

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

**LE PERCEMENT D'UN TUNNEL ENTRE SAINT-LAZARE ET
LA DEFENSE : QUEL TRACÉ ? QUELS TRAVAUX SUR QUELLE DURÉE ?
QUELLES CONTRAINTES ?**

Paris, le 9 novembre 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, membre de la CPDP

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 M. Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public : Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre et, pour la débiter, je vais tout de suite passer la parole à Mme Annick Lepetit, députée de Paris, adjointe au maire de Paris en charge des déplacements, des transports et de l'espace public, qui nous dira quelques mots d'accueil selon la tradition de nos débats publics.

Annick LEPETIT, Députée et Conseillère de Paris, adjointe au maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public : Merci beaucoup. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis très heureuse de vous accueillir à Paris, dans le 8^{ème} arrondissement, et je remercie tous les membres qui sont assis derrière cette tribune d'être auprès de nous pour nous présenter le projet du prolongement du RER E.

Ce projet, vous le savez, concerne de nombreuses villes. D'ailleurs, beaucoup de réunions publiques ont déjà commencé et sont aussi programmées pour recueillir l'avis des habitants, des utilisateurs des transports en commun et des utilisateurs du RER E. Il concerne aussi, évidemment, Paris puisqu'il va relier, dès lors qu'il sera prolongé, l'Est parisien à l'Ouest parisien, en permettant à beaucoup de voyageurs de pouvoir transiter par un pôle de transport extrêmement important, une connexion importante qui est La Défense.

Au-delà, ce prolongement d'Eole permettra surtout de désaturer le RER A. C'est d'ailleurs sur cette base que le projet a été construit, c'est en tout cas son objectif N° 1. Les Parisiens sont bien sûr aussi concernés par le RER A.

La Ville de Paris participe au financement de la future gare, qui s'appellera la gare Eole Evangile et qui sera située à cheval entre le 18^e et le 19^e arrondissement.

Le prolongement d'Eole permettra aussi d'améliorer la fréquence des trains du RER actuel. Avec ce prolongement, nous aurons donc une fréquence bien meilleure que celle que nous avons aujourd'hui.

Ce soir, la concertation porte principalement sur les tracés des tunnels, entre la Gare Saint-Lazare et La Défense. Trois propositions détaillées vous seront présentées.

Je tiens à vous dire à ce stade et au nom du Maire de Paris que nous sommes particulièrement satisfaits de voir des projets de transport sur lesquels les entreprises de transport et aussi les élus réfléchissent depuis pas mal de temps. Certains projets sont plus anciens que d'autres. Il se trouve, et ce n'est sans doute pas le hasard, qu'un certain nombre d'entre eux, et pas des moindres, sont aujourd'hui en concertation et soumis au débat public. Récemment, un débat public a eu lieu concernant la désaturation de la ligne 13 avec le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen et M. Gaillard s'en souvient bien puisque c'était lui déjà qui était le garant du débat public mais nous avons bien sûr fait un bilan de cette concertation. Puis, en ce moment, depuis cinq ou six semaines, nous avons commencé d'autres débats publics, un qui concerne le projet porté par le gouvernement, le Grand Paris, un projet en nombre de kilomètres peut-être encore plus long que celui qui nous occupe ce soir, et

également un projet porté par la région et les départements que nous appelons Arc Express, qui est une rocade autour de Paris.

Nous avons donc du pain sur la planche, si je puis dire. Ces moments sont importants parce que ce sont ce que j'appelle des moments privilégiés où nous pouvons, sur la base de projets et avec des pistes différentes, recueillir votre avis et, à la fin des réunions publiques, en faire le bilan et s'en inspirer.

Certains sont portés par des entreprises différentes. Ce soir, Réseau Ferré de France va participer à cette présentation. Je tiens à souligner le travail du STIF, le syndicat des transports franciliens, puisque le STIF est concerné par tous les projets. Je vous remercie d'être là parce que quasiment tous les soirs, avec tous ces débats publics, vous êtes en présence des habitants, des usagers et je pense que pour vous, c'est essentiel d'avoir leur sentiment.

Merci et très bon débat.

Michel GAILLARD : Merci, Madame.

Si vous le voulez bien, nous allons engager cet échange avec vous. Je vous donnerai tout d'abord le déroulement de la réunion et dirai quelques mots pour rappeler ce qu'est un débat public. Il y aura ensuite une présentation du projet puis nous passerons à la phase questions-réponses. Je rappelle que ce soir, la rencontre est centrée sur le choix des tracés sur Paris, sur la question du tunnel, sur les projets parisiens, la partie parisienne de ce projet, sachant qu'il peut évidemment y avoir d'autres questions sur le reste du projet, ce n'est pas interdit.

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Michel GAILLARD : Le débat public est prévu dans le Code de l'environnement. Il a pour objectif de faire en sorte que, sur les grands projets ayant un impact sur la vie des gens, sur l'infrastructure d'une région, d'un pays, et un impact sur l'environnement, le public puisse donner son avis et s'exprimer de manière à ce qu'ensuite, les maîtres d'ouvrage puissent prendre une décision finale tenant compte de ce qu'ils ont entendu et des avis exprimés.

La Commission nationale du débat public est donc l'organisme qui organise ce débat public, en prend la décision. C'est une autorité administrative indépendante qui est en charge de l'organisation de ce débat public.

Pourquoi un débat public sur ce projet Eole ? Tout simplement parce que les maîtres d'ouvrage que sont RFF et le STIF (syndicat des transports, organisateur de transports publics en région Ile-de-France), ont saisi simultanément la CNDP le 18 décembre sur ce projet, qui a décidé le 3 février qu'il fallait effectivement organiser un débat public en raison de son importance et de ses impacts sur l'économie de la région, sur son intérêt à divers titres, souhaitant, et c'est clairement dit dans la décision, qu'il y ait une réflexion sur l'articulation de ce projet avec les autres grands projets en cours dans la région qu'évoquait Mme Lepetit tout à l'heure.

Le débat est animé par une Commission particulière qui, pour chaque projet, est nommée pour organiser et conduire le débat public. En la circonstance, cette Commission est composée de Mme Sévrain, M. de Trémolles, M. Guérin et moi-même qui la préside. Notre mission est de veiller à ce que ce débat soit bien ouvert à tous, que tous les avis puissent s'exprimer, qu'il y ait transparence, respect des règles du débat démocratique. Le respect des règles du débat démocratique veut dire que chacun s'exprime avec le même poids dans ce débat, il y a le même temps de parole et la parole de chacun est égale à celle du voisin. Les activités de cette Commission sont de diffuser l'information, organiser le débat et rédiger un compte rendu, j'y reviendrai tout à l'heure.

Pour assurer cette information, différents moyens ont été mobilisés. Je voudrais insister sur le support informatique, le site Internet de la Commission, qui permettra à chacun ne pouvant pas participer aux rencontres publiques de poser des questions, d'exprimer un avis en allant sur ce site, outre le fait que, sur ce site, on trouve évidemment les dossiers du débat mais également les comptes rendus des réunions. Le site Web a beaucoup d'importance dans le partage de l'information et la possibilité de s'exprimer.

Des réunions publiques ont été prévues et organisées. Il y en a dix, aujourd'hui c'est la sixième et, au cours du débat public et suite à des demandes formulées par les élus, nous avons prévu une audition publique à Cergy-Pontoise le 23 novembre des acteurs de ce département que sont les élus bien sûr mais aussi le monde économique, le monde universitaire, qui ont souhaité faire part des interrogations de ce département, du Val-d'Oise, à l'égard de ce projet de prolongement du RER E.

Nous avons également prévu d'organiser un atelier sur les questions de bruit qui intéresse particulièrement les habitants du Val de Seine où passe le tracé actuel francilien et où passera le futur RER parce qu'il existe aujourd'hui des points noirs de bruit sur cette ligne et qu'à l'occasion de ce projet est souvent revenue la question : comment sera traité le bruit le long de ce tracé ? Nous avons donc pris la décision d'organiser cet atelier qui sera une occasion pour les associations et les élus d'aller un peu plus loin dans les échanges et la réflexion sur ce qu'est la situation actuelle, ce qu'elle sera dans le futur et éventuellement les mesures que nous pouvons apporter à ces problèmes de bruit aussi rapidement que possible.

Des rencontres avec les usagers ont eu lieu dans les Gares Haussmann Saint-Lazare, Magenta et à La Défense.

Les cahiers d'acteurs s'adressent aux institutionnels qui souhaitent faire part de leur avis sous forme d'un quatre pages qui est à leur disposition à l'entrée.

Que se passe-t-il après le débat public ? Le débat public en cours est clos le 19 décembre. La réunion de clôture sera le 16 décembre. Nous aurons deux mois pour rendre public un compte rendu de ce débat, le président de la Commission nationale en tirant lui-même le bilan. Ensuite, les maîtres d'ouvrage auront trois mois pour prendre leur décision finale : que retiennent-ils de ce débat ? Quel choix de tracé font-ils ? Cette décision aussi sera publique.

Ensuite, viendra une autre phase, celle de l'enquête publique qui parfois est confondue avec le débat public. Ce n'est pas la même chose. Elle interviendra à l'issue de tout ce processus.

Voilà ce que je voulais dire pour démarrer cette rencontre. Je présente les personnes qui feront l'exposé sur le projet, en commençant par M. Rachid El Mounzil, directeur adjoint du projet à RFF, M. Jean Faussurier, directeur du projet à RFF, Réseau Ferré de France, Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, Christophe Deniau, chef du projet Eole au STIF, et M. Luc Robert, de chez Transilien à la SNCF. La SNCF est aujourd'hui l'exploitant de la ligne et il était important que cet exploitant, qui apporte tout son concours à la réflexion sur le projet, soit associé à ces échanges avec le public, d'où sa présence à cette table.

Sur ces quelques propos, avez-vous des questions, des doutes ou des interrogations, avant que je passe la parole aux maîtres d'ouvrage ? (Non).

LES ACTEURS DU PROJET

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Bonsoir. Donc, trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet, les deux promoteurs de ce projet que sont RFF et le STIF, RFF en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, qui est maître d'ouvrage du projet, et le STIF, l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Le STIF est présent car c'est lui qui fixe la politique d'exploitation, qui valide le choix d'investissements et les principales caractéristiques techniques des projets et arrête leur financement. Le troisième acteur est la SNCF, exploitant du réseau francilien et du RER E.

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

PRESENTATION DU PROJET

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Bonsoir. Le RER E tel que nous le connaissons aujourd'hui a pour terminus Haussmann Saint-Lazare d'un côté, Chelles Gournay d'un autre côté à l'Est et Tournan. Cette ligne a parfaitement rempli ses objectifs, c'est-à-dire qu'entre sa mise en service et cinq ans après, elle avait doublé le trafic avec 80 millions de voyageurs par an. Le projet que nous vous présentons aujourd'hui poursuit cette ligne par un tunnel jusqu'à La Défense, qui débouche à Nanterre. Il se raccordera à la ligne existante Paris-Poissy jusqu'à Mantes.

Le contexte dans lequel se situe ce projet peut être résumé en trois éléments fondateurs :

- l'évolution des déplacements en volume mais particulièrement des déplacements en transport collectif. C'est le premier élément sur lequel il faut apporter une réponse ;
- le besoin d'alléger la saturation d'un certain nombre de points du réseau pour ce qui nous concerne ce soir, bien entendu, le RER A mais également la ligne Paris-Mantes, qui est aujourd'hui en limite de capacité ;
- le besoin de desservir des nouvelles zones d'emploi qui s'ajoute à l'attente très forte d'une amélioration de la desserte de La Défense. Ces nouvelles zones d'emplois sont le territoire de Nanterre et Seine Aval, c'est-à-dire le territoire compris entre Poissy et Mantes.

Dans ce contexte, l'objectif fondamental reste de développer un axe Est-Ouest complémentaire du RER A. Comme vous le voyez, avec le prolongement du RER E à l'Ouest, c'est une zone de 1,4 million d'habitants qui est concernée. La ligne dans son ensemble, une fois terminée, couvre un périmètre d'influence qui concerne à peu près 30 % de la population francilienne. Une fois réalisée et mise en service, la ligne transportera chaque jour un demi-million de voyageurs.

L'objectif est de proposer en 2020 des temps de trajet fiables et réguliers. Pour cela, le projet ne concerne pas uniquement une infrastructure. Bien entendu, il y a un projet d'infrastructures que nous allons vous présenter mais également d'autres éléments qui constituent le projet Eole : d'abord, une réflexion sur l'organisation de l'exploitation, ensuite une réflexion sur l'amélioration de l'offre de services, à travers le schéma de desserte qui vous sera présenté et l'arrivée de nouveaux matériels roulants.

Pour l'infrastructure, il y a quatre composantes qui nous paraissent indissociables dans le projet :

- des aménagements sur la ligne existante entre Poissy et Mantes. Ces aménagements ont pour objectif d'améliorer la régularité des trains ;
- la réalisation d'un tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, qui permettra de boucler le maillage entre Val-de-Fontenay et La Défense, RER A, RER E ;
- les aménagements à Nanterre, qui permettront le raccordement du tunnel sur la ligne existante avec notamment pour effet de libérer la capacité en Gare de Saint-Lazare puisque les trains qui vont aujourd'hui à Saint-Lazare rentreront dans le tunnel et donc libéreront de la capacité en Gare Saint-Lazare ;
- également, partie prenante du projet, deux à trois nouvelles gares que nous allons vous présenter.

Il existe trois variantes de tracé :

- au départ d'Haussmann Saint-Lazare, une première variante est le tracé passant par la Porte de Clichy, avec une gare Porte de Clichy. Pour ne pas

vous le cacher, cette option n'est pas privilégiée. Il n'en reste pas moins qu'il existe un besoin de desserte de la Zac des Batignolles. C'est pour cela que, de façon connexe et intégrée au projet, il existe un projet d'amélioration de la desserte de Pont Cardinet à partir de Saint-Lazare ;

- le deuxième tracé passe par la Porte Maillot, avec une gare Porte Maillot, et rejoint La Défense à travers une ligne qui sera parallèle à la ligne 1, au RER A ;
- la troisième variante s'écarte de la Porte Maillot et va directement à La Défense.

Il y a donc un débat entre une gare Porte Maillot ou une gare Porte de Clichy.

Trois options de gares à La Défense, qui seront à discuter en fonction de critères tels que la capacité de décharge du RER A, la faisabilité technique d'implantation, les avantages en termes d'émergence, en termes d'implantation urbaine.

Enfin, trois options de raccordement à Nanterre entre la ligne existante et le tunnel, en aérien ou en souterrain.

Vous voyez les différents travaux qui auront lieu sur cette partie du tracé : la gare Evangile, pour laquelle les travaux démarreront l'an prochain, avec des voies de retournement qui seront réservées pour Eole ; la mise en accessibilité des quais à Haussmann Saint-Lazare ; les réalisations de gare Porte de Clichy ou Porte Maillot ; un tunnel de 8 km environ ; les gares à La Défense et à Nanterre et, enfin, les raccordements à la ligne existante.

J'en ai fini avec cette présentation rapide de l'infrastructure. Je passe la parole à mon collègue du STIF, qui va vous présenter l'exploitation.

Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF : Passons maintenant à l'exploitation du RER.

Cette exploitation, combinée à l'infrastructure que nous venons de vous présenter, doit permettre d'améliorer l'accessibilité du territoire, ceci avec une grande fiabilité.

Une exploitation en recouvrement

Tout d'abord, un constat positif : le RER E, dans sa configuration actuelle, est celui qui a le meilleur niveau de régularité en Ile-de-France. Notre objectif, en prolongeant le RER E vers l'Ouest, est de garder ce niveau de performance. C'est pourquoi nous avons réfléchi à une nouvelle organisation de l'exploitation et particulièrement à un principe d'exploitation en recouvrement qui vous est présenté à l'écran.

Les trains de l'Est comme ceux de l'Ouest circulent chacun sur un tronçon qui ne va pas jusqu'au bout de la ligne. Chacun des deux tronçons se superpose dans la partie centrale et, dans cette partie, tous les trains s'arrêtent. D'une part, pour l'Est, les 16 RER E actuels iraient jusqu'à Nanterre la Folie. Pour l'Ouest, les 6 RER E nouveaux, au départ de Mantes-la-Jolie, iraient jusqu'à Magenta voire Evangile.

Ce principe présente plusieurs avantages. Il permet de densifier le trafic dans la partie centrale, avec 22 trains à l'heure de pointe. Il réduit la longueur de la ligne, ce qui améliore son fonctionnement. La séparation en deux tronçons distincts évite de répercuter les incidents d'une extrémité de la ligne sur le reste de la ligne. Par exemple, un train qui serait en difficulté entre Mantes et Nanterre n'empêche pas les allers-retours des trains qui seraient sur la partie Est par exemple, entre Chelles et Nanterre la Folie.

Le projet apporte une amélioration de l'offre de services en termes de choix d'itinéraire, de desserte, de temps de parcours, de fiabilité et de confort.

Les avantages pour les Franciliens

Le bénéfice concerne l'ensemble des Franciliens. Comme vous pouvez le voir sur ce schéma, le RER E vers l'Ouest permet une liaison Est-Ouest alternative au RER A et il permet de renforcer le maillage du réseau.

Pour l'Est, les 16 RER E actuels iront directement à La Défense, ce qui évitera aux usagers de prendre le RER A à Val-de-Fontenay pour se rendre à La Défense, par exemple. Pour les usagers des RER B et D en provenance du Nord et se rendant vers l'Ouest, ils pourront prendre directement le RER E en gare de Magenta ou Gare du Nord, ce qui leur évite d'aller jusqu'à Châtelet. Ceci a pour effet de délester les parties les plus chargées du réseau qui sont concernées : Châtelet, Gare du Nord, Magenta mais aussi le pôle de Châtelet et, plus globalement, le RER A dans sa partie centrale entre Auber et Châtelet.

Cette extension du RER E vers l'Ouest crée une quatrième alternative pour se rendre à La Défense, ce qui rend le réseau de transport plus robuste, notamment en cas d'incident sur l'une des lignes.

Ce nouvel axe de transport est aussi un meilleur accès pour l'Ouest à Paris et à sa banlieue, notamment avec de nouvelles correspondances en gare de La Défense et au-delà, tant pour le RER E que pour le RER A.

Le schéma de desserte actuelle entre Mantes et Poissy

Nous allons maintenant passer à l'évolution du nombre de trains et de gares desservies, ce que nous appelons la desserte. Voici le schéma de desserte actuelle entre Mantes et Poissy. Deux éléments importants sont à garder à l'esprit. Tout d'abord, nous sommes limités à 14 trains du fait des capacités d'accueil restreintes en gare de Paris Saint-Lazare et tous ces trains, qui sont des trains rapides, des trains normands et des Transilien, partagent les mêmes voies, peuvent se gêner, ce qui est aujourd'hui source d'irrégularités. Ces 14 trains se regroupent en deux grandes catégories. Vous avez les trains Transilien actuels qui ont vocation à être remplacés par le RER E, et les autres trains, des trains normands, qui s'arrêtent pour moitié, donc quatre d'entre eux, à Mantes-la-Jolie avant de rejoindre Paris Saint-Lazare. Aujourd'hui, nous avons donc 10 trains qui s'arrêtent en Seine Aval. Avec le projet, nous proposons d'en rajouter deux.

La desserte proposée par le projet à l'heure de pointe du matin

Je vous présente maintenant la desserte proposée par le projet à l'horizon 2020 à l'heure de pointe. Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs :

- renforcer la desserte interne à Seine Aval en accompagnement du développement de ce territoire, qui est porté par l'OIN Seine Aval, grâce à 8 trains, les 6 RER qui remplacent les 6 Transilien, et 2 trains au départ de Vernon qui desserviraient aussi Seine Aval ; des liaisons plus directes entre Mantes et Poissy puisque nous supprimons par exemple, sur cet itinéraire, les correspondances ;
- favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne, avec les 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta Evangile, avec 5 trains normands avec arrêt à Mantes qui iraient jusqu'à Paris Saint-Lazare, et avec un train normand avec arrêt à Mantes qui irait directement à La Défense ;
- améliorer la desserte francilienne pour les Normands, avec le train direct avec arrêt à Mantes à destination de La Défense et avec un train supplémentaire à Vernon.

Donc, tant pour Seine Aval que pour les Normands, ce sont au final 16 trains qui se gênent moins du fait des aménagements prévus sur l'infrastructure existante. Avec les travaux, nous aurons donc atteint la fiabilité attendue.

En résumé, sur 16 trains qui circuleraient sur les mêmes voies, 12 s'arrêteraient en Seine Aval, c'est-à-dire deux de plus qu'aujourd'hui. 5 iraient jusqu'à Paris Saint-Lazare et 7 desserviraient La Défense.

La desserte de Pont Cardinet à l'horizon 2020

Au débat, trois options de tracé sont présentées pour rallier La Défense depuis Haussmann Saint-Lazare. Nous prévoyons dans tous les cas d'améliorer la desserte, l'accès au quartier Clichy Batignolles, qui accueillera un éco-quartier et le futur palais de justice de Paris. Différents modes de transport le permettront.

Par le train, tout d'abord : la ligne Paris Saint-Lazare Versailles Rive Droite, Saint-Nom-la-Bretèche, aujourd'hui, dessert La Défense mais ne s'arrête pas à Pont Cardinet. Si le tracé Porte de Clichy est écarté, nous prévoyons l'arrêt de 16 de ces trains en gare de Pont Cardinet. Ceci renforcerait la liaison entre les deux pôles d'échange majeurs que sont ce quartier et La Défense. A cela, s'ajouterait l'arrêt de 12 trains de la ligne Paris Cergy. L'objectif est donc d'arriver, à un horizon d'Eole, à 28 trains à l'heure de pointe qui s'arrêteraient en gare de Pont Cardinet, ce qui fait environ un train toutes les deux minutes et cela rejoint une fréquence de type métro.

La desserte du quartier sera également renforcée par le métro. Dans le cadre du prolongement de la ligne 14, le STIF a décidé d'étudier un arrêt à Porte de Clichy et l'option d'un arrêt à Pont Cardinet.

Le matériel roulant

Pour ce qui est du matériel roulant, demain, sur l'itinéraire Est-Ouest, nous aurions 65 trains de 225 m de long. Ce serait un nouveau matériel roulant plus performant.

Comme il est performant, il faut qu'il continue à rendre service. Nous prévoyons soit de le conserver et de le compléter avec du matériel nouveau, soit de le mettre en service sur une autre ligne, auquel cas ce serait, pour l'Est, la liaison Est-Ouest avec le RER de demain, du matériel intégralement neuf sur le réseau.

Ce nouveau matériel serait plus performant. Il aurait plus de capacité de transport pour faire face à l'augmentation de trafic, des capacités d'accélération supérieures qui permettraient d'aller plus vite entre les gares, et des portes plus larges, plus nombreuses, à hauteur de quai, ce qui permettrait d'améliorer l'accès aux trains.

En complément, nous prévoyons un programme de mise en accessibilité des gares entre Mantes et Poissy.

Le calendrier prévisionnel à l'issue du débat public

Après le débat public, le STIF et RFF décideront des suites à donner au projet. Notre objectif est une mise en service globale du RER dans sa liaison Est-Ouest à l'horizon 2020 mais, dès 2017, grâce aux travaux, les usagers pourront bénéficier de plus de confort et de plus de régularité sur la ligne existante entre Mantes et Paris Saint-Lazare.

Nous allons maintenant passer au coût du projet.

Jean FAUSSURIER : Pour conclure, quelques mots sur les coûts du projet. A ce stade des études préalables, sachant que les études ont été financées jusqu'à présent dans le cadre du contrat de projet Etat région 2007-2013, par l'Etat et par la région, vous voyez ici la répartition schématique de ce que pourraient être les coûts du projet : d'un côté, le coût du tunnel entre 1,1 et 1,3 milliard d'euros. Le chiffrage est estimatif et fonction des options qui seront retenues à l'issue du débat. La deuxième masse concerne les aménagements sur la ligne existante, de l'ordre de 700 millions d'euros. La troisième, assez variable, est comprise entre 500 et 800 millions d'euros et dépendra aussi des options retenues en termes de gares nouvelles. Je vous remercie.

Michel GAILLARD : Merci bien pour cette présentation. Je voudrais signaler et saluer la présence parmi nous de M. Jean Piraud, président de la Commission technique de l'association française des tunnels et des espaces souterrains, que nous avons invité à cette rencontre. Nous avons pensé qu'il serait intéressant d'avoir un tel expert avec nous ce soir, s'il y a des questions pointues sur l'aspect tunnel du projet, pour apporter sa compétence reconnue. Merci à vous d'être venu.

Sur la partie questions-réponses, je vais donner la parole à Mme Sévrain, qui animera cette phase.

Je rappelle simplement que, quand vous souhaitez poser une question, merci d'attendre le micro, de vous présenter, c'est bien utile pour le compte rendu ensuite, et essayez de respecter le temps de trois minutes maximum par intervention. Un petit chronomètre s'incrute dans l'écran, vous pouvez donc faire de l'autodiscipline. Merci d'avance.

Marie-Françoise SÉVRAIN, Membre de la Commission Particulière du Débat Public : J'ai le plaisir d'animer cette partie du débat questions-réponses. Je voulais aussi vous signaler qu'outre les questions orales, vous pouvez aussi poser des questions écrites qui seront amenées à la table. Mes collègues se chargeront d'en faire une synthèse pour que vous ayez également les réponses.

Je vous propose de prendre la parole. Comme l'a rappelé M. Gaillard, n'oubliez pas de vous présenter en introduction de votre question.

Laurence DOUVIN, Conseiller de Paris, 17^e arrondissement : Je souhaite poser une question concernant le choix des tracés. Je souhaiterais avoir un éclaircissement sur le choix de la Porte Maillot, étant donné que nous avons beaucoup réfléchi à ces différentes options les unes par rapport aux autres. Concernant l'option de la Porte de Clichy, il a été répondu tout à l'heure que la nouvelle Zac Cardinet pouvait être desservie par les lignes L de la SNCF et également par le projet que nous espérons voir aboutir sur la ligne 14 de la station Cardinet. Donc, en ce qui concerne Maillot, il y a, je pense, de nombreux avantages à prendre cette option, notamment sur le plan de l'intermodalité avec ligne 1 et la ligne C, je crois que c'est tout à fait important. Également, cela soulagerait la ligne A.

Je pense qu'il faut aussi que nous considérions qu'arrive Porte Maillot la desserte de l'aéroport de Beauvais, qui est importante aussi, avec 1 million de passagers par an.

Un autre point, qui a été bien indiqué dans la présentation liminaire, sur le plan du développement du lien économique avec les pôles d'emplois, je pense qu'il est tout à fait important, considérant ce qu'apporte le Palais des Congrès, 750 000 visiteurs par an, les ressources hôtelières, qu'il y ait un lien entre le Palais des Congrès et les différentes activités économiques de la Porte Maillot et La Défense, Nanterre et Seine Aval. Ma question était celle-ci : quel est le coût de cet arrêt à la Porte Maillot par rapport au projet ? Il m'a semblé, mais vous allez certainement le préciser, que le coût n'était pas extraordinairement élevé par rapport aux avantages que nous pouvons en avoir, notamment sur le plan économique.

Enfin, nous parlons de l'axe majeur, sur le plan urbanistique, il me semble important que cet axe majeur soit bien traité. C'est là aussi un lien entre La Défense, Maillot, l'Etoile et le Louvre. Voilà donc la question que je souhaitais poser par rapport aux avantages que nous semble véritablement apporter un arrêt Porte Maillot. Je vous remercie.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci, Madame. M. Faussurier va vous répondre sur le coût de la gare de la Porte Maillot.

Jean FAUSSURIER : Merci, Madame. Vous nous posez une question à plusieurs millions. Juste avant de répondre par un chiffre que j'amenderai tout de suite, il existe plusieurs éléments. Le premier est que c'est bien l'objet du débat de faire surgir des options. Nous présentons trois options, nous ne disons pas que le choix est fait de la Porte Maillot. Ensuite, sur le choix de la Porte Maillot, dans les réflexions que nous portons, il y a évidemment une réflexion coût avantages. Dans les trois options de tracé, si nous regardons uniquement la question de la décharge du RER A, il est évident que le tracé direct, parce qu'il est le plus court et ne s'arrête pas, offre le meilleur avantage en termes de décharge du RER A. Bien entendu, un train qui ne

s'arrête nulle part pose, sur 8 km en particulier en milieu parisien, une limite à la réflexion et d'autres fonctionnalités de cette ligne ont conduit à considérer l'intérêt et l'utilité de présenter cette option avec une gare Porte Maillot.

Pour les coûts, nous n'en sommes aujourd'hui qu'à des questions de ratio. Nous sommes dans du souterrain, nos estimations varient entre 500 et 800 millions d'euros, selon les options. Nous sommes dans des chiffrages estimatifs qui se situent autour de 250 à 300 millions d'euros. Il est évident qu'une gare souterraine est beaucoup plus coûteuse qu'une gare aérienne. Tous ces chiffres doivent être pris avec beaucoup de précaution puisque, encore une fois, ce sont des ratios qui ont été extrapolés à travers les coûts des gares Magenta Hausmann. Comme nous n'avons pas dessiné la gare, il est difficile d'être plus précis.

Yves BOUTRY, AUT IDF : Bonjour. Je découvre avec étonnement qu'il existe une nouvelle gare Magenta Evangile, en un seul mot. Je pense qu'un petit flou artistique est entretenu sur le fait de savoir si la desserte de l'Ouest s'arrêtera à Magenta ou à Evangile puisqu'a priori, on ne souhaite pas trop préciser et donner de détails. Autant on donnait des détails très précis sur la desserte côté Mantes, autant, côté Magenta Evangile, c'est le grand flou. Pourriez-vous nous en dire un peu plus ?

D'autre part, quel est le schéma de voies de la gare d'Evangile ? Nous le connaissons parce qu'il y a eu récemment une enquête publique. C'est uniquement un quai central avec deux voies mais dans quels délais seront construites les voies de retournement ? S'agit-il de voies à quai ou de voies supplémentaires au-delà, en direction de Pantin ? Est-ce que ce sont des voies entre Magenta et Evangile qui serviront au retournement ? Je ne veux pas trop rentrer dans la technique mais nous aimerions savoir combien de trains vont aller à Magenta et combien à Evangile ? Nous regrettons que cela n'aille pas jusqu'à Pantin, dans la mesure où Pantin est une zone en plein développement et qu'il y a de la place disponible puisque d'énormes emprises marchandises sont désaffectées sur la gare de Pantin. C'est à voir.

Qu'en est-il de la desserte de ces deux gares à l'Est parisien et non pas à une seule gare comme on veut nous le faire croire mais bon, je ne suis pas dupe.

L'autre question qui m'interpelle beaucoup est celle de l'accessibilité, en particulier pour les gares parisiennes, du tronçon qui sera desservi par les nouveaux trains, ceux qui viendront de Mantes-la-Jolie. A quelle hauteur seront construits les quais pour être compatibles avec les matériels actuels ? On peut très bien comprendre que le matériel actuel devra aller jusqu'à Nanterre la Folie, donc il devra utiliser des gares avec des nouvelles hauteurs. Le matériel nouveau utilisera le tronçon central aussi. Est-ce que le matériel nouveau et le matériel actuel, qui est haut de 1,05 m, seront à niveau ? Je n'arrive pas à comprendre à quelle hauteur seront construits les quais. Le matériel actuel est à 1,05 m, le matériel nouveau sera peut-être à 0,92 m, il sera peut-être plus bas, comment allons-nous résoudre ce problème de quadrature du cercle entre les hauteurs de matériels différents ? Evidemment, la solution est d'acheter un matériel neuf pour toute la ligne mais cela implique des considérations financières et de réutilisation du matériel qui, éventuellement, changerait de ligne. Nous avons bien une petite idée de là où il pourrait aller mais il faut voir.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci pour votre question. Vous allez vous répartir les réponses entre ce qui concerne la gare Magenta Evangile et la compatibilité du matériel roulant et des quais.

Sandrine GOURLET : En ce qui concerne la création de la gare Evangile, il faut bien voir que c'est une gare nouvelle créée sur la ligne E du RER, qui permettra de faire un nouvel arrêt des RER qui viennent de l'Est pour pouvoir se connecter avec le tramway T3 à partir de 2012 et avec le terminus du tramway T8, qu'on connaît plus généralement sous le nom de Tram'Y, qui permet de relier Paris à Saint-Denis, Epinay-sur-Seine et Villetaneuse. Nous parlons donc d'une opération de création d'un nouvel arrêt et d'une nouvelle gare à Evangile, qui est autour de 120 millions d'euros.

Nous souhaitons qu'à l'occasion des travaux de cette gare, nous puissions réaliser dans le même temps les tiroirs de retournement pour pouvoir permettre le retournement des missions qui vont venir de l'Ouest. Pour faire ces travaux, nous sommes sur une ligne exploitée, les gens de RFF vous l'expliqueront mieux que moi, et nous voulions donc réaliser les travaux concomitamment entre la réalisation de cette gare, qui doit permettre de desservir un quartier en développement dans cette partie de Paris, et des tiroirs de retournement. Notre objectif est de pouvoir prolonger le maximum de missions venant de l'Ouest vers Magenta et, au-delà, vers Evangile. Il existe un certain nombre de limites techniques qui contraignent la possibilité de retourner tous les trains à Evangile. Je vais laisser la parole à RFF car ce sont des questions plus précises sur les tiroirs de retournement.

Jean FAUSSURIER : Effectivement. D'abord, vous l'avez remarqué, il n'y a pas une gare Magenta Evangile mais une gare Magenta et une gare Evangile. Ensuite, la demande qui nous est faite est d'arrêter les trains à Evangile. C'est pour cela qu'aujourd'hui, dans les travaux programmés pour Evangile, des tiroirs concernant Éole sont déjà programmés afin de mutualiser les coûts.

La question qui se pose est de savoir aujourd'hui, techniquement, combien de trains venant de l'Ouest on peut retourner à Evangile. C'est pour cela que nous sommes prudents en disant que nous n'avons pas encore la réponse à ce niveau d'études de savoir combien de trains. Notre objectif est la commande qui nous est faite de retourner les six trains. Pour cela, nous sommes engagés, notamment avec nos collègues de la SNCF, à la réflexion sur les conditions qui feront que nous pourrons retourner ces six trains.

J'ajoute que cette réflexion est liée à une réflexion plus générale sur le schéma de desserte qui vous est présenté pour 22 trains, les 16 venant de l'Est et les 6 venant de l'Ouest. Il est bien évident qu'un tel tunnel mérite une réflexion en termes d'exploitation qui est d'un niveau d'ambition un peu supérieur et le calage qui nous a été donné est de 28 trains. Nous sommes dans une réflexion qui portera sur un tunnel qui puisse accepter 28 trains à l'heure, ce qui est le dimensionnement normal d'un tel ouvrage de transport urbain. Cette réflexion ouvre les thèmes du système d'exploitation qui sera mis en œuvre à ce moment-là.

Pour ce qui concerne l'accessibilité, votre remarque est tout à fait exacte et je vais passer la parole à Rachid, qui vous donnera des explications.

Rachid EL MOUNZIL, adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Notre objectif est d'assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans de bonnes conditions, ce qui implique la mise à la même hauteur que le plancher des trains de l'ensemble des quais. Comme le matériel roulant est envisagé comme étant homogène, avec une hauteur de plancher compatible avec un quai à 0,92 m, tous les quais seront mis à 0,92 m. Sur les deux exemples que vous avez cités, c'est-à-dire Magenta et Haussmann, dont la hauteur est supérieure à 0,92 m, nous sommes en train d'étudier les possibilités soit de rehaussement de la voie pour diminuer la hauteur des quais tout en adaptant les installations caténaïres, soit, en cas d'impossibilité, d'abaisser les quais.

Gilles CATOIRE, Maire de Clichy-la-Garenne : Bonjour. Nous avons travaillé ensemble avec M. Gaillard puisqu'il s'occupait aussi de l'enquête sur la désaturation de la ligne 13 et la prolongation de la ligne 14. Je suis maire de Clichy-la-Garenne et aussi co-président de la Commission transports et déplacements du syndicat mixte Paris métropole, qui a élu son nouveau Bureau hier, et aussi membre du partenaire du STIF.

J'ai étudié avec le plus grand intérêt l'option sur la Porte de Clichy. Dans le document, on dit que la desserte du quartier des Batignolles peut se faire par la Porte Maillot, sans doute, mais il n'y a pas que le quartier des Batignolles, il y a aussi le secteur Clichy-Levallois. De plus en plus, nous avons une population qui travaille à La Défense ou qui habite chez nous, voire plus loin, qui travaille dans les Yvelines, donc nous avons aussi besoin d'une liaison. Nous parlons de la gare de Pont-Cardinet mais la gare de Clichy-Levallois est une gare aussi importante dans ce domaine. Donc, nous vous remettons lundi notre cahier d'acteur sur cette question.

Ceci dit, je ne viens pas uniquement pour défendre mon clocher mais, puisque nous sommes chargés d'étudier tous les dossiers transports, j'assiste aussi aux concertations actuellement sur le projet du Grand Paris et d'Arc Express, et aussi aux autres qui vont se faire, pour essayer d'avoir une vision de synthèse d'ensemble sur tous ces projets. Nous remettons notre analyse mais il est certain que la liaison de La Défense doit se comprendre non seulement par une liaison Paris-La Défense mais aussi une liaison via la première couronne. Je rappelle que les projets du Président de la République sont bien de densifier la première couronne et il est donc un peu logique que nous pensions à sa desserte. Je vous remercie.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Ce n'était donc pas une question mais un commentaire. Mme Lepetit.

Annick LEPETIT : Merci. Au-delà du mot d'accueil, je souhaitais rebondir sur la question posée concernant la gare Eole Evangile. Effectivement, cela fait plusieurs fois que nous en parlons et j'avoue avoir du mal à tout saisir mais j'ai le sentiment de ne pas être la seule.

Si j'ai bien compris, l'idée est de faire aller les trains qui viendront de l'Ouest, de Mantes, jusqu'à la gare Evangile et qu'ils puissent revenir. Là, nous avons un problème technique qui est la question du retournement des trains. Je peux tout à fait comprendre ce problème technique mais, en revanche, je ne comprends pas pourquoi les faire arrêter à la gare Eole Evangile. Pourquoi ne pas les faire aller un peu plus loin vers l'Est car, si j'ai tout compris, les gares qui suivent sont Pantin, Noisy-le-Sec ?

Je ne sais pas si les études ont été réalisées mais j'imagine qu'un certain nombre de voyageurs venant de l'Ouest, pas forcément du terminus Mantes-la-Jolie mais d'autres gares entre Mantes et Saint-Lazare ou même au-delà, pourraient être intéressés d'aller jusqu'à Pantin ou jusqu'à Noisy-le-Sec. Je voulais savoir si cette solution, sur le plan à la fois des chiffres que vous avez en nombre de voyageurs mais aussi également sur le plan technique, ne pourrait pas être aussi envisagée. C'est vrai que nous avons du mal à percevoir comment peut fonctionner une gare dès lors que les trains d'une même ligne, selon qu'ils viennent d'un endroit ou d'un autre, ne vont pas alimenter la même gare, si je fais un résumé peut-être pas très technique mais comme nous l'entendons. Cette question me paraît importante pour que nous puissions avancer sur cette question de gare Eole Evangile.

Je profite également de la présence du maire de Clichy pour rebondir sur la question de la station. Je pense qu'il est peut-être intéressant de faire un tour sur toutes ces questions de gares et de stations qui concernent Paris intra-muros. Il faut que nous profitons que ce débat public porte sur Paris pour peut-être en faire le tour mais, comme l'a dit le maire de Clichy, Paris est près de toutes les autres villes qui l'entourent et vice versa. Dans votre première présentation, vous avez eu l'air de dire que le tracé Nord, qui passerait par la Porte de Clichy, n'était pas celui qui, en principe, trouverait un avantage par rapport aux autres. Sans doute mais, là aussi, est-ce avant tout une question de coût, est-ce une question de temps, de durée ? Nous avons bien compris que le temps le plus court était le chemin direct et là, tout le monde peut le comprendre mais, là aussi, j'aurais souhaité un éclairage pour que nous puissions mieux appréhender les trois tracés qui nous sont proposés. Merci.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je pense que vous vous répartissez les réponses, c'est en effet un peu complexe.

Jean FAUSSURIER : Nous répondrons d'abord à votre première question. Effectivement, nous avons eu des contacts avec l'APUR, pour ne rien cacher, justement sur les questions que vous évoquez, à savoir pourquoi s'arrêter à Evangile et ne pas aller jusqu'à Noisy-le-Sec. Nous allons vous donner les éléments techniques de réponse que nous avons sur cette affaire.

Rachid EL MOUNZIL : Si j'ai bien compris, il y a deux points. Le premier est : pourquoi n'arrivons-nous pas à arrêter tous les trains à Evangile ? La réponse est tout simplement que la gare Evangile est une gare simple, avec un seul quai et deux voies qui encadrent le quai. Avec la quantité et la densité de circulation, c'est-à-dire 16 trains qui viennent de l'Est, de Tournan et de Chelles, en plus des trains qui viennent de l'Ouest, cette opération est difficile. Nous n'avons pas dit que c'était impossible mais nous n'avons pas encore terminé les études.

Notre objectif est bien évidemment d'arrêter tous les trains mais, vu les contraintes, nous ne sommes pas encore sûrs de pouvoir arrêter tous les trains en provenance de Mantes. Nous savons que nous allons pouvoir en arrêter quelques-uns mais tous, nous n'en sommes pas encore sûrs. Voilà pourquoi il est indiqué Magenta Evangile parce que, si nous n'arrivons pas à arrêter tous les trains, certains trains auront pour terminus commercial Magenta et iront à Evangile uniquement pour se retourner.

Sur la deuxième question, pourquoi Evangile et pas plus à l'Est, la réponse est aussi pour des raisons économiques et de respect du cadre de vie et pour ne pas perturber

les circulations. Nous profitons tout simplement du projet de création de la gare. Pour retourner des trains, il faut ce que nous appelons des tiroirs, c'est-à-dire des voies qui doivent s'inscrire au milieu des voies principales. Pour les implanter, il faut écartier les voies principales. Là, précisément, le projet de la gare Evangile nous offre l'opportunité parce que, pour créer la gare, il faut construire le quai. Pour inscrire le quai, il faut écartier les bras. C'est une occasion pour construire les tiroirs de retournement à moindre coût que nous pourrions réaliser dans l'ombre des travaux de la gare, sans créer de nuisances supplémentaires pour les riverains et sans perturber les circulations. A certains endroits, les TGV de Strasbourg passent. Donc, nous profitons des interruptions de circulation pour les travaux de la gare pour créer ces tiroirs. Ne pas saisir cette opportunité en faisant les territoires ailleurs, à Pantin ou plus loin, coûterait plus cher, induirait des nuisances supplémentaires pour les riverains et des perturbations supplémentaires des circulations.

Sandrine GOURLET : En complément, les études de trafic nous ont aussi montré que les besoins de transport pour les usagers de l'Ouest de poursuivre au-delà d'Evangile étaient vraiment très minoritaires et qu'il était toujours possible à Magenta ou à Evangile de changer. Ce sont des changements quai à quai, c'est-à-dire que vous sortez de votre RER, vous attendez le suivant qui passe, 16 trains à l'heure, cela fait quand même un train toutes les quatre minutes, à peu près, donc vous attendez au maximum quatre minutes, vous remontez dans un RER et vous repartez. Il est certain qu'un changement quai à quai n'est jamais très agréable pour les usagers mais ce n'est pas pénalisant. Comme nous l'avons expliqué, notre objectif est maintenant de faire des exploitations de RER sur des lignes courtes. Nous voyons bien la difficulté que nous avons à exploiter des lignes très longues, comme le RER C, où un incident qui survient à Versailles impacte tout le réseau jusqu'à Brétigny ou à Juvisy. Comme nous sommes sur des densités de population importantes, nous n'arrivons plus à respecter les horaires et nous mettons deux heures à revenir en exploitation normale. L'objectif, avec ce système en recouvrement, est aussi de limiter les dégâts d'un côté et de ne pas les répercuter par l'autre côté. Ce choix s'appuie aussi sur des études de trafic pour savoir d'où partent les gens et jusqu'où ils vont.

Je voudrais en profiter pour vous répondre sur la station Porte de Clichy. Soyons clairs, si nous vous l'avons présentée au débat, c'est parce qu'elle avait un intérêt et aussi parce que le réseau historique d'Eole passait, il y a un certain temps, par la Porte de Clichy. Nous la présentons aussi pour ces raisons mais nous estimons que maintenant, d'autres projets ont émergé, comme le prolongement du tramway T3, prévu jusqu'à Porte d'Asnières et qui permettra de desservir cette zone avec notamment un arrêt à la Porte de Clichy. Il y a également le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen qui permettra également d'améliorer la desserte de ce secteur.

Gille CATOIRE : Cela ne va pas vers La Défense !

Sandrine GOURLET : Non, mais cela permet de se raccorder à une ligne, qui est la ligne 14, la plus efficace aujourd'hui du réseau parisien, et cela permet ensuite de se reconnecter sur d'autres réseaux. Maintenant, l'enjeu des projets que nous portons n'est pas de porter un seul projet qui fait tout mais de porter plusieurs projets qui permettent, en se maillant les uns avec les autres, d'apporter des solutions de transport différenciées parce que les gens ont des besoins de mobilité différenciés.

François CHARLERY, Groupe Europe écologie-Les Verts, Neuilly-Puteaux : J'ai trois questions. La première est dans la juste lignée de ce que nous venons de dire sur la gare Porte de Clichy. Notre groupe privilégie la solution du barreau sur la Porte de Clichy. Une des raisons essentielles est qu'on ne voit pas très bien aujourd'hui un renforcement des dessertes sur la Porte Maillot, des créations de gares sur des secteurs aujourd'hui excessivement densifiés et saturés. Donc j'aimerais avoir des explications sur ce qui semble se dessiner comme étant peut être le choix des tracés Sud.

La deuxième question : si les tracés Sud sont retenus, notamment celui qui passe par la Porte Maillot, j'aimerais qu'on me reprecise pourquoi ce qui avait été envisagé à un moment, à savoir un jumelage entre l'enfouissement de la RN 13 et le tunnel du RER E, ne peut pas se faire car, en tant que Neuilléens, nous sommes évidemment très attachés à la requalification de l'axe Maillot-Défense en circulation douce et légère.

Le dernier point concerne des problèmes techniques et de sécurité sur les tunnels. Nous avons des tunnels excessivement longs donc j'imagine qu'il y aura des sorties de secours, des puits de ventilation. Nous sommes dans des tissus denses et j'aimerais savoir, dans toutes les solutions, comment est envisagé ce problème de sécurité ? J'imagine que nous n'allons pas faire 8 km sans issues de secours ou alors, j'aimerais bien être éclairé sur ce sujet.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je pense que vous allez vous répartir encore les réponses à ces trois questions.

Jean FAUSSURIER : Nous allons nous répartir les réponses avec Rachid. L'option par le tracé Porte de Clichy présente un inconvénient. Encore une fois, vous exprimez une opinion mais dans les critères de l'analyse multicritères que nous avons réalisée, l'option par la Porte de Clichy présente un inconvénient qui est la longueur du trajet, de plus de 9 km, avec du coup un inconvénient à nos yeux qui est que, quand on revient à l'objectif, un des objectifs fondamentaux du RER E, qui est la décharge du RER A, plus on s'écarte du RER A – et c'est du reste une des raisons pour lesquelles l'ancien tracé qui avait fait l'objet d'une TUP en 1991 n'a pas eu de suite –, plus on va baisser la qualité de la décharge du RER A et moins le projet sera efficace de ce point de vue. C'est vraiment la raison fondamentale et aussi la raison pour laquelle il est bien entendu nécessaire de desservir cette zone, ce quartier, et c'est aussi la raison à ce que Sandrine Gourlet donnait comme élément d'accompagnement du projet.

Sur l'enfouissement de la RN 13, évidemment, en première analyse, chacun se dit que ce serait quand même bien de jumeler ces travaux d'enfouissement de la RN 13 et le projet de RER E. En réalité, ces études et cette réflexion sur le sujet ont commencé en 2006. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés sont que non seulement nous ne ferions pas d'économie, non seulement les travaux seraient plus longs mais en plus, compte tenu de la nature des maîtres d'ouvrage et des lignes de financements qui ne sont pas les mêmes, en réalité, nous ne savons pas, contrairement aux apparences, s'il serait aussi simple de mutualiser à la fois la maîtrise d'ouvrage et les financements. Nous ne savons même pas si cela serait possible. Pour en rester à l'aspect technique, je vais passer la parole à Rachid qui va vous préciser les éléments qui font que cela ne nous paraît pas une solution viable.

Rachid EL MOUNZIL : Les deux projets sont différents. La RN 13 a vocation à être connectée à la place côté Est, Porte Maillot, à la surface et, côté Ouest, à la tranchée existante qui est à -10 m par rapport au sol. En revanche, le RER E est beaucoup plus profond puisqu'il passe sous la Seine, sous le périphérique, et est à plus de 20 m de profondeur. Ceci fait que pour les mutualiser, il faut soit relever le RER au niveau de la RN, soit baisser la RN au niveau du RER E. Au vu du décalage important entre les profondeurs de chacun des deux projets, cela limiterait, si nous décidions de les jumeler, la longueur de la section jumelée au maximum à 800 m. Sur les 8 km du tunnel Eole, cela ne représente pas beaucoup de gain et compliquerait même les choses, à la fois pour le tunnel Eole et pour la tranchée, puisque nous allons multiplier les sortes de tunnel.

Ensuite, concernant la sécurité, je répondrai tout simplement que la loi nous oblige à prévoir des issues, des accès pour les secours tous les 800 m ou 1 km selon la réglementation européenne ou française.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Il y avait une question également sur les aérations.

Rachid EL MOUNZIL : Effectivement, ces puits d'émergence des tunnels seront mutualisés pour les accès de secours et pour les aérations. Ce seront des ouvrages qui auront une double fonction, l'aération et les issues de secours.

Michel AELION, Boulogne Billancourt : Je voulais simplement poser deux questions. Le système de recouvrement que vous avez décrit est très intéressant mais, comme les cinq ou six gares qui seront en recouvrement auront un très grand trafic, ne serait-il pas possible d'avoir des façades de quai, comme la Jubilee Line à Londres ou comme la ligne 14, comme c'est en train de s'installer sur la ligne 1 du métro ? C'est beaucoup plus sécurisant, à la fois pour les conducteurs et pour les usagers. On sait bien qu'il y a de nombreux incidents graves de voyageurs, des suicides en règle générale, et des gens ont été précipités sur le quai le premier semestre. Pour cinq ou six gares, je pense que c'est jouable.

Ensuite, je suis pour l'arrêt à la Porte Maillot mais nous avons peut-être oublié de dire quelque chose dans l'étude qui, à mon avis, était quand même très bien faite, et j'ai lu les 140 pages. L'arrêt à la Porte Maillot permettra de délester un peu le pôle d'échange de La Défense – et dans une moindre mesure St-Lazare – qui va connaître une croissance phénoménale d'ici quelques années avec 20 000 emplois de plus. Il y aura la desserte par le RER E venant de l'Ouest et peut-être aussi le projet périphérique, que ce soit Arc Express, le Grand 8 ou une synthèse des deux, peu importe, je ne sais pas ce que ce sera. Nous n'aurons plus 450 000 personnes qui transiteront à La Défense mais peut-être 550 à 600 000. Si la Porte Maillot fait un autre pôle multimodal pour dégager un peu La Défense, ce serait très bien, même si c'est 5 %, c'est déjà pas mal. Actuellement, c'est un pôle multimodal qui ne dit pas son nom. Il y a deux RER C, la ligne de métro, quatre lignes de bus dont une a son terminus, les autocars vers Roissy et vers Beauvais et nous allons citer aussi les navettes qui vont vers l'hippodrome de Longchamp ou le camping du bois de Boulogne. La Porte Maillot est donc un pôle multimodal de facto. Structurons-le avec un pôle multimodal où il y a un arrêt de la ligne E du RER.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Donc une question sur les équipements des quais et une deuxième partie de votre intervention qui est un plébiscite pour une gare Porte Maillot.

Jean FAUSSURIER : Sur les portes palières, je vais me tourner vers Luc Robert et nous allons répondre à deux voix, voire à trois si le STIF veut également intervenir, parce que les positions ne sont pas arrêtées, aujourd'hui. Il existe deux sujets, des sujets de sécurité et des sujets de régularité derrière cela. Sur les questions de régularité, il y a des avantages et des inconvénients. Nous le voyons d'ailleurs sur le fonctionnement, nous avons fait le point avec les industriels aussi. Si vous n'avez pas de portes palières, vous avez effectivement le problème des gens qui bloquent les portes et qui ralentissent. Or, nous savons que les temps d'arrêt sont des événements extrêmement dimensionnants dans la régularité. A l'inverse, si vous avez des portes palières, vous avez aussi un autre inconvénient, à savoir que les portes peuvent se bloquer. Du coup, ce que vous avez gagné en fluidité en bloquant les portes, vous le perdez de l'autre côté éventuellement dans la fiabilité du système. En tout cas, les analyses que nous voyons à RFF, pour avoir des contacts avec les industriels sur le sujet, d'un point de vue purement technique, ne sont pas totalement concluantes pour un RER. Je ne parle pas pour les métros.

Michel AELION : Est-ce que la Jubilee Line à Londres, qui est un RER, fonctionne avec des portes palières ?

Jean FAUSSURIER : Je n'ai pas de jugement défini. La preuve est que la ligne 14 a des portes palières et je suis très heureux de prendre la ligne 14 avec les portes palières, donc vous n'avez pas en face de vous un adversaire.

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Je vais compléter. Effectivement, il y a une question de longueur de train et d'aménagement intérieur du train. C'est vrai que sur la ligne 14, cela marche très bien parce que nous avons une porte tous les trois ou quatre mètres. Si une porte de quai reste bloquée, cela arrive, il est extrêmement facile de passer à la porte d'à côté quasi instantanément et c'est instinctif.

Dans un matériel type RER, il y a forcément moins de portes parce que si nous avions autant de portes, nous n'aurions plus beaucoup de places assises. Dans le futur matériel, nous essaierons de combiner au mieux à la fois la fluidité et, quand même, un certain nombre de places assises car n'oublions pas que certains trajets pourront faire de l'ordre de 45 à 50 mn. Nous ne sommes donc clairement pas sur un matériel type métro. Forcément, l'aménagement intérieur des rames, même s'il n'est absolument pas défini à ce stade, mais nous sommes en train d'y réfléchir très précisément, nous savons très bien que ce sera plus difficile, en cas de blocage d'une porte, de se rendre aussi facilement que sur un matériel type ligne 14 à la porte d'à côté. C'est un point tout à fait essentiel. Il y a aussi le côté longueur de la rame qui fait qu'en cas d'intervention, si un agent doit se rendre sur une porte qui bloque, c'est plus difficile sur une rame de 225 m que sur une rame qui fait au maximum 100 m dans le métro.

Tony LUONG, Paris 13ème : Bonsoir à toutes et à tous. Je donne aussi mon avis et les explications. Je choisis le tracé Porte Maillot parce que les voyageurs en provenance de Mantes-la-Jolie, s'ils veulent rejoindre l'esplanade de La Défense aux Sablons, doivent descendre à La Défense mais, s'ils veulent rejoindre Porte Maillot,

ils s'arrêtent directement Porte Maillot. Parmi les avantages de la Porte Maillot, il y a le Palais des Congrès. Si les voyageurs veulent aller au Palais des congrès, ils prennent la ligne E du RER. S'il n'y a pas d'arrêt de la ligne E du RER à la Porte Maillot, ils sont obligés de prendre une correspondance.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Merci. Donc, vous êtes favorable à une gare à la Porte Maillot.

Tony LUONG, Paris 13^{ème} : Oui, alors plus que cela, Madame, je suis un spécialiste SNCF, aussi un passionné SNCF, un habitué SNCF, un expert SNCF, aussi un amateur SNCF, sans oublier bien sûr, Mesdames et Messieurs, l'observateur des trains.

Marie-Françoise SÉVRAIN : D'accord, merci. Une autre question.

Jérémy FISEL, Vernouillet : Bonsoir. Je suis étudiant en deuxième année de Master en environnement à la faculté de Saint-Denis et j'habite à Vernouillet, donc je suis concerné par ce projet. J'avais une question. Pendant les travaux du RER, est-ce que cela modifiera les conditions pour se rendre à Saint-Lazare ? Y aura-t-il beaucoup de perturbations pendant les travaux ?

Rachid EL MOUNZIL : Quand nous réaliserons les travaux, les perturbations seront inévitables. Bien évidemment, nous nous efforcerons de les réduire au maximum en réalisant les travaux en dehors des heures de circulation des voyageurs. Aux heures de pointe, le matin et le soir, il n'y aura pas de travaux. Nous avons donc essayé d'organiser les travaux pendant les heures creuses, la nuit, les week-ends ou les périodes estivales.

Sandrine GOURLET : Nous organisons aussi toujours des services de substitution. Ce n'est jamais aussi satisfaisant que les trains auxquels vous êtes habitués mais nous mettons en place des réseaux de substitution par bus, en règle générale, pendant ces phases de travaux.

Henri d'AMBRIERES, Porte d'Asnières : Bonsoir. Un projet qui va se réaliser aussi est la prolongation du T3 vers l'Ouest. Nous ne savons pas où il va aller au-delà de la Porte de la Chapelle, est-ce qu'il ira jusqu'à la Porte d'Asnières ou un jour au-delà... Quelle que soit la solution retenue, avec un arrêt Porte de Clichy ou Porte Maillot, les correspondances entre le T3 et le projet Eole sont-elles bien prévues ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Une question pour le STIF.

Sandrine GOURLET : Pour le projet de prolongement du T3, il s'agit de faire une nouvelle extension de l'arc Nord du T3 actuel, qui fait Porte de Vincennes - Porte de la Chapelle, pour aller de la Porte de la Chapelle, une section qui sera mise en service en 2012, jusqu'à la Porte d'Asnières. L'objectif est de lancer la concertation en début d'année pour une enquête publique qui aura lieu en 2012 et un début des travaux fin 2013 ou début 2014. C'est un projet sur lequel les études avancent et, pour preuve, nous rentrons en phase de concertation tout prochainement. A l'occasion de cette concertation, vous pourrez avoir des informations plus précises sur le projet. Il est évident que, dans ces cas-là, nous sommes à des phases suffisamment en amont pour prévoir les correspondances entre les différents projets, sachant qu'il est assez simple

d'organiser les correspondances entre un réseau de surface comme les tramways et un accès vers un réseau souterrain comme le RER E.

Anne LE GUENNIU, Courbevoie : Bonsoir. Je me pose une question, comme beaucoup d'habitants du secteur de La Défense. C'est vraiment une question technique et peut-être une question bête : pourquoi les lignes SNCF ne suffisent-elles pas pour rejoindre Saint-Lazare à La Défense et pourquoi est-il besoin de construire un nouveau tunnel ? Je ne connais pas la capacité de la ligne SNCF qui relie Saint-Lazare à La Défense actuellement.

Jean FAUSSURIER : Il existe plusieurs éléments de réponse à votre question. Le premier est que, comme nous l'avons indiqué, le projet Eole répond à plusieurs objectifs et non pas à un seul : la décharge du RER A, la desserte du Mantois et, plus généralement, de Seine Aval. La conjonction de ces deux projets permet également d'ouvrir la capacité en Gare Saint-Lazare.

Le trajet du RER E est un axe Est-Ouest qui n'est pas nécessairement une alternative aux déplacements sur le groupe 2, soit la ligne Paris Versailles. Il n'y a donc pas de vraie alternative entre améliorer la circulation sur la ligne Paris Versailles et réaliser le RER E qui est un axe Est-Ouest desservant d'autres territoires.

Luc ROBERT : Actuellement, la ligne Paris Saint-Lazare - La Défense ne peut pas acheminer plus de 16 trains par heure dans le sens de la pointe et, dans ce projet, vous avez observé que nous augmentons globalement la capacité de transport de 22 trains qui s'ajoutent aux 16 trains existants. C'est donc un saut énorme en termes de désaturation du système de transport alors que la simple mise bout à bout de la ligne Versailles - La Défense - Paris Saint-Lazare, que nous aurions raccordée au tunnel du RER E, ce qui était le projet d'origine, n'aurait apporté strictement aucun accroissement de la capacité de transport entre, en particulier, le secteur de La Défense et l'Est parisien. Alors que là, nous avons vraiment une juxtaposition qui apporte un vrai plus.

Rachid EL MOUNZIL : Si je peux ajouter un élément supplémentaire, aujourd'hui, nous constatons que cette ligne ne décharge pas le RER A puisque le RER A est surchargé. Donc, les voyageurs ne basculent pas forcément sur cette ligne. Pourquoi ? Parce qu'elle n'offre pas de correspondances efficaces avec le métro, contrairement à ce que va offrir le projet Eole avec Haussmann Saint-Lazare où les correspondances sont meilleures.

Luc ROBERT : En attendant, soyons honnêtes, je pense qu'en cas de situations perturbées, cette ligne La Défense - Paris Saint-Lazare souffre d'un déficit de notoriété parce qu'avant qu'Eole soit là, pendant les dix ans qui viennent, nous avons, en cas de problème sur le RER A, une alternative pour rejoindre le secteur Saint-Lazare. Nous travaillons d'ailleurs actuellement avec l'EPAD et la RATP pour que cette ligne soit mieux connue en cas de pépin et permette de désaturer le RER A.

Carmelo PICCIOTTO : Bonsoir. Je voulais savoir quel avenir vous envisagiez pour la ligne qui desservait la Porte Maillot depuis la Gare Saint-Lazare. La population de l'Ouest parisien serait enchantée si elle disposait d'un moyen de transport économique. Donc, éventuellement, une navette de l'avenue du Trocadéro jusqu'à la

Gare Saint-Lazare serait la bienvenue car il n'existe pas de correspondance actuellement avec le RER C.

Par rapport au tunnel, puisque nous avons parlé de la RN 13, un long tunnel est un peu le signe que la gestion de l'existant est mal assurée. En particulier, pourquoi n'a-t-il pas été envisagé d'échelle zéro, c'est-à-dire si le projet n'était pas mené à son terme, a-t-on par exemple envisagé l'acquisition de matériel à impériale ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Pourriez-vous recentrer sur le projet de RER E car je crois que nous nous en écartons un peu.

Carmelo PICCIOTTO : Par rapport à l'alternative de créer ce long tunnel...

Marie-Françoise SÉVRAIN : Vous proposez des circulations en surface pour se substituer au RER E et je pense que nous ne sommes pas dans les mêmes échelles.

Carmelo PICCIOTTO : C'est une chose très simple. Lorsqu'il y a eu l'enquête publique sur le projet Meteor, on nous a raconté que le RER A serait désaturé et nous voyons le résultat vingt ans après. Je tenais donc à faire part du scepticisme de l'opinion.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Avez-vous une question précise ?

Carmelo PICCIOTTO : J'en ai déjà posé au moins quatre.

Sandrine GOURLET : En ce qui concerne la longueur du tunnel, il faut voir que nous sommes sur un mode RER, c'est-à-dire un arrêt tous les trois ou quatre kilomètres. Sinon, cela n'a pas de sens parce que le temps qu'on accélère et qu'on décélère, c'est un mode qui ne serait pas efficace. Dans les tunnels, il faut le temps que le matériel accélère et arrive à sa vitesse de pointe mais nous avons du matériel qui roule à 120 km/h. Vous imaginez que si nous prévoyons une station tous les 500 m, cela ne marche pas parce que nous n'arrivons pas à utiliser les capacités du RER.

D'autre part, nous ne pouvons envisager de décharger un réseau RER qu'avec un réseau capacitair. Nous ne pouvons pas imaginer de remplacer le projet que nous envisageons de réaliser, qui permettra de décharger le RER A de 10 à 15 %, par un réseau de surface de type bus. Une trame RER, c'est 2 400 personnes. Si nous voulons décharger efficacement un RER, seul un projet de RER ou de métro capacitair très rapide est susceptible d'apporter ce niveau de décharge. C'est la raison pour laquelle, pour décharger le RER A, nous proposons un RER qui offre une alternative permettant vraiment de transporter efficacement suffisamment de personnes.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Je constate que le thème de la soirée, qui était le percement d'un tunnel, tout le monde a confiance dans la maîtrise de l'art du creusement d'un tunnel et que cela n'inquiète pas les participants.

François CHARLERY : Je rappelle quand même ma question sur la sécurité. On n'a d'ailleurs pas répondu sur la gestion des sorties en territoire dense. Par exemple, les cheminées d'aérations qui sortiront au niveau de la rue, allons-nous les remonter le long des immeubles ? Acceptons-nous de faire des ventilations au niveau zéro ?

J'ai, dans mon métier d'ingénieur bâtiment et TP, suffisamment de références sur les obligations en termes notamment de sortie des ventilations pour reposer un peu ma question. Cela m'intéresse vraiment de savoir à quelle hauteur on va sortir les ventilations. Vont-elles sortir au ras de la rue ou allons-nous les monter à 20 m en tête des immeubles ? C'est une question pratique qui intéressera notamment les riverains de Neuilly dont je représente un peu une partie.

Rachid EL MOUNZIL : Les accès de secours et les aérations, comme je l'ai précisé tout à l'heure, sont réglementés par la loi française, les instructions techniques ministérielles, et aussi ce qu'on appelle les STI, les spécifications techniques d'interopérabilité, la loi européenne qui réglemente les accès de secours et les aérations des tunnels. En fonction de la loi, il est nécessaire de prévoir des puits de secours tous les 800 m ou tous les kilomètres. Ce sont donc des accès vers la surface. Ces émergences, pour limiter les nuisances sur les riverains, seront implantées dans les espaces les plus à l'écart des zones sensibles aux nuisances, les plus éloignés des habitations, pour donner un exemple, typiquement, dans les parcs ou à la droite de la voirie, sur les trottoirs, etc.

François CHARLERY : J'aimerais savoir où cela va sortir sur la RN 13.

Michel GAILLARD : A ce stade de vos études, avez-vous regardé ces points précisément ?

Jean FAUSSURIER : Je vais peut-être préciser un peu les choses. Votre question est assez légitime, bien entendu, mais nous sommes à un stade d'études préalables et également en phase de débat public, ce qui veut dire que nous sommes au début de la concertation. Bien entendu, dans les mois et les années qui vont venir, les études se préciseront. Nous nous appuyons à ce stade d'études préalables sur ce que dit la réglementation. Savoir précisément à quel endroit sortent les émergences, nous n'en savons rien à ce stade. Je pense qu'effectivement, le dialogue continuera dans le cadre de la concertation telle qu'elle est prévue par la loi dans les années à venir, pour traiter en particulier ces questions d'émergence. Nous avons l'avantage d'être en tunnel et le tunnel est quand même une réduction, a priori, des nuisances par rapport à un chantier en tranchée ouverte. C'est un point qu'il faut souligner. Je disais à Mme Sévrain, par rapport à ce que chacun a en tête, l'incident de la rue Papillon, il a eu en son temps un inconvénient mais un avantage est que nous en avons tiré les leçons et les enseignements en termes notamment d'analyse géotechnique sur le sujet.

Nous aurons donc très largement le temps de voir.

Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission particulière du débat public : Nous avons, de M. Bernard Gobitz, deux questions.

Pour le tracé via la Porte Maillot, n'y a-t-il pas moyen d'envisager un tracé vers La Défense plus direct en passant sous l'esplanade, quitte à percer le tunnel à plus grande profondeur ?

La seconde question traite d'économies d'énergie. *Les tunnels sont-ils prévus en cuvette entre chaque gare pour faciliter la mise en vitesse des trains et leur freinage ?* un dessin explique d'ailleurs le procédé

Rachid EL MOUNZIL : Sur la première question, aujourd'hui rien n'est arrêté à ce stade. Les études techniques doivent se poursuivre et le tracé doit être ajusté précisément au fur et à mesure et progressivement selon l'avancement des études. Le tracé qui vous est présenté à ce stade correspond au tracé optimisé en prenant en compte les contraintes existantes des sites traversés. Nous sommes déjà à une trentaine de mètres de profondeur. Approfondir le tunnel davantage serait beaucoup plus coûteux et poserait d'autres contraintes de pente et de géométrie de tracé. Nous devons être à une profondeur raisonnable pour pouvoir faire sortir les voyageurs dans de bonnes conditions des gares.

Sandrine GOURLET : La cuvette est une technique plus classiquement utilisée dans le métro, qui ne vise pas tant à réaliser des économies d'énergie qu'à récupérer de la capacité de freinage. Le but du jeu est que vous partez d'une station, vous profitez de la pente pour accélérer, donc pour être plus rapidement à votre vitesse de pointe et, ensuite, cela remonte donc cela se freine tout seul. Ce n'est pas tant l'économie d'énergie qui est impliquée. Il existe aujourd'hui d'autres techniques pour économiser, notamment avec des systèmes de récupération de l'énergie au freinage ou avec des moteurs beaucoup plus performants que ce qu'on faisait précédemment. Les gains portent plutôt sur l'utilisation de matériel avec des roues en fer qui permettent d'économiser de l'énergie par rapport à des roulements pneus. C'est plutôt là que sont les pistes d'économie d'énergie sur l'exploitation des réseaux.

Un étudiant - Paris : Bonjour. J'ai deux questions. D'abord, je suis toujours favorable au tracé via la Porte Maillot puisqu'il permettrait de soulager la ligne 1 et permettrait aussi aux usagers de la ligne C d'avoir un accès à La Défense sans passer par la ligne 1.

Ma première question concerne le tracé via l'avenue des Ternes. Imaginons, si ce tracé est retenu, pourquoi ne pas avoir pensé à créer une station entre l'avenue des Ternes et l'avenue de Wagram ? Cela pourrait offrir une correspondance avec la ligne 2 à la station Ternes.

La deuxième question porte sur le système de recouvrement. Vous proposez que les trains en provenance de l'Ouest finissent à Magenta ou Evangile et ceux en provenance de l'Est aillent jusqu'à Nanterre la Folie, ce qui fait 22 trains dans Paris. Je voulais savoir si ce nombre de trains risquerait de compromettre un autre projet de prolongement de la même ligne jusqu'à Meaux.

Sandrine GOURLET : En ce qui concerne le tracé avenue des Ternes, l'intérêt de ce tracé est qu'il soit direct, principalement. Chaque arrêt est pénalisant, c'est-à-dire qu'on perd une minute et demie, le temps de s'arrêter et de redémarrer, et chaque arrêt fait que le trajet par le RER E est moins compétitif. On perd donc de la qualité de report, moins d'usagers seront tentés de prendre le RER E. Entre le tracé direct par l'avenue des Ternes et le tracé qui s'arrête à Porte Maillot, déjà nos études de trafic nous montrent qu'un peu plus de personnes seront tentées de rester dans le RER A. Si nous faisons un arrêt, cela décharge moins le RER A donc nous ne faisons un arrêt que s'il est intéressant par ailleurs. Nous estimons qu'il est intéressant à la Porte Maillot parce qu'il permet de se connecter sur la ligne 1, une grosse ligne avec quand même 750 000 voyageurs par jour, et sur le RER C qui permet d'accéder à d'autres types de desserte que celle que nous pouvons offrir par ailleurs. L'arrêt Porte des Ternes ne présente pas cet intérêt, ni en termes de maillage avec la ligne 2,

puisque nous ne maillons que la ligne 2, ni en termes de population et d'emplois que nous pourrions desservir dans cette zone puisque vous avez déjà des gens très proches de l'Etoile qui, s'ils veulent utiliser le RER A, remontent à l'Etoile. Nous ne déchargeons donc pas bien le RER A et, en plus, nous n'offrons pas une vraie offre de transport performante. Pour nous, ce ne sont pas des solutions performantes en termes d'enjeux de transport.

Une deuxième question portait sur la desserte de Meaux, sur la question du prolongement du RER E à l'Est. Effectivement, nous avons des demandes récurrentes de prolongement du RER à l'Est, que ce soit vers Meaux ou vers Val Bréon. Comme nous vous l'avons dit, nous avons déjà un enjeu qui est d'exploiter des lignes de RER qui ne soient pas trop longues. Plus elles sont longues et plus nous avons des risques d'incidents d'exploitation, et donc plus c'est compliqué à exploiter. Nous avons donc un enjeu de trouver la bonne longueur de ligne de RER pour qu'elle soit exploitable.

La question de Meaux rallonge quand même la ligne du RER de façon assez considérable, si vous regardez sur une carte, par rapport à son terminus actuel. Toutefois, nous comprenons bien les demandes qui peuvent se faire jour pour les habitants de l'Est qui souhaiteraient être reliés à un RER. Nous avons donc demandé à RFF, qui est en train de le faire, de lancer un diagnostic sur la partie Est du RER E, donc sur la partie existante. Nous avons en effet identifié un certain nombre de questions concernant le prolongement ou certaines missions, notamment au départ de Tournan, qui sont très chargées le matin. Nous avons donc demandé à RFF de faire un diagnostic de la situation pour pouvoir s'engager dans une démarche de type schéma directeur, pour pouvoir examiner comment nous pourrions faire évoluer cette partie Est du RER, quelles améliorations d'offres de services nous pouvons offrir et à quelles conditions, faut-il y entreprendre des travaux d'infrastructure, des aménagements ? C'est dans le cadre de cette étude de diagnostic puis de la réalisation d'un schéma directeur du RER E à l'Est que nous pourrions examiner ces questions de prolongement éventuel à Meaux.

Marie-Françoise SÉVRAIN : Donc, le RER à Meaux, pas pour l'instant.

Olivier GUÉRIN, membre de la Commission particulière du débat public : Une question écrite d'Amina Chétima, à laquelle il a déjà été en partie répondu mais des précisions pourront être apportées : *A la fin du débat public, combien de temps vont prendre les études et, après les études, combien de temps vont durer effectivement les travaux ? Quand le tunnel sera-t-il livré, prêt à utilisation ?*

Jean FAUSSURIER : Nous pouvons appeler toute une série d'échéances. D'abord, il y a les échéances à très court terme, qui sont le bilan de la CNDP et ensuite les décisions, les conclusions respectives du STIF et de RFF, chacun pour leur conseil d'administration. Ensuite, concernant les études, des études de schéma de principe seront validées à l'automne par le STIF, en tout cas c'est le scénario dans lequel nous sommes.

Ces études préparent également à l'enquête publique, auxquelles nous rajouterons bien sûr l'étude d'impact prévue pour la fin de l'année. Nous attendons une déclaration d'utilité publique en 2012. Voilà le scénario, avec des travaux qui démarreraient, sur la ligne existante, en 2013 et, sur les engagements de travaux du tunnel, plutôt en 2014. Tout cela nous conduit à une livraison définitive totale du

prolongement en 2020, avec une étape intermédiaire pour la ligne existante en 2017, comme cela a été indiqué.

Jean-Michel PAUMIER, CESR Ile-de-France : Je représente le Conseil économique et social de la région Ile-de-France, qui s'est déclaré extrêmement favorable à cette opération. Dans le prolongement de la question qui vient d'être posée, on voit bien que certains délais sont quasiment incompressibles, en amont et en aval, et que la seule marge sur laquelle nous pourrions penser jouer est la durée des travaux. A ce stade de la réflexion, qui est quand même préliminaire, comment envisagez-vous d'organiser les chantiers et les travaux ? Existe-t-il plusieurs puits d'attaque envisagés, par exemple, ces travaux nécessitant en particulier la réalisation de gares ? La gare de la Porte Maillot est-elle envisagée à ciel ouvert ou une autre technique ? Enfin, quels sont les moyens auxquels vous réfléchissez aujourd'hui pour réduire au maximum la durée des travaux et anticiper une mise en service par rapport à la date prévisionnelle que vous indiquez ?

Jean FAUSSURIER : Sur la durée des travaux, nous sommes évidemment engagés dans cette réflexion : quel est le scénario qui nous permettrait de réduire au maximum la durée du chantier ?

En gros, nous avons deux scénarios. Soit nous faisons un tunnel qui part de La Défense, qui rentre et se terminera à Saint-Lazare. Cette option présente, il faut le dire, deux avantages. Le premier est que nous avons un tunnel et pas d'excavation au milieu de Paris. Ensuite, et c'est une question environnementale, le deuxième élément qui répond à votre question est que, pendant que nous construisons le tunnel, nous avons la possibilité, en temps masqué, de réaliser le trou notamment s'il y avait une décision de créer une gare Porte Maillot. Alors qu'en réalité, si nous prenions une autre option qui était de dire : prenons deux tunneliers, mettons-les à Porte Maillot et partons dans les deux directions, nous nous rendons compte que, dans nos études actuelles, nous ne gagnerions pas tant de temps que cela parce que nous ne pouvons pas réaliser la gare en temps masqué, d'une part, et je rajoute qu'il y a un temps fixe, quand nous parlons de tunnelier, parce qu'il y a le temps de progression du tunnelier, variable en fonction de la longueur du tunnel, mais aussi un temps fixe qui est celui de la commande et de la fabrication du tunnelier. Nous sommes bien sur un scénario d'une quinzaine de mois au total.

Ce sont des scénarios, des hypothèses sur lesquelles il y a des surprises heureuses, selon la nature des terrains, qui font qu'un tunnelier peut avancer plus ou moins vite, je me retourne vers l'expert qui pourra confirmer mais, à ce stade, nous sommes sur un scénario raisonnablement contraint.

Jean-Pierre DAUDIN, Maisons-Laffite : Je voulais savoir pourquoi vous n'aviez prévu aucun arrêt entre La Défense et Poissy, dans un premier temps. D'autre part, vous le savez sans doute, au niveau SNCF, on nous a supprimé les trains de Saint-Lazare aux heures soi-disant creuses au niveau de Maisons-Laffite - Poissy. Je voudrais savoir pourquoi.

En plus de cela, nous avons un étranglement puisque la gare de Maisons-Laffite n'a que quatre voies. Ne craignez-vous pas une saturation de la fréquence des trains aux heures de pointe, compte tenu que déjà nous n'avons qu'un seul RER sur deux qui s'arrêtent à Maisons-Laffite, justement pour une question de trafic, c'est ce que nous

a dit la mairie ? J'aimerais savoir ce que vous envisagez parce que, quatre voies, ce n'est pas large pour laisser passer le E, le A, les trains de grandes lignes, etc.

Sandrine GOURLET : RFF pourra préciser les aspects techniques. Quand vous êtes à Maisons-Laffitte, et nous avons le même problème sur Houilles et sur Sartrouville, vous êtes sur un endroit extrêmement contraint. Vous imaginez que vous êtes sur une route à une voie dans chaque sens et là, aujourd'hui, nous faisons passer 14 trains par heure dans chaque sens. Ce qui s'est passé à Houilles et à Sartrouville en 2008 est que, pour augmenter le nombre d'arrêts du RER A, nous avons supprimé des arrêts d'un certain nombre de trains parce que nous ne savons pas faire passer plus de trains et arrêter plus de trains que ce qu'il y a aujourd'hui. Effectivement, c'est une problématique et nous ne savons pas ajouter, en plus des arrêts actuels, des trains Transilien, des trains du RER A qui s'arrêtent, des trains normands qui passent à Mantes-la-Jolie et vont vers Saint-Lazare. Nous ne savons pas surajouter des trains du RER qui s'arrêtent à Houilles, Sartrouville au Maisons-Laffitte. Nous n'avons pas la place. Il n'y a pas la place et les gens de RFF pourront vous l'expliquer. Donc, effectivement, nous sommes dans une situation où le RER E ne permet pas directement d'améliorer la situation des gens de Houilles, de Sartrouville et de Maisons-Laffitte parce qu'ils ne pourront pas en bénéficier. C'est vrai.

Par contre, ils pourront bénéficier de l'amélioration de la situation sur le RER A parce que décharger le RER A de 10 à 15 %, l'objectif est de permettre qu'il fonctionne enfin bien. Aujourd'hui, là où nous devrions avoir 24 ou 26 trains à l'heure, nous sommes à 22. Notre objectif est de monter le RER A plutôt à 28 trains à l'heure. Là, nous aurons vraiment un service efficace qui permettra aux gens qui bénéficient de cette desserte du RER A d'avoir des conditions de transport correctes. Aujourd'hui, elles ne sont pas correctes. Effectivement, ces usagers ne bénéficieront pas directement du RER E, il ne va pas s'arrêter chez eux, mais ils en bénéficieront au travers de l'amélioration de la situation sur le RER A.

Rachid EL MOUNZIL : Sur les aspects techniques, entre Poissy et Paris, il n'existe qu'une seule voie par sens et les trains sur une seule voie sont les uns derrière les autres. Arrêter un train impliquerait l'arrêt de tous les trains, y compris les trains normands qui n'ont pas vocation à s'arrêter dans ce secteur et, surtout, cela dégraderait énormément leur temps de parcours. Notamment, les trains en provenance de Cherbourg ou du Havre vers Saint-Lazare seront fortement impactés à cause de cette contrainte physique. La solution serait de construire une ligne complètement nouvelle, pour doubler la ligne existante.

Bruno de TRÉMIOLLES : Une question de M. Paul Dufour : *«Habitant en grande banlieue, je préfère les liaisons Transilien permettant des liaisons sans arrêt, au lieu du RER qui est omnibus et s'arrête à chaque station. Est-il possible d'avoir, dans les gares nouvelles, des voies de doublement permettant le passage de trains directs, par exemple Poissy-La Défense ou La Défense-Magenta ?*

Jean FAUSSURIER : Il existe plusieurs éléments de réponse. D'abord, oui, c'est possible puisque c'est un des éléments du projet Eole de prolongement du RER E à l'Ouest, de permettre notamment entre Mantes et Poissy aux trains rapides, en l'occurrence les trains normands, de doubler les trains omnibus ou en tout cas le RER

E. C'est grâce à ces travaux que la dissociation des flux rapides et des trains lents sera permise. C'est déjà un premier élément de réponse.

Le deuxième élément est que, dans le schéma de desserte et là, je devrais peut-être laisser la parole au STIF, le schéma de desserte est hiérarchisé, c'est-à-dire qu'il existe un certain nombre de trains omnibus, comme l'a présenté Christophe Deniau tout à l'heure, des trains semi-directs et des trains directs, en particulier depuis Mantes. Selon l'importance de la gare, la desserte est organisée pour permettre des dessertes hiérarchisées en fonction des demandes pour aller notamment soit à Saint-Lazare pour les trains normands, soit dans Paris pour le RER E.

Olivier GUÉRIN : Encore une question sur un arrêt à Sartrouville. *Est-il prévu dans l'avenir de faire un arrêt à Sartrouville, qui est la deuxième ville des Yvelines avec un potentiel important d'usagers ?* Je pense qu'il est fait là référence à la ligne nouvelle Paris Normandie et les conséquences que cela pourrait avoir sur un arrêt à Sartrouville.

Sandrine GOURLET : L'enjeu de Sartrouville, pour ceux qui ne sont peut-être pas des locaux de ce coin de l'Ile-de-France, est que va bientôt arriver, d'ici quelques années, un projet qui s'appelle la tangentielle Nord. La première phase, Epinay - le Bourget, est actuellement en travaux pour une mise en service en 2014. C'est un projet de tram-train, du train léger, qui permettra de faire une rocade au Nord de Paris. Nous sommes en train actuellement de poursuivre des études pour poursuivre cette tangentielle Nord vers l'Ouest, vers Sartrouville, et puis vers l'Est, avec l'objectif de faire une mise en service qui irait jusqu'à Sartrouville en 2016. La question qui se pose maintenant est : comment connecter ce nouveau service, cette tangentielle Nord, avec le réseau existant, sachant qu'à Sartrouville, comme à Houilles, le RER A et les trains Transilien s'arrêtent déjà ? A Sartrouville, il y a une assez bonne desserte puisque nous sommes à 18 trains à l'heure, c'est donc déjà une desserte assez efficace.

La question de savoir si nous pouvons un jour arrêter des RER E, on vous a dit que ce ne sera possible que le jour où nous aurons retrouvé de la place, c'est-à-dire que nous aurons créé une ligne nouvelle (la ligne nouvelle Paris Normandie), qui permettra d'enlever les trains normands et de pouvoir dire que nous avons de la capacité et à qui nous l'affectons. Cette question n'est pas tranchée aujourd'hui. Nous ne décidons pas maintenant de ce type de choses. Eole est à l'horizon 2020, la ligne Paris Normandie est à l'horizon 2030. D'ici là, nous regarderons précisément comment ont évolué les lieux d'habitat des gens, leur lieu d'emploi, pour savoir quelle est la bonne façon de répondre aux besoins de transport. Aujourd'hui, il est trop tôt pour savoir si, à l'horizon 2030, nous créerons des arrêts du RER E à Sartrouville. Nous regarderons la question, peut-être de façon un peu plus proche, de la mise en service pour répondre vraiment au plus près aux besoins des gens.

Vous n'êtes pas concernés directement mais nous aussi, nous travaillons un peu pour ceux d'après. Il faut avoir en tête que nous arrivons avec un certain nombre de projets. Là, nous parlons du RER E, nous avons parlé de la tangentielle Nord, nous parlons de prolongement de lignes de métro, de rocade de métro autour de Paris. Il y a un foisonnement de projets parce qu'il ne s'est pas passé grand-chose pendant vingt ans. C'est aussi normal, nous sommes juste en train de rattraper un manque d'investissements qui n'ont pas eu lieu depuis vingt ans. Il faudra un peu de temps pour que nous arrivions à rattraper notre retard.

Dans la salle : Vous n'avez pas répondu à une de mes deux questions, tout à l'heure.

Sandrine GOURLET : Je vais répondre sur une question de principe et, après, il y a des questions d'exploitation. Comme je vous l'ai dit, une partie des trains a été remplacée pour laisser de la place pour des RER car on nous avait demandé d'avoir des RER toutes les dix minutes. Comme nous vous l'avons expliqué, nous sommes dans un système extrêmement contraint donc nous avons substitué, nous avons transformé, nous avons pris de la place en enlevant des trains et nous avons mis des RER à la place. Alors vous allez me dire, pourquoi supprime-t-on encore des trains en heures creuses ? La réponse est plutôt du côté de la SNCF, sur des questions de passage de fret.

Luc ROBERT : Je crois qu'il faut que nous nous entendions bien sur les termes. Effectivement, les trains bleus, qui étaient des trains Paris Saint-Lazare - Maisons-Laffitte, ont été remplacés par des RER Paris - Cergy car il y avait une demande en particulier très forte de l'agglomération de Cergy d'avoir une desserte toutes les 10 mn.

Donc globalement, vous aviez précédemment, en heures creuses, 3 RER vers Poissy, 3 RER vers Cergy et les fameux 3 trains Paris Saint-Lazare - Maisons-Laffitte. Actuellement, nous avons toujours 3 RER vers Poissy et 6 RER vers Cergy, donc au total 9 trains. Pourquoi toujours 9 trains et pas 12 ? Parce qu'aux heures creuses, c'est le seul moment où nous pouvons encore passer des trains de fret sur cette ligne entre Sartrouville, vous le savez, ils arrivent par la grande ceinture en venant d'Argenteuil et rejoignent la ligne Paris – Rouen - Le Havre au niveau de Sartrouville. Ces trains ne peuvent absolument pas passer pendant les heures de pointe.

Je rappelle quelques chiffres : 18 trains qui desservent Sartrouville actuellement, plus les 14 trains Paris-Normandie et Paris-Mantes, soit 32 trains par heure qui traversent dans un seul sens, donc presque autant dans l'autre sens dans le secteur Sartrouville -Maisons-Laffitte. Donc, il n'y a absolument pas la place pour les trains de fret actuellement aux heures de pointe. Il faut bien qu'ils passent à un moment et c'est au moment des heures creuses. A ce moment-là, nous ne pouvons pas faire plus que 9 trains au total, 9 RER en l'occurrence, pour la desserte de Maisons-Laffitte et Sartrouville.

Dans la salle : C'est pour cela que je vous trouve très optimiste en faisant passer Eole en plus.

Luc ROBERT : Entendons-nous. Aux heures de pointe, avec le projet Eole, nous allons passer de 14 à 16 trains sur la ligne Paris – Mantes - Normandie. Au total, dans le schéma qu'a décrit Christophe tout à l'heure, nous rajoutons deux trains de plus mais ces trains seront sans arrêt de Poissy jusqu'à Nanterre. A partir du moment où ils roulent tous à la même vitesse, nous n'avons aucune difficulté à faire circuler 16 trains dans un tuyau, dans la mesure où tous les trains roulent à la même vitesse et ne s'arrêtent pas en cours de route.

Michel GAILLARD : Je ne sais pas s'il y a encore des questions ? Si, une, et puis je demanderai à M. Piraud de dire quelques mots puisqu'il a eu la courtoisie de se joindre à nous ce soir, éventuellement les questions sur les tunnels et les interrogations, si elles ont suscité quelques réflexions chez vous.

Vincent VEYSSEYRE, Clichy-sous-Bois : J'avais deux questions. La première concerne les problèmes d'infiltration dans les gares. Avez-vous étudié le problème ? A Magenta et à Saint-Lazare, cela fuit quand même pas mal sur les quais. La deuxième question concerne la gare à La Défense. Je crois qu'une gare TGV a été prévue. En tenez-vous compte ou non ? Cela se fera-t-il ? Est-ce que c'est annulé ? Je ne sais pas.

Jean FAUSSURIER : Sur les infiltrations, j'ai la même interrogation que vous. Je suis à la bibliothèque François Mitterrand et cela fuit aussi, donc je n'ai pas la réponse. Je me pose la même question que vous et nous nous tournerons peut-être en temps voulu vers les techniciens pour voir un peu pourquoi il y a ces infiltrations et ces fuites, effectivement.

Sur la question de la gare TGV, il faut remettre les choses en perspective. Un débat public est prévu pour la fin 2011. Il concerne le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, avec le projet de saisir en février la Commission nationale du débat public. C'est au moment de ce débat que pourront avoir lieu les discussions sur l'option de gare dans le secteur Nanterre - La Défense, car il faut prendre le secteur dans son ensemble, sur les différentes options sur lesquelles RFF réfléchit actuellement. Aujourd'hui, aucun élément ne nous permet de donner plus d'informations, tout simplement parce que les études n'en sont pas à un stade suffisamment avancé pour permettre de dire quelle option serait plus pertinente qu'une autre. En réalité, ce n'est pas un choix technique mais une discussion qui aura lieu sur les fonctionnalités : cette gare doit être en correspondance avec quelle ligne, pour quel objet, dans quel objectif ?

Marie-Françoise SÉVRAIN : Y a-t-il d'autres questions ? (Non).

Michel GAILLARD : M. Piraud, voulez-vous dire quelques mots ?

Jean PIRAUD, Président de l'Association des tunnels et des espaces souterrains : Je peux rajouter quelques mots sur la question de l'étanchéité. Des progrès sont réalisés de plus en plus pour se rapprocher de la perfection, sachant que nous n'y parviendrons jamais complètement. Si nous regardons par exemple les nouvelles gares de Magenta et Condorcet, il y a des voûtes qui sont en général très belles et d'autres endroits où cela fuit. Il faut savoir que, derrière le béton, il y a toujours des membranes d'étanchéité qui sont soudées très soigneusement, qui sont contrôlées. Cependant, quelques endroits fuient toujours. Dans l'hypothèse où nous arriverions à tout imperméabiliser, la pression de l'eau augmenterait derrière la voûte et il y aura toujours quelques fuites. Je crois qu'en souterrain, on ne peut pas fabriquer de sous-marin parfait, il y a toujours quelques petites fuites. Je pense toutefois que maintenant, les techniques s'améliorent et nous nous rapprochons de ce qui serait l'idéal.

Je voudrais revenir sur une autre question qui n'a pas été abordée, celle des déblais. Quand on creuse un tunnel, par définition, on fabrique des déblais. L'ordre de grandeur des déblais de ce tunnel de 8 km est d'environ 1 million de mètres cubes, soit 2,5 millions de tonnes qu'il faut bien évacuer quelque part. De plus en plus, on s'efforce de ne pas évacuer ces déblais par camions car cela rajoute encore des encombrements. Dans une situation favorable, on peut imaginer par exemple dans l'Ouest parisien, en évacuer une partie par chemin de fer, par des trains de marchandises mais une solution de plus en plus recherchée est de les évacuer par voie

fluviale. C'est ce qui a été fait par exemple pour la ligne Meteor ou pour d'autres lignes, comme la ligne 12 en cours de creusement. Nous nous efforçons de mettre les puits d'extraction des déblais sur le bord d'une rivière ou d'un canal. Une péniche représente cent camions ou plus, donc cela permet d'évacuer ces déblais de manière la plus indolore possible.

Cette question des déblais n'est pas indépendante de la vitesse de réalisation des tunnels. Si nous voulons multiplier ce que nous appelons les attaques, c'est-à-dire les points à partir desquels un tunnelier rentre dans le terrain, il faut que les déblais soient évacués. S'il y a plusieurs points d'attaque, il y aura plusieurs points d'évacuation des déblais. L'optimisation de tout cela est un jeu assez délicat. Si nous voulons multiplier les attaques simultanées pour gagner du temps, nous sommes obligés d'implanter les puits d'évacuation à des endroits qui ne sont pas forcément optimaux du point de vue de l'évacuation, justement, par chemin de fer ou par voie fluviale. C'est une question qu'il faut prendre en compte, nous ne pouvons pas multiplier les attaques simultanées lorsque nous sommes dans un milieu urbain extrêmement contraint.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Ce sont des précisions intéressantes, notamment pour la question sur la durée des travaux.

S'il n'y a plus de questions, je vous remercie beaucoup pour votre participation. Je rappelle que nous aurons une prochaine réunion sur le thème des gares à La Défense et Nanterre, sujet important. Cette réunion, qui sera commune aux trois Commissions Grand Paris, Arc Express et la nôtre, se tiendra le 18 novembre à 17 h 30 à La Défense.

Merci à tous et bonne soirée.

Fin à 21 h 10