

**DEBAT PUBLIC SUR  
LE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST  
DE SAINT-LAZARE A MANTES-LA-JOLIE,  
VIA LA DEFENSE ET NANTERRE**

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

**Mantes-la-Jolie, mardi 12 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 h 05 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 débiter cette rencontre du débat public sur le prolongement du RER E.

Je vais passer la parole à M. Michel Vialay, Maire de Mantes-la-Jolie, pour qu'il nous dise quelques mots d'accueil pour démarrer cette rencontre.

**Michel VIALAY, Maire de Mantes-la-Jolie :** Merci. Je veux vous dire quelques mots d'accueil, vous saluer tous, que ce soient les élus présents dans la salle, tous ceux qui sont usagers, ou tout simplement habitants du Mantois, et bien sûr tous ceux qui ce soir pourront animer ce débat, qui me semble très important, parce que cela s'inscrit pleinement dans une logique de démarche participative. On sait combien cette venue d'Eole jusque dans le Mantois est importante.

J'avais quelques minutes de retard, veuillez m'en excuser, j'étais moi aussi dans les difficultés. Les transports en commun pourraient là aussi répondre à beaucoup de choses.

Je voudrais dire qu'il est très important que cette démarche participative soit effectuée, bien sûr auprès des usagers, mais aussi auprès de tous ceux qui de près ou de loin seront impactés, concernés, par cette venue d'un nouveau mode de communication, de locomotion, jusque dans le Mantois.

Je souhaite que ce débat soit le plus riche possible et vienne enrichir toutes les réflexions qui permettront demain qu'Eole arrive jusqu'à Mantes-la-Jolie, dans les meilleures conditions qui soient.

Très bon débat à toutes et à tous.

*(Applaudissements).*

## **PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC**

**Michel GAILLARD :** Si vous le voulez bien, entrons dans le vif du sujet de cette rencontre. Je voudrais dire deux mots sur le déroulement de la réunion.

Dans un premier temps, je vais vous présenter ce qu'est un débat public, ce qu'est une Commission du débat public et comment le processus que nous engageons ce soir va se dérouler et se poursuivre. Nous aurons ensuite une présentation du projet par RFF et le STIF, qui sont les maîtres d'ouvrage de ce dossier.

Puis, nous aurons une phase de questions-réponses qui durera environ trois quarts d'heure, suivie par un exposé de M. David Morgant, le Directeur général de l'OIN Seine-Aval, sur les perspectives de Seine-Aval et la relation avec le projet de prolongement d'Eole, qui est intéressant à Mantes-la-Jolie.

Nous reprendrons ensuite l'échange avec la salle.

*Qu'est-ce qu'un débat public ?*

Il n'est jamais inutile d'y revenir ; c'est la loi qui le fixe, le détermine. Le débat public est

une procédure prévue par des textes que l'on retrouve dans le Code de l'environnement. Je cite un certain nombre d'articles.

Les maîtres d'ouvrage de certains types de projets importants, ayant un impact significatif, etc. , sont obligés de saisir la commission idoine pour engager ce processus de débat public, qui est en fait la parole donnée au public pour qu'il s'exprime sur un projet. Il s'exprime en amont – ce mot est important – des décisions concernant ce projet.

Le débat public se situe dans une phase où le projet n'est pas « ficelé », il est amendable et le débat public 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, donc soyez convaincus que le débat public est une démarche utile. Cela fait parfois l'objet d'interrogations, alors n'ayez pas d'interrogations.

### *Qui organise le débat public ?*

C'est la Commission nationale du débat public, créée par la Loi Barnier sur la protection de l'environnement, en 1995. Son rôle d'organisateur, de responsable du débat public, a été renforcé par la loi sur la démocratie de proximité de 2002, qui en a fait une agence administrative indépendante. Elle a été encore enrichie dans ses missions et sa constitution par la dernière loi de juillet dernier, le Grenelle II de l'Environnement, qui a porté le nombre de ses membres à 25.

Comme indiqué sur ce document, c'est une commission indépendante, notamment en ce sens que sur ses 25 membres, seuls le Président et les deux Vice-présidents sont nommés par décret ; les autres membres sont proposés par leur corps d'origine. On trouve des magistrats, des élus du Parlement, des représentants du monde associatif ; et depuis juillet 2002, deux représentants des salariés et deux représentants des entreprises.

C'est donc une Commission qui, de par sa constitution et sa formation, joue pleinement son rôle d'agence indépendante.

### *Pourquoi la décision d'organiser ce débat public ?*

La CNDP a été saisie sur ce sujet par RFF, le maître d'ouvrage du projet, et le STIF qui est l'autorité organisatrice des transports collectifs en Ile-de-France, en décembre dernier. La CNDP, au vu du dossier, a décidé qu'il justifiait pleinement l'organisation d'un débat public.

Les raisons de cette décision sont : l'intérêt national du projet, ses impacts sur l'environnement, les apports socioéconomiques pour les territoires concernés. Il y avait toutes les raisons pour organiser un débat public sur ce projet.

### *Qui anime le débat ?*

La Commission nationale du débat public, pour un projet donné, désigne des membres d'une Commission particulière du débat public, qui sera chargée d'animer ce débat public. Les membres de cette Commission sont présents: Mme Sévrain. M. Guérin, M. de Trémiolles.

Si l'on met les références professionnelles dans notre information, ce n'est pas pour afficher des CV, mais pour rappeler que les membres de la Commission particulière sont des personnes neutres et indépendantes. Quand la CNDP les nomme, elle veille à ce qu'il n'y ait pas d'acointances particulières avec les maîtres d'ouvrage des projets concernés. C'est bien la moindre des choses, mais il fallait le rappeler.

### *Que fait la CPDP ?*

La Commission particulière a pour mission d'organiser cette prise de parole du public, de veiller à l'ouverture du débat, de veiller à ce que chacun puisse s'exprimer, de veiller à la transparence, c'est-à-dire à la bonne information du public, une information complète et tout à fait adaptée à la prise de connaissance du dossier et à l'expression d'un avis sur le dossier ; le respect des règles démocratiques également, c'est un point important dans un débat public, chaque voix pèse le même poids. Quelle que soit la personne qui s'exprime, quel que soit son statut social, les voix pèsent le même poids au moment où l'on fait le compte rendu du débat public.

Donc, cette commission diffuse l'information, organise le débat et rend un compte rendu à l'issue du débat.

### *Quelle est la place du maître d'ouvrage dans cette démarche ?*

Le maître d'ouvrage prépare le dossier d'information - que l'on appelle le « dossier des maîtres d'ouvrage » - qui est la base du débat public. Il présentera tout à l'heure le projet en question. A la fin du débat, le maître d'ouvrage aura une décision à prendre, il devra se prononcer de manière publique sur les suites qu'il donne à ce dossier.

### *Comment la CPDP informe-t-elle le public ?*

Vous avez peut-être pu voir les affiches, lire la presse, etc. Un certain nombre de moyens sont à notre disposition pour faciliter cette information.

Je rappelle que nous avons un site Internet, qui est un moyen puissant pour s'informer sur le contenu du débat, son déroulement, etc.

Il y a eu un appui tout à fait conséquent (je le souligne en particulier à Mantes) des collectivités territoriales pour appuyer la diffusion de cette information et aider à l'organisation du débat public. Je remercie le Sénateur Braye, parce que la CAMY nous a particulièrement appuyés pour cette réunion de Mantes. Je pense qu'il est important de le souligner.

### *Comment le public participe-t-il à ce débat ?*

- Un site Internet, outil indispensable pour poser des questions, recevoir des réponses, déposer des avis ; il faut absolument que l'information sur l'existence de ce site soit large et utile à tous.
- Des réunions publiques, la formule la plus classique du débat public, comme celle qui nous réunit aujourd'hui. Pour ce dossier, nous avons prévu 10 réunions publiques à ce jour. Il se peut qu'une ou deux réunions soient rajoutées, nous en discutons. Il y aura une synthèse de tous ces débats publics, le 16 décembre ; ce sera la réunion de clôture.
- Nous avons prévu trois rencontres avec les usagers dans les gares, pour aller les informer là où ils se trouvent, où ils descendent des trains, donc Haussmann Saint-Lazare, Magenta et La Défense. Hier, nous avons été présents sur le parvis de La Défense. Nous avons envisagé Saint-Lazare, mais avec les travaux c'était difficile.
- Des cahiers d'acteurs constituent un outil mis à la disposition des « institutionnels » pour faire valoir leur opinion. Ils sont évidemment placés sous notre contrôle pour un certain nombre de règles à respecter, mais ils sont totalement libres pour celui qui

rédige. Ils sont portés à la connaissance du public.

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

La réunion de clôture aura lieu le 16 décembre ; le 19 décembre ce sera la clôture du débat lui-même. La Commission du débat public aura deux mois pour faire le compte rendu, avec lequel le Président de la Commission nationale dressera un bilan, qui est évidemment public.

A l'issue de ces deux mois, les maîtres d'ouvrage auront trois mois pour se prononcer sur les suites qu'ils comptent donner au dossier, comment ils intègrent les observations faites, les remarques formulées par le public. Là encore, la décision qu'ils prendront au bout de trois mois sera publique.

Ce n'est qu'après, si les maîtres d'ouvrage décident de poursuivre le projet, que s'engage une nouvelle phase que l'on confond souvent avec le débat public : la phase de l'enquête publique. C'est une procédure administrative officielle qui se déroule sur la base d'un dossier qui sera réalisé par les maîtres d'ouvrage, mais c'est une autre période, qui sera une autre occasion pour le public de s'exprimer.

Je voudrais signaler que la Commission nationale du débat public n'arrête pas son travail à l'issue de la publication de son bilan. Elle a ensuite un rôle, qu'elle exercera et qu'elle exerce, d'accompagnement de la façon dont le maître d'ouvrage va continuer à informer le public sur l'évolution du projet, puisque la loi prévoit que les maîtres d'ouvrage doivent poursuivre la concertation avec le public. La Commission nationale s'intéresse évidemment à la façon dont le public sera informé par la suite.

Voilà ce que je voulais dire sur la démarche du débat public, qui me paraît importante à rappeler.

Avant de passer à la présentation du projet lui-même, y a-t-il des questions sur ce que je viens de dire ? (*Non*).

Je vais passer la parole aux maîtres d'ouvrage, à ceux qui vont présenter le dossier :

- 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

M. Luc ROBERT représente la SNCF. J'ai parlé du STIF comme pilote du projet, mais la SNCF exploitant historique du RER E, a une place, un rôle important dans ce projet, et l'accompagne en partenariat, de très près. D'où la présence de la SNCF également à la table des maîtres d'ouvrage.

## **PRESENTATION DU PROJET**

**Sandrine GOURLET, chef de la division « Fer », STIF :** Merci. Bonsoir. Trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet :

- Les 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, qui fixe la politique d'exploitation, valide les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets, et arrête leur financement.
- La SNCF, exploitante du réseau transilien et du RER E.

La présentation qui va vous être faite est le produit de cette collaboration.

Nous avons organisé 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 RER E (EOLE) à RFF :** Bonsoir. Tout d'abord, où en sommes-nous ? Vu de Mantes, le RER E est une ligne encore lointaine.

Il faut noter que le RER E, mis en service il y a une dizaine d'années, a parfaitement rempli ses objectifs, c'est-à-dire qu'avec 80 millions de voyageurs par an, il a doublé le nombre de voyageurs entre le moment de sa mise en service et 5 ans après.

Le projet dont nous allons discuter ce soir poursuit le RER E actuel, depuis son terminus de Haussmann Saint-Lazare, en tunnel jusqu'à La Défense ; à Nanterre il va se raccorder sur la ligne existante jusqu'à Poissy et Mantes, la ligne vous pratiquez. Le projet d'il y a une vingtaine d'années sera ainsi terminé.

*Le contexte :*

Le contexte, aujourd'hui, peut être résumé en trois éléments clés :

1. Contexte général : la croissance continue, constante, des déplacements en Ile-de-France, et particulièrement des déplacements en transports en commun.
2. Une situation de saturation sur un certain nombre de points du réseau ; d'une part le RER A, mais d'autre part bien évidemment la ligne Paris – Mantes qui est en situation de limite de capacité, comme le montre le taux de régularité qui n'est pas très bon, même s'il s'améliore.
3. Il s'agit de desservir des pôles d'activité, comme La Défense, mais également d'améliorer la desserte de territoires en développement : Seine Arche à Nanterre d'un côté, mais là où nous sommes ce soir, le territoire de Seine Aval.

Dans ce contexte, l'objectif fondamental est de développer un axe Est-ouest complémentaire au RER A.

Le prolongement du RER E à l'ouest concerne, dans son prolongement, dans la partie ouest, 1,4 million d'habitants, 700.000 emplois. Lorsque la ligne sera terminée, le périmètre d'influence de cette ligne concernera 30 % de la population francilienne. Le RER transportera un demi-million de voyageurs par jour.

Plus spécifiquement, le projet vise à répondre à un certain nombre de demandes et de besoins très différenciés. D'une part, pour les usagers franciliens, pour les habitants de l'Est de la région parisienne particulièrement, il s'agit d'apporter une offre alternative au RER A dans leur liaison quotidienne, entre la partie Est et La Défense en particulier.

Pour les usagers de La Défense et de Nanterre, il s'agit d'apporter un service amélioré pour des salariés qui aujourd'hui, à 85 % (donc plus de 8 salariés sur 10) se rendent à La Défense en transports collectifs, avec un temps de transport qui augmente.

Pour les usagers de l'Ile-de-France, l'objectif est d'assurer le maillage du réseau RER actuel et de permettre de cette façon une bonne articulation avec la Gare du Nord et la Gare de l'Est.

Pour les usagers de Normandie, bien entendu, l'objectif est le même que celui des usagers franciliens sur la ligne Paris - Mantes : améliorer la régularité, mais également concevoir le projet pour être compatible avec le futur projet de ligne nouvelle Paris – Normandie.

J'ajoute qu'une partie du projet comporte un accès à La Défense, dans le cadre du projet Eole.

Enfin, pour les usagers de Seine Aval, l'objectif est aujourd'hui celui que vous voyez sur cette image, avec deux points :

- Deux tiers des salariés de Seine Aval résident en Seine Aval ; il s'agit donc d'apporter une desserte interne à Seine Aval à travers le projet, pour les déplacements domicile-travail ;
- 80 % des habitants de Seine Aval qui se rendent à Paris ou en première couronne s'y rendent en transports collectifs ; l'objectif du projet est d'apporter une réponse en termes de transports collectifs à cette demande.

Le projet n'est pas qu'un projet d'infrastructure, il s'agit d'une offre globale. Au-delà de l'infrastructure, il y a une réflexion, que l'on va vous présenter, sur l'organisation de l'exploitation.

Il y a bien sûr une amélioration de l'offre de services à travers le schéma de desserte, mais également avec l'arrivée de nouveaux matériels roulants.

### *La nouvelle infrastructure*

De Mantes à Paris, il y a des aménagements d'abord sur la ligne existante. Ces aménagements ont une fonction : améliorer encore la régularité sur cette ligne. Nous n'augmentons pas la capacité avec ces aménagements, mais la régularité. L'objectif est 2017.

La ligne et les trains transiliens, qui donc deviendront des RER, vont rentrer par les raccordements à Nanterre (il existe trois options en débat), dans le tunnel jusqu'au terminus à Evangile pour rejoindre la ligne existante.

Le troisième élément est le tunnel, pour lequel aujourd'hui trois variantes sont mises en débat, entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense.

Le dernier point : un certain nombre de gares nouvelles sont en projet, soit Porte Maillot, soit Porte de Clichy ; il y a évidemment un lien entre ces choix de gares et les choix de tracés. Trois options de gare à La Défense sont débattues. Dans les trois options de raccordement, il faut noter également qu'une gare de raccordement sera réalisée à Nanterre.

Parlant d'infrastructure, il est difficile de passer à côté de la question de l'environnement.

Je voudrais souligner ici trois points :

1. Cette ligne est une ligne existante à 85 %, cela signifie que les impacts sur la biodiversité sont extrêmement limités.
2. Nous intervenons sur une ligne existante, dans un milieu urbain, donc nous avons des points de sensibilité, des points de vigilance, qui seront les questions de bruit, de nuisances sonores, en soulignant qu'elles existent déjà.
3. Dans la partie de ligne entre Mantes et Poissy, nous sommes le long de la Seine, dans une zone dans laquelle il y a un Plan de Prévention des Risques d'Inondation, donc des points de vigilance sur la question de l'eau.

Je reviens à la partie de ligne qui nous concerne directement ce soir. Dans la gestion de travaux il y a un certain nombre d'éléments programmés aujourd'hui : d'une part, des aménagements importants dans le plan de voie 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, pour un projet ultérieur.

Le troisième élément, ce sont les aménagements de gares, notamment en termes d'allongement, de rehaussement, de mise en accessibilité, des quais, entre Mantes-la-Jolie et Poissy.

Enfin, des aménagements de plans de voie à Poissy, pour faciliter les circulations.

L'ensemble de ces travaux a un objectif : permettre de dissocier mieux les flux entre trains lents et trains rapides et donc, à travers cet exercice, améliorer la régularité.

Pour en venir à l'exploitation, je passe la parole à mon collègue du STIF, Christophe DENIAU.

**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 est de prolonger ce RER E vers l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, tout en maintenant son niveau de performance. Par conséquent, nous avons réfléchi à une nouvelle organisation de l'exploitation, et prévu un principe d'exploitation en recouvrement. C'est le principe que je vais vous décrire.

D'une part, le RER E actuel, à l'Est, irait jusqu'à Nanterre – La Folie, et d'autre part, les nouveaux RER E 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 la longueur de la ligne, ce qui évite de répercuter les perturbations d'une extrémité sur le reste de cette ligne. Par exemple, si un train est bloqué en gare de Pantin, les trains qui font l'aller-retour Mantes – Magenta, ne



sont pas gênés.

Donc, le projet apporte une amélioration de l'offre de services en termes de choix d'itinéraire, de desserte, de temps de parcours, de fiabilité et de confort. Le bénéfice concerne l'ensemble des Franciliens.

Comme vous pouvez le voir sur le schéma que l'on vous présente, le RER E à l'ouest permet une alternative Est-ouest au RER A, et il conforte le maillage du réseau.

Par exemple, pour l'Est, les RER E iraient directement à La Défense, il ne serait pas nécessaire en 2020 de prendre le RER A en gare de Val-de-Fontenay.

Les usagers des RER B et D, en provenance du nord, voulant se rendre à l'ouest, pourraient prendre le RER E en gare de Magenta Gare du Nord, ce qui leur éviterait d'aller prendre le RER A en gare de Châtelet.

Tout ceci a pour effet de délester les secteurs aujourd'hui saturés que sont le tronçon Châtelet – Gare du Nord – Magenta, le pôle de transport Châtelet, et plus globalement le RER A dans son tronçon central, entre Auber et Châtelet.

Donc, cette extension vers l'ouest crée une quatrième alternative pour se rendre à La Défense, ce qui rend le réseau de transport plus robuste s'il y a un accident, par exemple sur l'une des lignes se rendant à La Défense.

Passons maintenant à l'ouest. Nous allons vous présenter l'évolution du nombre de trains et de gares desservies, autrement dit la desserte.

Vous voyez sur ce premier schéma la desserte actuelle entre Mantes et Poissy. Aujourd'hui, nous sommes limités à 14 trains à l'heure de pointe du matin, du fait des capacités d'accueil réduites en gare Saint-Lazare. Ces 14 trains se répartissent en deux catégories :

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

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

Ce second schéma montre la desserte que nous vous proposons pour 2020, à l'heure de pointe. Nous avons cherché à répondre à trois grands objectifs :

1. Renforcer la desserte interne à Seine Aval, avec 8 trains : 6 RER et 2 trains au départ de Vernon, et grâce à des liaisons directes entre Mantes et Poissy.

Les 6 RER sont en fait 4 RER qui marqueraient l'arrêt dans toutes les gares entre Mantes et Poissy ; et 2 RER qui s'arrêteraient dans les grandes gares de Seine Aval que sont Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet – Verneuil, et Poissy. Ces 4 trains iraient en direction de Nanterre La Défense.

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

Grâce aux 6 RER qui iraient vers Magenta – Evangile, grâce à 5 trains normands avec arrêt à Mantes à destination de Paris Saint-Lazare, et avec 1 train normand avec arrêt à Mantes à

destination de La Défense. Donc, le lien direct vers Paris Saint-Lazare est maintenu, avec 5 trains, et les 7 trains vers La Défense desservent aussi Hausmann Saint-Lazare.

### 3. Améliorer la desserte francilienne pour les trains normands.

Grâce au train normand que j'ai évoqué, qui s'arrête à Mantes et va directement à La Défense, et grâce à un deuxième train au départ de Vernon.

Donc, globalement ce sont plus de trains à l'heure de pointe du matin, de 1 à 5 trains supplémentaires dans les gares situées entre Mantes et Poissy, et 2 trains supplémentaires pour la Normandie.

Tant pour Seine Aval que pour les Normands, au final ce sont 16 trains qui se gênent moins, grâce à l'amélioration de l'infrastructure. Les travaux sur la ligne existante apporteront la fiabilité attendue.

Pour les usagers, le projet offre des possibilités de trajets plus courts et des correspondances améliorées.

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 seraient 5 minutes gagnées.

#### *Le RER E de demain :*

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

Voici le calendrier prévisionnel du projet. Notre objectif est une mise en service globale du RER E 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-la-Jolie et Paris Saint-Lazare.

Je passe la parole à Jean FAUSSURIER, qui va maintenant conclure cette présentation.

**Jean FAUSSURIER :** Trois mots pour conclure, des mots lourds puisque nous parlons de coûts.

A ce stade des études et compte tenu des options encore en discussion, le chiffrage qui vous est donné est une indication, autour de trois grandes masses : d'une part, le coût de l'aménagement de la ligne existante entre Mantes et Poissy, de l'ordre de 700 millions

d'euros ; d'autre part, le coût du tunnel, qui varie selon les options qui seront retenues, qui dépasse un milliard d'euros (entre 1 et 1,3 milliard) ; et enfin le coût non négligeable des gares, puisqu'en fonction des options qui seront retenues, le chiffrage est : entre 500 et 800 millions d'euros.

Je vous remercie.

*(Applaudissements).*

**Michel GAILLARD** : Maintenant que la présentation est faite, nous allons passer à la phase des questions-réponses et du débat avec la salle.

Nous essaierons de respecter un temps de parole de 3 minutes maximum pour que le plus grand nombre puisse s'exprimer. Un chronomètre permettra à chacun de s'auto-discipliner.

Je vais laisser Marie-Françoise Sévrain animer cette phase de questions-réponses.

**Marie-Françoise SÉVRAIN, membre de la Commission Particulière du débat public** : Je précise que l'on vous a distribué des feuilles à l'entrée pour les questions écrites ; nous allons organiser le débat de façon à vous donner directement la parole pour poser vos questions, et aussi traiter les questions qui seront apportées à la table et seront présentées par les deux autres membres de la Commission.

Je vous propose que nous fassions une séance de 45 minutes environ pour poser des questions. Si une personne a posé une question sur un sujet et si vous pensez que la vôtre complète cette question posée, manifestez-vous pour que le sujet soit traité globalement.

**M. Dominique BRAYE, Sénateur des Yvelines, Président de la Communauté d'Agglomérations de Mantes en Yvelines (CAMY)** : Merci pour la présentation qui a été faite. Je n'interviens pas en tant que Sénateur mais en tant que Président élu local et Président de la Communauté d'Agglomérations.

Vous savez que la Communauté d'Agglomérations actuellement est le sujet, avec 51 communes, d'une opération d'intérêt national sur laquelle nous construisons de façon très importante, puisque sur cette OIN nous construisons environ 2.500 logements, avec un poids mort de 900 logements, ce qui fait que dans 1.600 logements nous accueillons une nouvelle population. C'est donc une arrivée de population excessivement forte.

Nous sommes en train de boucler notre schéma d'agglomération, nous avons 5 rubriques et dans la rubrique « transport », l'arrivée du RER E est particulièrement importante. Notre schéma d'agglomération est un schéma de développement équilibré. Je ne vais pas refaire l'histoire du Mantois, mais tout le monde sait que cette agglomération est en reconstruction depuis 1995, que maintenant nous passons à une autre phase et que nous devons faire les bons choix.

Je voudrais attirer l'attention de tous les membres de cette CPDP : ce RER E est une opportunité exceptionnelle, mais pas uniquement pour transporter des gens. Je vois des personnes qui ont des périodes et des conditions de transport qui ne sont pas idéales actuellement et qui attendent beaucoup. Pour les élus, cela doit être le moment de permettre un développement équilibré de notre territoire, et j'ai pu voir maintenant l'émergence de nouvelles zones économiques. J'ai pu voir cela dans une de vos présentations, Monsieur le Président. Nous souhaitons naturellement que cette infrastructure nous permette, avec la LNPN (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.

Nous en avons discuté très souvent avec les élus ici présents, nous y accordons beaucoup d'importance. Le développement économique est particulièrement important, les élus sont totalement focalisés dessus, et d'ailleurs il risque demain de remettre en cause, s'il n'est pas au rendez-vous, notre volonté de continuer à construire des logements.

Nous ne souhaitons pas faire venir de nouvelles populations pour qu'elles soient uniquement condamnées à être transportées vers d'autres pôles d'emploi. Elles doivent trouver des emplois ici, sur l'agglomération mantaise.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Merci, ce n'était pas une question mais un commentaire.

**Jean-Marie BAUSSET retraité de la SNCF** : J'ai travaillé en fin de carrière à RFF. Je sais donc comment roulent les trains, en théorie, c'était ma profession ; et surtout en pratique puisque j'ai à mon actif 19 années de trains de banlieue à Saint-Lazare.

Je suis complètement estomaqué par la présentation qui vient d'être faite. Il y a un chiffre que je ne comprends absolument pas : 16 trains par heure en période de pointe, le matin ou le soir, cela fait un train toutes les 3 minutes et demie. Comment, en améliorant la régularité, ces trains vont-ils rouler entre Poissy et Vernouillet - Verneuil ?

Je m'adresse particulièrement aux personnes de RFF qui, je suppose, savent comment roulent les trains, ne serait-ce que parce que les agents de la SNCF les ont éduqués à RFF.

Comment 16 trains par heure pourront-ils rouler en toute régularité entre Poissy et Vernouillet – Verneuil ?

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Je vous précise que les diapositives exposées que vous avez vues font partie intégrante du dossier du débat, que vous pouvez consulter sur le site Internet, ou même avoir à disposition dès ce soir, à la sortie de la salle.

Je vous propose que l'on réponde déjà à cette question.

**Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF** : Sur le secteur que vous avez évoqué, entre Poissy et Vernouillet, dans le cadre du projet on prévoit l'amélioration de la capacité, en ajoutant des voies supplémentaires de part et d'autre de Poissy, sur plusieurs centaines de mètres : entre 400 et 500 mètres à l'ouest de Poissy, ce qui permettra aux trains franciliens qui s'arrêtent pour desservir Poissy d'être dépassés par les trains qui ne s'arrêtent pas.

A l'Est de Poissy, une voie supplémentaire sera réalisée sur près de 600 mètres, pour augmenter la capacité, ce qui permettra d'avoir 4 voies dans le secteur de Poissy.

Dans le schéma affiché, c'est la troisième voie dont je viens de parler, à l'ouest de Poissy, qui permet le dégagement rapide du train Eole qui s'arrête à Poissy, et la poursuite du chemin du train rapide sans être gêné par le train francilien.

Le point 3, la reconstitution du tronç commun RER A en créant une troisième voie : aujourd'hui il y a un tronç commun sur une seule voie, entre le transilien et le RER A, donc la création d'une troisième voie permettra d'améliorer la capacité, et la fluidité des circulations.

La création de 3 communications apportera de la souplesse dans l'exploitation dans cette gare.

Dans ce secteur, aujourd'hui nous sommes à 14 trains, cela passera de 14 à 16, donc c'est une augmentation de 2 trains.

Entre Mantes Station et Epône, il est prévu de construire une troisième voie sur plus de 3 kilomètres.

**Michel OBRY, Maire de Limetz-Villetez, Président de la Communauté de Communes des Portes de l'Ile-de-France :** Nous sommes entre Vernon et Mantes-la-Jolie, et je n'ai pas entendu parler de Bonnières. 400 personnes passent par la gare de Bonnières pour aller à Paris et revenir vers La Défense.

J'ai entendu dans votre exposé qu'il y avait un train de Vernon jusqu'à Mantes-la-Jolie et La Défense. Pourrait-il s'arrêter à Bonnières ? Je tiens à vous signaler que Bonnières est dans les Yvelines, donc en Ile-de-France, et vous avez toujours un peu tendance à l'oublier. Alors, essayez de prolonger cette ligne jusqu'à Bonnières, cela rendra service à beaucoup d'habitants de notre région, puisque dans le Plan OIN ce sera notre région qui sera de l'habitat.

Amener de l'habitat, c'est bien, mais si l'on ne peut pas transporter ces gens qui habitent dans notre région pour aller travailler, c'est moins facile. Je compte sur vous.

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Sur moi, peut-être pas, parce que je suis indépendante à la fois du STIF et de RFF, c'est le STIF qui répondra plutôt.

**Louis GOMEZ, Président du Comité des Usagers de l'Ouest francilien :** Notre Comité s'étend sur plusieurs gares, notamment autour de Mantes : Bréval, Rosny, Bonnières, etc.

Concernant la question de M. Obry, il est vrai qu'il peut y avoir une préoccupation (je reviendrai après sur la gare de Mantes et tout ce que cela représente pour notre territoire dans son ensemble), mais 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 : Mantes-la-Ville, Limay, Bréval, Rosny, Bonnières, demeurent des gares avec une desserte améliorée.

**Christophe DENIAU :** Je vais compléter la présentation, qui n'était peut-être pas assez claire.

Deux objectifs principaux : améliorer la desserte interne à Seine Aval, donc cela concerne aussi les gares de Bonnières et Rosny-sur-Seine, et aussi les gares de Mantes Station, les gares intermédiaires, les gares qui complètent le réseau, les 4 grandes gares que j'ai citées tout à l'heure.

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 4 grandes gares de Seine Aval, pour créer ce lien avec Seine Aval, puisque ces 2 gares appartiennent à Seine Aval.

Pour ce qui est des gares intermédiaires entre Mantes et Poissy, celles pour lesquelles je n'ai pas cité des arrêts : un nombre de trains supplémentaires de l'ordre de 2 à 5, c'est pour toutes ces gares 1 train en plus par rapport à aujourd'hui. Tous ces trains permettent d'aller

vers l'Est : Nanterre, La Défense, et au-delà.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Concernant le temps d'accès à Paris, qu'est-ce que cela change par rapport à la situation actuelle ?

**Christophe DENIAU** : Sur le schéma de tout à l'heure, je vous ai montré qu'il y avait 3 types de trains :

Il y a parmi les RER :

- 4 trains que l'on appelle « en omnibus », c'est-à-dire qui marquent l'arrêt dans toutes les gares entre Mantes et Poissy ;
- 2 RER appelés « semi-directs » qui s'arrêtent dans les 4 grandes gares de Mantes, Les Mureaux, Vernouillet, Poissy ;
- 2 trains au départ de Vernon qui s'arrêtent à Bonnières et à Rosny-sur-Seine et s'arrêtent aussi dans ces 4 mêmes grandes gares.

Les trains de Vernon vont directement à Paris Saint-Lazare, avec des temps concurrents de ceux d'aujourd'hui.

Les 2 RER en semi-direct vers La Défense permettent les gains de temps que l'on vous a annoncés tout à l'heure.

Les trains en omnibus vont un peu moins vite mais permettent quand même d'aller plus vite qu'aujourd'hui à La Défense.

Globalement, ces RER permettent d'aller à Haussmann Saint-Lazare en un temps à peu près similaire à celui de Paris Saint-Lazare. Vous me direz que les minutes sont chères, mais c'est de l'ordre de 2 à 3 minutes en plus.

**Henri STREF, habitant d'Epône, Membre de l'Association ASEE (Association pour la Sauvegarde de l'Environnement d'Epône)** : L'ASEE n'est pas affiliée à un parti politique au sens noble ; nous agissons essentiellement sur des dossiers.

Depuis plus de 20 ans l'ASEE travaille avec les autorités locales et des professionnels pour concilier l'activité humaine, économique, de manière harmonieuse, rationnelle, tout en préservant notre cadre de vie et le patrimoine naturel de notre commune et des communes environnantes.

A ce titre, concernant tous les projets d'infrastructures liés à la nouvelle ligne RER (nouveaux parkings, gares intercommunales, voies d'accès routier, bretelles d'autoroute, etc.), nous souhaitons savoir si des études d'impacts ont été réalisées quant à ces nouveaux aménagements, en particulier concernant les bruits occasionnés au voisinage d'habitations proches, et la génération des vibrations attendues pour les constructions les plus proches.

Pour rappel, il y a des années la SNCF, propriétaire des terrains jouxtant les habitations d'Aubergenville jusqu'à Poissy, avait procédé à des constatations réelles, de bruit, de vibrations et de dégâts sur ces zones, et a même construit des murs qui s'arrêtent actuellement à Aubergenville.

Nous souhaiterions connaître ces études d'impacts sur ce problème réel, ainsi que les

mesures prises. C'est un problème devenu plus critique encore avec la présence à proximité de la Zone Naturelle du Bout du Monde qui fait l'objet d'un APB (Arrêté préfectoral de Protection du Biotope), le seul dans les Yvelines. Ne serait-il pas l'occasion de réaliser des infrastructures discrètes tant au niveau sonore que visuel, avec des solutions plus harmonieuses, avec des espaces naturels et plus économiques ? C'est-à-dire : plantations antibruit, murs protecteurs, parkings semi-engazonnés, arborés. D'autant que nous sommes sur une zone inondable, donc pas de grosses infrastructures en béton.

Il serait bien d'en faire un exemple d'intégration compatible avec notre patrimoine naturel et conforme aux directives du Grenelle de l'Environnement.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Sur cette question qui concerne la qualité de vie des riverains et la protection de l'environnement, je pense que RFF va répondre en premier.

**Jean FAUSSURIER** : Merci de votre question, qui couvre un champ très large, puisque vous venez de parcourir tous les sujets de vigilance que l'on doit avoir sur ce projet.

Je rappelle que l'on ne construit pas ici une infrastructure nouvelle, on aménage une ligne existante.

S'agissant des zones de vigilance, il est vrai qu'à partir du moment où l'on fait une troisième voie entre Mantes et Epône, on est dans une zone effectivement pour laquelle il faudra, dans les travaux ultérieurs, avoir les compensations qui seront nécessaires (compensations de ce que l'on prendra sur les zones humides).

La Zone du Bout du Monde est à environ 1 kilomètre, donc pas exactement sous une influence directe des travaux que l'on va réaliser.

Je voulais répondre directement à votre question sur les études d'impacts ; nous en sommes aujourd'hui à des études environnementales, que vous pouvez consulter librement sur le site.

Les études d'impacts seront à réaliser dans un deuxième temps, lorsqu'on avancera dans le calendrier des études, lorsqu'on agira de façon plus approfondie, étant donné que le processus de concertation ne s'arrête pas avec le débat public, mais continue, comme cela a été dit.

Sur le bruit : il y a aujourd'hui des points noirs bruit, repérés, connus, à Poissy, entre Mantes et Epône ; ils sont générés par la ligne existante. Le projet ne crée pas de points noirs bruit nouveaux à traiter, dans le sens où l'impact des trains supplémentaires génère un bruit qui est considéré, du point de vue de la réglementation, comme non significatif.

En clair, ce n'est pas le projet qui génère des points noirs bruit, les points noirs bruit existent, il faut peut-être réfléchir à l'occasion du projet à l'opportunité des modalités de traitement de ces points noirs bruit existants, au titre du Programme national de Résorption des points noirs bruit.

J'espère avoir répondu globalement à votre question, même si nous aurons certainement l'occasion de nous revoir dans l'approfondissement des questions.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Comme l'a dit M. Faussurier, les études qui ont servi à élaborer le dossier sont disponibles, mais aussi sous forme de CD. En tant qu'associations je pense que vous êtes très intéressées.

**Sandrine GOURLET :** Je voudrais rajouter qu'un projet de transport en commun, de façon générale, a un bénéfice direct sur l'environnement, par le report modal induit : les utilisateurs de véhicules particuliers utilisent les transports en commun. Dans le cadre d'Eole, cela concerne 2.200 personnes à l'heure de pointe du matin, ce qui est considérable.

**Alain RISPAL, Adjoint au Maire d'Aubergenville :** Vous nous avez fait une présentation très intéressante, presque idyllique, puisque lorsqu'on parle du RER on a le sentiment que tout va s'améliorer. Aujourd'hui, on est sur une ligne de banlieue, et on sera encore sur une ligne de banlieue.

Par ailleurs, on montre des gares, qui sont Poissy, Mantes, Les Mureaux, avec des améliorations et des temps de parcours améliorés. Il y a des gares dont on ne parle pas, qui sont situées entre Les Mureaux et Mantes, à savoir Aubergenville, Epône, et dans une moindre mesure Mantes Station.

Quand on regarde le projet dans son détail, on s'aperçoit qu'actuellement ces gares, et notamment Aubergenville, bénéficient de semi-directs jusqu'à Paris puisqu'on s'arrête aux Mureaux, à Verneuil, Houilles, et on est directement à Paris Saint-Lazare. Dans le projet, on n'ira plus à Paris Saint-Lazare mais à Haussmann Saint-Lazare. Ce n'est pas du tout la même gare.

Aujourd'hui, nous avons quand même une certaine inquiétude car nous avons des temps de parcours corrects (en dehors des perturbations). A l'avenir, 5 gares sont rajoutées comme arrêts. Cela veut dire que nous avons des omnibus qui partent d'Aubergenville ou d'Epône, jusqu'à Paris Haussmann, avec une gare en souterrain et des liaisons avec le métro difficiles puisque pour relier certaines lignes, notamment les lignes 14 et 3 du métro, le temps de parcours à pied est assez long.

Je voudrais savoir, ce soir (il n'y a aucun élément là-dessus dans le dossier) 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.

Ma deuxième question est : quel est le temps de parcours prévu d'Aubergenville à Haussmann Saint-Lazare ? Je prends l'exemple d'Aubergenville, mais je sais que des collègues d'Epône sont ici et poseront la question.

**Emmanuel BOLLE, Président de l'Association pour le Développement de la Mobilité durable en Seine-Aval, ancien élu d'Epône :** Bonsoir. Je suis un ancien élu d'Epône, puisque nous n'avons plus d'élus à Epône, pour quelque temps.

Je voudrais en effet compléter la question de M. Rispal car ce qu'il a souligné se vérifie au niveau de la desserte prévue, avec uniquement 4 trains omnibus pour les gares d'Epône – Mézières et Aubergenville – Elisabethville, qui bénéficient aujourd'hui d'une desserte en semi-directs en période de pointe, avec 3 trains, pour un temps de parcours au départ d'Epône – Mézières de 43 minutes.

Nous avons calculé que cela ferait environ 53 minutes de temps de parcours que l'on aurait, pour Saint-Lazare, à l'horizon 2020, avec le projet de desserte tel qu'il est prévu.

Le souci est que des études ont été faites l'année dernière en gare d'Epône – Mézières et en gare d'Aubergenville, et près des deux tiers des personnes qui montent dans ces gares ne vont pas à La Défense mais à Saint-Lazare.



Vous montriez tout à l'heure dans votre graphique 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 entre Epône et Poissy. En revanche, ils sont plus de 60 % à faire Epône – Saint-Lazare, et là ils prennent 10 minutes supplémentaires.

La deuxième chose, plus spécifique à Epône – Mézières, est que cette gare que vous considérez a priori dans les projets de desserte comme une petite gare, a un potentiel en fait beaucoup plus large, puisque c'est la gare d'attraction pour 8 communes des 51 communes de l'OIN. On pourrait voir cela sur une carte de manière beaucoup plus précise. Il y a des voies d'accès à la gare d'Epône – Mézières et des capacités de stationnement qui sont importantes et permettent un rabattement des habitants de la rive droite vers ces gares de la rive gauche (M. Faussurier, vous en parliez jeudi soir, lors de la réunion d'ouverture). Ce rabattement est très fort sur cette gare d'Epône – Mézières.

Le potentiel pour la gare d'Epône – Mézières en elle-même est de plus de 40.000 habitants, qui sont dans cette zone d'attraction.

Donc, si l'on ne propose qu'une desserte omnibus pour cette gare-là, on va arriver à l'effet contraire de l'effet recherché : un report modal, mais dans l'autre sens. Des gens qui aujourd'hui prennent le train pour aller à Paris, en mettant 43 minutes, vont demain, avec ce qu'on leur propose, n'avoir d'autre choix que d'opter pour la voiture, puisqu'ils vont perdre 10 minutes de temps de parcours.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Nous avons compris votre question et vos préoccupations, et je demanderai au STIF de vous expliciter ce qui devrait se passer pour les gares situées entre Mantes et Poissy.

**Christophe DENIAU** : La diapositive 7 montre la destination des montants à Mantes-la-Jolie, et la diapositive 8 à Aubergenville.

Quel est l'objectif de l'amélioration de la desserte ? Vous avez raison, les gares d'Aubergenville et d'Epône - Mézières seront en omnibus total jusqu'à Poissy. Nous avons cherché à augmenter significativement les capacités de transport dans les 4 grandes gares les plus fréquentées. Ceci également en lien avec le projet d'OIN où les territoires de développement figurent en lien avec ces gares.

Par jour à Mantes-la-Jolie, nous avons 3 400 montants. Cette diapositive montre la répartition des destinations. Globalement, la moitié des usagers prennent le train et descendent en Seine Aval, le reste allant à Paris Saint-Lazare.

Paris stricto sensu : 329 personnes, la somme de différentes gares représente 650 personnes, mais à chaque fois il s'agit d'une destination qui concerne 50 usagers par jour.

Pour Aubergenville, nous avons 2 300 montants par jour ; là encore, une desserte significative en Seine Aval mais aussi une desserte vers Paris.

Pour Epône, nous avons 1 800 montants par jour ; la répartition est à peu près similaire à celle d'Aubergenville, les besoins étant à peu près identiques sur ces deux gares.

Le temps de trajet pour ces deux gares (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 Haussmann – Saint-Lazare prendrait 2 à 3 mn de plus qu'aujourd'hui. Haussmann – Saint-Lazare et Paris Saint-Lazare, ce n'est pas tout à fait le

même endroit mais c'est assez proche pour desservir un quartier au fort dynamisme, qui est très étendu.

Vous parliez des rabattements rive droite – rive gauche, le STIF a récemment mené une étude entre 2009 et 2010, en lien avec l'EPAMSA sur la desserte interne en Seine Aval. L'étude visait à faire des préconisations en matière de rabattement bus. Nous avons constaté qu'il était très difficile de faire du rabattement rive droite – rive gauche, du fait des capacités réduites des ponts.

Par contre, nous avons des pistes de rabattement côté rive gauche pour rabattre les usagers vers les gares que sont aussi Aubergenville, Epône mais aussi les grandes gares précédemment nommées.

**Emmanuel BOLLE :** Je complète ma question et je reviens sur ce que vous nous avez montré, car on compare des choux et des carottes. On parle de l'offre en période de pointe du matin, et vous nous donnez des chiffres sur l'ensemble de la journée. Je ne suis pas d'accord avec vous.

Nous comprenons bien le besoin d'avoir des trains omnibus en journée pour desservir le Mantois. Ni Aubergenville, ni Epône ne réclameraient d'avoir des trains directs ou semi-directs en période creuse.

Si vous prenez les chiffres en période de pointe, il existe une concentration de l'ensemble des déplacements vers Paris qui n'est pas du tout celle que vous nous avez montrée sur le graphique.

**Christophe DENIAU :** Nous sommes totalement d'accord avec vous sur la fréquentation actuelle. Bien entendu, les gens vont vers Paris et ils vont aussi en Seine Aval.

**Emmanuel BOLLE :** En période creuse.

**Christophe DENIAU :** Et aussi en période de pointe.

**Jean FAUSSURIER :** Une remarque, ce que vous dites est exact, mais si l'on raisonne différemment, deux tiers des salariés aujourd'hui en Seine Aval résident en Seine Aval. Comment ces gens se déplacent-ils actuellement ? Majoritairement en voiture. Les déplacements internes en transports collectifs représentent 18 %. C'est peut-être dû à l'offre proposée.

En assurant une desserte interne équilibrée entre la version avec 4 omnibus qui assurent cette desserte interne à Seine Aval et les 4 trains semi-directs, on favorise une desserte en transports collectifs en Seine Aval et la nécessité d'assurer la desserte de Haussmann – Saint-Lazare avec ces 6 RER E, auxquels s'ajoutent les trains de Normandie qui continuent d'aller à Paris Saint-Lazare.

**Luc ROBERT, adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien :** Il faut relativiser la notion d'omnibus, car ce terme effraie tout le monde. Concrètement, c'est un arrêt supplémentaire aux Clairières de Verneuil et un arrêt à Villennes. Certes, il y a un arrêt en plus à Poissy mais il y en a un en moins à Houilles. Or, l'arrêt de Houilles est long le soir, car le train se fait dépasser par un train normand rapide. En fait, il faut relativiser la notion d'omnibus.

De plus, on a bien rappelé qu'il s'agissait de 4 trains par heure au lieu de 3, c'est une véritable offre plus conséquente, un train toutes les 15 mn au lieu de toutes les 20 mn,

proposée aux habitants d'Epône et d'Aubergenville.

**Alain RISPAL :** Je suis très surpris par les chiffres communiqués. Il est impossible que 5 stations supplémentaires n'allongent le temps de parcours que de 3 mn. De plus, on pressent l'arrêt Porte Maillot, pôle relais avec une gare RER.

Vous allez trouver des TGV pour aller à Haussmann – Saint-Lazare. Si l'on prend les grilles horaires SNCF auxquelles on ajoute celles du RER A à partir de Houilles à la Défense, et les chiffres donnés dans votre rapport, on arrive à 9 – 10 mn. Alors, ne nous dites pas 3 mn ou bien nous n'avons pas tout compris. Il serait important d'échanger sur ce dossier, car des milliers d'habitants risquent d'être pénalisés et de voir leurs temps de parcours allongés de 10 mn, selon nos chiffres. Nous ne demandons qu'à comparer.

Je rappelle, et le sénateur l'a évoqué, que l'on est une zone OIN, que l'un des axes de l'OIN est une amélioration des transports. Or, ce n'est pas la réalité sur certaines gares. On a du développement économique, des pôles emploi notamment sur Aubergenville, Epône (plus de 6 000 emplois). Il nous faudrait avoir des échanges plus précis, car il existe un décalage important entre vos annonces et nos calculs.

*(Applaudissements).*

**Pascal DEGOBERT, Villers en Arthies :** J'habite dans le Vexin, parc régional très proche de Mantes. Y a-t-il eu des études de faites sur l'interaction du projet sur le parc régional 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, de Seine Aval. La logique veut que le développement et l'amélioration des accès favorisent le développement de l'habitat et de l'activité grâce à cette amélioration d'activité. Les réflexions ne sont pas quantifiées, et c'est toujours un exercice 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. Je ne suis pas certain que cet impact aille jusqu'au Vexin, en tout cas je n'ai pas de données à ce sujet.

**Emilie GRASSINEAU, Les Mureaux :** Tout comme Aubergenville et Epône, j'ai l'impression que les Mureaux sont aussi délaissés. On avait 3 trains qui marquaient tous les arrêts des Mureaux à Poissy, 3 trains qui venaient de Mantes, et s'arrêtaient aux Mureaux, Vernouillet, Houilles, Carrières et Paris – Saint-Lazare ; ces trains mettaient environ 35 mn. Votre projet prévoit plus de trains (8), dont 4 omnibus qui mettront un certain temps pour arriver. 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, qui doivent prendre des correspondances et qui mettront encore plus de temps.

Mantes-la-Jolie – Poissy, c'est bien ; mais il y a aussi des gares entre comme Les Mureaux, ville assez importante. Ce projet ne m'apparaît pas annoncer d'améliorations particulières, et c'est aussi nuisible au développement de la ville. Je trouve cela dommage, car on mettra plus de temps, et ce n'est pas ainsi qu'on va développer la ville. J'aimerais bien avoir les temps de parcours sur Paris Saint-Lazare, en heures de pointe ; combien de temps mettrait-on au minimum pour arriver à Paris ? En ce moment, j'arrive à mettre 30 mn le matin pour parcourir Les Mureaux – Paris Saint-Lazare, en partant tôt. Je pense que ce ne sera plus possible avec le projet présenté.

**Christophe DENIAU :** On a dû vous présenter un schéma qui n'était pas clair. Il y aura 2 trains supplémentaires par rapport à aujourd'hui. Il s'agit de 8 trains, 2 trains rapides provenant de la Normandie (Vernon) qui vont à Paris Saint-Lazare. Vous avez l'accès à Paris car les trains et les RER ne s'arrêtent pas à Nanterre – La Défense, mais ils vont au-delà.

Des Mureaux, soit vous prenez l'omnibus jusqu'à Poissy, soit vous prenez le soi-disant direct qui s'arrête quand même.

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.

**Luc ROBERT :** Il est important de souligner que le RER E va permettre une diffusion dans Paris, bien supérieure à celle de la seule gare Saint-Lazare. Même si la gare Saint-Lazare offre plusieurs correspondances de lignes de métro, la gare Haussmann – Saint-Lazare en a tout autant. Derrière, il y a le pôle Magenta – Gare du Nord et d'autres liaisons.

Lorsque vous venez des Mureaux actuellement, vous êtes obligés de reprendre une correspondance à Saint-Lazare pour aller dans le nord-est parisien. Si l'arrêt de Porte Maillot est réalisé, vous aurez un accès dans le secteur de Pereire Levallois.

Actuellement, vous arrivez à Saint-Lazare et vous avez du mal à monter dans les rames du métro de la ligne 3, très chargées le matin. Là, à Porte Maillot, vous prendriez le RER C, et vous seriez directement à Pereire Levallois. C'est toute une reconfiguration de l'accessibilité dans Paris qui est permise par le projet.

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Vous allez peut-être un peu vite en parlant d'une gare Porte Maillot.

**Luc ROBERT :** Peut-être une gare !

**Philippe de LAULANIE, ancien élu d'Epône :** Vous venez de dire quelque chose de très important, car dans votre présentation vous avez limité notre vision aux différentes dessertes, soit La Défense, soit le nouveau Saint-Lazare.

Il serait intéressant d'améliorer votre présentation en tenant compte des études réalisées sur les destinations finales des usagers montant à différentes gares, qui vont travailler dans l'Est parisien ou à Bastille par exemple, et de voir l'impact de ce prolongement pour montrer des avantages plus visibles.

Si l'Epônois moyen met actuellement 43 mn et demain 53 mn, la réaction sera négative.

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Sur toutes les questions que vous posez, nous solliciterons le STIF et RFF pour qu'ils complètent leur réponse, et que cela fasse partie du bilan final.

**Cécile DUMOULIN, députée des Yvelines :** Je voulais vous poser une question sur la ligne Mantes-la-Jolie – Saint-Lazare via Conflans. On a vu que le RER E allait utiliser la ligne via Poissy. Par ailleurs, on a toute une population qui est dans le Vexin et qui prend cette ligne par les gares de Limay, Porcheville, Gargenville. Qu'avez-vous prévu ? Y a-t-il plus de trains qui peuvent ramener les habitants vers Mantes pour accélérer l'accès au RER ? Cela peut être une piste importante de développement pour tous ses habitants.

Ma deuxième question rejoindra les propos du sénateur Braye, le Mantois a vocation à être un pôle de développement économique. Je suis étonnée, car votre présentation ne présente

que les flux de Mantes vers Paris. Or, si l'on est un pôle de développement économique, on peut imaginer que les gens veulent venir à Mantes, car on y aura développé suffisamment d'emplois et que l'on sera une terre d'accueil. J'aimerais connaître les flux de Paris vers Mantes-la-Jolie.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Ce point sera sûrement abordé dans la présentation de Monsieur Morgant.

**Nicole BOCK, Maire adjointe à Limay, chargée des affaires sociales et des transports ferroviaires** : Mon maire, ne pouvant être présent, m'a chargé de porter sa parole, qui part de constats pour arriver à une proposition que nous voudrions devenir projet.

Le constat étant que l'on met 1 h 30 pour aller de Limay à Paris par Conflans. Très peu de personnes utilisent la gare de Limay, à part les lycéens. Nous avons un immense parking public à côté de la gare gratuit, qui est vide. Des gens du Vexin viennent se garer dans les rues du centre-ville pour prendre des bus et aller à Mantes-la-Jolie prendre des trains directs.

Une grande partie de la population va d'une rive à l'autre, c'est du CO2 de dépensé, c'est du temps de perdu et c'est surtout de l'encombrement sur la ville de Mantes-la-Jolie pour les parkings, la circulation, etc.

A partir de ces divers constats, notre proposition consisterait à mettre des trains omnibus de Limay à Meulan, et ensuite directs Meulan – Saint-Lazare avec éventuellement un arrêt à Conflans. Notre maire en a déjà parlé avec des cheminots qui lui ont dit que c'était possible, et que l'on gagnerait 40 mn ; ce qui désengorgerait forcément l'autre rive et permettrait d'avoir une gare de Limay qui serve à quelque chose.

De plus, RFF a accepté de supprimer le passage à niveau. Notre but est de redynamiser le quartier autour de la gare et la gare elle-même.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Bien que cela ne porte pas sur le sujet, une réponse très courte à la première question.

**Christophe DENIAU** : Concernant Mantes-la-Jolie – Paris Saint-Lazare par Conflans (groupe 6), qu'est-il prévu d'être fait ? A l'horizon de 2014, le parc de matériel serait complètement identique (VB2N que l'on a actuellement en heures pleines), ce qui permet d'avoir un peu plus de confort.

Rien n'est encore acté sur le cadencement, ce sera vu prochainement au travers d'un comité de ligne.

Concernant la question sur les flux de Paris vers Mantes-la-Jolie, on ne va pas rentrer ce soir dans une bataille de chiffres, mais on peut illustrer ce sujet si vous le souhaitez. 16 000 personnes prennent le train (groupe 5, Paris Saint-Lazare – Mantes par Poissy), 14 000 vont dans le secteur de Mantes-la-Jolie. On vous a rappelé les grandes gares : Epône, Aubergenville (1 500 personnes).

Concernant les rabattements, j'ai évoqué l'étude menée par le STIF en lien avec l'EPAMSA conduisant à des préconisations de desserte inter bassins, et à l'intérieur de chacun des bassins. 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.

Je n'ai pas de réponse pour les omnibus Limay – Meulan.

**Michel GAILLARD** : Comme je vous l'avais signalé, nous faisons une pause dans cette phase de questions-réponses. David Morgant, Directeur général de l'EPAMSA, va nous présenter les projets, les perspectives et la relation avec le projet du RER E.

**David MORGANT, Directeur général de l'EPAMSA** : Bonsoir à tous, je vais essayer de vous faire passer une pause agréable, en essayant de ne pas trop mettre de graphiques ou de schémas, mais en vous indiquant à quoi tout cela peut servir, aussi bien en termes de logement que de développement économique.

Vous avez invité un grand témoin pour ce soir, car pendant la journée, je serais plutôt acteur, et avec l'ensemble des collectivités concernées, comme outil de l'opération d'intérêt national, l'EPAMSA (Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval).

#### Territoire Seine Aval :

Environ 400 km<sup>2</sup>, 370 000 habitants et 121 000 emplois. Il s'étend de Poissy, Achères, Conflans pour la partie Est, jusqu'à Bonnières et les confins des Yvelines, en passant bien évidemment par le Mantois, où nous nous trouvons, et la partie centre Les Mureaux, et toute la boucle de Chanteloup.

#### L'opération d'intérêt national :

C'est à l'origine une volonté politique forte de redéveloppement du territoire, territoire qui a souffert et qui souffre encore, notamment sur la désindustrialisation, sur le plan économique, sur le plan de l'urbanisme également, car il a connu un certain nombre de grands ensembles. Donc, une décision de l'ensemble des partenaires (Etat, Région, Départements, 5 intercommunalités composant ce territoire et des 51 communes qui s'associent dans un protocole signé le 31 janvier 2008).

Il s'agit de mobiliser les énergies, les outils, et l'EPAMSA en est un, et les financements pour le développement de ce territoire.

#### Objectifs fixés par ce protocole :

Produire 2 500 logements neufs par an, tout d'abord pour répondre aux besoins de la population. Un certain nombre d'études montrent que l'on a énormément besoin de logements en Ile-de-France, notamment pour des raisons sociologiques liées à l'évolution des familles, mais aussi assurer une capacité de développement. Une entreprise qui s'installe ou se développe en Seine Aval est très intéressée de savoir si elle peut loger ses futurs salariés ou leur offrir des logements attractifs.

Deuxième point en articulation avec le débat de ce soir, c'est l'amélioration de transport. Là aussi pour répondre à la demande de mobilité qui croît plus vite que l'activité économique elle-même et aussi appuyer le développement économique. J'ai un vieil adage disant que les trains qui partent par exemple le matin de Mantes vers Paris reviennent aussi de Paris à Mantes. Pour que les entreprises se développent en Seine Aval comme l'EPAMSA, c'est aussi un point important pour pouvoir avoir un bassin de recrutement large. Il m'arrive de recruter avec les horaires de train à la main pour montrer à des personnes qui habitent la petite couronne qu'ils peuvent arriver à Mantes sans trop de difficultés, pour le moment à travers les trains normands.

Faciliter le développement économique à travers les filières définies à l'échelle de

l'opération d'intérêt national : les éco-industries, les éco-constructions, la filière technologique notamment autour de l'automobile et de l'aéronautique avec EADS et Turboméca, et puis l'aide à la personne.

Enfin, on s'inscrit aussi, et vous avez pu en entendre parler à travers l'actualité, à travers l'axe Seine (Paris – Rouen – Le Havre) ou encore le Grand Paris, qui donne une envergure encore plus importante à notre opération.

J'ai mis sur ce schéma l'aménagement de Mantes université, tout près de la gare, qui deviendra gare Eole et plus tard aussi de la ligne nouvelle Paris – Normandie, avec du développement de logements, de bureaux et derrière aussi de l'activité économique avec Mantes Innovaparc. Voici une petite illustration des travaux que nous menons.

Ces objectifs s'entendent dans une exigence environnementale réaffirmée et très forte. Ce sont des engagements très importants de l'établissement public et de l'opération d'intérêt national : valoriser la Seine, les paysages, la biodiversité, l'eau, le bilan carbone et d'autres aspects que nous traitons sur cette exigence environnementale.

Sur l'aspect transport, une étude du STIF sur l'ensemble de la problématique des transports collectifs en Seine Aval a été menée en collaboration avec les élus de la Seine Aval. Elle a identifié les grands projets de transport : le prolongement d'Eole, dont on parle ce soir, les améliorations sur le groupe 6 (dont des matériels rénovés il y a peu de temps), la tangentielle ouest qui concerne la partie Est du territoire : Saint-Cyr-l'Ecole, Poissy, Achères.

Identification de 8 pôles de gares majeures, et ensuite identification d'aménagement de lignes de bus structurantes. Cela peut être sous la forme d'aménagement pour faciliter le passage des bus aux feux, les transports en commun en site propre, c'est-à-dire des voies de bus réservées, des ouvrages ou des améliorations ponctuelles, notamment pour améliorer le rabattement vers les gares.

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 par un certain nombre de stations, le lien à la défense. On voit le succès de l'express A14. J'ai mis ici la carte des lieux de travail, des résidents en Seine Aval : Poissy, Les Mureaux et le Mantois. On voit aussi que s'affirme le pôle de La Défense.

En regardant les cartes successives, faites à l'occasion de recensements, on voit que le pôle de La Défense devient de plus en plus un secteur d'emploi pour Seine Aval. Ces deux questions ont aussi un intérêt important en matière de développement économique pour Seine Aval, que ce soit pour les entreprises déjà implantées ou les entreprises que nous souhaiterions voir implanter, car là encore les trains qui partent de Mantes à Paris le matin reviennent aussi le même matin et amènent aussi les salariés pour ces entreprises.

Le renforcement de la desserte des gares intermédiaires, notamment le passage de 3 à 4 trains, et l'amélioration de la qualité de services, comme il se doit dans le cadre d'un RER.

En complément d'Eole, et notamment sur le travail qui n'est pas l'objet stricto sensu du débat de ce soir, les questions de renforcement de la desserte d'ici 2020, car la mise en service d'Eole est annoncée par les maîtres d'ouvrage en 2020 : le renforcement des services express A14 en fonction des besoins, la tangentielle ouest concernant l'Est du territoire, les questions de matériels roulants ou de la ligne Paris – Mantes par Conflans, et aussi ce qui peut être fait en anticipation de mise en service. Le maître d'ouvrage le disait tout à l'heure, un certain nombre d'aménagements sur la partie Seine Aval seront

disponibles dès 2017. Ensuite, les questions des liaisons de trains normands à La Défense qui peuvent être aussi rapidement utiles à Seine Aval.

L'articulation avec la desserte de Bonnières – Rosny, le rabattement sur les gares : projet de bus à haut niveau de services, ce qu'a mis évidence l'étude du STIF, c'est-à-dire donner des capacités de rabattement sur les gares et les franchissements de Seine, qui sont un problème récurrent en Seine Aval. Il y a notamment deux ponts départementaux, l'un en cours d'étude et l'autre en cours de réalisation, en tout cas au niveau de la concertation et la déclaration d'utilité publique.

Autre thème sur lequel nous travaillons : un développement harmonieux autour des gares. Tout à l'heure, on parlait de pression foncière. Effectivement, c'est une façon d'anticiper ces questions et 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 et d'autres gares bien évidemment.

Enfin, les perspectives ultérieures ouvertes par la ligne nouvelle Paris – Normandie, dans plusieurs années encore, donneraient de nouvelles capacités et de nouvelles possibilités de correspondances à Eole, en remplaçant le trafic des trains normands non plus sur le groupe 5 (c'est-à-dire la ligne transilien Mantes – Paris par Poissy), mais cette ligne nouvelle, donc libérant des capacités sur Eole.

**Michel GAILLARD** : C'est un petit rappel intéressant et important sur le contexte dans lequel se situe le projet.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Il était indispensable de faire le point sur cet OIN Seine Aval.

**Joël MARIOJOULS Conseiller municipal d'Opposition de Mantes-la-Jolie, membre de Démocratie et citoyenneté locale** : Je salue avec beaucoup de fierté mes collègues d'Epône qui eux ont réussi à faire démissionner leur maire.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : C'est hors sujet, s'il vous plaît, revenez aux questions concernant le RER.

**Joël MARIOJOULS** : Vous ne voulez pas que je m'exprime ?

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Si, mais sur le RER E.

**Joël MARIOJOULS** : Il n'est pas possible de rire ! Allons, on se détend !

Je trouve cette présentation absolument magnifique. Je suis très impressionné à la fois par la qualité de l'organisation et par la qualité des documents et exposés qui sont présentés, cela nous fait rêver. Je suis vraiment heureux d'être ici ce soir et de vous entendre parler, car cela me change un peu du quotidien que je vis en prenant le train Mantes-la-Jolie – Paris, cinq fois par semaine.

On passe beaucoup de temps dans les trains. Je voudrais savoir si vous avez prévu, lors de la mise en service du RER E dans 10 ans, des toilettes. C'est un problème sérieux, on passe parfois une heure et demie dans les trains, dans un confort absurde et lamentable. Vous nous proposez un projet magnifique et je vous pose une question technique très simple, compte tenu qu'une partie importante de la population souffre quotidiennement de ce manque. Je vous remercie de votre attention et de votre humour.



**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Pour la question pratique d'un usager des transports en commun, on a parlé tout à l'heure de l'amélioration du matériel roulant. Pouvez-vous apporter une réponse à Monsieur ?

**Jean FAUSSURIER :** Je pense que le sujet est à l'étude, mais je ne vais pas parler à la place de la SCNF, ni du STIF ; cela fait partie du cahier des charges. Si vous me permettez, on est quand même dans un débat public, et je trouve que votre question en comportait une autre sur la problématique de la régularité. Je voudrais revenir sur ce sujet, si la Présidence m'y autorise.

**Michel GAILLARD :** Allez-y.

**Jean FAUSSURIER :** C'est la première question qui a été abordée, et c'est effectivement un point important du projet. Je ne mets pas la question importante également des toilettes de côté.

A ce niveau du projet, le cahier des charges n'étant pas ficelé pour le matériel roulant, il faut peut-être revenir sur un certain nombre de points, tels que la régularité.

Je voudrais vous présenter quelques autres transparents mentionnant les éléments d'analyse que nous faisons sur la régularité. Nous avons parlé de desserte, celle-ci étant un élément de l'offre de services mais il existe également un investissement lourd qui est programmé. Cet investissement a aussi un objectif d'améliorer la qualité du service, et donc la régularité.

Continûment depuis 2006, la régularité dans le sens Mantes – Paris (ou inversement) ne s'améliore pas, mais au contraire se dégrade. On pourrait vous montrer deux causes à cette irrégularité, notamment la mixité des flux entre trains rapides et trains lents. Deux sujets sont également en point dur d'irrégularités sur cette ligne : Saint-Lazare, la gare est saturée et Mantes. Dans le sens Mantes – Paris, Mantes est un point dur dans la régularité.

Le transparent précédent montrait l'irrégularité, c'est-à-dire l'écart moyen horaire pour l'ensemble des trains sur Mantes – Paris, et celui-ci montre l'irrégularité sur les trains en retard, c'est-à-dire de 5 mn. La situation s'améliore. Cela signifie que véritablement des efforts sont faits aujourd'hui par l'exploitant pour améliorer la situation, dont il commence à percevoir les premiers effets en 2010.

Lorsque l'on ne croit pas au problème de l'évolution de la régularité, déjà dans cette situation, alors même que l'ensemble des investissements, qui ont été faits dans le précédent CPER, ne sont pas entièrement terminés et mis en application, on a une régularité qui n'est pas bonne, même si cela s'améliore très légèrement. C'est bien l'un des objectifs du projet, au-delà de la desserte, d'améliorer fondamentalement la régularité sur cette ligne.

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. Il ne faut pas négliger cet élément un peu structurant qu'a le projet Eole dans le système de transport de l'Ouest francilien.

Libérer de la capacité a deux effets à court terme, c'est aussi de donner à l'exploitant SNCF un peu plus de robustesse et de marge de fonctionnement, mais cela ouvre également des horizons pour d'autres lignes, pour lesquelles il n'y a pas d'offre possible dans la mesure où Saint-Lazare est saturé.

Vous m'avez donné indirectement une opportunité de remettre un peu en perspective cette question de la régularité.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Je comprends que la régularité améliore le confort des voyageurs. Il y a aussi une question écrite sur ce sujet.

**Olivier GUÉRIN** : Une question écrite parmi d'autres de Mme Véronique Hubert : *le confort des trains sera-t-il amélioré et qu'en sera-t-il des problèmes de sécurité ?*

**Christophe DENIAU** : Je vais vous parler du nouveau matériel roulant arrivant en 2020. Les grands principes du cahier des charges sont en cours de constitution. Nous rechercherons l'efficacité du matériel pour permettre la régularité dont on vous parle. Ce sont des trains dynamiques, à fort pouvoir d'accélération et de freinage. On cherche à limiter les temps d'échanges en gares (montées et descentes), avec des hauteurs de quais permettant de mieux réguler les flux.

On va aussi rechercher une certaine fluidité au niveau de l'échange à quai, mais aussi à l'intérieur du train pour qu'il y ait plus d'accessibilité. En matière de sûreté, le cahier des charges prévoit l'installation de vidéosurveillance dans ces trains.

**Luc ROBERT** : Nous déployons très régulièrement des forces de sécurité sur les trains, tout particulièrement sur les derniers trains des axes qui mènent à Mantes-la-Jolie, que ce soit aussi bien par Poissy que par Conflans.

La vidéo protection est en service dans un certain nombre de gares de la ligne, c'est le cas de Mantes-la-Jolie, d'Epône, d'Aubergenville, des Mureaux, de Vernouillet, de Poissy. Il est également prévu d'équiper les Clairières Villennes.

Sur les trains, on a des tournées régulières des services de la surveillance générale, donc des équipes de la SNCF qui sont là pour veiller au maintien de l'ordre dans les trains, en particulier les derniers trains du soir.

**Dorothee BANVILLE-ACARD, Mantes-la-Jolie** : Au fur et à mesure du débat, je comprends une chose et après son contraire. A partir de Mantes pour aller à Paris Saint-Lazare et non pas Haussmann Saint-Lazare, aura-t-on des directs, c'est-à-dire des trains qui ne s'arrêtent absolument pas entre Mantes et Paris Saint-Lazare. Je pense que vous avez déjà répondu, mais pouvez-vous reprendre ?

**Christophe DENIAU** : Pour compléter, 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, et les 2 trains de Vernon qui s'arrêtent à Mantes, mais aussi aux Mureaux, à Vernouillet Verneuil et à Poissy ; eux aussi vont à Paris Saint-Lazare en 2020.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Je pense que l'on a répondu concrètement à votre question.

**Luc ROBERT** : Avec des temps de parcours de 30 – 33 mn, comme actuellement, pour les trains directs.

**Emilie GRASSINEAU** : Ce n'est pas le cas actuellement.

**Aurélien WOLCKE, Comité des usagers des gares** : La question de Madame est

intéressante, à l'horizon 2020, il n'y aura plus que 3 trains directs aux heures de pointe. Actuellement, il y en a 4 et les trains sont pleins. La solution proposée sera que les usagers prennent les trains semi-directs. Cela devra-t-il être aux dépens de la vie personnelle des usagers (famille, activités culturelles, sportives) ? 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, sans être abonnés à « La vie du rail », nous connaissons les phénomènes de génie civil, ces travaux vont être lourds. Y a-t-il des choses prévues à l'avance pour minimiser l'impact de tous ces retards et suppressions de trains sur les voyages quotidiens ?

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : La question comporte deux volets.

**Jean FAUSSURIER** : Vous soulevez une question lourde, nous sommes effectivement sur un vrai challenge, avec un programme de travaux qu'il est prévu de démarrer en 2013 sur une ligne existante chargée et pour se terminer en 2017. C'est un programme tendu.

Bien entendu, il faudra trouver des équilibres. A priori, ce n'est pas dans la journée que les travaux seront réalisés. Sinon, il faudrait trouver des modes alternatifs de déplacement. C'est a priori plutôt de nuit que se situeront les travaux. Voilà à peu près le point auquel nous en sommes aujourd'hui dans la réflexion sur l'articulation entre travaux et maintien des circulations.

**Aurélien WOLCKE** : Actuellement, les travaux se font aussi de nuit et souvent les voies sont rendues tardivement. Vu que l'on part travailler tôt le matin, on est touché.

**Jean FAUSSURIER** : C'est une vraie discipline et vous avez raison de souligner ce point.

**Rachid EL MOUNZIL** : Pour ne pas perturber la circulation, 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.

**Christophe DENIAU** : Sur les 4 trains directs depuis Mantes-la-Jolie actuellement, 1 n'irait plus à Paris Saint-Lazare mais à La Défense. Néanmoins, 2 trains au départ de Vernon marquant les arrêts dans les gares précédemment citées, vont aussi à Paris Saint-Lazare. Cela fait quand même un train de plus depuis Mantes pour aller à Paris Saint-Lazare. Je n'ai pas en tête le temps de parcours des directs actuels, avec les trains de Vernon, entre Mantes et Paris Saint-Lazare, le trajet met un peu moins de 40 mn.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : La question de Monsieur portait plus sur la capacité des trains.

**Christophe DENIAU** : Nous rajoutons un train à destination de Paris Saint-Lazare.

**Aurélien WOLCKE** : Même s'il y a des trains semi-directs, ils seront tout de même plus longs. Si l'on cumule le temps supplémentaire (5 mn par trajet), cela représente des journées entières.

**Christophe DENIAU** : Aujourd'hui, des gens descendent à Paris Saint-Lazare et se rendent ailleurs dans Paris. Ils bénéficieront demain du RER E.

Bien entendu, on ne recherche pas à faire passer du temps supplémentaire dans les trains, mais on a cherché à faire une offre équilibrée avec le projet proposé pour répondre aux besoins de développement économique et aussi de besoins de déplacements de l'ensemble

des Franciliens, et particulièrement de Seine Aval.

**Véronique HUBERT, St Martin La Garenne :** Je remercie M. Guérin d'avoir posé ma question sur la sécurité. 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. Il n'y aura pas de changement. Vous prendrez indifféremment les Transiliens ou les RER E avec les mêmes biais.

**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. On optimise au maximum dans les cahiers de charges servant à l'appel d'offres.

**Yves AMBLARD, Meulan :** Quelle sera la fréquence minimum entre Mantes et Paris ? Quel est le laps de temps entre deux trains en milieu de journée ?

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Vous avez bien expliqué pour les heures de pointe, mais pouvez-vous reprendre pour les heures creuses ?

**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 à l'heure creuse n'est pas déterminée. C'est l'heure de pointe qui nous impose le plus de contraintes et les plus gros travaux, c'est pourquoi nous faisons cette présentation.

Quant aux heures creuses, on s'adaptera au plus près des besoins des usagers. On le fait une fois qu'on est relativement proche de la mise en service. Il ne sert à rien de le faire trop en avance, en prenant le risque de faire rouler des trains vides. L'exploitation a un coût, en Ile-de-France, cela représente même 7,5 milliards d'euros par an, on a intérêt d'optimiser ce que l'on fait et à faire rouler des trains quand les gens ont en réellement besoin.

L'heure creuse est « plus simple » que l'heure de pointe. Donc, on peut la prendre en compte et l'observer vraiment juste avant la mise en service pour répondre au plus près aux besoins des gens.

**Moussa GOLOKO, Mantes-la-Jolie :** C'est une très bonne idée de faire le RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, mais un point noir concerne les bus. Quand allez-vous renforcer la desserte de bus sur l'ensemble du territoire de Seine Aval ?

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** Cette question sort un peu du débat.

**Sandrine GOURLET :** Nous avons réalisé une étude des besoins de déplacement 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. Là aussi l'objectif est de pouvoir répondre au plus près des besoins des gens et de ne pas faire des restructurations de bus 10 ans avant la mise en œuvre d'un projet.

**Marie-Françoise SÉVRAIN :** La restructuration du service de bus est plus facile et plus souple à faire.

**Sandrine GOURLET :** C'est plus souple que de creuser des tunnels de 8 km ou de refaire

des quais dans une dizaine de gares très clairement, même si ce n'est pas simple. On peut le faire dans des délais plus courts que des gros travaux de génie civil.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Avez-vous des questions écrites ?

**Olivier GUERIN** : Deux questions écrites intéressantes concernant principalement la gare de Mantes-la-Jolie.

*Quand met-on en place une station vélo véritable à la Gare de Mantes-la-Jolie ?*

*Est-on vraiment certain que le projet se fasse ? Quels sont les effets sur l'aménagement de la gare de Mantes-la-Jolie ?*

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : La station vélo est-elle prévue dans le réaménagement de la gare actuelle ?

**Sandrine GOURLET** : Le projet Eole, en tant que tel, 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. Ce sera aux collectivités locales, à l'initiative de ces dispositions, de prendre en charge le sujet et le STIF pourra accompagner, le cas échéant, certaines politiques de développement type gare routière, parking relais.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Il faut donc agir auprès de vos élus.

**Sandrine GOURLET** : Est-on certain que le projet se fasse ? Le débat public est bien une occasion de répondre à cette question.

**Louis RAUX** : Qu'en est-il réellement des projets de TGV ? Quelles sont les interactions avec le projet ?

**Michel GAILLARD** : Le sujet ne concerne pas les TGV.

**Louis RAUX** : Comment pourrez-vous faire circuler tout cela ?

**Michel GAILLARD** : Je vais compléter mon propos, je pense que vous pensez aux trains rapides normands.

**Louis RAUX** : Pour la liaison avec Le Havre, prévue en tant que projet.

**Michel GAILLARD** : Le projet mis en débat est bien le prolongement du RER E, et pas un autre projet, dont on ne connaît pas grand-chose et qui est en réflexion. Se poser la question : comment vont-ils circuler ensemble ? C'est anticiper et de loin sur les décisions prises sur ce projet. Par contre, il y a des interrogations sur lesquelles nous devons anticiper, et cela fait partie des recommandations de la Commission nationale du débat public, à savoir les aspects concernant les gares. Comment ne pas injurier l'avenir dans ce projet de RER concernant certains pôles où se posera à terme la question des gares de cette ligne rapide ?

Avez-vous d'autres points à ajouter sur la circulation, sachant que ce n'est pas le projet ?

**Jean FAUSSURIER** : Très rapidement, ce n'est pas un projet de TGV mais de ligne nouvelle Paris – Normandie. Notre problème actuel est de veiller à ne pas faire de fausses manœuvres avec ce projet Eole. On a deux lieux où la ligne nouvelle Paris – Normandie, et

le RER E peuvent se rencontrer : Mantes et Nanterre. Notre exercice dans le projet consiste à anticiper une situation où la ligne nouvelle Paris – Normandie passerait par Mantes. Le plan d'aménagement de voie que l'on fait anticiper déjà cette arrivée d'une ligne nouvelle Paris – Normandie. Si elle ne venait pas, on ne ferait pas non plus une fausse manœuvre.

Nous faisons le même exercice à Nanterre : concevoir le projet pour permettre la compatibilité avec cette ligne Paris – Normandie.

On pourrait rajouter la troisième voie entre Mantes et Epône avec une anticipation éventuelle pour la mise en place d'une quatrième voie.

Je me permets une dernière remarque. Une question importante a été posée, en faisant la ligne Paris – Normandie, il est évident que cela ouvrira d'autres horizons que ce que permet Eole –et c'est déjà une offre importante qui est mise sur la table- puisque l'on a 16 trains normands dans le schéma 2020, dont 6 RER E. Tous ces trains ne sont pas qu'au bénéfice des normands, et cela a été suffisamment souligné, mais également au bénéfice des Franciliens de l'ouest et de la région Seine Aval.

**Catherine MILON, Buchelay :** Je suis usagère de l'express A14. A l'horizon 2020, l'express A14 va-t-il s'arrêter ? Les statistiques que vous avez données sur les montants comprenaient-elles les usagers de l'express A14 ?

**Christophe DENIAU :** Il y a 3 lignes A14. 2 lignes deviennent moins pertinentes avec le projet Eole : Mantes – La Défense et Les Mureaux – La Défense, puisque avec le RER E on aurait des trajets plus concurrentiels avec des temps moindres. 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.

**Liliane BERMONT, comité des usagers de la rive droite de la Seine :** Pour compléter la question qui vient d'être posée, l'express A14 pourrait-il être prévu pour la rive droite ? Aujourd'hui, nous n'en avons pas, Triel non plus. On pourrait le récupérer sur Verneuil. Eole permettra-t-il de récupérer ainsi des services ? Il ne faudrait surtout pas oublier la rive droite dans ce projet.

**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. Ces questions seront réfléchies en lien avec les collectivités, quelques années avant la mise en service d'Eole.

**Laurent RICHARD, Maire de Maule :** Maule est une petite ville de la vallée de la Mauldre, qui se trouve dans un bassin de vie regroupant environ 15 000 personnes dans le canton d'Aubergenville. Nous partageons la même préoccupation que nos amis d'Aubergenville, Epône et même des Mureaux, concernant l'allongement du temps de trajet entre Epône et Paris Saint-Lazare. De Maule, on peut rejoindre Paris Saint-Lazare, via Epône, soit Montparnasse via Plaisir d'une façon directe, mais très longue (1 h).

Pour revenir aux propos, ne serait-il pas possible, de façon à éviter ce rallongement de trajet qui, je le répète, pour nous est plutôt de l'ordre de 10 mn que 2 à 3 mn, tel qu'on nous le dit, tout simplement à cause du nombre d'arrêts, pour les omnibus qui partiraient et qui passeraient à Epône, Aubergenville et Les Mureaux, d'étudier une possibilité pour qu'ils ne s'arrêtent plus ensuite qu'à La Défense, pour terminer à Saint-Lazare ? C'est-à-dire éviter tous les arrêts entre Les Mureaux et La Défense, ce qui ramènerait un temps de trajet tout à fait raisonnable pour les habitants de ces gares, et tous les villages qui les environnent. C'est notre cas dans la vallée de la Mauldre.

**Sandrine GOURLET :** Ce n'est pas qu'une question de choix de desserte, mais aussi une question technique. Ce n'est pas un problème de volonté, mais une contrainte de l'infrastructure.

**Rachid EL MOUNZIL :** La grille de desserte qui est proposée est le résultat d'un équilibre entre les contraintes posées par l'infrastructure et la réponse aux besoins du maximum des usagers. Effectivement, il y a quelques pertes inévitables. Le rapport penche en faveur des gagnants plutôt que des perdants.

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. Le projet Eole, contrairement aux trains actuels, ne va pas juste à Saint-Lazare, mais offre une desserte de La Défense, Porte Maillot (si cette option est retenue), Saint-Lazare, Magenta avec le bipôle Paris-Nord, Paris-Est permettant l'accès aux réseaux TGV et aussi à l'aéroport de Roissy grâce au RER B, et la liaison piétonne qui relie Paris-Nord – Paris-Est via Magenta.

**Jean FAUSSURIER :** Si je comprends bien votre question Monsieur le maire, vous demandiez si l'on pouvait envisager un schéma de desserte, dans lequel on retienne Epône – Aubergenville et ensuite continuer sans arrêt. Il nous faut regarder ce point technique.

Passer de 14 à 16 trains est un vrai challenge. Il ne faut pas perdre de vue que cette ligne Paris – Mantes est sur deux voies jusqu'à Vernouillet. On est obligé de domestiquer tous les trains et de les aligner. Dès que l'on sort un train du régime dans lequel on le met, c'est l'ensemble du schéma de desserte qui est perturbé. C'est vraiment un exercice extrêmement contraint dans lequel on est, mais on va quand même regarder les éventuelles possibilités.

**Sandrine GOURLET :** Quand on a établi les grilles, dans certains cas on a essayé de faire sauter des arrêts pour faire regagner du temps à des trains, mais en fait ils sont coincés par les trains précédents. A un moment donné, cela ne sert plus à rien. Autant faire des arrêts et faire bénéficier les usagers de ces arrêts-là. C'est la difficulté que nous avons à 16 trains par heure, ils sont vraiment les uns derrière les autres.

**Alain RISPAL :** Je ne sais pas comment on va annoncer à nos concitoyens, à Aubergenville, à Epône, à Mézières qu'on allonge leur temps de parcours, car ils font partie des quelques pertes. Je pense que le terme n'est pas très approprié, et j'espère que la presse ne le reprendra pas.

**Jean FAUSSURIER :** Ce n'est pas le sens du propos.

**Emmanuel BOLLE :** Juste pour compléter, il est intéressant d'avoir ouvert la porte à des évolutions de desserte, même si l'on a bien compris la complexité de monter la grille. Dans le dossier qui nous a été remis à l'entrée de la salle, on voit à l'étude une desserte à Verneuil – Vernouillet pour des trains au départ de Mantes.

Ma question, pour prolonger celle de M. le maire de Maule, serait : ne serait-il pas plus pertinent d'étudier un arrêt supplémentaire en gare d'Epône – Mézières, plutôt qu'à Verneuil – Vernouillet pour ces trains-là ?

**Rachid EL MOUNZIL :** On peut tout à fait envisager d'étudier cette possibilité dans le cadre des études ultérieures.

**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 avec une voie de

réserve, notamment sur la partie urbaine de Mantes-la-Jolie, puisque le secteur des voies ferrées est assez étroit ? Comment cela va-t-il se faire ? Cela a-t-il nécessité un élargissement du faisceau ?

**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. Le secteur que vous évoquez ne comporte pas d'élargissement de prévu, ce sont des interventions sur les emprises actuelles qui ne seront pas élargies.

**Michel VIALAY :** Dans la présentation qui a été faite, il est évoqué que les travaux d'Eole côté Seine aval seraient achevés en 2017, et que cela viendrait servir une plus grande régularité, ce qui est déjà un très bon point. Il me semblerait important, sans attendre 2020, de permettre une meilleure densité et donc une offre complémentaire entre Mantes et La Défense. Je voudrais savoir si cela a été prévu, et qu'à défaut cela puisse être noté aux débats.

**Jean FAUSSURIER :** En 2017, on est dans un scénario tel qu'on vous la présentez, c'est-à-dire où le point dur est la Gare Saint-Lazare qui ne peut accueillir que 14 trains. Que provoque cet exercice en 2017 ? L'amélioration de la régularité mais pas l'augmentation de la capacité. Il faut attendre l'arrivée du tunnel justement pour avoir cet effet qui nous permet de passer de 14 à 16 trains.

**Françoise DESCAMPS-CROSNIER Maire de Rosny-sur-Seine, communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines, Conseillère régionale :** Je voudrais souligner l'intérêt du territoire de Seine Aval et du nord-ouest des Yvelines pour ce projet de prolongement du RER E. Il va apporter un maximum de déplacements possibles.

Un certain nombre de dessertes supplémentaires vont s'offrir en complémentarité du prolongement du RER E aux Franciliens, notamment du nord-ouest des Yvelines. Ce prolongement d'Eole s'inscrit en même temps comme une véritable grosse infrastructure nouvelle dans le paysage francilien, auquel s'ajoute Arc Express sujet d'un autre grand débat public, ces grandes infrastructures font partie d'un autre grand plan de mobilisation de la région : augmentation de lignes de métro, nouvelles liaisons, tangentielles et en même temps une modernisation du matériel roulant, ce qui va apporter beaucoup plus de fiabilité et donc beaucoup plus de régularité dans le cadre des transports.

Je voudrais bien souligner ce point, car le débat public sert à poser des questions, mais aussi à donner son accord sur des projets. Pour le territoire, notamment de la Seine aval nord-ouest des Yvelines, que je représente aussi ici, c'est un avantage maximal pour les déplacements de nos administrés.

A l'horizon 2017, même si l'on n'aura pas tout le confort de la mise en service prévue en 2020, 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. Le confirmez-vous ?

**Rachid EL MOUNZIL :** Je confirme vos propos de conclusion. Surtout dans le secteur de Mantes, les installations sont anciennes et commencent à être vieillissantes. Nous envisageons dans le cadre du projet une véritable modernisation des installations ferroviaires, principalement le poste d'aiguillage qui date de 1958. Il sera remplacé dans le cadre du projet par un poste plus moderne, informatisé, ce qui apportera de la performance et de la fiabilité. Les appareils de voies seront modernisés et donc plus performants. Ils feront moins de bruit et seront posés sur des dalles en béton.

Le système ferroviaire actuel dans le secteur de Mantes date du siècle dernier. On aura une



nouvelle infrastructure du XXI<sup>e</sup> siècle avec le projet.

**Dominique BRAYE** : Juste pour rebondir sur la question posée par le maire de Mantes-la-Jolie, à laquelle M. Faussurier a répondu qu'il existait une marge de réflexion. Il y aura donc une amélioration pour les usagers à l'horizon 2017, et une offre nouvelle à partir de 2020. Pour les chefs d'entreprise, cette échéance représente l'éternité. Il serait judicieux de fouiller un peu plus cette possibilité d'ouverture pour savoir si l'on ne pourrait pas faire une offre nouvelle à partir de 2017, et le plus rapidement possible ; c'est totalement capital pour le développement économique.

**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 ?*

Cette question des options de tracés dans Paris sera longuement évoquée lors de la réunion à Paris. Mais, on a bien les 3 options de tracés dont un passe par la Porte de Clichy à côté des Batignolles, donc proche de Pont Cardinet.

**François DESCAMPS, Rosny-sur-Seine** : Je suis un usager qui a travaillé toute sa vie le long de la ligne que j'attendais. Elle a été vingt fois annoncée, en toute irresponsabilité et en l'absence de tout dossier. Là, pour une fois, un dossier existe, je n'y vois hélas qu'un talon d'Achille : les 2,8 milliards. 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 ?

Pour rassurer le sénateur Braye sur 10 ans, je signale la parution d'un livre sur les origines du chemin de fer dans le Mantois de Roger Colombier, et j'en conseille la lecture à tout le monde. Manifestement à l'époque, le débat public n'était pas le point fort des entreprises ferroviaires. C'est historique que vous ayez choisi cette première réunion après celle de Paris ici, car nous sommes à moins de 100 m de la première gare de Mantes (Mantes station) située sur le territoire de Mantes-la-Ville. C'est bien plus tard qu'il a fallu faire Mantes embranchement quand on a fait la ligne de Cherbourg, puis la ligne de Conflans et que Mantes Station était visiblement trop étroite.

L'histoire est très instructive, un élu des Yvelines, qui a été Premier ministre (Michel Rocard), a été critiqué, car il n'avait soi-disant pas su choisir entre Météor et Eole, il y a plus de 20 ans. On s'aperçoit que Météor dans Arc Express ou le grand huit de Christian Blanc ou Eole sont aujourd'hui des axes majeurs, puisqu'il y a aussi des habitants du Mantois qui vont travailler en Seine Saint-Denis.

Les 10 années passeront très vite, surtout s'il y a des étapes entre-temps. Je signale que la ligne a déjà été refaite l'année dernière entre la ligne de Vernon et Mantes.

**Marie-Françoise SÉVRAIN** : Merci pour cet éclairage historique. Concernant les questions de financement ?

**Sandrine GOURLET** : A ce jour, les études sont financées à parité par l'État et la région Ile-de-France pour l'instant à hauteur de 10 millions d'euros, ce qui nous a permis de réaliser les études que l'on vous présente ce soir. L'État et la région ont d'ores et déjà convenu de mobiliser 20 millions supplémentaires pour que l'on puisse poursuivre ces études.

Le plan de mobilisation permettant de rénover le matériel roulant et un certain nombre d'infrastructures, et de développer des projets nouveaux comme le prolongement du RER

E à l'ouest, prévoit un financement à hauteur de 1,75 milliard d'euros pour Eole, et un projet estimé entre 2,1 et 2,8 milliards d'euros suivant les options que l'on prendra sur les gares et les tracés, dont 250 millions d'euros destinés aux aménagements entre Paris et Mantes. 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'État pour 200 millions d'euros. Il y a déjà des financements prévus et inscrits.

**Michel GAILLARD :** Y aurait-il une toute dernière question ?

**Jean FAUSSURIER :** Il me semble, Président, que le Sénateur Braye attendait une réponse à sa question sur la marge de réflexion.

**Michel GAILLARD :** J'allais y venir dans ma conclusion, car j'allais vous suggérer, Madame, Messieurs les maîtres d'ouvrage de nous dire quelques mots sur ce que vous avez retenu de la réunion. Il me semble que cette question-là se reportait à ce que vous vouliez évoquer. Sans faire une synthèse de la soirée, pourriez-vous mettre en avant quelques points clés ?

**Sandrine GOURLET :** Rapidement, car l'exercice est quelque peu compliqué au pied levé. Le STIF a retenu la question de l'amélioration de la desserte et de la régularité versus l'allongement des temps de parcours dans un certain nombre de cas.

Pour moi, le principal point, dont on a discuté ce soir, 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 devons continuer à creuser, à expliquer ou chercher des solutions alternatives. En tout cas, nous prenons note de la question.

Je profite d'avoir le micro pour répondre à la question du sénateur Braye sur La Défense. Je raisonne en tant que maître d'ouvrage, en charge du chantier à venir, notre responsabilité c'est à la fois d'aller dans les deux sens, c'est-à-dire dès lors que les financements sont mis en place, nous ferons porter nos efforts afin que le chantier ne traîne pas, et aille au plus vite.

Nous avons entendu la demande de pouvoir desservir La Défense. Celle-ci est confrontée à un certain nombre de principes de réalité. Pour aller à La Défense, il faudra que les travaux de suppression du cisaillement aujourd'hui à Bezons soient réalisés, que l'on ait fait le franchissement, afin de permettre aux trains d'arriver. Le problème n'est pas centré sur la gare terminus à La Défense, travaux relativement isolés. La difficulté étant axée autour des travaux qui permettront le raccordement de la ligne existante sur Nanterre d'une part, et d'autre part le fait également, à ne pas sous-estimer, que le territoire de la Folie sera une zone chantier importante justement pour le tunnel. Il nous faudra arriver à naviguer entre tous ces éléments pour satisfaire au mieux, au plus tôt la demande forte qui a été exprimée.

**Michel GAILLARD :** Merci, Monsieur Faussurier, si vous le voulez bien nous allons mettre un terme à cette réunion. J'en retiens, et ce n'est pas un sujet d'étonnement quand on voit le titre donné à cette rencontre, que la desserte est une question clé, l'offre en qualité et en quantité.

J'ai retenu un certain nombre d'interrogations venant de villes qui s'estiment actuellement un peu maltraitées dans le projet, tel qu'il est présenté. Je pense que tout ceci a été bien noté, et c'est bien l'objet du débat public que de faire réfléchir les maîtres d'ouvrage sur les questions que vous avez soulevées. Cela ne signifie pas qu'ils répondront exactement à vos attentes, mais en tout cas ces questions sont bien enregistrées et mériteront des études d'approfondissement.

Je rappelle que notre prochaine réunion sera organisée à La Défense, sous le même format, avec une présentation de l'EPAD-EPASA, ses perspectives, les atouts du projet Eole pour cette opération d'intérêt national.

Merci beaucoup à tous.

*Fin de la réunion à 21 h 30.*