

Réunion publique à MANTES-LA-JOLIE, MARDI 12 OCTOBRE 2010

**Quelle desserte pour le Mantois,
quel atout pour le développement du territoire ?**

La réunion publique du 12 octobre 2010 a réuni, à Mantes-la-Jolie, plus de 200 personnes. Cette synthèse est extraite du compte-rendu intégral de la réunion publique.

Ouverture de la réunion publique

Après l'ouverture de la réunion par Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, Michel Vialay, maire de Mantes-la-Jolie, accueille les participants : « On sait combien cette venue d'Eole jusque dans le Mantois est importante. Il est capital que cette démarche participative soit effectuée auprès des usagers, mais aussi auprès de tous ceux qui, de près ou de loin, seront impactés par cette venue d'un nouveau mode de communication et de locomotion jusque dans le Mantois. »

Michel Gaillard annonce le déroulé de la réunion du 12 octobre et les modalités du débat public : « Qu'est-ce qu'un débat public ? Il n'est jamais inutile d'y revenir ; c'est la loi qui le fixe. Il se situe dans une phase où le projet n'est pas « ficelé » et il est là pour enrichir les décisions à venir du maître d'ouvrage. Il y a de multiples exemples de projets qui ont évolué en profondeur suite à des débats publics. « Il y a eu un appui tout à fait conséquent - je le souligne en particulier à Mantes, la CAMY nous ayant particulièrement appuyés pour cette réunion - des collectivités territoriales pour appuyer la diffusion de l'information et aider à l'organisation du débat public. »

Présentation du Dossier du débat

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés du STIF, présente les acteurs mobilisés autour de ce projet : « RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet ; le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Enfin, la SNCF, exploitante du réseau Transilien et du RER E. »

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « Vu de Mantes, le RER E est une ligne encore lointaine. De Mantes à Paris, il y a des aménagements, d'abord sur la ligne existante afin d'améliorer encore la régularité sur cette ligne. Il y a un certain nombre d'éléments programmés aujourd'hui : d'une part, des aménagements importants dans le plan de voies de Mantes-la-Jolie ; d'autre part, la création d'un atelier de maintenance pour le matériel roulant. Le deuxième élément significatif du programme d'investissement projeté est celui de la création d'une troisième voie entre Mantes-la-Jolie et Epône, avec des réserves possibles pour une quatrième voie. Le troisième élément est le tunnel, pour lequel aujourd'hui trois variantes sont mises en débat, entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense. »

Christophe Deniau, chargé de projets au STIF : « Voici quelques exemples de gains de temps possibles avec le RER E à l'ouest. Pour faire Mantes-la-Jolie – Les Mureaux, nous pourrions gagner 8 minutes ; entre Mantes et Poissy, le trajet se ferait en 2020 sans correspondance, donc le temps de trajet serait divisé par deux. On gagnerait près d'un quart d'heure entre Mantes-la-Jolie et La Défense. « Pour les gares situées entre Mantes et Les Mureaux, il ne sera plus nécessaire de changer de train pour rejoindre Poissy. On gagnerait un quart d'heure entre Epône et Poissy. « Enfin, entre Epône et La Défense, ce serait 5 minutes de gagnées. »

Questions du public et réponses de RFF et du STIF

Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP, anime le débat.

Question 1 : Dominique Braye, sénateur des Yvelines, président de la Communauté d'Agglomérations de Mantes en Yvelines (CAMY) : « Ce RER E est une opportunité exceptionnelle. Pour les élus, cela doit être le moment de permettre un développement équilibré de notre territoire. Nous souhaitons naturellement que cette infrastructure nous permette, avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, de jouer complètement la phase du développement économique et non pas simplement d'être demain, comme certains l'ont dit, la cité-dortoir de La Défense ou d'autres régions parisiennes. »

Question 2 : Jean-Marie Bausset, retraité de la SNCF : « 16 trains par heure en période de pointe, le matin ou le soir, cela fait un train toutes les 3 minutes et demie. Comment 16 trains par heure pourront-ils rouler en toute régularité entre Poissy et Vernouillet – Verneuil ? »

Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet EOLE à RFF : « On prévoit l'amélioration de la capacité en ajoutant des voies supplémentaires de part et d'autre de Poissy.

« A l'est de Poissy, une voie supplémentaire sera réalisée pour augmenter la capacité. Entre Mantes Station et Epône, il est prévu de construire une troisième voie sur plus de 3 kilomètres. »

Question 3 : Michel Obry, maire de Limetz-Villetez, président de la Communauté de Communes des Portes de l'Île-de-France : « J'ai entendu qu'il y avait un train de Vernon jusqu'à Mantes-la-Jolie et La Défense. Pourrait-il s'arrêter à Bonnières ? »

Question 4 : Louis Gomez, président du Comité des usagers de l'ouest francilien : « Il ne faudrait pas que la gare de Mantes devienne une gare de rabattement, c'est-à-dire que l'essentiel de la desserte s'y passe. Il faut aussi que les gares limitrophes demeurent des gares avec une desserte améliorée. »

Christophe Deniau : « La desserte interne à Seine Aval concerne aussi les gares de Bonnières et Rosny-sur-Seine, de Mantes Station, les gares intermédiaires, les gares qui complètent le réseau. Pour Bonnières et Rosny-sur-Seine, nous avons prévu 2 trains au départ de Vernon, qui s'arrêtent dans ces 2 gares et qui vont s'arrêter systématiquement dans les quatre grandes gares de Seine Aval. Pour ce qui est des gares intermédiaires entre Mantes et Poissy, des trains supplémentaires (de 2 à 5) sont prévus. »

Marie-Françoise Sévrain pose une question transmise par écrit : « Concernant le temps d'accès à Paris, qu'est-ce que cela change par rapport à la situation actuelle ? »

Christophe Deniau : « Globalement, ces RER permettent d'aller à Hausmann Saint-Lazare en un temps à peu près similaire à celui de Paris Saint-Lazare. C'est de l'ordre de 2 à 3 minutes en plus. »

Question 5 : Henri Stref, habitant d'Epône, membre de l'Association pour la sauvegarde de l'environnement d'Epône : « Nous souhaitons savoir si des études d'impacts ont été réalisées quant à ces nouveaux aménagements (bruit et vibrations). »

Jean Faussurier : « Nous en sommes aujourd'hui à des études environnementales. Les études d'impacts seront à réaliser dans un deuxième temps, lorsqu'on avancera dans le calendrier des études.

« Ce n'est pas le projet qui génère des points noirs 'bruit', ils existent déjà. Il faut peut-être réfléchir aux modalités de traitement de ces points noirs 'bruit' existants, au titre du Programme national de résorption des points noirs bruit. »

Question 6 : Alain Rispal, adjoint au maire d'Aubergenville : « Il y a des gares dont on ne parle pas : Aubergenville, Epône, et dans une moindre mesure Mantes Station. Quels sont les trafics de ces gares dans le sens Paris, en direction de Saint-Lazare et de La Défense, aux heures de pointe, en semaine ? »

Question 7 : Emmanuel Bolle, président de l'Association pour le développement de la mobilité durable en Seine-Aval, ancien élu d'Epône : « Vous avez montré que l'on gagnait 5 minutes de temps de parcours entre Epône et Poissy ; le problème est que moins de 5 % des gens font ce déplacement. En revanche, ils sont plus de 60 % à faire Epône – Saint-Lazare et, là, ils prennent 10 minutes supplémentaires. »

Christophe Deniau : « Les gares d'Aubergenville et d'Epône - Mézières seront en omnibus total jusqu'à Poissy. Le temps de trajet pour Aubergenville et Epône – Mézières jusqu'à La Défense, malgré un arrêt dans toutes les gares entre la gare de montée et Poissy, serait réduit de 5 mn. Le lien vers Hausmann – Saint-Lazare prendrait 2 à 3 mn de plus qu'aujourd'hui. »

Jean Faussurier : « Deux tiers des salariés aujourd'hui en Seine Aval résident en Seine Aval. Les déplacements internes en transports collectifs représentent 18 %. C'est peut-être dû à l'offre proposée. En assurant une desserte interne équilibrée, on favorise une desserte en transports collectifs en Seine Aval. »

Question 8 : Alain Rispal : « Il est impossible que 5 stations supplémentaires n'allongent le temps de

parcours que de 3 mn. Il existe un décalage important entre vos annonces et nos calculs. »

Question 9 : Pascal Degobert, Villers-en-Arthies : « *Y'a-t-il eu des études sur l'interaction du projet sur le parc régional du Vexin en termes de pression immobilière et environnementale ? Nous sommes proches du Val d'Oise. Le projet va-t-il aussi améliorer les transports directs avec la gare de Mantes ? »*

Jean Faussurier : « *Le projet a le premier objectif d'améliorer l'accessibilité du Mantois. Il est toujours extrêmement délicat de vouloir quantifier l'impact économique d'une amélioration de desserte, notamment sur les valeurs foncières. On l'enregistre après l'opération mais pas avant. »*

Question 10 : Emilie Grassineau : « *J'ai l'impression que vous favorisez nettement le développement sur La Défense, mais que vous ne pensez plus aux gens qui travaillent dans Paris. J'aimerais avoir les temps de parcours sur Paris Saint-Lazare, en heures de pointe, depuis Les Mureaux. »*

Christophe Deniau : « *Il y aura 2 trains supplémentaires par rapport à aujourd'hui. Des Mureaux à La Défense, vous gagneriez 6 mn, et pour accéder à Haussmann – Saint-Lazare, vous mettriez 35 mn contre 32 mn aujourd'hui, et 28 mn avec le train de Vernon. »*

Question 11 : Philippe de Laulanie, ancien élu d'Epône : « *Il serait intéressant de tenir compte des études réalisées sur les destinations finales des usagers montant à différentes gares, qui vont travailler dans l'Est parisien ou à Bastille, et de voir l'impact de ce prolongement pour montrer des avantages visibles. »*

Question 12 : Cécile Dumoulin, députée des Yvelines : « *Qu'avez-vous prévu sur la ligne Mantes-la-Jolie – Saint-Lazare via Conflans ? Y a-t-il plus de trains qui peuvent ramener les habitants vers Mantes pour accélérer l'accès au RER ? J'aimerais connaître les flux de Paris vers Mantes-la-Jolie. »*

Question 13 : Nicole Bock, maire adjointe à Limay, chargée des affaires sociales et des transports ferroviaires : « *Notre proposition consisterait à mettre des trains omnibus de Limay à Meulan, et ensuite directs Meulan – Saint-Lazare avec éventuellement un arrêt à Conflans. On gagnerait 40 mn. »*

Christophe Deniau : « *Concernant Mantes-la-Jolie – Paris Saint-Lazare par Conflans, le parc de matériel permettra un peu plus de confort à l'horizon 2014. Rien n'est encore acté sur le cadencement.*

« *Concernant les rabattements, pour Mantes, il y a une proposition de lien vers Limay notamment, mais nous sommes confrontés au problème de la traversée de Seine avec un ouvrage limitant. »*

Intervention de David Morgant, directeur général de l'Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA) : « *L'opération d'intérêt national (OIN) de Seine Aval a plusieurs objectifs : premièrement, produire 2 500 logements neufs par an. Deuxièmement : l'amélioration des transports. Là aussi pour répondre à la demande de mobilité et appuyer le développement économique. Enfin, on s'inscrirait dans l'axe Seine (Paris – Rouen – Le Havre) ou encore le Grand Paris, qui donne une envergure plus importante à notre opération.*

« *Qu'apporte Eole à l'OIN ? Les liaisons pôle à pôle, les semi-directs ou les trains de Vernon qui s'arrêtent par exemple à Mantes ou aux Mureaux, permettant de rejoindre plus rapidement la capitale et La Défense, qui devient de plus en plus un secteur d'emploi pour Seine Aval.*

« *Autre thème sur lequel nous travaillons : un développement harmonieux autour des gares. C'est une façon d'offrir autour des gares des projets urbains intéressants sur lesquels on puisse accueillir, à des prix acceptables, des habitants ou des activités économiques autour de Mantes mais aussi de Bonnières, des Mureaux, de Verneuil, de Vernouillet, de Poissy, de Carrières-sous-Poissy, d'Epône – Mézières...*

« *Enfin, les perspectives ultérieures ouvertes par la Ligne Nouvelle Paris – Normandie donneraient de nouvelles capacités et possibilités de correspondances à Eole. »*

Question 14 : Joël Mariojouis, conseiller municipal d'opposition de Mantes-la-Jolie, membre de Démocratie et citoyenneté locale : « *Je voudrais savoir si vous avez prévu, lors de la mise en service du RER E dans 10 ans, des toilettes. »*

Jean Faussurier : « *Votre remarque renvoie, en fait, à la question plus large de la qualité de service qui sera offerte par le projet. Depuis 2006, la régularité dans le sens Mantes – Paris (ou inversement) ne s'améliore pas, mais au contraire se dégrade. Des efforts sont faits aujourd'hui pour améliorer la situation. Le problème de Saint-Lazare ne sera pas résolu en tant que tel par le projet Eole, mais indirectement dans la mesure où les 6 trains RER qui aujourd'hui vont à Paris Saint-Lazare vont entrer dans le tunnel, ils vont libérer de la capacité à Paris Saint-Lazare. Libérer de la capacité ouvre également des horizons pour d'autres lignes. »*

Olivier Guérin (CPDP) : « *Une question écrite parmi d'autres, de Véronique Hubert : "le confort des trains sera-t-il amélioré et qu'en sera-t-il des problèmes de sécurité ?" »*

Christophe Deniau : « *Nous rechercherons l'efficacité du matériel pour permettre la régularité dont on vous*

parle. On cherche à limiter les temps d'échanges en gares, avec des hauteurs de quais permettant de mieux réguler les flux. En matière de sûreté, le cahier des charges prévoit l'installation de vidéosurveillance dans ces trains. »

Luc Robert (SNCF) : « La vidéo protection est en service dans un certain nombre de gares de la ligne, c'est le cas de Mantes-la-Jolie, d'Épône, d'Aubergenville, des Mureaux, de Vernouillet, de Poissy. Il est également prévu d'équiper les Clairières-Villennes. »

Question 15 : Dorothée Banville-Acard, Mantes-la-Jolie : « Depuis Mantes pour aller à Paris Saint-Lazare, et non Hausmann Saint-Lazare, aura-t-on des directs ? »

Christophe Deniau : « En 2020, nous aurons 6 RER et les trains qui marquent l'arrêt à Mantes, les 2 trains au départ de Vernon iraient à Paris Saint-Lazare mais effectivement avec des arrêts dans les 4 grandes gares. 4 trains demeurent, dont 3 directs vont à Paris Saint-Lazare. »

Luc Robert : « Avec des temps de parcours de 30 à 33 mn, comme actuellement, pour les trains directs. »

Question 16 : Aurélien Wolcke, Comité des usagers des gares : « A l'horizon 2020, il n'y aura plus que 3 trains directs aux heures de pointe, contre 4 actuellement. Est-ce la qualité de vie que le RER E propose à certains d'entre nous qui n'auront pas de place dans les trains directs ?

« Concernant l'impact des travaux, y a-t-il des choses prévues pour minimiser l'impact de tous ces retards et suppressions de trains sur les voyages quotidiens ? »

Rachid El Mounzil : « Les travaux seront organisés pour qu'ils soient réalisés en dehors des heures de pointe de circulation des trains ; donc, essentiellement de nuit, les week-ends et les périodes estivales. »

Question 17 : Véronique Hubert, Saint-Martin-la-Garenne : « A-t-on déjà une idée des futurs tarifs ? »

Sandrine Gourlet : « La tarification du RER E sera exactement la même que celle du Transilien actuel. »

Question 18 : Christine Preaud, conseillère municipale à Gargenville : « Vous avez parlé d'une augmentation de 50 % du nombre de places. S'agit-il de places assises ? »

Luc Robert : « Actuellement, les trains qui font Mantes – Paris Saint-Lazare ont 888 places assises, et la capacité des futurs trains sera supérieure à 1 000 places assises. »

Question 19 : Yves Amblard, Meulan : « Quelle sera la fréquence minimum entre Mantes et Paris ? »

Sandrine Gourlet : « Pour un tel projet, c'est l'heure de pointe qui est dimensionnante, c'est-à-dire l'heure la plus contrainte. Pour l'instant, l'offre en heure creuse n'est pas déterminée. »

Question 20 : Moussa Goloko, Mantes-la-Jolie : « Quand allez-vous renforcer la desserte de bus sur l'ensemble du territoire de Seine Aval ? »

Sandrine Gourlet : « Nous avons réalisé une étude des besoins de déplacements sur le secteur de Seine Aval en 2009-2010 pour envisager une restructuration à l'horizon 2010-2011, sachant qu'il y aura une nouvelle restructuration des bus à l'arrivée d'Eole pour tenir compte de l'évolution des besoins. »

Olivier Guérin (CPDP) : « Deux questions écrites : 'Quand met-on en place une station vélo véritable à la Gare de Mantes-la-Jolie ?' et 'Est-on vraiment certain que le projet se fasse ? Quels sont les effets sur l'aménagement de la gare de Mantes-la-Jolie ?' »

Sandrine Gourlet : « Le projet Eole ne comprend pas le réaménagement de la gare. Par contre, d'autres dispositifs existent : des politiques de réaménagement de gares, de rabattements portés par le STIF et les collectivités locales.

« Est-on certain que le projet se fasse ? Le débat public est une occasion pour nous de préparer notre réponse à cette question. »

Question 21 : Louis Raux : « Qu'en est-il réellement des projets de TGV, notamment pour la liaison avec Le Havre ? »

Jean Faussurier : « On a deux lieux où la LNPN et le RER E peuvent se rencontrer : Mantes et Nanterre. Notre exercice dans le projet consiste à concevoir le projet pour permettre la compatibilité avec cette ligne. »

Question 22 : Catherine Milon, Buchelay : « A l'horizon 2020, l'express A14 va-t-il s'arrêter ? »

Christophe Deniau : « On n'a rien décidé en la matière, mais si ces autocars venaient à disparaître, ce serait au bénéfice d'autres liaisons qui intéressent d'autres villes, notamment la liaison Limay – La Défense. »

Question 23 : Liliane Bermont, Comité des usagers de la rive droite de la Seine : « L'express A14 pourrait-il être prévu pour la rive droite ? »

Christophe Deniau : « *Eole est un projet d'infrastructure et de transport ferroviaire. Il ne porte pas directement tous ces besoins légitimes que sont les rabattements, les accès de pôle à pôle par bus.* »

Question 24 : Laurent Richard, maire de Maule : « *Ne serait-il pas possible d'imaginer que les omnibus ne fassent que s'arrêter à La Défense et poursuivent jusqu'à Saint Lazare ?* »

Rachid El Mounzil : « *La grille de desserte est le résultat d'un équilibre entre les contraintes posées par l'infrastructure et la réponse aux besoins du maximum des usagers. Concernant les gares d'Epône et d'Aubergenville, il faut relativiser cette perte de quelques minutes, car le projet offre une meilleure diffusion dans Paris.* »

Question 25 : Robin Petitgrand, Mantes-la-Jolie : « *J'aurais voulu connaître la conséquence de l'élargissement de la ligne entre Mantes et Epône de 3 voire 4 voies.* »

Rachid El Mounzil : « *L'élargissement ne concerne pas la partie urbaine, ce n'est pas à Mantes-la-Jolie, mais entre Epône et Mantes Station, sur une section où l'on n'a pas de contrainte urbaine.* »

Question 26 : Michel Vialay : « *Il me semblerait important, sans attendre 2020, de permettre une meilleure densité et donc une offre complémentaire entre Mantes et La Défense.* »

Jean Faussurier : « *Il faut attendre l'arrivée du tunnel justement pour avoir cet effet qui nous permet de passer de 14 à 16 trains, dès 2017.* »

Question 27 : Françoise Descamps-Crosnier, maire de Rosny-sur-Seine, conseillère régionale : « *A l'horizon 2017, j'ai cru comprendre que l'on aura des améliorations dans la circulation des trains. Cela signifie également plus de régularité et plus de fiabilité ?* »

Rachid El Mounzil : « *Le système ferroviaire actuel dans le secteur de Mantes date du siècle dernier. On aura une nouvelle infrastructure du XXI^e siècle avec le projet.* »

Question 28 : Dominique Braye, sénateur des Yvelines : « *Il serait judicieux de savoir si l'on ne pourrait pas faire une offre nouvelle à partir de 2017, et le plus rapidement possible.* »

Michel Gaillard : « *Une question écrite concerne les variantes de tunnels entre Paris Saint-Lazare et La Défense. Pourquoi ne pas avoir envisagé la desserte de Pont Cardinet, Clichy Levallois ?* »

Question 29 : François Descamps : « *Connaissant l'endettement de RFF et de la SNCF, les contraintes budgétaires de l'Etat, la quasi-disparition d'une fiscalité régionale, où allez-vous trouver ces 2,8 milliards ?* »

Sandrine Gourlet : « *A ce jour, les études sont financées à parité par l'Etat et la région Ile-de-France pour l'instant à hauteur de 10 millions d'euros. L'Etat et la région ont d'ores et déjà convenu de mobiliser 20 millions supplémentaires pour que l'on puisse poursuivre ces études.*

« *Le financement de la Région est fixé dans le cadre de ce plan de mobilisation à 250 millions d'euros, les départements de Paris, des Yvelines et des Hauts-de-Seine pour 300 millions d'euros, l'Etat pour 200 millions d'euros. Il y a déjà des financements prévus et inscrits.* »

Conclusion de la réunion publique

Sandrine Gourlet : « *Pour moi, le principal point porte sur l'équilibre des dessertes entre les différents territoires, desservir les uns sans pénaliser les autres.* »

Jean Faussurier : « *Epône est apparu comme le point focal des interrogations sur la nature des équilibres recherchés dans le schéma de desserte.*

Nous avons entendu la demande de pouvoir desservir La Défense. »

Michel Gaillard clôt la réunion et souligne que les points d'inquiétude exprimés alimenteront la réflexion des maîtres d'ouvrage. Il annonce la prochaine réunion du jeudi 14 octobre à La Défense.

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

1) Desserte et temps de parcours : développement du territoire Seine Aval

Thèmes abordés : *desserte des autres gares, nombres de stations intermédiaires, desserte interne à Seine Aval, temps de trajet, fréquence et régularité, impact sur le développement du territoire*

Réponses des MO : Précisions données sur les temps de parcours, les gares desservies, les fréquences minimales, la régularité prévue.

2) Impacts des travaux

Thèmes abordés : *bruit et vibrations, retard, suppression de trains, délais des travaux*

Réponses des MO : Réflexions sur les modalités de traitement des Points noirs « bruits », travaux conduits en dehors des heures de pointe de circulation des trains, délais incompressibles dus au percement du tunnel.

3) Impacts du projet

Thèmes abordés : *impact environnemental, évolution des prix du foncier*

Réponses des MO : Les études d'impact environnemental sont menées, quant au prix du foncier il est particulièrement complexe à prévoir.

4) Financement et tarifs

Réponses des MO : Participent au financement du projet la Région Ile-de-France (250 millions d'euros), les départements de Paris, des Yvelines et des Hauts-de-Seine (300 millions d'euros) et l'Etat (200 millions). Les tarifs seront identiques à ceux du Transilien actuel.

5) Cohérence avec les autres modes de transports

Thèmes abordés : *potentielle LNPN, station vélo, desserte de bus, Express 14*

Réponses des MO : La LNPN est prise en compte, notamment au niveau des potentiels points de raccordement (Nanterre et Mantes).

6) Confort et sécurité

Thèmes abordés : *nombres de places, matériel, surveillance.*

Réponses des MO : Davantage de places assises, vidéosurveillances dans les trains et les gares.