

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

**LE RER E PROLONGÉ ET LES PROJETS D'URBANISME À NANTERRE**

**Nanterre, le 22 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 15 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 débiter cette rencontre de débat public concernant le projet du RER E prolongé de Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie.

Quelques mots sur le déroulement de la soirée. Dans un premier temps, je fais un rappel sur ce qu'est un débat public. Ensuite, il y aura une présentation du projet par les porteurs du projet que sont RFF et le STIF. Ensuite, le maire de Nanterre, M. Patrick Jarry, fera quelques observations sur ce projet. Puis, il y aura la phase échange débat.

### **PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC**

Qu'est-ce qu'un débat public ? C'est une procédure de concertation consultation du public, un débat avec le public prévu par les textes législatifs, que nous retrouvons dans le Code de l'environnement et dont l'objectif est de faire participer le public à l'élaboration de projets qui ont un impact important sur les conditions de vie, l'environnement, l'économie d'une région voire du pays. Le débat public, c'est pour entendre les avis, les propositions du public et faire connaître son point de vue.

Qui organise et décide de ce débat public ? C'est la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante créée par une loi de 1995, la loi dite loi Barnier, et qui est saisie par les maîtres d'ouvrage de projets importants pour voir si, dans le cadre de la loi, ces projets doivent faire l'objet d'un débat public. C'est la Commission nationale qui en décide, sur la base d'un certain nombre de critères qui touchent à l'importance du projet, à son impact, etc.

Quand on parle du RER E prolongé à l'Ouest, la CNDP a été saisie par le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, et par RFF, le maître d'ouvrage de ce projet, le 18 décembre 2009 et la Commission nationale a décidé en février 2010 qu'il fallait organiser un débat public, en raison de l'intérêt national du projet, de son importance et de ses impacts.

Une Commission particulière est chargée de l'animation et de la préparation du débat lui-même car la Commission nationale ne peut pas prendre en charge tous les débats. Elle désigne donc, pour chaque projet, une Commission particulière, que j'ai l'honneur de présider et dont font partie Olivier Guérin, Marie-Françoise Sévrain et Bruno de Trémolles, ici présents à cette table.

La mission de cette Commission est non seulement d'organiser ce débat mais aussi de l'animer, en veillant en particulier à ce qu'il soit bien ouvert à tous et à ce qu'il y ait une transparence du débat, c'est-à-dire vraiment une information complète et sûre de la part des maîtres d'ouvrage, et le respect des règles d'un débat démocratique. Notamment, toutes les voix s'exprimant au cours d'un débat public tel que celui-ci ont la même importance. C'est quelque chose qu'il faut souligner.

La Commission diffuse l'information, donne la parole publique et, à la fin, elle rédigera un compte rendu sur lequel je reviendrai.

Les moyens pour assurer sa fonction, ses missions : un dossier du maître d'ouvrage a été diffusé et est à votre disposition, qui est le matériau d'information du public, des supports spécifiques, notamment un site Web sur lequel je reviendrai et une large campagne de communication dans les médias, notamment, et je tiens à les en remercier, les médias des collectivités territoriales, mairies en particulier.

Pour participer à un débat public, on rappelle rapidement qu'il y a les réunions publiques comme celle-ci, des auditions qui sont une variante un peu différente des réunions publiques où l'on donne la parole à quelques acteurs particuliers. Il y en aura une à Cergy-Pontoise le 23 novembre. Nous avons prévu d'organiser un atelier sur le bruit parce que la question du bruit est souvent apparue au cours des précédentes réunions. Puis, des rencontres ont lieu avec les usagers dans les gares, nous en avons organisé trois, et des cahiers d'acteurs sont à la disposition des institutionnels pour qu'ils formalisent leur point de vue sur le projet.

Le site Internet est vraiment un outil clé pour poser des questions, déposer son avis, faire valoir son opinion dans ce débat. Il est très utilisé depuis que nous l'avons ouvert fin septembre dernier.

Je rappelle que notre débat public sera clos le 19 décembre. Il y a une réunion de clôture le 16 décembre à Paris. Nous aurons deux mois, et la Commission nationale aura deux mois pour produire un bilan de ce débat public, qui sera public. Ensuite, les maîtres d'ouvrage auront trois mois pour prendre une décision, elle aussi publique, qui tiendra compte de ce qu'ils ont entendu pendant le débat public.

Je rappelle qu'à la suite de cette phase de deux mois puis de trois mois, s'ouvrira une autre période qui elle aussi permettra au public de s'exprimer, c'est celle de l'enquête publique. Il y aura un dossier d'enquête publique réalisé par les porteurs du projet, par les maîtres d'ouvrage, et ce dossier d'enquête publique sera mis, comme son nom l'indique, à l'enquête auprès du public, donc de nouvelles occasions pour vous de vous exprimer et de donner votre opinion.

Voilà ce que je voulais dire sur cette rencontre de ce soir et, d'une manière générale, ces débats publics. Y a-t-il éventuellement une question sur la procédure de débat public et son organisation ? (Non).

Si vous voulez, nous allons passer à la présentation du projet lui-même. A la table des maîtres d'ouvrage, Sandrine Gourlet, qui représente le STIF et est la responsable des projets ferrés au STIF, Christophe Deniau, qui est également du STIF, chef du projet Eole, Jean Faussurier, directeur du projet à RFF, Rachid El Mounzil, directeur adjoint du projet, et Luc Robert, de la SNCF, de Transilien. La SNCF est l'exploitant du RER donc il nous a paru intéressant et important de l'avoir à cette table, si des questions touchent plus particulièrement l'exploitation au quotidien notamment.

## **PRESENTATION DU PROJET**

**Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF** : Merci, bonsoir. Trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet. Tout d'abord, les deux promoteurs : RFF et le STIF. RFF est propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, et le STIF est l'autorité organisatrice des

transports en Ile-de-France. Le STIF est chargé de fixer la politique d'exploitation, de valider les choix d'investissements, les principales caractéristiques techniques des projets et d'arrêter leur financement. Egalement en tribune, la SNCF, exploitant du réseau Transilien et du RER E.

La présentation, qui va vous être faite maintenant, est le résultat de la collaboration que nous avons eue ensemble et nous avons organisé la prise de parole des intervenants sans tenir compte exactement des compétences et des responsabilités de chacun et ce, au profit d'un exposé que nous espérons clair, précis et concis.

**Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF :** Bonsoir. Le RER E actuel a aujourd'hui pour terminus la gare parisienne Haussmann Saint-Lazare et, à l'Est, les gares de Chelles-Gournay et Tournan. Ce RER a parfaitement rempli ses objectifs puisqu'aujourd'hui, il transporte près de 80 millions de voyageurs par an, ce qui correspond à un doublement par rapport à sa mise en service une dizaine d'années plus tôt et 2005.

Le projet que nous vous présentons aujourd'hui poursuit le RER E actuel en souterrain par un tunnel jusqu'à La Défense. Ensuite, il se connecte à Nanterre à la ligne existante en direction de Poissy et Mantes.

Le projet s'inscrit dans un contexte en forte évolution, avec de nouveaux enjeux de déplacements et de territoires en Ile-de-France.

En matière de déplacements, la demande croît en volume. Les motifs de déplacements se diversifient concernant les destinations et les heures. Le réseau de transport connaît des points de saturation, ce qui est le cas sur la ligne Paris-Mantes, qui est en limite de capacité et connaît de gros problèmes de régularité. C'est aussi le cas de la ligne A du RER, dont la situation est bien connue.

De plus, de nouvelles zones d'emploi émergent, d'abord à La Défense où plus de 80 % des gens qui y travaillent s'y rendent en transport collectif, sachant que leurs temps de parcours se rallongent. Il s'agit aussi d'accompagner le développement des opérations d'intérêt national de Nanterre et en Seine Aval, territoire situé entre Mantes et Poissy.

Dans ce contexte, l'objectif de développer un axe Est-Ouest complémentaire au RER A demeure.

Le prolongement du RER E à l'Ouest concerne 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois entre Haussmann Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie. La ligne entière de Chelles-Tournan à Mantes-la-Jolie concernera 3 millions d'habitants et le nombre de voyageurs transportés serait de 500 000 voyageurs par jour, soit un demi-million.

L'objectif en 2020 est d'avoir de nouvelles dessertes mais aussi des temps de trajet fiables et réguliers. Pour cela, le projet porte en même temps sur un projet d'infrastructure, une réflexion sur l'organisation de l'exploitation et une nouvelle offre de services.

Le projet est fait de quatre composantes non dissociables :

- l'aménagement de la ligne existante entre Poissy et Mantes permettra de mieux dissocier les flux et ainsi d'augmenter la régularité de la ligne et ce, dès 2017 ;
- un nouveau tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense, de 8 à 9 km de long, complétera le maillage du réseau entre Val-de-Fontenay et La Défense ;
- des aménagements à Nanterre permettront le passage du Transilien dans le tunnel. Ainsi, de la capacité sera libérée en Gare de Paris Saint-Lazare au bénéfice des autres lignes ;
- la réalisation de deux à trois gares nouvelles à Nanterre, La Défense et Paris, ce qui améliorera la desserte locale et encouragera le développement des quartiers environnants.

Trois variantes de tracé sont mises au débat aujourd'hui :

- trois possibilités de tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense ; une possible gare intermédiaire, comme à la Porte Maillot ;
- trois options de gares à La Défense, à débattre en fonction de critères de relations avec le RER A, d'implantation locale, de coûts, de contraintes techniques ;
- trois options de raccordement à Nanterre, elles aussi à débattre en fonction des critères de coût, d'insertion visuelle et de contraintes techniques.

Passons maintenant à l'exploitation du RER E. Commençons tout d'abord par un constat positif : le RER E, dans sa configuration actuelle, est le RER qui a le meilleur taux de régularité en Ile-de-France. Notre objectif aujourd'hui est de le prolonger à l'Ouest, jusqu'à Mantes-la-Jolie, tout en gardant son niveau de performance. C'est pourquoi nous avons réfléchi à une nouvelle organisation de l'exploitation. Est prévu un principe d'exploitation en recouvrement, c'est le principe affiché à l'écran.

Les trains de l'Est, comme ceux de l'Ouest, circuleront chacun sur un tronçon qui ne va pas jusqu'au bout de la ligne. Ces deux tronçons se superposent dans la partie centrale et, dans cette partie centrale, tous les trains s'arrêtent. Ceci donne la situation suivante : les 16 RER E actuels au départ de Chelles et Tournan iraient jusqu'à Nanterre-La Folie et 6 RER nouveaux au départ de Mantes-la-Jolie iraient jusqu'en gare de Magenta ou alors en gare d'Evangile si c'est possible, les études sont encore en cours.

Ce principe a plusieurs avantages. Tout d'abord, il permet de densifier le trafic dans le tronçon central, entre Nanterre-La Folie et Magenta, avec 22 trains par heure. Il réduit la longueur de la ligne, ce qui, pour un RER, en facilite l'exploitation. Le fait d'avoir deux tronçons qui se superposent évite de répercuter une perturbation d'une extrémité de la ligne sur le reste de la ligne. Par exemple, un train qui pourrait être en difficulté du côté de Mantes-la-Jolie ne perturberait pas les allers-retours des RER circulant entre Nanterre et Chelles.

Le projet bénéficie à l'ensemble des Franciliens. Comme vous pouvez le voir sur le schéma que nous vous présentons, le RER E constitue une liaison Est-Ouest alternative au RER A et conforte le maillage du réseau. Aujourd'hui, les 16 RER E qui partent de l'Est iraient directement à La Défense-Nanterre, ce qui éviterait par exemple aux usagers de devoir prendre le RER A en gare de Val-de-Fontenay pour se rendre à La Défense. Les usagers des RER B et D en provenance du Nord se rendant à l'Ouest pourront prendre directement le RER E en gare de Magenta-Gare du Nord, ce qui leur évite d'aller jusqu'à Châtelet-les Halles. Tout ceci a pour effet de décharger des secteurs encombrés, comme le tronçon Magenta - Gare du Nord - Châtelet-les Halles et aussi le pôle de correspondance Châtelet-les Halles et, plus globalement, le RER A dans son tronçon central entre Auber et Châtelet.

De plus, cette extension vers l'Ouest permet une quatrième alternative pour se rendre à La Défense, ce qui rend le réseau de transport plus robuste en cas d'incident sur l'une des lignes. Ce nouvel axe de transport est aussi, pour l'Ouest, un meilleur accès à Paris et à sa banlieue.

Le projet prévoit une nouvelle desserte pour l'Ouest parisien. Aujourd'hui, entre Mantes et Poissy, nous avons 14 trains qui circulent à l'heure de pointe du matin. Avec le projet, nous passerions à 16 trains, 6 RER E et 10 trains normands, dont 6 s'arrêteraient en Seine Aval. Les 6 RER E qui remplaceront les 6 Transilien actuels Mantes - Paris Saint-Lazare iraient directement à Nanterre depuis Poissy, jusqu'à une gare à construire à Nanterre-La Folie. Les voies de la ligne L où passent aujourd'hui les Transilien verraient donc moins de trains circuler sur leurs rails. Les trains normands iront comme aujourd'hui à Paris Saint-Lazare, sauf un qui ira à La Défense.

Pour Nanterre, le RER E est un nouveau lien vers l'Ouest, donc un lien entre deux territoires en développement portés par deux OIN, celle de Seine Aval et celle de La Défense Seine-Arche. C'est aussi un lien renforcé vers Paris grâce au nouvel axe Est-Ouest. Les deux gares de Nanterre-La Folie et La Défense seront distantes de 1 km, ce qui s'inscrit dans le cadre du développement de La Défense Seine-Arche.

Au total, la gare de Nanterre-La Folie verrait 22 RER à l'heure de pointe s'y arrêter, 16 venant de l'Est ou repartant vers l'Est et 6 de l'Ouest. Cependant, la desserte de Nanterre, ce n'est pas qu'Eole, c'est aussi des rabattements de bus qui seront concertés, avec les collectivités, quelques années avant la mise en service du projet. Ce sont aussi de nouveaux projets, comme un projet de transport en commun en site propre qui permettrait de désenclaver le Petit Nanterre.

Je vais maintenant passer la parole à Rachid El Mounzil, qui va vous préciser comment le projet peut s'intégrer sur le territoire de la Ville de Nanterre.

**Rachid EL MOUNZIL, adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF :** Bonjour. Merci, Christophe. Je vous propose de nous concentrer sur le secteur de Nanterre.

Cette image montre les infrastructures ferroviaires qui traversent le site de Nanterre aujourd'hui. Nous voyons au Nord la ligne Paris-Mantes, que nous appelons aussi le groupe 5, le raccordement de La Folie qui relie le groupe 5 au groupe 2, la ligne Paris-

Versailles, la ligne Paris-Cergy et le RER A. Il y a aussi les gares existantes, Nanterre-Préfecture, Nanterre Université et Nanterre Ville.

Voyons maintenant ce qui est envisagé dans le cadre du projet.

Il y a la ligne Eole, une gare sur le triangle du faisceau de La Folie, les voies de retournement des trains en provenance de l'Est, les voies de garage, un ouvrage de raccordement sur la ligne Paris-Mantes.

Pour concevoir ces aménagements, les principaux enjeux qui ont été identifiés sont l'optimisation des installations afin de réduire l'impact de l'infrastructure sur le site, une meilleure intégration de l'infrastructure en articulant le projet avec le contexte urbain actuel et futur, la recherche et la proposition de solutions préservant l'environnement et le cadre de vie des habitants.

Nous allons faire un zoom sur la zone des Groues. Trois sites pourront être directement concernés par le projet :

- le site de La Folie pourra accueillir une gare Eole pour desservir un quartier en devenir et à fort potentiel de développement ;
- plus au Nord, le site Picheta pourra accueillir les voies de retournement, le long du faisceau sur les franges ;
- encore plus au Nord, l'île ferroviaire pourra accueillir les garages.

#### Schéma des aménagements proposés dans la zone des Groues.

Une gare à quatre quais et six voies sur le triangle de La Folie, quatre voies pour le retournement des trains. Nous pourrions passer à trois voies sous réserve que le travail d'optimisation en cours le confirme. Enfin, dix positions de garage sur l'île ferroviaire.

Pourquoi la gare est-elle implantée à La Folie ? Les trains en provenance de l'Est devront desservir La Défense, ce qui est un des objectifs fondamentaux du projet, mais ne pourront pas emprunter la ligne Paris-Mantes, groupe 5, parce qu'elle est saturée. Donc, ils devront se retourner entre La Défense et le Pont de Rouen, la bifurcation entre le raccordement de La Folie et la ligne Paris-Mantes. En étudiant le site, seul le triangle de La Folie apparaît comme la solution pour construire cette gare terminus sans impacter l'environnement urbain.

De plus, cette implantation permet aux missions de l'Est de desservir le quartier de La Folie. Ensuite, les trains se retourneront grâce aux tiroirs implantés en arrière et, à la fin du service, les trains vont se garer dans l'île ferroviaire. Cette logique de succession des voies de retournement et des garages à proximité immédiate du terminus est fondamentale pour garantir une exploitation robuste et conforte ce principe d'aménagement que nous proposons.

Pour ce qui concerne l'insertion de l'infrastructure, cette image montre comment le faisceau existant créait une coupure au droit de La Folie. Notre proposition d'y

implanter une gare Eole rétablira le lien entre le Nord et le Sud du faisceau, en imaginant par exemple une gare pont qui aura la double fonction ferroviaire et urbaine.

Pour les deux autres sites, Picheta et l'île ferroviaire, le projet s'inscrit dans l'existant sur les emprises ferroviaires actuelles, ce qui limite l'impact du projet. Nous pouvons même saisir l'opportunité du projet pour améliorer l'existant puisque tous les ouvrages impactés pourront être adaptés et traités en termes d'insertion. Les franchissements existants pourront par exemple être élargis pour favoriser la transparence urbaine. Nous pourrions aussi prévoir des réservations pour implanter de nouveaux liens urbains.

A proximité du secteur du Petit Nanterre, au droit du Pont de Rouen sur l'A86, nous sommes confrontés à la question suivante : les lignes Paris-Mantes et le raccordement de La Folie se croisent à niveau, c'est-à-dire qu'il y a un cisaillement. Comment raccorder la ligne empruntée par Eole à la ligne Paris-Mantes ? Deux types de solutions sont possibles, soit en saut de mouton, c'est-à-dire faire passer une voie Eole au-dessus des voies de la ligne Paris-Mantes, ce qui donne un viaduc aérien, soit en terrier, c'est-à-dire faire passer une voie Eole en dessous des autres voies Paris-Mantes.

Dans l'hypothèse d'un viaduc aérien, au droit du Pont de Rouen, il est bien évident que nous devons travailler sur son insertion visuelle et physique, en partenariat avec les acteurs locaux de l'aménagement.

Une autre solution peut être d'éloigner le viaduc des zones habitées en le repoussant vers l'Ouest. Cette solution nécessitera de créer un ouvrage sur la Seine.

Enfin, nous voyons sur cette image un exemple de l'insertion du terrier en faisant passer la voie Eole en dessous des voies Paris-Mantes.

Comment retenir la meilleure solution parmi les trois possibilités évoquées ? L'analyse multicritère y contribue mais il faut également travailler en concertation avec les différents acteurs concernés. Une première analyse comparative montre que le saut de mouton sur le Pont de Rouen présente l'avantage d'une meilleure faisabilité technique et d'une réalisation plus facile, tandis que les deux autres solutions présentent l'avantage d'un moindre impact sur les zones habitées.

Ensuite, voici le calendrier prévisionnel du projet. Après le débat public, le STIF et RFF verront quelles suites ils doivent donner au projet. Notre objectif est une mise en service intégrale du projet Est-Ouest à l'horizon 2020 mais, dès 2017, grâce aux aménagements, les usagers pourront bénéficier de plus de régularité et de plus de confort sur la ligne actuelle entre Mantes et Paris Saint-Lazare.

Vous voyez ici l'estimation du coût du projet et de l'infrastructure à ce stade des études préalables. Les coûts dépendront des options qui seront retenues à l'issue du débat public et des études complémentaires qui seront engagées au vu de l'enquête publique. L'estimation peut être ventilée de la façon suivante : autour de 700 M€ pour la ligne existante, 1,1 à 1,3 Md€ pour le tunnel, 450 à 800 M€ pour les gares nouvelles.

**Michel GAILLARD** : Merci bien pour cette présentation. Il nous a semblé que pour cette rencontre, habituellement, il y a cette présentation et ensuite une phase questions-réponses débat. À Nanterre, compte tenu de l'importance de l'impact de ce projet sur la Ville de Nanterre, il nous a paru opportun de proposer à la mairie de Nanterre et à son Maire de pouvoir s'exprimer sur ce projet, avec le temps et les moyens qu'il fallait. Donc M. Jarry, Maire de Nanterre, va nous faire quelques commentaires ou observations sur ce projet. Merci, Monsieur le Maire.

**Patrick JARRY, Maire de Nanterre** : Bonjour à toutes et à tous. Je remercie la Commission du débat public de me permettre de dire quelques mots en complément.

La première chose que je souhaite dire, pour le territoire de Nanterre, est que je crois que l'ensemble des acteurs de la Ville sont plutôt favorables à l'idée de la réalisation du RER E mais qu'évidemment, nous ne voulons pas le voir réalisé à n'importe quelle condition. Disons que, dans la réalisation du RER E, ce que nous trouvons de plus intéressant est un meilleur lien, un meilleur arrimage du Mantois au cœur de la métropole, à La Défense et à Paris. Pour une ville comme la nôtre, qui se bat pour le droit à la mobilité pour tous dans la métropole, nous ne pouvons pas être insensibles à cet aspect.

La question de la desserte avec Paris puis de l'amélioration que cela pourrait entraîner sur le RER A nous semble sujette à débat, d'autant plus que, même si c'est parfois à mots couverts, elle s'accompagne en réalité de projets de développement immobilier relativement importants dont on se demande si, dès le départ, on n'annihile pas le résultat.

De même, je trouve une grande faiblesse dans le projet qui est développé, par exemple concernant le Mantois. Nous savons d'expérience qu'il ne suffit pas de développer un réseau lourd de transport en commun pour qu'il y ait un co-développement des territoires. Les habitants et les élus du Mantois peuvent se réjouir à l'avance et penser que, du seul fait de l'arrivée d'Eole, ils vont avoir un développement multiple, économique, etc. Mais d'autres scénarios sont possibles, d'un renforcement de la polarité de La Défense et finalement d'une certaine ouverture, d'une main-d'œuvre nouvelle pour La Défense.

Donc, la question de ce qu'on sous-tend derrière les plans de développement des transports en commun par rapport au plan d'aménagement me semble être une question qui apparaît peu dans la manière d'aborder les débats transports et qui, pour autant, me semble tout à fait importante puisqu'avec les meilleures volontés du monde, on peut arriver à un nouveau déménagement de l'Ile-de-France plutôt qu'à son aménagement.

Par exemple, et je terminerai sur cela avant de rentrer dans le détail sur Nanterre, la question du logement est essentielle. Nous savons qu'autour des gares, nous pouvons avoir une montée du prix du foncier et que le développement de gares, de nouveaux moyens de transport en commun, conduisent en réalité, par exemple, à rejeter un peu plus loin encore les familles modestes et celles qui ont des revenus moyens parce que le foncier devient très cher et les habitants ne peuvent plus y habiter.

Parler de transports en commun, c'est aussi évoquer ces questions sous peine, sans quoi, de ne ramener cela qu'à des débats techniques alors que ce sont quand même, avant tout, des débats du devenir d'une métropole.

Dans tous les débats qui se tiennent, que ce soit le Grand Paris, Eole ou Arc Express, nous pensons que les porteurs de réseaux ou les porteurs d'infrastructures, les maîtres d'ouvrage qui portent cela ne raisonnent pas suffisamment, nous semble-t-il, sur le fait que, pour Nanterre, dans les années qui viennent, c'est une arrivée de moyens complémentaires assez considérables, entre le RER E, le métro automatique autour de Paris, qu'il soit Grand Paris ou Arc Express, le tramway, la ligne LGV qui viendrait de la Normandie et puis sans doute même, demain, le passage de l'ensemble des TGV Ouest pour une interconnexion. Ce sont des infrastructures qui vont marquer le territoire de la ville à l'échelle d'un siècle, puisque les voies de chemin de fer, qui ont été réalisées à Nanterre dès le XIXe siècle, sont toujours là ; forcément, il faut quand même regarder. Il nous semble y avoir une faiblesse dans l'articulation entre tous ces dossiers.

Le deuxième élément que nous souhaitons souligner, et nous le voyons déjà en regardant cette carte, est que tout est polarisé dans une partie du territoire alors que le territoire de Nanterre est extrêmement important. Nous allons le voir sur cette diapositive. Nous avons fait le total des habitants et de l'emploi parce que là aussi, dans les débats sur les transports, on semble ne se préoccuper que des zones à densité économique ou à potentiel de développement économique. Toutefois, la région métropolitaine, et Nanterre n'y échappe pas, c'est évidemment des emplois mais aussi des habitants.

Nous avons donc fait le total de la densité habitat plus emploi au km<sup>2</sup> et nous les avons positionnés autour des gares. Vous voyez que nous avons plutôt une tendance de ce côté-là. D'ailleurs, nous avons d'ores et déjà rajouté la gare de La Folie. La légende est en bas et les cercles correspondent aux zones d'accessibilité à dix minutes à pied d'une gare de Nanterre. La carte ne le montre peut-être pas suffisamment bien mais toute une partie du territoire de Nanterre est accessible à partir de dix minutes à pied et une autre ne l'est pas du tout. Le positionnement de la gare sur La Folie, tel que cela nous a été exposé, montre que, par exemple pour Nanterre, cela n'apporte rien. Par rapport à la ville actuelle, et même peut-être rapport à la vie future, cela n'apporte rien puisque cela vient faire cohabiter presque côte à côte, en termes de vie de ville et d'aménagement de ville, Nanterre Préfecture et Nanterre-La Folie.

Nous avons donc essayé d'imaginer une autre manière de positionner les gares en se disant que, finalement, tout un secteur de Nanterre est assez isolé, qui est le secteur du Petit Nanterre, du Pont de Rouen et aussi toute la partie de l'Université de Nanterre, le long de l'avenue de la République. Tout cela est très peu desservi. En termes de vie urbaine, d'aménagement, si nous privilégions une gare sur le Pont de Rouen, soit quatre gares RER sur Nanterre, nous avons une couverture du territoire totalement différente, à la fois pour ses habitants mais aussi sans doute pour une vision d'un développement plus équilibré de ce territoire, et non pas une polarité qui serait concentrée en un seul point.

Nous n'avons pas encore réalisé une carte qui serait encore plus marquante, mais elle est à faire. Si nous rajoutons les gares existantes ou prévues autour de l'Arche de La

Défense, en réalité, en moins de deux kilomètres, nous venons concentrer trois voire quatre énormes pôles de transports en commun, ce qui n'est pas forcément une manière équilibrée de desservir le territoire.

Le troisième point concerne la question des infrastructures, des voies Paris - Saint-Lazare et de leur insertion dans le territoire de Nanterre. Je suis assez satisfait parce que, jusqu'à maintenant, je trouvais que peu de documents étaient produits par le STIF pour montrer les possibilités et les contraintes d'insertion existantes. Nous allons donc essayer d'en présenter. De nombreux habitants de Nanterre sont présents ici ce soir et je pense que la question est majeure et qu'elle ne peut pas être envisagée avec légèreté.

Evidemment, je comprends le raisonnement du STIF et du RFF qui disent que, finalement, « le territoire de Nanterre est déjà très impacté par les infrastructures ferroviaires ». Ils ne s'occupent pas des routières, c'est normal, mais nous nous en occupons. Donc, « il est très impacté et nous, nous allons venir vous en ajouter un peu plus, ce n'est pas bien grave puisque nous ne venons pas vous en rajouter beaucoup ». Il nous semble que cette manière de raisonner n'est absolument pas acceptable au regard du territoire de Nanterre. Le territoire de Nanterre est effectivement très abîmé par les infrastructures ferroviaires en termes de coupures urbaines, en termes de bruit. Aujourd'hui, mille trains par jour passent à Nanterre. Donc, Nanterre ne peut pas accepter qu'on lui dise qu'on ne va aggraver les choses qu'à la marge. Nanterre a besoin qu'on améliore le problème des coupures urbaines et qu'on diminue les impacts de bruit et de désordre urbain sur son territoire et particulièrement dans ce secteur du faisceau ferroviaire.

C'est le prix à payer à Nanterre pour que Nanterre soit solidaire avec le reste de la métropole. Nanterre est solidaire avec le reste de la métropole et accepte, encourage l'idée d'une meilleure desserte, d'un meilleur accès des habitants du Mantois à La Défense et à Paris, mais on ne peut plus demander à une ville comme Nanterre qu'une grande partie de son territoire soit la part du feu, c'est-à-dire l'endroit où rien ne pourra pousser puisque c'est dédié à cela.

C'est donc la question des emprises foncières concernées. Quand on les met sur des plans, cela paraît peu de choses. Il faudrait évidemment les mettre dans leur longueur, dans leurs impacts qui sont loin d'être négligeables. Par exemple, l'île ferroviaire, bien sûr que ce sont des installations qui, à ce jour, appartenaient à RFF et à la SNCF, que RFF et la SNCF ont abandonnés et d'ailleurs laissés en déshérence depuis presque vingt ans dans Nanterre. Il est clair que Nanterre a d'autres idées, d'autres ambitions pour essayer de faire en sorte que, dans cet endroit, on ne soit pas dans des endroits où il n'y a pas de vie, pas de possibilité d'y développer de l'emploi et, dans deux ou trois endroits, du logement, les activités les plus diverses. Forcément, cette question doit être traitée.

Je terminerai sur les impacts sonores, l'impact des bruits le long des voies SNCF actuelles. Quand on est dans le violet et dans le rouge, c'est grave puisque cela veut dire qu'on est à 73-75 dB. Quand on est dans le rouge, on est supérieur à 75 dB. Nous ne pouvons pas raisonner simplement avec l'idée que « ce n'est pas grave, nous, Eole, nous allons venir et nous n'allons vous ajouter que 2 ou 3 dB de plus donc ce n'est pas nous qui posons problème ». On voit bien qu'à cet endroit, le problème ne serait pas

simplement de ne pas ajouter de décibels mais de baisser les décibels et que les nouvelles infrastructures réalisées soient utilisées pour venir baisser les impacts de bruit dans ces endroits et, du coup, rendre plus agréable la vie pour ceux qui y sont et, éventuellement, rendre urbanisables des endroits qui, pour l'instant, vous pouvez aller vous promener, pour ceux qui ne connaissent pas, le long du Pont de Rouen, nous sommes dans la non ville. A quelques encablures de La Défense et de l'Étoile, nous sommes dans un endroit où personne ne souhaiterait habiter.

Nous avons donc imaginé, avec nos bureaux d'études, autre chose. En venant implanter une gare au Pont de Rouen, avec l'interconnexion avec le tramway, nous avons essayé d'imaginer comment nous pouvions transformer cet endroit actuellement très difficile au plan urbain. Nous avons pensé, et je remercie la Commission particulière du débat public, qu'il était nécessaire, en complément de ce qui était présenté tout à l'heure, de pouvoir exposer un point de vue un peu différent. Merci à toutes et à tous.

**Michel GAILLARD** : Merci, Monsieur le Maire. Effectivement, nous avons dès l'origine en préparant ce débat public, pensé qu'à Nanterre, il était important de donner la parole à la Ville de Nanterre, vu le dossier sur Nanterre.

Nous allons donc passer à la phase des questions et avis, que M. de Trémolles animera. Je voudrais juste rappeler qu'il faut avoir un micro pour poser une question, je vous en remercie, se présenter en plus, c'est très bien, et puis vous noterez le petit chrono qui s'affiche sur l'écran. Essayez de rester dans les trois minutes maximum pour votre intervention sinon, après, il n'y a plus beaucoup de place pour les autres.

**Bruno de TRÉMIOLLES, membre de la Commission particulière du débat public** : Merci beaucoup. Bonsoir. Je rajouterai juste un point : vous avez la possibilité de poser des questions par écrit, et vous avez des feuilles. Cela permet de multiplier le nombre de personnes qui posent des questions. Elles seront traitées à la tribune par mes collègues qui les regrouperont et poseront les questions.

Là également, le principe d'équivalence est le poids des voix et le temps. Je serai assez pointilleux sur le temps pour permettre à chacun de pouvoir s'exprimer et de recueillir le maximum de questions. Qui veut bien commencer la première question ?

**Jean-Philippe CLÉMENT, secrétaire général, Naturellement Nanterre** : J'interviendrai principalement sur un point de détail puisque la Commission a édité pour nous un cahier d'acteurs, qui est sur les tables aujourd'hui, et je voulais apporter des précisions par rapport à ce cahier d'acteurs dans la mesure où, comme la partie illustration s'est faite un peu à l'arraché dans les délais, certaines choses sont passées à la trappe, en particulier la légende d'un tableau qui se trouve sur la dernière page. Comme cette légende n'y figure pas, on ne sait pas très bien ce qu'il vient faire là.

Je vais donc développer cette légende principalement. Il s'agit du tableau des temps gagnés par le mode de transport Arc Express dans sa réalisation sur la tranche Nord. Le lien avec le sujet Eole est que nous sommes convaincus que s'il n'y a pas réalisation simultanée d'Arc Express dans le secteur de Nanterre, le RER E risque d'être très vite saturé, comme le RER A. Nous avons d'importantes réserves sur la perspective que le RER E pourrait constituer un réel allègement de la surcharge du

RER A, ne serait-ce que par les expériences : tous les développements en radiales parallèles aux radiales existantes surchargées ont toujours abouti à une surcharge des deux radiales, même si, pendant un temps, il y a une amélioration.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup, votre propos sera rapporté au compte rendu.

**Olivier MARQUET, architecte urbaniste** : Bonsoir. J'avais une question sur la position de la Ville de Nanterre. Je suis assez sensible à l'insertion urbaine d'une gare sur le Pont de Rouen. Par contre, je me pose la question de la faisabilité technique. C'est vrai que M. El Mounzil, de RFF, a beaucoup insisté sur la séquence à la fois des voies de retournement puis du garage. Si jamais nous mettons une gare au-delà de ces installations, comment gère-t-on techniquement l'exploitation ?

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Je crois que M. El Mounzil, vous avez à répondre.

**Rachid EL MOUNZIL** : Effectivement, vous avez raison. Si la gare Eole est située à l'Ouest, du côté du Pont de Rouen, va se poser la problématique des retournements et des garages. Nous ne pourrions pas à la fois desservir cette gare avec les missions de l'Est, c'est-à-dire les 16 trains en provenance de Tournan et de Chelles et retourner les trains et les envoyer aux garages à la fin du service. En effet, cette gare est au droit de la bifurcation avec la ligne Paris-Mantes qui est saturée. Ce problème que vous évoquez n'est pas le seul. Les contraintes sont nombreuses, des contraintes physiques, d'exploitation et d'insertion. Au droit même de ce Pont de Rouen, nous devons construire un ouvrage de raccordement de la ligne qui sera empruntée par le projet Eole et la ligne Paris-Mantes. Donc, on ne voit pas comment insérer une gare au droit de cette bifurcation avec un nouvel ouvrage et avec les contraintes tout autour. Il y a des contraintes urbaines, des constructions, une sous-station électrique, etc.

La solution qui nous paraît la plus pertinente, la moins impactante et la plus robuste en termes d'exploitation est la solution que nous proposons, c'est-à-dire une gare à la Folie avec, juste derrière, les retournements et ensuite les garages. Cette succession permet d'assurer une bonne exploitation.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci. Autre question ?

**Jacques CAPET, vice-président, Naturellement Nanterre** : A propos de l'implantation d'une gare éventuelle du côté du Pont de Rouen, nous pensons qu'elle apporterait un plus certain aux habitants de ce quartier et à ceux qui viennent y travailler, puisque des zones d'activité se trouvent à proximité, que ce soit les Hautes Pâtures ou l'Université. Il faudrait que ce soit en plus de la gare de La Folie, ce qui fait beaucoup.

Une autre possibilité peut être envisagée. La RATP étudie depuis longtemps la possibilité de prolonger la ligne 1 du métro dont le terminus actuel est à La Défense, à la Grande Arche, jusqu'à ce secteur-là.

Une autre possibilité se trouve vers la place de la Boule, qui serait intéressante aussi mais, dans ce cas-là, si le métro ligne 1 allait jusque dans ce secteur, on compenserait

la frustration que subiraient les gens de ce quartier d'avoir des nuisances supplémentaires sans en tirer le moindre bénéfice. S'il y a une gare, cela nécessite effectivement des travaux beaucoup plus importants. On peut, de cette façon, atténuer les nuisances sonores et visuelles qu'il y aura avec simplement un passage de la ligne en plus de tous les passages existants actuellement mais, si c'est une gare, cela peut se faire aussi par le terminus de la ligne 1 du métro. Ce serait intéressant de l'envisager. Je crois que le projet n'est pas complètement enterré. Il semble même qu'on y pense pas mal et il faudrait étudier cet aspect de la question.

Que ce soit le cas ou non, la question du passage en saut de mouton ou en terrier doit être examinée. Pour les Nanterriens, il est évident que le passage en terrier est le moins pénalisant. Certes, cela ralentit le passage des trains mais nous profitons de cette occasion pour signaler que pour préserver non pas les habitants actuels mais les futures fondations d'une tour de 300 m de haut, on fait faire un coude à Eole à côté du Pont de Neuilly. Cela nous semble beaucoup moins pertinent comme allongement du trajet, comme moyen d'user les rails et les roues du train et de ralentir la vitesse parce que si on fait un coude, forcément, on ralentit la vitesse. Nous demandons donc que l'on étudie cette question.

Il ne faudrait pas utiliser toutes les possibilités existant dans ce secteur au détriment du fret. Pour desservir en marchandises la zone de Nanterre et de La Défense, il serait important, si l'on veut réduire l'utilisation des gros camions de garder une partie des voies et des espaces possibles pour le fret.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup pour ces informations que vous avez données. Y a-t-il des commentaires à apporter sur les différents points ?

**Christophe DENIAU** : Pour répondre à vos questions concernant la ligne 1 du métro et le quartier du Petit Nanterre, les RER sont des projets ferrés lourds qui définissent une colonne vertébrale pour un projet, autour de laquelle d'autres moyens de transport s'articulent, notamment le rabattement à l'aide des moyens bus mais aussi d'autres projets un peu plus légers, comme par exemple le prolongement du T1 jusqu'à Colombes qui peut être envisagé jusqu'à Rueil avec un mode de transport bus à haut niveau de service.

Ce projet de liaison transverse Nord-Sud, si je puis dire, permettrait de désenclaver le Petit Nanterre et desservirait Nanterre Université, ce qui permet aussi un maillage du réseau.

Pour ce qui est de la ligne 1 du métro, nous n'envisageons pas pour l'instant son extension jusqu'à ces distances parce que nous estimons que ce n'est pas au réseau structurant de transport de le faire, sachant que des moyens complémentaires sont possibles. J'en reviens au rabattement bus qui doit s'organiser et qui s'organisera autour du projet lorsque les besoins seront définis, c'est-à-dire quelques années avant. Aujourd'hui, il est un peu tôt pour définir ce que seront les besoins de transport en desserte fine du territoire sur la Ville de Nanterre. Il est difficile d'anticiper sur 2020.

Voilà la réponse que nous pouvons vous apporter sur la desserte de Nanterre en interne.

**Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF :** Je vais rajouter un élément pour répondre à M. Capet sur la question de la boucle que nous faisons au Pont de Neuilly pour éviter une opération immobilière. Pour nous, la question ne se pose pas vraiment en ces termes. Lorsque nous décidons le tracé, nous prenons en compte les contraintes de l'aménageur. Effectivement, il y a des endroits où ces contraintes ne nous permettent pas de placer le tracé mais nous l'adaptions et ce ne sont pas vraiment des courbes ou contre-courbes que nous faisons dans le projet, comme vous pouvez le voir sur le dessin.

En revanche, pour aller au bout de l'exercice, une des raisons pour lesquelles nous avons abandonné le projet d'implantation sous le Centre commercial des 4 Temps est non seulement que, sous ce Centre commercial, la longueur est un peu inférieure à la longueur du RER E, 225 m, mais aussi parce que, dans ce cadre, nous aurions été obligés de passer deux fois sur le RER A avec des courbes et contre-courbes. Là, nous aurions eu effectivement un tracé extrêmement contraint et pénalisant pour l'exploitation.

Le projet Eole, comme vous le savez, n'est pas un projet fret. En revanche, il est clair que nous envisageons de maintenir, au moins pour les trains de travaux, et cela durera quand même un certain nombre d'années, cette possibilité d'évacuer les matériaux de construction par trains et donc il faudra bien réserver à cet endroit la possibilité de cette évacuation et pour que les Nanterriens n'aient pas à subir les norias de camions qu'il y aurait sinon.

Le projet que vous évoquez n'est pas situé précisément sur le territoire de La Folie et ne concerne pas directement le projet Eole.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. Qui souhaite poser une question ?

**Philippe ROCHETTE, Nanterre :** Bonsoir. J'avais une question concernant la gare de Nanterre Université. Nous parlons ici de créer deux gares, à La Folie et au Pont de Rouen, mais il existe déjà une gare en réhabilitation complète, avec de très gros travaux, plus de 100 millions d'euros. Pourquoi n'est-elle pas utilisable ?

Ma deuxième question concerne le lien entre Eole et les projets Arc Express. Ces projets sont-ils exclusifs l'un de l'autre ou peuvent-ils fonctionner ensemble ?

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci. Deux questions, deux réponses.

**Jean FAUSSURIER :** Première réponse : l'option par Nanterre Université n'est pas sur le tracé du projet Eole. C'est bien pour cela que la proposition de Nanterre est de proposer une articulation sur le Pont de Rouen pour permettre aussi à la fois l'articulation avec le tramway et une articulation éventuelle avec Nanterre Université. Toutefois, la ligne ne passe pas sur Nanterre Université. C'est la première remarque.

La deuxième remarque, je ne vais pas répondre pour Arc Express et laisserai mes collègues du STIF le faire. Nous sommes dans une phase de débat public, avec un certain nombre de projets qui sont aujourd'hui soumis en débat et c'est à l'issue du débat que les choses vont se décanter et que nous verrons alors les projets qui seront retenus et la manière dont il faudra articuler les projets. Le projet Eole est

autoportant, il répond à une demande de desserte du Mantois, de décharge du RER A. J'ai bien noté tout à l'heure l'observation faite par Naturellement Nanterre. Il est autoportant.

Ensuite, il existe d'autres projets et les questions que nous posons, sur lesquelles nous étudions les articulations, celles qui ont été présentées à La Défense la semaine dernière, ce sont les bonnes cohérences qui existent, en termes de trafics, entre le projet Eole et, au cas d'espèce puisque c'est la question que vous soulevez, le projet Arc Express. Je ne sais pas si mes collègues veulent rajouter quelque chose.

**Sandrine GOURLET :** Effectivement, une réunion publique a eu lieu à La Défense la semaine dernière, où l'objectif était de montrer l'articulation entre les différents projets de métro de rocade, que ce soit Arc Express ou le Grand Paris, avec Eole. Je crois que la conclusion à l'issue de cette réunion était de montrer que les deux projets, Arc Express ou Grand Paris, étaient compatibles avec Eole dans tous les cas de tracés pour Arc Express ou pour le tracé retenu pour le Grand Paris. Maintenant, à ce stade, pour Arc Express et le Grand Paris, les débats se poursuivent jusqu'à fin janvier. Il faut aussi voir ce que donneront ces débats publics pour savoir quelles décisions seront prises à l'issue des débats Arc Express et Grand Paris.

**Yves URVOAS, Nanterre :** Bonsoir. Tout d'abord, je voudrais approuver tout à fait ce qui a été dit par Monsieur le Maire de Nanterre. Pour avoir habité pendant sept ans dans le quartier du Petit Nanterre, je comprends très bien ces problèmes. Le quartier du Petit Nanterre est en effet une sorte de presqu'île reliée à Nanterre par deux ponts, l'un en souterrain le long de l'autoroute, pratiquement, et un autre pont.

La gare de Nanterre-La Folie est-elle confondue avec la gare de Nanterre Université ou ressuscite-t-on la gare La Folie d'il y a cinquante ans ?

Le tramway T1, qui m'intéresserait beaucoup parce que j'habite près de La Boule, quand verra-t-il le jour à la Place de la Boule ou y aura-t-il une substitution par des bus en site propre ?

Enfin, étant donné mon âge, je suis intéressé par l'accès aux gares TGV. Or la seule gare TGV à laquelle on puisse accéder facilement est la Gare de Lyon. Sera-t-il possible dans l'avenir d'accéder aux gares TGV Montparnasse, Massy ? C'est également un point dans les transports en commun. Il n'y a pas que les gens qui travaillent, j'ai travaillé, j'ai fréquenté les transports en commun, je sais ce que c'est. Actuellement, les gens de mon âge aiment bien utiliser les transports en commun en substitution de la voiture pour accéder aux différents services. La gare TGV de Montparnasse est quand même à près de 1h30 de Nanterre par les transports en commun.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Je rappelle que nous sommes dans un débat public sur le RER E. Donc, les deux dernières questions que vous avez posées ne sont peut-être pas tout à fait centrées sur le sujet. Je suis sûr que sur la première question, par contre, il y aura une réponse.

**Jean FAUSSURIER :** Je ne sais pas si nous ressuscitons ce site de La Folie, qui a au moins un siècle d'existence. Je voulais insister sur le fait que, s'agissant d'Éole à

Nanterre, le problème pour nous n'est pas de dire, en tout cas ce n'est pas la démarche dans laquelle le STIF et RFF se sont engagés, qu'il y a une ligne et tiens, on passe par là, pas de chance, c'est à Nanterre mais de toute façon ce n'est pas grave parce que, comme il y a pas mal de lignes, nous ne faisons que rajouter des trains.

Il y a effectivement un site ferroviaire et, sur ce site ferroviaire historique, existe une opportunité de limiter demain ce que sera le site dédié à une activité ferroviaire, le reste étant appelé à une mutation urbaine dans le cadre d'un projet d'aménagement qui n'est pas le nôtre. J'entends bien la remarque liminaire qui a été faite, disant qu'il n'existe pas d'un côté des projets de transport et de l'autre des projets d'aménagement. Le projet et le processus qui démarrent aujourd'hui, c'est : comment articuler au mieux un projet de transport d'un côté et un projet d'aménagement de l'autre. Cela concerne directement le site de La Folie.

A La Folie, il existe une raison objective pour laquelle nous faisons un arrêt technique, c'est que nous avons besoin d'enchaîner un certain nombre d'opérations techniques : les quais, les tiroirs et les garages. Nous avons besoin de le faire. Si les trains s'arrêtent techniquement, on se dit que c'est quand même une opportunité aussi, dans le cadre d'un territoire qui va muter, de pouvoir permettre un arrêt commercial. D'où la proposition qui est faite ici, qui ne préjuge pas des modalités : il faut un arrêt à la gare de La Folie.

La question de l'arrêt au Pont de Rouen, pour nous, au-delà des questions de faisabilité technique qui ont été indiquées, se pose plus en ces termes : que pourrait apporter cette gare complémentaire au Pont de Rouen que n'apporteraient pas d'autres services – nous pensons au tramway, aux transports en site propre – qui sont aujourd'hui programmés ? Nous pourrions aussi poser la question en ces termes.

**Christophe DENIAU :** Pour répondre à votre question sur le prolongement du tramway T1, vous n'êtes pas sans savoir que le tramway est en travaux entre Saint-Denis et Asnières. Le conseil du STIF de décembre statuera sur le financement du prolongement jusqu'à Colombes, toujours en tramway. J'évoquais tout à l'heure dans la présentation que nous avons aussi à l'étude, en lien avec le Conseil général, la prolongation de ce tramway jusqu'à Rueil, tout du moins dans une préfiguration bus à haut niveau de service. Pour l'instant, nous en sommes à définir ce que pourrait être le projet, la date de mise en service n'est pas arrêtée.

Pour ce qui est de votre question sur l'accès à la gare TGV, il faut savoir que le RER E qui s'arrêterait à Nanterre permettrait d'atteindre plus facilement de nouvelles destinations et notamment la gare de Magenta qui serait, avec un lien piétonnier, en correspondance directe avec la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Aujourd'hui, si je ne me trompe pas, pour faire Nanterre Gare du Nord, vous mettez environ trente minutes. Avec le projet, pour faire Nanterre-La Folie Magenta, ce serait moins de quinze minutes. C'est donc un projet qui concourt aussi à mieux accéder à certains secteurs de Paris.

**Jean-Philippe CLÉMENT :** Je ne voudrais pas que Nanterre monopolise le débat mais je voudrais revenir sur la question de l'option du terrier et de l'incidence sur le ralentissement et la fluidité de la circulation sur Eole. Vous nous indiquez qu'il s'agit d'un ralentissement à 90 km/h, ce qui nous paraît, même pour un réseau express

régional, un ralentissement supportable au niveau de la régularité du trafic. Par ailleurs, si c'est un ralentissement à 90 km, cela veut dire que le passage en saut de mouton se ferait en zone urbaine, sans protection particulière, aux alentours de 110, 120 km/h. Raison de plus donc pour motiver la solution en terrier.

Quant à l'opportunité d'une gare sur le site du Petit Nanterre, personnellement je ne pense pas que la solution soit de faire une gare supplémentaire sur le tracé d'Eole mais, effectivement, que ce soit le prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au Petit Nanterre, pour deux raisons. La première est que cela donnerait à ce secteur de Nanterre une accessibilité à Paris à un tarif réduit par rapport à la situation d'aujourd'hui puisqu'avec un simple ticket métro et bus, on pourrait accéder directement à Paris. D'autre part, cela ne présenterait aucun intérêt pour une interconnexion de la ligne 1 avec Eole et je pense que vous serez bien d'accord là-dessus. En revanche, cela pourrait préfigurer une interconnexion avec Arc Express, qu'il est absolument justifié qu'elle soit au Petit Nanterre ou sur le site de la gare de La Folie.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci beaucoup. Y a-t-il des commentaires sur la vitesse relative entre un terrier et un pont ?

**Rachid EL MOUNZIL** : Sur le terrier, il n'y a pas seulement un problème de performance dans la vitesse de franchissement mais aussi une problématique des caractéristiques géométriques de l'infrastructure qui sont à la limite des normes réglementaires. C'est-à-dire que sur les valeurs des déclivités : les pentes, les rampes et les courbes, nous sommes à la limite, et même en dehors de la limite, et nous avons besoin de dérogations pour pouvoir faire accepter cette solution puisque nous sommes en dehors des valeurs réglementaires.

Il existe aussi d'autres contraintes, notamment le passage sous l'A86. La réalisation du terrier sous l'A86 imposera la coupure de l'autoroute et vous savez les contraintes que cela pose. Ensuite, le terrier devra passer sous les fondations de l'ouvrage actuel, le Pont de Rouen. Les fondations de ce pont sont très anciennes et cela posera des contraintes dont il faudra tenir compte pour les travaux.

**Luc ROBERT, SNCF** : Je souhaiterais ajouter quelques précisions sur le sujet de la vitesse et prendre une comparaison avec une voie de sortie d'autoroute car c'est un peu ce qui se passera au niveau du Pont de Rouen. Les trains d'Eole, c'est-à-dire 6 trains par heure, en provenance de Mantes, nous avons 16 trains qui arrivent jusqu'au niveau du Pont de Rouen, 10 qui vont vers Saint-Lazare et 6 qui vont vers Nanterre. Les 10 qui vont vers Saint-Lazare, à cet endroit-là, roulent à 130 km/h parce qu'ils sont encore en vitesse, jusqu'au niveau de La Garenne, et il faut absolument que les trains qui se dirigeront vers Eole sortent de la voie principale vers Paris Saint-Lazare à la même vitesse que les autres, de la même façon que sur une autoroute où vous avez des voies de dégagement faites pour décélérer mais en quittant la voie principale de l'autoroute à la vitesse normale, c'est-à-dire à 130 km/h sur l'autoroute. Or si nous avons un terrier, cela obligerait les trains qui sortent à ralentir avant même d'être sortis de cette voie principale. C'est tout à fait fondamental pour le débit de la ligne entre la Normandie et Paris Saint-Lazare, y compris Eole, de pouvoir dégager rapidement, d'où les contraintes qui seraient générées par ce terrier, qui casseraient la vitesse avant même qu'on ait dégagé de cette voie principale.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci pour ces précisions. Je vous rappelle que vous avez toujours la possibilité de poser des questions par écrit. Y a-t-il une autre question ?

**Michel MATHYS, association ABERPA** : Nous sommes déjà intervenus sur les aspects bruit donc je voudrais y revenir quelques minutes. J'ai noté qu'il y avait une réunion spécifique organisée le 6 décembre sur ce sujet. Je voudrais quand même mettre en avant quelques points. J'ai noté dans le dossier qu'il existait déjà des points noirs du point de vue bruit sur les lignes existantes. Le projet ne dit pas que ces points seront améliorés. Il me semble qu'avec les techniques actuelles, nous devrions pouvoir améliorer les choses.

Je vais prendre deux exemples. Si nous prenons le Pont de Rouen ou plutôt la solution saut de mouton au niveau de la Seine qui est probablement plus favorable en termes de bruit, si nous écartons le terrier, si ce pont passe sur la Seine, des choix sont à faire entre un pont métallique, comme un des ponts qui passent sur la Seine, et la section du RER vers Cergy qui est un pont en béton. Il existe entre les deux une différence énorme en termes de bruit et le choix de construction d'un pont a une incidence importante sur le bruit.

Le deuxième point, et nous n'en avons pas parlé, est le matériel roulant. Nous pouvons faire l'expérience sur le RER A, avec trois générations de rames : les rames des années 70 qui vont vers Saint-Germain, qui sont assez bruyantes, les rames de deuxième génération qui vont vers Cergy, nettement moins bruyantes, et les rames à étages prévues sur le RER E qui, du fait qu'elles sont plus lourdes, deviennent à nouveau bruyantes et le sont probablement au moins autant que les RER de première génération.

Je voudrais aborder un dernier point concernant toujours les nuisances sonores. Je prends l'hypothèse où la gare se ferait à La Folie. Elle est aussi dépendante du choix de la position de la gare à La Défense. J'ai noté dans le dossier que, si cette gare est sous le CNIT, cela permet d'abaisser les voies au niveau de la gare de La Folie de 3 mètres, ce qui permettrait une meilleure intégration urbaine et, probablement, un traitement du bruit par une couverture légère ou autre. Mon propos est de dire qu'une gare sous le CNIT permettrait peut-être une meilleure intégration si la gare, mais je n'ai pas d'avis sur le sujet, se fait à La Folie.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Je rappelle qu'un atelier bruit se tiendra le 6 décembre pour traiter ces questions qui ont été très souvent évoquées lors des réunions précédentes. Y a-t-il quelques commentaires à apporter ?

**Jean FAUSSURIER** : En fait, vous avez évoqué un certain nombre de points à l'ordre du jour de la réunion de l'atelier bruit. Sur la question du matériel roulant, il y a effectivement des différences sensibles selon le matériel utilisé et la signature sonore du matériel a un impact direct sur le bruit. Il est vrai aussi qu'aujourd'hui, lorsque nous concevons des ouvrages, nous avons quand même des techniques pour limiter le bruit émis au passage des trains par ces ouvrages. La question qui se pose, qui a été soulevée tout à l'heure, est celle de la réduction des points noirs bruit existant sur le réseau actuel. Le projet Eole, à ce stade des études préalables, n'augmente pas sensiblement le bruit au sens réglementaire. Quand je dis

sensiblement, c'est au sens réglementaire. Il n'empêche qu'il existe un certain nombre de points noirs bruit sur le site sur lequel est prévu Eole, qui n'est pas exactement la carte que montrait le Maire tout à l'heure puisque là, c'est la ligne existante du groupe 5. Effectivement, sur cette partie, en réalité, le trafic va chuter, dans une première partie, de 36 % à peu près. Donc, il va chuter et le bruit va s'améliorer. Je ne dis pas que de nouveaux trafics ne viendront pas ensuite mais en tout cas, là, il va s'améliorer.

En revanche, sur le projet Eole, un certain nombre de points noirs bruit ont été repérés et c'est dans les études ultérieures – il faut quand même avoir en tête que nous sommes aujourd'hui à un moment de débat public, que la concertation va durer, que nous sommes sur un projet qui émergera en 2017-2020 – que ces questions de points noirs bruit feront l'objet en plus d'un dossier d'enquête publique, d'une étude d'impact environnemental dans lequel nous aurons des études plus précises sur les impacts générés par le projet.

**Luc ROBERT :** Sur le matériel roulant, je pourrais rajouter que le cahier des charges du futur matériel roulant d'Eole, sur lequel nous travaillons actuellement avec le STIF, sera extrêmement exigeant de ce point de vue de la limitation des nuisances sonores. Concernant les différents matériels dont vous parlez, les rames à deux niveaux du RER A ont été conçues il y a plus de quinze ans et, depuis, de nombreuses améliorations ont été apportées, en particulier sur la motorisation, avec des moteurs plus petits et mieux répartis sur la rame, ce qui fait moins de bruit, la limitation des effets de soufflerie, des bruits aérodynamiques. Nous avons énormément progressé, de la même façon que pour les voitures, d'ailleurs, dans le domaine du bruit des trains. De ce point de vue, le matériel sera beaucoup moins bruyant que le matériel à deux niveaux que vous connaissez actuellement sur le RER A.

**Marc VIGNAU, Maire adjoint à l'aménagement et d'urbanisme de Nanterre :** Bonjour. Je suis maire-adjoint mais aussi citoyen nanterrien, qui a la grande chance d'habiter juste au Pont de Rouen, dans la zone rouge de la carte qui nous a été présentée par Monsieur le Maire de Nanterre. Je suis donc assez dubitatif parce que c'est le troisième débat auquel je viens et j'ai le sentiment quand même qu'on arrive un peu avec beaucoup de contraintes. Nous voyons les contraintes financières, les contraintes de ralentissement de débit, quand nous parlons de terrier, les contraintes de limitation réglementaire, M. El Mounzil dit qu'il faudrait presque des autorisations pour que cela se fasse. Les emprises existent et nous avons les voies de retournement mais on ne nous dit pas s'il y a des possibilités de faire du retournement au-delà du territoire de Nanterre.

Depuis le premier débat, je vois poser une gare identifiée qui s'appelle Nanterre-La Folie et, gentiment, on nous répond que ce n'est pas possible techniquement de mettre une gare sur le pont de Rouen. On entend dire aujourd'hui que les fondations du pont sont anciennes. Quand on a fait passer l'A86, on a élargi le pont. Je suis né devant le Pont de Rouen et je peux vous dire comment il était, il était tout petit. Donc, on a agrandi pour faire passer l'autoroute. On nous explique que les emprises sont anciennes. Non, elles n'ont pas deux siècles comme la voie. Au Pont de Rouen, elles ont été refaites il y a quarante ans, en même temps qu'on a construit l'A86.

On nous parle d'un poste de redressement EDF mais quelqu'un a-t-il été sur le secteur ? Le poste de redressement EDF n'est pas au niveau du Pont de Rouen, il est après le Pont de Rouen. Cela veut dire que si nous passons en terrier, nous l'évitons. Donc, pourquoi sortir des arguments qui, à mon avis, sont une suite pour dire que ce qu'on nous présente, on ne peut pas faire autrement ?

Quand on habite dans la résidence juste au Pont de Rouen ou dans l'allée des Jonquilles, par exemple, on est en plein devant votre saut de mouton. A quelle hauteur sera-t-il ? Donc, quelle diffusion du bruit ?

Je me demande si l'on ne va pas regarder les impacts sonores, et finalement nous dire que techniquement, on ne peut pas faire autrement.

Alors vous dites que, bonne nouvelle, le trafic du groupe 5 devrait diminuer. On nous l'a déjà dit quand le RER arrivait sur Nanterre. A chaque fois, on nous dit que les trafics vont diminuer. Je peux vous dire que je suis né devant cette ligne, j'ai connu des locomotives à vapeur qui passaient devant : le trafic du groupe 5 n'a jamais cessé d'augmenter. Il y aura peut-être un impact mais, personnellement, je ne crois pas qu'à long terme, il y ait une diminution aussi importante que celle que vous annoncez.

Pour les riverains de la ligne de chemin de fer, comment le vivons-nous ? RFF, par exemple, ne nettoie jamais ses terrains. Donc, on peut n'avoir que des nuisances, d'une société d'État qui ne nettoie pas ses terrains et qui en plus va faire un peu plus de bruit et nous, nous aurons juste à regarder le paysage. Je crois qu'il va falloir faire un peu plus attention aux riverains. Quelques années plus tôt, des associations du quartier avaient proposé un aménagement avec un mur antibruit. La seule réponse de la SNCF à l'époque, parce que ce n'était pas encore coupé, était : « Nous étions là avant vous ». Alors, j'espère que nous n'aurons pas ce genre de réponse quand nous parlerons des futurs aménagements sur le Pont de Rouen.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Merci pour votre intervention. Je rappelle que toutes les interventions sont intégralement rapportées dans le compte rendu de cette réunion du débat public.

**Denis FAME, Rueil-Malmaison** : Bonjour. Je suis venu en voisin de Rueil-Malmaison. Je découvre le projet, donc certaines de mes questions ont peut-être déjà été traitées dans les précédentes séances. Quand on parle de terrier, je me demande si c'est un vrai terrier ou un demi-terrier ? Dans le tableau de la page 91, on voit : « terrier, aspect visuel négatif ». Si c'est un terrier, je ne vois pas pourquoi il y aurait un aspect négatif. La question que je me pose est s'il passe sous la Seine ou non. S'il ne passe pas sous la Seine, puisque, comme l'a dit Monsieur le maire, nous en avons pour cent ans, ne faudrait-il pas, dans le cadre des nouveaux transports qui arrivent sur Nanterre, Arc Express ou le Grand Paris, envisager de tout passer en souterrain, hormis, bien sûr, le tramway ?

**Rachid EL MOUNZIL** : Le terrier ne passe pas sous la Seine mais sous l'autoroute A86. J'en profite pour répondre à l'interpellation de Monsieur le Maire adjoint sur le Pont de Rouen. Il existe une sous-station juste à côté du Pont de Rouen. Je ne parle

pas du poste de redressement EDF qui est au Sud des voies Paris-Mantes, je parle de la sous-station d'alimentation électrique qui est juste à côté du Pont de Rouen.

Sur les fondations, je disais que pour faire passer le terrier sous l'autoroute et au droit du pont, il y a des fondations dont il faut relever les plans de recollement. Compte tenu de l'ancienneté de l'ouvrage, nous n'avons pas encore retrouvé ses plans pour déterminer les vraies contraintes que cela peut poser. Nous avons besoin d'approfondir les études, de connaître précisément la nature de l'ouvrage et de ses fondations avant de démontrer la faisabilité du terrier.

**Monique BOUTEILLE, Maire adjoint, Rueil-Malmaison :** Je suis maire-adjointe, chargée de l'urbanisme et des transports. Je vous remercie pour cet exposé. Je pense qu'effectivement nous avons, en tant que ville voisine, écouté avec attention les préoccupations des élus et des Nanterriens. Je voudrais simplement rappeler que, dans le cadre du Syndicat d'études et de projets créé autour de La Défense et dans le cadre de réflexions menées par les communes de Puteaux, Rueil-Malmaison, Colombes, Bois-Colombes, Courbevoie, Nanterre, il y aura vraisemblablement une réflexion sur la cohérence du schéma d'Eole bien que, vous l'avez signalé, il s'agisse d'un projet autoportant. Je pense qu'il y a quand même une analyse de sa complémentarité par rapport aux autres projets. Néanmoins, je voudrais ajouter la nécessité pour la Ville de Rueil de voir le T1 en urgence sur le planning pour conforter ce projet d'Eole et pour montrer, puisque les projets que vous avez expliqués se justifient dans les choix des gares dont nous débattons ce soir, que ce choix est renforcé par cette ligne du T1. Je pense que son développement au niveau des études, qui se font un peu attendre, ainsi que le planning de sa réalisation, jusqu'à Rueil mais aussi avec une bifurcation jusqu'à La Défense, sont importants pour étayer ce débat.

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ?

**Carmelo PICCIOTTO :** Bonsoir. Je voulais savoir si la gare de La Folie servirait d'arrivée pour le TGV normand et quelle était la nature des travaux ordonnés à Nanterre Université. En effet, il devrait être possible, pour décharger la ligne A...

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Recentrons bien sur le sujet : Nanterre, RER E.

**Carmelo PICCIOTTO :** Oui, justement, la justification du tunnel d'Eole est de décharger le RER A. Or, est-ce que RFF ne devrait pas louer ou réacquérir auprès de la RATP la possibilité que les trains de la SNCF ayant leur terminus à Nanterre Université puissent terminer à Nanterre Ville, voire au-delà, et que, par conséquent, on puisse envisager un prolongement de la ligne A de Saint-Germain-en-Laye vers le Mantois, ce qui permettrait de créer une nouvelle ligne et d'éviter la création du tunnel entre Haussmann et La Folie ?

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Merci beaucoup. Y a-t-il des éléments à apporter ?

**Jean FAUSSURIER :** Peut-être deux. Tout d'abord, il faut repréciser les choses s'agissant du projet de ligne nouvelle Paris Normandie. Aujourd'hui, il n'existe pas de position arrêtée puisque RFF et le comité de pilotage en sont à une phase de réflexion. Le dossier sera soumis en février à la Commission nationale du débat

public pour un débat public prévu à l'automne 2011. C'est à ce moment-là que la réflexion et le débat sur la position éventuelle de la gare auront lieu, en leur temps.

Pour revenir sur la relation RER A et RER E, je rappelle que, dans le projet, il faut peut-être regarder plutôt du côté de l'Est, c'est-à-dire que les temps de parcours entre Val-de-Fontenay et La Défense seront relativement comparables. C'est un des éléments, pas le seul, qui permet aussi d'assurer la décharge du RER A.

La relation avec Saint-Germain-en-Laye, je dirais que, pour le moment, c'est une hypothèse que nous n'avons pas vraiment regardée. Je n'en vois pas non plus trop le contour.

**Pierre CREUZET, Conseiller municipal et président du groupe Modem au conseil municipal de Nanterre :** Je suis tout d'abord très heureux qu'à Nanterre, on nous propose de remettre des gares. Après, de quelle façon cela peut-il se faire... C'est vrai que j'ai été un peu surpris par le débat public, notamment de La Défense avec le projet Grand Paris, projet Arc de Seine et la région. Je pensais que les électeurs franciliens avaient fait un choix de région et un choix de gouvernance des régions qui proposait un projet et cela me semble complètement fou qu'on soit en débat public et qu'on demande aux habitants de juger...

**Bruno de TRÉMIOLLES :** Resserrons le sujet. Revenons au sujet, s'il vous plaît.

**Pierre CREUZET :** Je suis sur le sujet parce que nous ne sommes pas en train de réfléchir sur une vue d'ensemble. Vous parlez du RER E, c'est très bien par rapport à Nanterre mais, par rapport à Arc de Seine, ce qui nous a été proposé, avec également une gare, par exemple à Nanterre la folie, qu'est-ce qui se rejoint dans tout cela et de quelle manière demain les Nanterriens ne vont-ils pas devoir porter tous ces projets ?

Nous mettons par exemple en souterrain la RN 13 sur Neuilly mais est-ce que nous, parce que nous sommes Nanterre, nous n'allons pas nous retrouver aussi dans certaines situations où nous allons avoir des problèmes de bruit ? Madame la maire adjointe de Rueil a très bien parlé. C'est vrai que dans le projet Arc de Seine, on voit une gare qui arrive sur Rueil Malmaison. Comment cela va-t-il pouvoir se composer ? C'est assez complexe. Vous nous demandez, dans un débat public, d'apporter également notre vision des choses. C'est vrai que si nous ne sommes pas sur une vision globale, cela me paraît compliqué.

Tout à l'heure, Naturellement Nanterre a parlé également des problèmes de livraison. Pourquoi ne pas imaginer également, dans ces nouveaux transports en commun, des choses un peu innovantes en termes d'approvisionnement de La Défense ? Pouvons-nous imaginer que ce RER E puisse aussi avoir une plate-forme à Nanterre-La Folie qui puisse approvisionner La Défense sur certaines choses ? Pourquoi pas ? Du moins, c'est une question qui se pose. Sachant que sur ce secteur Nanterre-La Folie, nous n'allons pas construire que du bureau, nous allons construire aussi beaucoup de logements. De quelle manière allons-nous pouvoir permettre aussi aux habitants de ce quartier d'avoir un quartier vivant et qui n'a pas que des nuisances, comme Nanterre a, de manière importante encore, au niveau des autoroutes et, comme le Maire de Nanterre le disait très bien, au niveau des coupures. Ne rajoutons pas de coupures sur ce secteur.

**Thierry...**, Nanterre : Bonjour, j'habite le Mont-Valérien et je suis de Nanterre depuis mon grand-père, cent ans. Je suis surpris parce que j'étais venu pour le RER E et l'Arc Express mais il n'est question que du RER E.

Je voulais dire aussi que nous n'y comprenons rien, avec tous ces multitracés, nous ne savons plus où nous en sommes. J'aimerais comprendre comment vous allez faire dans dix ans parce que vous avez déjà dix ans de retard. Vous prolongez une ligne mais vous oubliez de penser qu'en prolongeant des lignes, cela va se densifier dans les stations que vous allez prolonger. Etant donné que vous avez déjà dix ans de retard au niveau des transports, surtout le STIF et la SNCF un peu aussi, finalement, nous allons nous retrouver dans dix ans avec le même problème. Nous sommes déjà surdensifiés à Nanterre, avec dix mille habitants au kilomètre carré, et cela va se densifier à Mantes-la-Jolie. Donc, dans dix ans, il y aura le même problème. Comme vous avez déjà dix ans de retard, dans dix ans, vous aurez encore dix ans de retard. C'est pour vous prévenir.

Donc, avec tous les tracés, nous n'y comprenons rien. En plus, vous nous faites croire que vous tous, ici, vous avez travaillé. Moi, franchement, vous me faites rire, vous me prenez pour un perdreau de quinze jours. En fin de compte, vous faites croire à tout le monde que vous avez bossé comme des malades et qu'est-ce que vous faites ? Vous prenez une ligne qui existe depuis 1850 et vous faites un tapage, un cinéma inimaginable. Vous reprenez simplement une ligne. Moi, j'étais capable, et mon petit-fils l'est également, d'en faire autant. Donc, arrêtez de nous prendre pour des imbéciles.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Monsieur, avez-vous une question précise à poser ?

**Thierry** : Laissez-moi parler, on a le droit de parler, Monsieur. Déjà, le Petit Nanterre, bien sûr, il faut l'abandonner. Vous avez de la chance que je ne sois pas le Maire de Nanterre, croyez-moi, sinon, avec moi, vous auriez bien souffert. Donc, le Petit Nanterre, il faut une gare parce que les gens qui y habitent – cela ne me concerne pas, j'habite de l'autre côté – ont du bruit, de la pollution, des embouteillages. Avec cette densification, cela va se remultiplier encore donc ils souffriront encore plus, ils ont déjà dix ans de retard.

Ensuite, un nouveau tracé fait par les architectes n'est pas mal. Qu'en faites-vous ? Il est mieux que le vôtre. Eux au moins ont travaillé, contrairement à vous. Je dis ce que je pense.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Monsieur, avez-vous une question à poser ?

**Thierry** : Non, c'était cela, les questions.

**Bruno de TRÉMIOLLES** : Écoutez, merci beaucoup, vos propos seront portés dans le compte rendu. Merci beaucoup. Je rends la parole au président de la Commission.

**Michel GAILLARD** : Nous nous en tiendrons là et je ne vais pas apporter de commentaires à ce qui vient d'être dit.

Je retiens qu'un certain nombre de remarques ont été faites sur cet aspect de l'implantation des gares et encore une fois, comme je l'ai dit en début de ce débat, c'est bien ce qui a expliqué que de manière un peu exceptionnelle, dans la forme, nous ayons proposé au Maire de Nanterre de prendre la parole ce soir parce qu'à l'évidence, c'est une question importante sur la Ville de Nanterre.

Je voulais rappeler que toutes vos observations seront bien évidemment retenues dans le compte rendu et ce sont elles qui, ensuite, permettront au maître d'ouvrage de revenir sur un certain nombre d'observations et de voir comment elles s'intègrent. J'ai retenu par exemple que sur la question du terrier, à l'évidence, il existe des questions techniques à approfondir, des plans à retrouver mais je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit. C'est bien l'objectif d'un débat public que de soulever ce type de préoccupations et de rappeler que nous sommes en amont du projet, que les études de définition, de détail, de réalisation se feront dans les mois et les années qui viennent et qu'il y aura de nouveau l'occasion de reparler de tout cela, ne serait-ce qu'au moment de l'enquête publique.

Sur le bruit, ceci a été dit par M. de Trémiolles, je le rappelle, nous avons programmé un atelier bruit auquel seront invités les associations et les élus qui souhaitent y participer pour, en nombre plus restreint, pouvoir aller plus au fond sur ces questions de points noirs, de traitement, etc. Non pas que le débat public soit le moment des décisions arrêtées mais il peut en tout cas préparer les décisions à venir, et à venir à court terme.

Voilà ce que je voulais dire. En tout cas, merci beaucoup pour votre participation et je rappelle que la prochaine réunion est aux Mureaux le 30 novembre, sur la question des aménagements des installations et des gares.

Merci à tous.

*Fin à 21 h*