

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

**QUEL EFFET SUR LA DESSERTE DE POISSY ET LE DEVELOPPEMENT
DE SEINE AVAL ?**

Poissy, le 19 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
- Bruno de TRÉMIOLLES, ancien cadre de Pechiney-Alcan

Maîtrise d'ouvrage

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

Participants

La séance est ouverte à 19 h 10 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, si vous voulez bien, nous allons commencer cette rencontre consacrée au projet sur le prolongement du RER E. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je vous propose que Frédéric Bernard, Maire de Poissy, prononce quelques mots d'accueils, selon la formule consacrée.

Frédéric BERNARD, Maire de Poissy : Bonsoir, Mesdames et Messieurs, je suis vraiment très heureux de vous accueillir ce soir à Poissy, pour cet échange autour du projet de prolongement du RER E organisé par la Commission Particulière du Débat Public, dont je salue le Président, Monsieur Gaillard. Je me réjouis que cette Commission organise cette concertation à Poissy car les Pisciacais sont concernés par ce projet, et je vous invite donc à vous exprimer, donner votre avis et votre opinion.

Pour ma part, j'ai justement une liste très longue mais j'attendrai la présentation avant de vous poser toutes les questions nécessaires pour que tout le monde soit éclairé. Personnellement, quand même, je suis favorable au projet de développement des transports en commun parce qu'ils vont dans le sens d'une meilleure attractivité économique et parce qu'ils s'inscrivent dans une politique de développement durable et qu'ils bénéficieront, entre autres, aux nombreux Pisciacais qui se rendent travailler à La Défense ou à Paris. Pour autant, des questions se posent et se poseront, j'en suis sûr, au cours de nos échanges.

Le prolongement du RER E aura de nombreuses conséquences sur Poissy en matière de rabattement, de circulation et de nombre de voyageurs. Nous devons également réfléchir à la cohérence de ce projet avec d'autres infrastructures que nous attendons à Poissy, la tangentielle ouest et la ligne grande vitesse Paris-Le Havre. Maintenant que je sais, depuis que je suis inscrit dans l'OIN, que nous sommes les portes du Havre, je fais très attention au Havre dans toutes mes interventions.

Ce débat ne concerne pas que ma ville mais un bassin d'activité et de vie beaucoup plus important, pour lequel les élus locaux sont en train de réfléchir, et moi le premier, à la façon d'organiser institutionnellement son développement. Toutefois, je ne vais pas aller plus loin car je n'ai pas l'intention d'anticiper sur les présentations et les échanges qui alimenteront ce débat. Je vous remercie en tous les cas d'être venus ce soir, de votre attention et je vous souhaite un bon débat.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Si vous le voulez bien, je vais vous présenter le déroulé de cette rencontre. Très rapidement, dans un premier temps, je vais rappeler ce qu'est un débat public et quelle est la mission de la Commission nationale et de la Commission particulière que je préside.

Ensuite, nous aurons de brèves questions de la salle s'il y a des doutes et nous passerons à la présentation du projet que feront RFF et le STIF, qui sont les porteurs de ce projet de prolongement du RER E. Nous aurons ensuite cette phase d'échange avec vous qui est le cœur des rencontres publiques.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Quelques mots de rappel.

Qu'est-ce qu'un débat public ?

Tout d'abord, c'est quelque chose qui est parfaitement défini par la loi. Nous retrouvons dans le Code de l'environnement les articles qui précisent quel type de projet doit faire l'objet d'un débat public.

Ce sont des projets d'importance, qui ont un impact pour l'économie nationale, sur l'environnement et sur la vie des gens, avec un objectif de ces débats publics qui est de donner la parole à tout le monde sur un projet qui concerne tout le monde, en tout cas dans une zone donnée. Un mot très important dans cette diapositive est le mot « en amont ». Nous entendons parfois des gens s'interroger sur l'utilité des débats publics. Soyons clairs, le débat public est en amont de la décision finale concernant le projet. Donc, il y a encore tout loisir d'apporter des modifications à ce projet sur la base des observations, des avis, des opinions qui auront été formulés pendant le débat public. Toute l'expérience des débats publics montrent que peu de projets sortent sans être modifiés, même si c'est légèrement, à la suite de telles rencontres.

Qui organise le débat public ?

C'est la Commission nationale du débat public. Elle a été créée par la loi de 1995, dite loi Barnier, sur la protection de l'environnement. Cette Commission est devenue autorité administrative indépendante par la loi de 2002 sur la démocratie de proximité et la loi du Grenelle II de juillet dernier a porté ses membres de vingt-et-un à vingt-cinq.

C'est donc une autorité administrative indépendante qui prend ses décisions, comme son nom l'indique, en toute indépendance des maîtres d'ouvrages concernés par les projets et qui doit être saisie, conformément au Code de l'environnement, sur les projets que les uns et les autres peuvent avoir en tant que maître d'ouvrage, encore une fois selon un certain nombre de critères d'importance, de nature des ouvrages d'infrastructure en question.

Pour le débat public, il y a une saisine de la CNDP par les maîtres d'ouvrage. Dans le cas présent, RFF et le STIF ont saisi la CNDP le 18 décembre 2009. La décision a été prise d'organiser un débat en février 2010 selon trois critères que j'ai déjà évoqués : importance nationale du projet, importance pour l'environnement, impact sur l'économie des territoires concernés par le projet.

L'animation du débat est confiée à une Commission particulière nommée par la Commission nationale, avec un Président et des membres. Les membres, en dehors du Président, M. Guérin, Mme Sévrain, M. de Trémiolles, sont tous des personnes indépendantes du ou des maîtres d'ouvrage. C'est pour cela que nous indiquons leur profession d'origine, pour bien souligner leur neutralité par rapport à ces dossiers.

Que faisons-nous, en tant que Commission particulière ?

Nous préparons le débat, nous veillons en particulier à ce qu'il y ait une ouverture totale de l'accès à tous de ce débat public. La transparence est évidemment un facteur important dans un débat public. Tous les éléments du dossier doivent être mis sur la place, accessibles à tous. Donc, c'est bien avec une connaissance totale du dossier que s'organise le débat public. Puis, la règle de base de la démocratie du débat public, celle selon laquelle une voix compte pour une voix. Il y a égalité de tous dans le débat public sur le poids de l'expression formulée.

La Commission particulière diffuse l'information. Elle organise la prise de parole du public et rédige un compte rendu.

Dans ce dispositif, le maître d'ouvrage prépare le dossier qui porte à la connaissance du public la nature du projet et son contenu. Il présente en réunion publique le dossier, ce qu'ils feront tout à l'heure et je les présenterai. Ensuite, il prendra une décision à l'issue du débat et je reviendrai également sur cet aspect chronogramme du débat public.

Pour informer le public, la Commission particulière utilise différents moyens, vous les connaissez sûrement : des affichages, des dépliants qui ont été distribués, un site Internet qui est tout à fait important dans ce débat public, des cahiers d'acteurs mis à la disposition des institutionnels pour qu'ils matérialisent leurs positions sur le projet, de manière formelle. Enfin, et j'insiste sur ce point, un partenariat avec les collectivités territoriales et la presse. Je dois dire que ce partenariat est évidemment très important pour diffuser l'information sur l'organisation de ce débat public.

Comment participer ?

Le rôle du site Internet est fondamental. Il existe un site de la Commission particulière, sur lequel vous pouvez poser des questions, déposer un avis, vous informer. C'est un outil clé du déroulement de ce débat public.

Les réunions publiques, aujourd'hui, nous en tenons une donc je ne vais pas développer ce point. Nous avons organisé deux rencontres avec les usagers, en gares de Haussmann Saint-Lazare et à La Défense. Une autre est prévue à Magenta, là où sont les terminus sur Paris des grandes lignes de RER et de Transiliens qui sont intéressés par ce projet.

J'ai évoqué tout à l'heure la décision que prendra le maître d'ouvrage, donc deux mots sur le calendrier et comment les choses se déroulent. Ce débat public s'arrêtera le 19 décembre. Nous aurons deux mois pour produire un compte rendu de ce débat public à partir duquel le Président de la Commission nationale du débat public tirera un bilan qui sera public, connu de tous. A l'issue de ce bilan, les maîtres d'ouvrage auront trois mois pour prendre leur décision finale : poursuivent-ils le projet ? Comment ? Qu'adoptent-ils comme modifications suite à ce débat ? Cette décision sera là encore portée à la connaissance du public.

J'ajoute, et ce n'est pas exactement indiqué sur ce transparent, que, pour autant, la consultation du public ne s'arrêtera pas là puisqu'à partir de la décision du maître d'ouvrage, il préparera un dossier d'enquête publique et qu'il y aura une enquête

publique avec possibilité, là encore, de s'exprimer au cours des mois qui suivront cette période.

Le dernier point sur ces procédures :

La Commission nationale du débat public ne termine pas son rôle avec la fin du débat public puisque cette phase que je viens d'évoquer, de la préparation de l'enquête publique et du déroulement de l'enquête publique, doit maintenant, de par la loi, accompagner la façon dont les maîtres d'ouvrage vont continuer à informer et consulter le public pendant cette période.

C'est donc vraiment un processus où le public a largement l'occasion de prendre la parole sur ce projet.

Sur ce que je viens de dire, y a-t-il des questions, des doutes ? (Non).

Je vais présenter la table des maîtres d'ouvrage qui vont faire la présentation, en commençant par M. Rachid El Mounzil, qui est directeur adjoint du projet RFF, M. Jean Faussurier, qui est directeur du projet chez RFF, Mme Sandrine Gourlet, qui est la responsable des projets ferrés au STIF, M. Christophe Deniau, qui est chef du projet de prolongement d'Éole et M. Luc Robert, de la SNCF. Je n'ai pas parlé de la SNCF jusqu'à présent mais il est vrai que c'est un partenaire important du projet puisque c'est l'exploitant historique du RER. A ce titre, la SNCF est totalement associée aux travaux de RFF et du STIF dans l'élaboration de ce projet et il était donc naturel qu'elle participe à notre rencontre.

J'en ai terminé et nous passons à la présentation du projet. Je crois que Mme Gourlet va d'abord dire quelques mots.

PRESENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Bonsoir. Comme l'a dit le président Gaillard, trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet :

- Tout d'abord, les deux promoteurs que sont RFF et le STIF. RFF est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, et le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Le STIF fixe la politique d'exploitation, valide les choix d'investissements, les principales caractéristiques techniques des projets et arrête leur financement ;
- Et la SNCF, exploitant du réseau Transilien et du RER E actuel.

La présentation qui vous sera faite est le produit de cette collaboration et nous avons organisé la prise de parole des intervenants sans tenir compte exactement des responsabilités de chacun et ce, au profit d'un exposé que nous espérons clair, précis et concis. Merci.

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Merci, Sandrine. Bonsoir. Où en sommes-nous aujourd'hui avec le RER E ? Cette ligne a parfaitement rempli ses objectifs, avec 80 millions de voyageurs par an. Elle a pour

terminus aujourd'hui Haussmann Saint-Lazare et l'objectif du projet est de prolonger la ligne, de Haussmann Saint-Lazare en tunnel jusqu'à La Défense et de se raccorder à Nanterre à la ligne existante, pour rejoindre ensuite Poissy et Mantes.

Quel est le contexte dans lequel ce projet, aujourd'hui, est conçu ? Trois éléments :

- le premier est la croissance constante des déplacements en Ile-de-France et particulièrement la croissance des déplacements en transports collectifs ;
- le deuxième élément est la saturation d'un certain nombre de points du réseau actuellement, donc, pour ce qui nous concerne, le RER A où la situation est bien connue mais, également, la ligne Paris-Mantes qui connaît aujourd'hui une limite de capacité, comme le montrent les taux de régularité qui ne sont pas très bons, il faut le reconnaître, malgré une amélioration cette année ;
- Enfin, au-delà de l'objectif structurel de mieux desservir La Défense, il y a également l'objectif d'améliorer la desserte des nouvelles zones d'emploi, d'abord à Nanterre mais également, et tout autant, Seine Aval, c'est-à-dire le territoire où nous sommes aujourd'hui, entre Poissy et Mantes.

L'objectif fondamental reste celui d'il y a vingt ans, c'est-à-dire d'organiser un axe Est-ouest de déplacements complémentaires au RER A. Comme vous le voyez, une fois terminée, la ligne couvrira un périmètre d'influence d'environ 30 % de la population francilienne et transportera un demi-million de voyageurs par jour.

A partir de là, le projet répond à un certain nombre de besoins très différenciés :

- Pour les usagers de l'Est francilien, il s'agit d'apporter une offre alternative de déplacements au RER A, pour rejoindre en particulier La Défense et la première couronne ;
- Pour les usagers de La Défense et de Nanterre, il s'agit d'apporter une offre alternative encore au RER A pour les dessertes quotidiennes, tant du point de vue de l'Est que du point de vue de l'ouest parisien ;
- Pour les usagers de l'Ile-de-France, le projet apporte un maillage, en particulier avec la Gare du Nord et la Gare de l'Est, et permet d'assurer le maillage du réseau RER ;
- Pour les usagers de Normandie, le projet apporte d'une part les mêmes bénéfices attendus que pour le RER E, c'est-à-dire une amélioration de la régularité du trafic, mais également la possibilité d'une desserte à La Défense. Le projet est conçu pour être rendu compatible avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie ;
- Enfin, pour les usagers de Seine Aval, là où nous sommes, le projet répond à deux objectifs. Le premier est de mieux assurer la desserte interne à Seine Aval : deux tiers des salariés de Seine Aval résident en Seine Aval mais le taux d'utilisation des transports collectifs n'est que de 18 %. Le deuxième objectif

pour la Seine Aval est bien sûr d'accompagner les besoins de déplacements entre Seine Aval et Paris et la première couronne, étant entendu que 80 % de ces déplacements se font en transports collectifs.

Le projet n'est pas qu'une nouvelle infrastructure, nous y reviendrons. C'est également une réflexion sur l'organisation de l'exploitation, la présentation d'un schéma de desserte et, bien sûr, comme mon camarade Christophe Deniau le présentera plus tard, également la proposition de nouveaux matériels roulants qui arriveront à l'échéance du projet.

Sur la nouvelle infrastructure, le projet est fait de quatre parties qui nous paraissent indissociables :

- D'une part, des aménagements sur la ligne existante, entre Poissy et Mantes, qui ont pour objectif d'améliorer la régularité en dissociant les flux entre trains rapides et trains lents, les trains rapides venant pour l'essentiel de Normandie ;
- La deuxième composante de ce projet est la réalisation du tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, avec pour objectif d'assurer le bouclage du réseau RER A – RER E ;
- La troisième composante, ce sont les aménagements que nous allons réaliser à Nanterre, qui auront un impact très important puisque les trains Transiliens actuels deviendront les RER et rentreront dans le tunnel et de ce fait, non seulement la capacité sera augmentée mais de la capacité sera également libérée en Gare Saint-Lazare, dont nous connaissons les besoins aujourd'hui et les limites en termes de capacité d'offrir des services supplémentaires ;
- Enfin, le projet ne serait pas complet s'il n'y avait pas dans l'offre les présentations de deux à trois nouvelles gares, sur lesquelles nous reviendrons.

Les scénarios présentés au débat : il existe trois variantes de tracé au tunnel dont l'une, du point de vue des promoteurs du projet, qui n'est pas privilégiée, est celle passant par la Porte Clichy parce que trop longue et donc réduisant l'impact de décharge du RER A. Bien entendu, il existe une offre complémentaire et connexe au projet d'amélioration de la desserte de Pont-Cardinet.

Au-delà de ces trois variantes de tracé du tunnel, sont prévus :

- Une gare à Porte Maillot ou à Porte Clichy, puisque ces projets de gares sont liés aux projets de tracés présentés juste avant ;
- trois options de gares à La Défense et trois options de raccordement à Nanterre, soit en souterrain, soit en aérien.

Le projet touche à l'infrastructure et les impacts sur l'environnement doivent être examinés avec vigilance. De ce point de vue, à ce stade des études, les éléments suivants sont à relever :

- Nous intervenons sur l'aménagement d'une ligne existante, donc les impacts sur la biodiversité sont relativement limités ;
- Nous sommes au proche d'une zone d'inondations, là où nous allons faire des travaux, et il y aura là un point de vigilance avec des compensations sans doute à trouver à cet endroit ;
- Nous intervenons bien sûr en milieu urbain, et c'est aussi le bénéfice de ce projet qu'il soit proche des gens et apporte de l'accessibilité mais, bien entendu, la contrepartie est qu'il existe aujourd'hui des nuisances sonores, qui sont repérées, dont par exemple une soixantaine à Poissy. A ce stade, le projet n'apporte pas de nuisances sonores complémentaires ;

(Mouvement dans la salle).

- Les aménagements de voies en Gare de Poissy ont pour objectif de dissocier les flux entre trains longs et trains rapides, avec un certain nombre de petits aménagements qui permettent justement cette dissociation des flux, soit pour dégager les trains plus rapidement, soit pour offrir des alternatives en cas de situation conflictuelle entre les trains qui passent et les trains qui doivent s'arrêter.

J'en ai fini avec cette première partie de la présentation. Je vais passer la parole à mon collègue Christophe Deniau, du STIF, qui va vous présenter la suite du projet.

Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF : Le RER E vers l'ouest est un projet de service qui combine l'infrastructure que nous venons de vous présenter et l'exploitation. Ceci a pour but d'améliorer l'accessibilité du territoire francilien, avec une grande fiabilité.

Tout d'abord, un constat positif : le RER E actuel est le RER qui a le meilleur niveau de régularité en Ile-de-France. Notre objectif, en prolongeant ce RER E vers l'ouest, jusqu'à Mantes-la-Jolie est de maintenir ce niveau de performance. Le STIF et RFF ont donc réfléchi à une nouvelle organisation de l'exploitation et prévu un principe d'exploitation dit en recouvrement. Ce principe est le suivant : d'une part, les trains de l'Est et de l'ouest circulent chacun sur un tronçon qui ne va pas jusqu'au bout de la ligne. Ces deux tronçons se superposent dans la partie centrale et tous les trains s'arrêtent dans la partie centrale. Ceci donne, depuis l'Est, avec les 16 RER E actuels, des trains qui iraient jusqu'à Nanterre la Folie et depuis Mantes-la-Jolie, avec 6 RER nouveaux qui remplaceraient les Transiliens actuels, une destination qui serait Magenta voire Évangile.

Ce principe a plusieurs avantages. Il permet de densifier le trafic dans la partie centrale, avec 22 trains à l'heure de pointe du matin. Il réduit la longueur de la ligne ce qui, pour un RER, améliore son fonctionnement. Le fait d'avoir deux tronçons distincts évite de répercuter les perturbations d'une extrémité de la ligne sur le reste de la ligne. Par exemple, un train qui serait bloqué à l'Est n'empêcherait pas les trains de faire leurs allers-retours entre Mantes-la-Jolie et Magenta.

Le projet apporte une amélioration de l'offre de services, en termes de choix d'itinéraire, de desserte, de temps de parcours, de fiabilité et de confort. Le bénéfice concerne l'ensemble des Franciliens. Comme vous pouvez le voir sur ce schéma, le RER E vers l'ouest constitue une alternative Est-ouest au RER A. De plus, il conforte le maillage du réseau. Pour l'Est, les 16 trains du RER A actuels desserviront directement La Défense, ce qui évite de prendre le RER A à Val de Fontenay. Pour les usagers du RER B en provenance du Nord et allant vers l'ouest, ce serait la possibilité de prendre directement le RER E à Gare du Nord-Magenta, ce qui leur évite d'aller jusqu'à Châtelet. Ceci a pour effet de délester les parties saturées que sont le tronçon entre Châtelet, Gare du Nord et Magenta, mais aussi le pôle de Châtelet et, plus globalement, le RER A dans son tronçon central entre Auber et Châtelet. Donc cette extension du RER vers l'ouest permet une quatrième alternative pour se rendre à La Défense, ce qui renforce le réseau de transports et le rend plus robuste, notamment en cas d'incident sur une des lignes.

Ce nouvel axe de transport est aussi pour l'ouest un meilleur accès à Paris et à sa banlieue. Ce sont de nouvelles correspondances rendues possibles à La Défense et les usagers du RER E de demain mais aussi du RER A venant de l'ouest pourront atteindre leur destination plus directement.

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

Vous voyez sur le schéma qui vous est présenté à l'écran la desserte actuelle entre Mantes-la-Jolie et Poissy. Deux éléments importants doivent être présents à l'esprit. Aujourd'hui, nous sommes limités à 14 trains, du fait des capacités d'accueil réduites en Gare de Saint-Lazare. D'autre part, tous ces trains sont des trains normands rapides et des Transiliens. Ils partagent les mêmes voies et peuvent donc se gêner, ce qui est source d'irrégularités aujourd'hui.

Ces 16 trains se répartissent de la façon suivante, en deux catégories. A l'écran, vous avez les Transiliens que vous connaissez, qui partent, pour trois d'entre eux, de Mantes-la-Jolie, et trois partent des Mureaux. Il y a 8 trains normands, qui s'arrêtent pour la moitié, donc au nombre de quatre, à Mantes. Cela fait donc aujourd'hui 10 trains, 6 plus 4, qui s'arrêtent aujourd'hui en Seine Aval. Demain, nous passerions à 12 trains.

Voici maintenant la desserte proposée en 2020 à l'heure de pointe. A ce stade des études, nous calibrons le projet à l'heure de pointe parce que c'est le plus contraignant, donc cela ouvre des possibilités pour le reste de la journée. Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs. Le premier est de renforcer la desserte interne à la Seine Aval afin d'accompagner le développement économique porté par l'OIN Seine Aval. Donc, nous le proposons avec 8 trains, c'est-à-dire 6 RER et 2 trains en provenance de Vernon, et des liaisons directes entre Mantes et Poissy.

Pour être plus précis, les RER dont il est question, ce sont les trains qui apparaissent à l'écran. Donc, vous auriez, en remplacement des 6 Transiliens 4 RER avec arrêt dans toutes les gares situées entre Mantes-la-Jolie et Poissy et 2 RER qui s'arrêteraient dans les quatre grandes gares de Seine Aval que sont Mantes-la-Jolie,

les Mureaux, Vernouillet et Poissy. Tous ces trains desserviraient La Défense. Nous aurions aussi deux trains en départ de Vernon, qui desserviraient la Seine Aval à partir de Bonnières et s'arrêteraient aussi dans les quatre grandes gares de Seine Aval, et eux iraient à Paris Saint-Lazare.

Le deuxième objectif recherché est de favoriser les liens entre Seine Aval, Paris et sa première couronne, grâce aux 6 RER dont nous venons de parler, qui iraient jusqu'à Magenta-Évangile, grâce à 5 trains normands qui s'arrêteraient à Mantes-la-Jolie et qui iraient à Paris Saint-Lazare et grâce à un train normand qui s'arrêterait à Mantes-la-Jolie et qui irait à La Défense.

Il est important de souligner que le lien avec Paris concerne aussi d'autres usagers de l'ouest. Ceux du RER A trouveront à La Défense une nouvelle correspondance avec le RER E et de nouvelles possibilités de se diffuser dans Paris.

Le troisième objectif est d'améliorer la desserte francilienne pour les Normands, ceci grâce au train que j'ai évoqué tout à l'heure, qui s'arrête à Mantes et qui va à la Défense, et grâce à un deuxième train au départ de Vernon.

Au global, ce sont plus de trains à l'heure de pointe du matin. Que signifie plus de trains ? Cela veut dire que, pour chaque catégorie de trains, donc les trains qui s'arrêtent dans toute les gares, les trains qui vont s'arrêter dans les quatre grandes gares et ceux qui vont s'arrêter simplement à Mantes, vous aurez demain un train tous les quarts d'heure au lieu d'un train toutes les vingt minutes aujourd'hui. Donc, tant pour Seine Aval que pour les Normands, ce sont au final 16 trains qui se gêneront moins grâce à l'adaptation des infrastructures, et les travaux sur la ligne existante apporteront la fiabilité attendue.

Si je résume, sur les 16 trains qui circuleront sur les mêmes voies, 12 s'arrêteraient en Seine Aval, soit deux de plus qu'aujourd'hui, 5 iraient à Paris Saint-Lazare et 7 desserviraient La Défense. Pour les usagers, ce sont des possibilités de trajets plus courts mais aussi des correspondances améliorées. Je vais vous donner quelques exemples.

Entre Mantes et Poissy, le trajet se ferait sans correspondance, ainsi le temps de trajet serait divisé par deux. Nous gagnerions 7 mn environ entre Poissy et La Défense et 6 mn entre les Mureaux et Poissy. Ce ne sont pas que des gains de temps, ce sont de nouvelles correspondances, comme à La Défense, comme à Hausmann Saint-Lazare, qui est en lien étroit avec les lignes 12 et 13, mais c'est aussi un accès direct aux Gares du Nord et de l'Est, et donc vers l'Europe.

Passons maintenant au matériel roulant. Le RER E de demain, ce sont, tant pour l'Est que pour l'ouest, 65 trains de 225 mètres de long, donc des trains plus longs que ceux que vous connaissez aujourd'hui. Ce serait un nouveau matériel roulant ou en partie. C'est encore à l'étude.

Le matériel du RER E actuel est encore performant donc il est nécessaire et intéressant qu'il continue à rendre service aux usagers. Nous prévoyons donc soit de le conserver et de le compléter avec du matériel neuf, soit de le mettre en service sur

une autre ligne, auquel cas, ce serait un matériel entièrement rénové qui serait mis en service sur la ligne Est-ouest du RER E. Ce nouveau matériel aurait plus de capacité de transport pour faire face à l'augmentation du trafic. Il serait plus performant, c'est-à-dire qu'il aurait des capacités d'accélération supérieure, pour aller plus vite entre les gares. Il aurait des portes plus nombreuses, plus larges et à hauteur de quai pour faciliter les accès au train. En complément, nous prévoyons un programme d'amélioration de l'accessibilité des quais entre les gares de Mantes et Poissy.

Voici maintenant le calendrier prévisionnel du projet. Après le débat public, le STIF et RFF verront quelles suites seront données au projet. Toutefois, notre objectif est une mise en service globale du RER E Est-ouest en 2020. Dès 2017, grâce aux travaux, les usagers pourront bénéficier de plus de régularité et de plus de confort sur la ligne actuelle, entre Mantes et Paris Saint-Lazare. Jean Faussurier va maintenant vous indiquer les coûts du projet.

Jean FAUSSURIER : Quelques mots de conclusion sur les coûts, tels que vous pouvez les voir à ce stade des études préalables et compte tenu des différentes options qui existent encore en débat. Les études ont été financées, je le précise, dans le cadre du contrat du projet État-Région.

Vous voyez trois grandes masses qui répartissent le projet, entre de l'ordre de 700 millions d'euros, qui concernent l'aménagement de la ligne existante, de l'ordre de 1 milliard (1,1 à 1,3 milliard), qui concerne la réalisation du tunnel, selon les options considérées. La troisième partie, entre 500 et 800 millions d'euros, concerne la réalisation des nouvelles gares.

Voilà les éléments que nous vous proposons à la discussion. Merci.

Michel GAILLARD : Merci pour cette présentation. Je vais passer le micro à M. de Trémolles qui animera cette partie questions-réponses et l'expression des opinions sur ce projet. Il y a une information que j'ai oubliée de préciser tout à l'heure, dans le déroulé de la rencontre. A un moment donné, d'ici 20 à 30 mn, je donnerai la parole quelques instants à M. Michel Lecapitaine, qui représente la Chambre de commerce des Yvelines, pour qu'il nous donne l'éclairage des entreprises, des acteurs économiques de la région, sur ce qu'apporte le RER E vu par ces acteurs. Ce sera dans le cours du débat et fera une interruption de quelques minutes.

Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission particulière du débat public : Merci beaucoup. Je vous propose maintenant de rentrer vraiment dans le cœur de notre réunion. Je voudrais peut-être préciser quelques points. Pour les intervenants, je vous remercie de vous présenter. Afin que nous puissions avoir le maximum de questions et que le maximum de personnes puisse parler, un petit chronomètre s'affichera afin de pouvoir respecter les temps de parole. Nous vous proposons aussi que, pour multiplier le nombre de questions, de poser vos questions par écrit. Des personnes les rassembleront et elles seront apportées à mes collègues pour les analyser et, ensuite, poser les questions aux maîtres d'ouvrage.

Sébastien HOPIN, Vice-président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : Bonsoir. Je suis vice-président de la Communauté

d'agglomération de Cergy-Pontoise, territoire tout proche de Poissy, 200 000 habitants, 100 000 emplois et second pôle universitaire de la région Ile-de-France après Saclay.

Dans votre présentation, vous avez parlé longuement du projet Eole, c'est d'ailleurs pour cela que nous sommes ici, évoqué les conséquences sur le RER A à Poissy mais, en aucun cas, évoqué les autres lignes et les autres branches du RER A, notamment celle qui va à Cergy.

Le Conseil régional, dans sa délibération du 25 septembre 2008, dans le cadre du SDRIF, et je cite, a noté que « le RER E devait dégager des capacités pour la desserte de Cergy-Pontoise ». Cela n'a pas été le cas ici, j'espère que c'est un oubli.

Poissy est desservie aujourd'hui, tout comme Cergy, par le RER A, avec les mêmes fréquences, c'est-à-dire 6 RER A et 3 Transiliens. Je tiens à noter que Poissy enregistre 17 000 usagers quotidiens et Cergy 45 000. Demain, dans le projet que vous nous avez présenté, nous devrions avoir aux heures de pointe un renforcement très important sur Poissy, ce qui est bien normal et qui est attendu, mais apparemment, aucun renforcement pour le RER A sur Cergy, ce qui n'est bien sûr pas acceptable pour le territoire que je représente.

Ma question est simple : quel est l'avenir de la branche du RER A qui dessert aujourd'hui Cergy-Pontoise ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci de votre question. Je me retourne vers la table des maîtres d'ouvrage et leur demanderai de vous répondre.

Sandrine GOURLET : En ce qui concerne le RER A, il est vrai que ce n'est pas l'objet du débat ce soir mais il est clair qu'un des objectifs du prolongement du RER E à l'ouest est d'améliorer considérablement la situation du RER A. Aujourd'hui, il est vrai que la situation sur le RER A n'est pas satisfaisante. Il faut rappeler que la branche de Cergy a bénéficié d'un renfort d'offre récemment, qui a permis de passer à un cadencement d'un RER A toutes les dix minutes.

Cependant, l'ensemble des usagers du RER A va bénéficier du prolongement du RER E parce que nous allons décharger, de fait, le RER A de 10 à 15 %. Ceci permettra non seulement aux gens d'avoir plus de place, de voyager dans de meilleures conditions mais permettra aussi au RER A de fonctionner plus correctement. Aujourd'hui, par rapport à l'offre qui est prévue, comme il y a beaucoup de monde, que les gens mettent du temps à monter et à descendre des trains, nous ne passons pas du tout le nombre de RER que nous devrions passer, nous n'arrivons pas à tenir les horaires. L'objectif est que, comme il y aura moins de monde, un deuxième effet sera de tenir les horaires. Il n'y aura donc plus, nous l'espérons, un phénomène qui arrive assez souvent sur la branche de Cergy et que tous les usagers de Cergy connaissent, qui est la suppression d'un certain nombre de RER tels qu'ils étaient prévus normalement dans les horaires. Effectivement, la branche de Cergy ne bénéficie pas du RER E mais elle bénéficie de la décharge du RER A.

D'autre part, il faut savoir aussi qu'un nouveau matériel roulant à deux niveaux arrivera sur le RER A. Les branches de Cergy et de Poissy sont identifiées pour être les premiers bénéficiaires de ce nouveau matériel. Cela représente également une augmentation de capacité et de confort.

Enfin, troisième point, le STIF a demandé à la RATP de travailler sur l'élaboration d'un schéma directeur du RER A pour améliorer l'exploitation du RER, notamment en situation dégradée, pour éviter les ruptures d'interconnexion, pour éviter aux usagers de se retrouver coincés dans les zones d'interconnexion qui étaient avant Nanterre et sont maintenant La Défense, en cas de cette situation perturbée.

Tous ces éléments, décharge du RER A, nouveau matériel roulant et schéma directeur, qui est en cours d'élaboration, devraient permettre d'améliorer la situation pour les usagers de Cergy.

Béatrice DESTISON, Conseillère municipale à Villennes-sur-Seine : J'aurais plusieurs questions à vous poser, très brèves. La première : quid du bruit sur des communes comme Villennes, qui est en zone rouge du point de vue du bruit ? Est-il prévu de construire des murs antibruit avec l'augmentation du trafic sur la voie ferrée ?

Ensuite, et cette question est peut-être liée, il existait un projet de transférer les trains de marchandises de l'autre côté de la Seine. Où en sommes-nous de ce projet ?

Aussi, la ligne Paris-Le Havre devait éventuellement passer le long de la RN 13. Où en est ce projet ?

Enfin, nous avons entendu parler de l'aménagement d'une troisième voie sur le réseau, passant entre Poissy et Mantes. Est-ce que cela sera effectivement réalisé ? Comment cela va-t-il pouvoir se faire, par rapport à des problèmes d'emprise au sol dans nos communes ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Donc, plusieurs questions : le bruit, le fret.

Jean FAUSSURIER : Plusieurs questions effectivement, et de nature assez différente. Le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, aujourd'hui, n'est pas arrêté, comme vous le savez sans doute, puisque le projet est de remettre à la Commission nationale du débat public, en février prochain, le dossier de saisine pour un débat public programmé pour la fin de l'année 2011.

Il existe aujourd'hui plusieurs options. Le projet Eole est conçu pour être rendu compatible avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie à deux endroits : à Mantes et à Nanterre. Cela ne préjuge pas des choix qui seront faits en leur temps pour arrêter le tracé final du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Sur la deuxième question, relative à la troisième voie, en réalité, cette troisième voie fait partie des éléments de dispositifs prévus pour améliorer la régularité sur cette ligne et cette troisième voie est un petit bout de quelques kilomètres qui se situe entre Epône et Mantes. Aucune troisième voie n'est prévue à Villennes. Je ne sais pas si

cela vous rassure, et je ne sais pas, en l'occurrence, où nous aurions pu mettre cette troisième voie à Villennes. C'est d'ailleurs bien un des éléments de contrainte du projet Eole, nous intervenons sur une ligne très ancienne, constituée dans sa très grande majorité par une voie à sens unique dans chaque sens, donc deux voies. Ceci rend délicat l'exercice d'amélioration de la capacité sur cette ligne parce que nous sommes dans un tuyau sur la majeure partie. Le projet ici vise à améliorer, notamment à Poissy et à Mantes, les possibilités de dépassement mais également entre Mantes et Epône, sur l'ajout d'une troisième voie.

Pour ce qui concerne le bruit, et je disais tout à l'heure, ce qui a suscité quelques mouvements, qu'il existe aujourd'hui des points noirs bruit identifiés, principalement autour de Mantes, de Poissy et Nanterre. Le projet lui-même, du fait qu'il n'augmente que légèrement les trafics, n'induit pas, à ce stade des études, de bruit dépassant le seuil réglementaire de 2 dB. Donc, il n'ajoute pas de points noirs bruit à traiter. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de points noirs bruit, il en existe mais qui sont attachés au fonctionnement de la ligne actuelle.

Bien entendu, nous n'en sommes qu'au stade des études préalables. Au fur et à mesure que le projet avancera dans son dessin et dans la précision que nous aurons du projet, les études confirmeront, identifieront, éventuellement, des points particuliers à traiter, non pas au sens réglementaire, c'est-à-dire sur la valeur moyenne, mais sur des points particuliers de bruit maximal au passage des aiguilles qui sont toujours des éléments gênants. C'est l'objet de la concertation de le traiter.

J'ajoute que le nouveau matériel roulant prévu sera a priori silencieux, conformément à la réglementation en particulier européenne, voire plus puisque l'objectif du STIF est d'avoir un cahier des charges plus contraignant encore que la réglementation européenne sur le sujet.

Vous parlez du fret et vous faites allusion, je pense, au projet de ligne Serqueux-Gisors de contournement de l'axe actuel qui vise effectivement à apporter du fret en alternative à la ligne actuelle Paris-Mantes qui est effectivement aujourd'hui saturée. Le projet en est à un stade d'étude et je passe la parole à Rachid qui en connaît plus que moi sur le sujet.

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vous demanderai d'activer un petit peu car il y a beaucoup de questions.

Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Sur le détournement du trafic fret, les études viennent d'être lancées sur le projet Serqueux-Gisors, avec l'objectif de mise en service à l'horizon du projet Eole.

Michel PONS, Premier adjoint à Villennes-sur-Seine : D'abord, les Villennois dans l'ensemble sont satisfaits de pouvoir bénéficier d'un confort de transport plus grand et de pouvoir accéder directement au cœur de Paris et à La Défense. Sans vouloir développer, je crois que tout le monde en est conscient.

Je voudrais évoquer des problèmes liés à ces avantages que nous aurons, à Villennes, certes, mais le problème se posera sans doute pour d'autres communes. Il est tout à

fait évident que le RER E facilitera le développement de Seine Aval et amènera un nombre de voyageurs supplémentaires, c'est l'objectif, et dans une proportion tout à fait significative.

Le problème que je vois, en tant qu'élu de Villennes, porte sur tout ce qui concerne l'aménagement de Villennes pour faire face à ces voyageurs supplémentaires qui utiliseront la gare de Villennes. La question peut se poser aussi sur d'autres communes. Cela amènera un nombre de voyageurs significatif, venant de toute la partie du plateau et des communes au-delà de l'autoroute, de la nationale, qui descendront prendre le RER pour accéder à Paris et à La Défense. Il est tout à fait évident que nous n'avons pas, à Villennes, les capacités d'accueil, en termes de circulation et de parking, pour recevoir tous les véhicules qui pourront venir. Dans l'autre sens, le développement de Seine Aval, et donc des zones d'emplois et d'activité le long de la nationale 13, amènera des voyageurs venant d'ailleurs sur Villennes et qui monteront vers là-haut.

Ma question est de savoir si les promoteurs, le STIF, pourront apporter des éléments chiffrés à cet afflux de voyageurs de telle sorte que la commune se prépare et, surtout, apporter une aide technique, opérationnelle, matérielle, pour faire en sorte que tous les nouveaux voyageurs qui viendront renforcer la situation actuelle pourront effectivement utiliser, dans des conditions normales, la gare de Villennes sans pour autant affecter gravement la circulation et la vie des Villennois.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. La réponse me semble être du côté du STIF.

Christophe DENIAU : Le projet que nous vous proposons est bien entendu un projet ferré, qui accompagne le développement économique du territoire. Ici, nous vous présentons la colonne vertébrale, le RER E. Il est bien entendu qu'il doit être accompagné d'une réflexion sur le rabattement, sur le cabotage et, comme tout projet de ce type, cette réflexion est menée un peu plus tard pour être en pleine adéquation avec les besoins à venir, ceci pour ce qui concerne le rabattement.

Nous pouvons quand même signaler que le STIF a mené récemment, avec l'EPAMSA, une étude sur la période 2009-2010 pour améliorer la desserte interne en Seine Aval et a proposé différents scénarios, lors d'un comité de suivi réuni en juillet. Cela ouvre des perspectives, peut-être pas pour Villennes mais, en tout cas, cette réflexion est menée et est bien présente à l'esprit du STIF qui s'attachera à vérifier que le projet est efficace dans sa globalité, notamment en matière de rabattement.

Concernant les parkings relais, le STIF a subventionné en 1993 la création de 300 places. Une analyse de besoins reste à faire mais il est un peu tôt, pour une mise en service du projet en 2020. Cependant, nous n'y manquerons pas, sachant que les modes de rabattement préférentiels sont bien sûrs, pour le STIF, le bus et les modes actifs dans leur ensemble. Effectivement, Villennes fait partie des gares qui deviendront attractives puisque la fréquentation augmentera substantiellement.

Pierre de BELLEFONTAINE, Villennes-sur-Seine : Dans ce que j'ai entendu depuis le début de la séance, à deux reprises je crois, j'ai cru comprendre que le

niveau de pression acoustique de référence était celui qui existe actuellement pour le trafic que nous connaissons. Je tiens à dire que ce niveau n'a été qu'en augmentant et qu'il atteint actuellement un niveau inacceptable. Prendre ce niveau acoustique existant comme base de référence est à mon avis une grave erreur.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Votre observation sera intégralement rapportée.

Gilbert AUDURIER, Maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye : Je souhaiterais revenir sur la remarque de mon collègue de Cergy. Ce projet Eole est effectivement de grande qualité et va favoriser les relations Est-ouest mais, justement, il ne favorisera que les relations Est-ouest. Il fait peu de cas à mon avis, ou alors j'ai mal lu le dossier, des relations nord-sud et des relations que nous appelons tangentielles. Or les usagers d'Eole ou des lignes de Transiliens aujourd'hui sont obligés d'aller à La Défense pour prendre le RER A et aller à Cergy ou pour prendre le RER A pour aller à Saint-Germain-en-Laye ou à Rueil-Malmaison ou aller à Versailles. C'est un peu dommage qu'à partir du moment où il y aura une nouvelle infrastructure, le tram-train qui desservira, je l'espère avant l'arrivée d'Eole, Saint-Cyr-l'Ecole, Saint-Germain-en-Laye, Poissy, Achères et peut-être même Versailles, par correspondance à Saint-Cyr-l'Ecole, qu'il n'y ait pas de correspondance et d'interconnexion pratique entre Eole et cette nouvelle infrastructure prévue.

J'ai ensuite une deuxième question, de nature plus juridique. Nous désignons a priori comme opérateurs la SNCF, c'est semble-t-il acquis. Je crois toutefois savoir que le marché des transports en Ile-de-France est voué à être ouvert à la concurrence dans quelques années. Donc, j'aimerais connaître les conditions dans lesquelles la SNCF a été désignée comme opérateur et à quelle échéance il est prévu qu'elle soit opérateur sur ce tronçon.

Sandrine GOURLET : Effectivement, là, nous parlons du projet de prolongement du RER. Il faut bien voir qu'un ensemble de projets sont à l'étude, en travaux actuellement puisque la région et les départements d'Ile-de-France font un plan de mobilisation pour les transports, qui comporte 60 projets : le projet ARC Express, le projet Grand Paris est également en débat actuellement et il vise à créer une rocade autour de Paris.

Le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France représente 60 projets, pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros. Dans ces projets, près de la moitié d'entre eux sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Ce plan de mobilisation comporte des prolongements de lignes de métro, le prolongement des quatre lignes de tramway existantes, dont la desserte de Clichy Montfermeil, et la création de quatre nouvelles lignes de tramway, l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER. Je vous ai parlé du schéma directeur du RER A. Nous sommes en train de réaliser des travaux d'amélioration sur le RER B et nous en préparons également sur l'infrastructure des RER C et D pour obtenir davantage de régularité et de confort. Sont prévus également, dans ce plan de mobilisation pour les transports, des projets neufs comme le prolongement du RER E à l'ouest mais également des créations de liaison de rocade en tram-train en grande couronne. Vous avez peut-être entendu parler de la tangentielle nord, entre Épinay et Le Bourget. Trois cents kilomètres de bus en site propre sont prévus et également un projet de rocade à l'ouest, la

tangentielle ouest, qui vise à relier Saint-Cyr à Saint-Germain-en-Laye puis, plus au Nord, vers Achères, Poissy et Cergy.

Concernant la question plus particulière de la tangentielle ouest, une première concertation a porté sur la section Saint-Cyr - Saint-Germain-en-Laye, qui a eu lieu en septembre et octobre 2008. Les études de cette partie du projet se poursuivent et nous étudions actuellement la poursuite du tracé en direction de Poissy et d'Achères, pour voir ensuite comment le projet pourrait se prolonger et quelles seraient les modalités de raccordement à ce que nous appelons le groupe 5, c'est-à-dire au train Mantes-la-Jolie - Paris Saint-Lazare et au RER E, sachant que, comme nous l'avons dit, ce sont des lignes extrêmement contraintes et créer de nouveaux arrêts ne sera pas facile. Nous avons donc des interrogations sur les conditions de raccordement entre cette tangentielle ouest et le réseau existant.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Quant à votre deuxième question, de nature juridique, peut-être déborde-t-elle un tout petit peu le cadre de cette réunion.

Jean FAUSSURIER : Les éléments précis sont assez simples. En tant que gestionnaire d'infrastructures, nous appliquons la loi et toute la loi. Le marché ferroviaire aujourd'hui est ouvert pour le fret, depuis quelques années. Un certain nombre d'entreprises sont concurrentes de la SNCF sur le fret. Le marché s'ouvre actuellement pour le trafic international de voyageurs mais il n'en est pas encore à s'ouvrir pour le trafic régional de voyageurs et encore moins en Ile-de-France. J'ajoute que la question ne concerne pas que la SNCF mais, en Ile-de-France, pourrait concerner aussi la RATP pour laquelle, aujourd'hui, la loi de 2009 a préservé la situation jusqu'en 2039.

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vous rappelle que vous avez la possibilité de poser des questions par écrit. N'hésitez pas, nous ramasserons ces questions, cela permettra d'aller plus vite et de pouvoir répondre aux questions. Monsieur le Maire, je crois que vous aviez quelques questions à poser. Je vous demanderai d'être aussi assez concis pour permettre au plus grand nombre de s'exprimer.

Frédéric BERNARD : Nous voyons bien, dans l'ensemble des questions posées, que tout l'aménagement de notre territoire est en question, par l'arrivée d'Eole, et principalement l'aménagement des transports. Nous devons, en plus d'Eole, nous poser des questions sur tout ce qui est autour. Je rejoindrai mon collègue de Villennes : quid, pour la ville de Poissy, des problèmes que posera cette attractivité, concernant les voitures, les parkings ? Nous avons déjà beaucoup de voitures. C'est un véritable problème et je voulais savoir si vous aviez également réalisé une étude d'impact sur cette situation qui risque d'asphyxier notre ville encore plus.

Je souligne toutefois qu'Eole est une très bonne chose. Je souhaiterais préciser aussi à mon collègue de Cergy que, bien sûr, Cergy-Pontoise n'est pas fondamentalement le centre du monde. Tout le Val-de-Seine va se développer économiquement puisque ce soir, nous sommes aussi ici pour parler de développement économique, et nous aurons beaucoup de monde à prendre sur Eole et le RER A, auquel je suis très attaché, tant que la ligne Paris-Normandie ne fonctionnera pas et que nous ne pourrons pas augmenter, en plus d'Eole, les possibilités de transport.

Ensuite, j'ai une autre question concernant l'arrêt à la Porte Maillot. Au regard des déplacements des Pisciacais et aussi de nombreuses personnes de notre secteur, l'arrêt Porte Maillot me semblait essentiel pour permettre à l'ensemble de nos concitoyens de ne pas être chamboulés d'un coup dans les déplacements qu'ils accomplissent aujourd'hui au niveau du RER A et du métro parisien. Je souhaitais juste que ce sujet soit inscrit à l'ordre du débat public, cela me paraît évident, et dire à mon ami de Cergy-Pontoise que Poissy défend l'idée que le RER A continue à fonctionner, en complémentarité d'Eole, le temps nécessaire, je sais bien qu'un jour cela disparaîtra mais au moins le temps nécessaire à toute l'installation et à tous les changements d'habitude. Nous ne pouvons pas penser Eole et nous ne pouvons pas penser le développement économique de notre secteur si nous ne pensons pas aux transports qui amèneront du lieu d'habitation à la gare et qui permettront, dans un développement durable, d'éviter dans l'avenir que les gens prennent uniquement leur voiture pour se rendre à la gare.

Sandrine GOURLET : Juste une précision. Comme nous l'avons dit, la question des rabattements et de la desserte fine, une fois que le projet sera mis en œuvre, est effectivement quelque chose que nous examinons au plus près du besoin des gens. Il est plus facile de réorganiser des lignes de bus que de créer ce type d'infrastructures. Il faut bien avoir en tête que, dans ce genre de projets, nous allons voir toutes les communes pour connaître quels sont leurs projets de développement, leurs projets de Zac, de logements, pour pouvoir avoir une offre de transports et dimensionner l'infrastructure, le nombre de trains et la fréquence, au plus près de ce que le territoire deviendra vraiment en 2020 - 2030. L'objectif est bien de se baser sur des besoins réels et, en quelque sorte, en allant voir quels sont les projets dans les cartons. Nous l'avons fait pour l'OIN et pour les communes, pour avoir un dimensionnement réaliste.

Dans un second temps, nous revenons voir sur le territoire si les habitudes de vie ont changé, si d'autres projets existent, pour caler tout ce qui concerne la desserte de bus, le rabattement et les parkings relais au plus près des habitants, au moment où ils en ont besoin et pas en le réalisant dix ans avant.

Alexia ARMAOS, habitante, Villennes-sur-Seine : Bonsoir. Au titre du plan de prévention du bruit établi en 2008, au moins six cents habitants de Villennes-sur-Seine se trouvent dans les points noirs bruit. La circulaire de 2004 préconise certaines installations, certaines infrastructures particulières qui devraient normalement être établies sur toutes ces personnes se trouvant dans les points noirs bruit. Ce n'est pas une donnée négligeable. Tout à l'heure, j'ai cru comprendre qu'il y avait très peu de points noirs bruit. J'en ai dénombré six cents, textes à l'appui, rien que sur Villennes-sur-Seine, au titre de ce qui a été établi par le Plan de prévention du bruit.

Qu'allez-vous faire concernant les habitants de Villennes-sur-Seine mais aussi des autres communes qui sont soumis à un seuil de décibels supérieures à 70 ?

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Y a-t-il d'autres questions se rapprochant de celle posée par Madame, afin de pouvoir globaliser la réponse ?

Michel AGNOLA, Poissy : Bonjour. J'habite à Poissy depuis quarante ans, sur les bords de Seine. J'ai une question environnementale au sens large, c'est-à-dire concernant le respect du site, et le respect des citoyens et du bruit.

Dans le dossier que vous présentez au débat, vous avez mentionné une phrase que j'ai notée : « Porter une attention particulière aux bords de Seine, au tracé qui longe en grande partie les bords de Seine ». Quand nous regardons le dossier, nous ne voyons rien sur les protections et nous avons quelques inquiétudes sur le sujet. J'habite à 50 m de la voie de chemin de fer, de l'autre côté de la Seine. Avec la réfraction de l'eau, on entend le bruit du train comme s'il était à côté. Vous nous expliquez qu'il existe un bruit ambiant et que nous allons continuer à avoir ce bruit ambiant. C'est comme si on vous expliquait que vous avez une route polluante à côté de chez vous et qu'on va continuer à vous polluer. Cet aspect me pose question.

Ensuite, concernant l'amélioration de l'environnement, il faut savoir que nous sommes sur un site protégé, sur les bords de Seine de Poissy, et que la mairie de Poissy a un projet de réhabilitation de ce site qui est un lieu riche, un lieu d'activités culturelles et de loisirs pour tous les Pisciacais, et que nous soutenons ce projet.

Comment, sur quels critères, déterminez-vous les zones environnementales que vous voulez protéger ? Enfin, concernant le bruit, qu'avez-vous prévu comme installation au niveau de la protection du bruit à Poissy ?

Vous nous amenez au débat un chiffre moyen, c'est-à-dire que vous prenez une moyenne sur 24 heures mais, quand on regarde la fréquentation de la circulation, j'ai dénombré 14 trains qui passent devant chez moi, c'est-à-dire un toutes les trois minutes aux heures de pointe. Dans le dossier, qui plus est, est actée une augmentation du bruit, même si elle est minime. De toute façon, ce sera un bruit permanent. Donc, c'est devenu insupportable. Il faut considérer aussi que la situation s'est dégradée ces dernières années.

Comment déterminez-vous la protection environnementale par rapport au tracé du projet et avez-vous prévu, sur Poissy, sur les bords de Seine, des protections antibruit qui pourraient, qui plus est, apporter de la valeur ajoutée à ce projet environnemental d'amélioration des berges de Seine ?

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Il y a une autre question, je crois. Madame, voulez-vous ajouter quelque chose, toujours sur la même thématique ? Cela montre que de nombreuses personnes sont intéressées par le sujet et je vous en remercie.

Régine DARPIN-BAYLE, Vernouillet : Nous avons parlé de bruit, nous remarquons que l'on met quand même en perspective peu d'augmentation des nuisances mais, par contre, 6 trains de plus aux heures de pointe, des trains plus longs, certes, du matériel peut-être neuf mais sur des voies vieillissantes. Quid des vibrations ? Je vous inviterai à venir les mesurer.

Bruno de TRÉMIOLLES : Souhaitez-vous rajouter quelque chose ? Nous demanderons ensuite aux maîtres d'ouvrage de traiter ces questions sur le bruit et l'environnement.

Pascale RICHAUD, berges de Seine, bureau du SPIM : Je pense que demain se prévoit aujourd'hui. Si le bruit aujourd'hui vous est supportable, quid de demain ? Nous n'aurons pas nos murs antibruit dans dix ans donc je pense qu'il faut les envisager maintenant. Qu'en pensez-vous ?

(Applaudissements)

Luc LEVASSEUR, Poissy : J'ai une question complémentaire sur le bruit. J'ai regardé un peu les dossiers et, actuellement, pour ce qui concerne Poissy, une seule mesure a été prise pour une maison tout près de la gare de Poissy et, à mon avis, dans des conditions qui ne sont pas idéales. La maison est très près de la voie de chemin de fer, c'est certain, mais elle est tout près de la gare, donc dans un endroit où les trains ne sont pas forcément très rapides, ils n'ont pas pris toute leur vitesse. J'habite plus loin et, sur tout le secteur entre Poissy et Villennes, une grosse partie est complètement négligée dans vos cartes de bruit, d'acoustique. Je demande à ce qu'on étudie d'une façon plus précise, avec d'autres mesures complémentaires, le bruit entre Poissy et Villennes. En arrivant du côté de Villennes, des maisons sont directement sur la voie de chemin de fer et je comprends que vous les ayez étudiées mais tout ce qui concerne les deux îles de Villennes ainsi que l'île de Migneaux, où nous sommes à environ 50 m, le bruit, à mon avis, peut être aussi important parce que nous avons la réverbération de l'eau qui renvoie le bruit.

D'autre part, je conteste un peu les résultats de ce qui a été mesuré à Poissy parce que cela a été mesuré sur 24 heures, avec des conditions de vent favorables. Cela a une certaine incidence et le bruit est un peu amorti ou en tout cas pas au plus fort, nous ne sommes pas dans les conditions les plus difficiles. Je demande donc à ce que des études complémentaires soient réalisées sur le tracé, pour pouvoir se rendre compte qu'il sera vraiment nécessaire de mettre un mur antibruit.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Votre question concerne toujours le bruit, je souhaiterais ensuite que les maîtres d'ouvrage puissent s'exprimer et ne pas focaliser toute la réunion sur le bruit car il y a peut-être d'autres grands thèmes que d'autres personnes voudraient aborder.

Sébastien LANZA, Poissy : Bonjour. Je suis habitant de Poissy, également sur les berges, et je souhaite apporter une petite précision. Les berges de la Seine à Poissy sont sous le coup d'un autre projet de l'Etat, le projet de l'A104. Dans ce cadre, le maître d'ouvrage du projet A104, la Direction régionale de l'équipement Ile-de-France, est venue faire des études de bruit chez moi. J'ai donc eu droit, pendant 24 heures, à l'équipement agréé par la DDE et les pointes de bruit sont supérieures chez moi à 90 dB lors du passage des trains. Donc, on a beau être éloigné d'une cinquantaine de mètres de la voie de chemin de fer, la réverbération sur l'eau fait qu'on a l'impression d'être sur les rails.

Ma question porte sur le budget. J'ai vu que le budget total du projet était de l'ordre de 2,8 milliards d'euros. Pour préparer cette réunion, nous sommes allés nous renseigner auprès d'un certain nombre de prestataires et nous avons vu qu'effectivement, le coût des protections antibruit, variant de 1,5 à 2 millions d'euros du kilomètre, représentait, pour une protection du bruit total à Poissy, et c'est valable à Villennes où le chemin de la Nourrée est une catastrophe, ne représenterait que 0,1 % du budget total du projet, alors que plus d'un milliard d'euros sera dépensé pour faire un tunnel à Nanterre. Je voudrais savoir s'il n'y a pas deux poids deux mesures et si Poissy, Villennes, Vernouillet et les Mureaux valent moins que Nanterre, La Défense et Paris.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Je suggère que l'ensemble des questions qui viennent d'être posées puissent donner lieu à une réponse de la part des maîtres d'ouvrage.

(Mme LEVERT, remet un dossier à la Commission)

Jean FAUSSURIER : Il y a de nombreuses questions ponctuelles auxquelles je n'ai pas de réponse. Toutefois, c'est aussi l'utilité de ces réunions publiques de faire remonter les éléments que nous ne lisons pas forcément à travers les études. C'est une première remarque.

Ensuite, les observations qui sont faites ont trait à la ligne existante. J'ai souligné tout à l'heure, et nous le reconnaissons, je ne vois pas comment nous pourrions faire autrement, qu'il existe des points noirs bruit. Apparemment, des contestations sont présentes sur l'identification de ces points noirs bruit. Un point noir bruit n'est pas une personne. Vous évoquez 600 personnes et je parle de 63 points noirs bruit dans la région de Poissy. Il s'agit de bâtiments, c'est peut-être l'explication.

Nous parlons aujourd'hui d'un projet Eole et les remarques faites portent sur la ligne existante pour laquelle, indépendamment de la réalisation ou de la non réalisation du projet Eole, la question des points noirs bruit reste. Elle a trait au programme national de résorption des points noirs bruit pour lequel Réseau Ferré de France a un engagement contractuel avec l'Etat, un cadre financier aujourd'hui fixé avec l'ADEME d'une part, pour un cofinancement à trouver, à chaque fois, avec les collectivités territoriales concernées. Ceci est dans le cadre de la ligne existante.

Ma remarque était que le projet Eole n'ajoute pas 6 trains. Aujourd'hui, ces 6 trains existent, simplement, nous passons de 3 à 6 à Mantes. Toutefois, aux Mureaux, nous sommes déjà à 6 trains, donc le projet ne les ajoute pas. Il ajoute simplement deux trains, un train de Vernon et un train normand. Ceci explique que notre observation selon laquelle le projet Eole en lui-même ne génère pas un trafic tel que, dans les études préalables là où nous en sommes, nous voyons émerger de nouveaux points noirs bruit.

J'ai dit tout à l'heure que le débat public n'est pas le point d'arrivée des échanges, mais le point de départ. Par construction, la concertation se continue tout au long du projet. Ici, c'est un point de départ, ce n'est pas le point d'arrivée. Je reviens sur ce que je disais, les remontées de cette nature sont pour nous des informations

intéressantes, à traiter et à examiner pour la suite du projet en dissociant, autant que faire se peut, les remarques ayant trait à la situation actuelle et ce sur quoi nous parlons, qui est le projet que nous réalisons. Pour ce projet, sur la question du bruit, nous pouvons vous donner de plus amples explications, si vous le souhaitez, sur la méthodologie que nous employons. Ceci pourrait peut-être se réaliser dans un cadre plus restreint, nous sommes à votre écoute sur ce sujet.

Sur la question de l'environnement, je voudrais souligner que nous intervenons sur une ligne existante. Les nuisances que nous induisons sont a priori un peu plus faibles lorsque nous réalisons une infrastructure nouvelle. Il ne faut peut-être pas l'oublier dans ces projets. En tout cas, nous n'en sommes à ce stade qu'à des études préalables. Les études environnementales seront précisées en particulier quand le temps sera venu des études d'impact, qui seront nécessaires au moment de l'enquête publique. Nous n'en sommes pas à ce stade, l'étude d'impact viendra en son temps pour la préparation de l'enquête publique.

Je suis désolé pour les différents intervenants qui nous ont fait part de leurs remarques ponctuelles pour lesquelles, pour ma part, je n'ai pas de réponse à ce stade, mais nous enregistrons en tout cas leurs observations qui nous aideront à orienter nos études complémentaires dans les mois qui viendront.

Bruno de TRÉMIOLLES : J'en profite pour bien rappeler ce que disait le président Gaillard lorsqu'il a présidé cette Commission particulière en disant bien que l'objectif est de recueillir les opinions du public afin que les maîtres d'ouvrage puissent ensuite travailler avec les remarques. J'ajouterai aussi qu'au niveau des questions écrites qui ont été posées, dont beaucoup traitaient de la question du bruit, j'espère que des amorces de réponses ont été apportées.

Karl OLIVE, président de Cœur de Poissy : Bonsoir. Nous avons remis notre contribution à la Commission. Je m'adresserai au STIF parce que nous sommes très dubitatifs sur le maintien de la desserte du RER A de Poissy. J'en veux pour preuve que, lors de la première version retenue par le STIF en décembre 2009, ce maintien n'était pas prévu. Étaient prévues la suppression du RER A et la création d'un omnibus en direction de Paris Saint-Lazare via Nanterre Université, ce qui aurait d'ailleurs constitué un retour en arrière de près de vingt ans. Cœur de Poissy, et une partie de l'assistance sans doute également, pense que, malheureusement pour nous, c'est un leurre et qu'à moyen ou court terme, la suppression de la desserte de Poissy sera réelle. J'en veux pour preuve votre diapositive numéro 17 où on parle effectivement de la desserte St-Germain, de la desserte Cergy mais on a peut-être oublié la desserte Poissy.

Or, c'est effectivement la haute succession des trains qui pose problème entre La Défense et Vincennes. Les temps de stationnement en stations dépendent, certes, du volume des flux des voyageurs mais ce paramètre n'est pas décisif. J'aimerais que vous puissiez vous engager, si c'est possible, en amont comme le disait M. Faussurier, qu'il n'est effectivement pas question à ce jour d'une suppression de la desserte de Poissy. Le trajet entre Poissy et Charles-de-Gaulle peut prendre 28 mn. S'il y a demain un changement à la Défense avec l'arrivée d'Eole, cela risque de poser des difficultés plutôt que d'améliorer le trafic.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci beaucoup. Question claire.

Sandrine GOURLET : Réponse claire. Il n'est pas question de supprimer la desserte de Poissy par le RER A aujourd'hui ni demain. La question pourrait être posée très clairement à l'horizon de la ligne nouvelle Paris-Normandie, la ligne qui permettrait aux Normands de sortir de ce tuyau où, nous l'avons dit, nous avons 2 fois une voie et nous n'arrivons pas à faire passer plus de trains. Si, un jour, une ligne à grande vitesse permettait de faire sortir ces trains normands, nous pourrions rajouter d'autres trains, des trains Transiliens, du RER A, du RER E, à voir, et dans ce cas, nous pourrions imaginer de recomposer des dessertes. Ces questions se poseront après 2020, une fois que nous commencerons à envisager la réalité de la ligne nouvelle Paris-Normandie. Elles ne sont pas à l'ordre du jour pour nous aujourd'hui.

Michel CULLIN, président de l'ADIV : Nous avons déposé un cahier d'acteurs et je ne sais pas si la réponse sera faite ce soir ou s'il faut rappeler les conclusions de nos questions.

Un des points que nous considérons est que toutes les personnes implantées entre Poissy et Mantes-la-Jolie se sont installées là en fonction de leur travail. Nous sommes déjà assez pénalisés par notre temps de transport et nous nous sommes installés là pour aller travailler sur Saint-Lazare. Demain, nous serons « détournés » par le RER E, ce qui est une très bonne chose, bien sûr, pour aller sur La Défense et de là rejoindre Haussmann et Saint-Lazare, et non pas Paris Saint-Lazare. Ceci conduit à un allongement du temps sur lequel nous souhaiterions avoir une meilleure approche. Vous nous avez dit tout à l'heure que cela faisait gagner du temps à tout le monde. Effectivement, les gens de Mantes iront sur Paris Saint-Lazare et sur La Défense pratiquement en direct mais nous, nous aurons de nombreuses stations en plus et beaucoup de pédibus derrière. C'est une des questions que nous avons posées.

Une autre approche qui nous fait très peur est la durée et l'importance des travaux qu'il pourrait avoir pour remettre en conformité les gares qui se trouveront entre Poissy et Mantes-la-Jolie : allongement des gares, remise à niveau pour permettre une meilleure remontée des trains...

Je reviens au bruit. Vous avez vous-même cité dans votre document que vous avez une réglementation qui vous impose, pour ce genre de projets, de ne pas augmenter la pénibilité sonore. J'ai entendu parler de 2 dB autorisés, ce qui est énorme. Ce n'est pas seulement à Poissy et Villennes que beaucoup de gens sont dérangés par le bruit. 11 % des habitants de Vernouillet en souffrent et aux Mureaux, c'est à peu près la même chose. Il y en a un peu moins à Verneuil.

Des cartes stratégiques de bruit ont été réalisées et montrent que nous sommes beaucoup plus perturbés par le train que par autre chose. Or il est bien dit que, normalement, vous devez augmenter les cadences, et je m'en réjouis, nous sommes une association de protection de l'environnement et je pense que la solution train est une bonne solution. Par contre, et vous en parlez vous-même dans les éventualités à reprendre, le bruit est un duo entre le rail et l'essieu et ma question directe est, finalement, ne pourrions-nous pas être conduits à devoir changer les rails ? A ce moment-là, nous débouchons sur le problème d'aménagement des gares et le

changement partiel éventuel des voies, avec des durées de travaux effrayantes, et nous pensons que, pendant quelques longues années, nous aurons des moyens d'accès très difficiles pour les personnes qui devront continuer d'aller travailler.

J'avais d'autres questions mais mon temps de parole est terminé.

Bruno de TRÉMIOLLES : Y a-t-il des compléments de question sur la question soulevée par Monsieur concernant les travaux sur les rails ?

Dominique TURPIN, Maire de Nézel : Bonsoir. Nézel est le deuxième plus petit village des Yvelines en superficie et il est traversé, meurtri, par la RD192 avec 10 000 véhicules/jour et donc, oui, nous privilégions le train à Nézel. Nézel se situe entre Épône et Aubergenville et je voulais faire un complément sur les temps de transport. Effectivement, à Nézel, nous partons travailler en prenant le train pour aller sur Paris Saint-Lazare. A la lecture des documents, nous nous demandons si le temps de parcours ne sera pas un peu plus long quand nous prenons le train à Aubergenville ou à Epône pour nous rendre à Paris Saint-Lazare.

Bruno de TRÉMIOLLES : Il y a donc deux types de questions, relatives au temps et relatives aux nuisances pendant les travaux. Qui peut répondre à ces questions ?

Christophe DENIAU : Je vais répondre à vos interrogations sur l'évolution des temps de parcours jusqu'à Paris Saint-Lazare. Tout d'abord, il faut préciser que le projet ne vise pas à désavantager qui que ce soit. Nous avons recherché un équilibre. Je vous rappelle le développement du territoire de Seine Aval, le lien entre les territoires en développement, etc. Pour rejoindre Paris Saint-Lazare, nous avons bien sûr regardé cette question et, selon les gares desquelles vous êtes susceptibles de partir, le temps de parcours pourrait augmenter de 2 à 5 mn. Aujourd'hui, vous, utilisateurs, lorsque vous prenez le train en direction de Paris Saint-Lazare, le plus grand nombre d'entre vous va au-delà de Paris Saint-Lazare. Le projet, avec de nouvelles dessertes et de nouvelles correspondances dès La Défense, permet d'améliorer ces destinations finales.

Quelques chiffres : aujourd'hui, 33 000 personnes par jour prennent le train en Seine Aval. 15 000 se rendent à Paris Saint-Lazare dont 4 000 restent dans le giron immédiat de Paris Saint-Lazare. Avec le RER E, nous arrivons à Hausmann Saint-Lazare, donc dans un giron assez similaire. Deux autres chiffres, par exemple Mantes-la-Jolie : à l'heure de pointe du matin, entre 7h00 et 9h00, sur le groupe 5, environ 600 personnes montent. 85 % des personnes qui prennent le train à Mantes-la-Jolie vont en Seine Aval. La majorité des personnes ne va donc pas à Paris Saint-Lazare.

Pour Aubergenville, les personnes qui restent dans l'environnement de Paris Saint-Lazare représentent 19 % des personnes qui prennent le train entre 7h00 et 9h00. C'est un souci, bien sûr, mais l'offre équilibrée que nous vous proposons cherche à répondre à l'usage du plus grand nombre et à permettre un levier pour demain, pour le développement économique de la région.

Voilà, pour ce qui concerne l'évolution des temps de parcours vers Paris Saint-Lazare.

Bruno de TRÉMIOLLES : Sur les travaux ?

Jean FAUSSURIER : Sur les travaux, nous ferons une réponse à deux voix. D'abord, une observation générale. Vous avez raison, Monsieur, de souligner vos inquiétudes sur la question des travaux. Un point de départ est qu'à partir du moment où il y a une adhésion pour le projet, nous passerons par cette phase travaux. Il n'existe pas d'échappatoire. L'échappatoire est la manière dont nous allons gérer, et j'ai envie de dire collectivement, cette question des travaux sur cette période que nous programmons aujourd'hui, entre 2013 et 2017, la manière dont nous allons pouvoir organiser les choses parce qu'il existe des contraintes apportées par les travaux et qu'en même temps, nous savons, comme vous l'avez souligné, que les habitants de Seine Aval ont une exigence de pouvoir continuer à se déplacer, en particulier pour se rendre sur leur lieu de travail.

Je vais passer la parole à mon collègue Rachid El Mounzil qui vous donnera quelques éclairages complémentaires sur la manière dont nous voyons l'organisation des travaux dans cette période.

Rachid EL MOUNZIL : Les travaux seront menés de façon à réduire au maximum les nuisances pour les usagers des trains, les nuisances pour les riverains et pour les circulations locales. Sur ces trois axes, nous serons attentifs pour réduire et limiter les nuisances.

Pour la circulation des trains, nous essaierons de les impacter au maximum en réalisant les travaux en dehors des périodes de grande circulation, c'est-à-dire les week-ends, les périodes estivales, le mois d'août en débordant éventuellement sur le mois de juillet, et de nuit.

Concernant les riverains et les circulations locales, un plan de management environnemental sera imposé aux entreprises qui réaliseront les travaux. L'objet fondamental de ce document est de réduire les nuisances sur les riverains et sur les circulations locales.

Je peux donner trois exemples :

- Nous essaierons de privilégier les évacuations des matériaux et les approvisionnements par la voie ferroviaire ou fluviale, pour minimiser les circulations des camions de chantier ;
- Les riverains seront évidemment protégés, en installant des écrans de protection et des palissades esthétiques ;
- Nous pouvons aussi mettre en place des outils d'information et d'échange avec vous pour contrôler les dépassements des nuisances et les corriger éventuellement.

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vais maintenant donner la parole à Olivier Guérin pour des questions écrites.

Olivier GUÉRIN : Je reviens sur les questions concernant le bruit, qui ont été très nombreuses oralement mais aussi très nombreuses par écrit, peut-être pour vous demander de préciser les choses sur certains points.

D'abord, ce sont des spécialistes ou des personnes qui connaissent bien le sujet qui ont posé les questions, comme d'ailleurs les questions orales. Plusieurs mesures peuvent être prises pour réduire les bruits, les unes concernant la voie. Cela a été demandé tout à l'heure et je ne sais pas si nous avons apporté une réponse très précise. *Y a-t-il nécessité de changer la voie, et donc de travaux importants ? Pour les mesures concernant le matériel, pouvez-vous préciser davantage ?*

On nous dit que dans le projet, dans le dossier présenté, des protections antibruit sont prévues sur certains linéaires. Pouvez-vous donner des précisions là-dessus et dire si c'est l'état initial et si les choses sont susceptibles d'être modifiées ultérieurement, compte tenu notamment des interventions très nombreuses que nous pouvons entendre ce soir ?

Jean FAUSSURIER : Il y a effectivement plusieurs manières d'aborder la question du bruit. De manière générale, le raisonnement que nous tenons est qu'il convient forcément de traiter en premier le bruit à la source. Je vais peut-être laisser la parole à mon collègue Luc Robert de la SNCF, qui vous dira ce qui se trouve dans le cahier des charges aujourd'hui concernant le matériel roulant.

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Je confirme que, dans le cahier des charges du matériel roulant, les spécifications sont extrêmement exigeantes de ce point de vue et nous visons à aller au-delà des strictes normes européennes imposées. La problématique bruit est donc véritablement prise en compte dans le cahier des charges du matériel roulant.

Jean FAUSSURIER : La deuxième remarque est que les protections : murs antibruit ou protections phoniques en façade, sont la solution qui vient lorsque nous arrivons au détail dans l'analyse et le traitement des problèmes. Ce n'est pas suffisant. En parallèle, d'autres mesures sont examinées par les exploitants et par RFF. Je donne cette fois-ci la parole à mon collègue Rachid El Mounzil.

Rachid EL MOUNZIL : Côté infrastructures, il faudrait avoir en tête que ce qui fait du bruit sur la voie ferroviaire, ce sont surtout les appareils de voies, les aiguillages. Comme nous intervenons sur les infrastructures, nous serons attentifs pour améliorer ces appareils de voie. Aujourd'hui, les appareils sur la voie sont anciens. Les traversées jonction comportent trois chocs. Quand le train passe, trois chocs sont provoqués et cela fait du bruit. Dans le cadre du projet, nous allons essayer de faire évoluer l'infrastructure en supprimant ces appareils anciens en les remplaçant par des appareils simples ou qui ne comportent qu'un seul choc. Nous pourrions éventuellement agir sur l'infrastructure en mettant les appareils de voie sur des bases qui amortissent et réduisent le bruit aussi.

Bruno de TRÉMIOLLES : Je vais redonner la parole au Président Gaillard pour la suite de la réunion.

Dans la salle : Il n'y a pas un aiguillage, un appareil de voies entre Poissy et Villennes.

Michel GAILLARD : Je reviendrai, en conclusion, sur tout ce qui vient d'être dit sur le bruit parce que c'est manifestement un point-clé de cette réunion.

Avant de poursuivre les questions-réponses, comme je l'ai annoncé au moment de l'ouverture, si vous le voulez bien, je passe la parole quelques minutes à M. Michel Lecapitaine, représentant de la Chambre de commerce et d'industrie des Yvelines, pour qu'il nous dise en quelques mots comment les acteurs économiques de la région voient ce projet.

Michel LECAPITAINE, Chambre de commerce et d'industrie, Versailles Val d'Oise, Yvelines : Bonsoir. Tout d'abord, un mot sur la Chambre de commerce, pour rappeler qu'elle est un établissement public composé de chefs d'entreprise élus par les chefs d'entreprise du Val-d'Oise et des Yvelines. Elle représente 80 000 entreprises dans nos deux départements et agit sur tous les aspects de la vie de l'entreprise, sur les problématiques de développement économique et d'aménagement des territoires.

Pour planter le décor, je ferai tout d'abord un constat relatif à l'emploi. Entre les années 1993 et 2009, soit pendant seize années, la Seine Aval a connu une augmentation de 0,5 % du nombre de ses emplois. Sur la même période de seize ans, dans le Val-d'Oise et les Yvelines, le nombre d'emplois a augmenté de 22,4 %. Je ne vous en dirai pas plus pour noter, de façon évidente, que la Seine Aval accuse un retard évident dans la création d'emplois. Par ailleurs, le taux de demandeurs d'emploi y est le double de celui du reste du département des Yvelines et parmi les plus critiques d'Ile-de-France.

Plusieurs facteurs expliquent sans doute cette situation et le principal est indiscutablement la défaillance des infrastructures de transport depuis plusieurs années sur notre territoire. Les parcours pour atteindre les entreprises sur le territoire sont particulièrement longs et au bord de la saturation voire bloqués. Les approvisionnements et les livraisons sont retardés. Ce constat est confirmé par toutes les études de sondage de chefs d'entreprises qui placent, en tête de leurs critères d'implantation, la qualité des dessertes.

A notre sens, à la Chambre de commerce, l'enjeu est le suivant : comment pourrions-nous maintenir et attirer de nouvelles entreprises dans une zone aux infrastructures saturées ? Dans ce contexte, vous l'aurez compris, nous sommes extrêmement favorables au projet de RER E qui apporte des bénéfices réels pour le territoire et les entreprises, en structurant les déplacements dans la vallée de Seine avec les liaisons entre les bassins de la Seine Aval, en permettant le report des transports de la route vers les transports en commun, la route qui est déjà saturée, en améliorant les connexions et en élargissant le bassin d'emploi pour les habitants des entreprises vers l'ouest et vers l'Est.

J'ai bien noté la multiplication des dessertes, les liaisons avec la Normandie qui seront également améliorées. Il m'a semblé que nous pouvions espérer une connexion

ou une interconnexion entre la ligne à grande vitesse Paris-Normandie et la Seine Aval, même si cela n'a pas été clairement abordé aujourd'hui. Cet atout est vraiment considérable pour nos entreprises. Toutefois, pour confirmer les propos que j'ai déjà entendus dans cette salle, il nous a semblé qu'il manquait peut-être deux points qui peut-être n'ont pas ou ont déjà été évoqués : un arrêt à la Porte Maillot, comme le disait tout à l'heure Monsieur le Maire, et une indispensable interconnexion avec la tangentielle ouest, peut-être autour d'Achères mais là n'est pas le propos aujourd'hui.

Le RER E ouvre donc de nouvelles perspectives performantes pour le territoire et en liaison avec les autres territoires. Nous pouvons dire que la Seine Aval s'est déjà préparée pour valoriser cet atout. C'est au cœur de l'action conduite aujourd'hui dans l'OIN et sous la responsabilité de l'EPAMSA. Dans l'OIN aujourd'hui, depuis cette année, nous construisons 2 500 logements par an et nous avons aussi une démarche de préservation des paysages, les berges de Seine, les plateaux agricoles, la biodiversité. La qualité de vie est une des forces principales de la Seine Aval. Elle fait écho aux préoccupations des chefs d'entreprise pour offrir un cadre de vie attractif à leurs salariés. Nous souhaitons vivement un développement équilibré, avec des emplois ici, dans la Seine Aval, et que la Seine Aval ne soit qu'une base arrière résidentielle pour les pôles d'emploi de La Défense et de Paris.

Pour ce faire, nous avons vraiment besoin de ce RER. Il nous faut donc ancrer et conforter nos emplois déjà existants, comme ceux de la filière automobile, et en capter de nouveaux. A ce titre, il me semble que nous pouvons évoquer le cas de PSA à Poissy qui a implanté, voilà déjà plus de trois ans, son pôle tertiaire au pied de la gare de Poissy. Trois mille emplois qualifiés se sont installés là et ils ne sont venus que lorsque les conditions de transport le permettaient. Nous souhaiterions vivement qu'avec le RER E, il soit possible de reproduire ces succès. C'est en tout cas ma conviction.

Nous comptons donc vivement sur Eole pour être un puissant moteur du développement économique de la vallée de Seine. Pour illustrer mon propos, je voudrais situer trois secteurs d'excellence qui pourraient bénéficier du RER E et accélérer leur développement :

- La filière automobile, à travers le réseau automobile Yvelines Val-d'Oise, qui vient de se structurer en associations d'entreprises en Ile-de-France et qui vient de répondre à l'appel à projets de soutien à la dynamique des grappes d'entreprises, publié par le Ministère de l'espace rural et de l'aménagement du territoire ;
- Une deuxième grappe d'entreprises, en potentiel, autour des services à la personne ;
- Les éco-activités, extrêmement dynamiques dans la Seine Aval ; le réseau des éco-industries, auquel pourraient s'agréger les entreprises de la filière éco-construction, pourra aussi rapidement être éligible à un projet de grappes d'entreprises.

La Chambre de commerce et d'industrie de Val-d'Oise Yvelines prend toute sa part dans ce développement et nous travaillons, bien évidemment, avec tous les acteurs de ces territoires sur les actions d'animation des réseaux et des filières, de requalification des zones d'activité, etc. Le RER E est pour nous un outil qui apporte les meilleurs effets au développement économique. Mais, Monsieur le Président, nous souhaiterions vivement que vous puissiez compresser les délais. Peut-être pourrions-nous envisager que 2020 soit 2017 et 2017 - 2015. Ce serait vraiment un défi qui plairait bien aux chefs d'entreprise. Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

Michel GAILLARD : Merci bien. Je vous propose de reprendre le cours des questions.

Jean-François LAUBRY, Poissy : Je suis Pisciacais depuis dix ans et Mantais les trente années précédentes, utilisateur de Transilien et de RER A et membre de Cœur de Poissy. Pour revenir aux infrastructures, dans l'attente d'une ligne à grande vitesse Paris-Normandie qui, à mon avis, n'est pas prête d'arriver, je ne comprends pas comment nous ne pouvons pas envisager de faire sauter le goulet d'étranglement entre Poissy et Vernouillet, sachant que nous sommes sur une infrastructure à deux voies, nous l'avons déjà évoqué, et barrée par deux passages à niveau. Est-il impossible de faire sauter ce goulet d'étranglement qui pénalise toute la ligne d'une façon générale ?

Rachid EL MOUNZIL : Je pense que vous voulez parler de la fameuse troisième voie Vernouillet-Poissy, sur laquelle de nombreuses études ont porté. Ces études ont montré que cette troisième voie n'était pas à la hauteur des enjeux en termes de qualité de services au regard des impacts, notamment sur le milieu urbain. Comme vous le savez, entre Vernouillet et Poissy, les contraintes urbaines sont importantes et les études ont montré que, quand nous mettions en balance les impacts de ce projet et ce qu'il apporte, en termes de qualité de services, ce n'était pas pertinent.

Dans le cadre du projet Eole, nous proposons de traiter ce goulet d'étranglement en agissant sur le secteur de Poissy, en amont et en aval de Poissy. Nous pourrions, si vous le souhaitez, vous expliquer en détail comment les aménagements proposés dans le cadre du projet Eole répondent à cette contrainte.

Une autre réponse à ce problème est faite sur la manière d'organiser la grille horaire. La grille horaire est organisée pour que les dépassements aient lieu entre Vernouillet et les Mureaux puisque c'est le tronçon qui comporte plusieurs voies.

Franck DUPONT, Villennes-sur-Seine : Ma question peut paraître incongrue. Je comprends mal pourquoi on veut d'entrée, dans la première phase de travaux et alors que nous parlons d'infrastructure nouvelle, s'attaquer à une infrastructure ancienne. Pourquoi ne pas attaquer le phasage par le tunnel d'abord, qui prend cinq ou six ans et coûte 1,2 milliard, ce qui laisserait le temps d'envisager un projet peut-être un peu plus attentif aux riverains de Poissy à Mantes, voire envisager la ligne sur la Normandie ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Une question écrite traite aussi la question des passages à niveau. Y a-t-il d'autres questions relatives aux deux précédentes ?

Alexia ARMAOS : Vous avez parlé du passage à niveau et je souhaiterais embrayer sur cette question. Est-il prévu des réunions de concertation avec nos élus, les élus des communes concernées par des possibles transformations du cœur de la commune, à savoir : création d'une nouvelle gare, aménagement des quais, ce qui sera le cas notamment à Villennes et ce qui est visé dans les papiers relatifs au débat public. Des concertations sont-elles prévues avec nos élus ? Allons-nous leur demander leur avis puisque vous avez quand même des petits villages avec un cœur historique et qui souhaiteraient garder leur qualité et leur cadre de vie ?

Bruno de TRÉMIOLLES : Plusieurs questions, le passage à niveau...

Jean FAUSSURIER : Pour autant même que nous ne l'aurions pas envisagé, la concertation est inscrite dans la loi Grenelle. Donc, de toute façon, elle s'applique. Même s'il n'y avait pas eu la loi Grenelle, je l'ai dit tout à l'heure à propos du bruit, on voit mal aujourd'hui comment nous pouvons envisager des travaux qui vont impacter pendant un certain nombre d'années des populations sans engager une concertation au plus près.

Pour répondre à la question complexe soulevée par Monsieur, en réalité, il faut considérer plusieurs choses. Ce qu'expliquait à l'instant Rachid El Mounzil était le fait qu'aujourd'hui, le projet est tout d'abord un projet ambitieux mais, en même temps, c'est un projet qui cherche à traiter ce qui est absolument nécessaire, il n'y a pas d'excès. D'où le fait de dire que, dans les équilibres entre les nuisances, en particulier en termes de travaux, que nous pouvons apporter dans ces travaux mais avec l'objectif final d'améliorer le service – il ne faut peut-être pas le perdre de vue d'autant qu'il a été souligné que la ligne est aujourd'hui ancienne, donc elle mérite des aménagements et une amélioration – , le projet est centré sur ce qui est absolument nécessaire pour permettre la dissociation des flux, trains longs trains rapides, et donc améliorer la régularité. C'est une attente très forte non seulement des gens de Seine Aval mais également des Normands.

Pourquoi ne pas commencer par le tunnel et terminer par l'aménagement ? Nous ne voyons pas pourquoi il faudrait commencer par le tunnel et terminer par l'aménagement ou commencer par l'aménagement et terminer par le tunnel. Les deux projets forment un bloc car il ne faut pas oublier dans cette affaire qu'aujourd'hui, cette ligne est au maximum de ce qu'elle peut offrir. Aujourd'hui, elle peut offrir 14 trains par heure maximum. Elle ne peut pas offrir un train de plus. La solution que nous avons trouvée est que, pour offrir deux trains de plus, au bénéfice notamment des gens de Poissy, de Mantes, de la région, est de faire rentrer les trains Transiliens dans le tunnel et donc d'élargir la palette de services de transport. Je rappelle que cela libérera de la place en Gare Saint-Lazare et donc générera, du côté du STIF, des réflexions sur l'ouverture de la palette, encore une fois, de services de transport.

La ligne nouvelle Paris-Normandie vise un autre objectif. Elle ne vise pas la desserte de Seine Aval, c'est autre chose qui est en jeu, quelque chose complémentaire qui n'est pas en substitution du projet Eole. Il faut bien remarquer cela parce que la

desserte à Seine Aval ne se fera que par le projet Eole. Le projet ligne nouvelle Paris-Normandie dont nous parlons, qui viendra en son temps, peut-être le plus vite possible, avec son propre débat public, apportera des fonctionnalités qui seront d'une nature différente de celles aujourd'hui apportées par Eole.

Je ne sais pas si j'ai répondu complètement à votre question.

Bruno de TRÉMIOLLES : Sur le passage à niveau...

Jean FAUSSURIER : Je pensais avoir répondu. Il y a aujourd'hui un passage à niveau à Villennes, pour lequel les études de faisabilité viennent juste de commencer, et un passage à niveau à Vernouillet, pour lequel les études d'avant-projet ont commencé pour les travaux en 2012. Je pense que les élus de Vernouillet sont au courant, s'ils sont présents.

Alain RISPAL, Adjoint au maire d'Aubergenville : Je suis en même temps vice-Président en charge du développement économique sur la communauté de Seine-Mauldre, donc l'intervention du représentant de la Chambre de commerce est la bienvenue puisque je rappelle que ce territoire représente plus de 6 000 emplois avec notamment une usine de construction automobile.

J'avais posé une question à la séance de Mantes et nous avons échangé sur les temps de trajet supplémentaires. Vous avez dit tout à l'heure entre 2 et 5 mn. Sur les gares entre les Mureaux et Mantes, nous avons estimé un temps supplémentaire de 10 mn, basé sur les grilles horaires actuelles mais aussi sur les observations faites. Aujourd'hui, le temps de stationnement des trains est de 60 s, nous avons des phases de décélérations et accélérations qui sont incompressibles, même si elles peuvent évoluer. On nous a dit que les choses allaient évoluer, que le matériel sera différent et la puissance des motrices aussi.

J'avais cru comprendre, lors de la dernière réunion, que nous pourrions avoir des éléments aussi concernant la fréquentation. Je renouvelle ma demande car j'ai consulté le site et n'ai pas trouvé de réponse, alors peut-être m'y suis-je mal pris : pourrions-nous avoir des éléments techniques sur les trains actuels, les motrices actuelles, et celles qui seront mises en place – j'ai cru comprendre que ce serait du MI2N dans un premier temps –, donc des éléments qui nous permettent de ne pas rester sur une ambiguïté.

Quand nous disons 10 mn, nous prenons en compte un arrêt Porte Maillot puisque nous sentons bien aujourd'hui que l'arrêt de Porte Maillot se fera, il y a une véritable légitimité à créer un arrêt à Porte Maillot.

Ma deuxième question porte sur la création de nouvelles voies. Actuellement, en gare d'Aubergenville, les trains sont souvent arrêtés pour laisser passer des rapides, tout du moins entre Mantes et Aubergenville puisqu'entre Aubergenville et les Mureaux, nous revenons à deux voies. Je ne l'ai pas vu dans le dossier mais cela pourrait être une hypothèse, justement pour travailler sur la régularité, de rajouter une troisième voie entre les Mureaux et Aubergenville. Est-ce que cela se justifie ? Je sais qu'il y a six ou sept ans, c'était à l'ordre du jour et cela a été abandonné.

Bruno de TRÉMIOLLES : Donc, deux questions.

Jean FAUSSURIER : Donc deux réponses. Sur votre première remarque, suite à votre intervention de Mantes, Monsieur, je ne sais pas si vous avez reçu notre proposition par mail d'organiser un groupe de travail pour échanger avec vous – je ne dois pas avoir la bonne adresse mail, vous me redonnerez votre carte de visite – dont les conclusions seraient transmises à la CPDP pour que l'ensemble du débat public en bénéficie.

Nous avons répondu tout à l'heure à la deuxième question en disant qu'aujourd'hui, le projet est centré sur la définition de ce qui est absolument nécessaire pour permettre la dissociation des flux. Nous ne faisons pas 1 km de plus parce que nous sommes dans une zone sensible, et nous en sommes conscients.

La ligne nouvelle Paris-Normandie, pardonnez-moi si je ne l'ai pas dit, nous parlons bien d'une ligne nouvelle, totalement différente et dissociée de la ligne du projet Eole.

Claude LOISEAU, AUT : Des études sérieuses et complètes ont-elles été réalisées sur les nouveaux apports de population sur l'ensemble de la Seine Aval et également sur la vallée de l'Oise ? Quand nous faisons le bilan, ne craignez-vous pas, dès l'ouverture de la prolongation du RER E, une nouvelle saturation non seulement du RER A mais également du RER E ?

Sandrine GOURLET : Comme je l'ai dit tout à l'heure, les études de trafic, de fréquentation qui ont été réalisées tiennent compte de l'ensemble des projets de développement, que ce soit Seine Aval ou dans les zones qui sont susceptibles de se rabattre sur le RER E ou sur le RER A. A partir de ces hypothèses, nous réalisons un travail très fin avec l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France et nous nous calons aussi sur les hypothèses du schéma directeur régional d'Ile-de-France, qui est la vision à long terme de la région en termes de développement de population et d'emploi. C'est à partir de ces chiffres que nous déterminons l'offre, c'est-à-dire le nombre de trains, leur fréquence et la capacité du matériel roulant. C'est à partir de cela que nous savons que nous pouvons répondre aux besoins de transport des gens. Ces éléments ont été pris en compte pour définir le projet de transport.

Bruno de TRÉMIOLLES : Maintenant, les questions écrites.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Nous allons peut-être aborder un point qui n'a pas encore été abordé. Vu l'insécurité existante dans les trains, il y a une inquiétude de savoir quels seront les axes majeurs qui permettront d'assurer la sécurité dans les transports de cette ligne RER.

Bruno de TRÉMIOLLES : Y a-t-il une réponse à cette question sur la sécurité ?

Christophe DENIAU : Déjà, un premier élément est que le nouveau matériel roulant prévu aura une vidéo protection embarquée. D'autre part, la sûreté est celle que vous connaissez aujourd'hui, avec de la présence humaine, des équipements en gare et quelques dispositifs à bord des trains.

Bruno de TRÉMIOLLES : Autre question dans la salle ?

Julien BESNARD, Conseiller municipal à Andrésy : Je voudrais partager une possible réponse à la question posée ce soir concernant l'effet de ce futur RER E notamment sur le développement de la Seine Aval. Un effet peut-être est une amélioration attendue sur les transports sur la rive Sud de la Seine. La question est : et la rive Nord ? Irons-nous sur une logique uniquement de rabattement sur cette ligne améliorée, auquel cas cela implique un certain nombre de constructions d'infrastructures de rabattement car je crois qu'un certain nombre de ponts traversant la scène sont actuellement saturés, notamment aux heures de pointe ?

Une deuxième question, liée à la première : ce RER E pourrait permettre de libérer, si j'ai bien compris, des possibilités sur Saint-Lazare. Dans quelle mesure ces possibilités vont-elles pouvoir améliorer la situation de la ligne Mantes-la-Jolie - Paris via Conflans et essayer de contrebalancer peut-être cette trop forte concentration sur la rive Sud ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Nous pouvons peut-être ajouter aussi qu'un certain nombre de questions, justement, portent sur le rabattement sur la ligne RER E, qui viennent conforter ce que vient d'exposer Monsieur. Cette préoccupation est quand même assez largement exposée.

Bruno de TRÉMIOLLES : Qui peut prendre en charge la réponse à ce type de questions ?

Christophe DENIAU : Concernant le rabattement entre les deux rives de Seine, qui est un véritable sujet, rive droite et rive gauche, je faisais allusion tout à l'heure à une étude menée par le STIF en lien étroit avec l'EPAMSA, pour étudier la question de la desserte au niveau des bassins de vie que sont Mantes, les Mureaux, le secteur de l'Est. Nous sommes confrontés à une grande difficulté, celle du franchissement de la Seine à l'aide de ponts existants. Le trafic routier est tel que les bus sont ralentis et deviennent donc peu efficaces.

Des propositions ont été faites qui sont plutôt de l'ordre de préconisations sur chacune des rives, et surtout de la rive gauche, pour tendre à bien rabattre les populations vers les gares en fonction d'un certain nombre de paramètres. D'autres acteurs présents dans la salle peuvent en parler aussi le cas échéant. Des ponts sont également à l'étude, notamment un pont entre Achères et Sartrouville, qui permettrait éventuellement, si la faisabilité est vérifiée, de répondre à ce type de demandes. Il est bien entendu que le rabattement vers l'épine dorsale que constitue le RER E de demain est essentiel. Le projet ne peut être efficace que s'il draine l'ensemble des usagers qui peuvent en bénéficier.

Sur la libération de la capacité en gare de Paris Saint-Lazare, je vais laisser ma collègue répondre.

Sandrine GOURLET : Nous pouvons répondre aussi sur l'amélioration du réseau de la rive Nord de la Seine. L'amélioration attendue est le remplacement des matériels qui arriveraient à partir de 2013 et qui permettraient que tous les trains pour Mantes par Conflans seraient en deux niveaux, en VB2N et dont certains

circulent, au plus tard fin 2014. Ce sont des rames beaucoup plus confortables et qui permettraient de gagner en confort de transport.

Concernant la libération de la capacité à Saint-Lazare, pour être franche, nous avons actuellement ces discussions avec la SNCF et notamment avec la région. Il existe un enjeu puisque, forcément, les Normands vont vouloir avoir plus de trains, les Franciliens vont vouloir avoir plus de trains et la question se pose de la réaffectation de ces capacités en gare de Saint-Lazare.

En tant que le STIF, nous poussons forcément beaucoup pour pouvoir faire de la réaffectation au bénéfice des usagers franciliens, sans pénaliser les autres usagers de la Gare Saint-Lazare. C'est vrai que nous serons très vigilants à ce que la réaffectation de ces capacités libérées se fasse aussi pour les usagers franciliens.

Joël MANCEL, Maire de Triel-sur-Seine : Bonjour. Je suis également vice-président de la Communauté d'agglomération de deux rives de Seine, en charge des transports. J'ai bien compris que le point noir était entre Poissy et Villennes, du moins dans ce que j'ai entendu ce soir. Pourquoi n'avez-vous pas réfléchi à passer sur la rive droite et à couper directement entre Achères et Verneuil ou Vernouillet ?

(Applaudissements)

Cela pourrait résoudre certains problèmes que j'ai entendus ce soir, avec peut-être la création d'une nouvelle gare puisque, nous parlions de rive droite, au milieu de la plaine, cela ne va gêner personne sauf peut-être les lapins. Sinon, vous pourriez créer peut-être une nouvelle gare qui pourrait desservir justement toute cette partie rive droite dont vous parliez tout à l'heure et que mon collègue d'Andrésy a très bien relatée. Que va devenir cette rive droite ? Nous avons aussi un programme immobilier de logements importants. J'ai un PLH de 800 logements, à Carrières il y en a 2 000, donc toute cette partie de rive droite est amenée à se développer. Nous avons également une plaine qui n'est pas utilisée aujourd'hui et qui va se développer également en termes d'industrie. Pourquoi n'avez-vous pas réfléchi à cette solution ?

(Applaudissements)

Jean FAUSSURIER : En fait, nous raisonnons par la rive gauche parce que c'est le projet depuis le départ, sur lequel nous avons une double exigence qui est d'améliorer la situation des gens de Seine Aval – c'est vrai que ce sont plutôt les gens de Rive Gauche qui sont impactés – mais, en même temps, c'est aussi par là qu'entrent les trains normands. Il y a donc une certaine logique à favoriser l'aménagement de cette ligne, ce qui ne porte pas préjudice en soi au traitement du groupe 6, sauf si je me trompe. Nous pouvons préciser d'autres éléments.

Rachid EL MOUNZIL : Il existe aussi des contraintes techniques. La ligne du côté Nord de la Seine, que nous appelons le groupe 6, est beaucoup plus contraignante techniquement. Du point de vue géométrique, elle pose un certain nombre de problèmes qui nécessitent des travaux encore plus lourds que ceux que nous envisageons sur la ligne par Poissy.

Michel CULLIN : Ce n'est pas une question mais un constat. Actuellement, le SDRIF d'avril 1994, qui est théoriquement le seul valable, prévoyait bien un pont de chemin de fer en doublement du pont de Triel routier actuel. Je pense que d'un côté, vous avez l'Hautil, qui vous empêche de faire une bonne liaison vers Mantes et, de l'autre côté, vous avez le goulet de Villennes. Vous avez raté ce by-pass dans le SDRIF et peut-être pouvons-nous le regretter mais est-il trop tard ? Je ne sais pas.

Bruno de TRÉMIOLLES : Votre observation sera rapportée au compte rendu de cette réunion. Y a-t-il d'autres questions ?

Christophe BARBOSA, Poissy : C'est plutôt une inquiétude sur les travaux. Je suis habitant de Poissy et nous avons actuellement des travaux en Gare Saint-Lazare, nous avons beaucoup d'incidents techniques sur la ligne Poissy - Saint-Lazare et là, pendant dix ans, nous aurons de nouveaux travaux sur cet axe. Pour ma part, je n'y vois que de la perte de temps. Comme le disait Monsieur, entre Poissy et Saint-Lazare, je vais perdre au moins 10 mn. C'est plutôt une inquiétude et pourriez-vous peut-être me reconforter un peu sur ces dix années de travaux à prévoir ?

Sandrine GOURLET : Je ne vais pas répondre sur le détail des travaux qui a déjà été évoqué par RFF. L'élément que je peux apporter est de dire qu'il faut constater que les gros projets qui ont eu lieu en Ile-de-France depuis vingt ans, ce sont la première phase du RER E et la ligne 14. C'est tout. Aujourd'hui, nous constatons que le réseau est vieillissant, qu'il est en saturation à peu près partout. Donc, oui, il y aura des travaux et ce sera sans doute un peu pénalisant au quotidien pour un certain nombre d'usagers. Toutefois, c'est au bénéfice d'une amélioration du réseau et une extension du réseau dans les prochaines années. C'est vrai que c'est pénalisant et compliqué mais nous espérons que la situation s'améliorera car il faut vraiment que nous fassions quelque chose. Le réseau n'est vraiment pas en bon état et ne répond pas non plus, dans un certain nombre de cas, aux besoins de transports. Nous devons aussi accepter collectivement le poids de ces travaux, ce que cela va représenter en gêne pendant un certain nombre d'années, pour arriver à retrouver des réseaux qui fonctionnent.

Bruno de TRÉMIOLLES : Une question, et je pense que nous allons nous acheminer tout doucement vers la fin de cette réunion.

Philippe MEICHLER, Villennes-sur-Seine : Bonsoir. Je voudrais revenir sur le point de la ligne grande vitesse Paris-Normandie et le rapport, que je n'ai pas du tout compris, avec la pérennité du RER A à Poissy. Je n'ai pas vu le lien entre les deux sujets dans les explications données par Mme Gourlet. Je voulais juste une précision là-dessus, pour le lien de cause à effet entre les deux projets à échéance au-delà de 2020.

Jean FAUSSURIER : Le lien entre la ligne nouvelle Paris-Normandie, le RER E et le RER A : cette ligne aujourd'hui a 14 trains, en 2020 16 trains, c'est le maximum, rien de plus. Toute demande d'un train supplémentaire devra se traduire par la ligne nouvelle Paris-Normandie. De ce fait, les trains normands qui passent aujourd'hui par Mantes - Poissy basculeront sur la ligne nouvelle Paris-Normandie. Ils libéreront donc de la capacité sur le RER E et ouvriront de l'espace.

Pour répondre à la question posée en début de réunion par le Val-d'Oise sur l'augmentation du service sur la branche de Cergy du RER A, à ce moment-là, la question de la redistribution des services se posera mais ce n'est pas une question pour le RFF, c'est une question pour le STIF.

Maurice RICHAUD, Association COPRA : Bonjour. Pour information, Copra 104 est une association qui lutte depuis près de vingt ans contre des tracés autoroutiers en zones urbanisées, ceci pour vous dire combien nous sommes partisans de scénarios alternatifs et soutenant le projet RER E.

Ceci dit, je suis aussi, et c'est à ce titre que j'interviens, citoyen de la ville de Poissy, Pisciacais, et suis sur la zone que Monsieur a tout à l'heure qualifiée de « noire », entre Villennes et Poissy, et plus particulièrement habitant des berges de Seine. J'ai bien noté sur votre dossier que vous aviez fait un certain nombre de mesures sur un point focal de la réunion qui est le point sonore, vous avez fait des mesures acoustiques. J'ai noté que vous aviez relevé 63 points noirs sur Poissy. J'ai cru comprendre que les mesures et ces points noirs étaient situés sur des zones très proches de la voie ferrée. Je tiens à souligner, et j'aimerais que ce soit inscrit au débat d'aujourd'hui, le fait de ne pas négliger les berges de Seine, qui ont un effet très particulier de réverbération sur l'espace plan d'eau et que les habitations situées à 50 m sont également très impactées et le seront davantage.

J'ai bien compris, pour finir, que vous ne vous sentez pas, et je le comprends, responsable de l'existant. Ceci dit, vous n'êtes pas sans savoir qu'il existe un phénomène de seuil et que deux décibels de plus, par rapport à un existant qui peut être pénalisant, font parfois franchir un seuil peu tolérable. Je souhaite que les points de mesure soient revus et qu'aucun endroit sensible ne soit oublié.

Bruno de TRÉMIOLLES : Merci. Vos observations seront donc intégralement consignées, comme d'ailleurs toutes les autres observations de ce débat. Monsieur, je crois que vous avez une question.

Jean-François RAYNAL, Vice-Président du Conseil général et conseiller général de Poissy : Nous sommes ici sur mon canton mais ce n'est pas au nom du Conseil général que je m'exprimerai. Comme je l'avais dit à Monsieur le Président en aparté, le moment venu, le Conseil général apportera sa contribution à ce débat public.

Je souhaitais faire une première constatation parce qu'elle n'a jamais été évoquée mais, dans une soirée comme celle-ci, avec l'assistance qui s'est déplacée, personne ne remet en cause le projet du prolongement du RER E jusqu'à Mantes. C'est quand même suffisamment rare pour être souligné donc nous en sommes à penser que c'est un bon projet. C'est un bon projet surtout parce que tous les usagers de la ligne A, voire du train qui va jusqu'à Paris Saint-Lazare, sont tellement énervés, pour ne pas dire autre chose, des difficultés des conditions de transport ou des irrégularités de ce transport qu'il est évident aujourd'hui qu'il faut faire quelque chose.

Je pense qu'à l'occasion de ce débat public, il faut se poser les bonnes questions par rapport au schéma que vous avez imaginé et voir s'il n'y aurait pas effectivement une

autre alternative, en travaillant sur l'autre rive de la Seine, qui pourrait encore améliorer l'offre et enfin, si nous attendons la ligne à grande vitesse pour aller en Normandie, qui dégagera des trains qui iront plus vite en Normandie et qui donc apporteront un plus au niveau de la relation des Franciliens, cela veut dire qu'il y aura encore plus de trains. Cela veut dire qu'il faut prendre en compte ce qui est sorti de cette réunion, qui est sans doute l'élément majeur, les problèmes de bruit pour les riverains qui sont sur une ligne certes ancienne mais ce n'est pas une réponse car si nous faisons du neuf, il faut essayer de préserver l'avenir et faire en sorte que, parce que nous ne pouvons pas construire une troisième voie, nous fassions au moins que les riverains, à condition qu'il y ait une amélioration du matériel, aient aussi une amélioration dans leur qualité de vie. Ceci me paraît fondamental. Nous ne pouvons pas passer à côté de tout ce qui a été dit par les riverains entre Poissy et Vernouillet. J'irai au-delà de Villennes parce que je ne veux pas faire que du canton ce soir mais de dépasser ces frontières, il y a vraiment quelque chose à faire et il faut en profiter.

Enfin, et je conclurai là-dessus parce que là, c'est le géographe qui parle, partout où il existe une amélioration dans les transports, quelle qu'en soit la nature, transports en commun ou transport routier, vous avez un développement. Ce n'est pas le directeur de l'EPAMSA qui va me contredire. Tout à l'heure, le maire de Triel a bien ajouté ce qui se passera dans les vingt ans qui viennent dans notre région. Nous aurons un développement fort, ce développement va faire un plus économique, un plus d'emplois, nous le souhaitons tous, et un plus de population. Donc, nous nous rabattons vers les transports qui existent. Veillons à ce que ce qui est prévu aujourd'hui avec le prolongement de la ligne E ne soit pas saturé très vite et surtout, parce que c'est vrai que dans les documents, il y a une véritable omission, je rebondis sur ce qui a déjà été dit, nous n'imaginons pas que le RER E soit une substitution du RER A. Nous sommes là pour compléter, pour apporter un plus mais attention que, dans les vingt ans qui viennent, nous ne le supprimons pas. De toute façon, je crois que nous ne pourrions pas le supprimer à cause de la pression démographique qui va intéresser tout le contexte de la Seine Aval.

(Applaudissements)

Bruno de TRÉMIOLLES : Y a-t-il une dernière question avant de clore le débat ?

Béatrice DESTISON : Merci de m'accorder cette dernière question. J'ai posé la première question, j'ai la possibilité de poser la dernière. Je voudrais simplement appuyer sur le fait que les personnes du comité prennent en compte le point de vue concret des habitants et ne restent pas sur des schémas théoriques parce que ce mode de transport est essentiel dans la manière dont les gens vont vivre dans le futur. Je vous remercie infiniment de vraiment prendre en compte les positions concrètes et de venir dans nos communes discuter avec les équipes municipales des aménagements autour de la ligne. Je vous en remercie.

Jean-Christophe LETHU, Villennes-sur-Seine : Tous les trains de marchandises qui passaient auparavant sur cette voie vont-ils passer sur cette voie ou seront-ils déviés ailleurs ?

Michel GAILLARD : Je crois que la question a déjà été posée mais nous pouvons peut-être revenir sur la réponse.

Jean FAUSSURIER : Oui, la réponse est qu'il existe un projet de ligne alternative par Serqueux-Gisors, qui permettra d'envisager le déplacement des trains sans fermer la porte aux trains de marchandises actuels. C'est fonction du développement du trafic du port du Havre et de la relation entre le port du Havre et notamment la région parisienne.

Si vous le permettez, puisque j'ai le micro, juste pour répondre sur le bruit, je voulais faire deux remarques.

Nous ne sommes pas irresponsables sur la question du bruit, je l'ai dit tout à l'heure, en tant que gestionnaires du réseau. Simplement, l'observation que je faisais était que les points et, Madame, nous les avons parfaitement entendus, et notamment des questions techniques sur les problématiques de réverbération qui peuvent amplifier les problèmes de bruit. Nous le verrons dans les études complémentaires. Peut-être qu'une proposition serait que nous mettions en place un atelier bruit, peut-être avec l'aide de Bruitparif. Voilà des manières d'avancer concrètement sur cette question pour laquelle une sensibilité véritable a émergé. Je disais simplement que le sujet est actuel et que le projet, effectivement, porte sur une amélioration de l'offre de services mais cela ne nous faisait pas nier les questions de bruit.

Michel GAILLARD : Si vous le voulez bien, nous allons conclure cette rencontre, peut-être en évoquant le bruit à nouveau puisqu'il a beaucoup occupé les participants de cette réunion.

Il est certain, et M. de Trémiolles l'a dit, que notre compte rendu mettra tout l'accent qu'il faut sur cette question du bruit.

La deuxième question que nous pouvons nous poser, mais nous verrons avec le maître d'ouvrage et la façon dont nous la poserons, est qu'à partir du moment où il existe un plan de traitement des points noirs du bruit, si un certain nombre de ces points sont bien identifiés sur cette ligne, nous pouvons nous interroger, et la Commission ne fait que s'interroger, elle ne prend pas de décision, sur l'opportunité qu'il y aurait avec ce projet à accélérer le traitement de ces points noirs. C'est une vraie interrogation que nous pouvons avoir.

Quant à la ligne grande vitesse – enfin, qui n'est plus tellement grande vitesse, si j'ai bien compris, c'est plutôt la ligne Paris-Normandie –, je rappelle qu'au second semestre 2011, normalement devrait se tenir un débat public sur cette ligne. Ce sera sûrement l'occasion de revenir sur un certain nombre de questions touchant à ce projet et aux liens avec cette ligne normande.

Nous avons trouvé par ailleurs, et j'en terminerai par là, que les travaux, les temps de desserte sont revenus parmi les questions et tout ceci fera l'objet d'un certain nombre d'approfondissements au cours des semaines qui viennent de la part des maîtres d'ouvrage.

Je reviens un instant sur la question du bruit. Nous allons en parler entre nous, au sein de la Commission et avec les maîtres d'ouvrage. Je ne veux pas annoncer ce soir une décision quelconque mais, peut-être pourrions-nous nous interroger sur une façon de reprendre la réflexion sur cette question au cours du débat public.

Merci en tout cas de vous être déplacés ce soir. J'annonce que la prochaine réunion est à Houilles jeudi, à la même heure. Merci à tous.

Fin à 21h35