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

ET LA DESSERTE DE LA BOUCLE DE LA SEINE

Houilles, Jeudi 21 octobre 2010

Commission particulière du débat public

- Michel GAILLARD, Président de la CPDP, ancien cadre d'EDF
- Marie-Françoise SÉVRAIN, Conseillère en environnement, Vice-présidente de la Compagnie nationale des Commissaires-enquêteurs
- Olivier GUÉRIN, magistrat honoraire à la Cour de Cassation, membre de la CNDP
- Bruno de TRÉMIOLLES, ancien cadre de Péchiney-Alcan

Maîtrise d'ouvrage

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

Participants

La séance est ouverte à 19 h 05 sous la présidence de Monsieur Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Nous sommes donc réunis pour cette rencontre du débat public sur le prolongement du RER E. Avant d'aborder le fond du dossier et le débat à proprement parler, je vais passer la parole à M. Grégory Leclerc, Conseiller municipal de Houilles pour nous dire quelques mots d'accueil.

Grégory LECLERC, Conseiller municipal de Houilles, délégation aux relations avec l'intercommunalité : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Veuillez excuser Monsieur le Maire, Alexandre Joly, qui est retenu à une réunion du Conseil général mais qui avait souhaité cette réunion et essaiera de nous rejoindre le plus tôt possible.

J'aimerais remercier la Commission qui a accédé à notre demande : qu'il puisse y avoir un débat dans la Boucle de la Seine.

J'aimerais également remercier le Président et les Elus de la Boucle de la Seine qui sont présents, et toutes les personnes qui se sont intéressées à ce dossier à travers les contributions déjà envoyées et leur présence ce soir.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public : Je voudrais dire un mot sur le déroulement de cette soirée.

Dans un premier temps, je vais rappeler quelques notions sur le débat public, son origine et comment cela fonctionne.

Ensuite, il y aura une présentation du dossier par les porteurs du projet, RFF et le STIF, qui sera suivie de la phase de questions-réponses et des avis que vous auriez à émettre, ce qui est évidemment la « partie vive » de la rencontre, si je puis dire.

Qu'est-ce qu'un débat public ?

C'est la loi qui le définit et le précise. Tous les textes relatifs au débat public sont dans le Code de l'Environnement.

Le débat public a pour objectif, sur des projets importants d'infrastructures qui impactent la vie des gens, de donner la parole au public pour qu'il s'exprime, donne son opinion, interroge et interpelle les maîtres d'ouvrage sur ces projets.

Un mot important, dans le slide projeté : « en amont ».

On entend parfois demander à quoi sert un débat public, on entend dire que les choses sont déjà faites, que les décisions sont prises, etc. Non, un débat public est en amont des décisions finales ; le dossier est encore en devenir, le projet est en devenir. Toute l'expérience des débats publics montre que beaucoup de projets évoluent suite à ces débats publics. Il faut que ce soit tout à fait clair.

Qui organise le débat public ?

C'est la responsabilité de la Commission Nationale du Débat Public, créée par la Loi Barnier de 1995 sur la protection de l'environnement, renforcée dans sa mission par la loi de 2002 sur la démocratie de proximité, qui a ajouté à la Commission un statut d'autorité administrative indépendante (ce mot a toute son importance). La dernière loi du Grenelle II de l'Environnement, de juillet dernier, a encore renforcé ses missions et a porté le nombre des membres de la Commission à 25.

C'est elle qui décide, une fois saisie par les maîtres d'ouvrage, s'il faut ou non organiser un débat public.

Pourquoi la décision d'organiser ce débat public ?

La Commission le fait sur la base d'un certain nombre de critères, évidemment liés à l'importance du projet, à la nature de ses impacts sur la population, l'économie nationale ou régionale ; donc un certain nombre de critères qui ont toute leur importance.

En l'occurrence, sur le RER E, la CNDP a été saisie du dossier en décembre 2009 ; elle a décidé en février 2010 qu'il y aurait un débat public, au motif que c'est un projet d'importance nationale, qu'il y a un impact sur l'économie territoriale et sur l'environnement également. Donc, de multiples raisons qui justifiaient parfaitement qu'il y ait ce débat public.

Elle a souhaité également qu'au cours de ce débat soient regardées les questions d'articulation avec les autres grands projets en préparation. Je pense à Arc Express, au Grand Paris, à la ligne Paris-Normandie, dont nous reparlerons peut-être en cours de réunion.

Qui anime le débat ?

C'est une Commission particulière du débat public, pour chaque projet. Elle est nommée par la Commission nationale du débat public.

M. de Trémiolles, Mme Sévrain et M. Guérin font partie de cette Commission particulière.

Si l'on met l'origine professionnelle des personnes, c'est simplement pour rappeler que cette Commission est neutre et indépendante ; elle n'a aucun lien avec les maîtres d'ouvrage, par définition. C'est ainsi que les gens sont choisis.

Que fait la CPDP ?

La Commission particulière a pour mission clé de donner la parole au public, donc de préparer, organiser et animer le débat, pour que le public puisse être informé et puisse s'exprimer, donc c'est une mission fondamentale. En transparence, parce que tous les dossiers sont accessibles, rien n'est caché. Si des choses sont cachées, il faut le signaler et ce sera mis au grand jour.

Le respect des règles du débat démocratique est un point important. Dans un débat public, toutes les voix ont le même poids. Quel que soit le statut de la personne qui s'exprime, son avis ne vaut pas plus que celui de Monsieur et Madame Untel.

Les activités de la Commission sont : diffuser, donner la parole au public, et rédiger un compte rendu. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

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

Le maître d'ouvrage prépare le dossier du débat public, il répond à vos questions au cours des réunions publiques. Il aura surtout à prendre une décision en fin de débat public puisque, in fine, c'est à lui que reviendra le « dernier mot » sur la décision finale concernant le projet.

Comment la CPDP informe-t-elle le public ?

Je voudrais remercier les collectivités territoriales et la presse, qui sont toujours un appui précieux pour l'information du public, l'information des gens à travers la presse interne, à travers l'information donnée.

Je signale le site Internet de la Commission, sur lequel je reviens tout de suite, à propos de : comment on participe au débat.

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

- Le site de la Commission est un moyen important pour déposer son avis, poser des questions. Une question posée sur le site a la même valeur qu'une question posée en réunion publique ; donc il y a bien équivalence entre tous les moyens d'expression.

- Nous avons programmé 10 réunions publiques, dont celle-ci. Nous sommes en train de rajouter a priori une audition publique complémentaire, à Cergy-Pontoise, à la demande du Val-d'Oise.

- Nous avions prévu trois rencontres avec les usagers, il nous en reste une à faire, à la gare Magenta. Ces rencontres sont l'occasion d'aller au-devant des gens quand ils descendent des trains, du RER, pour les informer de l'existence de ce débat.

- Il y a les cahiers d'acteurs ; il y en a 8 disponibles, à l'entrée. Ils sont réservés aux institutionnels, qui peuvent formaliser sur 4 pages leur opinion sur le projet.

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

Le débat public en cours sera clos le 19 décembre. Nous aurons 2 mois pour produire un compte rendu, qui reflètera tout ce qui s'est dit au cours du débat. Le Président de la CNDP en tirera le bilan, tout ceci étant porté à la connaissance du public.

Partant de là, les maîtres d'ouvrage auront 3 mois pour prendre leur décision sur les suites qu'ils comptent donner au dossier, s'ils poursuivent : comment, en intégrant quelles observations, etc.

A la suite de ces 3 mois, on entrera dans une nouvelle phase, que l'on confond parfois avec le débat public : celle de l'enquête publique. Une fois cette décision prise, ils prépareront un dossier d'enquête publique et le dossier sera mis à l'enquête publique plutôt fin 2011 (ils le préciseront peut-être).

J'ajoute que la Commission nationale du débat public, de par la loi, doit accompagner cette phase de l'enquête publique, de ce qui se passe après la fin du débat public, donc son rôle ne s'arrête pas là. Elle doit s'assurer que les moyens sont mis en œuvre pour continuer à consulter, interroger le public sur le projet, dans la phase qui suit le débat public à proprement parler.

Voilà ce que je voulais dire sur le sujet du débat public. Y a-t-il des points de clarification, d'interrogation ? Est-ce suffisamment clair ?

Gérard MOULIN, Houilles : Qui a l'autorité finale sur les arbitrages des décisions ?

Michel GAILLARD : Soyons tout à fait clairs, vous me donnez l'opportunité de rappeler que la CNDP, comme la CPDP que nous sommes, ne s'exprime pas, ne se prononce pas sur le fond des dossiers. Nous sommes là pour organiser la rencontre entre le public et les maîtres d'ouvrage, pour que le public puisse s'exprimer et être entendu.

In fine, ce n'est pas nous qui prenons une quelconque décision, ce sont bien les maîtres d'ouvrage. Donc, la décision finale sera celle des maîtres d'ouvrage. Ils tiendront compte de ce qu'ils auront retenu comme utile, et cohérent avec leur projet.

Patrick STOULS, Sartrouville : Bonsoir. Sous quelle forme les comptes rendus seront-ils disponibles ? Sur Internet ?

Michel GAILLARD : Nous essayons de mettre en ligne, sous 48 heures sur notre site, un compte rendu bref d'une page. Sous 10 jours, nous mettons en ligne une synthèse du débat, de 4 ou 5 pages. Ensuite, nous mettons le verbatim de la réunion (donc tout ce qui a été dit) en ligne.

Tout est accessible sur le site Internet. Le compte rendu/bilan final aussi, bien sûr.

Vont intervenir, en commençant par le premier de la table :

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

Je n'ai pas cité la SNCF. Il est évident qu'elle est un partenaire clé de ce projet, auprès du STIF et de RFF, et qu'elle accompagne toutes les études, etc. D'où la présence de M. Robert pour éventuellement répondre aux questions interpellant l'exploitant.

PRESENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, Chef de la Division « Fer », STIF : Bonsoir. Comme l'a dit le Président Gaillard, trois acteurs sont mobilisés autour du projet :

- Les deux promoteurs du projet : RFF et le STIF. RFF qui est le propriétaire et le gestionnaire du réseau ferré national, qui est le maître d'ouvrage du projet ; et le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, qui fixe la politique d'exploitation, valide les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets, et arrête leur financement.

- La SNCF, exploitante du réseau Transilien et du RER E actuel.

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

Nous avons organisé la prise de parole des intervenants sans tenir compte exactement des responsabilités de chacun, et ce, au profit d'un exposé que nous espérons plus clair, plus

précis et plus concis.

Jean FAUSSURIER, directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Bonsoir. Le contexte de ce projet peut être résumé en trois éléments clés :

1. La croissance continue, constante, des déplacements en Ile-de-France, et particulièrement des déplacements en transports collectifs.

2. Le réseau a des points de congestion, et pour ce qui nous concerne aujourd'hui il a deux points de congestion : le RER A, et la ligne Paris – Mantes (que l'on appelle le groupe 5).

3. Au-delà de la nécessité d'améliorer les dessertes, en particulier de La Défense, il existe aujourd'hui la nécessité d'apporter une qualité d'accès auprès des territoires de Seine-Arche à Nanterre et de Seine-Aval situé entre Poissy et Mantes, pour accompagner leur développement.

Je vous propose de voir la structure aujourd'hui du système de transport ferré dans l'ouest francilien ; structure simplifiée pour y voir plus clair. Bien entendu, on n'oublie pas la ligne Paris – Versailles – Saint Nom la Bretèche, etc.

Vous voyez ici trois lignes structurantes, que sont le RER A ; ce que l'on appelle le groupe 3, c'est-à-dire Paris – Cergy ; et ce que l'on appelle le groupe 5, la ligne Paris – Mantes.

Ce squelette s'appuie sur un certain nombre de gares qui vont jouer un rôle pivot pour permettre les différentes correspondances.

Vous voyez :

- Poissy, correspondance entre la ligne Paris – Mantes et le RER A ;

- Sartrouville, qui joue un rôle de correspondance entre le RER A et la ligne Paris – Cergy ;

- Houilles – Carrières, correspondance entre la ligne Paris – Mantes, le groupe 3 donc Paris – Cergy, et le RER A.

Ces correspondances sont évidemment nécessaires pour les déplacements de banlieue à banlieue ; elles sont nécessaires pour permettre aux Franciliens de choisir des axes prioritaires de diffusion dans Paris en fonction de leur destination finale ; mais elles servent également à renforcer la robustesse du système : lorsqu'une ligne est défaillante, on offre des alternatives aux usagers.

Ceci est le squelette du système de déplacement en transports collectifs, fer.

Une ligne nous intéresse particulièrement ce soir, Paris – Mantes. Elle date de 1843 et a donc 170 ans. Elle est vieillissante.

Etant alpicois, je devrais dire que la première ligne est Paris – Le Pecq (que l'on appelle Paris – Saint-Germain) ; mais en termes de lignes structurantes il y a Paris – Mantes, 1843, soit 170 ans.

Les trois quarts de cette ligne sont à voie unique par sens. Il faut avoir en tête cette réalité

physique pour ensuite avoir les éléments de compréhension du schéma dans lequel nous travaillons et que nous vous proposons à débattre ce soir.

Le projet dont nous parlons ce soir poursuit le RER E par un tunnel qui va déboucher à La Défense et se raccorder à Nanterre, sur la ligne dont nous venons de parler : Paris – Poissy – Mantes.

Le RER E a parfaitement rempli ses objectifs, avec 80 millions de voyageurs par an.

L'objectif fondamental de ce projet est d'assurer une desserte complémentaire au RER A sur l'axe est-ouest

Dans la zone concernée par le prolongement il y a 1,4 million d'habitants et 700.000 emplois concernés, entre Haussmann Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie. La ligne entière finie va concerner 30 % de la population francilienne, en termes de périmètre d'influence, et elle transportera un demi-million de voyageurs par jour.

Le projet apporte une réponse à des besoins relativement différenciés. D'abord, pour les habitants de l'est de la région parisienne, il offre un trajet alternatif au RER A pour rejoindre en particulier La Défense.

Pour les usagers de La Défense et de Nanterre, il faut noter que 85 % des salariés qui se rendent à La Défense aujourd'hui utilisent les transports collectifs. On apporte donc un service supplémentaire pour ces salariés, qui ont notamment des difficultés sur l'axe du RER A.

Pour les Franciliens, le projet apporte un maillage du réseau RER, en particulier avec Gare du Nord et Gare de l'Est. Il y a donc également des gens qui viennent du nord, qui au lieu de descendre par Le Châtelet, pourront en allant vers l'ouest prendre le RER E.

Pour les Normands, leur attente très forte est d'abord une attente de régularité ; la même que celle des Franciliens. Le projet apporte une amélioration de la régularité en Ile-de-France, mais c'est aussi une étape pour préparer l'arrivée de la ligne nouvelle Paris – Normandie.

J'ajoute que le projet inclut une desserte de La Défense.

Enfin, pour les habitants de Seine-Aval, l'objectif est double :

- D'une part, assurer la desserte interne au territoire de Seine-Aval. Les deux tiers des salariés qui travaillent en Seine-Aval, résident en Seine-Aval. Il y a donc un besoin d'assurer cette desserte interne.

- D'autre part, 80 % des usagers de Seine-Aval qui se rendent à leur travail à Paris ou en première couronne utilisent les transports collectifs.

La nouvelle infrastructure

Les scénarios présentés au débat sont les suivants.

Il y a trois variantes de tracé de tunnel. Pour ne rien cacher, les promoteurs du projet ne privilégient pas l'option par la Porte de Clichy parce qu'elle réduit, du fait de sa longueur, les effets bénéfiques de décharge du RER A.

L'option : gare Porte de Clichy ou gare Porte Maillot, est en débat. Bien sûr, il y a un lien entre les tracés et le choix des gares. Trois options de gare à La Défense sont en débat et trois options de raccordement à Nanterre sont également en débat, en fonction de critères comme l'insertion environnementale, le coût, la faisabilité technique, etc.

Que sera l'armature des transports collectifs à l'horizon 2020, c'est-à-dire à l'horizon Eole, et au-delà ?

Il faut voir apparaître, au-delà du projet RER E, deux autres projets : la Tangentielle Nord, et la Tangentielle Ouest. Par ailleurs, au-delà, vous verrez la ligne nouvelle Paris – Normandie, à un autre horizon.

A partir de là, vous voyez l'évolution des différentes gares pivots, comme nous les avons appelées tout à l'heure.

Vous avez toujours Poissy : RER E et RER A ; un espace qui n'est pas totalement calé aujourd'hui, appelé « Confluence Achères », où il y aurait la Tangentielle Ouest, le RER A, peut-être la ligne nouvelle Paris – Normandie (le débat le dira) et peut-être le RER E, là aussi à l'horizon de la ligne nouvelle Paris – Normandie.

Vous avez Sartrouville avec le RER A, la Tangentielle Nord, et la ligne Paris – Cergy.

Et vous avez Houilles, avec le RER A et la ligne Paris – Cergy.

Une nouvelle gare pivot apparaît dans le dispositif : La Défense, qui permet des correspondances entre le RER E, le RER A, et selon ce qui sortira du débat entre Arc Express et Grand Paris, des possibilités de connexions avec les rocades, sachant que RER E et RER A sont des axes traversants de Paris. Paris Saint-Lazare garde donc sa fonction de gare terminus.

Vous voyez ici un renforcement à l'horizon Eole et au-delà de cette armature que l'on vous a présentée, dans laquelle il faut situer le RER E.

Je passe la parole à mon collègue du STIF, Christophe DENIAU.

Christophe DENIAU, chargé de projets STIF : Nous allons maintenant vous présenter ce que le projet permet en termes de maillage du réseau du transport ferré, de dessertes et de perspectives.

Regardons d'abord ce que le RER E vers l'ouest apporte à l'ensemble des usagers franciliens. Le bénéfice concerne l'ensemble des usagers.

Pour ceux de l'est, c'est grâce aux 16 RER actuels, les RER E, un accès direct à La Défense. Cela éviterait aux personnes de prendre le RER A en gare de Val-de-Fontenay.

Pour les usagers des RER B et D en provenance du nord qui iraient vers l'ouest, c'est aussi une possibilité d'accès direct au RER E en Gare du Nord et Gare Magenta, ce qui leur évite d'aller à Châtelet-Les Halles.

Dans l'ensemble, cela permet de délester les tronçons chargés que sont Châtelet-Les Halles, Gare du Nord, Gare Magenta, le pôle de Châtelet, et plus globalement le RER A dans son tronçon central entre Auber et Châtelet-Les Halles.

Cette extension du RER E vers l'ouest permet aussi d'avoir une quatrième alternative pour

se rendre à La Défense. Cela rend le réseau de transport plus robuste en cas d'incident sur l'une des lignes.

Ce nouvel axe de transport, c'est aussi pour l'ouest un meilleur accès à Paris et à sa banlieue. Ce sont de nouvelles correspondances rendues possibles dès la Gare de La Défense.

Donc, les usagers du RER E, mais aussi du RER A venant de l'ouest, pourront disposer de plus de choix d'itinéraires pour aller dans Paris et au-delà.

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

Vous voyez sur ce premier schéma la desserte actuelle entre Mantes et Poissy.

Il faut avoir à l'esprit que l'offre actuelle est limitée à 14 trains, du fait des capacités d'accueil réduites en gare de Paris Saint-Lazare ; tous ces trains, qui sont des trains normands rapides et des Transiliens, partagent les mêmes voies et peuvent se gêner, ce qui est aujourd'hui une source d'irrégularité.

Ces 14 trains sont les Transiliens que vous voyez en vert, les trains Mantes – Paris Saint-Lazare par Poissy ; ce sont aussi des trains normands dont la moitié, 4, s'arrêtent à Mantes-la-Jolie avant d'aller à Paris Saint-Lazare.

Donc, cela fait aujourd'hui 10 trains qui s'arrêtent en Seine-Aval.

Maintenant, nous vous présentons la desserte qui est proposée en 2020, à l'heure de pointe.

Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs :

1) Renforcer la desserte interne à Seine-Aval, afin d'accompagner le développement économique porté par l'OIN (Opération d'Intérêt National) de Seine-Aval.

Ceci, grâce aux 6 RER, qui remplaceraient les 6 Transiliens, et grâce à 2 trains en provenance de Vernon. Ces 8 trains permettent un véritable cabotage en interne à Seine-Aval et permettent d'avoir un train tous les quarts d'heure au lieu d'un train toutes les 20 mn aujourd'hui.

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

Avec les 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta, voire la gare d'Evangile, et des trains normands qui s'arrêtent en Seine-Aval, qui iraient tous à Paris Saint-Lazare, sauf 1 train qui irait à La Défense. C'est aussi un lien direct entre le RER E et le RER A à La Défense et donc une meilleure desserte de l'ouest francilien.

3) Améliorer la desserte francilienne pour les Normands.

Avec un train direct avec arrêt à Mantes qui irait jusqu'à La Défense, et avec un deuxième train au départ de Vernon, qui serait en connexion étroite avec Seine-Aval.

Donc, au final ce sont 2 trains de plus, et donc au total ce sont 16 trains qui circuleraient sur les mêmes voies et sans se gêner, grâce à de nouvelles possibilités de dépassement et un nouveau matériel roulant.

Les infrastructures sont tellement contraintes qu'il est difficile d'imaginer des arrêts supplémentaires, et ce tant que les trains normands rapides côtoieront les trains Transiliens.

Cette desserte apporte deux choses :

- la régularité attendue en Seine-Aval et pour les Normands ;

- l'accompagnement du développement économique des territoires en développement.

Nous allons parler de la gare de Houilles.

Sandrine GOURLET : Concrètement, que se passe-t-il aujourd'hui à Houilles, et que se passera-t-il demain avec le RER E ?

Ce que nous appelons « l'heure de pointe du matin », c'est entre 7 heures et 9 heures, c'est l'horaire le plus contraignant pour faire passer les trains.

Aujourd'hui à Houilles, à l'heure de pointe du matin, il y a :

- ✓ 6 RER A ;
- ✓ 6 Transiliens, donc 6 trains qui viennent de Cergy-le-Haut et qui vont à Paris Saint-Lazare, ce sont des semi-directs qui marquent des arrêts après Houilles ;
- ✓ 3 trains qui viennent de Mantes-la-Jolie par Poissy et qui vont directement à Paris Saint-Lazare.

Les utilisateurs de la gare de Houilles prennent en majorité le RER A. Ils sont 56 %, soit 5.300 personnes, pendant cette heure de pointe du matin.

Demain, le RER A bénéficiera d'améliorations importantes. Un cadencement mis en place en 2008 a déjà permis d'augmenter l'offre. Cela a permis qu'il y ait des RER A toute la journée, toutes les 10 mn, et cela a conduit à la suppression des trains de la ligne L en heures creuses.

Demain, le RER A, c'est un nouveau matériel roulant en 2011, un schéma directeur du RER A qui est en cours d'élaboration pour permettre d'améliorer l'exploitation du RER A pendant les situations perturbées, pour éviter les ruptures d'interconnexions, etc., que vous connaissez, et les suppressions des trains en heures creuses.

C'est, en 2020, avec la mise en service d'Eole, comme on l'a vu, une décharge générale du RER A de 10 à 15 %, parce que les usagers venant des gares entre Mantes et Poissy ne changeront plus à Houilles pour prendre le RER A.

Avec la nouvelle correspondance avec le RER A en gare de La Défense, les usagers du RER A qui viennent de l'ouest disposeront de plus de choix d'itinéraires dans Paris, puisqu'on pourra choisir le RER A ou le RER E à La Défense.

Donc, les 56 % de personnes qui utilisent le RER A aujourd'hui vont voir leur situation s'améliorer, notamment grâce au RER E.

Aujourd'hui, les utilisateurs de la gare de Houilles utilisent en second lieu la ligne L, qui

part de Cergy-le-Haut et qui va à Paris Saint-Lazare avec des trains semi-directs. 33 %, c'est 3 000 personnes à l'heure de pointe du matin. Il n'est pas prévu de changement pour cette ligne par rapport à la situation actuelle. Donc l'arrivée d'Eole ne changera rien pour cette ligne. On peut juste signaler l'arrivée d'un nouveau matériel roulant à l'horizon 2015/2016.

Avec le RER E, comme on vous l'a dit, on va pouvoir libérer de la capacité à Saint-Lazare, puisque les trains de Mantes qui vont à Saint-Lazare aujourd'hui n'iront plus à Saint-Lazare ; c'est une des pistes d'amélioration pour ces trains qui viennent de Cergy-le-Haut, puisque l'on pourra peut-être en faire rouler davantage qu'aujourd'hui.

A Houilles, aujourd'hui, la ligne J s'arrête et vous êtes 11 % à l'utiliser.

Pourquoi cet arrêt existe-t-il ?

Il a été créé pour trouver un endroit pour permettre aux usagers qui montaient dans les gares entre Mantes et Poissy (sauf Poissy, bien sûr, puisqu'il y avait la jonction avec le RER A) de rejoindre le RER A.

Houilles a été choisie pour permettre ces échanges avec le RER A.

Le gros inconvénient, que vous connaissez tous, est que cet arrêt charge la gare de Houilles : quand le train qui arrive des Mureaux s'arrête, dans le passage souterrain à la gare, il y a un monde fou et on n'arrive pas à monter dans le RER A. Egalement, des usagers de Houilles ont pris l'habitude de prendre ce train.

Donc, le matin, 800 personnes prennent ces trains pour aller à Paris Saint-Lazare, et 200 personnes les prennent dans l'autre sens, pour aller en Seine-Aval.

Demain, c'est vrai, avec le RER E les trajets de ces personnes seront modifiés.

On a cherché des solutions pour ces 1.000 personnes, parce que ce n'est pas négligeable, mais il n'était pas possible de conserver cet arrêt à Houilles. Ce n'est pas possible, tant que les trains normands partageront les mêmes voies que les Transiliens.

Dans ce secteur, le problème est que les trains roulent vite, et à 130 kilomètres/heures. Avec le RER E il y aura 16 trains par heure contre 14 trains aujourd'hui. Tous ces trains doivent tenir des distances de sécurité. Le moindre arrêt supplémentaire d'un de ces trains oblige tous les trains à s'arrêter, ce qui ne permet plus d'assurer les cadences et la régularité pour les trains qui passent.

Donc, le problème est qu'il faudrait pouvoir en arrêter quelques uns, et on ne sait pas arrêter quelques trains (par exemple, 4) sur les 16 trains qui passent à ce moment-là à Houilles. On ne sait pas non plus tous les arrêter.

Il faut considérer aussi qu'en termes de transport, on a répondu avec le RER E à la demande des usagers de ces gares entre Mantes et Poissy, qui avaient besoin de changer à Houilles pour prendre le RER A.

Donc, en 2020, à l'horizon de la réalisation d'Eole, que vont faire ces 1 000 personnes qui ont l'habitude d'utiliser ce train direct pour Paris Saint-Lazare ?

Pour les 200 personnes qui vont dans l'autre sens, vers Mantes, les trajets seront toujours possibles, en effectuant une correspondance à Poissy, c'est-à-dire : faire Houilles – Poissy

en RER A, puis monter dans un RER E. A Poissy, la desserte aura été renforcée avec les RER E et les trains de Vernon. Cela permettra de se rendre dans toutes les gares entre Poissy et Mantes, plus facilement.

Pour les 800 personnes qui vont vers Paris :

Sur ces 800 personnes, un peu plus de 400 personnes continuent leur trajet au-delà de Paris Saint-Lazare (elles reprennent le métro, le RER) et un peu moins de la moitié restent autour de Paris Saint-Lazare.

Lorsque le RER E aura été mis en place, ces personnes auront le choix d'utiliser :

- soit le RER A, mais comme je vous l'ai dit, qui aura été amélioré, déchargé, avec du matériel roulant neuf ;

- soit les semi-directs vers Paris Saint-Lazare.

Ceux qui restent autour de Paris Saint-Lazare pourront se rendre à Paris Saint-Lazare soit avec les semi-directs qui mettent 18 mn, contre 11 mn pour les directs aujourd'hui ; soit avec le RER A en allant à Auber en 16 mn, contre 11 mn avec les directs aujourd'hui.

La majorité des usagers qui poursuivent leur chemin au-delà de Paris Saint-Lazare auront les mêmes solutions : RER A et semi-directs, sauf qu'ils gagneront une correspondance supplémentaire et donc des possibilités de trajets supplémentaires, en allant à La Défense, puisqu'à La Défense ils trouveront 22 RER E par heure, à l'heure de pointe. Cela offre donc des possibilités nouvelles pour se rendre plus directement dans certains secteurs de Paris.

Jean Faussurier va maintenant présenter les coûts et le calendrier du projet.

Jean FAUSSURIER : Merci, Sandrine. Le calendrier dans lequel nous nous inscrivons est celui d'une livraison, d'une mise en service du prolongement du RER E en 2020.

Nous aurons une étape intermédiaire, qui est la mise en service des aménagements que l'on va réaliser sur la ligne existante entre Mantes et Poissy, en 2017.

Donc, ce que vous voyez ici est le calendrier, et le processus qui est devant nous afin d'engager les travaux sur cette ligne entre Poissy et Mantes, en 2013.

S'agissant du coût, à ce stade, les études préalables (l'étude ayant été financée dans le cadre du Contrat de Projet Etat-Région, donc par l'Etat et par la Région) donnent une estimation : entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros, que l'on peut répartir comme suit.

- Environ 700 millions d'euros orientés pour l'aménagement de la ligne existante entre Poissy et Mantes ;

- Entre 1,1 et 1,3 milliard d'euros pour la réalisation du tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense ;

- Une fourchette de 500 à 800 millions d'euros qui correspond au coût des différentes gares qui seront retenues à l'issue des débats.

Voilà les éléments de cadrage généraux du projet. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Après ces exposés, nous passons à la phase questions-réponses,

expression de vos avis.

Quelques recommandations de bon aloi pour un débat public. Ne vous exprimez qu'avec un micro et qu'après vous être présentés. Vous avez 3 mn pour vous exprimer (un chronomètre permet l'autodiscipline), pour que chacun puisse s'exprimer.

M. Guérin va animer cette phase de questions-réponses. Les petits papiers sur vos chaises sont pour ceux qui préfèrent poser des questions par écrit ; elles seront traitées à la table.

Pierre FOND, Maire de Sartrouville, Vice-président du Conseil général : Je vous remercie pour ces réunions, ces échanges, et la clarté des explications. J'imagine que chaque fois que vous faites des réunions, on vous réclame des arrêts supplémentaires ou des aménagements.

Sur le secteur, nous avons un nombre d'habitants assez important, et nous sommes concernés par un autre projet ferroviaire d'importance : la Tangentielle Nord. D'après les délais indiqués par les concepteurs, on est à peu près dans les mêmes délais, puisque sur les sites on voit 2018 au lieu de 2020. L'impact de ce projet sera considérable sur notre secteur géographique, étant donné que ce projet va mettre en connexion l'ensemble de notre territoire avec les grands bassins d'emploi du nord de la région parisienne.

C'est donc pour nous un objet de développement considérable.

Le terminus de notre côté est la gare de Sartrouville. Nous avons donc là une connexion RER A – Tangentielle Nord.

Nous demanderons évidemment aussi qu'il y ait un arrêt RER E à proximité immédiate ; cela saute aux yeux, il faut pouvoir sur les mêmes quais changer de train et pouvoir ainsi réduire les délais d'accès.

Madame, vous dites que l'on peut se déplacer, changer de train à La Défense. Je suis un des rares élus qui prennent le RER tous les jours. Je sais très bien que quand on est dans un train qui fonctionne, c'est bien, mais quand on doit changer, on perd là un temps infini. C'est dans le temps de connexion que l'on perd le plus de temps.

Je vous ai écrit une lettre allant dans ce sens ; je suis intervenu auprès du Président du Conseil général des Yvelines pour que le Conseil général des Yvelines reprenne ce point dans sa position officielle.

Je viens de recevoir une lettre du Président de l'agglomération de Cergy-Pontoise, Maire de Cergy ; je ne sais pas si vous avez cette lettre. Il développe une position plus globale sur l'agglomération de Cergy-Pontoise. Il parle de Sartrouville, mais je ne veux pas ramener cela seulement à un aspect communal. Nous, CCPS, sommes à 170 000 habitants ; l'agglomération de Cergy, c'est 200 000 habitants. Il demande également comme position officielle de l'agglomération de Cergy la création d'un arrêt dans la gare de Sartrouville, pour permettre cette connexion avec la Tangentielle Nord.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire. Votre contribution est déjà sur le site du Débat Public. Vous avez indiqué les demandes qui étaient faites à Cergy, où il y aura aussi une audition publique.

On a tout de suite élargi le périmètre du RER E, on est maintenant sur la Tangentielle Nord.

Pouvez-vous nous apporter des précisions ?

Sandrine GOURLET : Sur la Tangentielle Nord, vous l'avez peut-être vu, les travaux sont en cours entre Epinay et Le Bourget. Le projet avance, concrètement. Nous sommes en train de finaliser des études sur les deux morceaux qui sont de part et d'autres d'Epinay et Le Bourget, avec un objectif de réalisation complète en 2016, si nous avons les financements.

Sur le plan technique, on poursuit les études, et les travaux ont commencé sur la première phase de la Tangentielle Nord.

La Tangentielle Nord, à la mise en service, ce seront des trams-trains (des trains légers), toutes les 5 mn en heure de pointe, et toutes les 10 mn en heure creuse.

Bien sûr, nous nous sommes posé la question de la connexion entre la Tangentielle Nord et Sartrouville. Il y a un cas un peu particulier : Sartrouville, qui bénéficie des deux branches du RER A, celle qui va vers Cergy et celle qui va vers Poissy, donc Sartrouville est desservie par 18 trains par heure, avec une connexion qui sera de qualité avec la Tangentielle Nord, même dans la situation actuelle.

Jean FAUSSURIER : Peut-on voir l'image 9 de la présentation ? En attendant qu'elle arrive, Monsieur le Maire, quelques éléments de cadrage.

Bien entendu, vous l'avez dit, quand il y a une gare en zone périurbaine, la demande est que tout train qui passe dans cette gare s'arrête. C'est une demande naturelle.

Nous sommes confrontés à la réalité qui est : comment satisfaire au mieux cette demande, compte tenu d'un système ferroviaire qui est ce qu'il est, avec ses propres contraintes ?

J'ai rappelé tout à l'heure que la ligne Paris – Mantes était une voie unique par sens, jusqu'à Vernouillet.

A partir de là, une réflexion doit être portée sur ce que l'on a appelé tout à l'heure les « gares pivots » dans la présentation générale, c'est-à-dire : comment faire au mieux pour articuler les différents besoins de correspondance des différents habitants, qui ont des besoins de déplacement extrêmement diversifiés, de banlieue à banlieue, de banlieue à Paris, du centre de Paris, de Paris Saint-Lazare… On ne peut évidemment pas empêcher les correspondances. Le problème des correspondances est que ces correspondances ne soient pas sur des flux dominants. D'où la présentation faite sur la problématique de Houilles.

Dans ce dispositif, il est évident que Sartrouville a un rôle pivot, notamment par rapport à la Tangentielle Nord, avec bien sûr les deux lignes qui sont déjà là, sachant que la ligne Paris – Mantes (demain RER E) aujourd'hui ne s'arrête pas ; du reste, il n'y a pas de quai aujourd'hui pour permettre l'arrêt.

La première remarque est que mettre des arrêts aujourd'hui à Sartrouville et à Houilles, dans la ligne telle que nous la connaissons, aurait des conséquences très lourdes sur la manière dont on desservirait demain, si l'on était dans ce scénario, Seine-Aval.

La deuxième remarque est que tout en haut à gauche il y a ce projet de ligne nouvelle Paris – Normandie, qui va être important. Entre 1843, l'ouverture de Paris – Mantes (il y a 170 ans) et la ligne nouvelle Paris – Normandie, il ne s'est rien passé de ce côté-là. Donc, la ligne nouvelle Paris – Normandie va ouvrir l'horizon du possible.

Lorsqu'on évoque par exemple la possibilité de l'espace de Confluence Achères, on voit bien que la gare Confluence Achères peut avoir un jour un rôle à jouer demain comme gare pivot. On ne préjuge pas des décisions qui seront prises demain, dans un an, sur la ligne nouvelle Paris – Normandie, mais on voit que cette ligne ouvre les horizons du possible, notamment dans le fonctionnement du RER E demain, une fois que la ligne nouvelle Paris – Normandie sera réalisée.

En attendant, on résout véritablement une demande, une commande politique qui est : améliorer la desserte d'une opération d'intérêt national, Seine-Aval, en essayant, dans le système que vous voyez, de ne pas pénaliser la majorité des usagers de l'ouest francilien, et en faisant au mieux avec les trois lignes que nous avons, plus la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord.

Olivier GUÉRIN : Si j'ai bien compris, c'est une situation provisoire ou à courte échéance, que vous présentez en 2020 compte tenu de ses évolutions ultérieures, notamment la création de la ligne nouvelle Paris – Normandie.

Roland DUGAGE, Houilles : Bonsoir ; je suis un usager assidu des différentes dessertes de la gare de Houilles – Carrières, tant le RER que l'omnibus vers la Gare Saint-Lazare, que celle qui dessert directement Saint-Lazare.

Un tableau, présenté par Mme Gourlet, du STIF, me semble un peu inexact. Je crois que des données démographiques et des données géographiques sont occultées.

La demande d'usagers sur Houilles – Carrières est équivalente à celle de Sartrouville, et elle est équivalente en nombre d'habitants (je pense que l'on peut l'estimer maintenant) à celle de Saint-Germain-en-Laye, parce que les villes de Carrières et de Houilles, surtout Carrières, ont considérablement augmenté en nombre d'habitants. Le nombre de logements s'est développé, donc la demande particulière au niveau de ces gares doit être prise en compte.

Le deuxième point est que la demande de desserte RER est une demande majoritaire sur la gare de Houilles – Carrières ; elle intéresse les Ovillois, elle intéresse les gens de Carrières, et également les Montessonnais, puisque cette gare est à proximité de Montesson. Elle intéresse également les gens de Bezons. Peut-être, par la suite, avec le tramway T2 qui va arriver, les habitants de Bezons auront un superbe tramway ; tant mieux pour eux.

La demande primordiale est au niveau du RER. Il n'y a pas 6 RER par heure qui passent, puisque des trous de desserte sont occasionnés et de mémoire, il y a un trou de 20 mn au moins de desserte entre 8 heures 40 et 9 heures. Il y a des trous de desserte réguliers, toutes les heures, aux heures pleines, parce qu'il faut faire passer en priorité les trains pour Cergy.

Ce chiffre de 6 RER par heure est donc erroné.

Deuxièmement, au niveau de la gare de Houilles – Carrières, la demande en termes de transport est plus importante pour les gens qui veulent utiliser le train direct Paris – Saint-Lazare que pour les gens qui sortent du train Paris – Saint-Lazare pour utiliser les correspondances vers les dessertes omnibus ou les dessertes RER.

Le projet que vous nous proposez est nettement défavorable. Je vous demande de l'amender sérieusement en vue de maintenir une qualité de desserte suffisante sur notre gare.

Olivier GUÉRIN : Merci. Il y a peut-être d'autres questions sur la desserte par le RER A.

Serge GODAERT, Maisons-Laffitte, Responsable des Transports : Il y a énormément de choses que vous allez rajouter. Maintenant, on a trouvé que E arrivait par notre petit tunnel.

Nous vous avons écrit en la matière, Monsieur le Président, je tiens à vous le rappeler, que c'est notre boyau : c'est Maisons-Laffitte qui est le boyau. Nous vous avons fait une suggestion, qui est de faire passer éventuellement une voie supplémentaire, en tunnel puisqu'on ne peut pas la faire autrement.

Pourquoi ? Parce qu'avec le RER A, nous avons déjà un gros problème : nous avons une interconnexion, nous prions de Bon Dieu pour qu'elle disparaisse, ou du moins qu'elle soit dans un endroit permettant d'être ailleurs que dans la campagne. Ce serait par exemple nettement mieux à La Défense qu'à Nanterre, où l'on est au milieu de nulle part pour aller se raccorder quelque part. Dès qu'il y a un problème, nous sommes forcément les parents pauvres et nous n'avons plus de train.

Je voudrais que vous regardiez également : lorsqu'il y a un problème – et il y en a de plus en plus comme on le constate – systématiquement 5 trains partent vers Saint-Germain-en-Laye (on n'a rien contre eux et on aime beaucoup travailler avec eux) et il n'y a qu'un train qui passe de notre côté, via Cergy ou via Poissy.

Tous vos chiffres sont parfaits. Je complète ce qu'a dit Monsieur en disant que de toute façon, ce qui est annoncé au point de vue délai est souvent très inexact, parce qu'entre celui qui est en retard et qui disparait en cours de route… Il est évident que nous sommes quand même les parents pauvres.

A Maisons-Laffitte, nous n'avons plus rien, on a supprimé nos trains bleus ; nous avons un RER un peu capricieux, qui a quelques soucis, qui déraille, etc. Je ne parle même pas de l'état du matériel.

Prenez en considération dans vos ouvrages un petit tunnel qui permettra sans doute de faire passer cette voie rapide de Normandie, le RER A, puisqu'il est comme le Canada Dry, il a la couleur, il passe dans notre tunnel, mais ne s'y arrête pas !

Je sais bien que l'on voit déjà passer les TGV, etc. Pensez que nous sommes très défavorables sur beaucoup de choses, parce que notre qualité de transport dans notre région, et particulièrement Maisons-Laffitte, est extrêmement défavorisée depuis de nombreuses années.

De grâce, pensez un peu à nous ! Nous vous en remercions par avance.

Olivier GUÉRIN : Nous revenons sur la desserte par le RER A, et une autre demande : vous faites déjà un tunnel de 8 kilomètres, je crois, pourriez-vous en faire un supplémentaire, par ici ?

Sandrine GOURLET : Je laisserai RFF répondre sur la question du tunnel parce que c'est bien tout l'objet de la ligne nouvelle Paris – Normandie. C'est vraiment une ligne nouvelle, qui va passer ailleurs, et ailleurs c'est du tunnel.

Je partage le constat concernant la situation sur le RER A : en effet, il ne marche pas bien aujourd'hui ; c'est clair.

En gros, là où l'on est censé faire passer 28 trains à l'heure, début 2010 on était plutôt à 22 trains à l'heure. Cela remonte, c'est maintenant 24/26.

L'objectif du STIF, en lançant un schéma directeur du RER A, est de monter à 28/30 RER à l'heure dans le tronçon central. Cela veut dire qu'ils iront à Cergy, à Poissy, à Saint-Germain-en-Laye. Cela se répartit entre les branches. Quand je parle de 28/30 RER A à l'heure, c'est dans le tronc commun : entre La Défense, Auber, Châtelet.

Pour arriver à cela, la RATP a commencé à faire des efforts d'exploitation. Vous avez peut-être constaté que maintenant, lorsqu'il y a des problèmes d'exploitation, souvent les trains sont plutôt retournés à La Défense qu'à Nanterre ; cela s'est donc un peu amélioré, mais c'est le début, cela se met en place. C'est ce genre de mesure que nous souhaitons pousser auprès de la RATP pour vraiment améliorer l'exploitation au quotidien, pour éviter que les gens se retrouvent coincés à Nanterre Université ou à Nanterre Préfecture, comme cela a dû tous vous arriver.

Nous avons un contrat avec la RATP : ils doivent nous rendre des comptes sur la façon dont ils exploitent les infrastructures ; nous les rémunérons pour cela. Nous avons donc des comptages du nombre de trains qui passent, de leur régularité, s'ils sont en retard ou non.

Sur le RER A, nous avons constaté que le cadencement de la branche de Cergy, donc le passage toutes les 10 mn de RER sur la branche de Cergy, fait que lorsqu'ils commencent à être en retard sur la grille théorique de desserte, ils ont tendance à en supprimer en heures creuses, et c'est toujours sur la branche de Cergy. On leur a demandé de trouver d'autres moyens. Ce n'est pas normal que ce soit toujours sur cette branche-là que l'on supprime en heures creuses des RER ; cela donne par moment des trous de 20 mn, parce qu'ils rééquilibrent la grille, donc les horaires théoriques, en supprimant des RER.

Nous souhaitons travailler là-dessus avec la RATP, pour vraiment améliorer l'exploitation…

(commentaire hors micro dans la salle).

Sandrine GOURLET : Oui, mais c'est le tronc commun qui dimensionne, c'est bien la partie entre La Défense et Châtelet Les Halles qui fait tout le dimensionnement de ce qui se passe après sur les branches. Si l'on n'arrive pas bien à exploiter ce qui se passe entre La Défense, Châtelet, Gare de Lyon, fatalement, pour ce qui se passe sur les branches (ce qui rentre dans le tuyau) cela ne se passe pas bien non plus.

Donc, nous travaillons sur ce point avec eux. Les études ont commencé, nous avons des groupes de travail, nous souhaitons vraiment progresser là-dessus.

Un nouveau matériel roulant est attendu, comme je l'ai dit. C'est un matériel roulant à deux étages, de nouvelle génération : avec davantage de portes, qui seront plus larges pour permettre de monter et descendre plus facilement, des espaces de circulation dans les rames plus larges pour permettre aussi de monter et descendre plus facilement, avec aussi le confort moderne (éclairage, ventilation réfrigérée, etc.).

Le nouveau matériel roulant est attendu en 2011 et là aussi, la priorité sera donnée aux branches de Cergy et de Poissy ; c'est le matériel qui a le plus besoin d'être renouvelé.

Olivier GUÉRIN : Il manque un acteur à la table, la RATP, mais RFF veut compléter.

Jean FAUSSURIER : Je ne vais pas compléter. Je suis usager sur l'autre branche, de Saint-Germain, et j'ai l'impression que ce sont tous les trains de Cergy qui passent quand j'attends… Je vais répondre plus sérieusement sur la question du tunnel de Maisons-Laffitte et je vais laisser la parole à mon collègue, Rachid.

Rachid EL MOUNZIL, Adjoint au Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Je vais répondre à votre question sur une voie supplémentaire dans le secteur de Maisons-Laffitte.

L'infrastructure dans ce secteur est partagée entre la ligne Paris – Mantes, futur RER E, et la ligne utilisée par le RER A et Paris – Cergy.

La ligne Paris – Mantes utilise deux voies et Paris – Cergy plus le RER A utilisent deux autres voies (il y a quatre voies dans le secteur).

Sur la ligne qui intéresse le RER E, Paris – Mantes : il n'y a pas vraiment d'étranglement dans ce secteur, parce que depuis Vernouillet jusqu'à Paris, sur une quarantaine de kilomètres, il n'y a que deux voies, donc une voie par sens. S'il y a un étranglement, il est donc très étendu, et pas propre au secteur.

Dans la salle : Il y a aussi les trains de fret.

Rachid EL MOUNZIL : J'allais y venir. Ajouter une cinquième voie dans le secteur de Sartrouville, Maisons-Laffitte, n'est pas à la hauteur des enjeux, ne suffira pas pour améliorer la situation. Cela restera ponctuel, à l'échelle de la ligne globale.

J'en viens à l'autre partie du trafic, les deux autres lignes qui sont utilisées par le RER et le groupe 3 (Paris – Cergy). Je comprends votre sentiment qu'il y ait un étranglement. Cette impression est donnée par le fait que le trafic du RER A est dense, plus le trafic Paris – Cergy, et il s'ajoute à cela le fret, qui vient se raccorder vers Achères et partage une ligne dans le sens Achères – Sartrouville, pour ensuite emprunter la grande ceinture.

C'est ce qui donne ce sentiment d'étranglement dans ce secteur, mais à mon sens cette impression concerne plus les deux autres voies : RER A et la ligne Paris – Cergy, que le RER E.

Benoit LAHALLE, Houilles : Bonsoir, je suis usager. Je fais partie des 200 personnes qui prennent la ligne J le matin pour aller en Seine-Aval et mon épouse fait partie des 400 personnes qui vont travailler à Paris Saint-Lazare.

Vous direz que je n'ai pas de chance, mais cela s'explique puisque l'arrêt à Houilles de la ligne J a fait partie des critères de décision pour notre investissement, puisque nous venons d'acheter un bien immobilier, en août. Etre à 10 mn de la Gare Saint-Lazare et à 10 mn de Poissy a clairement fait partie des critères.

La France est fière de son TGV ; il y a aussi des gens qui habitent entre Paris et Lyon. Les politiques se sont battus, en particulier pour Le Creusot-Montceau ; il y a aussi Vendôme sur la ligne Paris – Tours, Meuse sur la ligne TGV Est, pour que des trains s'arrêtent aux heures de pointe (pas tous les trains). Cela crée des perturbations sur le débit des lignes, certes, mais les trains s'arrêtent et cela permet aux gens de prendre le train.

Je note que le projet répond sans doute à des besoins très intéressants mais à mon sens, il crée une situation d'enclavement supplémentaire, en particulier pour les gens de la Boucle de la Seine.

Avant de venir, j'étais très intéressé par la lecture du document de synthèse disponible sur le site. C'est très intéressant : beaucoup de chiffres, beaucoup d'analyses sur le passé entre 1999 et 2006. En revanche, la projection sur l'avenir, sur les évolutions des masses, des emplois : point d'interrogation !

Vous dites que cela fera moins 15 % sur le RER A, mais avec un trafic qui augmente de 2 à 3 % par an, ne va-t-on pas se retrouver finalement en 2020 avec la même situation de trafic sur le RER A qu'aujourd'hui ?

On présente beaucoup d'avantages pour tout un tas de gens, de zones, de situations, très bien ; en revanche, quid de la gestion des risques en cas de perturbation du trafic, et quid des inconvénients pour les gens impactés ?

Une carte m'a interpellé : on présente les gains de temps de trajet pour toutes les populations, et bizarrement sur la zone de Houilles, Boucle de la Seine et autour, on voit « gain négligeable ». C'est plutôt une perte de temps pour beaucoup de gens ; à voir au niveau des statistiques. Je suis bien conscient que ma situation n'est pas celle de tout le monde. Pour mon cas personnel, ce sera entre + 50 et + 100 % sur le temps de trajet, donc 2 heures de transport de plus par semaine.

Olivier GUÉRIN : Je crois que le STIF a donné des indications très précises sur les temps de transport, donc on ne peut pas leur faire grief…

Sandrine GOURLET : Sur les gains de temps, je pense qu'il faut que nous soyons clairs : si le RER E s'arrête à Houilles, vous mettrez 15 mn pour aller à Haussmann Saint-Lazare. Aujourd'hui, vous mettez 16 mn pour aller à Auber, vous n'allez pas gagner de temps. Il ne faut pas que l'on pense cela.

Comparons avec ce qui est comparable. Le RER E est omnibus, il ne permettra pas de gagner du temps par rapport au RER A. Je voulais préciser ce point.

Concernant les trafics, les études de trafics réalisées tiennent compte des développements de toutes les communes que l'on traverse, donc des communes de Seine-Aval, de Houilles, de Sartrouville, de Bezons. On tient compte des rabattements, de l'évolution du réseau (l'arrivée du T2, les rabattements en bus, etc.). Donc, quand on vous dit moins 15 %, c'est bien y compris la progression de trafic que l'on aura avec tous ces nouveaux développements, les projets de logements de chacune des mairies, etc. Et quand on vous dit « 15 % », c'est par rapport à l'offre théorique, donc les 28/30 trains à l'heure.

Aujourd'hui, votre RER A est plus chargé, et en plus il est en-dessous de ce qu'il devrait donner. On dit que demain ce sera 15 % de moins, en plus avec l'effet de : il va marcher mieux, donc il y en aura vraiment plus.

Cela va vraiment permettre de gagner en confort et en régularité sur la ligne.

Jean FAUSSURIER : Je vais répondre sur la régularité. Vous soulevez une question importante, parce que c'est au cœur du projet, c'est un des éléments dimensionnants du projet que nous vous présentons ce soir.

Nous avons fait une étude avec la SNCF sur l'évolution de la régularité sur Paris – Mantes. On constate, entre 2005 et 2009, une dégradation de la régularité. L'écart moyen des trains a augmenté, en revanche l'écart moyen des trains en retard (plus de 5 mn de retard) n'a pas augmenté, il s'est amélioré. Cela signifie qu'en réalité la ligne est vraiment à bout de souffle, elle n'a pas de marge de manœuvre, et que c'est l'effort de l'exploitant qui permet

d'éviter que les trains en retard soient encore plus en retard.

Les problèmes se posent principalement à deux endroits (il y en a un troisième, que l'on n'arrive pas vraiment à expliquer, qui est : un peu Houilles). Les deux endroits sont Mantes, et Paris Saint-Lazare.

La situation de Paris Saint-Lazare est connue, la gare est en situation de congestion et l'un des objectifs du RER E est de sortir ces trains du groupe 5 (Paris – Mantes) pour les mettre dans le tunnel, pour améliorer la régularité de ces trains pour lesquels la demande est extrêmement forte. Je reviendrai sur les temps de parcours.

Le deuxième point que l'on a dans le projet dont on parle, c'est les investissements qui sont programmés entre Mantes et Poissy, et particulièrement à Mantes puisque pour les trains qui viennent de Normandie, Mantes est un point difficile de régularité. Saint-Lazare, c'et un point en départ.

Le projet Eole traite précisément ces deux situations.

Dans les questions de temps de parcours, pourquoi les usagers demandent-ils un effort de régularité, des investissements portant sur la régularité ? Parce que l'irrégularité compte énormément dans le temps de parcours. Les gens ont tous fait l'expérience de temps de précaution à prendre, qui s'ajoutent à leurs temps de parcours.

Aujourd'hui, dans le projet, améliorer la régularité sur les trains est un effort qui comptera en bénéfice pour les gens, cela réduira leurs temps de précaution pour leurs déplacements quotidiens.

Olivier GUÉRIN : Je vous remercie, M. Faussurier, mais je demanderai au maître d'ouvrage d'être un peu plus concis, pour répondre à plus de questions ; d'autant plus que les uns et les autres vous permettront sans doute de revenir sur ces questions.

Monsieur le Président, vous avez demandé la parole.

Christian MUREZ, Président de la Communauté de Communes de la Boucle de Seine: Je vous remercie, nous avons été très sensibles à vos explications. Cependant, je me permets d'insister sur l'arrêt à Houilles-Carrières et à Sartrouville. Nous insistons pour un certain nombre de raisons tout à fait logiques.

Nous avons fait, en tant que collectivité locale, un gros effort sur les contrats de pôles avec comme partenaire vous-mêmes et la Région. Nous avons considéré comme étant tout à fait essentiels dans les transports pour notre territoire. Nous avons 180 000 habitants avec un Plan local de déplacement bien spécifique, qui est tout à fait fonctionnel à partir du moment où l'on a des dessertes complètes sur les deux gares en question : Houilles-Carrières, et Sartrouville.

Vous raisonnez souvent en termes de déplacements vers Paris, or il faut bien avoir conscience qu'un certain nombre d'habitants de notre région (cela a été dit tout à l'heure) vont en transversalité, et on insiste beaucoup sur la transversalité intercommunale, à l'inverse du trafic classique.

Il faut certainement que vous preniez en considération notre proposition, qui est non seulement logique mais va dans le sens même de l'effort que nous avons fait, vous et nous, sur le Plan local de déplacement.

On ne comprendrait pas pourquoi tant d'efforts sont mis sur les pôles gares, même sur la ligne RER du côté Saint-Germain, si ce n'est pas suivi d'effets, en particulier au niveau des dessertes et des fréquences de celles-ci.

J'ai bien entendu votre argumentaire ; je pense que l'on doit pouvoir aller plus loin. Merci.

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Président. Y aurait-il des questions sur l'autre sens, vers Seine-Aval ?

Antoine COLOMBANI, Sartrouville : Bonsoir. La réponse qu'a faite la dame à Monsieur le Maire de Sartrouville sur la ligne Tangentielle Nord, concernant « si les crédits existaient », cela me fait craindre que ces projets d'avenir ne compromettent un certain nombre de réalisations très importantes, urgentes, nécessaires aux habitants de la région parisienne.

Pour Sartrouville par exemple, il faudrait que rapidement les nouveaux trains prévus soient en circulation ; je rappelle que c'est une dépense de 1,3 milliard. Egalement, il faudrait que le tramway de Bezons soit réalisé rapidement, et même qu'il se prolonge sur Sartrouville et sur Argenteuil.

Voilà les questions que je pose. Je ne voudrais pas que la majorité des Franciliens soit sacrifiés à de grands projets qui vont prendre des sommes considérables. Il paraît que rien que le Grand Huit, c'est de l'ordre de 21 à 30 milliards. Pour le projet Arc Express, c'est 6 milliards. Pour Eole, 2,8 milliards, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Je me demande comment ces sommes importantes seront trouvées ; vous pourrez peut-être nous donner des explications à ce sujet.

Je voudrais signaler un autre aspect. Je trouve cela complètement anormal qu'il y ait un développement extraordinaire, une sur-densification de La Défense, qui amène des milliers et des milliers de voyageurs supplémentaires à La Défense. On m'a donné un chiffre, de l'ordre de 560 000, dont 320 000 pour la desserte RER A. C'est donc un non-sens, et je crains que cette réalisation Eole ne se trouve d'ici quelques années dans la même situation que celle où se trouve actuellement le RER A.

Dernier problème : je suis pour le fait que le projet Sud s'arrête au Pont de Neuilly, pour une question de liaisons.

Je conclus. Concernant Sartrouville et Houilles, je pense qu'il faut faire une étude d'impacts, parce que comme quelqu'un l'a souligné, sur les lignes actuellement il y a aussi le trafic de fret avec la grande ceinture. Je crains que de nouveaux arrêts à Sartrouville ne gênent la circulation des trains du RER A, parce que ces trains doivent être en effet beaucoup plus nombreux pour répondre aux besoins.

L'arrivée de la Tangentielle Nord va également poser des problèmes dans l'environnement.

Olivier GUÉRIN : Peut-être est-ce l'occasion, pour le STIF notamment, de présenter de façon un peu plus globale, mais concise, l'ensemble du Plan de mobilisation, qui ne concerne pas seulement ce RER E, mais d'autres projets dont on a parlé. De façon un peu concise, s'il vous plaît, même si c'est difficile.

Sandrine GOURLET : Le projet de prolongement du RER E n'est en effet pas le seul projet sur lequel nous travaillons actuellement.

En introduction, le matériel roulant du RER A est financé, donc ce n'est pas une question

qui est devant nous, il faut sortir l'argent, mais le plan de financement est fait. Pour le prolongement du T2 à Bezons, de la même façon le plan de financement est fait, les crédits existent ; il n'y a pas de difficultés pour cela.

Pour la suite, et pour donner des perspectives du réseau de transport à l'horizon des 10/15 prochaines années ; vous savez peut-être que la Région a souhaité mettre en place un Plan de mobilisation pour les transports, qui comporte 60 projets, dont le projet Arc Express, défendu par le Conseil régional. Il y a en ce moment un Débat public où le projet Arc Express et le projet du Grand Paris sont amenés à être débattus ensemble. Mais, c'est une précision que la CPDP pourra peut-être apporter.

Pour le Plan de mobilisation pour les transports, sur les 60 projets qui s'affichent à l'écran, la moitié sont en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Vous avez notamment des prolongements de lignes de métro, des prolongements de 4 lignes de tramway (le T2 en fait partie) et la création de 4 nouvelles lignes de tramway, l'amélioration des fonctionnements des RER.

Je vous ai parlé du RER A. Le RER B est en travaux d'infrastructures en ce moment, le RER C, le RER D ; et vous avez des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'ouest, comme la Tangentielle Nord (la première phase est financée, c'est pour les phases ultérieures que l'on s'inscrit dans le cadre du Plan de mobilisation). Egalement, la Tangentielle Ouest vous concerne ; 300 kilomètres de projet de bus en site propre.

Si l'on se concentre sur l'ouest : la Tangentielle Ouest, la modernisation du RER A, le prolongement du RER E, la Tangentielle Nord et un projet de rocade de métro, qui passera dans le secteur de La Défense ou de Nanterre, qui sera ce qui sortira des Débats publics en cours.

Olivier GUÉRIN : Nous allons continuer les questions et cela permettra éventuellement de revenir sur les points.

Guillaume SEBILEAU, Président de l'Union des Commerçants de Carrières-sous-Poissy : Bonsoir ; j'ai un petit Bureau d'études, qui gère notamment les flux.

C'est une continuité de la conversation que nous avons eue avec M. EL MOUNZIL, qui concerne le principe de la troisième voie.

En France, nous sommes très conservateurs. Nous parlons d'un réseau qui a 170 ans, et notamment la section qui me pose un problème est celle entre Poissy et Vernouillet. Madame citait le rabattement ; il faut savoir que sur les gares de Villennes-sur-Seine, Poissy, la saturation est complète, quels que soient les axes routiers, comme la Francilienne, qui sont amenés à venir. Cela ne résoudra pas les problèmes.

Donc, il faut raisonnablement tout de suite imaginer qu'Achères soit en fait le pivot qui nous permette de traverser pour rejoindre la plaine de Carrières-sous-Poissy, entre Triel et Carrières-sous-Poissy. On a une entité urbanistique de 50 hectares, ce qui est exceptionnel, sur laquelle on peut « s'amuser », qui serait amenée à devenir le point central qui desservirait à la fois pour le projet futur de la Francilienne et à la fois une gare, qui pourrait desservir Orgeval, Morainvilliers ; toutes les villes environnantes.

Il faut pouvoir implanter à terme une gare qui aura un effet d'aspirateur pour vider les centres-villes, et pas l'inverse.

Donc, Villennes-sur-Seine : on est à flan de colline, il y a la Seine en bas, il n'y a aucune

possibilité de rabattement dans cette ville du Moyen-âge, d'imaginer rajouter des structures supplémentaires de bus, etc. C'est l'asphyxie la plus totale.

On peut imaginer aussi que les gens qui se rendraient à Poissy auraient juste à changer à Achères pour récupérer le RER A et finir doucement là-dessus.

C'est ma conviction profonde, parce que je travaille sur les déplacements du futur, notamment sur un concept de déplacement en véhicule électrique, mais il faut que nous ayons une vision globale à un moment, pour articuler.

Prenons l'exemple des voiries. Quand on casse une rue pour mettre le gaz, on la refait belle et on la recasse pour mettre le téléphone, etc. Il faudrait coordonner cela.

Olivier GUÉRIN : Avez-vous une question ?

Guillaume SEBILEAU : Géographiquement parlant, entre Achères et Vernouillet, on pourrait imaginer faire un itinéraire qui serait presque de délestage et à partir de Vernouillet, créer la fameuse troisième voie dont on parle tant, parce que si l'on s'accroche à un passé historique, de toute façon dans 10 ans, quand ce sera réalisé, ce sera déjà obsolète.

Je vous remercie.

Caroline BIDEAUX, Carrières-sur-Seine : Bonsoir. Madame Gourlet, vous annoncez moins 15 % de personnes utilisant le RER A, donc vous comptez, je suppose, sur les personnes qui prennent la ligne Mantes – Saint-Lazare et qui descendent à Houilles pour récupérer le RER. Donc, vous espérez que ces gens-là ne descendent plus et que cela va limiter les personnes sur le RER A ; sauf qu'il y a autant de gens, voire plus, qui montent aujourd'hui à Houilles, pour prendre ce train direct, qui vont donc se retrouver dans le RER A ; sauf qu'aujourd'hui vous nous supprimez les directs mais vous ne rajoutez pas de RER. On perd donc en qualité et en nombre de transports.

Ensuite, je prends fréquemment le train à Châtelet, en direction de Poissy, donc je m'arrête à Houilles-Carrières. Honnêtement, tous les trains de Cergy – Poissy sont blindés, les trains de Saint-Germain-en-Laye et du Vésinet (pour moi, exactement la même ligne) sont vides ; il y a même des places assises vides. On se demande donc pourquoi une ligne ne suffirait pas pour pouvoir en rajouter sur Cergy et Poissy. Là, vous nous retirez des trains mais vous ne proposez rien en plus.

Que le RER E ne s'arrête pas à Carrières ou Sartrouville, à la rigueur je veux bien le comprendre, mais proposez-nous autre chose.

Vous nous retirez le direct, donc proposez-nous autre chose.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Sur cette desserte du RER A, y a-t-il des questions similaires ?

Stéphane COLONGES, Houilles : J'aurai la même remarque que Monsieur tout à l'heure, et Madame. La suppression du direct est un préjudice grave pour nous, parce que plus de 400 personnes le prennent. Enormément de gens prennent ce train.

Comme le RER est tout le temps en panne, c'est la seule façon pour arriver quand on doit récupérer un enfant à la Crèche ici, donc si vous nous supprimez cela c'est pour nous un

préjudice direct.

Quand nous avons acheté à Houilles, nous avons acheté en connaissance de cause, parce qu'il y avait un direct, donc c'est une baisse de la valeur de notre patrimoine immobilier.

Cela a été la même chose il y a deux ans, quand vous nous avez supprimé les omnibus entre Houilles et Saint-Lazare pendant la journée. On ne peut plus rejoindre Levallois-Perret, par exemple, et des gens travaillent à Levallois-Perret ; il y a des étudiants vont en inter-université.

Donc, on n'arrête pas de réduire nos dessertes, nous avons des préjudices de plus en plus importants. C'est une première constatation.

Nous voulons bien le RER E, mais nous n'avons pas envie de le voir passer, nous ne sommes pas des vaches. Nous voulons au moins qu'il s'arrête.

Qu'envisagez-vous pour le RER A ? Il est toujours en panne. Le problème n'est pas juste une histoire d'infrastructure, c'est qu'il faut être courageux et dire à quelle étape on va automatiser cette ligne de RER.

Vous savez très bien que faire passer plus de 28 trains, voire plus, par heure, dans un tunnel, c'est une chose où les limites humaines sont dépassées. On voit très bien que la seule solution est celle que l'on a pour la ligne 14 : des trains automatisés, pour avoir une grande régularité et une grande fiabilité.

Ce serait un gage, que l'on nous dise que ces trains vont être enfin automatisés, que l'on gagnera en régularité et que plus personne ne tombera de manière inopportune sur les rails. Ce n'est pas normal qu'il y ait 5, 6, 10, 20 accidents chaque année, de gens qui meurent en tombant sur les rails.

Gérard BERTIN, Adjoint au Maire de Carrières-sur-Seine : Je m'occupe du PLD avec le Maire de Houilles.

Je vais d'une part reprendre un peu l'ensemble de ce qui a été dit dans l'assemblée : 90 % des personnes qui habitent dans le coin vont travailler à Paris ou à La Défense. Pour cela, on prend soit sa voiture personnelle, soit les véhicules collectifs : train, bus, RER.

Du point de vue des transports individuels, nous avons 3 ponts, infranchissables le matin parce que tout est concentrique vers Paris, donc tout est bloqué quand on arrive à Rueil-Malmaison.

Il ne nous reste donc plus que le transport collectif. C'est le RER A à 80 %, et le reste (epsilon) qui est le train qui va à Saint-Lazare.

Vous nous parlez de l'augmentation du nombre de trafics pour débloquer la Normandie (Mantes est dans les Yvelines, mais c'est le début de la Normandie) ; on voit poindre à terme la desserte sur Rouen et Le Havre, ou la grande métropole intra-régionale.

Pendant ce temps, vous voulez aménager le centre de Paris pour passer dans un tunnel, mais concernant ce qui est aux portes de Paris et ce qui est proche, là où les habitants habitent réellement (ceux qui vont à Paris habitent aux portes de Paris), ces personnes sont bloquées et ne peuvent pas accéder à Paris.

Dans le même temps, vous augmentez le nombre de trafics et vous n'augmentez pas le

nombre de voies. Vous pouvez faire ce que vous voulez, augmenter de 15 % les rames de trains, avec des portes plus grandes, cela peut peut-être améliorer un tout petit peu les choses, mais vous n'améliorez pas les flux, comme tout le monde l'a dit ici. Un certain nombre de trains ne peuvent pas passer plus qu'ils ne sont.

Donc, sans augmenter les voies, vous n'y arriverez pas, et nous continuerons à être bloqués. De plus, le gouvernement nous impose un certain nombre de constructions sur les Boucles de la Seine, donc quand le projet verra le jour on sera déjà bloqué, avant même qu'il soit commencé.

Nicolas OMONT, Houilles : C'est un peu difficile que vous en parliez, il n'y a pas la RATP, et vous avez dit que c'étaient des tunnels dans Paris qui bloquaient, pour le RER A, donc la fiabilité sur le RER E : s'il ne s'arrête pas cela nous est un peu égal.

C'est bizarre que vous disiez que la ligne J n'est pas fiable, pour moi qui utilise les deux, qui choisis, la ligne J est très ponctuelle et marche toujours.

Enfin, en journée, Paris Saint-Lazare ne sera plus desservie du tout et quand vous êtes à Auber, vous n'êtes pas à Paris Saint-Lazare.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Vous n'avez pas convaincu sur la desserte par le RER A. Pouvez-vous préciser à nouveau, et nous reparler de ces nouvelles voies ?

Sandrine GOURLET : Je tiens à dire que nous avons bien conscience que ce que nous vous proposons n'est pas joyeux.

C'est vrai, on va supprimer des trains qui vont directement à Paris Saint-Lazare. Vous êtes habitués à cela, vous avez organisé votre vie autour de cela, oui. On partage cela, on le comprend, on le reconnaît. Cela va changer des habitudes, des horaires, pour un certain nombre d'entre vous.

Dans la salle : Quelle est la solution ?

Sandrine GOURLET : Après, la solution est d'améliorer ce que vous avez, le reste : le RER A.

Le RER A, c'est un train toutes les 10 mn, qui permet de relier le centre de Paris. C'est un axe quand même très structurant pour les transports parisiens.

Cela vous permet d'aller en effet à Auber, près de la Gare Saint-Lazare, de rejoindre la Gare de Lyon, de vous connecter aux RER B et D qui traversent Paris en nord-sud.

Le RER A est un axe majeur de transport, donc arriver à le faire fonctionner est un enjeu énorme pour vous, et pour d'autres usagers qui seront concernés.

Laurent BUET, usager : Mon épouse prend l'omnibus le matin, et moi je prends tous les tronçons, parce que je travaille dans plein d'endroits différents dans Paris. Donc, je suis vraiment pénalisé.

Vous nous avez dit, il n'y a pas si longtemps : « on a fait une étude sur votre système de fonctionnement, on va supprimer l'omnibus et cela ira mieux ». Nous l'avons cru. Vous avez supprimé l'omnibus. Depuis, vous l'avez dit tout à l'heure, M. Faussurier : Houilles est

devenu un point de blocage, on ne sait pas pourquoi.

Toujours est-il que depuis, les RER ne fonctionnent plus. Avant, on arrivait à Houilles très vite ; depuis, les RER marchent lentement pour arriver jusqu'à Houilles. Il y a un temps de refroidissement des voies, incompressible. On fait passer des trains plus lourds et là je n'ai jamais entendu parler de temps de refroidissement des voies, aujourd'hui.

Vous nous dites qu'avant, passaient 14 trains ; il va en passer 16 avec les mêmes voies, donc je suppose que le temps de refroidissement des voies sera encore pire.

Donc, cela ne peut qu'aller en empirant. Vous nous dites que vous faites un tunnel qui coûte la moitié du coût du RER E, mais vous n'êtes pas capables de doubler la partie lointaine qui dessert la Normandie, comme l'a demandé Monsieur (mais au milieu d'autres choses et personne ne l'a entendu). Lui, vous propose des terrains qui permettent de le doubler pour pas cher. Vu que cela représente la moitié du coût… C'est le tunnel qui va de Saint-Lazare à La Défense, alors qu'il y a des voies et des voies qui pourraient passer par Houilles. Vous n'êtes pas capables de doubler la partie là-bas.

Vous nous dites que le RER mettrait 16 mn alors que le train actuel en met 10. Vous mettez du nouveau matériel roulant, s'il s'arrêtait à Houilles il mettrait 16 mn ? Le vieux matériel roulant met 10 mn, voire moins, pour le train de 6 heures du matin. Il faudra m'expliquer.

La seule chose que nous voyons, c'est que vous nous retirez beaucoup de choses. Beaucoup d'inconvénients vont compliquer les choses, et nous n'avons plus rien.

Le patron de la Marine devait être là, mais ce n'est pas le cas. La Marine a investi dans des logements ici, parce qu'il y avait des terrains historiques de la Marine. Ils travaillent tous à Saint-Lazare. Ils ont largement investi, et comptent encore investir dans ce domaine, parce qu'il y a un train direct Houilles – Saint-Lazare.

L'Etat investit, et vous, vous retirez le train ; c'était le seul intérêt de cet investissement.

J'aimerais avoir des réponses.

(Applaudissements).

Marie-Ange DUSSOUS, élue à Carrières : Bonsoir. Je veux absolument revenir sur cette interconnexion à Nanterre. Quand y aura-t-il des accords entre la RATP et la SNCF pour supprimer cette interconnexion ?

Ma seconde question est : n'y a-t-il vraiment pas moyen de rétablir des omnibus dans la journée, quand il y aura le RER E ? Je parle des omnibus pour Saint-Lazare, pour tous les gens qui travaillent à Courbevoie, etc. Et les étudiants de Nanterre ; nous en avons beaucoup chez nous.

Olivier GUÉRIN : Nous regroupons les questions, il y en a beaucoup. Il vaut mieux faire une longue réponse à beaucoup de questions.

Martine DEGROTT, Première Adjointe au Maire de Carrières-sur-Seine : Je suis également usager, donc je parle un peu de ce que je sais.

La Défense, bien que très bien desservie, est catastrophique en transfert. Je le vois tous les jours. On subit une dégradation des conditions de transport, c'est un classique. D'ailleurs, on ne s'y habitue pas du tout.

Ensuite, on nous propose encore une dégradation. Je rappelle et j'insiste : déjà en 2008, on nous a supprimé la liaison avec Nanterre-Université, cela a été très mal vécu par les habitants et notamment les étudiants, puisqu'il y a 153 logements étudiants à Carrières-sur-Seine. Nous avons déjà subi une agression (je pèse mes mots) de ce côté-là, sans que nous ayons pu réagir, et cela a été une très grande dégradation.

Aujourd'hui, on nous propose encore de dégrader la situation ; ce n'est pas acceptable, pour nous, élus. Ce n'est pas acceptable du tout. Des personnes s'installent dans notre ville en connaissance de cause, avec les liaisons.

Comme l'a dit mon collègue, on nous demande de construire encore et encore ; il nous faut donc des transports adaptés, or on nous propose l'inverse. Concernant Cergy-Pontoise, à l'époque, on avait supprimé la liaison Nanterre-Université pour les étudiants qui sont maintenant dans le pétrin, chaque fois qu'ils ont besoin de se rendre à Nanterre-Université. Pour Cergy-Pontoise, très bien… On nous propose maintenant d'arranger la situation pour Seine-Aval ; j'ai peur que vous déshabilliez sans arrêt Paul pour habiller Jacques. Ce n'est pas acceptable.

Seine-Aval, c'est très bien, mais nous sommes en Seine Amont. Merci.

Olivier GUÉRIN : Vous pouvez peut-être apporter des précisions sur les raisons et les conséquences de la suppression de certains trains, si j'ai bien compris. Aussi, sur l'interconnexion et le fait qu'il y ait un changement à La Défense ou à Nanterre, et les conséquences que cela peut avoir.

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Concernant l'interconnexion SNCF/RATP à Nanterre-Préfecture, je pense que vous avez remarqué depuis quelques mois que ces cas de ruptures d'interconnexion sont beaucoup plus rares, en particulier lors des grèves, maintenant.

Nous arrivons à faire beaucoup plus de trains interconnectés SNCF/RATP que précédemment, pas assez, je le conçois, mais objectivement il y en a plus que ne serait-ce il y a quelques mois. C'est un point important.

Nous travaillons avec la RATP, sous pilotage du STIF, pour que la suppression de la relève des conducteurs entre la SNCF et la RATP (effective depuis un peu plus d'un an à la Gare du Nord) s'applique également au RER A. C'est aussi une piste de travail actuelle. Mais, en situation perturbée, objectivement, la situation est nettement meilleure de ce point de vue-là.

J'avais quelques précisions sur les difficultés techniques que nous avons à résoudre concernant les éventuels arrêts du RER… Je voudrais commencer par la question très précise sur les temps de parcours.

Monsieur dit qu'avec un matériel nouveau, il ne comprend pas bien pourquoi on ne saurait pas faire mieux ou au moins aussi bien que les 11 mn actuelles de Houilles à Paris Saint-Lazare.

Tout simplement, si le RER E entre Houilles et Haussmann Saint-Lazare s'arrêtait à Houilles, il desservirait de toute façon Nanterre – La Folie, La Défense, peut-être Porte Maillot, mais en tout état de cause ces 2 ou 3 arrêts supplémentaires font une différence de temps de parcours de l'ordre de 4 à 5 mn avec le temps actuel (il n'y a aucun arrêt). C'est aussi bête que cela.

Concernant les circulations, mes collègues de RFF l'ont dit : entre Poissy et Paris Saint-Lazare, on rentre dans un tuyau, sur le groupe 5. Ce tuyau existe déjà depuis Vernouillet, mais il y a quand même une petite échappatoire au niveau de Poissy. Mais ensuite, de Poissy à Paris Saint-Lazare, c'est un tuyau et tout le monde va à la même vitesse : à 140 kilomètres/heure, on fonce et on ne peut absolument pas arrêter des trains. On aura 16 trains par heure, soit en moyenne un train toutes les 1,45 mn. Il est impossible d'arrêter un train entre deux trains espacés de 3,45 mn. Chaque quart d'heure, vous avez 4 trains, et un train toutes les 3,45 mn en moyenne. Arrêter un train entre deux trains qui ne s'arrêtent pas et roulent à 130 kilomètres/heure au niveau de Houilles, c'est impossible.

Une précision sur la gare de Sartrouville. Cette gare a 5 voies (dont une reçoit la grande ceinture en plein milieu) ; 4 voies seulement sont longées par des quais. On ne peut donc arrêter des trains à Sartrouville que sur 4 de ces 5 voies.

Or, comme je vous l'ai expliqué, les trains du groupe 5 entre Poissy et Paris Saint-Lazare, sont dans ce tuyau, qui occupe une voie dans chaque sens. Il reste donc 3 voies, dont on a absolument besoin pour arrêter les 18 trains du RER A plus les trains Paris-Cergy, car dans le sens de la pointe lorsqu'il y a 18 trains qui chargent et déchargent beaucoup à Maisons-Laffitte, on a besoin d'un « alternat » : on reçoit le train tantôt sur une voie, tantôt sur l'autre.

Vous constatez que le matin ce sont les deux voies…

Olivier GUÉRIN : Ce sont des explications techniques, qui sont importantes mais…

Luc ROBERT : Elles sont nécessaires à certains moments. Je vois des personnes qui opinent : il faut expliquer certaines choses.

Donc, 2 voies qui servent le matin dans le sens de la pointe, côté nord, et 2 voies « les plus au sud » le soir, qui servent également dans la pointe, pour permettre de faire desservir la gare de Sartrouville par ces 18 trains.

Olivier GUÉRIN : Merci. La question était également sur la suppression des omnibus ; pouvez-vous répondre ?

Sandrine GOURLET : C'est vrai que la suppression de ces trains date de 2008.

En 2005, on a reçu une demande de la Communauté d'agglomérations de Cergy-Pontoise pour avoir un cadencement, c'est-à-dire des RER toutes les 10 mn, en heures creuses, sur la branche de Cergy. Cela revenait en gros à rester en desserte de pointe, comme entre 7 heures et 9 heures, faire la même chose toute la journée.

Cela a été mis en place en 2008 ; cela a amené à avoir un RER A toutes les 10 mn, toute la journée, au lieu des 20 mn qu'il y avait sur cette branche, en heures creuses, en semaine et le week-end.

Le cadencement à 10 mn a entraîné la suppression des trains directs Sartrouville – Houilles – Paris Saint-Lazare, aux heures creuses, parce que le problème est qu'aux heures creuses il y a le fret. Il faut aussi arriver à faire passer du fret, faire un partage des voies. A un moment on arrive à ne pas faire passer de fret en heures de pointe, pour privilégier vraiment la desserte des usagers. Et à un moment, le fret… La grande ceinture passe à côté, cela va nous permettre de faire la Tangentielle Nord, mais il faut bien arriver à faire passer les trains de fret.

On se retrouve avec cette même difficulté : on a ce fameux tuyau où la capacité est limitée. C'est comme une route à deux fois deux voies ; à un moment, on ne peut pas faire passer plus de voitures que la capacité, la largeur de la route.

La vraie solution est : élargir la route ; et élargir la route, c'est le projet de liaison nouvelle Paris – Normandie.

Dans la salle : On parle des omnibus, dans la journée.

Sandrine GOURLET : Oui, ce sont ceux-là. Pour faire passer les trains de fret, il fallait de la place.

Luc ROBERT : Juste une précision : on a toujours le même nombre de trains.

Avant, vous aviez 3 RER A de Poissy, 3 RER A de Cergy, et 3 omnibus de Maisons-Laffitte, donc Sartrouville, Houilles, et qui continuaient par Nanterre-Université, qui allaient à Saint-Lazare. Donc, il y en avait 9.

Il y en a toujours 9. Vous me demanderez « pourquoi pas 12 ? » ; parce que comme l'a dit Sandrine Gourlet, le fret sort à Sartrouville et il faut absolument le faire passer, sinon il ne passera jamais.

Jean-Claude PARISOT, CADEB, Sartrouville : Le CADEB, que je représente, est un Collectif d'associations dans la Boucle de Montesson.

Il y a un an environ, on avait organisé dans cette salle une réunion sur les transports publics. Je pense que cela faisait longtemps qu'une réunion n'avait pas été organisée, donc on l'a fait, avec l'aide de Christian Murez, Président de la CCBS. Il y avait à peu près autant de personnes. Ce qui ressortait était vraiment une exaspération, et une attente vis-à-vis des transports en commun.

Vers 23 heures, nous avons été obligés de clore la réunion. On parlait de projets un peu lointains alors que les gens demandaient une amélioration immédiate. J'ai clos la réunion et j'ai dit « on n'oubliera pas le dossier, il faut qu'il y ait d'autres débats comme cela, pour que les usagers aient en face d'eux les maîtres d'ouvrages ».

Je suis donc content que cette réunion ait lieu. Ce n'est pas nous qui l'organisons, donc je remercie le Président Michel Gaillard, Alexandre Joly et les associations, qui ont demandé cette réunion, de l'avoir organisée.

En tant qu'associations d'environnement, il est clair que nous sommes pour une augmentation de l'offre de transports en commun. Il y a vraiment une demande.

Le STIF a déjà commencé, il y a la Région… Cela va dans le bons sens sur le plan de la mobilisation, mais les gens attendent des résultats concrets.

Nous avons déposé un cahier d'acteur, donc je ne vais pas redonner tous les thèmes.

Il faut une correspondance avec la Tangentielle Nord, cela paraît à peu près évident. Le problème de l'arrêt à Houilles est également important.

Sur la ligne nouvelle Paris – Normandie : il nous semble que c'est en effet la solution, mais vous en avez trop dit, ou pas assez ; il faudrait nous dire quand cela va se passer, ce que cela changera.

Olivier GUÉRIN : Monsieur, il y aura un débat sur la ligne nouvelle Paris – Normandie, il ne faut pas anticiper, restons sur le RER E.

Jean-Claude PARISOT : Alors, je voudrais savoir si la gare de Sartrouville sera adaptée, si on ne va pas nous dire « vous avez cette ligne nouvelle, et on ne peut pas faire arrêter les trains à Sartrouville parce qu'il n'y a que 4 quais ».

Ce qui nous paraît aussi important, c'est la gouvernance, entre les élus et le STIF.

Ma dernière question concerne les nuisances sonores. Nous avons beaucoup de trains qui passent, notamment le fret. Dans d'autres secteurs, Mantes et Poissy, on dit que le projet va traiter les nuisances sonores ; nous avons des points noirs du bruit à Sartrouville, à Houilles et à Maisons-Laffitte. Nous aurions souhaité que ce traitement soit inclus dans le projet.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Merci. Ce point a déjà été évoqué avec force lors d'une réunion, nous y sommes tout à fait attentifs.

Michel FERRAN, responsable de la Confédération des Handicapés et Retraités : Bonsoir. On n'a pas parlé de l'accessibilité. La gare de Houilles vient d'être inaugurée ; elle est très belle du point de vue structure, etc., sauf que nous, handicapés, ne pouvons pas prendre le train, à cause de l'emmarchement entre le quai et le train.

Je voudrais savoir si à cette occasion du prolongement d'Eole, nous aurons l'assurance de pouvoir prendre le train, dans toutes les gares, sur l'ensemble de la ligne Paris – Mantes.

Jean FAUSSURIER : Sur l'accessibilité, nous avons un programme, qui fait partie des programmes d'études, relatif à la mise à niveau des quais et des voitures qui viendront, qui seront à 92 centimètres de hauteur.

Pour répondre à votre question, il n'y aura pas d'emmarchement, on sera à hauteur de quai. Le programme est actuellement engagé, en termes d'étude, entre Mantes et Poissy.

La question ne se posera pas pour les gares nouvelles qui seront, par construction, mises en accessibilité.

Olivier GUÉRIN : Merci. Je n'oublie pas les questions qui ont été posées, mais nous continuons dans la salle.

Sandrine GOURLET : Si vous permettez, je compèterai sur l'accessibilité. Le nouveau matériel roulant qui arrive, sur le RER A, prévoit aussi de permettre une accessibilité avec assistance sur les quais, depuis les gares de Sartrouville, Houilles et Maisons-Laffitte.

Il y a l'ascenseur qui permet d'arriver sur les quais. On connaît le cas de l'ascenseur de Maisons-Laffitte, la question a été posée lors d'une précédente réunion.

Je vais laisser Luc Robert de la SNCF répondre. L'enjeu après est d'améliorer l'accessibilité une fois que l'on est sur le quai, pour monter dans les trains.

Luc ROBERT : Cet ascenseur sera remplacé fin 2011. Nous faisons tout notre possible pour comprimer les délais. Nous sommes d'accord avec vous, cela paraît incroyable qu'il faille attendre la fin de 2011 pour qu'il soit enfin remplacé.

Il y a eu une première étape, qui n'a pas fonctionné, malheureusement. Le problème semblant venir de là, d'après une expertise, on a essayé de changer les portes.

Tout est mis en œuvre pour raccourcir les délais, pour la livraison du matériel, les délais administratifs, etc.

Alexandre JOLY, Maire de Houilles, Vice-président du Conseil général des Yvelines, Vice-président de la CCBS, chargé des transports : Je crois que cela a été dit au début, et cela a été redit, merci à M. Gaillard puisque si je puis dire, cet arrêt n'était pas prévu.

J'ai vu que vous aviez un emploi du temps très chargé, les uns et les autres, et j'ai vu le nombre d'interventions ; donc merci. De plus, c'est justifié parce que cet endroit est enclavé et c'est un endroit sensible.

Je crois qu'il faut comprendre les réactions des uns et des autres. Cela met davantage en relief ce type de réunions qui ont été trop rares.

Les premiers changements, notamment sur le non arrêt à la Faculté de Nanterre et à Saint-Lazare ont été faits sans concertation, et ces changements d'horaires étant en-dehors des habitudes de changements d'horaires traditionnels. On a eu l'impression dans la Boucle, que l'on avait mis en avant un certain nombre de transports pour améliorer, sans se préoccuper d'endroits intermédiaires.

Sur Paris, le maillage est intéressant, je suis très content qu'il y ait un tramway du côté de la Porte de Versailles, mais était-ce l'endroit le plus approprié ? On ne va pas refaire l'histoire ; c'est fait, il est très beau, mais on aurait pu faire des efforts ailleurs.

Ici, essayer d'expliquer à une population que l'on améliore les transports, alors que l'on est obligé de laisser passer des convois archi bondés ; expliquer que l'on prend soin de nos transports alors qu'à La Défense on reconnaît la rame qui va vers Saint-Germain-en-Laye et la rame qui va vers Pontoise uniquement à l'état de saleté de la rame qui arrive à La Défense. Rien que là, dans la forme de respect… Je sais que le nettoyage est fait à Rueil et qu'à Achères il n'y a pas de nettoyage ; mais cela augmente encore le sentiment.

Concernant l'arrêt Sartrouville possible ou non, l'arrêt Houilles possible ou non, on joue collectivement : Sartrouville et Houilles. Si déjà il y avait un arrêt sur l'une des deux collectivités, on s'arrangerait.

Il ne faudrait pas que cette enquête oublie le contexte général d'enclavement. La Tangentielle peine à venir, on aimerait bien que le T2 qui déjà est annoncé comme un beau cadeau se prolonge un peu, et que l'accès au T2 soit possible pour tous.

Je crois savoir que la gare routière est déjà saturée, que le 262 au lieu d'aller en ligne droite, en site propre, va repartir par Bezons pour aller au T2, avec 2 autres bus qui vont s'arrêter, alors que dans cet espace on sera à 300 mètres ; et la partie en site propre, lors de l'enquête, a été supprimée puisque je vois un aménagement au fond.

Donc, j'aimerais que l'on regarde l'ensemble des possibilités de la Boucle, et l'ensemble des transports. C'est un élément complémentaire à mettre à la réflexion.

(Applaudissements).

Michèle VITRAC-POUZOULET, Conseillère régionale, élue du Mesnil-le-Roi :

Merci. J'ai vu le cahier d'acteur de l'association CADEB ; j'ai écouté ce qui a été dit ce soir dans la salle, j'ai vu les lettres de Messieurs les Maires de Sartrouville, de Houilles, et l'intervention du Député de la 5ème circonscription également. Il me semble manifeste que l'on a besoin d'un arrêt du RER E dans cette Communauté de Communes et que la Communauté de Communes des Boucles de Seine est aujourd'hui la référence territoriale par rapport à cet arrêt du RER E.

Cette Communauté de Communes compte plus de 170.000 habitants et il me semble que cela doit peser dans notre réflexion. C'est là-dessus qu'il faut réfléchir, aujourd'hui : ce RER E dans la Communauté de Communes des Boucles de Seine.

Je suis également élue municipale au Mesnil-le-Roi et je suis très attachée au développement de ce territoire. Je resterai vigilante sur ce qui va s'y passer.

J'ai rencontré à la Région le Vice-président en charge des Transports, Jean-Vincent PLACÉ ; j'ai également rencontré M. Amedro qui est en charge de l'Aménagement du Territoire, et je tiens à souligner que cette Communauté de Communes qui n'est pas intervenue pour l'instant, qui n'a pas donné son avis, n'a pas écrit un cahier d'acteur, doit vraiment être prise en compte aujourd'hui, et il faut que ce soit la base de la réflexion, d'autant plus qu'elle est en train de travailler sur son Plan de déplacement et sur son SCOT, donc sur son Schéma d'aménagement de cohérence territoriale.

Il faut être sensible à cela. Je resterai très vigilante là-dessus.

Olivier GUÉRIN : Comme vous l'avez noté, vous pouvez présenter un cahier d'acteurs, beaucoup ont déjà été publiés. Cela permettra de développer l'argumentation de la Communauté de Communes.

Nous prenons une dernière question, avant les réponses du STIF.

Didier BOUCHARD : Bonsoir, je ne suis pas usager mais j'ai une question sur les semi-directs que vous avez évoqués, Madame Gourlet, à la place du direct.

Vous aviez sous-entendu au départ de la réunion qu'il y aurait des semi-directs qui permettraient à la fois le déchargement sur la ligne A et la suppression du Saint-Lazare direct. J'aimerais avoir une réponse précise là-dessus.

Olivier GUÉRIN : Nous allons reprendre les différentes questions posées.

J'ai noté que M. le Maire de Houilles regrettait qu'il n'y ait pas, sur d'autres projets, une concertation suffisante. Le STIF ou RFF peuvent-ils dire quelque chose, non pas par rapport à ce projet qui fait l'objet de ce débat public, mais éventuellement par rapport à d'autres projets en cours ou en devenir ?

Une seconde question : peut-être donner d'autres précisions sur la ligne nouvelle Paris – Normandie et les conséquences que cela peut avoir ?

Enfin, on n'a peut-être pas bien compris que les trains futurs ne pourront pas être directs par le RER E, Houilles – Saint-Lazare, puisque l'on passera par le tunnel. M. Robert en a indiqué les conséquences, mais on peut dire peut-être quelques mots supplémentaires sur ce tunnel de Saint-Lazare à Nanterre.

Sandrine GOURLET : Pour répondre à Monsieur le Maire – nous nous sommes vus il n'y a pas très longtemps pour discuter de toutes ces questions, le prolongement du T2, la

gare routière sur laquelle vous nous aviez alertés plusieurs fois et nous vous avions répondu par écrit cet été, notamment sur cette question - ; oui, nous avons des relations avec vous, avec les collectivités sur lesquelles il y a des projets.

Il y a une habitude de consulter les élus au sein du STIF, puisque le Conseil d'Administration du STIF est composé d'élus, c'est déjà une habitude de travail et de concertation quasi permanente avec les élus.

D'autre part, tous les projets présentés au Conseil d'Administration du STIF passent dans ce que l'on appelle une Commission de Suivi où il y a tous les élus du secteur concerné par le projet.

Sans doute, cela ne répond pas toujours suffisamment aux attentes qui peuvent s'exprimer.

Je voudrais préciser qu'en ce qui concerne le RER A, on a aussi une instance qui permet de discuter des conditions d'exploitation du RER A, des difficultés que les usagers peuvent rencontrer sur le long de la ligne, qui s'appelle un Comité de Ligne. Le prochain Comité de Ligne aura lieu début 2011. Ce sera donc aussi l'occasion de réexaminer des points que vous avez soulevés, sur la question de la propreté, l'état du matériel roulant, etc.

Je vais laisser Jean Faussurier répondre sur LNPN.

Dans la salle : Et la réponse sur les semi-directs ?

Sandrine GOURLET : Aujourd'hui, je vous ai dit qu'il y avait le RER A, les trains directs qui viennent de Mantes-la-Jolie, et les trains semi-directs qui viennent de Cergy-le-Haut, s'arrêtent à Houilles et continuent ensuite sur Nanterre-Université, Saint-Lazare, etc., à l'heure de pointe du matin.

A l'horizon d'Eole, c'est-à-dire en 2020, pour pouvoir faire passer les trains d'Eole, cela revient à supprimer l'arrêt du train de la ligne J (la ligne verte) à Houilles. C'est donc une suppression de 3 trains par heure qui desservent la gare de Houilles.

J'ai expliqué par ailleurs que le fait de faire passer les RER E dans le tunnel à Haussmann Saint-Lazare : ils ne vont plus au terminus à Paris Saint-Lazare, donc on peut imaginer que d'autres trains vont venir en terminus à Paris Saint-Lazare. On pourra donc se poser des questions sur ces semi-directs, les 6 Transiliens de la ligne L, pour savoir si l'on peut renforcer leur passage, parce que de la capacité va être libérée. Cela ne va pas être simple, c'est clair. Il y a d'autres demandes. C'est une question que l'on se pose : dès lors que l'on libère de la capacité à la Gare Saint-Lazare, vers quels usagers va-t-on redéployer cette capacité ?

On a aussi des demandes dans la journée. Je ne vous cache pas que comme vous, il y a des demandes. Des personnes sont sur la ligne Mantes – Paris Saint-Lazare par Conflans-Sainte-Honorine, qui n'est pas très bien desservie.

Olivier GUÉRIN : Pouvez-vous répondre sur la ligne nouvelle et le tunnel ?

Jean FAUSSURIER : Je vais répondre sur la ligne nouvelle et le tunnel parce que cela me permet de remettre un peu de perspective dans les échéances.

Sandrine Gourlet l'a dit, il y a des attentes très fortes sur l'amélioration de la situation du RER A. Le projet dont nous parlons se situe à l'horizon 2020, donc entre maintenant et 2020 il y a du temps pour discuter, réfléchir, avancer.

Une question a été posée : pourquoi un tunnel ? Je voudrais rappeler qu'il y a des besoins à traiter, ici, qui sont précisément ceux de la Boucle de Montesson, mais il y a aussi, et c'est la raison du tunnel, des demandes très fortes de déplacement des gens de l'est francilien, et de ce fait en faisant ce tunnel, on libère de la capacité à Paris Saint-Lazare et donc on ouvre le champ de la réflexion. Donc, Eole ouvre le champ de la réflexion.

Derrière, il y a encore un autre horizon. Entre les deux, il y a encore la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest ; il y a encore un autre horizon : la ligne nouvelle Paris – Normandie. Je vais dire en quelques mots, dire ce qu'elle signifie.

Cela veut dire que sur le futur RER E vous aurez, je le rappelle, 16 trains : 6 RER E et 10 trains normands (en réalité, 2 viennent de Vernon).

Lorsque vous avez la ligne nouvelle Paris – Normandie, alors les 10 trains normands passent sur la a ligne nouvelle Paris – Normandie. Dès lors, vous avez un autre regard sur ce que peut offrir en termes de services le RER E ; et les investissements que nous aurons faits à l'horizon d'Eole n'auront pas été inutiles, au contraire ils permettront dans un premier temps d'améliorer le fonctionnement du RER E dès 2020, et dans un deuxième temps d'ouvrir le champ des possibles par rapport aux différentes demandes aujourd'hui faites par tous les maires : « nous voulons que le RER E s'arrête dans notre gare».

On a indiqué que dans le schéma tel qu'il est prévu, faire s'arrêter des trains de RER E aujourd'hui à Houilles ou à Sartrouville, cela soulève des questions qu'il faudra bien analyser sur les conséquences que cela aurait en termes de desserte de Seine-Aval. Ce seront des choix à faire parce que l'on n'est pas dans l'ajout, mais dans les alternatives. C'est pourquoi la question se pose à la fois sur l'amélioration du RER A d'un côté, et d'un autre côté sur la perspective qu'apporte la ligne nouvelle Paris-Normandie dans les possibilités d'arrêts supplémentaires que va offrir le RER E.

Olivier GUÉRIN : Apparemment, une question n'a pas eu de réponse. Pouvez-vous reformuler votre question à laquelle on n'a pas répondu ?

Didier BOUCHARD : Vous nous avez répondu que vous ne pouviez pas remettre l'omnibus, sous prétexte que le fret passait à Sartrouville. On pouvait au moins le mettre sur Houilles, puisque le fret ne passe pas à Houilles.

Je n'avais pas utilisé vos mots, cette fois je vais les utiliser : pour la gare avec le RER C, vous parlez de robustesse d'Eole, parce qu'il s'arrête à la gare de RER C et vous ne parlez pas de robustesse d'Eole quand nous vous demandons qu'il s'arrête à Sartrouville, avec la Tangentielle Nord ; pourquoi ?

Pierre FOND : Je trouve qu'il y a deux points faibles dans votre présentation, même s'il y a beaucoup d'intérêt et on voit bien que tout cela est bien construit et bien pensé.

Vous ne pouvez pas, en termes d'aménagement du territoire, dire « j'améliore une desserte pour ceux qui habitent plus loin de Paris » au prix d'une réduction du service (c'est un peu cela quand même) de ceux qui habitent le plus près.

En règle générale, quand on développe des villes, on essaie de faire en sorte qu'elles se développent par rayons concentriques. Je ne suis pas certain qu'en termes d'aménagement du territoire il soit forcément très intéressant de développer au maximum des implantations de population les plus loin de Paris, et pas les plus proches, parce que des tas de problèmes vont se poser derrière, et pas seulement de fonctionnement de RER.

Il y a donc là une sorte d'arbitrage entre ceux qui habitent le plus près de Paris et ceux qui habitent le plus loin, ce qui à mon avis est une erreur, non pas en termes d'organisation des circulations, mais en termes d'aménagement du territoire. C'est le contraire de ce que l'on fait habituellement.

Deuxièmement, même pour ceux qui habitent sur Seine-Aval, le fait d'avoir un lien avec les Tangentielles est un service supplémentaire considérable, parce que vous partez du principe que tous les gens qui habitent dans ce secteur n'auront qu'une idée : aller travailler à Paris, mais la grande zone qui va se développer en activité demain, c'est le nord de Paris, c'est la connexion avec Roissy, c'est Villepinte. Or, tous ces gens-là, avec votre schéma, vous allez les renvoyer sur Châtelet pour prendre le RER B, et on connaît la façon dont le RER B fonctionne.

Il y a là, je pense, un service dégradé, alors que l'arrêt à Poissy ne présente pas du tout les mêmes qualités, pas du tout de connexion avec le réseau.

Un arbitrage a été fait, qui est, même si l'on fait un simple schéma, parfaitement incompréhensible.

(Applaudissements).

Jean-François BEL, Maire de Montesson : Je sors d'un Bureau municipal où ce dossier a été débattu.

Une partie importante de nos citoyens vont régulièrement à la gare de Houilles et de Sartrouville ; nous ne comprenons pas, c'est totalement inacceptable pour nous de penser qu'Eole puisse passer là sans que l'on puisse y avoir accès.

Nous sommes au sein d'une Communauté de Communes de 170.000 habitants et je ne vois pas comment cette infrastructure majeure échapperait à ces 170.000 habitants qui de surcroît, sont coincés dans une Boucle de la Seine où il est très difficile de s'échapper.

Le deuxième point, qui paraît encore plus inacceptable dans l'hypothèse où Eole passe, est que l'on nous supprime pas mal de trains qui nous permettent d'aller sur la Gare Saint-Lazare. A ce moment-là, cela veut dire que nous sommes une sous-catégorie de citoyens et que ce projet, magnifique pour d'autres, se traduit par une baisse massive du service public pour nos habitants, ce qui est tout à fait inacceptable.

Je rejoins Pierre Fond sur un autre concept également, que l'on ressent trop ici dans nos banlieues, face aux Parisiens, le mauvais symbole qui a été pris pour la région parisienne : l'étoile, c'est-à-dire qu'il y a des rayons et tout va au centre. Au nom de l'étoile, on investit massivement au milieu, on va faire le super périphérique dans Paris. C'est la ville qui a le plus de trains au kilomètre carré du monde entier.

On oublie nos liens banlieue-banlieue, alors que l'on sait pertinemment que dans tous les plans, demain, la zone d'emploi majeure qui se développe, c'est dans le 93 et également en Vallée de Seine. Où sont ces liens entre le 93 et notre Vallée de Seine au niveau des Yvelines, où il y aura les emplois majeurs demain ? (Et à un autre niveau, Saclay).

Voilà les trois points sur lesquels nous réagissons violemment au niveau de notre commune de Montesson. Merci.

(Applaudissements).

Olivier GUÉRIN : Merci, Monsieur le Maire. Certains points que vous avez évoqués ont obtenu des réponses précédemment, mais on répondra à nouveau à vos interrogations.

Nicolas OMONT : Je voudrais revenir sur le point technique. Vous avez dit que le RER ne pouvait pas s'arrêter à Houilles parce que l'on passait à 16 trains par heure. Mais aujourd'hui, il peut s'arrêter, donc il y a moins de trains par heure. C'est en fait parce que l'on augmente Vernon et Rouen et donc il ne peut plus s'arrêter ; est-ce bien cela ? Si c'est cela, je suis étonné parce qu'il manque quelqu'un autour de la table, la Région Basse-Normandie devrait être là, pour savoir pourquoi on privilégie Rouen et Vernon par rapport à Houilles.

Sandrine GOURLET : Plus exactement, on a un peu capté des trains normands ; on a profité du fait que des trains normands passaient à Mantes-la-Jolie, etc., pour les arrêter, au bénéfice des usagers de Mantes-la-Jolie. Cela s'est passé dans ce sens-là, pas dans l'autre sens. De Mantes, des Mureaux, de Poissy ; donc on a plutôt capté de la capacité des trains normands, au bénéfice des usagers franciliens.

Donc, la négociation s'est faite plutôt dans l'autre sens.

Je voudrais rappeler quelques chiffres. Si l'on reprend les trains, toujours à l'heure de pointe, à l'horizon d'Eole, en termes de zone d'emploi : Mantes-la-Jolie, donc la zone quand on vous parle de Seine-Aval, c'est la zone entre Mantes et Poissy, c'est aussi une zone d'emploi. On parle beaucoup de La Défense, mais toute la zone Mantes – Poissy est aussi une zone d'emploi importante, c'est aussi des usines, du développement, et des zones où l'on est en train d'implanter une partie des emplois de demain. Donc, il faut aussi penser à desservir ces zones-là, pas uniquement pour aller vers Paris, mais aussi parce que ce sera des zones d'emploi pour les gens qui habitent ici, pour aller travailler en Seine-Aval. Il faut donc aussi penser à pouvoir avoir ces bons trajets entre Seine-Aval et aussi les zones d'habitation existantes.

Quelques chiffres : en heures de pointe, demain, avec Eole, à Mantes il y aura 6 trains, à Houilles il y en aura 12 et à Sartrouville il y en aura 18.

Donc, on ne peut pas dire que l'on a sur-privilégié Mantes ou la zone de Mantes, ils n'auront que 6 trains par heure. On ne fait que substituer des Transiliens existants et les remplacer par des RER E.

Jean-Paul MAYANT, Sartrouville : Je reviens sur l'aspect de la desserte et de l'arrêt dans la CCBS. Vous avez longuement exposé les intérêts du maillage dans le centre de Paris, avec les différents RER. Ces mêmes intérêts de maillage sont aussi en banlieue, et notamment avec la Tangentielle, etc.

Je voulais donc rappeler cet aspect du maillage en complément des dessertes de zones d'emploi ou de zones d'habitation, développées précédemment.

Je voudrais rappeler une question sur le bruit, les nuisances sonores, puisque beaucoup de trains vont passer à travers nos trois communes : Maisons-Laffitte, Houilles, Sartrouville… et Carrières, d'accord. Si j'ai bien compris, il y a 2 trains de plus. Il y a déjà des points noirs bruit très importants le long de la ligne, je crois que 8 sont cités dans votre dossier ; il y en a 3 qui concernent plusieurs centaines de logements ; au moins ces 3 points noirs bruit ne pourraient-ils pas être traités dans le cadre du projet ?

Olivier GUÉRIN : Sur le bruit, M. Gaillard vous donnera des précisions sur le travail envisagé par la Commission.

Michel GAILLARD : Cette question du bruit a été très présente dans le débat à Poissy. Suite à cette rencontre, nous avons pris la décision commune d'organiser un atelier qui traitera spécifiquement ces questions sur tout le tracé, la partie aérienne en quelque sorte de Seine-Aval, où nous vous inviterons, les associations, etc., pour reprendre tout le sujet du bruit. Nous inviterons bien sûr les élus qui auront envie de venir.

Ce ne sera pas une réunion publique, mais un atelier de travail, auquel seront invitées notamment les associations, qui se sont largement manifestées à Poissy.

Jean-François BEL : Je suis également Vice-président de Bruitparif. J'ai organisé une délégation de 85 villes du département des Yvelines pour faire une étude de bruit commune, sur un peu plus d'un million d'habitants.

Nous disposons maintenant d'une cartographie du bruit qui existe dans les Yvelines, qui est très précise. Nous l'avons faite entre nous. C'est une base ; à partir de là on peut commencer à travailler pour faire des études pour savoir comment lutter contre le bruit.

N'oubliez pas que d'ici deux ans, nous devons établir une deuxième cartographie du bruit pour être en accord avec les règlements européens, mais qu'entre-temps, pour tout projet nouveau qui vient perturber ces cartographies du bruit, des mesures doivent être prises pour limiter considérablement les impacts. Là, les lois européennes vont s'appliquer, de manière très précise. Nous avons, grâce à ces cartographies du bruit, un instrument de mesure qui montre l'existant, et les évolutions futures.

Michel GAILLARD : Notre intention était d'inviter votre organisme, justement, à être présent à cette rencontre.

Guillaume SEBILEAU : Je me suis exprimé tout à l'heure, les 3 mn ne permettent pas de développer suffisamment pour être compréhensible.

Je me rapproche des élus qui se sont exprimés, qui préfèreraient un système de desserte plus en escargot qu'en étoile, pour faire des tangentielles.

Sur la ville de Carrières, nous avons un projet : la centralité, qui va quasiment faire doubler notre population, qui est aujourd'hui à 15.000 et sera autour de 22.000 habitants quand Eole sera en service, dans 10 ans.

Un film fait référence pour moi : « Il était une fois dans l'ouest ». On fait d'abord la voie ferrée et ensuite on construit la ville autour. Sachant qu'aujourd'hui, avec 15.000 habitants, nous sommes en saturation totale pour récupérer la gare RER de Poissy. Comment cela fonctionnera-t-il si nous sommes 22.000 demain ? Voilà ce que je tiens à dire.

Ensuite, il faudrait à un moment pouvoir articuler tous les projets pour qu'il y ait une cohérence sur les transports et que l'on ait une réflexion globale dans le cadre du Grand Paris à ce sujet.

Olivier GUÉRIN : Merci. Nous n'allons pas jusqu'au Grand Paris, qui fait l'objet d'autres débats, mais êtes-vous capables d'absorber l'augmentation de la population, et les transports ?

Sandrine GOURLET : Sur les transports en commun, il faut avoir conscience que nous sommes en situation de rattrapage. Pendant les 20 dernières années, les seuls investissements majeurs qui ont eu lieu, ce sont la phase 1 du RER E et c'est la ligne 14.

Je vous ai parlé de tous les projets en cours, que l'on démarre, que l'on a en étude, en travaux, cela vient aussi de l'absence de projets majeurs depuis 20 ans en région parisienne. Donc, aujourd'hui, nous payons la situation. Cela va prendre du temps, être compliqué, et pour l'instant nous en sommes juste à rattraper ce que nous aurions dû faire il y a plusieurs années.

Patrick STOULS : Une remarque, et une question à l'attention du STIF.

Le STIF peut-il réglementer l'usage des klaxons employés par les locomotives ? Des plaintes m'ont été rapportées. Des trains de marchandises passent la nuit en gare de Houilles – Carrières, avec des chauffeurs très zélés qui donnent des coups de klaxon à 3 heures du matin. Cela réveille tout le monde, parce que cela fait beaucoup plus de bruit qu'un simple train qui passe.

Le STIF peut-il réglementer cela ? Merci.

Olivier GUÉRIN : C'est peut-être plutôt la SNCF ? Pouvez-vous dire quelque chose sur le sifflet ?

Luc ROBERT : Il y a des zones où l'usage du klaxon est interdit, en zone urbaine, sauf pour raisons de sécurité. Il se peut qu'à un moment, pour une raison de sécurité, et heureusement, on utilise le klaxon. Si malheureusement quelqu'un se promène au bord de la voie… Mais je ne pense pas que l'usage du klaxon soit abusif dans le secteur qui vous concerne.

Florian BOHEME, Conseiller municipal de Houilles : Je serai très concret. Mme Gourlet, du STIF, nous a parlé de Seine-Aval. Je crois que dans l'élan de vos paroles, que nous buvons tous, vous avez omis de dire comment feront les habitants de la Boucle de la Seine pour se rendre en Seine-Aval.

Il semble ce soir qu'il y ait un large consensus, et je crois qu'il faut le rappeler, c'est ce soir ou jamais : nous voulons en effet un arrêt, que ce soit à Sartrouville ou à Houilles, parce qu'il y aura une zone d'emploi, qui est en train de se développer, et va se développer.

En plus, il est important de rappeler qu'il y a déjà une zone historique d'emploi. Ce sont des emplois ouvriers, ce ne sont pas des cadres qui se rendent à Paris mais des ouvriers qui vont travailler, notamment dans le Mantois, et il faut favoriser l'accès aux transports collectifs pour ces populations qui sont peut-être plus en difficulté que d'autres.

Vous avez parlé de l'intermodalité, seulement au niveau ferroviaire. Où en est-on sur l'intermodalité ? Monsieur le Maire de Houilles a parlé du tramway qui arrive sur le pont de Bezons, mais j'ai envie de parler d'intermodalité au niveau des transports doux, par exemple.

Si l'on arrive à décrocher cette gare, qu'elle soit à Sartrouville ou à Houilles, est-ce que le STIF, et RFF qui a parfois des bandes de terrain le long des voies, seront prêts à favoriser le transport doux, notamment l'usage du vélo ?

Cela règlerait aussi un autre problème : celui de Nanterre-Université, avec une Faculté et un Pôle universitaire très important, en pleine rénovation et qui, justement, est amené à se développer.

Je crois que les jeunes qui habitent dans notre secteur de la Boucle de Seine pourraient tout à fait se déplacer de manière très simple en transport doux vers la Faculté de

Nanterre. Avez-vous aussi une réponse à cette question ?

Je vous remercie.

Olivier GUÉRIN : Merci. Deux points, la desserte de Seine-Aval, vous pouvez repréciser ; et l'intermodalité.

Luc ROBERT : La desserte de Seine-Aval : actuellement, lorsque vous habitez à Houilles et vous voulez rejoindre les emplois de Seine-Aval, vous n'avez que 2 trains par heure en tout et pour tout, qui desservent Houilles et vont directement vers Poissy et au-delà.

Dans le futur, certes, vous aurez une correspondance, mais vous aurez 6 RER A jusqu'à Poissy, et ensuite, vous avez vu la desserte, le nombre exact dans ce sens-là n'est pas encore définitif mais de toute évidence, il sera au moins du double des 2 seuls trains qui circulent actuellement de Poissy vers Mantes. Le matin, on aura a minima 2 fois plus de trains entre Poissy et Mantes, donc beaucoup plus de possibilités pour se rendre vers Seine-Aval depuis Houilles.

Sandrine GOURLET : En ce qui concerne l'intermodalité, plusieurs choses.

Il y a eu un renfort d'offres important sur les bus, ces dernières années, puisque depuis 2005 il y a eu l'augmentation de fréquence sur les bus OPTILE et sur les bus RATP, qui desservent la commune.

Il faut savoir que cela représente un investissement, des frais supplémentaires, de 2 millions d'euros par an. Pour améliorer la desserte de Houilles, il y a donc eu 2 millions d'euros par an mis en plus, chaque année, depuis 2005.

Concernant les projets en cours, comme je vous l'ai dit il y a la restructuration des bus pour accéder au T2 au pont de Bezons, à la fois pour améliorer la restructuration pour accéder au T2 au pont de Bezons et aussi pour en profiter pour que certaines lignes qui utilisaient ce qui sera demain le tram puissent être réaffectées à d'autres usages et à d'autres types de desserte.

Donc, on n'oublie pas ces éléments, sur lesquels on travaille par ailleurs.

Fabienne ZANGA, Houilles : Je prends le RER tous les matins. Je voulais juste rebondir sur deux choses.

Sur ce qu'a dit Madame en début de débat : je suis tout à fait d'accord, on voyage comme du bétail dans les RER, c'est de pire en pire.

Vous nous annoncez que vous allez supprimer la ligne Houilles – Saint-Lazare en train direct, qui nous permettait de rejoindre Saint-Lazare en 10 ou 12 mn, ce qui était très pratique quand le RER ne fonctionnait pas ou ne passait pas. Donc, là, il n'y a aucune solution puisque, a priori, le RER E ne s'arrêtera pas en gare de Houilles.

Allez-vous augmenter le nombre de trains omnibus pour Saint-Lazare ? Puisque grâce à Eole Saint-Lazare sera désengorgée, il y aura moins de trains. Donc, augmenterez-vous la fréquence de ces trains, et peut-être leur vitesse ? Ceci, pour essayer de rattraper ce que l'on perd.

Olivier GUÉRIN : Je crois que l'on a déjà répondu en partie à cette question. Voulez-vous préciser ?

Sandrine GOURLET : Un point que je n'ai pas eu l'occasion d'exprimer : je vous ai parlé du schéma directeur du RER A, où l'on est en phase d'étude, de diagnostic, et dans le diagnostic une étude est faite aussi, sur les conséquences du cadencement 2008, donc de la suppression des trains faite en 2008.

Ce sont bien des éléments que l'on réexamine, sur les besoins de transports, ce que cela a généré comme problématiques, comme flux, comme reports. Ces questions seront réexaminées dans le cadre du schéma directeur du RER A.

Alexandre JOLY : Tout à l'heure, on a parlé de la cohérence entre les différents moyens de transports, et remettre cela dans un contexte général.

Il est évident qu'il y a des projets pour lesquels on n'est pas rentré dans les détails mais nous en avons parlé lors de notre dernière rencontre, et en même temps c'est aussi une volonté du Conseil général : parler d'encorbellements pour passer la Seine sur des structures qui existent déjà.

De la gare de Houilles, pour aller à la Faculté de Nanterre, il faut 10 mn à 12 mn s'il y a un encorbellement, à une allure normale, alors qu'en passant par les voiries et les nationales, il faut 20/25 mn, voire une demi-heure, et dans des conditions plus acrobatiques pour ne pas dire dangereuses.

De même, il y a la volonté dans le travail qui est fait… Peut-être serait-il bon de nous accompagner aussi en disant que l'on ne peut pas répondre complètement à la question d'une manière, que l'on regarde les autres. Il est question aussi de voir en site propre ce qui fonctionne très bien depuis Mantes, en profitant de l'A14, en faisant par contre une gare routière dans la plaine de Montesson.

C'est cet ensemble et cette cohérence que l'on voudrait voir au titre de la CCBS pour améliorer.

Roland DUGAGE : Je vous avais posé une question tout à l'heure sur les problèmes de sécurité et fiabilité ; ce sera vrai pour le RER A et le RER E.

Y a-t-il des projets à long terme d'automatisation des réseaux RER, ce qui à mon sens serait la seule possibilité de gérer ces problèmes ?

Jean FAUSSURIER : C'est une question très pertinente que nous avons, avec la SNCF, parfaitement à l'esprit. C'est bien un des sujets qui apporteront une réponse en termes de fiabilité.

Il faut rappeler que le système de signalisation actuel du contrôle de vitesse a une trentaine d'années, à l'horizon 2020 il aura donc une quarantaine d'années en termes de développement, donc nous nous disons bien qu'à l'horizon 2020 on ne va pas livrer des nouvelles lignes avec des systèmes développés dans les années 80.

Votre question fait tout à fait du sens et nous l'avons présente à l'esprit. Nous y reviendrons.

Marie-Ange DUSSOUS : Je suis désolée, on n'a pas répondu à ma question : aujourd'hui, que proposez-vous pour désengorger le RER A ? Il est blindé, et vous n'avez pas de réponse.

On sait que 4 ou 5 tours sont en construction à La Défense, donc on va encore augmenter

la capacité de La Défense.

Le train de Poissy est blindé à Houilles, il se vide pour moitié à La Défense, et c'est vrai aussi dans le sens inverse. Quand on rentre le soir, le RER est blindé et il se vide aux trois quarts à Houilles. Donc, si vous ne nous proposez pas plus de RER A, cela n'arrange pas le problème. On ne s'en sort pas.

N'y a-t-il pas une solution : faire des trains qui arrivent de Cergy ou de Poissy, terminus La Défense, qui repartent dans l'autre sens. Ils ne sont peut-être pas tous obligés de traverser Paris. Il y a énormément de gens qui descendent à La Défense, ils ne vont pas plus loin.

Sandrine GOURLET : J'ai indiqué en début de présentation, que plusieurs améliorations sont attendues sur le RER A : l'arrivée en 2011 du nouveau matériel roulant à 2 niveaux, c'est 130 rames, parce qu'avec le RER A dès que l'on fait quelque chose, on a tout de suite des dimensions assez importantes. Donc, 130 rames seront livrées progressivement pour remplacer le matériel roulant du RER A, pour lequel le STIF participe à l'investissement à hauteur de 650 millions d'euros (on est tout de suite sur de gros montants).

L'autre élément est que l'on a demandé à la RATP de réfléchir à la manière de mieux exploiter le RER pour sortir de la situation actuelle où le nombre de RER que l'on arrive à faire passer sur les infrastructures du RER A est très en-dessous de ce que l'on en attend. Des mesures d'exploitation ont donc commencé à être prises : comme on vous l'a dit, avoir notamment l'interconnexion et le retournement des trains plutôt à La Défense en situation perturbée, que comme fait précédemment à Nanterre.

Des groupes de travail sont en place pour arriver à un schéma directeur du RER A, pour revenir à des niveaux de trafic de 28 à 30 RER dans le tronçon commun… Le problème est qu'il est difficile de retourner des trains et de les faire repartir dans l'autre sens, parce qu'il y a aussi des gens qui attendent les RER à l'autre bout.

C'est un des enseignements que nous avons retenus pour le RER E : nous avons un système d'exploitation où les RER ne font pas les trajets de bout en bout de la ligne, mais s'arrêtent à un endroit et y retournent, et de l'autre côté aussi, pour éviter ce problème assez régulier : un problème d'exploitation qui se passe sur la branche est du RER A aura des répercutions jusque chez vous parce que ce sont les mêmes RER qui traversent Paris de part en part. Ce sont des enseignements que l'on tire progressivement (ce n'est pas faisable facilement sur les RER existants) pour les futures exploitations de RER.

L'objectif du schéma directeur du RER A est aussi de se poser toutes ces questions et de se demander : quels investissements peut-on faire ? Des zones de retournement, des voies supplémentaires, peuvent-elles être faites et permettre d'améliorer l'exploitation du RER A ?

Serge GODAERT : Je vous rappelle que nous vous proposons toujours de faire une voie supplémentaire, et un tunnel au niveau de Maisons-Laffitte.

Je vous engage à venir nous voir.

Michel GAILLARD : Nous allons passer à la phase de conclusion.

M. Faussurier, Mme Gourlet, avez-vous quelques mots de synthèse sur ce que vous avez retenu ?

Jean FAUSSURIER : Nous allons dire deux mots, avec Sandrine, sans nous être vraiment concertés.

Nous avons trouvé cette réunion extrêmement utile, parce qu'elle nous permet de faire remonter un certain nombre de sentiments réels, du vécu, notamment de la population de la Boucle de Montesson.

Demain, dans le projet que nous vous avons présenté, ni le RER A, ni le RER B ne vont à Paris Saint-Lazare, donc ils vont apporter des réponses relativement parallèles : je rentre dans Paris avec le RER A, je rentre dans Paris avec le RER E, même si le RER E (je réponds à votre question, Monsieur le Maire) va à Magenta, et donc organise la connexion avec le nord de Paris.

Cela ne résout pas la question soulevée par une bonne partie de la population : comment vais-je rapidement à Saint-Lazare ?

Je vais laisser Sandrine poursuivre, parce que je crois que c'était sa première introduction ; nous sommes au début d'une réflexion, le champ de réflexion est encore ouvert, nous avons le temps de raisonner d'ici 2020. C'est donc le moment d'engager la discussion, la réflexion sur les dessertes. Nous n'avons pas toutes les réponses, à ce stade.

Sandrine GOURLET : C'est sûr, pour nous, il est très important de pouvoir aussi confronter les discussions que l'on peut avoir avec des élus, avec des représentants d'associations, et puis de venir vous voir, cela nous permet aussi d'avoir cet échange, de présenter les choses, de vous dire que demain il y aura du matériel roulant, que des choses bougent.

C'est aussi permettre de dresser des perspectives d'évolution de ce qui va se passer à Houilles, à Sartrouville et à Maisons-Laffitte, parce que nous avons assez peu l'occasion de venir, comme cela. Nous ne venons pas forcément vous voir pour vous dire que dans un an il y aura du nouveau matériel roulant. C'est peut-être un tort, mais là c'est l'occasion de le faire.

Nous avons bien entendu les difficultés que posait la suppression du direct sur Paris Saint-Lazare.

Je vous assure que quand nous avons commencé à réfléchir aux grilles de desserte, nous les avons tordues, refaites, refaites encore. Nous sommes quelques uns à avoir vraiment essayé de voir tout ce que l'on pouvait tirer de l'infrastructure.

Nous ne disons pas que nous avons la solution la meilleure et la plus parfaite ; c'est aussi pour cela que nous avons besoin de vous entendre. Pour nous, ce sont des réunions très intéressantes de ce point de vue-là. Donc, merci.

Michel GAILLARD : Quelques mots de conclusion.

Je l'ai déjà dit, la Commission ne se prononce pas sur le fond, donc je ne juge pas ce qui a été dit et les réponses apportées.

J'ai entendu quatre points à souligner.

1. C'est ce que vous avez dit, Monsieur le Maire : c'est une approche globale qui est souvent nécessaire sur un territoire. Il est vrai que nous abordons la question des transports sous un seul angle, celui du projet du RER E, avec ses incidences sur le

RER A, etc. A l'évidence, il y a une réflexion à avoir sur l'ensemble des problématiques transport d'une Boucle comme celle-ci, et pas seulement sur un seul projet. Mais, ce n'est pas l'objet de notre débat public.

2. Dans des projets complexes comme celui-là, il y a sans cesse des efforts de pédagogie à faire de la part du maître d'ouvrage pour expliquer en quoi sa proposition a certaines vertus et certains mérites. J'ai compris qu'un certain nombre de choses ont conduit à la solution qui est proposée ; les portes ne sont pas fermées, c'est ce que vous venez de dire, mais il y a des contraintes qui sont évidemment à prendre en compte.

3. La contrepartie de cette fameuse absence d'arrêt à Houilles ou à Sartrouville est une très forte attente du côté du RER A, qui est censé apporter toutes les réponses de transport. On a bien noté les plaintes en termes de qualité, sous tous les aspects. Là, il y a un vrai sujet de réflexion, qui est en cours, comme l'a signalé Mme Gourlet. Les réponses sont peut-être dans l'amélioration de ce fameux RER A, aujourd'hui source de bien des difficultés.

4. La ligne Paris – Normandie : j'ai bien compris que le jour où elle arrivera, ce sera la solution non pas miracle, mais qui apportera un saut qualitatif très important. Le seul problème est que les échelles de temps ne sont pas les mêmes. Les problèmes du RER A sont aujourd'hui, la solution RER E est à 2020 et concernant la ligne Paris – Normandie, on saura peut-être fin 2011 à quelle échéance elle sera.

Merci à tous de votre participation.

Soyez certains que le compte rendu et le bilan du débat public reflèteront bien tout ce qui a été dit.

(Applaudissements).

Fin à 21 h 45.