utile qu'à Sartrouville, il y ait une correspondance directe entre la tangentielle Nord et le projet Eole. Je sais qu'il y aura un débat particulier sur ce sujet à Houilles, mais je voulais que tout monde prenne conscience de ce problème.

Nous estimons que nous sommes un territoire oublié par le projet, même si par ricochet le RER A fonctionne mieux et que nous serons quand même bénéficiaires. Nous aurions souhaité obtenir des éclaircissements sur le sujet, notamment la cohérence avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui permettrait une autre gestion de la ligne Paris-Le Havre qui est complètement saturée.

Sandrine GOURLET : Effectivement, le projet de prolongement du RER E à l'ouest ne prévoit pas de desservir Houilles et Sartrouville. Ce sont effectivement des villes qui ont fait l'objet d'un très important renforcement de leur desserte, puisqu'en 2008, on a mis un cadencement, c'est-à-dire un RER A toutes les 10 mn au lieu de toutes les 20 mn en journée. Ces villes bénéficient d'une desserte du RER A toutes les 10 mn toute la journée. Ce sont déjà des villes qui bénéficient d'un réseau de transport assez performant. A cela s'ajoutent des trains transiliens. A Sartrouville, on a des trains toutes les 20 mn à l'heure de pointe du matin qui vont à Saint-Lazare non directement, et des trains directs toutes les 10 mn. Ce sont des villes qui bénéficient d'une desserte importante avec des choix, soit d'aller vers Saint-Lazare soit d'utiliser le RER A.

Il est vrai que le RER E a pour objectif d'offrir de nouvelles dessertes pour d'autres personnes qui ne bénéficient pas aujourd'hui de cette qualité de desserte. On peut dire que les habitants de Sartrouville et ceux de Houilles bénéficieront de l'arrivée du RER E, car en permettant de décharger le RER A de 10 à 15 %, on espère faire marcher correctement le RER A. Aujourd'hui, on ne peut pas dire que cela marche de façon satisfaisante. Des trains sont supprimés dans la journée, certains sont surchargés. Les usagers de Houilles le savent bien, quand le train arrive des Mureaux, que les passagers changent, certains jours ils ne peuvent pas monter dans le RER A à Houilles le matin.

L'objectif est que tous ces gens qui ont ces besoins de transport venant de Mantes ou des

Mureaux, en utilisant le RER E, ne viennent pas charger les gares de Sartrouville et de Houilles, qui pourront retrouver un RER A qui fonctionne et qui offrira plus de places. C'est là qu'est le bénéfice.

Concernant la connexion de Sartrouville à la tangentielle Nord, la gare de Sartrouville est très bien desservie avec le RER A et le Transilien. On aura déjà une connexion d'un niveau d'ores et déjà satisfaisant avec la tangentielle Nord.

De plus, avec le projet de train à grande vitesse Paris-Normandie, on espère, si ce projet arrive à son terme pouvoir enlever les trains normands. Sur cette ligne, entre Poissy et Nanterre, on a deux voies, une dans chaque sens. Pour faire circuler les trains normands, les transiliens, les RER E et A, on n'a pas beaucoup de place.

Le seul moyen que l'on aura pour retrouver de la place et rajouter des trains, c'est de pouvoir faire partir les trains normands qui passeraient par la ligne à grande vitesse. A cet horizon, on pourra dégager de la capacité et réaugmenter le trafic des trains transiliens et des RER.

Nicole GOUETA, Vice-président du Conseil Général des Hauts-de-Seine : Je représente M. Patrick Devedjian, il s'excuse de ne pouvoir être là ce soir. Le département des Hauts-de-Seine attend avec impatience le passage d'Eole dans son département pour la raison que vous avez évoquée, c'est la desserte de La Défense, la régularité du RER A, et toutes les difficultés que l'on rencontre, qui viennent d'être redites.

Nous attendons également qu'Eole desserve deux gares, la gare de La Défense en dessous du CNIT pour desservir cette plate-forme, et la gare de la Folie dans le secteur des Groues en plein développement. Le Conseil général des Hauts-de-Seine estime indispensable d'avoir deux gares dans ce secteur des Hauts-de-Seine.

Pour permettre ce développement, le département participera à son financement.

Michel GAILLARD : Voilà une bonne nouvelle.

Didier LOURDIN, Directeur du développement durable et des transports pour l'établissement public de La Défense et de Seine Arche : Bien sûr, ce soir l'établissement public est particulièrement heureux de l'ouverture de ce débat public, puisque c'est la finalisation de plus de 5 ans de travail pour l'établissement public et avoir réussi à convaincre les pouvoirs publics qu'il fallait une seconde ligne de transport à grand gabarit sur le quartier d'affaires qui est le premier quartier d'affaires d'Europe, faut-il le rappeler.

Le 14 octobre, il y a une grande séance de travail où nous interviendrons avec force illustration. Ce soir, mon propos porte seulement sur l'aménagement. Il est extrêmement important de comprendre, au-delà des préoccupations des grands acteurs et des grands organismes ferroviaires, que pour l'établissement public qui aménage le premier quartier d'affaires d'Europe, soit La Défense et son territoire maintenant Seine Arche, qui représente un ensemble de 600 ha, c'est plus de 150 000 salariés qui travaillent chaque jour sur ce territoire (150 000 sur le quartier d'affaires historique et plus de 30 000 maintenant Seine arche).

Ce sont deux territoires qui n'en feront qu'un bientôt et qui sont en total développement. La Défense a 50 ans et depuis 2006, elle se développe grâce au plan de renouvellement acté par le gouvernement. Celui-ci prévoyait trois choses :

- Un des grands signes architecturaux, donc les nouvelles tours qui vont émerger d'ici 2013-2015 à plus de 300 m de haut.
- Une politique de développement durable, particulièrement innovante.
- Eole qui est inscrit depuis le plan de renouveau 2006 dans les fonds baptismaux de ce plan de relance du quartier d'affaires.

Je réponds à une question potentielle. Pourquoi relancer La Défense ? On aurait pu dire que ce scénario pouvait continuer à fonctionner ainsi. La Défense est un des moteurs de l'Île-de-France, l'une des premières régions économiques d'Europe. On doit absolument toujours être dans la course en tête, car on est en concurrence avec Francfort et d'autres grandes métropoles, Londres notamment, sur les métiers de la finance, de l'assurance et de l'énergie. Comme vous le savez, La Défense regroupe les quatre grands de l'énergie notamment.

Le territoire de Seine Arche comprend 30 000 salariés, 2 gares (Nanterre Préfecture, Nanterre université). Nous espérons fortement qu'il y ait la Gare de la Folie, car elle va se situer précisément dans un territoire que l'on appelle Les Groues, aujourd'hui grande friche, à la fois ferroviaire et des vieilles industries, qui représente 70 ha mais qui est surtout appelée à se développer sur un volume de 1 million de mètres carrés, à la fois d'habitats de très haute qualité environnementale, de nouvelles activités industrielles vraiment orientées sur la nouvelle économie, notamment la croissance verte, et aussi un habitat de très haute qualité car on veut faire sur les Groues quelque chose d'absolument exceptionnel.

Comme l'a rappelé M. Leroi de la CCIP et Mme Goueta du Conseil général, la préférence de l'établissement public d'aménagement s'oriente vers une gare sous le CNIT.

Gilles LEBLANC, Conseil Général du Val-d'Oise : Je voulais évoquer le secteur de Cergy Confluence qui représente environ 450 000 habitants, 180 000 actifs, 140 000 emplois dont 40 % d'employés et 20 % d'ouvriers, et 35 000 étudiants.

A la lecture attentive du dossier, nous avons du mal à comprendre pourquoi l'investissement du RER E ne permettrait pas d'améliorer le cadencement sur la branche nord du RER A ?

Pourquoi ne prévoit-on pas une interconnexion sur Eole, cela a été évoqué tout à l'heure avec la tangentielle Nord ? Nous avons le sentiment que le point le plus pertinent serait au droit de Cergy Confluence, c'est-à-dire à Achères, pouvoir interconnecter les deux RER, la tangentielle ouest et la tangentielle Nord, les services transiliens, les services de TER normands et pouvoir ainsi diminuer la pression du transport sans nuire à la desserte sur le point d'importance vitale qui est celui du quartier de la Défense.

Michel GAILLARD : Qui répond à ce questionnement ?

Jean FAUSSURIER : Peut-être en commençant par la deuxième question, on reviendra sur Achères, et nous répondrons à deux.

Michel GAILLARD : Si vous pouvez répondre assez vite, car il y a de nombreuses questions de la salle.

Jean FAUSSURIER : Nous allons répondre de façon synthétique. Techniquement aujourd'hui, pour la correspondance dans la zone Confluence entre Poissy et Achères, avec

soit la tangentielle ouest, soit le RER A, les choix sont relativement limités. La correspondance aujourd'hui est potentielle avec la tangentielle ouest, pour autant que sa station soit arrêtée, elle se fait techniquement soit à Poissy, puisque le train s'arrête à Poissy, soit à Achères Grand Cormier. Pour l'instant, même le groupe 6 ne s'arrête pas à Grand Cormier. Ce sont les deux points de correspondance aujourd'hui sur l'axe du RER E.

Il reste à déterminer à quel endroit la connexion entre le futur RER E, la nouvelle branche de la tangentielle ouest, la potentielle ligne nouvelle Paris-Normandie, et le RER A où pourrait se faire les correspondances optimales. Ces choix ne sont pas arrêtés aujourd'hui et donc Eole arrive sur un territoire qui doit encore préparer cette discussion.

Pourquoi en créant le RER E ne peut-on pas améliorer la situation du RER A, d'après votre question ? Il me semble qu'il y a un cadencement sur le RER A aujourd'hui. Un point qu'il faut bien noter dans le schéma présenté pour le RER E porte sur Poissy. Le nombre de personnes qui montent actuellement à Poissy sur le RER E est de l'ordre de 10 000 personnes. Donc, on est sur un volume qui ne permet pas de mettre les 6 trains prévus du RER E et de réduire aujourd'hui le RER A s'en induire une situation de congestion à Poissy. C'est la difficulté dans laquelle se situe l'exercice, et c'est pourquoi il y a un effet dans la lecture que l'on fait du réseau de chaînage entre ce qu'apporte aujourd'hui le RER E, et ce qu'apportera dans un deuxième temps la ligne nouvelle Paris-Normandie en termes d'opportunités de transfert de train sur cette nouvelle ligne et donc offrant de ce fait des opportunités pour décharger la branche de Poissy et recharger la branche de Cergy. J'espère que ma réponse vous satisfait.

Stéphane DO SANTOS, Conseiller municipal de la jeunesse à Épinay-sur-Seine : Je suis également membre du club clients SNCF ligne C. Le schéma directeur prévoit à l'horizon 2017 l'insertion de 12 trains entre Ermont-Eaubonne et avenue Henri Martin, ce qui va améliorer considérablement la desserte de la Porte Maillot. Je penche beaucoup plus sur le tracé du RER E par la Porte Maillot.

Vous parliez de l'amélioration de la régularité à partir de 2017 sur les lignes de Saint-Lazare, RER A, du moins sur le côté ouest.

Qu'en est-il du projet de la gare Evangile ? Les trains du RER E à partir de Mantes-la-Jolie auront leur terminus en gare d'Evangile, si j'ai bien compris.

Quelle est la place du trafic fret SNCF dans le Mantois sur la partie du RER E ?

Christophe DENIAU : Dès 2015, il y aura une gare à Evangile qui servira au RER E. C'est un gros pôle d'échanges, car il serait l'équivalent du pôle de Nation.

On vous a dit que les trains venant de Mantes pourraient aller à Magenta voire Evangile. RFF pourra peut-être préciser, mais les études sont en cours pour savoir si l'on peut réellement arrêter tous les trains à Evangile. Evangile dans le schéma que l'on vous a présenté est à minima un point de retournement pour les trains.

Jean FAUSSURIER : Concernant la régularité, aujourd'hui, la ligne est véritablement en limite de capacité. Les études menées récemment montrent qu'il y a en particulier deux points durs : Saint-Lazare et Mantes, et ce n'est pas une vérité révélée. Or, précisément, le projet EOLE a deux objectifs principaux, d'une part de libérer de la capacité à Saint-Lazare et d'autre part, de séparer les flux (si l'on revient sur le plan de voies de Mantes), c'est-à-dire d'améliorer la dissociation des flux entre les trains rapides venant de Normandie et les trains plus lents qui sont les Transiliens faisant du cabotage, en particulier en Seine Aval.

Les travaux prévus à Mantes et à Poissy, l'ajout d'une troisième voie entre Mantes et Epône, visent précisément à permettre la dissociation des flux. Pourquoi 2017 ? Car le programme de travaux prévoit l'achèvement de ces travaux en 2017 et il est peu envisageable que, de ce point de vue, on puisse avoir des résultats avant cette date.

Rachid EL MOUNZIL : Le fret passe actuellement sur la ligne en dehors des heures de pointe, c'est-à-dire de nuit ou en heures creuses. Le fret n'est pas en conflit avec une circulation voyageur. Donc, le projet n'impacte pas du tout les circulations fret, celles-ci seront maintenues voire améliorées, car les aménagements prévus sur la ligne profiteront aux trains voyageurs et également aux trains de fret.

Thierry CHEFDEVILLE, Vaux sur Seine, association CDU/RDS : On parle de Paris-Mantes par Poissy, mais il existe l'autre ligne en parallèle, Paris-Mantes par Conflans. Qu'est-il fait pour les riverains de l'autre côté de la Seine ?

Nous sommes également concernés pour pouvoir récupérer cette ligne, tout comme mon collègue qui parlait de Cergy.

Michel GAILLARD : Les lignes rive droite, qui ne sont pas concernées dans le projet ?

Thierry CHEFDEVILLE : Nous ne sommes pas du tout dans le projet, et il y a aussi la problématique des personnes à mobilité réduite. Les seules gares équipées sont Conflans-Fin-d'Oise, Conflans-Sainte-Honorine et Argenteuil. Je parle au nom d'une association, Handicap Prévention de Chatou, dont je suis adhérent.

Jean FAUSSURIER : Je ne vais pas vous répondre sur le programme d'amélioration de la ligne Paris-Mantes à Conflans, car le projet sur lequel nous sommes est celui de Paris-Mantes par Poissy. Toutefois, il faut observer à travers l'amélioration de la situation sur cet axe une énorme opportunité, même si elle ne répond pas à tout, d'améliorer les rabattements.

Des sujets qui accompagnent le projet portent aussi sur l'organisation des rabattements, y compris pour les personnes de l'autre côté de la Seine.

Je ne vous apporte pas une réponse sur le groupe 6 (ligne par Conflans), mais une réponse sur l'opportunité que constitue pour les déplacements locaux ce rabattement sur les gares pour lequel d'importants investissements aujourd'hui sont prévus et qui vont donc apporter la régularité au service. En 2020, une fois que l'ensemble de la ligne sera terminé, ce sont les 6 trains franciliens auxquels s'ajoutent les trains normands qui vont s'arrêter à Mantes et à Poissy.

Donc, une offre de services véritablement de qualité sera mise en place, pour laquelle une réflexion sur l'organisation des rabattements sera menée. Je me tourne vers mes collègues du STIF pour apporter une réponse.

Luc ROBERT : Concernant le transport des personnes à mobilité réduite, il faut rappeler très récemment la mise en service de la gare de Conflans-Fin-d'Oise, qui offre une bonne accessibilité tant sur la ligne de Paris-Mantes par Conflans, que sur le RER A, ce qui permet de faciliter grandement le transport des personnes à mobilité réduite entre les deux lignes.

Thierry CHEFDEVILLE : Et la rive droite ?

Michel GAILLARD : On aura l'occasion de reparler en détail de toutes ces questions

concernant les gares de l'actuel transilien par Poissy. Il y a des réunions sur toutes les gares. Y a-t-il un point de précision à apporter ?

Christophe DENIAU : Le groupe 6, qui fait Paris Saint-Lazare-Mantes par Conflans-Sainte-Honorine, va faire l'objet en 2012 d'une amélioration du cadencement. Le STIF a demandé à RFF et la SNCF de lancer des études sur un schéma de secteur. A partir de 2013, les lignes de nouveaux trains transiliens viendraient sur cette ligne.

Jacques PANCERA, Vice-président de l'association AUDE (utilisateur de la Défense) : Cette association a été créée en 2002 et représente aujourd'hui un peu plus de 60 % des surfaces de bureaux, plus l'ensemble des commerces, centres commerciaux, du site de La Défense, élargi de la Seine à la Seine. Nous abritons un peu plus de 175 000 salariés, dont l'origine est désormais complètement internationale et vit à un rythme économique qui n'est pas celui des infrastructures, dont nous parlons ce soir.

Je voudrais à ce titre souligner le fait que nous avons, depuis la création d'AUDE, soutenu le plan de relance sur La Défense, car nous considérons qu'un quartier d'affaires international qui ne se renouvelle pas est un quartier qui meurt, et ses acteurs ont tendance à ce moment-là à le quitter. Ils ne vont pas forcément sur d'autres sites de la région Ile-de-France

Donc, la contribution du quartier d'affaires de La Défense est un atout considérable pour la région Ile-de-France. Nous pouvons témoigner au quotidien que les retombées des emplois créés à La Défense ont leur contrepartie sur l'ensemble de la région Ile-de-France

Les liaisons par transport que nous utilisons pour plus de 85 % sur le site de La Défense, sont essentielles. Notre message dans le cadre de ce débat que nous appuyons de nos vœux depuis fort longtemps est que nous sommes en situation de danger. Nous sommes dans une situation de saturation quotidienne, celle-ci doit trouver des solutions d'ici la mise en œuvre d'un projet, comme celui d'Eole, que nous soutenons, qui a ses spécificités mais que l'on nous annonce pour 2020.

D'ici 2020, il va se passer beaucoup de choses et le rythme des entreprises n'est pas celui, encore une fois, du rythme des infrastructures. Je dirais crûment que nous avons 20 ans d'avance et nous avons pris 15 ans de retard.

Ma question est très directe, et je m'en excuse : pouvez-vous, Messieurs, raccourcir les délais de mise en œuvre d'un projet qui est dans les dossiers, et dont nous avons entendu parler depuis de nombreuses années, dont les études ont été abouties et sont exprimées ce soir de façon très équilibrée, satisfaisante ? Peut-on en France, et en particulier en région Ile-de-France accélérer le processus de réalisation de ce type d'infrastructure ?

J'insiste sur le maillage qu'il soutient, la liaison avec la Porte Maillot est essentielle de notre point de vue, car c'est une étape touristique, tourisme d'affaires, une étape de congrès, une liaison avec le RER C, c'est aussi la liaison avec le pôle des gares.

L'essentiel des cadres de La Défense lorsqu'ils vont vers le nord de l'Europe passent par les gares du Thalys, d'Eurostar, les TGV du Nord et donc le pôle Magenta-Gare du Nord.

Donc, cette infrastructure est absolument indispensable et nous souhaiterions encore une fois que sa réalisation soit accélérée.

Michel GAILLARD : Peut-on faire plus vite ?

Sandrine GOURLET : Je laisserai RFF répondre sur la partie technique. Concernant le besoin de transport et le besoin de desserte de La Défense, le projet de prolongement du RER E à l'ouest s'inscrit bien dans un ensemble de projets que le STIF et la Région, et l'ensemble des départements d'Ile-de-France portent pour améliorer les conditions de transport en Ile-de-France. Eole est un projet, et il y en a d'autres. Voyez le débat Arc Express qui se déroule en ce moment, et d'autres projets, comme le prolongement du T2 à Bezons, l'amélioration de la ligne 1. Le STIF a demandé à la RATP de réaliser un schéma directeur d'amélioration du RER A. Donc, il faut bien voir qu'Eole n'est pas la seule réponse aux besoins de transport, mais s'inscrit bien dans l'ensemble des projets du plan de mobilisation pour les transports, qui vise à améliorer l'existant et à développer le réseau pour demain.

Jean FAUSSURIER : Peut-on faire plus vite techniquement ? Les tunneliers français vont, à mon avis, à la même vitesse que les tunneliers des autres pays. Techniquement, un tunnelier est programmé sur 300-350 m par mois. Donc, on ne peut pas envisager aujourd'hui un tunnel de 8 km sur une durée inférieure à six ans. Il existe cette contrainte technique des chantiers qui est incompressible.

On peut avoir des heureuses surprises. J'ai en tête les Espagnols à Barcelone qui avait programmé une avancée de 10 m par jour et ils sont aujourd'hui par bonheur à 16 m par mois.

Un autre élément à avoir en tête pour voir que l'on est quand même sur des délais très sérieux, la déclaration d'utilité publique d'Eole 1 date de novembre 1991, la livraison s'est faite fin 1999, faites la translation et vous arrivez dans des calendriers comparables, alors même que le tunnel d'Eole 1 était plus court que celui envisagé pour le projet.

Anne-Marie DUQUENNE, Directrice adjointe des déplacements au Conseil Général du Val-de-Marne : Pour nous, le prolongement d'Eole à l'ouest est une très belle opportunité pour les habitants de l'Est de Paris afin qu'ils rejoignent La Défense. C'est plus de 1,2 millions d'habitants qui seront concernés par le prolongement à l'ouest. Qu'en est-il de la ligne actuelle qui va vers Tournan ou Chelles et qui a ses limites ?

La branche Tournan est en limite de capacité, elle ne peut pas absorber une demande supplémentaire. La ligne actuelle possède plusieurs gares qui sont en zone dense et qui sont très mal desservies. C'est l'exemple de Champigny les Boullereaux par exemple ou Nogent-Le Perreux.

Aujourd'hui, on a déjà des difficultés de desserte. A l'Est, on pourrait espérer qu'en améliorant le prolongement du RER E vers La Défense on puisse décharger une partie de la ligne A qui est extrêmement saturée. Pour un certain nombre d'habitants du Val-de-Marne, mais aussi des départements environnants, aller vers Tournan au lieu d'aller vers le RER A permettrait de diminuer la saturation, en particulier vers l'Est. Pour cela, il faut améliorer les cadences à l'Est et les fréquences d'un certain nombre de trains.

Il existe justement pour améliorer ces cadences, et c'est en particulier la problématique du passage du Pont de Nogent qui impose une très forte limite de capacité des trains, d'autant plus que d'autres trains passent en même temps que le RER. Donc, seulement 4 trains à l'heure peuvent passer.

Est-il possible de mettre en œuvre ces systèmes le plus rapidement possible, et au moins en même temps que ce qui se passe à l'Ouest ? Si c'est saturé à l'Est, on peut prolonger à l'Ouest, cela pose un certain nombre de problèmes.

Nous savons que ces systèmes existent, et nous voudrions que la SNCF et RFF puissent les mettre rapidement en œuvre.

Par ailleurs, on se demande si à l'Est, on va rester avec l'ancien matériel et si l'ouest bénéficiera du nouveau matériel ? Cela pose quand même un certain nombre de problèmes. Enfin, qu'en est-il du maillage avec Arc Express ? Le département du Val-de-Marne souhaite une station supplémentaire d'Arc Express et un maillage sur le RER E.

Sera-t-il possible de le prendre en compte ?

Avec d'autres départements riverains, nous souhaitons qu'il y ait un schéma directeur du RER E à l'Est, en même temps que le prolongement du RER E à l'ouest.

Sandrine GOURLET : Nous avons bien conscience de ces difficultés qui pouvaient exister sur le RER E à l'Est, et c'est la raison pour laquelle en parallèle de l'élaboration des études préliminaires que nous avons réalisées avec RFF avant de pouvoir porter ce projet au débat public, nous avons demandé à RFF de réaliser un diagnostic de la situation du RER E à l'Est pour pouvoir faire le point sur toutes ces difficultés et ces éventuels dysfonctionnements pour avoir un état des lieux de la situation, afin de voir quelles solutions mettre en œuvre pour répondre à ces besoins.

Concernant l'amélioration, le RER permettra aux gens de l'Est d'avoir un accès direct à La Défense. Pour Val de Fontenay, un tiers des gens n'aura plus à changer et pourra utiliser le RER E directement.

Le projet Arc Express est actuellement en débat public, un certain nombre de réunions sont prévues. La première réunion territoriale du 4 novembre a lieu à l'Est, et on traitera notamment de la question du raccordement d'Arc Express avec le RER E.

Rachid EL MOUNZIL : Effectivement, le pont de Nogent pose un problème de capacité. C'est un problème techniquement compliqué. Le doublement du pont serait très coûteux et cette réalisation prendrait beaucoup de temps. On réfléchit à une solution, en agissant sur le système d'exploitation qui a atteint sa limite, c'est pourquoi peu de trains passent sur le pont. Nous mettons en place en collaboration avec la SNCF un nouveau système d'exploitation qui permettra de réduire l'intervalle entre les trains, et donc d'en faire passer plus.

Janine REGNAUD, Présidente de l'Association de Sauvegarde de l'Environnement Maillot-Champerret : Nous sommes particulièrement en faveur d'un tracé sud avec un arrêt à la Porte Maillot, car cela assurerait une liaison avec le RER E et la ligne 1, qui traverse Paris directement d'Est en ouest.

La facilité d'accès à La Défense, grâce à ce tunnel, contribuerait par ailleurs à réduire considérablement l'importance de la circulation automobile dans Neuilly, tout en facilitant les déplacements de personnes et évitant la fatigue des personnes qui se rendent de leur domicile à leur travail. Chacun sait que les correspondances, les longs couloirs sont extrêmement fatigants et portent peut-être atteinte au rendement du travail. Concernant ce point, il y a longtemps que notre association prône la réduction de l'éloignement domicile-travail.

Permettez-moi de dire ce soir que compte tenu de l'endettement aussi fort qui est le nôtre dans ce pays, il est préférable de dépenser un milliard pour le tunnel Saint-Lazare – La Défense, avec un arrêt Porte Maillot qu'un milliard pour couvrir l'avenue Charles-de-Gaulle. Ce tunnel aurait le réel avantage d'apporter une amélioration à la circulation de

tout l'ouest parisien, alors que, études faites, nous pensons que l'amélioration de la couverture de l'avenue de Neuilly n'apporterait qu'un soulagement très ponctuel.

Michel GAILLARD : Je passe la parole à Mme Sévrain, qui a récolté quelques questions écrites.

Marie-Françoise SEVRAIN : Nous avons un certain nombre de questions sur le tracé entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, qui seront traitées lors des réunions thématiques, ce qui n'empêchera pas les porteurs du projet d'apporter des compléments. Le thème du tracé dans Paris et du tunnel sera abordé lors de la réunion du 9 novembre, quant à celui relatif aux gares à La Défense le 18 novembre à La Défense.

Nous n'avons pas oublié les personnes qui ont posé des questions écrites avant ou pendant la présentation du projet, et nous les assurons qu'elles auront une réponse écrite.

Pourquoi y a-t-il trois tracés ne permettant pas de faire aboutir une gare au CNIT ? Ce sujet sera peut-être débattu lors de la réunion du 18 novembre.

Pourquoi le tracé ne suit-il pas l'axe de l'esplanade, la ligne 1 ?

Pourquoi n'en profite-t-on pas pour requalifier tout cet axe avec des liaisons douces ? C'est peut-être une question hors sujet.

Rachid EL MOUNZIL : Concernant les tracés et l'implantation des gares à La Défense, les trois tracés sont compatibles avec les trois options de gares à La Défense. Donc, toutes les combinaisons sont possibles.

Pourquoi le tracé fait-il un détour ? Tout simplement, car il y a des contraintes liées à des constructions de tours de grande hauteur qui sont prévues juste à l'ouest de la Seine. On est donc obligé de contourner ces tours, car leurs fondations sont profondes. C'est pour cette raison que nous ne suivons pas la ligne 1 du métro.

Lionel FAVIER, Neuilly sur Seine : Je suis directement intéressé comme la municipalité par une gare à la Porte Maillot, puisque la ligne A du RER à une inter station considérable, 4 km depuis Charles De Gaulle Etoile jusqu'à La Défense, en ignorant Neuilly et la Porte Maillot. Cela permettra aussi peut-être d'améliorer la Porte Maillot et avoir un impact urbanistique sur la Porte Maillot, car on ne peut pas dire que l'entrée de Neuilly soit resplendissante actuellement.

Le système ferroviaire parisien est relativement compartimenté. Lorsque le RER A a repris les lignes de Saint-Germain et de Boissy, elles ont été retirées du réseau national et elles sont exclusivement desservies par le RER A et rien d'autre. Lorsque la RATP a repris la ligne de Puteaux à Issy pour en faire le tramway T2, on a mis des grillages pour séparer les deux exploitations, pour ne pas qu'il y ait d'échanges.

Peut-on envisager qu'il y ait davantage d'interopérabilité et je pense beaucoup au Stadtbahn de Berlin où les trains régionaux peuvent traverser la ville de part en part ? Serait-il vraiment utopique d'imaginer qu'un TER venant de la région Champagne-Ardenne puisse traverser jusqu'à La Défense par exemple ?

J'ai été très heureux d'entendre quelqu'un soulever la question du fret, car c'est un aspect relativement catastrophique en région parisienne. Les infrastructures fret fondent comme neige au soleil et c'est toujours mieux de les « rentabiliser » en les urbanisant. On a besoin du fret. Didier Lourdin a aussi souligné pour La Défense l'utilité d'une installation fret, ne

serait-ce que pour évacuer les déblais considérables que vont entraîner la déconstruction et reconstruction d'au moins 16 tours à La Défense. Ce serait mieux que cela ne passe pas par la route.

Lorsque l'on voit ce qui s'est passé à la gare de Rueil, gare RATP du RER A, il y avait une gare fret embranchée, le port communal de Nanterre embranché avec des industries lourdes, cette exploitation fret a été abandonnée n'intéressant pas la RATP.

Il faudrait davantage d'interopérabilité, c'est ce qui manque un peu dans la région parisienne.

Jean FAUSSURIER : On apportera des réponses à ces questions à plusieurs voix.

Deux observations sur la mixité de la ligne. Il faut revenir au schéma d'exploitation, on coupe la ligne en deux sections avec un objectif très clair, plus la ligne est longue, plus les perturbations se répercutent avec effet boule de neige sur l'ensemble de la ligne. C'est la raison pour laquelle on évite de trop allonger la ligne.

Nous arrivons dans des zones à forte densité de trafic. Nous constatons avec nos collègues de la SNCF que plus la ligne est à haute densité de trafic, plus nous avons intérêt pour garantir la performance de l'exploitation à avoir du trafic homogène. C'est aussi l'une des raisons pour laquelle d'ailleurs d'autres projets mixtes ont été abandonnés. La densité de trafic nous oblige à avoir du trafic homogène.

Luc ROBERT : A Berlin, la Stadtbahn a quatre voies, dont deux pour un système urbain dense que l'on pourrait comparer à Eole, avec un train toutes les 2 mn. C'est un matériel dédié qui roule exclusivement sur ces deux voies. Sur les deux autres voies à l'extérieur, on mixe des TER, des ICE, etc. mais avec une fréquence bien moindre. En tout état de cause, le réseau urbain, celui que l'on pourrait comparer au RER E dans l'intramuros est en infrastructure dédiée.

Rachid EL MOUNZIZ : On a parlé tout à l'heure de la régularité qui n'est pas très bonne sur la ligne Paris-Mantes par Poissy. L'origine de cette irrégularité est principalement due à la mixité des trains transiliens et des trains grande ligne.

François CHARLERY, Neuilly sur Seine : Je vous remercie d'avoir pris ma question écrite. Je voulais juste indiquer que je suis simplement surpris que l'on fasse passer les intérêts privés avant l'intérêt public. J'apprends avec stupéfaction qu'on va détourner le RER E pour permettre de construire des tours, dans lesquelles on va vendre des logements qui vont probablement atteindre 20 à 25 000 € du mètre carré, d'après ce que l'on a lu dans la presse. Je suis quand même très étonné qu'il y ait ici des conflits d'intérêt importants. Pourquoi a-t-on pris ces décisions ?

Michel GAILLARD : Peut-on éclairer cette décision ? Existe-t-elle ? Que pouvez-vous dire sur ce sujet ?

Rachid EL MOUNZIZ : Le tracé a été détourné pour éviter ces différentes contraintes, celles des tours existantes et d'autres liées à des tours en projet.

Jean FAUSSURIER : Il faut remettre les choses en perspective, le projet n'est pas détourné, le tracé est simplement adapté en fonction des contraintes existantes par le site de La Défense qui est un site extrêmement urbanisé. Si vous regardez le tracé en détail, vous verrez qu'il suit au maximum les voies urbaines, mais on intervient dans un périmètre extrêmement dense de bâti.

Thierry BOURGOGNE, Président de l'association Orbital : Je tiens à me réjouir particulièrement de voir qu'un projet ferroviaire est mis en avant en région parisienne. C'est tout à fait positif. Nous sommes évidemment pour ce projet et pour le tracé, qui passe par la Porte Maillot avec une station Porte Maillot. Nous sommes aussi pour qu'il y ait au moins deux gares à La Défense, dont une à Cœur Défense, ce que M. Leroi a mieux expliqué que moi.

Je n'ai plus de questions, car vous y avez déjà répondu.

Yves BOUTRY, Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France : J'ai un avis et une question. Nous sommes favorables à ce projet, au tracé qui passe par la Porte Maillot avec une gare à la Porte Maillot, c'est un maillage intéressant. Nous approuvons ce projet effectivement assez ancien.

Mon questionnement concerne les gares et le trafic de La Défense. La gare du Cœur Défense est déjà surchargée. Je suis un peu inquiet que l'on y ajoute une nouvelle gare, juste à côté, plus ou moins bien raccordée.

Vous avez souligné que le RER E avait la meilleure régularité de l'Ile-de-France, contrairement au RER A. Le RER A circule dans des gares à 2 voies difficilement, et le RER E a des gares à 4 voies, ce qui amène une fluidité et une fiabilité meilleure.

Dans le projet, on voit trois possibilités de gares pour La Défense. La gare envisagée près de Cœur Défense est une gare à deux voies. Je suis un peu étonné que l'on prévoit une gare à deux voies, sans possibilité de dépassement, dans une gare importante, où l'on aura des flux de trafic importants. N'est-ce pas dans cette gare qu'il y aura les flux de trafic les plus importants ?

La Défense ne se limite pas uniquement à Cœur Défense, les extensions dont nous avons parlé tout à l'heure se font principalement au nord de La Défense, vers l'esplanade. La Gare de Gambetta prévue à 4 voies a toute sa justification, ainsi on aura une gare fluide, facile d'accès par la majorité des gens qui travaillent sur le site de La Défense, car elle est mieux placée par rapport à la zone d'influence des emplois et des habitations de La Défense.

Il reste la problématique du maillage et du report de trafic du RER A sur le RER E, ou inversement en cas d'incident. Celui-ci peut se faire à la gare de la Folie ou Hausmann Saint-Lazare avec Auber, tout près l'une de l'autre.

Toujours sur l'encombrement de Cœur Défense, la ligne 1 du métro est encombrée entre la station Cœur Défense et la station esplanade. Je crains que la position de la gare envisagée sous le CNIT renforce encore cet encombrement, même si la ligne 1 est en cours de modernisation.

Je suis bien conscient que ce sujet sera abordé le 18 novembre, mais je tenais dès aujourd'hui à manifester notre inquiétude sur cette gare onéreuse, complexe, qui va peut-être nécessiter un matériel roulant sur motorisé.

Michel GAILLARD : Avez-vous quelques commentaires, sachant que ce sera le sujet essentiel de la réunion du 18 novembre ?

Sandrine GOURLET : Du 14 octobre aussi.

Luc ROBERT : Quelques précisions techniques sur les gares à 2 ou 4 voies. A Hausmann et Magenta, on a actuellement des gares à 4 voies. On va profiter du projet Eole pour

permettre d'étendre le stationnement à 60 s, soit 10 s de plus qu'à l'heure actuelle sur la ligne A du RER à Gare de Lyon et Châtelet, car le temps nominal est de 50 s d'arrêt sur le RER A. Actuellement, les problèmes essentiels du RER A sont liés au fait qu'on n'arrive pas à tenir ces temps de stationnement, particulièrement parce qu'on a des flux croisés très importants entre les gens qui montent et ceux qui descendent.

A Haussmann et Magenta, on aura des flux croisés montants et descendants, mais justement on va profiter de ces gares à 4 voies pour recevoir les trains tantôt sur une voie et tantôt sur l'autre en faisant stationner les trains pendant 1 mn ; ce qui permet ces flux croisés.

Les études de trafic à La Défense montrent qu'on aura une structure de trafic différente, majoritairement descendant le matin et montant le soir, mais par contre beaucoup moins de flux croisés montant-descendant. De ce fait, un temps de stationnement de 50 s est parfaitement réaliste sur le RER E à La Défense, ainsi une gare à 2 voies nous paraît tout à fait réaliste et offrir une bonne régularité à La Défense.

Pierre LAHOCHÉ, Chambre régionale du Commerce et de l'Industrie Paris Ile-de-France : Je m'imagine habitant le quartier Haussmann Saint-Lazare ou Mantes-la-Jolie. Si je veux me rendre à Roissy, de Mantes-la-Jolie, je prends ma voiture. De Haussmann Saint-Lazare, je tente une fois le RER B et la fois suivante je prends la voiture ou une moto taxi. Demain, il y aura peut-être le Grand Paris, je prendrai le RER E et changerai à La Défense, je serai rapidement rendu à Roissy.

D'ores et déjà, dans la conception du projet, est-il prévu le croisement entre le Grand Paris et le RER E à La Défense ?

Un commentaire, j'ai un peu regretté que Sandrine Gourlet ait parlé des débats publics, et qu'il n'est pas cité, sans doute volontairement, le débat public sur le Grand Paris, à laquelle elle a participé il y a quelques jours.

Michel GAILLARD : Vous me donnez l'occasion de rappeler que dans les recommandations de la Commission nationale faites à notre commission, il y a le souci que nous devons avoir de veiller à la cohérence et à l'intégration de tous ces projets, et veiller à leur compatibilité.

Sandrine GOURLET : Il me semble avoir mentionné le fait que le 18 novembre on aurait justement l'occasion de voir la cohérence entre les différents projets : Arc Express, Grand Paris et Eole. Je trouve que c'est une bonne occasion de mettre sur la table ces différents projets et ces différentes solutions.

En tant que STIF, il nous tient à cœur de pouvoir présenter et expliquer les projets qu'on porte.

Michel GAILLARD : Il est important que les trois commissions et les trois maîtres d'ouvrages concernés soient présents pour clarifier la cohérence et la compatibilité de leur projet. Si l'on répond ce soir, il manquera une partie de l'explication.

Carmelo PICCIOTTO : Dans ce projet de prolongation du RER E, je déplore à la fois l'abandon du projet Eole originel, qui aurait permis de nombreuses économies, avec la création d'un tunnel le plus court possible, car il aurait abouti directement au faisceau de voies de Saint-Lazare. Je tiens à rappeler qu'il y avait un projet de gare souterraine à Saint-Lazare avant la guerre de 1914.

De plus, on constate l'abandon des études du projet Esope qui permettait la désaturation de la ligne 13 en envoyant la ligne de RER à la Gare Montparnasse. Je le proposerai lors du débat sur le Grand Paris.

Ce projet est proposé sans concurrence. C'est ainsi organisé selon la réglementation actuelle, toutefois il aurait été intéressant de solliciter des réseaux internationaux, comme la Deutsche Bahn pour avoir d'autres solutions.

Michel GAILLARD : C'est un peu hors sujet, car nous avons deux maîtres d'ouvrage qui ont saisi la Commission nationale, donc ce n'est pas la Deutsche Bahn ou autre.

Carmelo PICCIOTTO : Mais comme RFF tente de s'associer avec Next !

Pourquoi y a-t-il eu abandon du tunnel court ?

Aurait-il pu être envisagé la jonction avec le transilien Montparnasse ?

Pour pallier au désengorgement, je préconisais la réutilisation du chemin de fer de petite ceinture entre le réseau Est et le réseau ouest.

Je souhaiterais une pluralité de projets, sans restriction gestionnaire et plus de créativité.

Christophe DENIAU : Ce n'est pas le tracé historique qui est proposé aujourd'hui, mais nous proposons quand même trois variantes de tracé, au moins deux assez différentes. Les besoins actuels ne peuvent pas être satisfaits par la solution de prolongement proposée à l'origine, notamment en termes de décharge du RER A, vrai problème en Ile-de-France et à Paris, et en termes de lien entre les territoires en développement, notamment avec Seine Aval.

Jean-Claude LECLERC, Neuilly sur Seine : Je vais vous poser une question apparemment superficielle et au ras, ou plus exactement bien en dessous, des pâquerettes. J'habite Neuilly avenue Charles de Gaulle du côté des numéros pairs. Je suis très partisan de la station Porte Maillot, et donc de la variante du projet sud.

Je m'interroge sur les vibrations, sur les nuisances sonores. Le RER A qui passe de l'autre côté de l'avenue ne nous gêne pas beaucoup. Apparemment, Eole devrait passer sous mon immeuble. Je suis très anxieux pour ma cave, possédant d'excellents crus ! Pouvez-vous me rassurer en me disant à quelle profondeur sera creusé le tunnel ?

Michel GAILLARD : La question est très sérieuse, elle touche aux problèmes d'environnement, de vibration, de bruit.

Rachid EL MOUNZIZ : Concernant les vibrations, le RER E sera beaucoup plus profond que le RER A. Il sera situé à cet endroit à plus de 30 m. De plus, le tunnel va traverser dans ce secteur des formations alluvionnaires, alluvions anciennes et alluvions nouvelles en haut, en bas des formations sédimentaires, c'est-à-dire des marnes et des caillasses, des calcaires grossiers. Ces formations limitent la propagation du bruit solide et des vibrations.

Lors de la construction de la ligne 14, qui est passée dans des formations équivalentes en hyper centre parisien, on a pu vérifier que la propagation des vibrations était quasi nulle. Là, nous sommes vraiment dans un environnement favorable du point de vue nuisances sonores et vibratoires.

Le tunnel sera construit grâce à un tunnelier, situé à une distance suffisante, avec une couverture assez large pour minimiser tout risque géologique et géotechnique.

Jean FAUSSURIER : Concernant votre cave, comme vous l'avez vu, le dessin est suffisamment flou pour dire que l'on n'en est pas encore à ce stade de positionnement de la ligne.

Un habitant de l'Est parisien : Puisque nous sommes un peu dans le hors sujet.

Michel GAILLARD : C'était un vrai sujet.

L'habitant de l'Est parisien : Une chose me paraît stupéfiante dans la conception de la ligne E en elle-même. Sur le schéma, on voit que Chelles-Gournay s'arrête en zone 4.

Je tiens à dire aux maîtres d'ouvrage que je trouve stupéfiant que la banlieue Est soit quelque peu abandonnée, voire le parent pauvre de la desserte Est-ouest.

Michel GAILLARD : Ce n'est pas une question, mais un commentaire.

L'habitant de l'Est parisien : Néanmoins, le tunnel est indispensable. J'habite en zone 5 et ne peut pas bénéficier de cette ligne E jusqu'à Meaux, bien qu'initialement cette ligne devait aboutir à Meaux. Je précise que nous avons 4 voies.

La construction de la ligne SNCF partant de gare de l'Est et reliant Strasbourg pour nos députés européens s'est faite très rapidement. Vous n'avez pas perdu de temps, félicitations. Mais les banlieusards sont vraiment les parents pauvres de l'Est.

Sandrine GOURLET : La question des éventuels prolongements fait partie du diagnostic que nous avons demandé à RFF de réaliser ainsi que la saturation du réseau existant, les dysfonctionnements. Ensuite, nous avons été saisis d'un certain nombre de questions sur le prolongement de la ligne. Ces points sont examinés dans le cadre d'une réflexion globale pour savoir ce que l'on peut faire et ce qui n'est pas faisable.

Michel GAILLARD : Puisque l'on est dans les prolongements, Mme Sévrain a une question écrite.

Marie-Françoise SEVRAIN : Ce n'est pas une question, mais une proposition, à savoir proposer de prolonger la ligne RER E de Poissy à Saint-Germain, c'est-à-dire de la reboucler jusqu'au terminus du RER A, au motif de désengorger la ville de Saint-Germain et des communes environnantes, ce qui permettrait de faire une liaison avec le RER A à Saint-Germain.

Michel GAILLARD : Y a-t-il d'autres questions ? Nous approchons de la fin de votre réunion.

Yohann RISPAL, Fontenay-sous-Bois : J'ai une double question. J'ai lu dans le dossier du maître d'ouvrage qu'un lien entre Magenta et la Gare de l'Est pourrait être construit, là aussi vieux serpent de mer. Qu'en est-il ? S'agira-t-il d'un simple couloir, un tapis tel qu'à Montparnasse, un système de transport par câble comme envisagé ?

Des arrêts du RER E vers Tournan sont à l'étude à Rosny-sous-Bois et Rosny-Bois-Perrier. Les trains du RER E ne sont pas très compétitifs pour aller à La Défense par rapport au RER A. Ces arrêts ne vont-ils pas pénaliser un peu plus la ligne E ? Vont-ils répondre à l'objectif premier de ce prolongement, c'est-à-dire décharger la ligne du RER A ?

Rachid EL MOUNZIZ : Concernant l'arrêt à l'étude, cela fait partie du schéma de secteur évoqué par le STIF, qui comporte plusieurs étapes, la première étant de faire un état des lieux, c'est-à-dire objectiver la problématique de la ligne existante, avant d'établir un plan d'action et savoir ce qu'il faut faire. Cela comprend la question précédente sur le prolongement mais également les arrêts.

Le lien piétonnier est considéré comme un projet connexe au prolongement du RER E à l'Ouest. Donc, il fait partie des études réalisées parallèlement à celles du prolongement du RER E à l'ouest.

Luc ROBERT : Je précise qu'il n'est pas nécessaire d'y mettre une liaison mécanisée, car c'est en fait très proche, environ 50 mètres. Pratiquement, on se branche sur le souterrain du Château Landon, il n'est pas nécessaire d'avoir un transport hectométrique et cela se fait très bien à pied si c'est creusé.

Marc PELISSIER, Association des Usagers des Transports, FNAUT Ile-de-France : Je voulais juste revenir sur l'un des objectifs du projet, la décharge du RER A. Le dossier du maître d'ouvrage nous donne un ordre d'idée de la décharge qui serait de 10 à 15 % du trafic actuel. Je ne mets pas spécialement en cause ce chiffre, mais peut-on avoir dans le courant du débat l'avis de la RATP sur ce chiffre ?

Nous avons un précédent, le tunnel Gare de Lyon-Châtelet du RER D. Il avait aussi pour objectif de décharger le RER A, il y a 15 ans. Dix ans après, le bilan Loti a dit très clairement qu'il n'y avait eu aucun effet de déchargement du RER A pour de multiples raisons. Donc, on n'avait pas atteint l'objectif et c'était un peu fâcheux.

Une petite phrase dans le dossier du débat indique que cette décharge compensera la hausse du nombre de voyageurs d'ici 2020, prenant en compte les développements attendus. Faut-il comprendre qu'en réalité on aura en 2020 une situation identique à celle actuelle sur le RER A ou y a-t-il une perspective de déchargement un peu plus durable ?

On s'interroge sur la question globale de la répartition emploi-habitat. Je ne pense pas que l'on puisse éluder cette question, même si nous sommes favorables à ce projet, il ne faut pas que ce soit le tonneau des Danaïdes ; c'est l'impression que cela donne aujourd'hui.

Michel GAILLARD : Qui répond à la mise en service en 2020 ?

Jean FAUSSURIER : Une réponse avant de passer la parole au STIF, qui a quand même un avantage, il consolide les données RATP et SNCF, les prévisionnistes sont des gens sérieux qui travaillent les chiffres et les statistiques. En même temps, ce sont des personnes modestes. Vous connaissez la formule : la prévision est un art difficile, surtout quand il s'agit d'avenir.

En donnant les exemples du bilan Loti, c'est un fait qu'à chaque fois, il y a par construction –et c'est naturel– des écarts entre ce qui était prévu dans les modèles et ce qui se réalise. Les écarts entre les prévisions et les modèles sont dus à de nombreux facteurs. Cela ne veut pas dire que la prévision en soi était fautive, et qu'elle rentrait les données qui existaient.

Je laisse la parole à Sandrine pour des éléments complémentaires.

Sandrine GOURLET : Nous avons effectivement un modèle de trafic au STIF, le modèle Antonin sur la base duquel nous réalisons les études de trafic. Il est réactualisé à chaque fois avec les données réelles. On recalcule toujours les prévisions faites avec les comptages et les chiffres de ce que l'on observe vraiment pour se caler au plus près de la réalité.

Les études de trafic réalisées pour le prolongement du RER E à l'Ouest sont publiques. Elles peuvent être examinées, disséquées par tout le monde.

Nos études nous montrent qu'on aura une décharge du RER A de 10 à 15 %. Nous espérons aussi obtenir un double effet. Aujourd'hui, le RER A est saturé et en effet il ne répond pas à l'offre qu'il est censé produire. Là où l'on est censé pouvoir passer 28 à 30 trains à l'heure, on en passe 24 ou 25 les bons jours, et 22 voire un peu moins les mauvais jours.

Nous espérons que cette décharge permette que le RER A fonctionne normalement correctement et remplisse enfin le service qu'il est censé offrir.

Michel GAILLARD : C'était la dernière demande de parole. Je vous remercie beaucoup. Notre prochaine réunion se tiendra à la fin de la ligne, au bout du projet, à Mantes-la-Jolie le 12 octobre.

Je vous remercie et je vous souhaite une bonne soirée. Nous tirerons les conclusions de toutes ces réunions ultérieurement à la fin des rencontres.

Fin de la séance à 21 h 30.