

Réunion publique à POISSY, MARDI 19 OCTOBRE 2010

Quel effet sur la desserte de Poissy et le développement de Seine Aval ?

La quatrième réunion du débat public à Poissy a rassemblé, le mardi 19 octobre, environ 180 personnes. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique.

Ouverture de la réunion publique

Michel Gaillard, président de la Commission nationale du débat public, ouvre la réunion et laisse la parole au maire de Poissy, Frédéric Bernard : « Je suis favorable aux projets de développement des transports en commun : ils vont dans le sens d'une meilleure attractivité économique, s'inscrivent dans une politique de développement durable et bénéficieront aux nombreux Pisciacais qui travaillent à La Défense ou à Paris. 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 : la Tangentielle ouest et la LGV Paris-Le Havre. »

Présentation du dossier du débat

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, présente les maîtres d'ouvrage : RFF, gestionnaire du réseau ferré national, et le STIF, autorité organisatrice des transports ; ainsi que la SNCF.

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « Au-delà de l'objectif structurel de mieux desservir La Défense, existe également l'objectif d'améliorer la desserte des nouvelles zones d'emploi, d'abord Nanterre mais également Seine Aval. Pour ces usagers, le projet répond à deux objectifs. Le premier est de mieux assurer la desserte interne à Seine Aval : 2/3 des salariés de Seine Aval y résident mais le taux d'utilisation des transports collectifs n'est que de 18 %. Le deuxième objectif 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. Les aménagements de voies en gare de Poissy ont pour objectif de dissocier les flux entre trains longs et trains rapides, soit pour dégager les trains plus rapidement, soit pour offrir des alternatives en cas de situation conflictuelle entre les trains. »

Christophe Deniau, chef du projet EOLE au STIF : « 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. Le deuxième est de favoriser les liens entre Seine Aval, Paris et sa première couronne. Le troisième objectif est d'améliorer la desserte francilienne pour les Normands.

« Si je résume, sur les 16 trains qui circuleront sur les mêmes voies, 12 s'arrêteront en Seine Aval, soit deux de plus qu'aujourd'hui. 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. C'est aussi un accès direct aux gares du Nord et de l'Est, et donc vers l'Europe. »

Questions du public et réponses de RFF et du STIF

Bruno de Trémolles, membre de la CPDP, anime le débat.

Question 1 : Sébastien Hopin, vice-président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : « Le Conseil régional 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. Ma question est simple : quel est l'avenir de la branche du RER A qui dessert aujourd'hui Cergy-Pontoise ? »

Sandrine Gourlet : « Un des objectifs du prolongement du RER E est d'améliorer considérablement la situation du RER A, qui sera déchargé, de fait, 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. D'autre part, 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. »

Question 2 : Béatrice Destison, conseillère municipale à Villennes-sur-Seine : « 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 ?

« Où en sommes-nous du projet de transférer les trains de marchandises de l'autre côté de la Seine ?

« 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 ? »

Jean Faussurier : « Le projet Eole est conçu pour être rendu compatible avec le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie à deux endroits, Mantes et Nanterre. Cela ne préjuge pas des choix qui seront faits.

« Cette troisième voie (quelques kilomètres qui se situe entre Epône et Mantes) fait partie des éléments de dispositifs prévus pour améliorer la régularité sur cette ligne. Aucune troisième voie n'est prévue à Villennes.

« Il existe aujourd'hui des points noirs bruit identifiés, principalement autour de Mantes, 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. Au fur et à mesure que le projet avancera, les études confirmeront, identifieront éventuellement, des points particuliers à traiter. C'est l'objet de la concertation de le traiter. J'ajoute que le nouveau matériel roulant prévu sera a priori silencieux ».

Rachid El Mouzil, adjoint au directeur du projet 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. »

Question 3 : Michel Pons, premier adjoint à Villennes-sur-Seine : « Le problème porte sur tout ce qui concerne l'aménagement de Villennes pour faire face à ces voyageurs supplémentaires. Ma question est de savoir si les promoteurs pourront apporter des éléments chiffrés à cet afflux de voyageurs et, surtout, apporter une aide technique pour faire en sorte que tous les nouveaux voyageurs puissent effectivement utiliser la gare de Villennes sans pour autant affecter gravement la circulation et la vie des Villennois. »

Christophe Deniau : « Ce projet doit être accompagné d'une réflexion sur le rabattement, sur le cabotage ; cette réflexion est menée un peu plus tard pour être en pleine adéquation avec les besoins à venir.

« Le STIF a mené récemment, avec l'EPAMSA, une étude pour améliorer la desserte interne en Seine Aval et a proposé différents scénarios. 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. Les modes de rabattement préférentiels sont bien sûr, pour le STIF, le bus et les modes actifs dans leur ensemble. »

Question 4 : Pierre de Bellefontaine, Villennes-sur-Seine : « J'ai cru comprendre que le niveau de pression acoustique de référence était celui qui existe actuellement. Je tiens à dire que ce niveau n'a été qu'en augmentant et qu'il atteint actuellement un niveau inacceptable. »

Question 5 : Gilbert Audurier, maire-adjoint de Saint-Germain-en-Laye : « Le projet fait peu de cas des relations nord-sud et des relations que nous appelons tangentielles.

« Je crois savoir que le marché des transports en Ile-de-France est voué à être ouvert à la concurrence dans quelques années. 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 : « Le plan de mobilisation pour les transports en IDF représente 60 projets, pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros. Sont prévues dans ce plan 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. Concernant la Tangentielle ouest, nous étudions actuellement la poursuite du tracé en direction de Poissy et Achères. »

Jean Faussurier : « Le marché ferroviaire est ouvert, pour le fret, depuis quelques années. 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. »

Question 6 : Frédéric Bernard : « Quid des problèmes que posera cette attractivité, concernant les voitures, les parkings ? »

Sandrine Gourlet : « 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. Nous revenons voir sur le territoire si les habitudes de vie ont changé. »

Question 7 : Alexia Armaos, Villennes-sur-Seine : « *Qu'allez-vous faire concernant les habitants de Villennes-sur-Seine et des autres communes qui sont soumis à un seuil de décibels supérieur à 70 ?* »

Question 8 : Michel Agnola, Poissy : « *Comment déterminez-vous les zones environnementales que vous voulez protéger et avez-vous prévu, sur Poissy, des protections antibruit qui pourraient apporter de la valeur ajoutée à ce projet environnemental d'amélioration des berges de Seine ?* »

Question 9 : Régine Darphin-Bayle, Vernouillet : « *Quid des vibrations ?* »

Question 10 : Pascale Richaud, bureau du SPIM : « *Si le bruit aujourd'hui vous est supportable, quid de demain ?* »

Question 11 : Luc Levasseur, Poissy : « *Je demande que des études complémentaires soient réalisées sur le tracé, pour pouvoir se rendre compte qu'il sera vraiment nécessaire de mettre un mur antibruit.* »

Question 12 : Sébastien Lanza, Poissy : « *Le coût des protections antibruit, variant de 1,5 à 2 millions d'euros du kilomètre, ne représenterait, pour une protection totale du bruit à Poissy, que 0,1 % du budget total du projet, alors que plus d'un milliard d'euros sera dépensé pour faire un tunnel à Nanterre.* »

Jean Faussurier : « *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. Le débat public n'est pas le point d'arrivée des échanges, mais le point de départ. 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.*

« *Les études environnementales seront précisées en particulier quand le temps des études d'impact sera venu, études qui seront nécessaires au moment de l'enquête publique.* »

Question 13 : Karl Olive, président de Cœur de Poissy : « *J'aimerais que vous puissiez vous engager qu'il n'est effectivement pas question à ce jour d'une suppression de la desserte de Poissy.* »

Sandrine Gourlet : « *Il n'est pas question de supprimer la desserte de Poissy par le RER A, ni aujourd'hui ni demain. La question pourrait être posée très clairement à l'horizon de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.* »

Question 14 : Michel Cullin, président de l'ADIV : « *Toutes les personnes implantées entre Poissy et Mantes-la-Jolie se sont installées là en fonction de leur travail. 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.*

« *Une autre approche qui nous fait très peur est la durée et l'importance des travaux pour mettre en conformité les gares qui se trouveront entre Poissy et Mantes-la-Jolie.*

« *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.*

« *Finalement, ne pourrions-nous pas être conduits à devoir changer les rails ? Nous débouchons sur le problème d'aménagement des gares et le changement partiel éventuel des voies, avec des durées de travaux effrayantes.* »

Question 15 : Dominique Turpin, Maire de Nézel : « *Nous demandons si le temps de parcours ne sera pas plus long quand nous prenons le train à Aubergenville ou Epône pour nous rendre à Paris Saint-Lazare.* »

Christophe Deniau : « *Selon les gares desquelles vous êtes susceptibles de partir, le temps de parcours pourrait augmenter de 2 à 5 mn. Aujourd'hui, 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.* »

Rachid El Mounzil : « *Les travaux seront menés de façon à réduire au maximum les nuisances. Pour la circulation des trains, nous essaierons de les réaliser en dehors des périodes de grande circulation. Concernant les riverains et les circulations locales, un plan de management environnemental sera imposé aux entreprises qui réaliseront les travaux : par exemple, nous essaierons de privilégier les évacuations des matériaux et les approvisionnements par la voie ferroviaire ou fluviale, des écrans de protection et des palissades esthétiques seront installés et 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.* »

Olivier Guérin transmet les questions écrites : « *Je reviens sur les questions concernant le bruit. Y a-t-il nécessité de changer la voie, et donc de travaux importants ? Pour les mesures concernant le matériel, pouvez-vous préciser davantage ? Pouvez-vous donner des précisions sur les protections antibruit ?* »

Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « *Dans le cahier des charges du matériel roulant, les spécifications sont extrêmement exigeantes de ce point de vue.* »

Jean Faussurier : « *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.* »

Rachid El Mounzil : « *Côté infrastructures, 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.* »

Intervention de Michel Lecapitaine, Chambre de commerce et d'industrie de Versailles, Val d'Oise, Yvelines : « 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. L'enjeu est le suivant : comment pourrions-nous maintenir et attirer de nouvelles entreprises dans une zone aux infrastructures saturées ?

« 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, les services à la personne et les éco-activités, extrêmement dynamiques dans la Seine Aval.

« Mais nous souhaiterions vivement que vous puissiez compresser les délais. Peut-être pourrions-nous envisager que 2020 soit 2017 et 2017 – 2015 ? »

Question 16 : Jean-François Laubry, Poissy : « Je ne comprends pas comment nous ne pouvons pas envisager de faire sauter le goulet d'étranglement entre Poissy et Vernouillet ? »

Rachid El Mounzil : « Entre Vernouillet et Poissy, les contraintes urbaines sont importantes et les études ont montré que, quand nous mettions en balance les impacts du projet de 3^{ème} voie et ce qu'il apporte, en termes de qualité de services, ce n'était pas pertinent.

« Nous pourrions vous expliquer en détail comment les aménagements proposés dans le cadre du projet Eole répondent à cette contrainte. »

Question 17 : Franck Dupont, Villennes-sur-Seine : « Pourquoi ne pas attaquer le phasage par le tunnel d'abord, ce qui laisserait le temps d'envisager un projet plus attentif aux riverains de Poissy à Mantes, voire envisager la ligne sur la Normandie ? »

Bruno de Trémolles : « Une question écrite traite aussi la question des passages à niveau. »

Question 18 : Alexia Armaos : « 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... »

Jean Faussurier : « 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.

« Pourquoi ne pas commencer par le tunnel et terminer par l'aménagement ? Les deux projets forment un bloc car cette ligne est au maximum de ce qu'elle peut offrir.

« Le projet ligne nouvelle Paris-Normandie apportera des fonctionnalités qui seront d'une nature différente de celles aujourd'hui apportées par Eole.

« 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. »

Question 19 : Alain Rispal, adjoint au maire d'Aubergenville : « Sur la création de nouvelles voies : cela pourrait-il être une hypothèse de rajouter une troisième voie entre les Mureaux et Aubergenville. »

Jean Faussurier : « 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. »

Question 20 : Claude Loiseau, UAT : « 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 ? »

Sandrine Gourlet : « Les études de trafic 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. C'est à partir de ces chiffres que nous déterminons 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. »

Marie-Françoise Sévrain, CPDP, pose une question écrite : « 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. »

Christophe Deniau : « 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. »

Question 21 : Julien Besnard, conseiller municipal à Andrésy : « Un effet du futur RER E 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 ?

« Ce RER E pourrait permettre de libérer 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 ? »

Christophe Deniau : « Concernant le rabattement entre les deux rives de Seine, nous sommes confrontés

à une grande difficulté, celle du franchissement de la Seine à l'aide de ponts existants.

Des propositions ont été faites pour tendre à bien rabattre les populations vers les gares en fonction d'un certain nombre de paramètres. Des ponts sont également à l'étude, notamment un pont entre Achères et Sartrouville. Il est bien entendu que le rabattement vers l'épine dorsale que constitue le RER E de demain est essentiel. »

Sandrine Gourlet : « Sur le réseau de la rive nord de la Seine, l'amélioration attendue est le remplacement des matériels qui arriveraient à partir de 2013. Concernant la libération de la capacité à Saint-Lazare, il existe un enjeu puisque les Normands et les Franciliens vont vouloir plus de trains. 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. »

Question 22 : Joël Mancel, maire de Triel-sur-Seine : « Pourquoi n'avez-vous pas réfléchi à passer sur la rive droite et à couper directement entre Achères et Verneuil ou Vernouillet ? Vous pourriez créer une nouvelle gare qui pourrait desservir cette partie rive droite ? »

Jean Faussurier : « Nous raisonnons par la rive gauche parce que c'est le projet depuis le départ, avec une double exigence : améliorer la situation des gens de Seine Aval et, en même temps, prendre en compte que c'est aussi par là qu'entrent les trains normands. »

Rachid El Mounzil : « La ligne du côté nord de la Seine est beaucoup plus contraignante techniquement. »

Question 23 : Michel Cullin : « Le SDRIF de 1994 prévoyait un pont de chemin de fer en doublement du pont de Triel routier actuel. Vous avez raté ce by-pass et peut-être pouvons-nous le regretter. »

Question 24 : Christophe Barbosa, Poissy : « Nous avons actuellement des travaux en gare Saint-Lazare et beaucoup d'incidents techniques sur la ligne Poissy - Saint-Lazare ; pourriez-vous me réconforter sur ces dix années de travaux à prévoir ? »

Sandrine Gourlet : « 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 et d'une extension du réseau dans les prochaines années. Nous devons aussi accepter collectivement le poids de ces travaux. »

Question 25 : Philippe Meichler, Villennes-sur-Seine : « Je voulais une précision sur le lien entre Eole et la LNPN, à échéance et au-delà de 2020. »

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

Question 26 : Maurice Richaud, association COPRA : « Concernant le bruit, je tiens à souligner que les berges de Seine ont un effet de réverbération sur l'espace plan d'eau et que les habitations situées à 50 m sont également très impactées. Il existe un phénomène de seuil et deux décibels de plus, par rapport à un existant qui peut être pénalisant, font parfois franchir un seuil peu tolérable. »

Question 27 : Jean-François Raynal, vice-président du CG et conseiller général de Poissy : « Il faut prendre en compte ce qui est sorti de cette réunion, les problèmes de bruit ; et faire en sorte, à condition qu'il y ait une amélioration du matériel, qu'il y aussi une amélioration de la qualité de vie des riverains.

« Partout où il existe une amélioration dans les transports, vous avez un développement. Veillons à ce que ce qui est prévu aujourd'hui avec le prolongement de la ligne E ne soit pas saturé très vite ; surtout, nous n'imaginons pas que le RER E soit une substitution du RER A. »

Conclusion de la réunion publique

Michel Gaillard : « Une question que nous pouvons nous poser 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 sur l'opportunité qu'il y aurait à accélérer le traitement de ces points noirs.

« Quant à la ligne Paris-Normandie, je rappelle qu'au second semestre 2011 devrait se tenir un débat public qui sera sûrement l'occasion de revenir sur un certain nombre de questions touchant à ce projet.

« Nous avons trouvé que les travaux et les temps de desserte sont revenus parmi les questions. »

La prochaine réunion publique se tiendra à Houille, le jeudi 21 octobre.

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS PAR LE PUBLIC AU COURS DE LA RÉUNION**1) L'impact des travaux**

Thèmes abordés : le bruit, les vibrations, l'importance et les délais de réalisation des travaux

Réponses des MO : il y a une réflexion sur les modalités de traitement des "points noirs bruits" ; les travaux seront conduits en dehors des heures de pointe de circulation des trains ; les délais incompressibles de percement du tunnel sont incompressibles ; le phasage des travaux serait difficile.

2) La cohérence avec les autres modes de transports

Thèmes abordés : LNPN, ligne du RER A.

Réponses des MO : la LNPN est prise en compte, notamment au niveau des éventuels points de raccordement (Nanterre et Mantes) ; les lignes des RER A et E seront indépendantes, pas de suppression de desserte à Poissy.

3) L'aménagement de Seine Aval

Thèmes abordés : crainte d'une saturation face aux capacités d'accueil, aménagement des gares, rabattement, question sur les Tangentielles.

Réponses des MO : question des rabattements et de la desserte fine menée plus tard, études Tangentielle ouest et nord.