



Réunion publique à PARIS, MARDI 9 NOVEMBRE 2010

Le percement d'un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense : Quel tracé ? Quels travaux sur quelle durée ? Quelles contraintes ?

La sixième réunion du débat public s'est tenue à Paris le 9 novembre et a rassemblé 85 personnes. Cette synthèse est réalisée à partir du compte-rendu intégral de la réunion publique.

. Ouverture de la réunion publique

Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, ouvre la réunion et invite **Annick Lepetit**, députée et conseillère de Paris en charge des déplacements, des transports et de l'espace public, à dire quelques mots d'accueil. Cette dernière dit l'intérêt de la Ville pour le projet et rappelle que cette dernière participe au financement de la future gare Eole Evangile, dans le 19^e arrondissement de Paris.

Après avoir rappelé les règles du débat public, **Michel Gaillard** présente les porteurs du projet, **RFF et le STIF**, précise le rôle de la **SNCF**, exploitant du réseau Transilien et du RER E, et leur donne la parole.

. Présentation du dossier du débat

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF : « *Voici les différents travaux qui auront lieu entre la ligne existante et le tunnel :*

- *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 gares Porte de Clichy ou Porte Maillot ;*
- *un tunnel de 8 km environ ;*
- *les gares à La Défense et à Nanterre ;*
- *les raccordements à la ligne existante. »*

Christophe Deniau, chargé du projet EOLE au STIF : « *Au débat, trois options de tracé sont présentées pour rallier La Défense depuis Haussmann Saint-Lazare. Nous prévoyons, dans tous les cas, d'améliorer 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 : l'objectif est d'arriver, à un horizon d'Eole, à 28 trains à l'heure de pointe qui s'arrêteraient en gare de Pont Cardinet. 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. »*

. Questions du public ; réponses de RFF et du STIF

Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP, anime la phase de questions-réponses.

Question 1 : Laurence Douvin, conseillère de Paris, 17^e arrondissement : « *Quel est le coût de cet arrêt à la porte Maillot par rapport au projet ?* »



Jean Faussurier : « 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. Il est évident qu'une gare souterraine est beaucoup plus coûteuse qu'une gare aérienne. Tous ces chiffres doivent être pris avec beaucoup de précautions. »

Question 2 : Yves Boutry, Association des usagers des transports d'Ile-de-France : « Un petit flou artistique est entretenu sur le fait de savoir si la desserte de l'ouest s'arrêtera à Magenta ou Evangile.

« Quel est le schéma de voies de la gare d'Evangile ? Dans quels délais seront construites les voies de retournement ? 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 c'est une zone en plein développement.

« A quelle hauteur seront construits les quais pour être compatibles avec les matériels actuels ? »

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF : « La gare Evangile 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. Nous parlons donc d'une création d'un nouvel arrêt et d'une nouvelle gare à Evangile, dont le coût avoisine 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. »

Jean Faussurier : « Il n'y a pas une gare Magenta Evangile mais une gare Magenta et une gare Evangile. Une demande nous est faite d'arrêter les trains à Evangile. C'est pour cela qu'aujourd'hui, dans les travaux programmés, des tiroirs concernant Eole sont déjà prévus afin de mutualiser les coûts.

« La question se pose aujourd'hui de savoir, techniquement, combien de trains venant de l'ouest peuvent se retourner à Evangile : nous n'avons pas encore la réponse à ce niveau d'études. Notre objectif est la commande qui nous est faite de retourner les 6 trains. »

Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet 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 de l'ensemble des quais, à 0,92 m. »

Intervention 3 : Gilles Catoire, maire de Clichy-la-Garenne : « Il n'y a pas que le quartier des Batignolles, il y a aussi le secteur Clichy-Levallois. De plus en plus, notre population travaille à La Défense, voire plus loin. 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. La liaison de La Défense doit comprendre non seulement une liaison Paris-La Défense mais aussi une liaison via la première couronne. »

Question 4 : Annick Lepetit : « A la gare Evangile, pourquoi ne pas faire continuer les trains un peu plus loin vers l'est ; les gares qui suivent sont Pantin, Noisy-le-Sec ?

« J'aurai souhaité un éclairage pour que nous puissions mieux appréhender les trois tracés qui nous sont proposés. »

Rachid El Mounzil : « Pourquoi n'arrivons-nous pas à arrêter tous les trains à Evangile ? La gare Evangile est une gare simple, avec un seul quai et deux voies qui l'encadrent. Avec la quantité et la densité de circulation, cette opération est difficile. Voilà pourquoi il est indiqué « Magenta Evangile » parce que, si nous n'arrivons pas à arrêter tous les trains, certains auront pour terminus commercial Magenta et iront à Evangile uniquement pour se retourner.

« Pourquoi s'arrêter à Evangile et pas plus à l'est ? Nous profitons du projet de création de la gare : 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. »



Sandrine Gourlet : « Les études de trafic nous ont aussi montré que les besoins de transport des usagers de l'ouest au-delà d'Evangile étaient très minoritaires et qu'il était possible, à Magenta ou à Evangile, de changer. »

Question 5 : François Charlery, groupe Europe Ecologie-Les Verts, Neuilly-Puteaux : « Notre groupe privilégie la solution de la porte de Clichy. On ne voit pas un renforcement des dessertes sur la porte Maillot, secteur aujourd'hui excessivement densifié et saturé.

« Si les tracés sud sont retenus, notamment celui qui passe par la porte Maillot, pourquoi le jumelage entre l'enfouissement de la RN13 et le tunnel du RER E ne pourrait-il pas se faire ?

« Comment sont envisagés les problèmes techniques et de sécurité des tunnels ? »

Jean Faussurier : « L'option par la porte de Clichy présente un inconvénient qui est la longueur du trajet, de plus de 9 km, avec un désavantage : plus on s'écarte du RER A, plus on va baisser la qualité de sa décharge.

« Sur l'enfouissement de la RN13 et le jumelage des travaux : non seulement nous ne ferions pas d'économie, non seulement les travaux seraient plus longs mais en plus, nous ne savons pas mutualiser à la fois la maîtrise d'ouvrage et les financements. »

Rachid El Mounzil : « Au vu du décalage important entre les profondeurs de chacun des deux projets, les jumeler limiterait la longueur de la section jumelée au maximum à 800 m. Sur les 8 km du tunnel Eole, cela ne représente pas beaucoup de gains et compliquerait même les choses.

« Concernant la sécurité, la loi nous oblige à prévoir des issues, des accès pour les secours tous les 800 m ou 1 km. Les puits d'émergence des tunnels seront mutualisés pour les accès de secours et les aérations. »

Question 6 : Michel Aelion, Boulogne-Billancourt : « Ne serait-il pas possible d'avoir des façades de quai ? C'est beaucoup plus sécurisant, à la fois pour les conducteurs et pour les usagers.

« L'arrêt à la porte Maillot permettra de délester le pôle d'échange de La Défense – et, dans une moindre mesure, Saint-Lazare - qui va connaître une croissance phénoménale d'ici quelques années, avec 20 000 emplois de plus. »

Jean Faussurier : « Sur les portes palières, les positions ne sont pas arrêtées. Les analyses que nous faisons à RFF, d'un point de vue purement technique et concernant la régularité, ne sont pas totalement concluantes pour un RER. Je ne parle pas pour les métros. »

Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien : « Ce sera plus difficile, en cas de blocage d'une porte, de se rendre aussi facilement à la porte d'à côté. Il y a aussi l'aspect « longueur de la rame » : 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. »

Intervention 7 : Tony Luong, Paris 13^e : « Parmi les avantages de la porte Maillot, il y a le Palais des Congrès

Question 8 : Jérémy Fisel, Vernouillet : « Les travaux du RER modifieront-ils les conditions pour se rendre à Saint-Lazare ? Y aura-t-il beaucoup de perturbations ? »

Rachid El Mounzil : « Quand nous réaliserons les travaux, les perturbations seront inévitables. Nous nous efforcerons de les réduire au maximum en réalisant les travaux en dehors des heures de circulation des voyageurs : pendant les heures creuses, la nuit, les week-ends ou les périodes estivales. »

Sandrine Gourlet : « Nous organisons aussi des services de substitution. »

Question 9 : Henri d'Ambrières, Porte d'Asnières : « Les correspondances entre le T3 et le projet Eole sont-elles bien prévues ? »



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 va de Porte de Vincennes à Porte de la Chapelle, pour aller 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. Nous sommes à des phases suffisamment en amont pour prévoir les correspondances entre les différents projets. »

Question 10 : Anne Le Guenniou, Courbevoie : « Pourquoi les lignes SNCF ne suffisent-elles pas pour rejoindre Saint-Lazare à La Défense ; pourquoi est-il besoin de construire un nouveau tunnel ? »

Jean Faussurier : « Le projet Eole répond à plusieurs objectifs, 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'avoir plus de capacités en gare Saint-Lazare. »

Luc Robert : « Actuellement, la ligne Paris Saint-Lazare - La Défense ne peut acheminer plus de 16 trains par heure ; dans ce projet, 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. »

Rachid El Mounzil : « Nous constatons que cette ligne SNCF ne décharge pas le RER A, surchargé. Les voyageurs ne l'utilisent pas systématiquement parce qu'elle n'offre pas de correspondances efficaces avec le métro, contrairement à ce que va offrir le projet Eole. »

Luc Robert : « Nous travaillons actuellement avec l'EPAD et la RATP pour que cette ligne soit mieux connue en cas de difficultés et permette de désaturer le RER A. »

Question 11 : Carmelo Picciotto : « Quel avenir envisagez-vous pour la ligne qui desservait la porte Maillot depuis la Gare Saint-Lazare ?

« Si le projet n'était pas mené à son terme, a-t-on envisagé l'acquisition de matériel à impériale ? »

Sandrine Gourlet : « Nous sommes sur un mode RER, c'est-à-dire un arrêt tous les 3 ou 4 km. En faire plus n'aurait pas de sens, parce que le temps qu'on accélère et qu'on décélère, ce ne serait pas efficace. « 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, qui permettra de décharger le RER A de 10 à 15 %, par un réseau de surface de type bus. »

Question 12 : François Charlery : « Je rappelle quand même ma question sur la sécurité. Par exemple, à quelle hauteur les ventilations sortiront-elles ? »

Rachid El Mounzil : « Il est nécessaire de prévoir des puits de secours tous les 800 m ou tous les km. 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, les plus éloignés des habitations, typiquement, dans les parcs ou à la droite de la voirie, sur les trottoirs. »

François Charlery : « J'aimerais savoir où cela va sortir sur la RN13 à Neuilly ? »

Jean Faussurier : « Nous ne savons pas précisément à quel endroit sortent les émergences à ce stade. 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 de ces questions. »

Question 13 : Bruno de Trémolles, membre de la CPDP : « Deux questions de Bernard Gobitz. Pour le tracé via la porte Maillot, n'y a-t-il pas moyen d'envisager un tracé plus direct vers La Défense, en passant sous l'esplanade ?

« 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 ? »

Rachid El Mounzil : « Les études techniques doivent se poursuivre et le tracé doit être ajusté précisément selon l'avancement de celles-ci. Le tracé qui vous est présenté à ce stade correspond au tracé optimisé en prenant en compte les contraintes existantes des sites traversés. »



Sandrine Gourlet : « Il existe aujourd'hui d'autres techniques pour économiser l'énergie, notamment avec des systèmes de récupération de l'énergie au freinage, des moteurs beaucoup plus performants ou l'utilisation de matériel avec des roues en fer. »

Question 14 : Un étudiant : « Si le tracé via l'avenue des Ternes 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.

« 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. Ce nombre de trains ne risquerait-il pas de compromettre un autre projet de prolongement de la même ligne jusqu'à Meaux ? »

Sandrine Gourlet : « Chaque arrêt supplémentaire fait que le trajet par le RER E est moins compétitif. Nous ne faisons donc un arrêt que s'il est intéressant : nous estimons qu'il l'est à la porte Maillot parce qu'il permet de se connecter sur la ligne 1 et le RER C. L'arrêt Porte des Ternes ne présente pas cet intérêt, ni en termes de maillage avec la ligne 2, ni en termes de population et d'emplois que nous pourrions desservir.

« La question de Meaux rallonge la ligne du RER de façon assez considérable 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 de lancer un diagnostic sur la partie est du RER E. »

Question 15 : **Olivier Guérin**, membre de la CPDP : « Une question écrite d'Amina Chetima : à la fin du débat public, combien de temps vont prendre les études et combien de temps vont durer les travaux ? »

Jean Faussurier : « Des études de schéma de principe seront validées à l'automne par le STIF. 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. »

Question 16 : **Jean-Michel Paumier**, conseil économique et social de la région Ile -de -France : « La gare Porte Maillot est-elle envisagée à ciel ouvert ? Quels sont les moyens 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 : « Quel est le scénario qui nous permettrait de réduire au maximum la durée du chantier ? En gros, nous en avons deux. Soit nous faisons un tunnel qui part de La Défense et se terminera à Saint-Lazare. Une autre option est de dire : prenons deux tunneliers, mettons-les à Porte Maillot et partons dans les deux directions. Ce sont des hypothèses mais, à ce stade, nous sommes sur un scénario raisonnablement contraint. »

Question 17 : **Jean-Pierre Daudin**, Maisons-Laffitte : « Je voulais savoir pourquoi vous n'aviez prévu aucun arrêt entre La Défense et Poissy, dans un premier temps. D'autre part, on nous a supprimé les trains de Saint-Lazare aux heures soi-disant creuses au niveau de Maisons-Laffitte - Poissy. Pourquoi ?

« En plus de cela, nous avons un étranglement puisque la gare de Maisons-Laffitte n'a que 4 voies. Ne craignez-vous pas une saturation de la fréquence des trains aux heures de pointe ? »

Sandrine Gourlet : « Nous ne savons pas ajouter des trains du RER qui s'arrêtent à Houilles, Sartrouville ou Maisons-Laffitte. Nous n'avons pas la place. 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. Par contre, ils pourront bénéficier de l'amélioration de la situation sur le RER A : notre objectif est de monter à 28 trains à l'heure.

»



Rachid El Mounzil : « Entre Poissy et Paris, il n'existe qu'une seule voie par sens. Arrêter un train impliquerait l'arrêt de tous les trains. La solution serait de construire une ligne complètement nouvelle, pour doubler la ligne existante. »

Question 18 : Bruno de Trémolles : « Une question de Paul Dufour : 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 : « C'est possible puisque c'est un des éléments du projet Eole 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. Deuxièmement, selon l'importance de la gare, la desserte est organisée pour permettre des dessertes hiérarchisées en fonction des demandes, pour aller notamment à Saint-Lazare pour les trains normands, à Paris pour le RER E. »

Question 19 : Olivier Guérin : « Est-il prévu dans l'avenir de faire un arrêt à Sartrouville ? »

Sandrine Gourlet : « Comment connecter le nouveau service que sera la Tangentielle Nord avec le réseau existant, sachant qu'à Sartrouville, comme à Houilles, le RER A et les Transilien s'arrêtent déjà ? Arrêter des RER E 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, d'avoir de la capacité et de se demander à qui nous l'affecterons. Cette question n'est pas tranchée aujourd'hui. Eole est à l'horizon 2020, la ligne Paris-Normandie à l'horizon 2030.

« Nous arrivons avec un certain nombre de projets. Là, nous parlons du RER E, nous avons parlé de la Tangentielle Nord, de prolongement de lignes de métro, de rocade de métro autour de Paris.

« Nous sommes dans un système extrêmement contraint, donc nous avons pris de la place en enlevant des trains et nous avons mis des RER à la place. »

Luc Robert : « Effectivement, les trains bleus, qui étaient des trains Paris Saint-Lazare - Maisons-Laffitte, ont été remplacés par des RER Paris - Cergy. Actuellement, nous avons 3 RER vers Poissy et 6 RER vers Cergy, donc au total 9 trains. Pourquoi 9 trains et pas 12 comme précédemment ? Parce qu'aux heures creuses, c'est le seul moment où nous pouvons faire passer des trains de fret sur cette ligne. »

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

Luc Robert : « Nous n'avons aucune difficulté à faire circuler 16 trains dans un tuyau, dans la mesure où tous roulent à la même vitesse et ne s'arrêtent pas en cours de route. »

Question 20 : Vincent Veyseyre, Clichy-sous-Bois : « Avez-vous étudié le problème d'infiltration dans les gares? A La Défense, la gare TGV se fera-t-elle ? En tenez-vous compte ? »

Jean Faussurier : « Sur les infiltrations, j'ai la même interrogation que vous.

« Sur la question de la gare TGV, un débat public est prévu pour la fin 2011. C'est à ce moment que pourront avoir lieu les discussions sur l'option de gare dans le secteur Nanterre - La Défense. »

Intervention de Jean Piraud, président du comité technique de l'Association française des tunnels et espaces souterrains : « Sur la question de l'étanchéité, il faut savoir que, derrière le béton, il y a toujours des membranes d'étanchéité qui sont soudées très soigneusement. Cependant, quelques endroits fuient toujours.

« Je voudrais revenir la question des déblais. L'ordre de grandeur des déblais du tunnel de 8 km qui nous concerne est d'environ 1 million de m³, soit 2,5 millions de tonnes. De plus en plus, on s'efforce de ne pas évacuer ces déblais par camions. Une solution de plus en plus recherchée est de le faire par voie fluviale. Une péniche représente cent camions ou plus. »

. Conclusion de la réunion publique



Michel Gaillard rappelle que **la prochaine réunion se tiendra le 18 novembre à La Défense, sur le thème des gares à La Défense et Nanterre**. Elle sera commune aux trois Commissions particulières : "Réseau de transport public du Grand Paris", "Arc Express" et "Prolongement du RER E à l'ouest" ».

LES PRINCIPAUX THÈMES ABORDÉS PAR LE PUBLIC AU COURS DE LA RÉUNION

1) La desserte

Thèmes abordés : desserte du 17^e arrondissement de Paris et des communes d'Ile-de-France : Clichy-la-Garenne, Levallois, Noisy-le-Sec, Pantin, Maisons-Laffitte et Meaux, schéma des voies en gare d'Évangile

Réponses des MO : Desserte de Pont Cardinet, étude de la desserte de l'est, Plan de mobilisation pour les transports, voies de retournement à Évangile

2) Les travaux

Thèmes abordés : délais, impacts sur la circulation des trains, coûts et hauteur des quais

Réponses des MO : calendrier « raisonnable », impacts limités au maximum, mise à niveau des quais, coûts estimés selon des ratios

3) Les options de gares

Thèmes abordés : porte Maillot, porte Clichy

4) La sécurité

Thèmes abordés : voies de secours et d'aération dans les tunnels, portes palières sur les quais

Réponses des MO : obligations légales suivies, opportunité des portes palières discutée