

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

Audition publique des acteurs du Val d'Oise

Cergy, le 23 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
- Bruno de TRÉMIOLLES, ancien cadre de Pechiney-Alcan

Maîtrise d'ouvrage

- Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF
- Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF
- 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 : Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, nous allons commencer cette rencontre de notre débat public. Ce soir, il est vrai que c'est une formule un peu singulière par rapport à l'organisation de ce débat Eole, entamé fin septembre. Il s'agit donc d'une audition publique, à laquelle vous avez été invités à participer. En fait, ce sont des grands témoins, des personnalités, des responsables, des acteurs qui à un titre spécifique sont audités par la Commission pour connaître leur point de vue, leur analyse sur le projet. La salle aura la parole après les exposés afin d'avoir un échange avec vous sur ce projet.

La réunion se déroulera de la façon suivante :

- présentation du débat public par le président de la Commission Particulière du Débat Public,
- présentation du projet par les maîtres d'ouvrage (RFF et STIF),
- intervention des personnalités auditées :
 - Le Président du Conseil Général, Directeur général de l'ESSEC,
 - Le Président de la communauté d'agglomération de Cergy et Maire de Cergy,
 - Le Président de la délégation Val d'Oise de la CCIP Val d'Oise - Yvelines,
 - Le Vice-président de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France

PRÉSENTATION DU DÉBAT PUBLIC

Le débat public est une procédure placée sous l'autorité de la Commission Nationale du Débat Public, créée en 1995 pour démocratiser la conduite des grands projets d'infrastructures et permettre au public de s'exprimer sur ces grands projets. Les maîtres d'ouvrage de ces grands projets doivent la saisir pour qu'elle décide s'il y a lieu ou non d'organiser un débat public en fonction de critères que précise le Code de l'environnement, lui-même issu d'un certain nombre de lois relatives à toutes ces procédures touchant à la protection de l'environnement, à la démocratisation de la vie publique.

Donc, la CNDP a été saisie en décembre 2009. En février 2010, elle a décidé qu'il y aurait un débat public sur le prolongement du RER E, car un certain nombre de critères prévus par le Code de l'environnement était bien rempli, l'importance du projet, son impact, etc.

Elle a souhaité également qu'il y ait une articulation avec les autres grands projets actuellement en cours de débat en Ile-de-France : le Grand Paris et Arc Express. Nous étions la semaine dernière à La Défense pour une réunion commune justement sur ces trois projets à propos des gares à La Défense.

La CNDP a confié l'animation et l'organisation de ce débat à une Commission particulière, que j'ai l'honneur de présider, dont sont membres : M. de Trémolles, Mme Sévrain, M. Guérin et moi-même.

La Commission Particulière du Débat Public a organisé ce débat et a fait un certain nombre de choix d'organisation. Elle l'anime et le conduit, puis elle fera un compte rendu des propos échangés au cours de ce débat.

Je rappelle que les débats publics se situent en amont des décisions des maîtres d'ouvrage. Il faut que ce soit bien clair, le débat public permet d'amender les projets, et toute l'expérience des débats publics le démontre. Un projet ne sort pas tel quel d'un débat public, le plus souvent, il est amendé.

Ces débats publics se veulent :

- démocratiques, puisque l'expression du public est homogène quel que soit celui qui prend la parole. Le poids de chacun est le même et compte de la même façon dans le compte rendu que nous en ferons. Il y a équivalence des intervenants, quels que soient le support, la forme de leur intervention.
- transparents, puisque toute l'information est apportée au public

Un certain nombre de moyens vous sont proposés pour participer au débat public, dont le site Internet. Nous étions il y a peu de temps à plus de 300 interventions sur ce site (questions posées ou avis déposés). Il joue un très grand rôle dans ce débat public.

Atelier bruit

Nous avons identifié au cours de nos réunions passées une vraie problématique bruit le long du tracé actuel du Transilien, et futur tracé du RER E. Manifestement, il y avait lieu de faire quelque chose pour aller plus loin dans l'échange et la réflexion sur cette question du bruit. Donc, un atelier bruit sera organisé.

Calendrier du débat

Il sera clos le 19 décembre, notre réunion de clôture ayant lieu le 16 décembre.

La Commission Nationale a deux mois pour dresser un bilan du débat et en tirer les conclusions. Ensuite, les maîtres d'ouvrage ont trois mois pour arrêter leur décision : poursuite du projet, dans quelles conditions, ce qu'ils intègrent des apports du débat public dans le projet.

Que se passe-t-il en termes de concertation après le début public ? Lorsque les maîtres d'ouvrage rendent leur décision, s'ils poursuivent le projet, ils engagent ensuite la préparation d'un dossier d'enquête publique. Celle-ci sera à nouveau une occasion d'échange avec le maître d'ouvrage sur le contenu de son projet, sur la prise en compte de telle ou telle observation que le public pourrait faire.

Je vous présente les maîtres d'ouvrage, M. Jean Faussurier, Directeur du projet RER E à RFF, Mme Sandrine Gourlet, Responsable des projets ferrés au STIF, et Luc Robert, SNCF.

Pourquoi la SNCF est-elle représentée à cette table alors qu'ils ne sont pas porteurs du projet au sens propre ? Ils sont exploitants des actuels Transilien et du RER E. A ce titre, leurs apports et compétences sont appréciés et appréciables.

PRÉSENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Bonsoir. Trois partenaires sont mobilisés autour de ce projet, tout d'abord les deux promoteurs du projet, que sont RFF (Réseau Ferré de France) propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, le STIF (autorité organisatrice des transports en Ile-de-France).

Le STIF fixe la politique d'exploitation, valide les choix d'investissement, les principales caractéristiques des projets et arrête leur financement.

La SNCF est l'exploitant du réseau Transilien et du RER E.

La présentation qui va vous être faite ce soir ne tient pas compte du découpage réel de nos compétences pour arriver à un exposé qu'on espère plus clair, plus précis et plus concis.

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E à RFF : Je vais faire un exposé en partant de trois éléments : rappel des objectifs d'Eole, placer le projet Eole dans le contexte du système de transport dans l'ouest francilien, et enfin apporter un éclairage sur la relation entre le futur RER E et le RER A, un des sujets de préoccupations ce soir du Val d'Oise.

Le contexte dans lequel se situe ce projet, et d'abord celui qui est propre à l'ensemble de l'Ile-de-France, c'est-à-dire une croissance et une évolution constante des demandes de déplacements, bien sûr en heures de pointe mais aussi une diversification, car on voit un étalement des demandes de déplacements sur l'ensemble de la journée.

Les motifs de déplacements évoluent. Pour ce qui concerne le projet dont nous parlons ce soir, le prolongement du RER E, deux éléments sont à prendre en compte, d'une part des pointes de saturation du réseau, en particulier la ligne Paris-Mantes, aujourd'hui en limite de capacité, et également le RER A dont chacun connaît la situation.

Un autre objectif porte sur la desserte d'un certain nombre de pôle d'emplois : La Défense bien entendu, mais également des pôles d'emploi en développement que sont le territoire de Nanterre qui vient d'être intégré dans l'Opération d'Intérêt National de l'EPADESA, mais également Seine Aval, territoire situé entre Poissy et Mantes.

Ce projet poursuit le RER E par un tunnel, d'environ 8 km, qui se raccordera à Nanterre sur la ligne existante Paris-Mantes, en direction de Poissy et de Mantes. L'objectif fondamental est de développer un axe Est-Ouest complémentaire au RER A. La ligne entière, une fois réalisée, concernera environ 30 % de la population francilienne et transportera environ un demi-million de voyageurs par jour.

Le projet répond évidemment à des besoins très différenciés, qu'il s'agisse des besoins des habitants de l'Est devant se rendre dans l'Ouest, en particulier à La Défense, des habitants de Seine Aval, soit pour la desserte interne, soit pour leurs relations avec Paris et la première couronne, pour les Normands et de manière générale l'ensemble des Franciliens, car le projet apporte un maillage avec le système affiché, d'une part pour les usagers qui viennent du Nord et qui veulent aller dans l'Ouest, et qui

pourront demain au lieu de prendre la branche Gare du Nord – Châtelet, aller directement dans l'ouest à travers le RER E.

Ce maillage du système de transport, renforcé avec Eole, est un élément important, car il permet au système de transport francilien de mieux résister aux perturbations d'un système qui reste complexe et fragile, à cause de sa forte sollicitation.

Le projet apporte un accès direct à l'Ouest pour les usagers du Nord et de l'Est. Il améliore l'accès à La Défense, et dans l'ensemble il déleste le RER A dans sa partie centrale, c'est-à-dire entre Auber et Châtelet.

Quelle est aujourd'hui l'armature du système de transport ferré dans l'ouest francilien pour situer dans le territoire qui nous concerne ce soir le projet de prolongement du RER E ?

Cette carte montre les lignes qui desservent Seine Aval et celles qui desservent le Val d'Oise. Ce squelette s'appuie sur un certain nombre de gares qui jouent un rôle pivot pour permettre des correspondances : Poissy, Sartrouville, Houilles, Paris Saint-Lazare en terminus et pour le RER A un certain nombre de gares permettant de traverser Paris. Ces correspondances sont évidemment nécessaires pour les déplacements de banlieue à banlieue, pour permettre aux Franciliens de choisir des axes plus diversifiés de diffusion dans Paris, et pour renforcer la robustesse du système en cas de défaillance d'une ligne.

Le projet Eole apporte des réponses au problème de régularité et renforce le lien entre un certain nombre de pôles d'emploi. Il améliore l'accès dans Paris, il permet de rejoindre directement la Gare du Nord et la Gare de l'Est du point de vue de l'ouest. Il libère de la capacité en gare Saint-Lazare, à la fois pour mieux répondre à la croissance tendancielle de la demande dans une gare saturée, mais aussi pour ouvrir des horizons sur d'autres lignes.

Le projet Eole ne peut pas tout. La ligne date de 1843, elle est à voie unique par sens sur les trois quarts de sa longueur ; c'est la raison pour laquelle il n'a pas été possible de prévoir des arrêts après Poissy dans le cadre actuel. Toutefois, ce projet contribuera à renforcer l'armature du réseau de transport de l'ouest francilien, en lien avec d'autres projets : la Tangentielle Nord, la Tangentielle Ouest, et demain la ligne nouvelle Paris-Normandie. Ceci est à replacer dans la réflexion actuelle sur le projet de pôle d'échange de Confluence.

Le projet de prolongement du RER E à l'Ouest est inscrit dans la loi Grenelle au titre des projets prioritaires et dans le plan de mobilisation des transports de la région Ile-de-France. Les études préalables sont financées par l'Etat et par la Région au titre du contrat de projet Etat-Région 2007-2013. L'objectif est la mise en service en 2020 du projet, avec un début des travaux en 2013 sur la ligne existante.

Le dernier point, car le projet concerne le RER E mais a bien sûr des interférences avec le RER A, concerne les objectifs définis par le STIF, d'une part en 2020, le prolongement du RER E aura un effet de décharge sur la partie centrale du RER A de 10 à 15 %, mais à plus court terme, puisque c'est quand même l'attente aujourd'hui largement formulée, un nouveau matériel roulant à deux niveaux sera mis en service progressivement entre 2011 et 2014.

Par ailleurs, il y a également l'engagement de lancer un schéma directeur portant sur la desserte et l'amélioration de l'exploitation.

Pour conclure, quelques éléments chiffrés sur la relation entre le RER E et le RER A. nous avons regardé les chiffres donnés par le Val d'Oise. Les nôtres sont compatibles, sauf que la porte d'entrée n'est pas exactement la même. Nous avons pris ici les chiffres des montants en gare à l'heure de pointe du matin. Pourquoi ne pas avoir des chiffres sur l'ensemble de la journée dans les deux sens ? Tout simplement, car c'est le moment le plus dimensionnant pour la définition du service.

Cette carte montre : le groupe 3 (ligne L), la branche de Cergy du RER A, la branche de Poissy du RER A, le groupe 5 (ligne Paris-Mantes). Arrivés à Houilles, vous avez une idée de la charge, nous ne sommes pas encore dans le serpent de charge, élément sur lequel nous devons encore travailler. En additionnant les montants en gare, la charge est comparable à Houilles de l'ordre de 9 000 personnes sur les deux branches du RER A et le groupe 3. La montée en charge est plus rapide sur la branche de Cergy.

La branche de Poissy équilibre la charge de Cergy du fait des arrêts à Maisons-Laffitte et à Poissy. Comme vous le voyez, la branche de Cergy ne s'arrête pas à Maisons-Laffitte et à Houilles, donc la branche de Poissy récupère ces montants dans ces deux gares, ce qui permet d'équilibrer relativement la charge.

Pour la ligne Mantes-Paris, l'étude de trafic montre des RER E qui à l'horizon 2020 seront bien chargés à Poissy (le serpent de charge est indiqué dans le dossier).

Quelles sont les questions de notre point de vue, sans vouloir aujourd'hui traiter le cas du RER A ? C'est pour nous un élément de contexte pour l'analyse sur le RER E.

La branche de Poissy du RER A va-t-elle bénéficier du RER E ?

A ce stade, nous n'avons pas d'indice en ce sens. Il y aura peut-être des transferts du RER A sur le RER E à Poissy, mais à l'inverse la suppression de l'arrêt à Houilles va recharger également le RER A de l'autre côté.

La deuxième question, indépendamment de cet élément de charge, pourrait-on transférer par exemple 3 trains sur la branche de Cergy, et donc monter à 15 trains par heure ? Je me tourne vers l'exploitant.

Dans les conditions d'exploitation actuelle, il n'est pas possible d'envisager de monter de 12 à 15 trains. Ce sont les deux éléments de contexte pour situer ce qu'est la réflexion sur le RER E et non la réflexion sur le RER A.

Michel GAILLARD : Merci pour cette présentation synthétique sur laquelle on pourra revenir s'il y a des questions. Je crois que M. Pierre Tapie a une contrainte horaire sévère et nous lui donnons donc la parole.

Je rappelle le but de cette réunion : le témoignage de 5 grands témoins, acteurs du Val d'Oise sur ce projet, disposant d'un droit de parole de 10 mn environ.

Pierre TAPIE, Directeur général du Groupe ESSEC : Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole. Merci aux Présidents des collectivités locales

d'accepter que je commence car je dois rejoindre les 500 étudiants qui m'attendent ensuite.

Je vais m'exprimer simplement en tant qu'usager des transports publics, aujourd'hui, dans cette région du Val d'Oise. « Usager » au sens large ; les usagers sont nos étudiants et nos professeurs. Je ne dis pas cela en tant que Directeur Général de l'ESSEC, mais en tant que Président du Conseil de Surveillance du PRES de Cergy-Pontoise.

Il y a 27 000 étudiants répartis dans 12 établissements, à Cergy-Pontoise. Entre 60 et 65 %, soit deux tiers environ, de ces étudiants vivent sur l'ensemble de l'agglomération de Cergy-Pontoise et vont très régulièrement à Paris, plutôt dans des modalités ponctuelles ; et un autre tiers vient tous les matins de Paris.

Le personnel universitaire est extrêmement mobile. Environ 40 % de ces personnes vivent à Cergy et ses environs, 20 % entre Paris et ici, et 40 % à Paris proprement dit.

Avant de dire un élément plus précis sur le RER E, je voudrais évoquer le transparent qu'a indiqué Monsieur tout à l'heure en disant qu'en 2020 il y avait des chances que le prolongement du RER E amène à un confort supplémentaire de - 10 à - 15 % sur le RER A. Ce transparent pourrait être terrifiant pour les usagers du RER A et du train qui va à Saint-Lazare également, puisque nous avons la chance d'avoir à la fois Saint-Lazare et le RER A. Tout le monde le sait, le niveau de saturation de cette ligne est tel que la prévisibilité du moment où un étudiant ou un professeur va arriver dans un amphi est très faible. Donc, pour être sûr d'arriver à l'heure dans un amphi, il faut anticiper de deux RER, voire trois. C'est vraiment un problème.

Si je vais jusqu'au bout du diagnostic, sans aucune polémique, je crois pouvoir dire que depuis que vous avez augmenté la fréquence – élément dont théoriquement on se réjouit – le niveau d'aléatoire est nettement supérieur au gain de temps procuré par cette fréquence. Si l'on veut être sûr d'arriver aujourd'hui à l'heure en amphi, comme professionnel ou comme étudiant, on est obligé de partir plus tôt qu'avant. C'est une très grande préoccupation.

Nous avons la chance, en tant que Cergy-Pontoise, d'avoir gagné l'appel d'offres national, grâce au concours de tous, pour accueillir dans peu de temps le Centre National de Conservation et de Restauration des Patrimoines. C'est un investissement gigantesque, que l'Etat a choisi de mettre à Cergy-Pontoise, à toute proximité de la gare de Neuville. Dans le « deal », il y a que la liaison en train soit régulière, fiable, confortable, sûre, etc. Aujourd'hui, elle ne l'est pas. J'ai vu heureusement que dès 2011, ou au plus tard en 2014, il y aurait des rames plus confortables, mais vraiment, si Eole amenait à - 10 ou à - 15 % l'amélioration en 2020, entre-temps on aurait eu le temps d'abîmer le territoire.

Dernier élément sur le territoire. C'est un territoire en croissance, à la fois économique, et d'habitation. Les Présidents des collectivités territoriales parleront d'habitation. En économie, je me permets d'en dire un mot (Frédéric Vernhes en dira certainement davantage) ; il y a sur ce territoire un projet de travail conjoint entre d'un côté les établissements universitaires et d'un autre côté, le tissu économique, financier, entrepreneurial de Cergy-Pontoise, qui fait qu'il y a vraiment de quoi créer plusieurs milliers d'emplois dans les années qui viennent sur le territoire, plutôt au-dessus de 10 000 qu'en-dessous. Il faudra bien loger toutes ces personnes, leur

donner du transport parce que ce sera de la main d'œuvre qualifiée, et faire en sorte qu'il y ait des conditions agréables.

Donc, la qualité même du développement territorial dépend beaucoup de ceci, et aujourd'hui cette qualité n'est pas là.

Enfin, plus spécifiquement sur Eole, j'ai bien noté que l'on allait directement de Nanterre à Poissy, dans le projet tel qu'il est là ; il n'y a pas de gare d'arrêt. Cela serait-il totalement incongru de prévoir des arrêts, en ayant un doublement de la voie pour que les trains puissent se croiser à Achères et à Sartrouville ? Cela permettrait, par rapport au dégagement de la ligne du RER A, de peut-être désengorger davantage. Je me permets de poser ces questions.

Je dis cela avec l'analyse de l'observateur : ayez vraiment conscience que sur le territoire de Cergy-Pontoise, aujourd'hui, la qualité du service rendu est vraiment une très grande préoccupation, en particulier pour tous les personnels. Quand ils acceptent un emploi, ils ont un certain choix entre accepter qu'il soit plutôt à tel endroit ou plutôt à tel autre, et les conditions de transport et d'accès à leur lieu de travail est un élément élevé du choix pour travailler dans telle ou telle entreprise.

Didier ARNAL, Président du Conseil général du Val d'Oise : Je voudrais vous remercier, Monsieur le Président, d'avoir accepté à titre exceptionnel, non pas une réunion publique de plus (l'heure est aux réunions publiques dans notre région), mais cette forme d'échange, à travers cette audition publique.

Je crois que ce que nous avons vu dans la présentation, mais aussi les propos de Pierre Tapie, d'autres également dans la salle, sur Cergy-Pontoise ou sur l'ouest du département, qui pourraient être tenus sur la situation des transports, notamment les transports en commun, montrent l'enjeu aujourd'hui, compte tenu du niveau d'insatisfaction. Les exemples caricaturaux que l'on a sont vécus tous les jours par un grand nombre de Val d'Oisiens, qui seraient là pour le confirmer. Et surtout, cela montre l'enjeu pour le Val d'Oise, et notamment l'ouest du département, pour les années à venir.

Dans le cadre de ce débat sur le Grand Paris qui a démarré il y a un peu plus de deux ans maintenant, le Val d'Oise a eu dans un premier temps un peu de mal à se faire entendre. Avec Dominique, nous avons encore pu le vérifier hier ; il recevait le Préfet de Région, qui vient pour la deuxième fois dans ce département, et cette première étape est loin d'être gagnée : se faire entendre, faire entendre que le Val d'Oise existe et a des atouts, que le Val d'Oise a des demandes et des exigences, voire même plus, des propositions, et est capable de proposer dans ce contexte-là un certain nombre d'idées, ou en tout cas d'aménagements.

C'est aussi une période de débats et vous l'avez souligné, Monsieur le Président, les décisions vont venir, et l'importance des débats est d'essayer de peser sur ces décisions, de faire en sorte que dans les inscriptions des projets à venir, un certain nombre de demandes, de solutions, pour le Val d'Oise, soient inscrites, peut-être financées, et on espère qu'elles se réaliseront. Si ces demandes ne sont pas inscrites, si elles ne sont pas exprimées fortement, il est certain qu'elles ne se feront jamais.

Donc, je crois que sur l'enjeu de ce projet qui concerne indirectement le Val d'Oise et Cergy-Pontoise, la situation des transports ici, l'enjeu du débat sur le RER E et la

prolongation du RER E, méritaient que Cergy ne soit pas oubliée. Dominique Lefebvre, les élus de l'ouest, mais aussi le Conseil général, depuis longtemps, mènent une action sur cette situation qui, aujourd'hui, pose de vraies difficultés. Mais je crois qu'il fallait saisir ce contexte-là pour aller un peu plus loin.

Quelques mots sur ce qui vient d'être dit et ce qui vient de nous être présenté.

Je crois que l'enjeu de Cergy, ville préfecture du département (il faut le rappeler régulièrement et souvent) mérite en conséquence d'avoir à la fois un traitement et un statut comme n'importe quelle autre préfecture. On sait bien qu'il y a une spécificité en Ile-de-France, ce n'est pas la même chose qu'en province, mais je crois qu'il nous appartient de défendre ce statut particulier.

C'est aussi, et je n'insisterai pas, ce que rappelait Pierre Tapie à l'instant, à la fois en termes de population, en termes de potentiel économique, en termes d'emploi, en termes de développement, en termes de deuxième Pôle universitaire d'Ile-de-France avec un peu plus de 25 000 étudiants. On utilise toute au long de la vie les transports en commun, mais s'il y a une période pendant laquelle on les utilise plus, c'est celle-là. Cela doit être pris en compte et c'est, je crois, l'un des enjeux importants.

Le secteur ouest est un Pôle Confluence, mais aussi la partie du Vexin qui est souvent présentée à juste titre comme le poumon vert de l'Ile-de-France. On sait bien que là aussi, les transports, les déplacements, sont un enjeu.

Donc, ce statut de l'ouest du département, avec la ville préfecture que constitue Cergy-Pontoise mérite, je crois, une action toute particulière.

Je voudrais passer très vite sur l'état de la situation : l'état du RER A, des déplacements entre Paris et Cergy. D'autres après moi y reviendront et peut-être, dans les échanges avec la salle, on pourrait faire la longue liste de ce qui n'est pas satisfaisant aujourd'hui.

Je voudrais simplement dire que face à cette situation, il faut avoir une approche à la fois pragmatique et d'avenir. Donc, regarder ce qui peut être fait rapidement, immédiatement, parce que (Pierre Tapie a eu raison de le souligner) si l'on affiche comme grande ambition après ces multiples débats que les choses vont s'améliorer et changeront un peu en 2020, ce n'est pas la meilleure manière de dynamiser un territoire, un secteur et un département. Donc, on voit bien qu'il y a la nécessité sur le très court terme d'engager quelques mesures fortes.

Le STIF, qui a une part de responsabilité, a déjà engagé un certain nombre de projets auxquels le Département contribue financièrement, modestement ; cela pourrait être davantage mais il fait ce qu'il peut. Je crois qu'il faut accélérer un certain nombre d'évolutions à très court terme et ne rien s'interdire, et - cela a été dit dans la présentation - que la suppression d'une autre interconnexion, celle de Nanterre-Préfecture, mérite d'être regardée et traitée jusqu'au bout des possibilités.

Je ne rappelle pas les chiffres, chaque utilisateur de ce moyen de transport les connaît malheureusement très bien.

Egalement, le cadencement de service de ce RER doit être inévitablement augmenté, avec une discussion technique sur la contrainte d'un fameux tunnel. Mais, ce sont des

sujets qu'il faut pousser jusqu'au bout et il faut voir si l'on peut améliorer ou pas cette situation, y compris avec des hypothèses, des simulations, peut-être différentes de ce qui est fait aujourd'hui.

Je n'insiste pas non plus sur le renouvellement du matériel. Certes, cela ne répond pas à la fréquence, ni à l'exigence de régularité, mais tant que le confort est là, cela permet peut-être de le vivre un peu mieux. Donc, le renouvellement de ce matériel à très court terme est une nécessité forte.

Quelles sont les raisons de regarder dans ce débat sur le prolongement du RER E comment le RER A est concerné ?

Dans la présentation qui a été faite, les choses étaient relativement bien précises.

Nous sommes très favorables à ce prolongement du RER, c'est une opportunité qu'il faut saisir ; une opportunité pour l'amélioration du RER A, notamment de la branche qui nous concerne en particulier.

Dans le même temps, dans notre territoire, avec les projets en cours, notamment la Tangentielle Ouest, on voit bien qu'il y a des interconnexions, qui s'ajoutent à la création de ce nouveau moyen de transport. Là encore, nous sommes sur le moyen terme. En matière de transport, le moyen terme, est-ce 15 ans ? 10 ans ? 5 ans ? Vous le préciserez peut-être tout à l'heure.

On voit bien l'intérêt entre la Tangentielle Ouest, la prolongation du RER E, et les deux nouvelles lignes que je viens d'évoquer. La Tangentielle et le RER E qui seraient interconnectés avec les lignes déjà existantes, notamment bien sûr le RER A (c'était présenté dans le schéma tout à l'heure) font apparaître un nouveau pôle intéressant pour Cergy. C'est certes le Pôle Confluence, mais en particulier Achères ; on voit bien qu'il y a la nécessité entre Achères et Cergy d'une nouvelle gare.

Nous sommes pour une nouvelle gare à Cergy (je suppose que Dominique aussi) mais ne nous interdisons pas de regarder sur ce Pôle Confluence. Entre Achères et Cergy, on doit pouvoir trouver un terrain d'entente sur un lieu d'implantation. Donc, là aussi, il faut regarder l'intérêt de cette implantation nouvelle sur ce secteur.

Il y a un autre projet à plus long terme : la ligne à grande vitesse Normandie. Avec Dominique Lefebvre, nous nous battons fortement pour que ce projet ne concerne pas que le sud. Après, il y a le débat autour du passage de cette ligne, mais je pense que pour décharger un certain nombre de gares, notamment La Défense, Cergy-Pontoise, ou le Pôle Confluence, cela mérite d'être regardé et que l'on explore jusqu'au bout l'hypothèse d'une gare commune à ces différents moyens de transport, à ces différentes lignes, à la fois locales et régionales.

L'autre aspect positif du RER E et qui concerne le Val d'Oise est l'intérêt pour Saint-Lazare.

Saint-Lazare, c'est la ligne qui dessert Ermont-Eaubonne, mais aussi Pontoise, et on voit bien sur le centre du département, l'importance de cette ligne. Aujourd'hui, c'est à la fois une ligne « de secours » pour l'Ouest, même parfois pour l'Est compte tenu de la situation du RER D dans ce département, qui est loin d'être satisfaisante et atteint très vite un niveau de saturation. Donc là aussi, le RER E peut être regardé de

près pour améliorer ou en tout cas soulager cette ligne, qui aujourd'hui connaît un rythme de développement et d'utilisation qui montre bien que très vite il y a un niveau de saturation, avec les conséquences sur la qualité du transport que l'on connaît.

On voit bien à travers ces quelques exemples, ces quelques débats, ces enjeux forts autour de questions soi-disant techniques mais qui nécessitent complètement une position commune de toutes les forces vives de ce département. Je crois que c'est le cas, on a pu le vérifier hier. On peut le vérifier au-delà des clivages politiques : c'est vrai pour les responsables politiques de ce département, les élus de collectivités locales, y compris sur l'ouest. C'est vrai aussi, je crois, pour la Chambre. On le voit également dans toutes les rencontres que nous avons avec les milieux universitaires, économiques, associatifs.

Les interlocuteurs que nous avons eus depuis un an sur ces sujets montrent bien quels sont la priorité et l'enjeu pour notre département, sur les décisions à venir, pour que ces projets-là, ces demandes-là, ces exigences-là, à l'issue de ces débats, soient inscrits dans les exigences fortes du département. Certes, il restera la question des financements.

Merci encore, Monsieur le Président, d'avoir accepté à titre exceptionnel cette audition ici, qui permet de redire et d'inscrire dans la trace de ces débats qui restera, l'enjeu et l'intérêt pour le département.

Nous nous sommes exprimés à travers des cahiers d'acteurs, puisque c'est la règle, où les demandes précises sur un certain nombre de questions concernant les déplacements et les transports en commun ont été faites. Donc, à travers ces cahiers d'acteurs, nos demandes sont clairement affichées, nos propositions sont clairement écrites. J'espère qu'elles resteront dans les traces de ces débats, mais aussi qu'elles seront ensuite prises en compte au moment des décisions.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Président. Les cahiers d'acteurs sont en effet une composante importante du débat. Je rappelle qu'ils sont inclus dans le compte rendu et dans les observations qui sont faites sur les avis et les opinions manifestés par les acteurs et le public.

Je passe la parole à M. Lefebvre.

Dominique LEFEBVRE, Président de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, Maire de Cergy : Merci, Monsieur le Président. Je me joins aux remerciements de Didier, parce que je pense que c'est un geste important.

Nous avons fait un cahier d'acteurs, nous émettons des avis dans nos Conseils, donc la Commission a parfaitement compris quels étaient nos sujets et nos préoccupations.

Je pense, au-delà du contact personnel, pouvoir l'exprimer publiquement et dire aux habitants de ce territoire, par le biais de cette réunion, que nous sommes à leur écoute. Au-delà de notre témoignage, s'il y en avait deux ou trois dans la salle, ce serait évidemment très bien. Notre cahier d'acteurs est sur le site de la Communauté d'Agglomération.

Je vais faire mettre aussi sur ce site (j'invite le Président du Conseil général à faire de même sur le site du Conseil général), un excellent rapport qui vient d'être réalisé sur la situation et les perspectives des transports franciliens. Ayant été l'auteur du rapport de 2005 de la Cour des Comptes sur les transports urbains de voyageurs et par déontologie n'ayant pas participé à ce travail, je trouve que c'est très intéressant, y compris dans le débat public, même quand mes collègues de la Cour disent qu'il faudra bien aborder la question du prix payé par l'utilisateur d'une manière ou d'une autre.

Donc, ceux qui sont pressés iront sur le site de la Cour des Comptes, les autres iront sur les sites de nos collectivités. C'est un élément intéressant ; c'est un rapport prudent d'une autorité indépendante, mais qui dit un certain nombre de choses. Je dis cela parce que c'est en rapport au fond avec les messages que je veux faire passer.

Pour en venir d'abord à la conclusion, notre opinion est que le projet Eole est intéressant. C'est peut-être même un bon projet.

Pour nous, il sera un excellent projet le jour où nous pourrons dire deux choses.

D'une part « voilà ce qu'Eole améliore concrètement pour les usagers du RER A à Cergy-Pontoise ». Cela, aujourd'hui, nous n'en sommes pas persuadés.

La deuxième chose est de dire qu'Eole, avec les délais de réalisation, s'inscrit dans une démarche cohérente qui mettra peut-être 20 ans à se faire, mais cette cohérence nous est assurée. Dans le transport un projet de court terme c'est 5 ans, un projet de moyen terme c'est 15 ans, un projet de long terme c'est 30 ans.

L'autorité organisatrice est présente, donc principalement le Conseil régional, la Ville de Paris et les départements, et l'Etat est présent à travers les deux entreprises nationales. J'ai toujours dit que la décentralisation des transports en Ile-de-France était bien, sauf que les entreprises chargées de faire fonctionner tout cela, sont des entreprises de l'Etat, qui garde donc une main sur l'affaire. Elles sont présentes à la fois sur l'infrastructure et sur l'exploitation.

Notre difficulté, à Cergy-Pontoise, est que l'on participe au débat sur Arc Express, au débat sur le Grand Paris, au débat sur Eole ; on participera probablement au débat public qui sera organisé en 2012 sur la ligne Paris-Normandie ; on va évidemment interpellier le responsable de l'Etat qui doit travailler sur le dossier des interconnexions TGV. Donc, on les prend un par un, chaque dossier renvoie à l'autre. Je n'arrive pas à avoir une discussion d'ensemble sur chacun de ces projets.

Pour reprendre une expression de l'actuel Vice-président du Conseil régional des Transports, à qui je disais : « j'ai un sujet prioritaire Tangentielle Ouest, j'ai un sujet prioritaire ligne TGV, j'ai un sujet prioritaire de connexion et notamment d'exploitation du RER A à La Défense », il m'a dit à la fin « tu te feras peut-être avoir sur les trois sujets ». Aujourd'hui, je n'ai aucune garantie de ne pas avoir au terme de ces débats publics un cumul de décisions individuelles qui feront que Cergy-Pontoise et donc le Val d'Oise seront à la fin de grands oubliés, s'ils se trompent sur les interconnexions avec, nous le savons tous très bien, le réseau unique qui doit se faire.

Ce matin, nous avons une réunion du Bureau de Paris Métropole : des territoires différents, des élus de sensibilités politiques différentes. Là, je reviens au rapport de

la Cour des Comptes, évidemment à Cergy-Pontoise, une chose est simple : si au bout du débat public ces deux projets continuent de manière parallèle, nous dirons que la grande couronne est sacrifiée. Il n'y a pas d'argent pour faire tout cela, donc les deux projets doivent donc converger.

S'ils convergent, il ne faudra pas se tromper sur les interconnexions des trois lignes du RER C et du RER A. Il ne faudra évidemment pas se tromper sur la conception de la gare de La Défense.

Il paraît que je n'ai pas le droit de parler de contournement parce qu'on ne comprend pas ce que je veux dire, mais nous disons simplement que l'on a besoin de temps en temps de trains directs Cergy – La Défense ; et ce serait très utile.

On aimerait que des trains puissent s'arrêter à La Défense et repartir vers Cergy, notamment quand le tronçon central est totalement occupé ; ce qui n'est pas possible pour des tas de raisons que je comprends mal.

Evidemment, si à la fin d'un côté on a le tunnel (parce qu'on dit que les trains vont plus vite dans les tunnels) qui va directement à Poissy, sans passer par les gares intermédiaires, qui entraîne, selon nous, un report de charge sur le RER A ; et de l'autre côté, le train de la ligne Nord Paris-Normandie qui fait exactement la même chose et à la fin il n'y a pas d'interconnexion d'Eole : 1) avec Sartrouville pour partir vers Argenteuil et Roissy ; 2) Achères pour la Tangentielle Ouest, et si nous n'avons pas la gare dans l'orbite de Cergy-Pontoise... Evidemment ce jour-là, au terme de tous ces débats publics et de chacune des décisions prise séparément, de plus en n'étant pas dans les interconnexions TGV autour de Paris... J'en profite pour faire passer le message.

Je vois tous ces débats qui ont lieu. Il paraît qu'il y a encore une infrastructure importante dans l'Essonne. Quand on fait l'addition, c'est pire qu'un texte de la Convention Egalité du Parti Socialiste !

Tout à l'heure, un slide rappelait le poids économique de Cergy-Pontoise.

Je me souviens très bien du débat avec Anne-Marie Idrac et Louis Gallois sur la fréquence. On nous avait avertis que ce ne serait pas facile à mettre en œuvre, que l'on retirerait quelques trains de Saint-Lazare à Maisons-Laffitte. Il y a eu tout le problème social que vous avez eu à gérer, ce qui a expliqué quand même à 3 mois des élections régionales (ce qui n'a pas changé le résultat) les dysfonctionnements liés à la grève du zèle des agents de la SNCF. A cela s'ajoute l'interconnexion à laquelle la Cour des Comptes suggère de mettre un terme. Anne-Marie Idrac et Louis Gallois avaient dit tous les deux que tout cela ne posait aucun problème d'exploitation, que c'était juste le progrès.

A ce moment-là, nous avons démontré des cartes simples : le nombre de trains qui vont à Saint-Germain, le nombre de trains qui vont à Roissy (parce que le grand handicap est d'être sur un trident), le nombre de trains qui vont à Cergy-Pontoise. Nous avons mis en face le nombre d'emplois, le nombre d'entreprises, le nombre d'étudiants, le PIB. Comme un des premiers slides, c'est le Mantois : tant d'emplois, etc., je demande que l'on compare.

Dans ce territoire, je rappelle que nous disons qu'il faut construire 1 300 logements par an et on les construit, et qu'il y a un potentiel de développement économique avec les acteurs économiques qui ont la solidarité du territoire ; on le fait !

Quand nous arriverons au bout de tout cela, nous aurons gagné peut-être un jour les rames à double-étage qui partent enfin aux heures de pointe, qui partiront à 7 h 30 de Cergy au lieu d'arriver à 9 heures de l'autre bout.

Une fois que nous savons que tout n'est pas faisable tout de suite, si l'on ne nous dit pas que l'on coordonne ces arbitrages, si l'on ne nous dit pas qu'un jour il y aura une articulation entre Eole et la Tangentielle Nord (Sartrouville), si l'on ne nous dit pas qu'un jour il y aura une articulation à Achères, si l'on ne nous dit pas qu'un jour il ne sera plus nécessaire d'avoir un débranchement du RER A vers Poissy (parce que c'est probablement possible avec un autre projet) ; nous dirons juste que non seulement à court terme nous n'avons rien, mais qu'à moyen terme et à long terme, nous n'avons que des incertitudes.

Par contre, si l'on nous dit : « nous gérerons les choses, en veillant à ce que dans l'ordre des priorités les choses se fassent de manière cohérente... ». Nous savons bien que nous ne pouvons pas améliorer la desserte du RER A par des transferts de trains de Poissy parce que pour l'instant Poissy, c'est juste un problème de desserte.

On a analysé ces territoires, comme on a bien analysé les défauts de desserte sur le Mantois. Je confirme qu'Eole est une priorité parce que des trois territoires, c'est sans doute celui qui est le plus mal desservi. Nous sommes donc prêts à attendre une formule de substitution, mais nous voudrions que le moment venu les choses puissent être changées. Voilà l'essentiel du message, ici.

Peut-être les élus et leurs services se trompent-ils dans l'analyse des choses ? Peut-être des choses sont-elles techniquement impossibles ? A ce moment-là, nous attendons une sorte de table ronde pour nous dire si nous ne serons pas à la fin, même quand Clichy-Montfermeil sera desservi par le Grand Huit, le dernier territoire finalement, fondamentalement oublié.

Je conclurai, Monsieur le Président, en disant que je comprends qu'à Poissy cela ne va pas, donc on ne va pas leur retirer des trains. Concrètement, tous les jours des habitants, ici, me disent : « Monsieur le Maire, quand on est à La Défense, on voit qu'un train sur deux part vers Saint-Germain et ils sont à moitié vides ». Louis Gallois m'a dit : « Monsieur le Président, on ne peut pas toucher aux lignes qui vont vers Saint-Germain, ce n'est pas parce que c'est la branche RATP, mais parce que c'est une des premières lignes historiques, Paris – Le Pecq ». Donc on n'y touchera pas, on ne retirera pas de trains, alors que l'on en a plus besoin pour Cergy que pour Saint-Germain. Donc, il va falloir trouver autre chose pour nous.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire, pour cette conclusion sur le caractère historique lié à la décision, semble-t-il, de M. Gallois.

Frédéric VERNHES, Président de la Délégation du Val d'Oise de la CCI Versailles Yvelines /Val d'Oise : Je voudrais moi aussi m'associer aux remerciements pour nous accueillir ce soir, et pour donner la parole à la Chambre de Commerce sur ce sujet ô combien important pour nos entreprises.

Je suis entrepreneur depuis bientôt 40 ans dans ce département et j'ai été élevé dans le culte du rapport de l'ouvrier. A l'époque, on parlait du polycentrisme et du triptyque ; nous savons tous ce qu'est le polycentrisme, et le triptyque c'était l'équilibre entre le logement, l'emploi et les transports. Il fallait un actif pour un emploi, et créer un pôle structuré de logements ; on était dans la deuxième phase, on avait fini la construction hâtive des années 60, on était capable de structurer les logements de façon plus satisfaisante. On le constate aujourd'hui. Le transport devait être l'outil du maillage des grands pôles de la région parisienne.

J'ai l'impression que cette dynamique est un peu affaiblie en ce moment. Il y a des chiffres sur l'emploi marchand. Si l'on parle des 90 000 ou 100 000 emplois de la plate-forme, on peut rappeler qu'en 2003 il y avait 66 000 emplois marchands à Cergy-Pontoise, et en 2009 on en avait 67 000 ; 1 000 emplois gagnés en 6 ans, cela fait 0,5 % ; ce qui est à peu près la moitié de ce qu'a gagné en pourcentage le département. Ce n'est pas normal d'être à la moitié du développement dans un pôle de développement, l'un des trois grands pôles de développement de ce département, à côté de Roissy et d'Argenteuil.

Il y a donc un vrai problème à Cergy, sur cette formidable potentialité qui n'est pas exploitée aujourd'hui. Le marché l'arbitre bien. Depuis 10 ans, pas un promoteur n'a fait un immeuble de bureaux dans le tertiaire, et on n'a pas accueilli un grand groupe à Cergy. On a à gérer un patrimoine immobilier de bureaux qui est en train de devenir obsolète.

Une réflexion collective se fait avec vos services, Monsieur le Président, qui vise à regarder comment on pourra remettre sur le marché des bureaux, notamment avec l'évolution des exigences réglementaires nouvelles en matière d'immobilier d'entreprises. Il n'y a plus de marché. Il n'y a pas de prix pour les grands immeubles de bureaux à Cergy-Pontoise. Il n'y a pas de neuf, et l'ancien demande de telles rénovations qu'il y a une vraie problématique.

Pendant ce temps, le logement continue à se développer, plutôt 5 % par an : 1.200, 1.300, 1.400 logements par an. S'ajoutent les 20.000 étudiants, etc.

De l'autre côté, concernant les transports, c'est le grand décrochage. Nous connaissons tous la situation, elle a été développée. Il y a une espèce de rupture historique dans ce domaine.

Arrive le Grand Paris. Pour moi qui écoute le discours du Président de la République et entends : « le Grand Paris jusqu'au Havre », je me dis que c'est formidable, c'est l'heure de Pontoise ! C'est l'ouverture à l'ouest, enfin. Et je pense que toute l'ouverture à l'ouest va se faire sur ce territoire plein de potentialité et d'espace.

Je déchanté rapidement. Nous déchantons collectivement, avec les élus, parce que les cartes, les films de présentation, sont très parlants.

Dans un très beau film de présentation du Grand Paris, on voit la station de métro, puis les villes nouvelles..., et d'un seul coup Cergy disparaît curieusement du film. C'est quand même un peu inquiétant. On regarde les chiffres, les projets de demandes d'emplois, de créations d'emplois et en 2030, on se retrouve avec 30 000 créations d'emplois supplémentaires pour Cergy-Pontoise. Cela veut dire que dans l'espèce de

pensée collective, Cergy-Pontoise a décroché de la dynamique régionale dans le projet.

Ce n'est pas du tout notre pensée collective locale, ce n'est pas du tout l'engagement que nous partageons. Nous avons une autre ambition pour ce territoire.

Nous partageons bien les soucis et les plaintes, nous sommes d'accord sur l'insuffisance ferroviaire. Mais, on est obligé d'ajouter, quand on parle des entreprises, les déceptions sur le bouclage de l'A 104 et sur le constat de saturation de l'A 15. On le dit, on le répète, mais on est bien obligé de le faire. Aussi, le non raccordement au réseau TGV.

Je participe avec vous, sur le fait que ce sujet particulier s'inscrit dans un sujet plus large. Le RER A comporte deux branches, l'une allant vers Cergy et l'autre vers Poissy. Vers Cergy, il y a 59 000 voyageurs par jour et vers Poissy, 17 000 voyageurs par jour. Donc, le poids économique de l'agglomération justifierait peut-être un rééquilibrage de la distribution de ces deux branches. Nous partageons tout à fait cela.

Finalement, les demandes de la CCI sont complètement communes et en ligne avec celles de la Communauté d'Agglomération et du Conseil général.

Concernant la Tangentielle que vous évoquiez, nous pensons qu'il faut qu'elle soit croisée à Achères avec Eole, mais nous pensons aussi qu'elle ne devrait pas être la Tangentielle Saint-Cyr – Achères, mais la Tangentielle Cergy-Versailles. Il faut le rappeler, ce n'est pas inscrit comme cela au STIF.

On peut définir le nombre de trains ventilés entre les deux branches.

Enfin, il faut évoquer le problème de la qualité de service, nos salariés le déplorent de façon permanente ; c'est en effet la régularité, la modernisation des lignes et la sécurité.

Le raccordement d'Eole prépare l'arrivée de la LGV Normandie. C'est l'occasion d'amorcer la rocade LGV Nord - Ile-de-France. C'est la rocade qui partirait de Roissy, Cergy, Mantes, qui continuerait après sur la ligne nouvelle Paris – Normandie.

Une gare à Cergy permettrait un positionnement beaucoup plus équilibré en Ile-de-France. C'est un espoir formidable pour notre territoire.

Je souhaiterais, Monsieur le Président, que la CPDP relaye fortement notre ajustement de distribution lié à la mise en place du RER E. C'est en tout cas la demande formulée expressément par la Chambre de Commerce.

Michel GAILLARD : Merci bien. Monsieur Boutry, au nom des usagers.

Yves BOUTRY, Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports Ile-de-France : Bonsoir, merci Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public de donner la parole aux usagers, Messieurs les Présidents du Conseil général, de la Communauté d'agglomération, de la Chambre de Commerce, et aux membres de la CPDP de m'accueillir parmi vous pour que les usagers aient l'occasion de s'exprimer.

Je commencerai par une anecdote. Je travaille à Noisy-le-Grand, à l'Est sur la ligne du RER A, et réside dans l'ouest parisien. En 2007, un de mes collègues m'a fait part de sa mutation à Noisy-le-Grand, habitant Verneuil et travaillant auparavant à La Défense. Il est obligé de prendre une correspondance à Houilles ou Sartrouville pour aller à La Défense. Il relate que cette situation est infernale, les trains sont surchargés, c'est invivable le matin, il y a fréquemment des personnes victimes de malaise. Les gens qui veulent changer arrivent à peine à monter dans le train, ce qui retarde tout le monde. Cette situation ne peut pas durer.

Le Secrétaire général de l'Association des usagers des transports estimait que la situation sur le RER A étant insoutenable et il fallait envisager une solution pour améliorer ces conditions de transport. D'où l'idée lancée en 2008 de la pétition de l'Association des usagers des transports, dont la presse s'est faite l'écho. Cette initiative a été relayée à tous les niveaux. En fait, nous avons obtenu un renouvellement du matériel partiel sur le RER A, en tout cas un matériel plus capacitaire. Nous considérons que les heures de pointe devenaient totalement insupportables avec un matériel à simple niveau en particulier sur la ligne de Cergy et la ligne de Chessy, les deux portions de lignes les plus chargées.

Donc, nous avons mené cette action de pétition, alerté la presse et fait beaucoup de battage autour de ce sujet. En fait, parallèlement, la région s'inquiétait également et M. Huchon a estimé que la situation ne pouvait plus durer. Ainsi, la RATP très rapidement a décidé d'intervenir, et le STIF qui en a pris conscience après puisqu'il a cofinancé le renouvellement de matériel. Ils ont fait le choix de commander du matériel à deux niveaux, qui va remplacer le matériel à simple niveau qui circule sur les lignes de Cergy et de Poissy, et de l'autre côté sur la ligne de Chessy. Je précise bien que ce n'est pas pour remplacer le matériel actuel qui va à Saint-Germain ou Boissy-Saint-Léger.

Je pense que vous verrez dans la presse, la semaine prochaine, les deux premières rames de ce matériel construit chez Alstom Bombardier à Valenciennes. Elles ne seront pas encore en exploitation, car elles doivent répondre à certaines modalités techniques d'installation spécifiques à la RATP et à la SNCF de signalisation par exemple installer dedans.

Je ne veux pas passer trop de temps sur le RER A, mais nous sommes quand même obligés d'aborder ce problème car nous sommes inquiets dans le projet du RER E, dont nous parlons ce soir, par cette décharge de 10 à 15 %. Au terme de 2020, on aura peut-être jusqu'à 30 ou 40 % de trafic en plus sur le RER A. Donc, assez vite votre décharge sera absorbée. Heureusement que nous aurons le matériel à deux niveaux.

Depuis deux ans, la circulation des trains sur le RER A aux heures creuses se fait toutes les 10 mn sur la branche de Cergy et 20 mn sur la branche de Poissy. Cela peut expliquer également les différences de trafic. La branche de Cergy a des trains plus fréquemment, mais l'inconvénient de ces trains plus fréquents, point qui a été soulevé par M. Tapie, lorsqu'il y a un incident, il se répercute sur beaucoup plus de trains derrière.

La conséquence d'un incident est beaucoup plus dommageable maintenant, car les trains se suivent en cadence, et si un rencontre un problème, tous les autres sont affectés. Tel un jeu de cartes, si l'une d'entre elles tombe toutes celles derrière tombent également. Alors que s'il y a un espace plus long entre chaque train, on peut

redresser la situation plus vite. Je ne parle plus vraiment en tant qu'usager, mais en tant que spécialiste de trains. Pour être informé, les usagers sont obligés de s'intéresser à l'exploitation et au fonctionnement du réseau.

Nous sommes effectivement très inquiets sur cette problématique des 10 à 15 %, et nous l'avons mentionné dans notre cahier d'acteurs (N°12).

L'Association des usagers des transports est une association francilienne qui dépend de la FNAUT (fédération nationale des associations d'usagers des transports). Nous représentons au niveau français 35 000 membres et nous fédérons énormément d'associations plus ou moins locales, certaines pour des problématiques très ponctuelles, d'autres sont beaucoup plus généralistes. L'AUT Ile-de-France fédère une trentaine d'associations, mais nous sommes généralistes sur cette région. Nous accueillons en notre sein des associations qui ont des problématiques plus locales, dont le CABEB qui s'intéresse à la boucle de Montesson.

Nous avons regardé la problématique de l'aménagement du RER E, et notamment quel était l'impact de la suppression certaines correspondances. C'est la région Seine Aval (zone entre Les Mureaux, Flins, Aubergenville, Epône) qui sera réellement impactée. Pour se rendre à Cergy, un habitant d'Aubergenville sera obligé de procéder à deux changements, ou alors il faut traverser la Seine et prendre le train rive droite, changer à Conflans fin d'Oise pour n'avoir qu'un seul changement.

Entre Cergy et Seine Aval, il y aurait une difficulté supplémentaire due au fait qu'il n'y aura pas de gare entre Poissy et Nanterre. Il y a des raisons techniques, et j'approuve tout à fait l'idée que j'ai entendue à plusieurs reprises autour de cette table, à savoir qu'à l'avenir le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie devrait dégager des sillons sur la ligne classique, et j'espère, permettra de rétablir les arrêts, au moins un arrêt à Houilles ou à Sartrouville (ce qui serait indispensable).

Je souhaite aussi, à titre de citoyen francilien, que Cergy-Pontoise ne soit pas oubliée de la rocade grande vitesse envisagée en Ile-de-France, en particulier la section Nord. D'ailleurs, j'ai participé au débat public sur le barreau Roissy-Picardie et j'ai exprimé l'idée à cette occasion qu'il serait intéressant pour le Val d'Oise d'insister sur ce barreau nord qui pourrait effectivement permettre une connexion avec la ligne Paris-Normandie, une liaison normande vers Roissy, et qui pourrait placer Cergy à un axe central entre Roissy et la Normandie, et peut-être également entre Roissy et La Défense. Cela fait un petit tour, mais quand on est à grande vitesse, c'est peut-être bien plus performant de passer Cergy que d'aller faire des souterrains extrêmement coûteux dans Paris en mixité avec le Grand Paris. A titre personnel, j'ai un peu de mal à comprendre.

Je voudrais reparler d'un projet qui nous tient beaucoup à cœur en tant qu'association : le projet de la tangentielle Ouest. Celle-ci est engluée, elle est en panne, il faut la réveiller. Actuellement, péniblement de Saint-Cyr à Saint-Germain, ils ont plus ou moins réussi à se mettre d'accord mais entre Saint-Germain et Cergy, cela ne marche pas du tout. Il y a des discussions importantes pour passer à Poissy. Dans un premier temps, il est prévu de s'arrêter à Achères Ville, mais le projet d'origine va à Cergy et trouve toute sa cohérence à aller à Cergy.

Cergy - Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est vraiment l'idée vers laquelle il faut tendre, hélas on n'en prend pas le chemin. Il faudrait sans doute envisager aussi que la

connexion avec le RER E se fasse à la gare actuelle de Poissy, sinon on n'aura pas de connexion avec le RER E ou alors à Achères dans le cadre d'une future gare. Il faut réfléchir à la question.

Nous sommes inquiets par la qualité du service rendu. Je prends les chiffres du STIF corroborés par les chiffres de la RATP. Le service du RER A pour les six premiers mois de l'année était à 87,3 % de régularité l'année dernière, mais cette année il n'est plus qu'à 81,6 % de régularité. C'est assez dramatique cette perte de 6 points, même s'il y a beaucoup d'événements extérieurs.

La RATP indique qu'il y a beaucoup plus d'incidents voyageurs, de nombreux incidents d'infrastructures. Le rapport de la Cour des Comptes pointe un certain nombre de choses de ce style.

Nous suivons attentivement la qualité du service rendu. Nous sommes partie prenante des comités de lignes. Nous avons besoin d'avoir ces statistiques pour voir l'évolution de la qualité. Hélas, celle-ci n'est pas très favorable. Il faut que tout le monde se mette autour de la table pour que les choses s'améliorent. On ne peut pas rester dans cette situation.

Michel GAILLARD : Merci Monsieur Boutry. Je vous propose que les maîtres d'ouvrage en quelques minutes apportent quelques commentaires, avant de passer la parole à la salle, il ne s'agit pas de reprendre tout ce qui a dit et de faire une réponse à chaque thème d'intervention. Il y a eu quelques points émergents notamment les questions de court terme sur les améliorations du service rendu par le RER A, la question des interconnexions d'une manière un peu large.

Sandrine GOURLET : Nous allons essayer de faire une réponse à trois voix. Nous partageons le constat sur le RER A que la situation s'est fortement dégradée, nous en sommes tous bien conscients. Elle n'est absolument pas satisfaisante.

L'offre de référence devrait tourner autour de 28 à 30 trains à l'heure de pointe dans le tronçon central. Nous avons commencé l'année 2010 plutôt à 22 trains et nous sommes très loin des objectifs que nous aimerions voir remplis par ce RER. Nous sommes parfaitement d'accord avec vous sur le constat qui est fait.

Il faut bien avoir conscience qu'en matière de transports en commun en Ile-de-France, il ne s'est pas passé grand-chose sur ces 20 dernières années. Si vous faites exception de la première phase du RER E et la ligne 14, il n'y a eu aucun projet. Aujourd'hui, on paye cette situation, qu'il faut rattraper. C'est pour cette raison qu'il y a un foisonnement de projets et de débats : Grand Paris, Arc Express, prolongement du RER E à l'Ouest ; des concertations récemment sur la Tangentielle Ouest ; les travaux qui ont commencé sur la Tangentielle Nord.

Ce sont des projets qui sont articulés dans le cadre d'un plan de mobilisation pour les transports, qui prévoit des prolongements de lignes de métro, des prolongements des quatre lignes de tramway existantes, notamment une ligne permettant de desservir Clichy Montfermeil, la création de quatre nouvelles lignes de tramway, l'amélioration du fonctionnement des lignes RER, des investissements pour permettre l'amélioration du fonctionnement des lignes RER. Des travaux sont en cours sur le RER B, les travaux sont en préparation sur le RER D, on est en train de se mettre

d'accord sur ce que l'on veut faire sur le RER C, on démarre un schéma directeur sur le RER A.

Des projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'Ouest que l'on vous a présenté ce soir, les travaux en cours sur la Tangentielle Nord et des études en cours pour prolonger cette Tangentielle Nord jusqu'à Sartrouville.

C'est également la création de liaison de rocade en tram train en grande couronne comme la Tangentielle Ouest ; 300 km de projet de bus en site propre, comme la desserte du plateau de Saclay.

Donc, il faut bien voir qu'il y a en ce moment en cours portés par le plan de mobilisation pour les transports 60 projets, dont la moitié est déjà en travaux et sera mise en service d'ici 2014.

Il y a du retard, des situations sont dégradées mais il y a aussi des choses qui sont en train de bouger pour essayer d'améliorer la situation.

Quels sont les bénéfices attendus du RER E et son impact direct sur le RER A ?

Jean FAUSSURIER : Un élément souligné par M. Boutry sur la manière dont nous concevons l'exploitation du RER E ; effectivement, un des problèmes du RER A est notamment dû à l'interconnexion à Nanterre. Il y a deux modes d'exploitation différents et des réflexions partagées. On n'est pas uniquement à constater et à se désoler, même si nous aussi sommes utilisateurs du RER A bien souvent, un travail est engagé pour voir quelles solutions peuvent être trouvées tant du point de vue de l'exploitant RATP et Transilien, que du point de vue du gestionnaire d'infrastructure (RFF et RATP). Nous réfléchissons en prévision de l'initiative, qui va bientôt démarrer sur le schéma directeur RER A.

Pour en revenir au RER E, son niveau de performance est sans doute le meilleur d'Ile-de-France, et il est très satisfaisant. Avec Eole, nous voulons maintenir ce niveau de performance. Un des moyens que nous avons utilisé ou que nous prévoyons dans le dispositif, est notamment ce schéma que l'on prévoit en recouvrement dans lequel les gens venant de l'Est iront jusqu'à Nanterre La Folie, les trains se retourneront. Inversement, les trains venant de Mantes-la-Jolie iront jusqu'à Magenta voire Evangile où ils se retourneront, ce qui permettra à la fois de densifier le trafic dans la partie centrale de la ligne, mais également d'éviter ce phénomène où un incident dans l'Est francilien se répercute avec un effet boule de neige jusque dans l'Ouest francilien.

Ce n'est pas qu'un projet d'infrastructures, mais aussi une réflexion sur la performance de l'exploitation qui accompagne ce projet. J'ajoute et je l'ai peut-être dit dans la présentation, ce projet participe au maillage du réseau francilien, donc en maillant on améliore la robustesse du système. Pour que ce maillage fonctionne, le système d'information en temps réel doit également fonctionner en même temps pour que les usagers soient informés si une ligne est en difficulté et s'ils ont des possibilités de se reporter.

En fait, cette question va apparaître un nouvel horizon également dans l'Ouest francilien. Avec les différents projets en émergence, cette question du maillage va

ressortir. Vous avez vu que le système sur la carte initiale est relativement pauvre avec ces quelques lignes et des difficultés de correspondance.

En réalité, Eole se trouve dans une situation où il y a eu parmi les objectifs, un objectif important de desservir Seine Aval avec 2 500 logements par an. Il y a une croissance de la demande sur ce territoire. Avec le schéma de desserte, nous répondons à cet objectif fixé d'améliorer la desserte interne et la relation entre ce territoire, Paris et la première couronne.

On ne pourra pas mettre un train de plus sur cette ligne de RER E. Donc, lorsque la croissance va continuer, forcément une forte attente apparaît sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. C'est dans ce cadre que les scénarios vont s'ouvrir avec les possibilités de transfert des trains normands actuels.

Je rappelle que dans le scénario sur les 16 trains prévus en 2020 sur Eole, il y a 6 trains du RER E, 2 venant de Vernon et 8 venant de Normandie. Bien entendu, ces trains sont utiles à Seine Aval. Ces trains normands vont passer sur la ligne nouvelle. A ce moment-là, la croissance ouvrira la possibilité sur le RER E qui n'est pas aujourd'hui permise dans le cadre actuel, du fait en particulier de la demande normande, avec la réflexion qui nécessairement changera de nature sur les articulations avec la Tangentielle Ouest, la Tangentielle Nord, les possibilités de desserte de la boucle de Montesson.

Sandrine GOURLET : Nous voulions aussi revenir sur un point. Quelle est la conséquence en termes d'exploitation, de régularité, de qualité de service, de niveau de confort de décharger le RER A de 10 à 15 % ?

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Sandrine a cité le chiffre de 22 trains seulement à l'heure dans le tronçon, alors qu'il est prévu en théorie un train toutes les 2 mn. C'est lié au fait que dans les principales gares (Gare de Lyon et Châtelet), il est impossible de tenir les temps de stationnement, calibrés à 50 s, afin que les trains puissent se suivre toutes les 2 mn. Si vous dépassez de quelques secondes les temps de stationnement, c'est un effet boule de neige qui s'instaure, et petit à petit tout le système se met à dériver. Depuis que l'on a une fréquence à 10 mn sur Cergy, cela ne marche plus du tout de la journée. En fait, tout démarre dans la pointe de matinée. Le système se met à dériver et devient quelque part « incontrôlable ». Nous y travaillons et nous avons des pistes, le schéma directeur du RER A est là pour travailler ces pistes. Pour ne rien vous cacher, une piste peut être à l'heure de pointe du matin de limiter volontairement le nombre de trains dans le tronçon central. Il vaut mieux avoir moins de trains en théorie, mais des trains réguliers qui permettent d'assurer le débit convenu.

Concernant la branche de Cergy, en travaillant sur le retournement des trains à Cergy, on peut certainement faire en sorte d'éviter de réinjecter les retards. Lorsqu'un train arrive en retard à Cergy, on peut éviter qu'il reparte en retard en sens inverse. Quand la dérive installe, c'est parti pour la journée et les trains sont tous en retard. Nous y travaillons et nous avons de bonnes pistes.

Je voudrais également insister sur la capacité du matériel qui va arriver à partir de fin 2011 jusqu'en 2014. Actuellement, un train sur trois voire sur deux est composé de matériel à un seul niveau desservant Cergy, Poissy. Cela représente seulement 650 places assises et 1 700 places assises plus debout. Avec le nouveau matériel, on aura

950 places assises et 2 600 places assises plus debout, soit une augmentation de 45 % des places assises et de 55 % de la capacité totale des nouveaux trains par rapport aux trains existants. C'est quelque chose de tout à fait encourageant pour le court terme.

Monsieur Lefebvre a beaucoup insisté sur la disparité de la desserte de soirée entre Cergy et Saint-Germain. Vous avez tout à fait raison, le constat est clair. Si vous êtes sur le quai de La Défense le soir, à partir de 20 heures, la fréquence à 10 mn que l'on a sur Cergy toute la journée passe à 20 mn. A partir de 21 heures, cela tombe à 30 mn. Pendant ce temps, sur la branche de Saint-Germain, on a une fréquence à 10 mn jusqu'à 21 heures, et ensuite on garde une fréquence à 15 mn. C'est un vrai sujet, et dans le cadre du schéma directeur du RER A, une piste réelle peut être travaillée sans avoir besoin de faire d'investissements en infrastructures.

Ce sont quelques pistes d'espoir pour vous montrer que la situation peut s'améliorer à court terme, dès 2011.

Michel GAILLARD : Juste un petit éclairage, car il y a eu des étonnements sur les 10 à 15 % de décharge du RER A qui semblaient apparemment peu compatibles à horizon de la mise en service, avec un effet bénéfique perceptible. Ces 10 à 15 % s'entendent à quelle date, par rapport à quoi ?

Sandrine GOURLET : Sans expliquer concrètement comment les études de trafic sont réalisées, nous avons développé un modèle de prévisions au STIF, recalé chaque année avec des comptages réels. Toutes les prévisions de trafics sont faites en tenant compte des projets de développement de l'ensemble des communes traversées, c'est-à-dire que l'on tient compte de l'augmentation naturelle des trafics, liée au développement de logements, développement d'activités, développement de la mobilité. Les 10 à 15 % prennent en considération ces évolutions et l'augmentation du besoin de transport.

Michel GAILLARD : Autrement dit, le trafic du RER A à l'horizon 2020 est déchargé de 10 à 15 % par la mise en service du RER E.

Sandrine GOURLET : Tout à fait. Comme on fait fonctionner correctement le RER A, et de 20 ou 22 trains où vous êtes complètement tassés, si en plus on arrive à faire passer 28 trains à l'heure, l'effet est double, un effet décharge et un effet d'augmentation de capacité, car le système fonctionne enfin comme il le devrait.

Michel GAILLARD : Y a-t-il quelques réactions ou questions dans la salle ?

Henri POIRSON : Je suis un utilisateur de la ligne A depuis pratiquement son début, et j'habite la région depuis 40 ans, cela fait longtemps que j'emprunte les trains. Cela fait 15 à 20 ans que l'on entend parler d'une régularité, ce serait peut-être bien que cette ligne soit automatisée, entre autres comme sur la ligne 14, sans automatiser les rames mais au moins sécuriser les quais. La crainte majeure d'un conducteur de train à la sortie d'un tunnel est que quelqu'un tombe. On rencontre le même problème sur la ligne C. Si l'on arrive à sécuriser sérieusement au moins quatre gares : La Défense, Auber, Châtelet et Gare de Lyon, on va certainement obtenir une régularité de circulation dans le tunnel ; ainsi, on pourra passer de 22 à 28, voire probablement un train toutes les 2 mn, sans qu'il y ait de conséquences.

Si un rail casse ou s'il y a un problème de signalisation, cela bloque le tout. Mais, il n'empêche que cela permettra d'avoir une meilleure régularité.

J'utilise le RER aussi bien en heures de pointe qu'en heures creuses. Je suis très étonné de voir les trains à double niveau, qui circulent depuis quatre à cinq ans, en heures creuses et pratiquement jamais en heures pleines ; c'est un peu ennuyeux. On les voit plus sur la région Poissy que sur la région Cergy ; c'est un peu ennuyeux également. Comme le disait M. le Maire et Président de l'agglomération, il y a quand même 50 000 voyageurs sur Cergy.

Je suis très content de ce prolongement de la ligne E, mais il me semble avoir vu des projets il y a très longtemps au début d'Eole, cette ligne E devait passer par Saint-Lazare, récupérer les lignes qui allaient sur Saint-Quentin-en-Yvelines et la ligne qui allait sur Ermont. Je veux bien que l'on aille sur Mantes, car le Grand Paris tend vers Rouen et Le Havre. C'est une vieille histoire qui remonte dans les années 60 déjà, c'est une des raisons de la création de Cergy-Pontoise à l'époque.

Une grande ceinture fonctionnait très bien jusque dans les années 50. Elle a été arrêtée peu de temps avant la création de la ville nouvelle. Aujourd'hui, on nous parle d'un nouveau réseau, mais celui-ci existe déjà, les plates-formes sont existantes, majoritairement les gares sont existantes, mais il faut les réhabiliter. Depuis les années 60, elles se sont quelque peu détériorées et c'est essentiellement le fret qui a utilisé le réseau jusque dans les années 90. Depuis, cela ne roule plus beaucoup.

La Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord sont tout simplement les grands morceaux de la grande ceinture. Qu'attend-on pour la remettre en service ?

On cherche à trouver un point de convergence entre la Tangentielle Ouest, la Tangentielle Nord, la ligne A et la ligne E. Une plate-forme est de moins en moins utilisée, car elle l'est de moins en moins par le fret : Achères Grand Cormier. Je suis étonné que l'on n'envisage pas tout simplement de faire un nœud stratégique à cet endroit-là, y compris pour le TGV.

Je sais que M. Lefebvre et M. Arnal préféreraient certainement qu'on utilise la plate-forme de Neuville Université, puisqu'il s'agit d'un gros nœud ferroviaire, à côté de la future université et de l'implantation des archives du Grand Louvre. C'est plus difficile en venant du Nord d'aller rejoindre la Normandie en passant par Cergy et Neuville entre autres.

C'est bien de passer par la voie touristique depuis Argenteuil pour le TGV par les viaducs de la Frette, Conflans et Meulan, mais à mon avis il serait plus rapide qu'il passe directement sur les lignes de la plaine de la Seine.

Michel GAILLARD : Notez tous les sujets et vous ferez une réponse un peu globale.

Jean-Christophe LEBLEVEC, Site Internet Cergyvie.fr : J'ai trois petites questions auxquelles j'exige des réponses adéquates.

Michel GAILLARD : Vous exigez, on verra !

Jean-Christophe LEBLEVEC : J'ai l'impression en écoutant cette conférence que Cergy est un peu lésée, un peu tenue à l'écart et j'aimerais que vous recentriez un peu le débat autour de Cergy.

Pendant les sept ans de travaux, y a-t-il quelque chose de prévu pour les usagers ? Cela ne va-t-il pas provoquer d'autres désagréments ?

Quel est le coût de tous ces travaux ?

Michel GAILLARD : Je voulais juste réagir à votre première question, je rappelle que la Commission particulière est chargée d'un débat sur un projet, c'est-à-dire que l'on va d'un point A vers un point B par un RER qui est projeté. Lorsque vous parlez de recentrer sur Cergy, c'est un autre débat.

Nous sommes ici ce soir pour évoquer l'intérêt pour le Val d'Oise de ce projet, de la façon dont il faudrait peut-être le faire évoluer pour qu'il serve mieux le Val d'Oise. Mais, il n'est pas question de parler ce soir d'un autre projet.

Jean-Christophe LEBLEVEC : Et la nouvelle gare de Cergy ?

Michel GAILLARD : Ce n'est pas le sujet de ce soir.

Jean-Christophe LEBLEVEC : Que vais-je dire aux lecteurs de Cergy ?

Michel GAILLARD : Je comprends que vous ayez une ligne éditoriale, mais ce n'est pas le sujet. Sinon, je prends sous ma coupe le débat du Grand Paris, le débat sur le TGV normand, il n'y a pas de raison de ne pas s'étaler !

Jean-Christophe LEBLEVEC : Pourquoi avoir invité la presse ?

Michel GAILLARD : Parce que nous parlions d'un projet important qui s'appelle Eole.

Eric NICOLLET, Conseiller municipal à Cergy et conseiller communautaire à l'agglomération de Cergy-Pontoise : Je ne suis pas un usager direct, mais époux d'une usagère du RER depuis une dizaine d'années sur Cergy – La Défense. J'entends tous les soirs parler de la qualité de service et c'est l'une des raisons qui me motivent ce soir. Effectivement, nous sommes là pour parler d'Eole, et vous venez de le rappeler.

En soi, le projet Eole influence et peut être bénéfique indirectement à la desserte de Cergy, cela a déjà été exposé. C'est plus sur les à-côtés que peut avoir ce projet, et cela renvoie aux propos de Dominique Lefebvre tout à l'heure, attention à ce qui est fait sur le RER E, à ce que cela peut impliquer en termes d'arbitrage vis-à-vis d'autres dossiers, à ce qui pourrait être décidé sur Eole et qui pourrait être négatif par rapport à Cergy ou à certaines des demandes de Cergy-Pontoise et du Val d'Oise en général.

Si l'on accumule toutes ces malchances, notamment à travers Eole et si cette concertation ne sait pas renvoyer aux autres projets le fait qu'il y a quand même des équilibres d'ensemble à un moment donné à arbitrer, on est juste devant une difficulté qu'il ne faut pas oublier.

Le développement de ce projet doit être clarifié en matière d'échelonnement. Ce projet permettra-t-il ou non le débranchement de Poissy du RER A ? J'entends un peu tout et son contraire. J'entends des hypothèses, et cela a peut-être été dit puisque je suis arrivé en retard, mais c'est une question forte que l'on se pose.

L'émergence de ce projet d'autres projets ne doit pas faire oublier un certain nombre de points extrêmement importants en termes d'arbitrage budgétaire. On sait très bien que l'argent ne va pas se multiplier. Il convient que la mise en place de ce projet, qui n'est évidemment pas combattu par les gens de Cergy-Pontoise, ne soit pas de nature à trop affaiblir les besoins prégnants par rapport au RER A, prioritairement sur l'agglomération de Cergy-Pontoise. Ce point en termes d'équilibrage est extrêmement important.

Toujours en revenant inmanquablement, et je ne suis pas le premier, sur les questions du RER A, on a parlé du tronçon central et de beaucoup de choses. J'ai perçu très positivement certains points, et j'aimerais si possible avoir une réponse, liés aux arbitrages en termes d'accès au tronçon central. J'ai cru comprendre que des réflexions étaient en cours sur ce sujet.

En termes d'égalité des usagers, quand on se partage la misère en quelque chose d'insuffisant, qui est la capacité du tronçon central à faire passer des trains, trois branches du RER y passent, j'aimerais juste un petit éclairage sur la façon dont cela se décide, la façon dont cela s'arbitre et la façon dont on prend en compte les évolutions depuis 10, 20 voire 30 ans de démographie. J'ai bien entendu qu'un des moteurs pour Eole était 2 500 logements supplémentaires par an sur Seine Aval.

On sait très bien que sur Cergy-Pontoise, un certain de logements depuis de nombreuses années sont construits par an. J'ai le sentiment que l'on est sur un schéma d'arbitrage dans les fréquences, au niveau du tronçon central entre les trois branches, qui date d'il y a assez longtemps.

A un moment donné, surtout quand on est dans une logique de court terme, cela ne coûte rien sinon un peu de politique et un peu des décisions courageuses, sur les questions d'arbitrage à l'accès au tronçon central, peut-on se reposer la question ou avoir des éléments clairs ?

Certes, on entend des témoignages de Cergy, mais sur le niveau d'entassement des usagers quand ils arrivent aux heures de pointe à La Défense dans les trains de Cergy par rapport à ceux de Poissy et ceux de Saint-Germain, il y a un problème. C'est rappelé dans le cahier d'acteurs que je connais le mieux, celui de la CACP. Effectivement, peut-être que Louis Gallois en pince pour l'historicité de la ligne Saint-Germain. A un moment donné, il serait souhaitable de remettre cela à plat, ou en tout cas que l'on ait les données. Je vous assure qu'il y a vraiment de la frustration par rapport à cela, c'est un enjeu d'égalité des usagers devant la ressource, celle-ci est limitée, on le comprend tous, mais cela peut être fait rapidement. Cela vaudrait la peine de se poser cette question d'un rééquilibrage d'affectation sur le tronçon central.

Michel GAILLARD : Tous les commentaires faits sur le schéma directeur du RER A, en cours de lancement de réflexion, portaient notamment sur ces éléments.

Sandrine GOURLET : En fait, le schéma directeur du RER A est effectivement une réflexion que l'on est en train de démarrer, les premières réunions ont eu lieu. L'objectif consiste déjà à faire un diagnostic de la situation, à la fois des dysfonctionnements, des limites techniques (où sont les points de faiblesse du réseau, les endroits où l'on a du mal à garer des trains, les retourner etc.), croiser cela avec les besoins de desserte, et avec l'évolution démographique. A partir de là, on définit ce que l'on peut faire pour améliorer et répondre aux besoins actuels.

Ces enjeux de rééquilibre des dessertes font bien partie des réflexions qui seront menées dans le cadre du schéma directeur. Ce sont des objets compliqués. Faire le diagnostic de la situation n'est pas forcément simple.

L'automatisation comporte deux aspects : des portes palières comme sur la ligne 14 pour protéger les usagers quand les trains arrivent à quais, l'automatisation des lignes notamment les tronçons centraux. La réglementation, compte tenu du trafic, nous oblige à avoir des façades de quais pour automatiser.

Pour avoir des façades de quai, il faut que les portes soient toutes au même endroit. Si vous vous positionnez sur un quai à Auber ou Etoile, vous verrez passer du matériel roulant à un niveau, à deux niveaux, avec des portes différentes. Un des enjeux aussi de la définition du futur matériel roulant que nous avons sur l'ensemble du réseau en Ile-de-France, c'est aussi d'arriver à normaliser à peu près la place des portes. Cela a l'air évident, mais si on ne le fait pas, on n'arrivera jamais à pouvoir mettre des portes palières. De plus, les industriels ont des difficultés techniques à faire des portes palières sur des RER qui ont des portes très larges. Ce n'est pas la même chose que sur la ligne 14 où l'on a des portes plus étroites et beaucoup plus nombreuses sur les rames de métro. On se heurte aussi à une difficulté de conception, mais comme nous sommes optimistes, nous espérons finir par y arriver.

Luc ROBERT : On souhaite envisager un matériel unique et ne plus avoir le problème des portes à différents endroits. Par contre, tous ceux qui utilisent la ligne 14 savent que les portes sont à environ tous les 3 m, si une porte reste bloquée d'un côté, il est extrêmement facile et instinctif de se diriger vers la porte suivante, et on ne perd pas de temps en station. Dans un RER, c'est forcément plus compliqué car la distance est plus importante entre les portes. Dans certains cas, il y aura des espaces voyageurs avec des escaliers, des étages, etc. Si vous avez une porte qui coince et que vous ne pouvez pas faire le tour, vous risquez de perdre du temps en stationnement ce qui est le nerf de la guerre. Si l'on ne tient pas les 50 secondes dans le tronçon central, le système se met à dériver. Il faut être très prudent de ce côté-là.

Par contre, un système semi automatisé avec un pilotage automatique, c'est-à-dire un automatisme qui gère la conduite des trains tout en conservant la présence d'un agent en tête qui peut arrêter le train en cas d'urgence, c'est la piste que nous travaillons actuellement avec RFF et la RATP.

Michel GAILLARD : Une question concernait les travaux pendant la période.

Jean FAUSSURIER : Je ne sais pas si ce sera la ligne éditoriale, on intervient sur une ligne existante et c'est un vrai challenge. Il faut arriver à concilier le maintien de l'exploitation, le compléter éventuellement par des services de bus complémentaires. Il faut avoir une organisation. En termes de nuisances, comme il y a des riverains, il faut mettre un engagement environnemental en place, à gérer dans le cadre de la

concertation qui existe naturellement dans le cadre des chantiers. Une concertation continue est organisée afin de gérer avec les riverains la manière de tenir ces chantiers. On intervient sur une ligne existante et il faut bien faire le chantier, ou bien on ne fait rien et la situation est encore pire. On gère les choses dans le cadre d'un chantier environnemental.

J'en profite pour répondre à une question sur le lien entre Grand Paris et Eole. Le projet Eole n'a pas été un projet développé dans le cadre du Grand Paris. Il est inscrit dans la loi Grenelle, il est dans le plan de mobilisation des transports. Je ne dis pas qu'il est contre, mais il est différent du Grand Paris. Il faut bien distinguer le projet Eole et le projet Grand Paris.

L'un des éléments les plus dimensionnants sur le RER A, me semble-t-il, porte sur ces temps d'échanges en gare, ce qui explique la chute de la rotation des trains. Il faut travailler pour voir comment répondre à cette question.

Jean-Paul LOEVENBRUCK : D'abord, un commentaire, depuis 15 jours, je ne sais pas ce qui se passe à l'interconnexion syndicale, mais à trois reprises on a dû attendre le conducteur de la SNCF dans un sens et de la RATP dans l'autre, soit une perte de deux fois 10 mn à Nanterre. Votre interconnexion syndicale ne fonctionne pas.

Eole ne fait donc pas partie du Grand Paris.

Michel GAILLARD : Tout à fait.

Jean-Paul LOEVENBRUCK : Cela signifie que les nouvelles gares dans le secteur ne seront pas affectées par la taxe sur le financement du Grand Paris.

Jean FAUSSURIER : A ma connaissance, la taxe a été supprimée il y a deux jours.

Jean-Paul LOEVENBRUCK : Excusez-moi, je n'ai pas lu les bons journaux ; en conséquence cette question tombe.

Sébastien AUPIN, Vice-président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise : Mon interrogation porte sur le fait que le RER E devrait être direct entre Nanterre - La Défense et Poissy. Il a été évoqué rapidement tout à l'heure qu'il n'y aurait donc pas d'arrêt ni à Houilles, ni à Sartrouville, et que la ligne J qui dessert aujourd'hui ces deux gares devrait disparaître.

Les usagers actuels de Houilles ou de Sartrouville devraient-ils demain prendre le RER A et donc venir grossir le rang des usagers ?

Autre conséquence de ne pas avoir de connexion ou d'interconnexion sur Sartrouville : demain, un usager de la Tangentielle Nord (Argenteuil par exemple) qui voudrait se rendre en banlieue Est devrait prendre la Tangentielle Nord jusqu'à Sartrouville, puis le RER A jusqu'à La Défense ensuite prendre le RER E afin de se rendre en banlieue Est (Noisy-le-Sec).

Idem pour la Tangentielle Ouest, je suis vraiment étonné que l'on n'ait pas prévu d'interconnexion entre la Tangentielle Ouest, le RER A et le RER E.

Sandrine GOURLET : En fait, la Tangentielle Nord ira à terme à Noisy-le-Sec, donc le parcours sera beaucoup plus simple.

Il est vrai que le projet de prolongement du RER E ne prévoit pas d'arrêt à Houilles et entraîne comme conséquence, si l'on veut faire la grille de desserte de la zone entre Mantes et Poissy de devoir supprimer l'arrêt à Houilles d'un train, qui s'arrête à Houilles trois fois par heure, et qui était direct jusqu'à Paris - Saint-Lazare. En fait, ce train venait des Mureaux, et les gens des Mureaux qui s'arrêtaient à Houilles, changeaient et prenaient le RER A, et donc chargeaient cette ligne. Ces gens-là vont utiliser le RER E directement et donc ils ne viendront plus grossir les rangs du RER A. Donc, on n'aura pas de difficulté de recharge du RER A massif. Les quelques usagers de Houilles, qui avaient l'habitude de prendre ce train pour aller directement à Paris - Saint-Lazare, continueront d'avoir le choix, soit le RER A, soit des trains semi-omnibus pour se rendre à Paris - Saint-Lazare. Cela ne va pas venir charger massivement le RER A, au contraire, il n'y aura plus les usagers des Mureaux qui changeaient le matin et le soir pour passer du train au RER A.

Luc ROBERT : J'ajoute que sur le RER A à Houilles, ce sont les trains de Poissy qu'ils emprunteront, puisque les trains de Cergy ne s'y arrêtent pas. Clairement, cela ne charge pas la branche de Cergy.

Une dernière précision, les trains Mantes - Paris Saint-Lazare ne desservent pas la gare de Sartrouville. Donc, il n'y aura absolument pas de suppression d'arrêt à Sartrouville dans ce cas.

Nicolas LEON : J'utilise aussi le RER A et ferai une remarque. Je travaille à Nanterre Préfecture, vu l'état du RER A, je préfère prendre le Transilien, m'arrêter à Nanterre Université et marcher 10 mn.

En vous écoutant, j'ai l'impression que l'on n'a pas du tout parlé du réseau ferré. Dans votre projet, vous déshabillez Paul pour habiller Jacques. En fait, on va supprimer une ligne transilienne que l'on va remplacer par une ligne Eole. Qu'en est-il du réseau avec tous ces goulots d'étranglement ? Je n'ai pas de réponse sur ces sujets.

Notamment sur les traversées de la Seine, à un moment donné, on est à deux fois deux voies, ensuite on passe à une fois une voie, pour repasser à trois fois deux voies, c'est un peu l'anarchie. Y a-t-il un projet d'homogénéisation de ce réseau ?

Daniel HUBERT : Une question très courte un peu en marge du projet Eole. Il semble que le tronçon central soit un vrai sujet de préoccupation lourde qui conditionne le développement à l'Ouest comme à l'Est du RER A notamment. Je vois que sur le réseau Eole on a trouvé un peu plus de deux milliards pour réaliser le tunnel de Saint-Lazare à La Défense. N'aurait-on pas pu trouver quelque argent pour faire un tronçon supplémentaire dans le tronçon central permettant de dégager l'ensemble des capacités à la fois pour l'Est et pour l'Ouest ?

Michel GAILLARD : Un tunnel de plus.

Jean FAUSSURIER : Je dirai que c'est précisément l'objet du projet Eole de faire un tronçon central qui soit une offre alternative au RER A. Le projet Eole, dès les années 90 avec la DUP (déclaration d'utilité publique) arrivée en novembre 91, avait

déjà cet objectif de décharge du RER A. On est aujourd'hui sur ce projet qui poursuit en le modifiant cet objectif central ; c'est pourquoi un tunnel traverse Paris.

En tant que RFF, gestionnaire du réseau ferré national, la ligne dont nous parlons, est la ligne Paris-Mantes, sur laquelle circulent aujourd'hui les Transilien et les trains normands. Cette ligne a une capacité limitée à 14 trains en heure de pointe à cause notamment de la capacité d'accueil en gare Saint-Lazare. L'objectif du projet est de prendre ces trains qui demain auront un statut de RER, donc on aura de nouveaux matériels roulants. Au lieu d'aller à Paris - Saint-Lazare, ils prendront la même ligne et rentreront dans le tunnel. Ce mouvement a notamment comme effet de nous permettre de passer de 14 à 16 trains.

Michel GAILLARD : Et les aménagements de la ligne ?

Jean FAUSSURIER : Ils se situent entre Mantes et Poissy pour un investissement de l'ordre de 700 millions d'euros. Ces investissements ont notamment pour objectif de permettre la dissociation des flux entre les trains lents et les trains rapides, entre les trains normands et les RER, d'où des investissements notamment à Mantes, à Poissy et un investissement également de rajout d'une troisième voie de quelques kilomètres aux abords de Mantes-la-Jolie.

Henri POIRSON : Sur la boucle de Montesson, le goulot d'étranglement se trouve entre Nanterre et Houilles, et entre Sartrouville et Maisons-Laffitte.

Jean FAUSSURIER : Nous en sommes parfaitement conscients. Cette ligne a une voie à sens unique par sens. Effectivement, on réalise les investissements où c'est techniquement et humainement faisable. Lorsqu'on est dans la boucle de Montesson, il y a une contrainte très lourde : un environnement dense. Donc, réaliser des extensions de voies à cet endroit est un exercice relativement improbable ; c'est la raison pour laquelle le projet Eole concentre les investissements, là où ils sont réalisables, entre Mantes et Poissy. Si demain, on veut passer au-delà de 16 trains, il faudra bien penser une ligne nouvelle pour permettre cette amélioration.

Michel GAILLARD : Ce sera le dossier Paris - Normandie. Je vous remercie de votre participation.

Fin à 21 h 10.