

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

**UN NOUVEAU RER A LA DEFENSE. QUEL INTERET POUR CEUX QUI
HABITENT ET TRAVAILLENT A LA DEFENSE ?**

Cœur Défense, le 14 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

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 17 h 35 sous la présidence de M. Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public :

Mesdames et Messieurs, l'heure est arrivée de débiter cette rencontre consacrée au prolongement du RER E à l'ouest. Nous avons cette rencontre aujourd'hui à la Défense pour présenter le projet dans son ensemble. Je rappelle que le 18 novembre aura lieu, également à La Défense, une rencontre spécifique sur le choix des gares, commune aux trois Commissions du débat public que sont le Réseau du Grand Paris, ARC Express et le RER E. Cette réunion sera consacrée à la vision cohérente qu'ont les maîtres d'ouvrage de ce projet sur l'interconnexion de leurs réseaux sur La Défense.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Je vais vous présenter rapidement ce qu'est un débat public et le nôtre en particulier. Je passerai ensuite la parole à un représentant de l'EPADESA qui nous présentera les projets de l'EPADESA et les perspectives de développement. Étant donné que le contexte dans lequel s'inscrit ce projet est important, il n'était pas inutile d'avoir cette présentation.

Je m'empresse de dire que ce soir, il ne s'agit pas d'un débat sur l'EPADESA et son projet, soyons clairs. Notre propos est simplement de resituer les perspectives de l'EPADESA face à ce projet du prolongement du RER E. Ensuite, suivra une présentation du dossier lui-même puis une phase questions-débat.

Le premier sujet que je souhaitais évoquer est celui du débat public. Je rappelle qu'un débat public est une démarche prévue par texte de loi, que nous retrouvons dans le Code de l'environnement. Un débat public est une volonté du législateur, à l'origine, de donner la parole au public pour qu'il s'exprime sur des projets d'importance, qui ont un impact pour la population et pour l'économie nationale.

Un mot tout à fait fondamental dans cette présentation est le terme « en amont ». Le débat public se situe en amont des décisions finales concernant les projets mis en débat et il est donc utile. Parfois, certains s'interrogent. Un débat public est un processus qui permettra ensuite aux maîtres d'ouvrage d'intégrer des préoccupations du public, des suggestions utiles à l'enrichissement du projet. Nous sommes donc bien dans une phase nécessaire et utile à la définition finale de ce projet.

Le débat public est placé sous la responsabilité de la Commission nationale du débat public qui décide de l'organiser. Cette Commission a été créée par la loi de protection de l'environnement de 1995, dite loi Barnier, et renforcée dans ses missions et son autorité par une loi de 2002 sur la démocratie de proximité, qui a transformé la Commission nationale du débat public en autorité administrative indépendante. C'est elle qui, au vu des dossiers dont elle est saisie par les maîtres d'ouvrage, prend la décision, sur la base d'un certain nombre de critères que l'on retrouve dans le Code de l'environnement, d'engager ou non un débat public.

En l'occurrence, sur le dossier qui nous intéresse ce soir, elle a été saisie par le maître d'ouvrage de ce projet de prolongement du RER E en décembre 2009, le maître d'ouvrage étant Réseau Ferré de France et le STIF l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Ils ont saisi conjointement la Commission nationale qui a décidé en février d'organiser un débat public en raison de l'importance du projet pour l'économie nationale, de son impact sur l'environnement et sur le développement des territoires concernés par le

projet.

L'animation du débat lui-même est assurée par une Commission particulière, qui est désignée projet par projet, pour chacun des projets. En l'occurrence, j'ai l'honneur de la présider. En sont membres M. Guérin ici présent et Mme Sévrain, M. de Trémiolles n'ayant pas pu être des nôtres aujourd'hui.

Comme j'ai l'habitude de le dire, nous indiquons les professions des gens ou, en tout cas, leur passé professionnel, pour rappeler que la Commission particulière est neutre et indépendante. Le premier critère de cette indépendance est que ses membres n'aient pas eu de relations professionnelles passées avec les maîtres d'ouvrage. C'est le cas, je l'affirme.

La Commission particulière organise et anime le débat public, en étant vigilante sur trois points :

- L'ouverture à tous ; je rappelle que c'est un débat public. Il faut que chacun se sentant concerné par le projet puisse s'exprimer ;
- La transparence est assurée : il faut que toute l'information soit bien mise à la disposition du public, c'est important ;
- Le respect de certaines règles du débat démocratique : une de ces règles est que, dans une réunion comme celle-ci, toute voix a le même poids, quel que soit le statut social de chacun. Quand quelqu'un s'exprime, sa voix compte autant que celle du voisin. C'est vrai également dans le compte rendu et dans le bilan assuré en fin de phase de débat public.

La Commission particulière de débat public informe, donne la parole et rédige un compte rendu.

La place du maître d'ouvrage dans ce débat concerne d'abord le dossier sur lequel va s'appuyer le débat. Il présente le projet, et je vais en profiter pour présenter la table des maîtres d'ouvrage :

- M. Rachid El Mounzil, directeur adjoint du projet à RFF ;
- Jean Faussurier, directeur du projet à RFF ;
- Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF ;
- Christophe Deniau, chef du projet RER E ;
- M. Luc Robert, de la SNCF. La SNCF est évidemment un partenaire important de ce projet puisque c'est l'exploitant historique du RER E. A ce titre, il est présent à cette table pour contribuer aux réponses et aux réflexions sur tous les aspects de l'exploitation de cet ouvrage, en particulier.

A la fin du débat, ces maîtres d'ouvrage auront à prendre une décision, j'y reviendrai.

Comment assure-t-on l'information ? Nous rappelons un certain nombre d'outils à notre disposition pour diffuser largement l'information sur ce débat. Je voudrais insister sur deux points. Le premier est le site Internet. J'y reviendrai à propos des moyens pour s'exprimer. Le site Web est devenu un outil indispensable pour l'information du public et

sa participation à ce débat. C'est une adresse que nous avons essayé de faire aussi simple que possible pour que chacun la mémorise.

Un autre point est l'appui que nous ont apporté à la fois les collectivités territoriales et la presse dans la diffusion, l'information sur ce débat public. Je tenais à le signaler pour les en remercier.

Comment peut-on participer à ce débat ?

- Le site Internet : c'est un moyen de déposer un avis, de poser des questions et de recevoir des réponses ;
- Les réunions publiques : celle-ci en fait partie et dix ont été prévues à l'origine. A une date qui n'est pas encore précisée, une audition publique sera organisée dans le Val-d'Oise, se rajoutant à ce dispositif ;
- Des rencontres avec les usagers dans les gares : à Hausmann Saint-Lazare et à La Défense, nous avons eu une rencontre avec les usagers du RER pour diffuser l'information sur ce débat public. Une prochaine réunion est prévue à Magenta en novembre ;
- Des cahiers d'acteurs, que connaissent bien les institutionnels puisqu'il leur est destiné. Il permet à ces institutionnels, associations, collectivités, Chambres de Commerce, d'exprimer sur quatre pages leur point de vue sur le projet. Ce document est disponible sur notre site et diffusé lors des réunions publiques, vous l'avez à l'entrée de cette salle.

Que se passe-t-il après un débat public ?

Le débat public sera clos le 19 décembre. La Commission nationale du débat public a deux mois pour rendre un compte rendu et dresser un bilan du débat. Le bilan sera écrit et signé par le Président de la Commission nationale. A l'issue de ces deux mois, ce bilan sera public, accessible à tous et les maîtres d'ouvrage auront ensuite trois mois pour prendre position sur ce qui aura été dit durant le débat. Poursuivent-ils le projet ? S'ils le poursuivent, qu'adoptent-ils comme modifications venues enrichir leurs réflexions au cours du débat ?

Un élément, particulièrement renforcé par la loi de juillet dernier, concerne le suivi du projet par la Commission nationale. Ce suivi du projet ne s'interrompt pas à la fin de cette période. Jusqu'à l'enquête publique, une autre phase de la vie du projet qui interviendra environ un an après les cinq mois mentionnés, la Commission nationale est tenue d'accompagner les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour maintenir le public informé et la concertation qu'il met en place autour de son projet. Obligation est faite au maître d'ouvrage de poursuivre la concertation avec le public dans cette phase de préparation de l'enquête publique. C'était un point important à signaler.

Y a-t-il des questions, des points de clarification ou des doutes à lever sur ce que je viens d'évoquer ou ai-je été suffisamment clair ? Je ne vois pas de question. Je passe donc la parole à M. Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports à l'EPADESA, qui va nous présenter le projet.

Didier LOURDIN, directeur du développement durable et des transports à l'EPADESA : Mesdames Messieurs, bonsoir. Merci, Monsieur le Président, Monsieur le

Préfet, Mesdames Messieurs les élus, Mesdames Messieurs.

L'Établissement public d'aménagement de la Défense Seine-Arche est particulièrement heureux de vous accueillir ce soir sur son site de la Défense, du premier quartier d'affaires d'Europe, sur le projet du prolongement du RER Eole à l'ouest de Paris. Dans un premier temps, il nous a semblé important de camper le décor et d'illustrer pourquoi le quartier d'affaires de la Défense a besoin de cette nouvelle ligne de RER.

Donc, un nouveau RER à la Défense, pourquoi ?

La Défense Seine Arche est aujourd'hui un très grand territoire et surtout un projet de ville orientée pour le 21^e siècle. C'est un quartier de vie pour tous. Ce n'est pas seulement un quartier d'affaires pour les hommes d'affaires et pour les entreprises mais c'est aussi, et le sera de plus en plus, une ville que nous allons essayer de connecter avec le reste du tissu départemental, régional et national. C'est aussi pour nous la volonté de créer des espaces de vie conviviaux et qui respectent les nouvelles exigences environnementales.

Le deuxième point, très important pour nous dans le cadre de notre mission d'aménageur public, est d'être un cluster dans la cité, c'est-à-dire un ensemble cohérent qui allie à la fois le maillage des entreprises, la recherche, le développement et l'enseignement supérieur, qui doivent s'épanouir au sein de ce que nous pouvons d'ores et déjà appelé un réseau de pôles de compétences économiques.

Il faut savoir que la Défense comprend, globalement, plus de 1 500 entreprises dont une cinquantaine majeures en France. Vous savez que nous avons les entreprises leaders sur l'énergie, sur les assurances, sur la finance et, au-delà de ces domaines, nous sommes en train d'essayer d'accueillir un certain nombre de très grandes écoles spécialisées notamment dans les métiers de la finance. Ce mouvement est irréversible et s'inscrit dans le mouvement général du Grand Paris.

Vous voyez ici une carte représentant l'ensemble du territoire, c'est-à-dire ce que nous appelons, dans notre jargon, l'Opération d'Intérêt National. En partant du côté du pont de Neuilly, nous avons ici le quartier d'affaires historique, fondé en 1958, avec les points remarquables que sont l'Arche, le CNIT et le centre commercial des Quatre-Temps, pour se situer. En termes de stations de transport, nous avons ici le secteur Esplanade et ici le secteur de la Gare de Cœur Transport. De l'autre côté de l'Arche, nous avons le faisceau ferroviaire de la Folie, qui ne sera pas neutre dans l'opération d'Eole. Nous avons ici tout le secteur de Seine Arche qui est en développement pour des années et des décennies à venir, avec deux points remarquables, le secteur des Groues, qui représente 70 ha et qui viendra s'appuyer sur l'ensemble ferroviaire que nous appelons La Folie, et l'autre secteur, appelé à un très beau développement, qui s'appelle les Papeteries.

Les opérations en rouge représentent ce qui existe déjà. Sur le secteur Seine Arche, nous avons Les Terrasses, un ensemble d'immeubles d'affaires déjà réalisés ou en cours de construction.

Côté quartier d'affaires historique, nous avons, au-delà des opérations déjà connues, Hermitage et la Tour Phare, pour donner quelques repères, et une opération déjà réalisée pour le compte de la Société générale, l'immeuble Basalte. Je renvoie à la documentation générale de l'EPADESA.

Le plan de renouveau

Il faut bien comprendre que, dans le mécanisme de la défense, si nous avons été créés en 1958, il y a eu des phases de construction puis de ralentissement et, en 2006, le gouvernement, les pouvoirs publics, ont souhaité donner un nouvel élan au quartier d'affaires de la Défense qui s'inscrit dans la démarche du plan de renouveau de la Défense.

Ce plan de renouveau s'inscrit autour de quatre idées-forces :

- Une volonté d'avoir les signaux architecturaux les plus novateurs. Pour cela, nous avons fait appel à de grands architectes du monde entier ;
- Une politique de développement durable novatrice, qui n'existait pas avant le plan de renouveau 2006, en tout cas sur le secteur du quartier d'affaires ;
- Un renforcement des transports : une augmentation de l'ordre de 20 % des mètres carrés qui permettront le développement du quartier d'affaires exige un renforcement de l'offre de transport. Le débat public de ce soir en est un exemple ;
- Une amélioration, un effort, à la fois sur la qualité de la vie et sur la mixité. Nous souhaitons travailler et développer ce point car, pour nous, le quartier d'affaires de la Défense n'est pas seulement un lieu où venir travailler mais surtout un lieu où nous souhaitons que la vie s'installe, que de plus en plus de gens viennent habiter sur l'ensemble de l'opération qui représente, je le rappelle, 564 ha de la Seine à la Seine.

Objectifs du plan de renouveau de 2006 :

- Une augmentation des surfaces des tours, pour un volume d'environ 150 000 m². C'est la construction de 300 000 m² carrés de bureaux neufs et 100 000 m² de logements. C'est la valorisation du potentiel foncier. Il est extrêmement important pour nous de valoriser ce foncier pour que nous puissions garder le leadership en Europe, puisque nous sommes le premier quartier d'affaires aujourd'hui en Europe en termes d'offres de mètres carrés ;
- La modernisation et le renforcement des transports en commun, et l'embellissement et la rénovation d'espaces publics. Là aussi, c'est une des missions de l'aménageur, peut-être méconnue. Nous avons un énorme travail et nous effectuons tous les jours un travail très important sur l'embellissement et sur la rénovation. Le quartier date de 1958, il s'est construit par décade. Certaines choses vieillissaient, il nous appartient à la fois de les moderniser, de les mettre au goût du jour et de les faire correspondre à la nouvelle attente de la population.

Notre ambition, et l'ambition du plan de renouveau de 2006, est à la fois de pallier au vieillissement du bâti, puisque certaines tours ont été construites soit à la fin des années 60, soit dans la période des années 70, 80 et 90. Pour les plus anciens, il nous appartenait de lutter contre le vieillissement de façon que l'offre immobilière soit toujours pertinente par rapport au marché.

Ensuite, il s'agit effectivement de garder notre leadership. Nous sommes les premiers mais il faut toujours gagner la course en tête et il est extrêmement important pour nous de rester le leader européen en matière de quartier d'affaires parce que nous avons un savoir-faire.

Il s'agit d'être actif dans la compétition internationale parce qu'au-delà de l'Europe, le quartier d'affaires de la Défense est représenté. Nous pouvons aller dans n'importe quelle grande ville du monde où existent des quartiers d'affaires, la Défense est connue, que ce soit par l'Arche ou le CNIT, mais c'est aussi par le travail effectué depuis des décennies à la fois par les investisseurs et par l'établissement public d'aménagement.

Enfin, il s'agit de contribuer à la dynamique de l'Ile-de-France. On dit souvent que la Défense est une des locomotives de l'Ile-de-France. D'autres endroits existent avec un énorme dynamisme, ne serait-ce que du côté de Marne-la-Vallée ou du Nord de l'Ile-de-France, aussi le Sud et bientôt Saclay, mais la Défense a ses particularités et contribue à la dynamique économique de l'Ile-de-France, qui est une ou la, suivant les auteurs, première région économique d'Europe.

Quelques exemples de notre travail. Nous avons un travail de régénérescence des tours menacées de vieillissement. Nous prenons une vieille tour et soit nous la démolissons et la remplaçons par un nouvel ouvrage, soit nous la désossons mais nous gardons la structure centrale et nous la transformons en une nouvelle tour. Vous avez ici l'exemple de ce qui peut se passer sur la tour Aurore puis l'exemple de nouvelles tours, toujours orientées vers de nouvelles ambitions, à la fois architecturales et environnementales puisque c'est un des points sur lesquels nous sommes extrêmement exigeants vis-à-vis des investisseurs. Il s'agit d'avoir des nouvelles tours qui soient les plus performantes en matière de consommation d'énergie.

Un exemple de rénovation des espaces publics : nous travaillons sur tout ce qui entoure le périmètre public, c'est-à-dire tout ce qui se trouve autour d'un édifice, d'une construction, qu'elle soit horizontale comme aux Terrasses, c'est ce que nous pouvons voir aujourd'hui sur Seine Arche, ou sur les tours dans le secteur de Défense 1 ou de Défense 2.

La question des transports :

C'est la question qui nous préoccupe ce soir. Donc, pourquoi Eole à la Défense ? Finalement, nous avons une offre extrêmement importante et nous pourrions penser qu'il suffirait peut-être d'améliorer l'offre.

Pour tenter de répondre à cette question, pourquoi prolonger le RER E à l'ouest de Paris, notamment par la Défense, il existe pour nous six points fondamentaux.

Améliorer le confort des habitants et des salariés dans leurs déplacements quotidiens

Aujourd'hui, 150 000 salariés travaillent à la Défense, sur le quartier historique, déjà plus de 30 000 sur le secteur Seine Arche qui, nous l'avons vu, va se développer de façon considérable et il nous faut apporter des transports qualitatifs. Aujourd'hui, si déjà plus de 85 % des salariés de la Défense utilisent des transports en commun, il nous faut maintenir ce chiffre mais surtout améliorer la qualité de service. C'est fondamental pour nous si nous souhaitons rester attractifs et être dans la course en tête par rapport aux grandes capitales européennes. Cela passe par une amélioration des transports, à la fois en termes quantitatifs, c'est-à-dire pouvoir transporter de plus en plus de monde aux heures de pointe, le matin et le soir, mais surtout que ce transport puisse être réalisé dans les conditions les plus confortables possibles.

Décharger le RER A

C'est un élément fondamental pour la réussite et un des facteurs clés de succès pour le plan de renouveau de la Défense engagé en 2006. Le RER A est pratiquement la plus puissante ligne de transport au monde puisqu'elle transporte plus d'un million de voyageurs par jour pratiquement la moitié de l'année. Cette ligne sera modernisée d'ici 2011-2012 et améliorera sa qualité de service. Pour autant, ces améliorations ne suffiront pas pour tenir les objectifs de transport que nous nous sommes assignés. Il faut absolument décharger le RER A et les maîtres d'ouvrage expliqueront comment le RER E pourra remplir cette mission.

Augmenter la diversité de l'offre de transport sur la Défense

Nous avons un réseau de transports extraordinaire à la Défense : RER A, trains, métros, tramway, plus de quinze lignes de bus. Cela représente un flux considérable, près de 400 000 personnes transitent chaque jour, entre le matin et le soir, et c'est un trafic énorme.

Développer le maillage avec les autres lignes de rocade qui vont venir sur les sites de la Défense et de Seine-Arche

Notamment les projets de rocade qui font l'objet de débats publics actuellement et que nous verrons ici même le 18 novembre prochain.

Créer, toujours grâce à l'outil Eole, un arc régional depuis l'Est de la région Ile-de-France, depuis Chelles en Seine-et-Marne, et l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie

Constituer à la Défense et faire de Seine Arche un hub international des transports à l'Ouest de Paris

Aujourd'hui, nous parlons régional mais dans un an, probablement, nous parlerons d'un autre système de transport à vocation plus nationale et internationale qui s'appelle le TGV. Cependant, il faut d'ores et déjà s'imaginer que la Défense sera la grande Gare de l'ouest parisien. Pour nous, c'est extrêmement important car il ne s'agit pas uniquement de créer une gare mais aussi de réunir entreprises, salariés, universités, grandes écoles, que tout cela puisse fonctionner dans un énorme réseau afin de favoriser la mobilité à la fois au sein du territoire de la Défense, avec ses communes environnantes, mais aussi les territoires avec lesquels la Défense pourra fonctionner, que ce soit Saclay demain, le Nord de l'Ile-de-France ou le Grand Paris, en allant jusqu'à Rouen et au-delà.

Pour ceux qui travaillent ou ceux qui habitent à la Défense, nous avons choisi d'illustrer les grands flux puisqu'environ 75 000 personnes à l'heure de pointe transitent à la Gare de la Défense. Nous avons la question de Cœur Transport. Pour nous, cette gare est un élément absolument fondamental du dispositif de desserte de la Défense puisqu'elle accueille la plupart des lignes de transport, avec 400 000 personnes par jour.

Aujourd'hui, nous commençons à réfléchir à la façon d'améliorer cette gare, puisque nous en connaissons aussi les contraintes et les faiblesses. Il s'agit de travailler sur l'amélioration des correspondances de façon à faciliter les accès avec les autres lignes, pour passer du RER A au RER E demain, passer du A au T2, du A aux trains ou aux bus, et de créer de nouveaux accès. Nous sommes notamment en pleine réflexion pour pouvoir sortir sur la dalle et créer de nouveaux accès de ce côté pour éviter de toujours transiter dans la grande salle souterraine.

Pour terminer, il s'agit évidemment d'appliquer ce sur quoi les urbanistes spécialisés dans le ferroviaire travaillent et sont en pleine recherche actuellement : offrir une gare plus conviviale, plus ouverte sur le quartier, et que, hors heures de pointe, la Gare Cœur Transport ait un aspect un peu village, un endroit où l'on puisse faire ses courses, transiter, vivre, dialoguer, se poser, qu'un homme d'affaires en attente d'un rendez-vous dans une tour puisse avoir un espace bureau pour travailler, échanger ses e-mails et téléphoner au calme. Le but est, dans l'endroit quand même extraordinaire qu'est cette Gare de Cœur Transport, d'amplifier encore ce sentiment de convivialité, au service des entreprises, des salariés et des habitants.

Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci, M. Lourdin. Nous allons passer directement à la présentation du projet. La phase de questions-réponses viendra ensuite et je pense qu'un certain nombre de sujets seront évoqués à nouveau.

PRESENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Bonsoir. Nous allons donc vous présenter maintenant le projet Eole, le projet de prolongement du RER E à l'ouest.

Trois acteurs sont mobilisés autour du projet :

- Réseau Ferré de France, en tant que gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet ;
- Le STIF, en tant qu'autorité organisatrice des transports. « Autorité organisatrice des transports » veut dire que le STIF est en charge de fixer la politique d'exploitation, de valider les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets et d'arrêter leur financement ;
- Également présent avec nous, la SNCF, en tant qu'exploitant du réseau francilien et du RER E existant.

La présentation qui va vous être faite est le produit de cette collaboration. Nous avons organisé la prise de parole sans tenir compte exactement de la répartition des uns et des autres. Nous espérons ainsi avoir un exposé plus vivant, plus clair et plus précis.

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Bonsoir. D'abord, je voulais remercier l'EPADESA d'avoir dressé le décor.

Où en sommes-nous ? Aujourd'hui, le RER E représente plus de 80 millions de voyageurs. Cette ligne a parfaitement rempli ses objectifs et, entre sa mise en service et cinq ans après, le trafic a doublé. Le projet dont nous parlons ce soir part en tunnel d'Hausmann Saint-Lazare, va rejoindre la Défense et, à Nanterre, il se raccordera à la ligne existante qui rejoint Poissy et Mantes-la-Jolie.

Quel est le contexte ? Trois éléments très simples à garder bien en tête :

- D'abord, l'augmentation continue, constante, des déplacements en Ile-de-France et, singulièrement, des déplacements en transports en commun ;

- Le deuxième élément, que nous connaissons en tant qu'usagers, est la saturation d'un certain nombre de points du réseau, particulièrement, pour ce qui nous concerne ce soir, d'une part la ligne Paris - Mantes qui est en limite de capacité, nous le savons à travers les taux de régularité qui ne sont pas très bons même s'ils s'améliorent récemment, et deuxièmement, le RER A qui est aujourd'hui en limite de capacité ;
- Le troisième élément : bien sûr qu'à la demande structurelle de mieux desservir la Défense s'ajoute la demande de desservir de nouvelles zones d'emploi en développement, des territoires comme Seine- Arche, Nanterre et le territoire de Seine Aval, qui relie Poissy et Mantes-la-Jolie pour l'essentiel.

Dans cette affaire, l'objectif fondamental, qui est de développer un axe Est-ouest complémentaire au RER A, demeure. La ligne entière, une fois terminée, concernera 30 % de la population francilienne et transportera un demi-million de voyageurs par jour.

Bien entendu, il faut mieux identifier les besoins que cette ligne vise à satisfaire.

D'abord, aujourd'hui, à tout seigneur tout honneur, la Défense. Il faut retenir ici que, parmi les personnes qui se rendent aujourd'hui à Cœur Transport, la moitié en sort et l'autre moitié est en correspondance. C'est la situation. Derrière, il faut voir que 85 % des salariés de la Défense s'y rendent en transport collectif. Par ailleurs, sur le RER A, à l'heure de pointe, 36 % des usagers du RER A entre Châtelet et Auber vont jusqu'à la Défense.

Au-delà de la Défense, le projet Eole vise à satisfaire d'autres demandes. D'abord, pour les usagers de l'Est francilien, il s'agit d'offrir un service alternatif au RER A entre Val de Fontenay et la Défense, donc des moyens de déplacement qui permettent de décharger le RER A.

La deuxième cible est pour les usagers de l'Ile-de-France. Le projet Eole permet le maillage du réseau et particulièrement en Gare du Nord et Gare de l'Est. Il permet donc d'accrocher les personnes venant du Nord de l'Ile-de-France.

La troisième cible, ce sont les usagers de Seine Aval. Deux tiers des salariés de Seine Aval habitent en Seine Aval et ont donc un besoin de desserte interne. Par ailleurs, les habitants de Seine Aval qui se rendent en première couronne ou à Paris s'y rendent à 80 % en transports collectifs. Il y a donc un besoin d'améliorer la desserte des habitants de Seine Aval.

Enfin, les usagers de Normandie ont un besoin, dans un premier temps, de régularité, une régularité également demandée par les habitants de Seine Aval. Ils ont besoin aussi d'accéder à la Défense, bien entendu. Le projet Eole est conçu pour préparer et être compatible avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, quels que soient les projets qui seront réalisés, en temps utile.

Le projet n'est pas seulement un projet d'infrastructure. L'objectif est bien entendu d'apporter un service fiable et régulier en 2020. Pour ce faire, il existe, au-delà de l'infrastructure, une réflexion que nous allons vous présenter sur l'organisation de l'exploitation, un nouveau schéma de desserte et, bien entendu, l'arrivée de matériel roulant dont mon collègue du STIF dira quelques mots.

S'agissant de l'infrastructure, des aménagements sont prévus sur les lignes existantes entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Leur première fonction, en dissociant les flux entre trains longs et trains rapides, est d'améliorer la régularité. Ceci ne suffit pas à augmenter la capacité mais nous améliorons la régularité.

La deuxième partie indissociable du projet est la réalisation du tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et la défense, qui permet d'assurer le maillage du réseau RER.

La troisième composante est les aménagements à long terme, qui comportent bien entendu une gare mais permettent également de raccorder le réseau existant de Mantes-la-Jolie-Poissy avec le tunnel, avec l'effet d'augmenter la capacité sur l'ensemble du RER mais également de décharger la Gare Saint-Lazare et donc d'ouvrir de nouveaux horizons pour le développement des services de transport à partir de la Gare Saint-Lazare.

Pour la quatrième composante, le projet comporte deux à trois nouvelles gares, et le débat en discutera, qui permettront d'améliorer l'accessibilité des territoires locaux et de favoriser le développement local des quartiers autour de ces gares.

Quelles sont les scénarios présentés au débat ?

Vous avez trois variantes de tracé du tunnel. La variante par la Porte de Clichy n'est pas, du point de vue du STIF et du maître d'ouvrage, l'option favorisée parce qu'en même temps, la réflexion se porte sur l'amélioration de la desserte de Pont-Cardinet, à travers la ligne Groupe 2 qui relie Versailles.

Deux autres options de tracé : la ligne directe par l'avenue des Ternes et une ligne passant au plus près et permettant un arrêt en gare de Porte Maillot.

Les discussions portent sur l'opportunité d'une gare ou pas à Porte Maillot et éventuellement d'une gare à Porte de Clichy, trois options de gare à la Défense, à débattre en fonction de critères tels que la relation au RER A, la distance par rapport aux besoins en termes d'émergence des salariés de la Défense, et des critères techniques, bien entendu, qui viendront nourrir la discussion.

Enfin, trois options de raccordement à Nanterre, à débattre également, en fonction de critères tels que l'impact environnemental, le coût, les faisabilités techniques... Le sujet est riche.

Sur les trois variantes de tracé à la Défense, que nous vous présentons ici rapidement, vous voyez ici, d'une part, une option sous le CNIT, une option dans l'avenue Gambetta et une troisième option, le boulevard circulaire, proche du projet de tour Phare. Ces trois options sont à débattre.

Pour la gestion des travaux, et c'est un point qui méritera réflexion et une présentation plus fouillée, vous avez aujourd'hui, sur les questions soulevées, les nuisances que vont créer le chantier et singulièrement celui en tunnel, et les problèmes que soulèveront la gestion de chantier sur le site de Nanterre. Voilà les points de vigilance. Derrière, notamment à Nanterre, se posent des questions de bruit, de nuisances sonores sur lesquelles nous aurons à discuter.

J'en termine avec cette présentation rapide de l'aspect infrastructure pour passer la parole à mon collègue du STIF, qui continuera sur le volet exploitation.

Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF : Tout d'abord, un constat

positif : le RER E, dans sa configuration actuelle, est celui ayant le meilleur niveau de régularité en Ile-de-France. Notre objectif, en prolongeant ce RER vers l'ouest, est bien sûr de conserver ce niveau de performance. Nous avons repensé l'organisation de l'exploitation et prévu un principe de citation en recouvrement. C'est le principe schématisé à l'écran. Il fonctionne de la façon suivante : d'une part, les 16 RER E actuels au départ de l'Est iraient jusqu'à Nanterre-La-Folie. D'autre part, les 6 RER E nouveaux au départ de Mantes-la-Jolie iraient jusqu'à Magenta voire Evangile.

Ce principe a plusieurs avantages. Il densifie le trafic dans le tronçon central, avec 22 trains à l'heure de pointe du matin. Il réduit la longueur de la ligne, ce qui évite de répercuter les perturbations d'une extrémité sur le réseau de la ligne. Par exemple, si un train est à l'arrêt en Gare de Pantin, les allers-retours des trains entre Mantes et Magenta ne sont pas perturbés.

Le projet apporte une amélioration de l'offre de services, en termes de choix d'itinéraire, de desserte, le temps de parcours, de fiabilité et de confort. Le bénéfice concerne l'ensemble des Franciliens. Vous voyez sur ce schéma que le RER E à l'ouest crée une alternative Est-ouest au RER A.

De plus, il conforte le maillage du réseau. Pour l'Est, les 16 RER actuels desserviraient la Gare de la Défense directement, ce qui éviterait par exemple de devoir prendre des RER A en gare du Val de Fontenay. Les usagers des RER B et D en provenance du nord et allant vers l'ouest pourraient prendre le RER E dès la Gare du Nord - Magenta, ce qui leur éviterait d'aller jusqu'à Châtelet-les-Halles. Un projet connexe existe, qui renforce cette dynamique. Il s'agit de la création d'un lien piétonnier entre la Gare du Nord et la Gare de l'Est, qui ramènerait le temps de transit entre ces deux gares à 5 mn.

Tout ceci a pour effet de délester les secteurs très chargés, notamment le tronçon Châtelet-Gare du Nord - Magenta mais aussi le pôle Châtelet-les-Halles et, plus globalement, le tronçon central du RER A entre Auber et Châtelet-les-Halles.

Cette extension vers l'ouest crée une quatrième alternative pour se rendre à la Défense. Ceci rend le réseau de transport plus robuste en cas d'incident sur l'une des lignes. Aujourd'hui, la ligne Paris Saint-Lazare - Versailles Rive Droite marque l'arrêt à la Défense. Si le tracé Porte de Clichy n'était pas retenu, nous prévoyons dans tous les cas de relier le quartier des Batignolles à la Défense avec 16 trains qui marqueraient l'arrêt en gare de Pont-Cardinet.

Passons maintenant à l'évolution du nombre de trains et des gares desservies, autrement dit : la desserte.

Vous voyez, sur le schéma, la desserte actuelle entre Mantes-la-Jolie et Poissy. L'offre est limitée à 14 trains du fait des capacités d'accueil réduites en Gare de Paris Saint-Lazare. Ces 14 trains se répartissent de la façon suivante : 6 trains Transiliens, 3 au départ de Mantes-la-Jolie et 3 au départ des Mureaux. Nous avons par ailleurs 8 trains normands dont la moitié, 4 s'arrêtent à Mantes-la-Jolie. Tous ces trains, les trains normands rapides et les Transiliens, partagent les mêmes voies et peuvent donc se gêner, ce qui est source d'irrégularité.

Nous vous présentons maintenant la desserte proposée en 2020 à l'heure de pointe. Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs :

- Le premier objectif est de renforcer la desserte interne à Seine Aval, grâce à 8 trains

c'est-à-dire 6 RER et 2 trains au départ de Vernon, et grâce à des liaisons directes entre Mantes-la-Jolie et Poissy. Aujourd'hui, pour accomplir ce trajet, il faut prendre une correspondance ;

- Le deuxième objectif est de favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne, donc, avec les 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta - Evangile, avec 5 trains normands avec arrêt à Mantes-la-Jolie, à destination de Paris Saint-Lazare, et avec un train normand avec arrêt à Mantes-la-Jolie qui irait directement à la Défense ;
- Le troisième objectif recherché est d'améliorer la desserte francilienne pour les trains normands. Ceci est rendu possible avec le train normand qui s'arrête à Mantes-la-Jolie et qui va directement à la Défense mais aussi avec un deuxième train au départ de Vernon.

Au global, ce sont plus de trains à l'heure de pointe du matin, de 1 à 5 trains supplémentaires dans les gares entre Mantes-la-Jolie et Poissy et 2 trains supplémentaires pour la Normandie. Tant pour Seine Aval que pour les Normands, ce sont au final 16 trains qui se gênent moins grâce à l'infrastructure améliorée, et les travaux sur la ligne existante apporteront la fiabilité attendue.

Si je résume, sur les 16 trains qui circulent sur les mêmes voies, 12 s'arrêteraient en Seine Aval, 5 iraient à Paris Saint-Lazare, 7 desserviraient la Défense et 6 Nanterre-La Défense.

Maintenant, passons aux gains de temps. Pour les usagers franciliens, le projet apporte des possibilités de trajet plus court et des correspondances améliorées. Sur cette carte, vous voyez les gains de temps apportés par le projet en Ile-de-France pour se rendre à la Défense. Le gain moyen est de l'ordre de 6 à 8 minutes. Il concerne l'ouest, le nord parisien, la banlieue nord et l'Est. Pour faire Mantes-la-Jolie - La Défense, par exemple, ou Chelles - La Défense, le gain de temps serait dans les deux cas d'un quart d'heure par rapport à aujourd'hui.

Le RER E de demain, ce sont, tant pour l'ouest que pour l'Est, 65 trains de 225 m de long. C'est aussi un nouveau matériel roulant qui viendrait soit compléter le matériel actuel du RER E, soit ce serait du matériel neuf sur toute la ligne Est-ouest si nous arrivons à remplacer le matériel actuel du RER E sur une autre ligne. Ce nouveau matériel aurait plus de capacité de transport pour faire face à l'augmentation de trafic. Il serait plus performant, aurait des capacités d'accélération supérieure, des portes plus nombreuses, à hauteur des quais, plus larges, tout cela pour aller plus vite entre les gares et favoriser la montée et la descente des voyageurs. En complément, nous prévoyons un programme de travaux de mise en accessibilité des gares situées entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Voici maintenant 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 sur la ligne existante, les usagers de cette ligne bénéficieront de plus de confort et de régularité entre Mantes-la-Jolie et Paris Saint-Lazare.

Maintenant, Jean FAUSSURIER va vous parler des coûts du projet.

Jean FAUSSURIER : Juste quelques mots pour conclure, sur les coûts du projet. Aujourd'hui, à ce stade des études préalables qui sont financées, dans le cadre du contrat de projet Etat-Région, par l'Etat et par la Région, donc compte tenu des options dans

lesquelles nous avons encore à travailler, le coût d'ensemble peut se répartir à peu près entre ces trois masses :

- d'un côté, l'aménagement de la ligne existante entre Poissy et Mantes-la-Jolie, de l'ordre de 700 millions d'euros ;
- d'un autre côté, le tunnel lui-même, de l'ordre de 8 km, est estimé entre 1,1 et 1,3 milliard d'euros, selon les options prises en considération ;
- enfin, vous voyez l'impact des gares nouvelles, dont le coût est estimé entre 500 et 800 millions d'euros en fonction des options qui seront retenues, en particulier du nombre de gares nouvelles installées sur le projet.

Michel GAILLARD : Merci bien pour ces présentations. Si vous le voulez bien, nous allons ouvrir la phase questions-réponses. Quelques rappels sur les bonnes règles pour l'échange que nous pouvons avoir. Essayez de poser vos questions, de faire vos interventions avec le micro et de vous présenter, c'est toujours mieux ensuite pour le compte rendu. Nous aurons un petit chronomètre. Essayez de ne pas dépasser trois minutes pour votre intervention, sinon nous serons obligés de jouer les gendarmes afin que chacun puisse s'exprimer, je pense que c'est compréhensible. M. Guérin animera cette phase, je lui passe le micro.

Olivier GUÉRIN, magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la CNDP : Je vous indique aussi que vous pouvez poser des questions par écrit. Vous pouvez les remettre aux hôtesse.

Anne LE GUENNIU, Courbevoie : Je suis une habitante du quartier de la Défense. J'ai une grande sensibilité à l'écologie et je ne vois pas du tout le côté développement durable du projet de renouveau de la Défense.

Olivier GUÉRIN : Je me permets de vous interrompre. Comme cela a été dit tout à l'heure, nous ne discutons pas de l'évolution du quartier de la Défense mais du projet du prolongement du RER E à l'ouest. Les questions d'écologie sont importantes dans ce projet mais le débat ne concerne pas directement cet aspect du quartier de la Défense.

Anne LE GUENNIU, Courbevoie : Je suis attachée aux transports en commun et je me pose des questions sur le prolongement du RER E. Il y a déjà la ligne 1 du métro, le RER A. Si d'autres lignes sont nécessaires, n'existe-t-il pas un problème de conception globale et trop de bureaux concentrés en un seul endroit ? Nous pourrions rééquilibrer davantage le territoire.

Jean FAUSSURIER : Nous ferons une réponse à deux voix, avec Sandrine Gourlet. En termes d'offre de transport, le projet a une première fonction qui est de répondre à une très forte demande aujourd'hui, à une insatisfaction de l'offre de transport qui gêne les salariés de la Défense. Lorsqu'ils doivent se rendre sur leur lieu de travail, leur temps de transport augmente depuis quelques années. C'est la première remarque.

Ensuite, et c'est le volet parisien du RER E, il y a le prolongement et le maillage du RER. Avec le maillage, vous avez également une augmentation de la robustesse du système de transport, qui reste un système fragile, nous le savons tous. Le fait d'avoir des options dans un système très dense comme celui que nous connaissons en région parisienne est une amélioration également substantielle de l'offre de transport pour ceux qui ont des besoins de déplacement.

Le dernier point est que le projet se tourne également vers un territoire en développement mais je vais laisser la parole à Sandrine.

Sandrine GOURLET : Un des enjeux des projets de transports est aussi de pouvoir desservir les territoires en développement. Un de ces territoires, qui peut être intéressé d'être relié à la Défense, est le territoire de Seine Aval, c'est-à-dire toutes les communes autour de Mantes-la-Jolie. Le projet vise non seulement à desservir la Défense mais il se prolonge bien vers ces territoires.

Un des objectifs est bien de rééquilibrer les populations et les emplois entre l'Est et l'ouest de l'Ile-de-France. C'est une idée très forte dans le schéma directeur de la région Ile-de-France et qui est portée par le Conseil régional, un des principaux promoteurs du projet de prolongement du RER E à l'ouest. L'idée est bien d'avoir un développement harmonisé sur l'ensemble de l'Ile-de-France et pas uniquement sur certains pôles d'activité.

Jacques CAPET, association Naturellement Nanterre : Mon intervention sera, comme la précédente, légèrement hors sujet mais c'est délibéré. Nous pensons que le projet Eole répond tout à fait à des besoins actuels mais nous craignons qu'avec l'extension excessive de la Défense, sur son périmètre actuel et sur Nanterre, il permette de maintenir l'état de saturation, d'asphyxie actuelle à un niveau plus élevé en 2020.

Nous craignons par ailleurs que, dans la période intermédiaire entre la situation actuelle, où le réseau de transport est saturé, et 2020 où il y aura cette bouffée d'oxygène apportée par Eole, la situation des usagers des transports soit gravement endommagée. En effet, entre-temps, des dizaines de milliers d'emplois supplémentaires auront été créés sur le secteur sans que les transports nouveaux arrivent, puisqu'ils n'arriveront que dans une dizaine d'années. Nous sommes donc tout à fait d'accord sur ce projet tel qu'il se présente mais nous ne sommes pas d'accord avec l'arrière-pensée, ou la pensée explicite, de beaucoup de gens qui veulent que ce soit pour permettre la création de 30 à 50 000 emplois supplémentaires sur le secteur de l'EPADESA, soit la Défense actuelle et Nanterre.

Ensuite, et c'est un peu différent, concernant la volonté d'améliorer le maillage, nous disons non à l'option directe entre Saint-Lazare et la Défense et favorisons soit le projet par la Porte Maillot, pour lequel j'aurais personnellement une préférence, soit l'option qui passe le plus au nord mais je n'en connais pas suffisamment bien les besoins.

Enfin, il faudrait en profiter pour faire de cette ligne quelque chose d'encore plus structurant dans l'Ile-de-France avec, au niveau de Paris, une correspondance avec la ligne 7 qui, malheureusement, n'a pas été envisagée dès le départ du projet Eole mais qui mérite d'être réétudiée maintenant. C'est peut-être moins urgent et peut être étalé dans le temps mais ce n'est pas incompatible avec les prévisions pour le secteur actuel. Le maillage manquant dans la petite couronne, et à plus forte raison dans la grande couronne, doit être amélioré pour se relier aux transports existants dans Paris intramuros. C'est le deuxième vœu que nous exprimons à ce stade du débat.

Michel GAILLARD : Je voulais juste faire quelques remarques avant de vous passer la parole, pour répondre à un certain nombre de questions qui viennent d'être soulevées. Cette question des hypothèses sur le développement de la Défense, la création d'emplois, ce qui rejoint un peu la première question, la Commission va bien évidemment acter vos observations. Vous comprendrez néanmoins que les hypothèses évoquées tout à l'heure servent de cadre à des études réalisées par les maîtres d'ouvrage pour dimensionner leurs

projets et réfléchir aux besoins futurs en termes de transport mais que le sujet lui-même, s'il est ou non fondé, est un autre débat, qui n'est pas celui du projet du RER. Sommes-nous bien d'accord là-dessus ?

Voilà simplement ce que je voulais dire, nous n'allons pas aborder cette question du bien-fondé ou non de créer 50 000 emplois à la Défense, ce n'est pas notre sujet. Cependant, nous actons votre observation. Je vous passe la parole.

Sandrine GOURLET : Sur le risque d'asphyxie de la Défense, il est sûr que le RER E permet de répondre à certains besoins et notamment de décharger le RER A de 10 à 15 %. Il faut voir que le projet de prolongement du RER E n'est pas le seul projet de transport porté actuellement au niveau de la région Ile-de-France. Dans le cadre du plan de mobilisation pour le transport porté par la région Île-de-France et le département, un grand nombre de projets sont en cours. Ce sont des investissements de 18 milliards d'euros pour 60 projets dont près de la moitié d'entre eux sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. De nombreux autres projets sont donc en cours, notamment des prolongements de lignes de métro, qui sont en travaux, le prolongement des quatre lignes de tramway existantes et la création de quatre nouvelles lignes, également l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER. Nous avons parlé de la désaturation du RER A mais il existe également un programme d'amélioration du fonctionnement du RER A. Le RER B est en travaux. Nous sommes en train de préparer des travaux d'amélioration des RER C et des RER D, pour permettre d'avoir plus de RER, plus réguliers, plus fiables. Il existe aussi des projets neufs, comme le projet de prolongement du RER E à l'ouest, comme également la tangentielle nord actuellement en travaux entre Épinay et le Bourget et qui a vocation à se prolonger du côté de Sartrouville, qui permettra aux habitants de ce quart nord-ouest d'avoir des alternatives de transport, et 300 km de lignes de bus en site propre sont actuellement en projet.

L'objectif est donc bien de dire que nous ne faisons pas qu'un seul projet, nous ne nous concentrons pas sur un seul projet mais qu'un ensemble de projets va permettre de répondre à un ensemble de besoins. Un seul projet, même un RER, ne permettra pas de répondre à l'ensemble des besoins.

Frédéric LEFRET, Nanterre métropole d'avenir : Bonsoir. Nous avons commis un cahier d'acteurs que vous pourrez trouver à l'entrée. J'ai juste une observation. Évidemment, désaturer le RER A sur Nanterre, c'est très important. Nanterre, je vous le rappelle, c'est 35 000 étudiants sur l'Université de Nanterre mais surtout, quelque chose d'important qui ne pouvait pas être prévu au moment où cela a été déterminé, est l'arrivée d'un grand stade de 40 000 places à Nanterre. Au niveau de la localisation de la gare, du côté Nanterre La Folie, il ne faudrait pas que cette gare soit trop proche du stade, tout simplement pour faire en sorte qu'après les matchs, les gens puissent évacuer. C'est un élément extrêmement important. Plus vous mettez la gare proche du stade, moins ce sera efficace pour la population qui viendra voir les matchs.

Nous avons aussi proposé que ces gares puissent aussi désenclaver une partie de Nanterre aujourd'hui complètement enclavée : le petit Nanterre. C'est aussi très important. Donc la localisation de cette gare à la Folie va permettre de desservir l'Université, le petit Nanterre mais aussi elle doit être éloignée du stade dont le projet se nomme le stade Aréna, de 40 000 places, qui doit voir le jour en 2014.

Jean FAUSSURIER : Merci de votre observation. Deux remarques, par rapport à cela : la première, comme vous le savez sans doute, est que, comme le stade Aréna est prévu pour

2014 et qu'Eole est prévu pour 2020, vous voyez bien qu'Eole n'est pas dimensionnant pour les flux de ce stade. Ensuite, et nous avons eu quelques contacts pour y réfléchir, la localisation envisagée pour la Gare Eole est au droit de Nanterre préfecture. La question sera examinée mais ne sera pas nécessairement une question physique, cela peut être éventuellement une question selon les distances de fermeture au moment des évacuations. Nous sommes plutôt sur des mesures d'exploitation que sur des mesures sans doute d'implantation physique.

Jean-Yves DURANCE, association des utilisateurs de la Défense et CCIP : Premièrement, nous nous réjouissons très fortement de voir enfin ce projet arriver. Je rappelle qu'il a été déclaré d'utilité publique en 1991, cela ne fait guère que vingt ans. Nous sommes extrêmement en faveur de ce prolongement et très clairement en faveur de l'option, qui est d'ailleurs retenue en préférence par le STIF et RFF, par la Porte Maillot, avec une gare d'interconnexion à la Porte Maillot. De tous les contacts que nous avons, cette interconnexion avec le RER C est absolument fondamentale, aussi bien en proximité de Paris quand extrémité Val-d'Oise et Essonne où un certain nombre de salariés, même s'ils sont minoritaires, ont absolument besoin d'améliorer leurs conditions de transport.

Sur les gares défensiennes, nous avons une préférence marquée pour celle qui est près de Cœur Transport, pour renforcer l'aspect du hub transport, même si les deux autres gares ont une vraie signification. En particulier, ce qui reste posé de manière très claire est la desserte du quartier de l'Esplanade ou de la partie Est-Nord-Est de la Défense, pour les habitants autant que pour les salariés.

Je rappelle par ailleurs qu'une enquête réalisée parmi nos mandants a constaté que plus de la moitié des visiteurs internationaux d'affaires de la Défense, c'est-à-dire personnels et cadres basés à la Défense qui vont à l'étranger ou visiteurs étrangers, transitent en réalité par l'ensemble Gare du Nord - Gare de l'Est, compte tenu du caractère très spécifique de la Défense et des fonctions financières. Donc, le rapprochement avec Londres, Bruxelles et l'Allemagne est un des éléments fondamentaux. Sur ce point, ce projet est très important.

Un vrai sujet de préoccupation, en revanche, ce sont les délais tels qu'ils ont été confirmés aujourd'hui ; la livraison de la partie centrale du tunnel en 2020 nous paraît beaucoup trop lointaine. Nous avons le sentiment, et constatant les vitesses de réalisation d'infrastructures de cette nature dans d'autres pays comme en particulier l'Espagne, qu'avec une vraie volonté de maîtriser les délais administratifs, une mise en place plus rapide pourrait avoir lieu. Il y a urgence. Nous attendons tous Eole de manière très importante.

Olivier GUÉRIN : Fait-on mieux, plus vite, en Espagne ?

Jean FAUSSURIER : Cela dépend de la nature du terrain. Nous avons indiqué en tant que maître d'ouvrage que les délais de chantier que nous indiquons sont des délais que nous ne pouvons pas réduire par simple décision. Une vitesse de progression d'un tunnelier fait qu'un tunnel de 8 km demande six ans pour être terminé. Voilà pour la dimension chantier. Je voulais simplement rappeler que dans la première phase du RER E, le tunnel doit faire un peu plus de 3 km, et nous savons que nous étions sur un programme où il y avait une forte volonté d'avancer. La DUP, la déclaration d'utilité publique, est sortie en novembre 1991 et la livraison a été faite, effectivement, en 1999. Nous voyons qu'il suffit de faire la translation pour retomber sur des calendriers à peu près comparables, et tendus.

Christian DE PERTHUIS, CAP GEMINI, Versailles : Bonjour, je suis ingénieur Cap

Gémini. Tout d'abord, je me réjouis du projet. Je suis vraiment content que, pour ce RER, tous les acteurs publics aient la volonté manifeste de le prolonger jusqu'à la Défense et même vers le Grand Ouest. Je suis aussi plutôt favorable à un tracé sur la Porte Maillot, avec le RER C et le maillage avec la ligne 1, je trouve cela plus logique. Simplement, je me posais la question sur la gare du RER A. Pourquoi ne pas la réutiliser, surtout qu'il s'agit d'une gare à double quai ? Pourquoi ne pas réutiliser cet important volume souterrain ? A Châtelet-les-Halles, c'est pire et il ne faut pas reproduire ce qui est pire ailleurs. Il y a trois RER à Châtelet-les-Halles.

Ensuite, qu'en est-il d'un prolongement vers l'Est, plutôt vers Roissy ? Je sais que c'est peut-être hors sujet mais il existait un ancien projet, qui s'appelait Eleonor et, cette fois-ci, je poserai la question à RFF : pourquoi a-t-il été abandonné et y aura-t-il un jour la volonté de reprendre ce projet pour desservir Roissy et permettre une liaison expresse la Défense - Roissy, comme c'était le cas auparavant ? De plus, ce projet avait l'ambition de permettre à des TGV d'emprunter cette infrastructure et de la rendre mixte, RER E, TGV et liaison LGV Normandie. Je sais que c'est peut-être un peu compliqué pour les gens du public.

Le tunnel sera-t-il au gabarit TGV ?

Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Concernant l'utilisation de la gare actuelle du RER A, cela semble un peu difficile. Comme vous le savez, le RER A est aujourd'hui saturé. Les deux quais et les quatre voies sont utilisés à 100 % par le RER A et ce sont les premiers éléments en termes de capacité de la gare. Ensuite, se posent des questions techniques de branchement du futur tunnel du RER E sur le tunnel existant du RER A, qui semble très compliqué à réaliser.

Sur la deuxième question, qui porte sur le projet Eleonor, des études ont montré qu'en termes d'exploitation, la mixité entre un transport régional de type RER et un transport de type national de type TGV n'était pas compatible. Cela fragilise à la fois les circulations RER et les circulations à grande vitesse.

Sandrine GOURLET : Concernant la desserte de Roissy, une liaison existe aujourd'hui, c'est le RER B, qui permet d'aller à Roissy de façon efficace, en 40 mn depuis la Gare du Nord avec un lien toutes les 6 mn. C'est un projet sur lequel nous effectuons actuellement des travaux pour améliorer encore la fiabilité de l'exploitation. Un autre projet, le CDG Express, est prévu pour desservir la Gare de Roissy. Ce projet de transport est porté par l'Etat puisqu'il a été retiré de la compétence du STIF pour être pris en charge par l'Etat. Un appel d'offres a été lancé pour établir un contrat de partenariat. Il est toujours en discussion et il nous a été indiqué récemment que la signature du contrat devrait intervenir dans les prochaines semaines.

Olivier GUÉRIN : Avez-vous d'autres projets à citer concernant la desserte de Roissy ?

Sandrine GOURLET : Il y a le projet du métro automatique du Grand Paris qui prévoit une des branches pour desservir Roissy depuis la gare de Pleyel en passant par la Défense.

Olivier GUÉRIN : C'est donc un autre projet, qui fait l'objet d'un autre débat public, avec un projet de rocade autour de Paris, qui est différent.

Jean FROMENT, Courbevoie, Thales : J'habite maintenant Courbevoie et, avant, j'habitais Cergy. Le RER A est très saturé et je voudrais savoir si le RER A et le RER E vont utiliser les mêmes lignes ou s'il s'agira de deux lignes différentes, parallèles. Y aurait-il une autre solution, en allant de Saint-Germain-en-Laye à Poissy, pour avoir une ligne parallèle

et ne pas saturer la partie qui va de la Défense et la partie commune qui va à Cergy et Poissy ?

Olivier GUÉRIN : Donc la question est de savoir si le prolongement du RER E affectera la circulation du RER A, si j'ai bien compris.

Rachid EL MOUNZIL : Les deux lignes sont totalement indépendantes.

Jean FROMENT : N'y aurait-il pas une solution entre Saint-Germain-en-Laye et la Défense puis Saint-Germain-en-Laye et Poissy ?

Sandrine GOURLET : Il existe dans cette zone un autre projet pour relier Poissy, qui s'appelle la tangentielle ouest. Il consiste à prolonger une ligne existante pour avoir une liaison entre Saint-Cyr, donc juste au nord de Versailles, remonter sur Saint-Germain-en-Laye et ensuite remonter en direction d'Achères et de Poissy. Nous nous sommes mis d'accord sur la partie Saint-Cyr - Saint-Germain-en-Laye et maintenant, nous sommes en cours de discussion pour savoir comment nous remontons au bord en direction d'Achères et de Poissy.

Guillaume LE BER, Courbevoie : Je réside dans le quartier à proximité de l'Esplanade de la Défense et je travaille sur Paris. Auparavant, j'habitais Clichy et cela a son importance, je vous expliquerai pourquoi.

Sur le prolongement au niveau du tracé, je suis, comme beaucoup de monde, favorable à l'implantation d'une gare à la Porte Maillot pour desservir le Palais des congrès et l'ensemble du 16^e et du 17^e arrondissement. Sur l'implantation de la gare elle-même, le projet de l'implanter sous le CNIT me paraît être la meilleure solution. En revanche, cela ne résout en rien le problème de la saturation du quartier de l'Esplanade de La Défense, qui va d'autant plus se développer avec l'implantation des deux tours du projet Hermitage dans les années à venir. Également, au niveau du prolongement du RER E, cela ne fera que renforcer la saturation de la Gare de l'Esplanade de la Défense aux heures de pointe du matin.

D'autre part, au niveau de l'implantation d'une gare à Nanterre la Folie, je rejoins les propos de Frédéric Lefret sur la nécessité de ne pas la développer à proximité de l'emplacement du stade, pour éviter tout mouvement de foule excessif aux entrées et sorties des matches.

Je suis défavorable au tracé envisagé à la Porte de Clichy. Je pense effectivement que le fait de redéployer le Transilien entre Paris et la Défense, en le rendant omnibus pour desservir les gares de Pont-Cardinet ainsi que de Clichy Levallois et d'Asnières, est primordial. La question sera directe vis-à-vis des exploitants du Transilien : pourquoi cela n'est-il pas fait aujourd'hui ?

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Effectivement, pour la partie exploitation actuelle de ce que nous appelons le groupe 2, la fameuse ligne Paris Saint-Lazare - La Défense, vers Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche, actuellement, il n'est pas possible, avec les installations actuelles, d'augmenter de façon conséquente le nombre d'arrêts entre Paris Saint-Lazare et la Défense. Pour être très clair, nous étudions actuellement pour l'horizon 2015 l'arrêt des trains à la gare de Pont-Cardinet. Cela semble possible pour quelques trains par heure et dans chaque sens, de façon à améliorer à la fois la desserte de la Zac des Batignolles pour se rendre vers Paris Saint-Lazare mais également pour que, depuis la Zac des Batignolles, nous puissions

accéder très commodément à la Défense. C'est une première étape.

Dans une seconde étape, l'horizon du projet d'Eole, nous pouvons envisager un certain nombre de modifications des installations de sécurité qui permettraient d'augmenter sensiblement les arrêts entre la Défense et Paris Saint-Lazare, selon un schéma de desserte en cours d'examen avec le STIF et RFF. Différentes solutions sont envisageables. Cela va du tout omnibus à une desserte plus modulée mais qui renforcerait en particulier la desserte de Clichy Levallois et d'Asnières, de façon à faciliter les échanges entre ces communes et La Défense.

C'est donc clairement dans le scope du projet d'Eole à l'ouest. C'est une sorte de sous-produit actuellement à l'étude pour la même échéance.

Olivier GUÉRIN : Je crois qu'il existe d'autres alternatives sur la desserte de la porte de Clichy.

Sandrine GOURLET : C'est l'alternative principale. Il y a également le prolongement de la ligne 14, qui permettra aussi de desservir l'autre partie de la Zac des Batignolles. Cela permet d'avoir une couverture de cette zone qui est une zone importante de développement pour la Ville de Paris. Cela permet aussi que nous ayons des accès au nord et au sud de cette zone de développement, sachant que, comme le disait Luc Robert de la SNCF, l'objectif est d'arriver à une desserte de Pont-Cardinet, de 28 trains à l'heure à l'horizon d'Eole, soit environ un train toutes les deux minutes, qui est une desserte métro. Cela permet donc d'avoir une desserte efficace de cette zone.

Luc ROBERT : Je précise que ces 28 trains ne desservent pas tous la Défense. Il s'agirait des 12 existants, qui desservent déjà Pont-Cardinet et sont sur la branche de Nanterre-Université et Cergy, les 16 autres étant ceux qui circulent sur la ligne Paris Saint-Lazare - La Défense et, au-delà, vers Saint-Cloud et Versailles.

Olivier GUÉRIN : Une autre question portait sur la desserte d'Esplanade.

Sandrine GOURLET : Concernant la desserte d'Esplanade, plusieurs questions se posent. Il y a déjà la sortie du métro Esplanade, qui présente des difficultés aux heures de pointe, matin et soir. Nous avons commencé à discuter avec l'EPADESA et à regarder sur le plan technique avec la RATP ce qui pouvait être fait pour augmenter le nombre d'accès sur cette station. Nous avons déjà un premier diagnostic technique et une idée de ce qui est ou non faisable.

D'autre part, concernant la desserte interne de la Défense, nous sommes là aussi en train de lancer une réflexion avec l'EPADESA en se disant que la desserte interne de la Défense ne peut pas être faite par la ligne du métro ni par les différents arrêts de RER. Il convient de réfléchir à un mode de transport complémentaire, en surface ou au sous-sol, nous ne le savons pas encore, qui permette de desservir cette zone très large où nous n'avons finalement que très peu de points d'accès.

Olivier GUÉRIN : Souhaitez-vous compléter ?

Michel MATHYS, C8 Collectif, Nanterre : Le projet RER E aura des incidences importantes sur la ville de Nanterre, notamment en matière d'infrastructure. C'est une nouvelle gare à Nanterre La Folie, ce sont des voies de retournement au droit de la cité des provinces françaises, ce sont des voies de garage sur l'île ferroviaire, ce sont de nouvelles infrastructures au niveau du pont de Rouen, soit un saut-de-mouton, soit un terrier. La

question est donc de savoir comment sera traité le bruit dans le projet ? Dans ce que j'ai lu du projet, j'ai simplement fait le constat que le RER E n'apporterait que deux décibels supplémentaires au niveau du bruit. Je pense que deux décibels, c'est énorme puisque 3 dB représentent pratiquement un doublement du niveau de bruit. Il me semble donc qu'aujourd'hui, la technique permet des améliorations notables sur les niveaux de bruit, que ce soit sur le matériel roulant ou sur les voies. J'ai lu que sur le métro T2, des améliorations avaient été apportées par le meulage des voies. Il me semble par conséquent que, dans le projet, il devrait y avoir un objectif ambitieux de réduction des bruits, non seulement sur les nouvelles infrastructures mais également sur tout le réseau existant, jusqu'à Mantes-la-Jolie.

J'ai entendu tout à l'heure que le projet Eole devait être compatible avec le projet de TGV Normandie. Or aujourd'hui, nous n'avons aucune information sur ce que pourrait être le tracé du TGV Normandie, notamment de son arrivée sur Nanterre. Il est donc difficile de se prononcer sur l'implantation d'une gare à Nanterre si tous les éléments ne sont pas connus, à un moment donné, pour les implantations des gares.

Olivier GUÉRIN : RFF et la SNCF sont-ils ambitieux pour diminuer le bruit ?

Jean FAUSSURIER : Sur le bruit, aujourd'hui à Nanterre, vous l'avez vu dans les études, nous avons cinq points noirs bruit, c'est-à-dire que nous avons cinq bâtiments qui sont soumis à la réglementation du plan de résorption des points noirs bruit. Nos études actuelles indiquent à ce stade qu'il n'y a pas de création de points noirs bruit supplémentaires à traiter dans le cadre du projet.

Maintenant, les choses avanceront avec le projet et, bien entendu, c'est un point de vigilance important. Il est évident qu'on ne réalise pas un projet d'infrastructure ferroviaire dans un site urbain sans être très vigilant sur cette question des nuisances sonores. Ce sont des choses qui évolueront avec l'avancée du projet, les mesures in situ qu'il faudra prendre si besoin pour vérifier les impacts sonores, qui ne sont d'ailleurs pas tous négatifs. Il ne s'agit pas que d'augmentation puisque, comme nous retirons les trains sur une voie, certains territoires de Nanterre bénéficieront également d'avantages en termes d'impact sonore.

Concernant la question de compatibilité avec le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, nous ne préjugeons pas aujourd'hui des choix qui seront faits en leur temps sur le projet de ligne nouvelle Paris Normandie. Nous disons que, dans la situation la plus contrainte, aujourd'hui, le projet Eole est compatible avec le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, c'est-à-dire que s'il était décidé que le projet de ligne nouvelle Paris Normandie devait avoir une gare à Nanterre la Folie, la conception est compatible. Cela ne veut pas dire que le projet de ligne nouvelle Paris Normandie a arrêté quoi que ce soit s'agissant de son implantation aujourd'hui à Nanterre. Pour nous, c'est simplement une réflexion en termes de mesures conservatoires pour éviter de faire des fausses manœuvres qui seraient ensuite préjudiciables, en particulier pour le contribuable.

Olivier GUÉRIN : J'ajoute qu'il y aura très vraisemblablement, en temps utile, un débat public sur cette ligne nouvelle Paris Normandie.

Jacques PANCERA, Président de la Compagnie foncière internationale de l'Arche : Je souhaiterais ce soir témoigner, dans le cadre de mon rôle d'investisseur dans les immeubles de bureaux, notamment à la Défense, mais également donner un regard international d'acteurs économiques qui nous observent, par comparaison avec d'autres

sites mondiaux qui évoluent de façon très sensible depuis quelques années. La concurrence existant désormais entre les pôles économiques européens mais également ceux qui se développent au niveau mondial est un regard dont je voudrais témoigner ce soir.

En effet, l'attractivité de Paris et de la Défense, qui fait partie de Paris pour nombre d'interlocuteurs internationaux, ne souffre pas de discussion sur la nécessité d'une accessibilité aux investissements qui sont faits. Le projet du RER E a été présenté à mes investisseurs internationaux depuis les tours d'Aréva, où était situé à l'époque l'EPAD, il y a pratiquement 15 ans. La logique de cette desserte est le fait qu'elle relie les gares du pôle Europe – Londres, Bruxelles, l'Allemagne – par lequel nombre d'entre eux transitent. Le fait de leur permettre l'accessibilité vers la Défense de manière confortable et rapide, avec une halte à la Porte Maillot où nombre d'entre eux s'arrêtent et séjournent parce que les capacités hôtelières et les événements qui s'y produisent font partie du paysage, est quelque chose d'essentiel et sur quoi ils attendent des signes forts. Mon message et ma contribution sont que ce projet paraît être une évidence vu de l'extérieur et qu'ils attendent maintenant des signes forts de décision et de calendrier de réalisation.

Arnaud BERTRAND, Paris : Bonjour. Je travaille ici, à la Défense, je voudrais vous remercier pour l'organisation de ce débat. Juste, à mon sens, cela commence trop tôt pour les gens de la Défense.

Mon premier point est plutôt une observation. Il me semble essentiel que le RER E demain s'arrête à Porte Maillot. Pourquoi ? Parce que je pense que, notamment pour tous les gens qui sont sur le RER C, et il y a du monde qui vient du RER C, le matin, depuis le nord, cela offre des possibilités de correspondance vers l'ouest et vers l'Est qu'il serait vraiment dommage de rater. Le RER C a peu de correspondances avec le reste des lignes et il serait vraiment dommage de ne pas saisir cette occasion. C'est possible de le faire aussi Porte de Clichy mais je pense que cela rajoute trop de temps de parcours.

Pourquoi, dans ce projet de prolongement vers Mantes-la-Jolie, ne pensez-vous pas à supprimer la desserte en RER A de Poissy et à la remplacer par une desserte uniquement RER E, ce qui permettrait peut-être d'avoir plus de trains vers Cergy ?

Enfin, dernière question, elle a été un peu abordée tout à l'heure mais, à mon sens, pas assez : une quinzaine d'années plus tôt, le RER E devait passer par Pont-Cardinet, réutiliser les voies du faisceau Saint-Lazare. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, et c'est peut-être très bien, mais il me semble qu'il y aurait peut-être mieux à faire que d'améliorer la desserte, en s'arrêtant à Pont-Cardinet, où d'importants projets de développement sont prévus. Quand on regarde la carte des gares entre Saint-Lazare et la Défense, on voit qu'il est dommage que toutes les correspondances possibles soient ratées. La ligne 2 passe au métro Rome et il n'existe pas de correspondance avec le train. Le T3 passera jusqu'à la Porte d'Asnières et il évitera les correspondances avec ce train. Peut-être aurons-nous une correspondance avec le métro de rocade, le Grand Paris ou Arc Express mais de nombreuses occasions sont ratées à cet endroit-là.

J'ai une idée que je voudrais vous soumettre pour avoir votre avis. Ne pourrions-nous pas créer une ligne de tram-train, un peu comme le T2, entre la Défense et Saint-Lazare et peut-être au-delà un jour, avec des arrêts plus fréquents sur cette zone où des centaines de milliers de personnes habitent et qui, peut-être, travaillent à Saint-Lazare et à la Défense ? Il serait possible de créer peut-être deux fois plus de stations, des trams-omnibus toutes les 3 à 4 mn, des sortes de T2 rallongés, des métros légers qui desserviraient cette zone et qui seraient en correspondance à Asnières vers les branches, vers le nord, avec la ligne 2, avec

le T3, le RER C, peut-être, et qui favoriseraient beaucoup les correspondances et les mouvements.

Cela me semble assez peu coûteux parce que les voies existent. Entre Saint-Lazare et Bécon, vous pourriez utiliser deux voies pour ce tram-train et rabattre les trains Paris - Versailles qui seraient plus directs sur la voie de Nanterre. Il y aurait peut-être un peu de travaux entre Bécon et la Défense.

Sandrine GOURLET : Concernant la suppression éventuelle de la branche de Poissy, pour l'instant il faut avoir en tête que dans la création du RER E, nous ne mettons que 6 RER à l'heure de pointe. Nous serons donc très loin d'avoir couvert tous les besoins quand nous mettrons en service ce RER. Pour l'instant, l'idée est de décharger ce qui existe et non de supprimer des éléments qui fonctionnent. Donc, pour l'instant, il n'est pas question de supprimer la desserte de Poissy.

Pour l'instant, nous essayons de rattraper le retard. Il n'y a pas eu de grands projets majeurs de transport depuis de nombreuses années et, hormis la ligne 14 et la création du RER E 1, il ne s'est pas passé grand-chose depuis vingt ans. Nous en sommes plutôt à une phase de rattrapage et nous n'envisageons pas pour l'instant de supprimer des dessertes.

Concernant les projets entre Saint-Lazare et la Défense, notre travail au STIF est d'étudier les besoins de déplacement, de regarder où sont les trous de desserte. Il se trouve que, dans cette zone, le réseau est déjà très maillé. Nous ne répondons pas forcément à des liaisons directes de besoins particuliers mais c'est quand même une zone très maillée, très desservie. Il est vrai que, pour l'instant, ce n'est pas là que se portent les priorités. Les priorités sont de désaturer la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, d'amener le métro en proche couronne pour faire des maillages efficaces, porter des projets comme le prolongement du RER E. Nous sommes pour l'instant plutôt à créer les projets de rattrapage de situations qui se sont dégradées, comme le RER A, comme la ligne 13. Ensuite, nous pourrions peut-être examiner d'autres projets. Déjà, nous essayons de rattraper et de faire en sorte que le réseau existant fonctionne.

Jean-Michel PAUMIER, CESR IDF : Le Conseil économique et social de la région Ile-de-France a déposé un cahier d'acteurs et appuie fortement cette opération, pour plusieurs raisons. D'abord, il faut le rappeler, il ne s'agit pas uniquement d'une opération transport mais également d'aménagement du territoire. Dans ces différentes contributions apportées, dans le cadre de la préparation du schéma directeur de la région Ile-de-France, auquel Mme Gourlet faisait allusion tout à l'heure, le CESR s'est toujours prononcé pour cette opération comme un élément très structurant pour la région Ile-de-France et contribuant à l'aménagement, non seulement de l'ouest francilien mais ayant des répercussions aussi au niveau de sa grande transversale Est-ouest, sur les relations Est-ouest et certaines formes de rééquilibrage.

Je rappelle simplement que, pour l'ouest francilien, il s'agit de relier intelligemment une Opération d'Intérêt National, le Mantois, à un pôle économique majeur qui s'appelle la Défense. C'est la première raison.

La deuxième raison est plus spécifique à l'aspect transport. A un moment où nous développons, à juste titre, les liaisons de rocadés, c'est-à-dire les liaisons de banlieue à banlieue, nous pensons que nous ne résoudrons pas efficacement cette question des relations de banlieue à banlieue sans avoir résolu préalablement la question des artères centrales. La ligne A du RER et la ligne E du RER font partie des grandes aortes qui

irriguent la région Ile-de-France et connaissent à cet égard une augmentation de leur trafic qui a été rappelée pour la ligne E du RER et que nous pourrions reprendre pour la ligne A également.

Enfin, un dernier élément, qui a été soulevé par Jean-Yves Durance tout à l'heure, est la question des délais. Nous pensons qu'une opération comme celle-ci est anticipatrice de développement futur mais qu'elle est aussi de la chirurgie réparatrice. Je rappelle que la question de l'implantation d'une gare à Porte Maillot sur la ligne A du RER a été longuement mise en débat. Elle ne s'est pas réalisée, soit, et il y a effectivement, vis-à-vis de la gare de la Porte Maillot, de la chirurgie réparatrice à faire mais, de manière générale, le renforcement de cette artère importante que constitue la ligne A du RER par le soulagement que lui apportera cette nouvelle relation paraît tout à fait bénéfique aux déplacements en région Ile-de-France.

Marc VIGNAU, Adjoint au maire, à l'aménagement et à l'urbanisme, de Nanterre : Je suis habitant du quartier du petit Nanterre et ai la chance d'avoir cette fenêtre devant le pont de Rouen. Je parlerai donc à deux titres. Je voudrais d'abord faire savoir que la Ville de Nanterre déposera un cahier d'acteurs.

Ensuite, je ne partage pas du tout ce qu'a dit Monsieur sur la question du bruit ou alors, je l'invite à passer une semaine chez moi. Nanterre, avec d'autres communes, a établi une carte du bruit et le pont de Rouen est un des lieux les plus bruyants de Nanterre, puisqu'y passe la ligne Paris Rouen, et c'est là où viendra se raccorder le RER E pour le Mantois. Je crois que nous avons des éléments à disposition, que nous mettrons dans le cahier d'acteurs. La question du bruit est très importante.

La deuxième question est un hypothétique saut-de-mouton prévu au pont de Rouen. L'Etat a déjà fortement enclavé ce quartier. S'il est vrai que des lignes ferroviaires existaient avant la création du quartier, l'Etat est venu entre-temps y construire l'autoroute A86, qui bloque complètement le quartier. Aujourd'hui, des projets sont en cours avec, entre autres, l'arrivée du T1. La problématique est comment passera-t-il le pont de Rouen ? Au moment où nous travaillons sur des projets pour pouvoir désenclaver ce quartier, un hypothétique saut-de-mouton viendrait complètement l'enfermer. Je vous dis que la Ville de Nanterre ne l'acceptera jamais et les habitants du petit Nanterre non plus.

Je parle du T1 parce qu'en même temps, mettre une gare au pont de Rouen pourrait être un hub avec le T1, pourrait désengorger aussi le RER A puisque de nombreuses personnes en provenance de Colombes, d'Argenteuil et du quartier du petit Nanterre viennent rejoindre le RER A à Nanterre Université. Une gare au pont de Rouen permettrait, en deux stations de tram, de relier le RER E, le RER A et peut-être commencer à véritablement désenclaver le quartier du petit Nanterre sans y mettre une infrastructure à 18 m de haut.

Jean FAUSSURIER : Ce sont de nombreux sujets que nous aurons l'occasion, je pense, de rediscuter lors de la séance de Nanterre.

Nous n'allons pas épiloguer sur le bruit. Je vous ai donné les résultats que nous avons actuellement dans les études et j'entends bien ce que vous dites. Nous indiquons qu'à l'occasion des études qui avanceront, nous aurons des informations de plus en plus précises qui nous permettront, dans le cadre de la concertation prévue par ce projet, de traiter au cas par cas les sujets de bruit qui apparaîtront, bien entendu.

Sur la question du saut-de-mouton, il y a aujourd'hui dans le débat trois propositions. Aucun choix n'est privilégié aujourd'hui du maître d'ouvrage et du STIF. Les trois

propositions sont en discussion. Chacune présente des avantages et des inconvénients, sur les possibilités qu'offre chacune des options de pouvoir notamment désenclaver le petit Nanterre. Sur ce plan technique, nous ne pouvons pas forcément apporter les mêmes réponses.

Dans le troisième élément que vous indiquez, vous ouvrez la discussion sur l'opportunité de mettre les gares du côté du pont de Rouen. A ce stade, je peux vous donner deux éléments. Le premier est que, techniquement, nous ne savons pas aujourd'hui comment mettre une gare au pont de Rouen, compte tenu que nous sommes en courbe, d'une part, je pense notamment à la question de la mise en accessibilité d'un quai en courbe pour les personnes à mobilité réduite. D'autre part, de vraies questions d'exploitation sont soulevées par le fait de mettre une gare au pont de Rouen car les trains vont être obligés de ralentir beaucoup plus tôt. Nous risquons donc d'avoir des difficultés dans le maintien de l'objectif d'exploitation que nous avons.

Enfin, un dernier point, nous avons, sur le site de la Folie, la possibilité d'offrir un arrêt. Une gare est une opportunité de développement, pour les usagers locaux, d'avoir des accès et des arrêts. Nous pouvons donc avoir 22 trains à l'heure qui s'arrêtent. Si nous pouvions mettre la gare au pont de Rouen, nous tomberions à 6 trains par heure. Nous passerions donc de 22 trains par heure à 6 trains par heure, dans l'hypothèse où, techniquement, ce projet serait réalisable. J'imagine que nous aurons l'occasion de reparler du sujet lors du débat de Nanterre.

Olivier GUÉRIN : Je rappelle que ce débat aura lieu le 22 novembre à Nanterre.

Yves EGAL, Puteaux : Bonjour. Je suis habitant de la Défense et je représente un certain nombre d'habitants et je déposerai donc un cahier d'acteurs.

M. Gaillard, Président de la CPDP, nous a bien dit qu'il ne fallait pas revenir sur la question des fondements et je suis tout à fait favorable au RER E. Si, toutefois, les fondements n'étaient pas prouvés, il est évident que les citoyens auraient raison de se poser la question. Or, je voudrais dire qu'il existe quand même un grand principe qui justifie l'extension de la Défense et le RER E car, il ne faut pas se le cacher, le RER E vise à résoudre des problèmes actuels mais aussi à préparer l'avenir. Le grand principe est que la densification, dans des quartiers concentrés de bureaux, facilite énormément le transport en commun. Il est évident que si vous mettez des bureaux dans une plaine ou au milieu des betteraves, les gens vont tous venir en voiture. Si vous avez des bureaux concentrés, les gens viennent en transports en commun et la preuve est donnée par le quartier de la Défense, un des quartiers au monde, même s'il est difficile d'établir des statistiques à l'échelle du monde, où la proportion de gens qui viennent en transports en commun est la plus forte du monde, 85 %. Il est donc écologique d'étendre la Défense. Ce n'est jamais dit mais c'est une vérité prouvée et je peux vous l'expliquer en détail si vous le souhaitez.

Maintenant, une fois que nous avons prouvé la nécessité d'étendre la Défense, pour des raisons d'environnement, et la nécessité du RER E qui va avec, je voudrais revenir sur quelques points puisque les habitants sont assez voire très favorables. Concernant Roissy, vous avez dit que les TGV ne pourraient pas y aller mais qu'il risque quand même d'avoir une concession. J'entends que Roissy ne veut pas la faire parce qu'il a peur qu'ensuite ces conducteurs se mettent en grève. Les expériences des jours passés sont malheureusement là pour lui donner un peu raison. Je dirais donc que de faire passer les trains du RER E vers Roissy serait assez facile puisqu'en fait, ils passent tous les deux à la gare de l'Est. J'ai moi-même été Président de la Commission d'enquête pour CDG Express et RFF m'a bien

dit qu'une fois faite la virgule arrivant de CDG Express en Gare de l'Est, nous pouvons très bien, une fois que les trains sont en Gare de l'Est, rejoindre le RER E et arriver à la Défense. Ce serait donc un beau projet, peut-être avec certains coûts mais néanmoins un beau projet que le RER E aille jusqu'à Roissy.

Ensuite, l'intérêt de la Porte Maillot est évident pour les connexions mais aussi pour autre chose, qui ne plaira pas à tous les Parisiens. Paradoxalement, la Porte Maillot est aussi une extension de la Défense. Si nous mettons une station, il est évident qu'à côté, nous allons construire des bureaux et, je l'espère, des tours, ce qui a déjà été étudié. Il y a de la place, cela ne gêne personne, le morceau du bois de Boulogne qui est ici est extrêmement mal mis en valeur. Nous pouvons aussi couvrir le périphérique. Donc n'oublions pas que la Porte Maillot est un lieu qui peut accueillir des bureaux. Ceux qui ont peur que la Défense soit trop grande devrait l'appuyer puisque cela mettra quelques bureaux à la Porte Maillot plutôt qu'à la Défense.

Olivier GUÉRIN : Y aura-t-il une autre branche du RER E ?

Jean FAUSSURIER : Un des éléments que nous recherchons avec le projet de RER E est la performance, qui implique certaines conditions. L'une d'elles est le schéma en recouvrement qui a été présenté et qui vise à raccourcir la longueur de l'ensemble de la ligne.

Le deuxième élément est que nous observons qu'en multipliant les branches, nous augmentons le risque de déstabilisation de la qualité des systèmes. De ce point de vue, aujourd'hui, le RER E à l'Est a déjà fait deux branches. Je vois mal comment en rajouter une troisième, du simple point de vue de l'exploitation. C'est en ce sens que le projet envisagé à un moment donné est aujourd'hui abandonné puisque le choix qui a été fait est d'avoir, à Gare de l'Est, ce projet de Roissy Express qui emmènera à Roissy.

J'ajoute un point de détail. Cela fait 20 ans que nous attendons, non pas la virgule mais le lien piétonnier entre la Gare Magenta et la Gare de l'Est, qui permettra de raccourcir considérablement, de façon très simple, les temps de correspondance pour les gens qui arrivent en RER E et qui prendront demain le CDG Express.

Carmel PICCIOTTO, Paris : Bonsoir. Je sais que nous sommes dans une société de l'amnésie mais il aurait été souhaitable que les maîtres d'ouvrage, à l'avenir, préparent des récapitulations historiques pour bien mettre en valeur leur projet.

Olivier GUÉRIN : Ce rappel historique est dans le dossier du maître d'ouvrage.

Carmel PICCIOTTO : Non, un rappel historique au-delà des vingt ans, c'est-à-dire depuis cent ans. Par exemple, le cas de la question précédente où il y avait eu déjà un tramway qui devait relier Bezons à la place de la Trinité à Paris.

Concernant la Défense, je constate un absent de taille, la RATP. Sera-t-il possible d'avoir son point de vue ou ses observations ?

Olivier GUÉRIN : Nous vous avons indiqué que le projet était porté par RFF et le STIF et que l'exploitant serait la SNCF, mais posez votre question, je vous en prie.

Carmel PICCIOTTO, Paris : Justement, comme la RATP se trouve en quasi-monopole sur la desserte de la Défense, ne s'agit-il pas d'un lot de consolation pour la SNCF, puisqu'elle se trouve écartée des projets de métro automatique ?

Jean FAUSSURIER : Je vais répondre à la place de la SNCF, puisque c'est assez simple, et cela leur permettra de ne pas rougir de plaisir. En réalité, il y a une raison objective pour laquelle c'est la SNCF et cela n'a rien à voir avec un lot de consolation. A l'Est, nous sommes sur le réseau ferré national, et c'est la SNCF qui exploite, et à l'ouest, sur la ligne Paris - Mantes-la-Jolie, nous sommes sur le réseau ferré national et c'est la SNCF qui exploite. Donc pour la section entre les deux, il est naturel que ce soit la SNCF.

Yves BOUTRY, Association des usagers des transports en Ile-de-France : Bonjour, je veux juste m'intéresser à la proximité immédiate, Cœur Transport, juste à côté d'ici. Cette gare a été rénovée récemment, nous y avons construit et même ajouté une gare routière moderne, et nous pouvons remarquer qu'elle n'est pas bien adaptée, que les accès côté Esplanade sont ratés et à refaire. M. Lourdin l'a plus ou moins reconnu tout à l'heure en disant que des travaux étaient à refaire sur cette station. C'est aussi une gare assez sombre et pas très accueillante. Je pense donc que, pour le projet d'Eole, il serait intéressant de créer une gare en connexion directe avec ce site Cœur Transport mais qu'il serait plus adapté de la réaliser sur un site plus large, plus attirant, sur lequel nous pourrions faire entrer la lumière du jour. Nous voyons actuellement de nombreuses présentations de nouvelles stations où l'on est très content de faire entrer la lumière jusqu'au fond, on explique que c'est très attirant et que de grands architectes travaillent dessus. Je pense que la solution Gambetta, d'une gare beaucoup plus vaste avec une possibilité de faire un toit en verre ou, tout au moins, beaucoup plus ouvert, quelque chose en gradins et beaucoup plus agréable que la Défense actuelle, qui est sous dalle, pourrait être envisagée. Bien entendu, il faudrait qu'elle soit reliée par un couloir large à la station actuelle de Cœur Transport.

N'oublions pas, cela a été dit, que la moitié des voyageurs qui passent à la Défense montent et descendent à pied et une bonne partie serait très intéressée par une gare à Gambetta qui desservirait beaucoup mieux toute la zone en rénovation de la Défense à partir de Descartes jusqu'aux tours Hermitage. Toutes les nouvelles tours sont envisagées dans cette région-là. Je pense que ce serait une bonne occasion d'améliorer la desserte de l'Esplanade et ce ne serait pas antinomique avec une desserte interne à la Défense.

Michel GAILLARD : Qui répond à cette question sur le choix de la gare à la Défense ?

Jean FAUSSURIER : Je dirais que nous n'avons pas à répondre. Nous avons exposé les trois éléments et vous exprimez une préférence pour la gare de Gambetta.

Je rappelle peut-être, éventuellement, que dans cette affaire, il y a des questions centrales de correspondance avec le RER A, puisqu'une des justifications économiques du RER E est de permettre cette correspondance avec le RER A. De ce point de vue, il est vrai que le CNIT présente le plus d'avantages parce qu'il est au plus proche de Cœur Transport. Par ailleurs, vous avez énoncé les avantages que vous trouvez à l'implantation de l'avenue Gambetta.

Michel GAILLARD : Y a-t-il une dernière question ?

Un étudiant - Paris : Bonjour, je suis étudiant en géographie. Le projet de prolongement jusqu'à la Défense est un bon projet puisqu'il permet de soulager la ligne A et aussi la ligne 1. Je suis favorable à un arrêt Porte Maillot puisque cela permettrait aux voyageurs de la ligne C d'avoir un accès plus direct à la Défense. Toutefois, il existe quelques petits contrastes et je voulais savoir si ce prolongement du RER renforcera le déséquilibre entre l'Est et l'ouest de la région. L'Est est

développé mais de nombreux voyageurs en provenance de l'Est travaillent à la Défense.

Je remarque aussi que sur le prolongement du RER E, sur la desserte, il n'y a pas d'arrêt à Sartrouville parce que d'ici 2017, il y aura la tangentielle Nord, qui va relier jusqu'à Noisy-le-Sec.

Concernant le système de recouvrement prévu qui permet que les trains du RER E aillent de Mantes-la-Jolie à Evangile et en provenance de Mantes jusqu'à la Folie, si un problème survient entre Haussmann et Magenta, quelle serait la solution en dehors de ce système de recouvrement ?

Enfin, concernant la Gare Pont-Cardinet, je souhaite savoir pourquoi il n'était pas prévu, par exemple, un arrêt de la ligne 14. Cela éviterait que les voyageurs en provenance de la Mairie de Saint-Ouen, qui est le terminus de la ligne 14, puissent accéder à la Défense sans être obligés de passer par Saint-Lazare.

Michel GAILLARD : La ligne 14 a donné lieu à une concertation où cette question a été largement évoquée.

Sandrine GOURLET : Concernant le déséquilibre Est-ouest, c'est sur ce sujet que nous avons engagé les premières questions en disant que les projets de transport accompagnent des projets de développement et nous avons une vision globale du développement de l'agglomération Ile-de-France au travers du schéma directeur de la région Ile-de-France, qui vise à rééquilibrer les territoires. Le projet de prolongement du RER E à l'ouest n'est qu'un des projets visant à développer des territoires de l'Ile-de-France, ce ne sera pas la seule réponse.

Concernant Sartrouville, la commune n'est effectivement pas desservie par le RER E mais elle bénéficie d'une très bonne desserte. La tangentielle Nord arrivera prochainement et, aujourd'hui, Sartrouville est desservie par le RER A et par des trains allant à Saint-Lazare, avec 18 trains à l'heure. Ainsi, le fait que le RER E ne s'arrête pas à Sartrouville ne pénalisera pas les usagers de la tangentielle Nord, qui bénéficient déjà à Sartrouville d'une très bonne correspondance et d'une très bonne desserte.

Miloud SOUALAH, Le Chesnay, ingénieur en exploitation ferroviaire : Bonjour. Je suis étudiant en sécurité des transports à Versailles-Saint-Quentin, ingénieur en exploitation ferroviaire. Ne serait-il pas possible d'envisager des tracés qui accepteraient des phasages de réalisation par tronçons, afin d'entrer rapidement et progressivement en exploitation ? Cela permettrait aussi de vérifier l'adéquation et le développement de l'offre par rapport à la demande et vice versa, d'ici 2020.

Jean FAUSSURIER : Dans le projet, nous avons présenté le fait qu'il nous semble que le phasage risque d'être un exercice extrêmement difficile. Si vous prenez comme hypothèse de ne faire que l'aménagement de la ligne entre Mantes et Poissy, vous êtes coincés avec vos 14 trains maximum à Saint-Lazare et nous connaissons aujourd'hui la situation difficile de Saint-Lazare en termes de saturation. Si vous ne faites que le bouclage du RER E sans l'aménagement de la ligne existante, vous résolvez peut-être le problème des gens qui viennent de l'Est mais vous n'apportez aucune réponse pour le développement de Seine Aval et aucune réponse pour les déplacements entre l'ouest et la première couronne parisienne.

Enfin, sur la question des raccordements à Nanterre (et, à Nanterre, des accès sont également proposés à travers la gare), c'est grâce à ces investissements de Nanterre que

vous pouvez libérer de la capacité en Gare Saint-Lazare, une question attendue pour d'autres offres de transport. Cela vous permet d'augmenter l'offre de transport également sur cet axe Est-ouest avec les 16 trains.

Michel GAILLARD : Je crois que nous allons interrompre ici cette rencontre.

Chacune de ces réunions donne lieu à un compte rendu qui est accessible sur notre site. Un compte rendu rapide est en ligne sous deux jours mais le compte rendu plus complet prend quelques jours.

Nous avons parlé à plusieurs reprises du stade Aréna qui sera réalisé sur Nanterre et je voulais simplement rappeler qu'une concertation aura lieu à propos de ce stade. D'autres opportunités se présenteront, à travers cette concertation, pour revenir sur certains des sujets évoqués.

Je vous remercie pour votre participation et vous souhaite une bonne soirée.

Je rappelle que notre prochaine réunion se tiendra à Poissy le 19 octobre. Nous parlerons en principe beaucoup d'emplois et d'intérêt du RER E pour les importants employeurs du Val de Seine.

Merci à tous.

Fin à 19h35