

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

**L'aménagement des gares de Seine aval et de leurs abords. Comment
faciliter les échanges entre les modes de transport ?**

Les Mureaux, le 30 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, ancien cadre Pechiney-Alcan

Maîtrise d'ouvrage

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

Participants

La séance est ouverte à 19 h 10 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 : Nous allons peut-être commencer cette rencontre. Selon la tradition de ces rencontres publiques, je passe tout de suite à la parole à Monsieur le Maire des Mureaux pour quelques mots d'accueil en ce début de soirée.

FRANÇOIS GARAY, MAIRE DES MUREAUX : Pour ne pas me tromper dans le protocole, je dirai, Mesdames et Messieurs du STIF, de la Commission Particulière du Débat Public, et à toutes et à tous, bienvenue aux Mureaux pour ce neuvième débat. Pour le moment, mon intervention ne portera pas sur le sujet, ni sur nos convictions muriautines. Fort de vos présentations, ce sera aussi à la salle de faire ressentir ses réactions. Bien évidemment, lors de la phase questions-réponses de cette réunion, je me permettrai de vous faire part de nos positions. Je ne veux pas du tout occulter la présentation et commencer à orienter le débat.

Par ce temps, vous êtes quand même venus nombreux. Je crois que ce sera un débat très fructueux, et chacun doit exprimer sa pensée. Bonne soirée et bon courage.

Michel GAILLARD : Merci, Monsieur le Maire. Il est vrai que malgré le froid, il y a effectivement beaucoup de monde.

Si vous le voulez bien, je vais vous présenter tout d'abord le déroulé de cette rencontre :

- Rappel de la définition d'un débat public
- Présentation du projet par les maîtres d'ouvrage, porteurs du projet
- Débat-échanges entre la salle et la tribune
- Clôture de la réunion

PRESENTATION DU DEBAT PUBLIC

Je rappelle que les règles du débat public, son fondement, son existence en quelque sorte, sont qualifiés dans le Code de l'environnement qui regroupe un certain nombre de textes de loi, qui ont précisé pourquoi il y avait des débats publics, comment ils se déroulaient, qui en était responsables, quelles étaient les procédures.

L'objectif d'un débat public est de donner la parole au public sur des grands projets d'infrastructure qui ont des impacts sur l'environnement, sur l'économie locale, sur les populations, donc donner la parole à tous ceux qui se sentent concernés, impactés par un projet.

Ces débats publics ont lieu en amont de la définition finale des projets. Contrairement à ce que l'on peut parfois entendre, aujourd'hui, il est encore temps de faire des observations, car le projet n'est pas bouclé. Quand on apporte un dossier dans un débat public, il n'est pas finalisé, il est amendable. C'est bien tout l'intérêt des débats publics, de voir comment ils seront enrichis à la suite des débats.

C'est entendre les avis, les opinions du public et faire connaître aussi aux maîtres d'ouvrage ses points de vue.

Qui organise ? Qui décide de ces débats publics ? C'est la Commission nationale du débat public qui a été créée en 1995 par la loi Barnier, qui est une autorité administrative indépendante depuis la loi de 2002 sur la démocratie de proximité. Elle est saisie par les maîtres d'ouvrage qui ont des projets d'infrastructure. Ils ont obligation de saisir la Commission nationale pour qu'elle décide s'il y a lieu ou non d'engager un débat public. Elle le décide sur la base de critères qui sont repris dans le Code de l'environnement et qui portent sur l'impact du projet en termes économiques, sociaux et environnementaux.

Dans le cas qui nous concerne ce soir, sur ce prolongement du RER E à l'ouest, la Commission nationale a été saisie par les deux porteurs du projet que sont le STIF et RFF en décembre 2009. La commission a décidé en février 2010 qu'il fallait organiser un débat public en raison des impacts de ce projet sur différents aspects : intérêt national, impact sur l'environnement, apport socio-économique, etc.

La Commission nationale quand elle décide d'organiser un débat public, elle en confie la préparation, l'animation à une Commission particulière. J'ai l'honneur de présider cette Commission particulière, et en sont membres : M. Guérin, M. de Trémolles et Mme Sévrain, qui ont donc tous été nommés par la Commission nationale pour préparer, conduire, animer et conclure ce débat public.

Notre mission consiste à veiller à ce que ce débat soit bien ouvert à tous, accessible à tous, que l'information passe ; à la transparence des débats, c'est-à-dire que l'information soit bien apportée, qu'elle soit fiable, qu'elle soit solide ; au respect des règles de la démocratie. Derrière cette formule, il faut entendre que dans un débat public, toutes les paroles, tous les avis, toutes les prises de position ont le même poids, quelle que soit la personne qui l'exprime, son statut social.

Les activités de la Commission consistent à diffuser l'information, donner la parole au public et à la fin, elle rédigera un compte rendu.

La Commission pour informer le public dispose d'un dossier du maître d'ouvrage, qu'elle diffuse, et qui est sur notre site (www.debatpublic-rer-e.org). Ce site internet joue un rôle tout à fait important aujourd'hui, car il permet, même sans participer aux réunions publiques, de s'exprimer, de poser des questions, de déposer des avis. On s'est appuyé sur une large campagne de communication, et je ne vais pas rentrer dans les détails, simplement souligner quand même l'appui que nous ont apporté les collectivités locales à travers notamment leur presse pour faire connaître ce débat et diffuser le calendrier des réunions.

Je ne rappellerai pas comment participer à ce débat. A la neuvième réunion, on commence à le savoir.

Vous aviez à l'entrée de la salle les cahiers d'acteurs, vous avez dû prendre ceux qui vous intéressaient.

Que se passe-t-il après le débat public ? Je rappelle que c'est notre dernière réunion publique aujourd'hui, la prochaine du 16 décembre sera la réunion de clôture. Nous aurons deux mois pour déposer un compte rendu, le Président de la Commission nationale tirant un bilan de ce débat public. Il y aura ensuite trois mois pour que les maîtres d'ouvrage annoncent leur décision finale sur le projet : le poursuivent-ils ? Comment ? Que modifient-ils éventuellement par rapport au projet initial ?

Je rappelle enfin que le contact avec le public, la concertation, l'information du public ne s'arrêteraient pas là. Les maîtres d'ouvrage vont préparer le dossier d'enquête publique, à ne pas confondre avec le débat public. Ce dossier d'enquête publique demandera quelques mois de mise au point. Donc, il y aura une enquête publique vraisemblablement fin deuxième semestre 2011, début 2012. Donc, la concertation se poursuivra.

Je rajoute que la loi fait obligation aux maîtres d'ouvrage après le débat public d'organiser la poursuite de la concertation avec le public. Ces maîtres d'ouvrage ou porteurs de projet auront à nous dire comment ils comptent organiser la suite de la concertation avec le public, une fois clos, le débat d'aujourd'hui.

Avez-vous des questions ou des précisions à demander sur cette procédure ? (Non).

Je présente la table des maîtres d'ouvrage ou porteurs de projet :

Les maîtres d'ouvrage étant :

- RFF, représenté par Jean Faussurier, Directeur du projet Prolongement du RER E à l'Ouest, M. El Mounzil, Directeur adjoint du projet Prolongement du RER E à l'Ouest ;
- Le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, représenté par Sandrine Gourlet, Responsable des projets ferrés, Christophe Deniau, Chef du projet RER E prolongé.

Luc Robert de la SNCF se trouve également à cette table, car la SNCF est l'exploitant du RER E et le sera pour le RER E prolongé. Il était important que l'exploitant soit à côté des maîtres d'ouvrage pour éventuellement approfondir certains points liés à l'exploitation.

PRESENTATION DU PROJET

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Merci, bonsoir. Comme l'a rappelé le Président, trois acteurs sont mobilisés autour de ce projet, les deux promoteurs RFF et le STIF, RFF propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, le STIF autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. C'est le STIF qui fixe la politique d'exploitation, qui valide les choix d'investissement, les principales caractéristiques techniques des projets, et qui arrête leur financement. La SNCF est exploitante du réseau Transilien et du RER E.

La présentation, qui va vous être faite ce soir, est le fruit de cette collaboration. Nous avons élaboré la présentation sans tenir compte exactement des compétences respectives de chacun, au profit d'un exposé que nous espérons clair, précis et concis.

Rachid EL MOUNZIL, adjoint au directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Bonsoir. Le projet s'inscrit dans un contexte en forte évolution. La demande de déplacement a augmenté de +30 % entre 1996 et 2008, les motifs de déplacement se diversifient. Il est constaté plus de déplacements de banlieue à banlieue ces dernières années. Cette évolution entraîne la saturation du réseau, en particulier la ligne Paris-

Mantes, qui passe par Les Mureaux, a atteint la limite de sa capacité, et la ligne A du RER dont la situation critique est bien connue.

Parallèlement, de nouvelles zones de développement urbain ont émergé et génèrent de nouveaux besoins, notamment les opérations d'intérêt national à Nanterre et à Seine aval, territoire situé entre Mantes et Poissy, où nous sommes aujourd'hui.

Ce contexte confirme l'objectif fondamental de développer un axe Est-Ouest complémentaire au RER A.

Ces quelques chiffres montrent les enjeux du projet : 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois sont concernés par le projet. La ligne E du RER prolongé en totalité concernera près de 30 % de la population francilienne, et transportera un demi-million de voyageurs par jour. Le projet répond ainsi à des besoins différenciés. Pour les habitants de Seine aval, il répond à des besoins de desserte internes à Seine Aval, et il crée une relation ferroviaire directe avec La Défense qui n'existe pas aujourd'hui.

Pour les habitants de l'Est de la région parisienne, le projet offre une alternative au RER A pour se rendre à La Défense, sans changement. Pour les usagers de La Défense et Nanterre, plus de 85 % des salariés arrivent en transports collectifs, et leurs conditions de transport se dégradent. Le projet améliore cette situation en soulageant le RER A.

Pour les Franciliens, il renforce le maillage du réseau et facilite les déplacements de voyageurs, en apportant de la souplesse et des parcours alternatifs, en cas de perturbation notamment.

Enfin, pour les Normands, il offre un accès direct à La Défense depuis Rouen, améliore la régularité des circulations, et prépare l'étape suivante de l'arrivée de la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Des déplacements en Seine aval, nous pouvons retenir que deux tiers des emplois de Seine aval sont occupés par ses habitants. 80 % des habitants de Seine aval qui travaillent à Paris et sur la première couronne parisienne utilisent le train.

Afin de répondre à l'objectif d'une offre de services global, en particulier des temps de trajet fiables et réguliers, le projet repose sur l'association de trois dimensions : un projet d'infrastructure, une nouvelle organisation de l'exploitation, une nouvelle offre de services avec notamment un nouveau schéma de desserte. Ces différents sujets sont liés.

Projet d'infrastructure proposé

Quelles sont les composantes du projet d'infrastructure que nous proposons ?

D'abord, ce qui vous concerne directement, la ligne existante sera réaménagée entre Mantes et Poissy pour améliorer la régularité des trains dès 2017, et augmenter la capacité de la ligne pour pouvoir faire passer plus de trains dès 2020.

Un nouveau tunnel entre Haussmann - Saint-Lazare et La Défense de 8 à 9 km complètera le maillage du réseau RER francilien. Trois scénarios de tracé sont proposés au débat pour ce tunnel. Des aménagements à Nanterre permettront le

passage des trains dans le tunnel, ce qui libérera de la capacité en gare Saint-Lazare au bénéfice d'autres lignes.

Enfin, la réalisation de deux à trois gares nouvelles à Nanterre, à La Défense et à Paris améliorera la desserte locale et soutiendra le développement des quartiers environnants.

Principaux aménagements sur la ligne existante entre Mantes et Poissy

Compte tenu des besoins rappelés en introduction et de la saturation de l'infrastructure et de ses contraintes physiques et d'exploitation, nous recherchons prioritairement à travers le projet Eole plus de régularité, plus de fréquence et plus de capacité dans les trains.

Nous pourrions y parvenir en séparant au mieux les circulations des trains franciliens et de grandes lignes, et en adaptant les infrastructures dans les gares entre Poissy et Mantes aux nouveaux trains plus capacitaires qui seront déployés. Ceci nous conduit à envisager un ensemble de travaux.

De Mantes-la-Jolie à Poissy, toutes les gares seront réaménagées pour accueillir les nouvelles rames Eole, et pour faciliter leur accessibilité. Cela concernera donc bien évidemment la gare des Mureaux. Ces aménagements consisteront concrètement à allonger les quais à 225 m alors qu'il faut actuellement 190 m environ, et à les rehausser à 92 cm pour les mettre au même niveau que le plancher des nouvelles rames et faciliter ainsi les échanges quais-trains.

Ces travaux seront complétés par des aménagements spécifiques pour assurer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, sur toute la chaîne de transport depuis la voirie publique jusqu'aux trains. Cela comportera notamment l'aménagement d'ouvrage de franchissement des voies, l'installation d'ascenseurs, de bandes d'éveil et de vigilance, une signalétique adaptée.

Le deuxième ensemble de travaux porte sur les plans de voies à Mantes-la-Jolie et à Poissy, qui seront profondément remaniés, modernisés afin de mieux gérer les différents types de circulations.

Enfin entre Mantes Station et Epône, une troisième voie sera créée sur environ 3 km.

Nous avons aussi étudié les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie des habitants. Il faut noter que 85 % du projet concernent la ligne existante. Il a donc un impact très limité sur la biodiversité. En revanche, la prévention des risques d'inondation fait de l'eau un des points de vigilance du projet.

Une attention toute particulière sera également accordée aux questions sonores. Dans le cadre du présent débat public, nous apporterons des réponses aux questions posées sur ce sujet lors de l'atelier bruit organisé par la Commission Particulière du Débat Public le 6 décembre.

En phase travaux, les chantiers seront gérés dans les règles de l'art avec des principes stricts et avec le souci permanent de réduire au maximum les nuisances vis-à-vis des riverains.

Un dispositif d'information ad hoc sera mis en place avec a minima des lettres d'information et un site Internet dédié pour permettre au public de s'exprimer et d'échanger avec les porteurs du projet.

Je vais maintenant passer la parole à Christophe Deniau du STIF pour la suite de la présentation.

Christophe DENIAU, Chef du projet Eole au STIF : Bonsoir. On va maintenant aborder l'exploitation prévue par le projet, qui complète l'infrastructure qui vient de vous être présentée.

Tout d'abord, un constat positif. Le RER E dans sa configuration actuelle est le RER en Ile-de-France le plus performant, le plus régulier. Nous avons prévu avec le projet, en le prolongeant à l'ouest de maintenir ce niveau de performance.

Nous avons réfléchi à une nouvelle organisation de l'exploitation et prévu un principe d'exploitation en recouvrement. Les trains qui viennent de l'Est comme ceux qui viennent de l'Ouest circulent chacun sur un tronçon qui ne va pas jusqu'au bout de la ligne. Les deux tronçons se superposent dans la partie centrale, celle-ci étant desservie par tous les trains.

Les 16 RER actuels au départ de Chelles et Tournan iraient jusqu'à Nanterre La Folie, et les 6 RER nouveaux au départ de Mantes-la-Jolie iraient jusqu'à Magenta voire Evangile.

Ce principe a plusieurs avantages, il permet de densifier le trafic dans la partie centrale avec 22 trains à l'heure de pointe. Il réduit la longueur de la ligne, ce qui facilite son exploitation.

La séparation en deux tronçons distincts permet d'éviter qu'un incident sur une extrémité de la ligne se répercute sur le reste de la ligne. Par exemple, un train qui serait en difficulté à l'Est, vers Chelles, ne mettrait pas en défaut les allers-retours des trains entre Mantes-la-Jolie et Evangile, puisque c'est là que les trains se retourneront.

Le projet apporte une amélioration de l'offre de service en termes de choix d'itinéraire, de desserte, de temps de parcours, de fiabilité mais aussi de confort. Le projet va bénéficier à l'ensemble des Franciliens.

Le RER E vers l'Ouest permet une liaison Est-Ouest alternative au RER A, et le RER E prolongé à l'Ouest renforce le maillage du réseau.

Pour l'Est, les 16 RER E actuels iraient directement à La Défense. Il ne serait plus nécessaire de prendre le RER A à Val-de-Fontenay. Les usagers du Nord, venant avec le RER D et le RER B, et allant à l'Ouest, pourront prendre un RER E directement en gare de Magenta - Gare du Nord, ce qui leur évite d'aller jusqu'à Châtelet. Tout ceci permet de désaturer des zones très chargées que sont par exemple le tronçon central entre Magenta - Gare du Nord et Châtelet - Les Halles, mais aussi le pôle de Châtelet, et plus globalement le RER A dans sa partie centrale entre Auber et Châtelet.

Cette extension vers l'Ouest est aussi une quatrième alternative pour se rendre à La Défense, ce qui rend le réseau de transport en commun plus robuste en cas de perturbation, en cas d'incident sur l'une des lignes.

Ce nouvel axe de transport est aussi pour l'Ouest une meilleure opportunité de se rendre à Paris et dans sa première couronne, puisqu'à La Défense avec le RER A et le RER E, nous aurions davantage de possibilités, notamment avec les 22 trains du RER E.

Evolution du nombre de trains et de gares desservies (desserte)

Cette présentation montre le schéma de desserte de trains que vous connaissez entre Mantes et Poissy. Il faut noter deux éléments importants. L'offre actuelle est limitée à 14 trains sur les mêmes voies, du fait des capacités d'accueil limitées en gare de Paris - Saint-Lazare, car tous ces trains vont à Paris - Saint-Lazare, font demi tour et retournent en Seine aval.

Les trains rapides normands et les trains Transilien partagent les mêmes voies. Ils peuvent se gêner, ce qui est aujourd'hui source d'irrégularité que vous pouvez connaître.

Sur ce schéma, nous avons représenté ces 14 trains qui se répartissent en deux catégories, en vert, les trains Transilien : 3 au départ de Mantes et 3 au départ des Mureaux ; en trait plein : les 4 trains normands qui s'arrêtent à Mantes. Donc, 10 trains s'arrêtent en Seine aval.

Avec le projet, nous pourrions passer de 10 à 12 trains.

Desserte proposée à l'horizon 2020 à l'heure de pointe

Nous avons cherché à atteindre 3 grands objectifs : Renforcer la desserte interne à Seine aval en accompagnement du développement du territoire, porté par l'OIN Seine aval. Ceci grâce à 8 trains, 6 RER E et 2 trains en provenance de Vernon, et des liaisons directes entre Mantes et Poissy.

Les RER E figurent sur ce schéma en rose, 4 s'arrêtent dans toutes les gares entre Mantes et Poissy, 2 s'arrêtent dans les 4 grandes gares que sont Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet et Poissy. Tous ces trains iront à Nanterre La Défense, puis au-delà.

Les 2 trains de Vernon, en orange, desserviraient depuis Vernon, Bonnières et Rosny-sur-Seine les 4 grandes gares de Seine aval. Tous ces trains iraient à Paris - Saint-Lazare.

Le deuxième grand objectif qu'on a cherché à atteindre est de favoriser les liaisons entre Seine aval – Paris et sa première couronne, avec les 6 RER qui iraient jusqu'à Magenta ou Evangile, 5 trains normands qui s'arrêtent à Mantes en direction de Paris - Saint-Lazare, et 1 train normand qui s'arrêterait à Mantes et qui lui irait en direction de La Défense.

Il est important de souligner que ce lien avec Paris concerne aussi d'autres usagers de l'Ouest, puisque ceux du RER A trouveront à La Défense une nouvelle correspondance avec le RER E et de nouvelles possibilités de se rendre à Paris.

Troisième objectif recherché, c'est améliorer la desserte francilienne pour les Normands, avec le train qui s'arrête à Mantes et qui va directement à La Défense, et un train supplémentaire au départ de Vernon.

Globalement, à l'heure de pointe du matin, il y aurait plus de trains. On passerait d'un train toutes les 20 mn à un train tous les quarts d'heure. Tant pour la Seine aval que pour les normands, ce sont finalement 16 trains se gênant moins grâce à l'adaptation d'infrastructure. Les travaux sur l'infrastructure auront permis d'atteindre la fiabilité tant attendue.

En résumé, sur les 16 trains qui circuleraient sur les mêmes voies, 12 trains s'arrêteraient en Seine aval, soit 2 de plus qu'aujourd'hui, 5 iraient à Paris - Saint-Lazare et 7 desserviraient La Défense, et iraient ensuite vers l'Est dans Paris.

Pour les usagers, ce sont des possibilités de trajets plus courts et des correspondances améliorées. Pour la desserte interne, Les Mureaux - Poissy, on gagnerait 6 mn et Les Mureaux - Mantes, on gagnerait 8 mn. Les Mureaux - La Défense, on gagnerait environ 7 mn.

Il ne s'agit pas que des gains de temps, mais aussi de nouvelles correspondances rendues possibles comme à La Défense, et c'est aussi un accès direct à la Gare du Nord et à la Gare de l'Est.

Le RER E de demain

Ce seront 65 trains de 225 m de long. Ce serait un nouveau matériel roulant tout ou en partie, c'est encore à l'étude. Le matériel du RER E actuel est encore performant, donc il doit continuer à rendre service aux usagers. Nous prévoyons soit de le conserver et de le compléter avec un nouveau matériel, soit le mettre en service sur une autre ligne auquel cas nous pourrions mettre un matériel totalement neuf sur l'intégralité de la ligne Est-Ouest du RER E en 2020.

La particularité de ce matériel est qu'il serait performant, il aurait une capacité de transport plus importante pour faire face à l'augmentation du trafic. Il aurait des capacités d'accélération supérieures pour aller plus vite entre les gares. Il aurait des portes plus larges, plus nombreuses et à hauteur de quai pour faciliter les échanges à quai, puisque le temps passé en gare doit être réduit au minimum pour aller le plus vite possible.

En complément, on prévoit un programme de travaux de rehaussement des quais.

Calendrier prévisionnel du projet

Après le débat public, le STIF et RFF verront quelles suites doivent être données au projet. Notre objectif est une mise en service du RER E globale Est-Ouest à l'horizon 2020, mais c'est 2017, grâce aux travaux sur la ligne existante pour les usagers, ce sont des bénéfices comme plus de régularité et plus de confort, ceci entre Mantes et Paris - Saint-Lazare.

Je vais laisser Rachid El Mounzil conclure avec les coûts du projet.

Rachid El Mounzil : L'estimation du projet d'infrastructure à ce stade des études préalables : les coûts dépendront des options retenues à l'issue du débat public et des études complémentaires qui seront engagées en vue de l'enquête publique. L'estimation peut être ventilée de la façon suivante : autour de 700 millions d'euros pour la ligne existante, de 1,1 à 1,3 milliard d'euros pour le tunnel, de 450 à 800 millions d'euros pour les gares nouvelles.

Le financement actuel des études qui ont permis le présent débat public a été assuré par l'État et la région Ile-de-France.

Michel GAILLARD : Merci pour cette présentation assez claire, je pense. Et donc Olivier Guérin va maintenant animer la partie questions-réponses entre la salle et la tribune.

Olivier GUERIN, membre de la CPDP : Merci, vous avez la parole pour poser des questions. Je vous demanderai, si vous le voulez bien, de vous présenter, de vous lever pour qu'on vous voie mieux, et de donner votre avis ou poser des questions de façon relativement rapide pour que tout le monde puisse s'exprimer. Vous trouverez aussi sur les chaises des papiers qui vous permettent de poser des questions écrites, qui seront transmises à la table des membres de la commission.

Qui souhaite intervenir ?

NICOLE BOCK, MAIRE-ADJOINTE DE LIMAY : Certains d'entre vous m'ont déjà entendue lors du débat à Mantes-la-Jolie. Notre maire a également été invité ce soir, mais ne pouvant venir comme la dernière fois, il m'a chargée à nouveau de porter sa parole.

Nos propos ne sont pas contre ce projet Eole, nous l'approuvons, et ce ne sont que des propositions complémentaires que je vais faire. Nous sommes partis de divers constats, déjà le nombre important d'usagers et non de clients, qui vont chaque jour d'une rive à l'autre de la Seine pour aller prendre le train à Mantes-la-Jolie, et qui viennent du Vexin, ce qui consomme du CO₂ et utilise des parkings. Alors que sur Limay, nous avons un très grand parking public gratuit tout à côté de la gare. Il y en a d'autres aussi dans les communes entre Limay et Meulan.

Nous avons le projet, à Limay, de revivifier le quartier de la gare. Pour nous, c'est aussi important que cette gare puisse enfin servir aux usagers du Vexin, qui en fait ne l'utilisent que très peu, car il faut beaucoup de temps pour arriver à Paris par Conflans.

Notre projet, pour lequel nous avons invité des maires de certaines communes samedi matin, dont beaucoup sont présents ce soir, consiste à avoir une ligne qui soit omnibus de Limay à Meulan, et directe comme cela a existé il y a 20 ou 30 ans de Meulan à Paris Saint-Lazare afin d'écourter largement le temps de transport, et donc de rendre cette ligne utile et efficace pour tous les habitants de notre rive.

Olivier GUERIN : Si j'ai bien compris, votre demande concerne une autre ligne. Je pense qu'à ce stade, il n'y a pas besoin d'observation immédiate, à moins qu'il n'y ait d'autres interventions sur ce sujet ?

GUY POIRIER, MAIRE DE MEULAN, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES : J'ai quelque chose à dire et je vais m'exprimer. Le débat public signifie que l'on peut s'exprimer, avec le temps nécessaire pour ce faire.

J'ai l'impression que la rive droite est complètement oubliée, c'est la grande absente du débat. La proposition qui vient d'être faite ne peut que nous réjouir. Il est un fait que le temps de parcours entre Meulan et Paris est aujourd'hui de 55 mn alors qu'il était de 35 mn il y a 30 ans. Il y a donc eu une pénalisation au fur et à mesure du temps. Cela dit, même si l'on améliore la situation de la rive droite, il n'en reste pas moins que se posera le problème du franchissement de la Seine. Les gens voudront aller prendre le RER, car c'est plus confortable, les trains plus nombreux, la liaison avec La Défense plus facile. Donc, un véritable problème se posera au niveau du franchissement du pont.

Il est prévu une passerelle entre Meulan et Les Mureaux. Si l'on n'améliore pas les conditions de franchissement du pont, on risque de se trouver devant un problème insurmontable, extrêmement difficile.

En effet, il est très intéressant de réfléchir à un moyen de transport ferroviaire, mais si l'on ne discute pas sur l'alimentation, cela pose un véritable problème.

Des solutions ont été envisagées, mais il est nécessaire que l'ensemble des acteurs les accompagnent pour résoudre le problème. On voit mal comment la ville des Mureaux pourra absorber en places de parking toutes ces voitures. Il faudra donc prévoir des parcs de stationnement sur la rive droite avec des transports en commun suffisamment nombreux pour pouvoir alimenter la gare des Mureaux, faute de quoi on se retrouvera face à un véritable problème d'engorgement.

Olivier GUERIN : Je comprends l'importance de ces questions pour le public.

François GARAY : Je vais intervenir rapidement, car ce n'est pas qu'un débat d'élus. Hier, nous avons une réunion concernant l'OIN entre les 51 maires des communes qui la composent, depuis Vernon jusqu'à Achères, Poissy, Conflans.

Notre territoire s'étend sur environ 1 600 km², soit 40 km x 40 km. Aujourd'hui, on nous parle des liaisons avec Paris, mais pas du tout de l'organisation des déplacements à l'intérieur de ce territoire. Depuis la partie de Bonnières jusqu'à la partie de Mantes, les portes de Normandie, et de l'autre côté les portes de Paris depuis Achères, Conflans, Poissy, Saint-Germain.

Je rejoins mes collègues, par rapport à la rive droite aussi bien à la rive gauche, si demain on amène Eole, que l'on parle de massification vers Paris, il faut aussi organiser en intra-muros toute notre organisation de déplacements. Ce ne sont pas uniquement des déplacements par la voie ferrée, mais par le mode fluvial, par autocars, par l'autoroute A13. Par rapport au schéma qui a été fait entre le Grand Paris et Le Havre, il est important que ces 1 600 km² bénéficient aussi d'une organisation des déplacements. Il n'y a pas qu'à aller systématiquement à Paris, mais se déplacer également à l'intérieur de ce territoire. Ce n'est pas uniquement rejoindre la gare Eole aux Mureaux, à Poissy ou à Mantes, c'est aussi prendre le train à Aubergenville, de l'autre côté à Mézy-sur-Seine, et c'est aussi se déplacer autrement.

N'oublions pas non plus que Cergy-Pontoise est une zone d'attractivité pour nous. Si l'on ne définit pas la totalité des stationnements, peut-être aussi avec des idées innovantes par rapport à l'entrée des autoroutes, peut-être y aura-t-il aussi demain un changement dans les modes de transport.

Tous ces nœuds de distribution, tous ces nœuds de stationnement, ces nœuds interrelationnels de différents modes de transport doivent faire partie d'un grand plan de déplacements de Seine aval, indépendamment des déplacements sur Paris.

Olivier GUERIN : Nous avons avec ces premières questions déjà balayé de façon assez large le territoire. Qu'est-ce qui peut en être des déplacements, du train rive droite ? Par ailleurs, qu'en est-il des rabattements et de façon plus large les liaisons, soit par transports en commun, soit par voitures en passant sur la Seine ?

Jusqu'à présent, nous n'avons pas abordé un problème de façon aussi large, sur tout ce territoire peut-il être envisagé d'autres moyens de transport ou une autre organisation ?

Christophe DENIAU : Ce qui fonde le projet, outre la décharge du RER A, c'est la desserte interne de Seine Aval. On parle de développement économique de cette zone, c'est pourquoi nous vous avons présenté le schéma de desserte qui prévoit 8 trains, avec le lien entre toutes les gares se situant entre Bonnières et Poissy.

Le RER E est une colonne vertébrale d'un projet dont l'horizon est 2020. Il est bien entendu que ce projet seul ne suffit pas et qu'il faut prévoir le rabattement vers les gares et la desserte fine interne au bassin de vie, déjà identifiés autour des Mureaux, de Poissy, etc.

En matière de rabattement rive droite - rive gauche, actuellement, 8 % des personnes qui montent dans les trains entre Mantes et Poissy viennent de la rive droite. C'est significatif, et il faut bien entendu en tenir compte.

Le STIF y veille et va y veiller. Le besoin ne peut pas trop être anticipé aujourd'hui pour 2020. Généralement, sur de tels projets, c'est quelques années avant la mise en service qu'on s'attache avec les collectivités à définir ce niveau de desserte fine du territoire au moyen du rabattement en bus. Néanmoins, le STIF en lien avec l'EPAMSA en 2009 et 2008 a conduit une étude sur l'amélioration de la desserte des bassins de vie, par exemple celui des Mureaux et notamment comment faire le lien entre la rive droite et la rive gauche. Des propositions ont été faites, mais on constate une véritable difficulté pour le franchissement de la Seine, car les ouvrages aujourd'hui ne permettent pas de proposer des voies dédiées pour les bus qui seraient en site propre. Donc, il y a un sujet, des propositions ont été faites en ce sens par le STIF et l'étude doit continuer.

Effectivement, le but n'est pas de ramener toutes les voitures à Mantes-la-Jolie, d'où la nécessité de prévoir une bonne intermodalité et des rabattements bus efficaces. Le souci du STIF n'est pas de ramener des voitures en gares, mais des usagers.

Par ailleurs, d'autres liens existent, notamment à la défense avec les bus express.

Toute une politique est mise en place par le STIF. Il veillera à ce que le projet reste cohérent et permette d'avoir une desserte efficace du territoire.

Sandrine GOURLET : Concernant l'amélioration des trains de l'autre rive, à l'occasion du débat, on a vu beaucoup d'expressions sur l'amélioration de cette ligne et d'autres secteurs de l'Ouest francilien. A l'occasion d'un débat sur un projet de cette nature, il y a effectivement beaucoup d'avis de personnes qui expriment souvent leurs problèmes quotidiens de transport : temps de transport trop long, dégradation du service. C'était déjà programmé, mais cela nous a conduits à accélérer la mise en œuvre d'une étude de toute la partie de l'Ouest francilien sur les trains qui arrivent à Saint-Lazare.

On ne peut pas toucher juste à une ou deux lignes, il faut que l'on réexamine globalement quelles sont les demandes de transport, quelles sont les capacités que nous avons à faire évoluer ou pas certaines dessertes, certaines lignes pour améliorer et répondre au mieux aux besoins et articuler au mieux la desserte des différents secteurs de l'Ouest francilien. Cette étude doit démarrer courant 2011. Ce n'est pas un sujet simple. Toucher à Saint-Lazare, c'est toucher un secteur qui est extrêmement étendu avec des besoins très diversifiés. Mais, nous allons nous engager dans cette étude avec la SNCF.

Luc ROBERT, Adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : Je confirme que la SNCF avec RFF, avec lesquels nous travaillons sur les infrastructures, réfléchissent à l'amélioration de la ligne Mantes-Paris par Conflans. J'attire quand même attention sur le fait qu'entre Meulan et Conflans-Sainte-Honorine, il y a de nombreuses gares et de villes à desservir. On aura peut-être un peu de mal à faire passer des trains directs de Meulan-Conflans dans un certain nombre de villes traversées dans ce secteur.

Entre Conflans et Paris, on a déjà des trains directs ou qui desservent uniquement Argenteuil. Sincèrement, de Conflans à Paris, on est déjà sur des trains directs. Le sujet concerne particulièrement le trafic entre Meulan et Conflans. Là, il faudra voir comment s'organiser entre les différentes communes du secteur.

GUILLAUME SEBILEAU, PRÉSIDENT DES COMMERÇANTS À CARRIÈRES-SOUS-POISSY, RÉSIDANT À VERNOUILLET : J'ai déjà participé aux réunions de Houilles et de Poissy. Vous serait-il possible de nous passer la diapositive nous donnant le tracé historique pour illustrer le propos ?

Olivier GUERIN : Pouvez-vous néanmoins préciser votre question ?

Guillaume SEBILEAU : La boucle de Chanteloup de 650 ha est vierge et fait l'attention de tous les projets : port industriel, des zones d'activité et une population qui va passer de 15 000 à 22 000 habitants à Carrières-sous-Poissy dans les 10 ans. En relation avec les maires de la communauté d'agglomération des deux rives de Seine, notamment le maire de Triel qui avait émis l'hypothèse à la réunion de Poissy, et pour conforter quelque part l'intervention de M. Garay, qui a rebondi sur le franchissement de la Seine, il serait souhaitable de faire une dérivation entre Achères et Vernouillet par la boucle de Chanteloup, et en fait d'organiser une nouvelle gare, entièrement nouvelle, dans la boucle, qui tiendrait le rôle d'aspirateur de toutes les communes environnantes : Chanteloup, Triel, Médan, Orgeval, Morainvilliers, etc.

Nous travaillons actuellement aux modes de déplacement du futur. Nous allons présenter dans le cadre des cantonales qui vont se tenir en mars 2011 un axe entièrement dédié aux véhicules électriques, qui partirait d'Orgeval pour rejoindre

Cergy. Ce serait en fait une colonne vertébrale de transport entièrement sous contrôle, qui serait un mode de déplacement collectif, mais par véhicule individuel.

Nous sommes dans le bassin de l'automobile et l'automobile est menacée. Peugeot et Renault envisageaient il y a quelque temps de délocaliser certaines productions. Effectivement, un gros effort a été fait par le Conseil général à hauteur de 350 millions d'euros de financement pour que Flins produisent des batteries électriques notamment. Il faudrait proposer un projet grandeur nature dans ce domaine afin de maintenir ce bassin d'emploi, car les batteries peuvent être produites partout dans le monde. Ce n'est pas en injectant de l'argent que les choses s'inscrivent dans la durée.

Je ne suis pas mandaté par la CA2RS pour tenir ce discours, mais c'est un problème auquel nous serons confrontés dans les mois à venir. Je vais enchaîner avec une réunion sur le port industriel à Carrières-sous-Poissy à 21 heures. De la même façon, ce projet de port industriel, sans desserte ferroviaire, est aussi un non-sens. Je demanderai que vous réfléchissiez à ce sujet. On sait d'ores et déjà que sur le tronçon entre Poissy et Vernouillet, on ne peut pas faire passer une troisième voie et on est complètement à saturation à tous les niveaux.

Olivier GUERIN : On verra plus tard peut-être le problème de l'arrêt dans la boucle de Montesson de façon plus générale.

MICHEL CULLIN, PRÉSIDENT DE L'ADIV SUR VERNEUIL : L'OIN Seine aval prévoit l'implantation de 2500 résidences supplémentaires sur un territoire qui passe de la rive droite à la rive gauche pendant 20 ou 30 ans. Cela va conduire à une augmentation de la population de 30 à 50 % environ. A Verneuil, nous devons avoir un statut de gare structurante. Normalement, elle a comme but justement de récupérer tous les gens qui vont venir surpeupler notre région, en particulier la boucle de Chanteloup dont il était question tout à l'heure.

Sur la diapo numéro 19 que vous aviez déjà présentée à Poissy, nous avons posé la question suivante, il est prévu que 2 Transilien continuent de s'arrêter à Verneuil-Vernouillet. Or, c'est en désaccord avec ce qui est écrit dans ce schéma. P.71 de votre document, cet arrêt est à l'étude. On a posé la question sur le site et pour l'instant on n'a pas de réponse. Ce serait bien que vous puissiez apporter la réponse maintenant. S'il n'y a pas ces 2 Transilien, d'une part on ne pourra pas rejoindre facilement Paris Saint-Lazare, destination d'origine aujourd'hui des gens ; d'autre part, cela enlèvera un paquet de personnes pour pouvoir être transitées.

Le RER, c'est très bien, c'est formidable, sauf que comme l'OIN Seine aval arrive derrière et qu'elle va se servir de cette colonne vertébrale pour assurer son existence et sa faisabilité d'une certaine façon. Je voudrais vous poser une petite question que je ne suis pas capable de formuler précisément, mais elle a été mentionnée sur votre site, question posée par M. Jean-Marie Bosset. A priori, ce monsieur a une forte connaissance de la SNCF, il a beaucoup vécu pour RFF.

Olivier GUERIN : Pouvez-vous reprendre la question ?

Michel CULLIN : « Le remède idéal est évidemment le quadruplement des voies, mais tel objectif paraît irréalisable entre Vernouillet et Poissy, sauf à dépenser des sommes colossales. Le point faible de ce projet est donc le fait même que sa conception repose sur une hypothèse très haute en termes de fréquence établie sur un

fragile équilibre, tirée d'une exploitation tendue sur une infrastructure surdopée au maximum. Beaucoup trop de conditions à satisfaire simultanément pour pouvoir péremptoirement afficher une régularité pérenne. Il faut donc en résumé adapter les ambitions aux capacités réelles de l'infrastructure en place, même améliorées ».

Il a du mal à comprendre le fait de passer déjà de 14 à 16 trains, et a priori, c'est un connaisseur.

Olivier GUERIN : J'ai cru comprendre que vous le suiviez dans son interrogation. Pourrez-vous tenir cette cadence ? Qu'en est-il aussi du Transilien ? Y en aura-t-il toujours sur la rive gauche ?

Rachid EL MOUNZIL : Comment fait-on pour passer de 14 à 16 trains ? Comme nous l'avons expliqué lors de la présentation, il y a des investissements sur l'infrastructure qui seront nécessaires pour permettre de faire passer les deux trains supplémentaires. Des investissements sur le plan de voies de Poissy, sur le plan de voies de Mantes-la-Jolie, et une voie supplémentaire (3^{ème} voie) sur plus de 3 km entre Mantes Station et Epône. Voilà ce qui permet de faire passer plus de trains, car on augmente la capacité de l'infrastructure existante.

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Je vais compléter par quelques éléments. Pour répondre à votre première question, nous confirmons et nous avons signé tout à l'heure qu'il est bien prévu deux arrêts. Au moment du dossier, nous n'avons pas encore la réponse, les études ont avancé sur la faisabilité de ces deux arrêts.

Ce que dit M. Bosset d'un certain point de vue est exact. Il n'est pas envisageable aujourd'hui, quand on connaît le territoire, de faire un quadruplement des voies. Le projet qui vous est présenté a été pensé pour répondre au maximum à l'offre de cette ligne. Pour ce faire, un certain nombre d'éléments ont été indiqués dans la présentation : le renouvellement de matériel roulant plus performant dans ses accélérations, un certain nombre d'investissements sur les voies permettant le déplacement entre les rapides normands et les trains Transilien, ce qui n'est pas possible actuellement. Donc, on a des phénomènes d'irrégularités qui s'ajoutent.

Il ne faut pas oublier que l'on n'envoie pas les trains à Saint-Lazare demain avec le RER E, mais dans le tunnel. Saint-Lazare est une gare en limite de capacité, ce qui explique notamment que l'on ne peut pas dépasser les 14 trains.

Le fait de monter à 16 trains s'explique aussi par le fait que l'on envoie également les trains dans le tunnel, que les investissements qui ne sont pas négligeables sur la ligne existante, notamment les investissements à Mantes-la-Jolie, à Poissy, et la voie rajoutée entre Mantes et Epône, sont des éléments permettant justement cette dissociation des flux. On est au maximum de ce que l'on peut offrir. Derrière, vous voyez tout à fait ce qui se dessine. Si l'objectif consiste à augmenter le nombre de trains, de permettre également de desservir ce qui n'est pas possible dans le schéma actuel la boucle de Montesson, on voit bien que derrière ce sont les trains normands qui constituent un élément dimensionnant du trafic sur cette ligne. C'est bien le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie qui va ouvrir de ce point de vue l'horizon et les possibilités nouvelles qui derrière apparaîtront pour faire évoluer encore une fois la desserte qui a été pensée pour donner le meilleur d'elle-même.

RAYMOND LANG, LES MUREAUX, RETRAITÉ SNCF : J'ai un peu vécu cette ligne, et ce que vous nous présentez me paraît très intéressant, toutefois il y a quand même un point faible. Vous l'avez mis en évidence, il s'agit du point de Villennes (Vernouillet-Poissy) ; il n'y a que deux voies et il sera difficile de passer une troisième voie. Votre projet prévoit une augmentation de la capacité et vous ne touchez pas cet aspect, point le plus faible. Vous voyez à terme peut-être des possibilités d'avoir une autre voie permettant à des trains venant de la Normandie d'accéder par une autre ligne que celle-ci.

Dès le départ, vous êtes sur un projet qui ne règle pas la situation. Vous continuerez d'avoir un goulet d'étranglement, que nous connaissons ici parce que nous l'avons pratiqué, et personnellement une quinzaine d'années.

Votre projet comporte des choses très intéressantes. Le fait de ne pas avoir une desserte complète sur l'ensemble de la ligne me paraît très favorable pour la robustesse de l'exploitation. Par contre, vous n'avez pas éliminé ce point le plus délicat.

Il existe une possibilité, que quelqu'un avait présentée, me semble-t-il. C'est un peu tard de le faire, puisque l'urbanisation a gagné depuis 10 à 15 ans, et il aurait fallu le faire dans les années 80, c'est-à-dire court-circuiter la boucle de Poissy. On voit très bien sur l'axe que l'on pouvait éviter Poissy et faire une relation directe entre Verneuil et Achères.

Si l'on a vraiment une grande ambition, il faut le noter et faire quelque chose. Si vous faites quelque chose aujourd'hui qui est déjà à la limite, qu'est-ce que ce sera dans 10 ans ? La population va croître, les demandes aussi, et votre projet sera sous-dimensionné pour cet aspect.

Olivier GUERIN : Je crois que vous n'avez pas tout à fait convaincu, il faut peut-être expliquer un peu plus et nous donner des perspectives à plus long terme.

Rachid EL MOUNZIL : Ce que vous soulignez est tout à fait exact. La solution radicale à ces problèmes est effectivement une ligne nouvelle entre Mantes et Nanterre La Défense, qui réglerait la totalité des problèmes. Il s'agit là d'une ampleur beaucoup plus significative, qui prendrait du temps et qui coûterait beaucoup plus. En attendant, nous avons quand même pensé au problème que vous avez évoqué et nous proposons des solutions.

Effectivement, il y a un goulot entre Poissy et Vernouillet. Nous avons organisé la grille horaire de circulation des trains pour que les trains puissent se déplacer et se croiser sur les tronçons où nous avons quatre voies. Par exemple, entre Vernouillet et Les Mureaux, nous avons quatre voies.

Nous proposons aussi des aménagements à Poissy qui permettront le dépassement des trains. Si vous voulez, je peux vous montrer comment cela se passe et comment cela va fonctionner à Poissy.

Sur ces deux schémas, le premier représentant la situation actuelle et le second représentant la situation en 2020, avec en rouge ce que nous proposons en plus, en particulier côté ouest, Mantes-la-Jolie, une voie supplémentaire de plus de 450 m. Cette voie permettra aux trains Transilien et aux trains Eole de se débrancher de la

voie principale et desservir la gare de Poissy, ce qui laisse aux trains normands rapides et directs la possibilité de les dépasser. Dans l'autre sens, on rajoute une voie sur plus de 600 m permettant de faire la même chose.

En 2010, dans le sens Mantes-la-Jolie - Paris, ce schéma montre un train rapide normand, un train Transilien, et les zones de conflit. Le train pour desservir Poissy est obligé de ralentir et de gêner le train rapide normand qui est derrière lui. Ensuite, il doit reprendre la voie, ce qui provoque un conflit avec les deux types de circulations, celles qui s'arrêtent pour desservir Poissy et celles qui ne s'arrêtent pas.

En 2020, on a le train rapide, le train Transilien qui pourra se débrancher en amont, sans le gêner dans sa vitesse de circulation, ce qui évitera les conflits entre les deux types de circulations.

Comment cela se passera-t-il dans l'autre sens, Paris-Mantes ? Les deux trains sont sur la même ligne. Quand un train a quelques minutes de retard, cela gêne celui qui est derrière lui, cela provoque un effet boule de neige et tous les trains sont impactés. Les aménagements que l'on propose vont permettre de séparer les deux types de circulations. Le train Eole va pouvoir se débrancher, s'arrêter à Poissy sans gêner le train suivant.

Entre Poissy et Vernouillet, on a un goulot avec une seule voie par sens. Les trains vont se suivre les uns derrière les autres à une vitesse constante, et les dépassements vont s'organiser dans la section qui est entre Vernouillet et Les Mureaux où l'on a quatre voies.

Luc ROBERT : Actuellement, quand vous rentrez en gare de Poissy pour desservir le quai de Poissy dans le sens Mantes-Paris, vous ne pouvez rentrer qu'à 60 km/h juste à l'endroit où le train quitte la voie principale, et après il est obligé de rentrer au pas. Pour des raisons de signalisation, on est obligé vraiment de rentrer au pas et on perd beaucoup de temps lorsque l'on dessert Poissy par le train Les Mureaux – Paris. A l'avenir, on aura ces 450 m de voies supplémentaires avec un aiguillage qui sera franchissable au moins à 90 km/h et peut-être même à 120 km, ce qui fait que l'on rentrera à toute vitesse en gare de Poissy. On dégagera beaucoup plus vite ce fameux goulot d'étranglement.

Guillaume SEBILEAU : Il n'y a aucun problème d'urbanisme pour passer de l'autre côté. C'est aussi une conversation que l'on a eue avec le dernier intervenant. Depuis la gare d'Achères, cela peut être réalisé facilement sans encombre pour les riverains. De toute façon, on a un no man's land de 650 ha que l'on peut récupérer au niveau d'Eternit à Vernouillet ; ce qui permettrait de créer trois lignes d'un coup, ce qui n'existera jamais quoi qu'il arrive entre Poissy et Vernouillet.

Je rejoins toujours les propos de cet ancien cheminot disant que l'équipement tel qu'il est projeté est déjà obsolète.

Olivier GUERIN : On vient de donner des réponses.

GUY JEANNE, MAIRE D'ECQUEVILLY : L'OIN regroupe 51 communes dans cette vallée de la Seine, de Conflans-Sainte-Honorine à Bonnières, qui pourrait apporter plus de 200 000 habitants en l'an 2030. C'est ce qui nous a été donné en 2008 par le préfet de région. L'objet de la réunion de ce soir portant sur les gares, je voudrais savoir si

vous allez concevoir les gares pour 2030 pour absorber toute la population de cette vallée ou alors, va-t-on faire un petit bout, agrandir, et tous les 10 ans, on sera en chantier ?

Il faudrait prévoir des gares pour l'avenir, et non pas des gares qui vont être saturées au fur et à mesure de l'évolution des réalisations de l'OIN.

Par ailleurs, on parle de deux voies du côté de Vernouillet-Poissy bien connues, mais entre Aubergenville et Les Mureaux, il y a également deux voies. Pour toutes ces lignes à deux voies où vous allez augmenter la cadence, il y aura quelques turbulences en zone urbaine. Allez-vous prévoir des améliorations sonores pour l'ensemble des riverains le long de ces voies en zone urbaine ?

Olivier GUERIN : Votre échéancier est-il seulement à 2020 ou votre prospective est-elle à plus long terme ? Et sur les nuisances sonores, déjà évoquées par ailleurs, mais sujet particulièrement important ?

Christophe DENIAU : Pour répondre à votre interrogation sur la capacité du RER en 2020 et au-delà pour permettre le transport des voyageurs à cet horizon, le projet a été bâti sur la base de données issues de deux documents importants : le projet de schéma directeur régional de l'Ile-de-France qui prend en compte les perspectives d'évolution en termes d'emploi et de population à partir de données INSEE. A cela s'ajoute des données fournies par l'IAU Ile-de-France sur la base des projets de développement prévus notamment par l'OIN.

Les perspectives que l'on a prises en compte sont bien celles que l'on présage être en 2020. Ensuite, c'est un exercice un peu délicat, mais en tout cas, la capacité de transport en termes de trains et de régularité est prévue pour pouvoir faire face à cette augmentation de trafic en 2020.

Des aménagements sont prévus dans les gares, et peut-être que RFF pourra répondre, et pour le bruit aussi.

Olivier GUERIN : Ce n'est pas seulement le nombre de trains mais les gares qui ont été évoquées.

Jean FAUSSURIER : La remarque a déjà été faite. Il y a un projet qui est présenté ce soir, celui-ci offre et augmente très nettement l'accessibilité du territoire de Seine aval en interne et dans sa relation avec la première couronne et Paris.

Derrière cette offre d'accessibilité, il y a deux sujets, le premier évoqué étant celui du rabattement : comment organiser le transport interne vers ces gares ? Le deuxième étant celui que vous venez d'évoquer : comment organise-t-on le fonctionnement de la gare ?

Aujourd'hui, le point de préoccupation que nous avons, sur lequel nous travaillons, est celui de la mise en accessibilité des gares : les quais, la gare, les accès des gares. Cette chaîne de mobilité est pour nous un élément dimensionnant du projet de réflexion sur les gares de Seine aval.

Le sujet du bruit a suscité de nombreuses questions lors des réunions précédentes, raison pour laquelle la CPDP a décidé d'organiser un atelier bruit la semaine

prochaine. A ce stade des études préalables, nous avons fait des études acoustiques qui mettent en perspective que sur la ligne dont on parle, on passe de 14 à 16 trains. Ce n'est pas le projet en lui-même qui augmente substantiellement les nuisances sonores que vous connaissez aujourd'hui. Cela ne veut pas dire que cette question ne sera pas traitée.

Olivier GUERIN : Les nuisances sonores ont souvent été évoquées et ont attiré l'attention de la commission.

Luc ROBERT : Nous travaillons avec le STIF à la définition d'un cahier des charges pour le nouveau matériel roulant. Le sujet du bruit est tout à fait fondamental dans ce cahier des charges et donc les spécifications sont très exigeantes de ce point de vue. Pour ceux qui connaissent le matériel ferroviaire, vous pourrez constater que les matériels les plus récents sont nettement moins bruyants que les matériels plus anciens ou des matériels où toute la puissance se concentre sur une seule locomotive qui fait énormément de bruit. Ce sont des moteurs plus petits, sur toute la longueur de la rame, et on a des rames beaucoup moins bruyantes.

STÉPHANE JEANNE, MAIRE D'OINVILLE : Je suis également agent SNCF. On fait dire ce que l'on veut aux chiffres. Vous dites que les trains comprennent 8 % de voyageurs venant de la rive droite. A mon avis, 50 % des voyageurs de la rive droite vont prendre le train sur la rive gauche. C'est pour appuyer les propos de M. Poirier.

J'ai cru rêver quand on a présenté le schéma sur le sens impair à Poissy, la voie d'évitement pour les trains de banlieue et faire passer les trains grandes lignes existe déjà.

Luc ROBERT : C'est le RER A qui utilise la voie 1 bis depuis Maisons-Laffitte. Là, une nouvelle liaison va être créée pour permettre que les trains du groupe 5, Paris-Mantes Transilien, se mettent à la place du RER A juste après le moment où le RER A a bifurqué et passer en dessous des voies pour se rabattre du côté nord. C'est une nouvelle liaison qui va être créée et qui va permettre de substituer en quelque sorte le train Paris-Mantes aux trains du RER A, bien évidemment sans que ni l'un ni l'autre ne se gênent. Actuellement, ce n'est absolument pas possible.

Stéphane JEANNE : Pour faire passer les trains grandes lignes, on bloque bien les trains de banlieue à Poissy sur la voie de gauche, dans le sens impair.

Luc ROBERT : Cela permettra en cas de retard de faire un dépassement, ce qui n'est pas possible actuellement, sauf de déclencher dès Sartrouville.

ARNAUD RICHARD, DÉPUTÉ DE LA 7ÈME CIRCONSCRIPTION DES YVELINES : J'ai une question très précise pour M. Deniau, vous avez évoqué tout à l'heure, et comme le diable est dans les détails en la matière habituellement dans ce genre d'infrastructure, vous commencez à évoquer du rabattement avec les collectivités, les acteurs locaux, quelques années avant l'ouverture. La grande majorité des interventions ce soir sont relatives à ces rabattements, ce n'est pas une vue de l'esprit. Nous avons eu un comité de pilotage de l'OIN Seine Aval avec le préfet de région qui nous a montré qu'il y avait un développement majeur sur le territoire. Pourrait-on imaginer que vous commencez à discuter avec les acteurs locaux du rabattement dès maintenant ?

Christophe DENIAU : C'est déjà le cas.

Arnaud RICHARD : Ce n'est pas ce que vous avez dit.

Christophe DENIAU : J'ai précisé tout à l'heure qu'entre 2009 et 2010, le STIF a mené en lien avec l'EPAMSA une étude sur la desserte des bassins de vie entre Mantes et Poissy et a fait des propositions. Il y a eu une rencontre avec les collectivités en juin dernier. Des perspectives ont été données, pas à l'horizon 2020, mais pour régler les problèmes actuels. Il reste à définir qui prend en charge ces projets. Il me semble qu'une partie de la réponse se trouve au sein des collectivités.

Arnaud RICHARD : La balle est dans notre camp !

MARIE-HÉLÈNE LOPEZ-JOLLIVET, MAIRE DE VERNUILLET : Ce projet comporte plusieurs points positifs. Néanmoins, je voudrais souligner les inquiétudes des administrés qui me sont remontées depuis l'ouverture de ce débat. Le principal problème sur notre secteur, et aussi sur d'autres, concerne la régularité. Les usagers attendent de la régularité dans les trains. Vous avez mis en évidence, d'après les questions qui ont été posées et vos réponses, que l'on fera passer plus de trains et même si vous renforcez les techniques que vous avez mises en avant, la fragilité de la régularité des trains demeure

Ensuite, il y a cette insuffisance à notre avis de traitement effectivement de la rive droite, et je suis absolument solidaire des communes de ce secteur. Le mot « RER » est extrêmement attractif et nous aurons à faire face à un afflux de transvasement de la rive droite à la rive gauche. Actuellement, sur la gare de Vernouillet-Verneuil, nous sommes incapables d'assimiler plus de transfert de cette nature. Nous avons plusieurs ponts, mais celui qui est le plus près est déjà saturé donc je ne vois pas du tout comment faire et quelles sont les mesures d'accompagnement prévues car dans l'étude du STIF, j'ai vu des lignes qui n'ont pas été retenues au comité de pilotage hier, des dessertes qui vont sur Poissy par la boucle de Chanteloup.

Un autre problème important : la dégradation de la liaison avec Cergy. Je rappelle que Cergy est le pôle universitaire du secteur de Vernouillet, Verneuil et Triel. Le schéma que vous proposez amène un délestage supplémentaire et rallonge le temps de transport des étudiants. Toutes les études en cours démontrent que nous avons besoin d'être reliés au grand pôle de Cergy ou de Versailles, mais c'est un autre débat.

Une autre question qui nous est posée fréquemment porte sur l'avenir de ce bus A14, que l'on utilise beaucoup et qui nous offre une grande satisfaction. Les crédits du STIF seront-ils supprimés pour ces lignes de bus, actuellement très utilisées ?

Je profite de l'occasion pour demander quand la gare de Vernouillet sera adaptée aux normes PMR ? On est passé à côté, mais on a quand même beaucoup de demandes à ce niveau-là.

Je voudrais encore une fois attiré l'attention sur les protections sonores. Aujourd'hui, la situation n'est pas satisfaisante. Même si demain, il y a des améliorations dans les équipements, il est très important de se pencher sur cette question et que des crédits soient alloués pour la protection des riverains.

Olivier GUERIN : Vous avez évoqué différents sujets dont la desserte de Cergy à partir de Seine aval et la mise en accessibilité de la gare.

Christophe DENIAU : L'accessibilité à Cergy n'est pas négligée. Avec le projet, et le RER A à Poissy, il sera toujours possible d'y aller.

Parmi les usagers du groupe 5, la ligne Paris-Mantes par Poissy, sur 33 000 personnes qui prennent ce train par jour, 200 vont à Cergy d'après les comptages de 2005. Néanmoins, le besoin existe. A priori, les personnes qui expriment ce besoin utilisent plutôt les lignes de bus existantes. Ce point sera regardé bien évidemment.

Pour le lien avec Cergy, et cela a fait l'objet d'une audition récemment, indépendamment du prolongement du RER E à l'Ouest, le STIF en lien avec la SNCF et RFF va s'attacher à améliorer la situation RER A en démarrant un schéma directeur prochainement.

Pour ce qui est de l'avenir des bus A14, avec le RER E, les liens avec La Défense perdent de leur pertinence avec les bus actuels, tout au moins pour les liaisons Mantes - La Défense et Les Mureaux - La Défense. Juste un chiffre pour éclairer mon propos, le bus A14 express permet de rejoindre Les Mureaux à La Défense en 35 mn voire 50 mn. Demain, avec le RER E, ce temps de parcours serait de 25 mn. D'autre part, la capacité de transport serait nettement améliorée.

Donc, le STIF n'a encore rien décidé, mais la tendance serait de supprimer ces lignes, en répondant à d'autres demandes, qui se sont fait jour depuis quelques années, notamment des liens Limay - La Défense par exemple.

La gare de Vernouillet est inscrite au schéma directeur d'accessibilité pour une mise en accessibilité en 2013. Pour ce qu'il en est précisément, je pense qu'il faudra que nous échangions à nouveau.

PHILIPPE CAUVIN, LES MUREAUX : En préalable à mes trois questions, je voudrais dire que je suis très favorable à ce projet et j'en demande un peu plus.

Concernant l'attractivité de l'infrastructure, il y a eu des débats sur le franchissement de la Seine, sur le rabattement. L'enquête publique, qui est prévue fin 2011, va-t-elle éclairer les impacts de l'attractivité de cette ligne, notamment apprécier les mesures compensatoires, en particulier les franchissements de la Seine ou d'autres rabattements, dont le coût est très faible au regard du coût global du projet ? Ceci pourrait inciter les collectivités locales à participer à ce projet, en particulier sur les mesures compensatoires.

Est-ce que la capacité des trains présentée est limitée soit par les deux voies, soit par les capacités de retournement de la ligne aux extrémités, soit par le nombre de trains à faire passer dans le tunnel, puisque l'on a le recouvrement des deux lignes venant de l'Ouest et de l'Est ?

Peut-on espérer un jour avoir plus de trains sur la branche ouest pour aller jusqu'à la gare Eole Evangile ?

Peut-on avoir des informations sur les variantes de tracé entre La Défense et la gare Saint-Lazare, en matière de desserte de territoires et de correspondance avec le réseau ? Cela vient perturber d'autres projets, tels que le prolongement de la ligne 13 ?

Jean FAUSSURIER : Les mesures compensatoires concernent des mesures environnementales. J'ai l'impression qu'il y a une extension du concept de mesures compensatoires, sur lequel je ne me prononcerai pas ce soir. Juste deux réponses très techniques et très rapides à vos questions sur la capacité.

L'investissement d'un tel tunnel n'est pas que pour 22 trains par heure. La capacité du tunnel est bien supérieure, à savoir 28 trains par heure ; c'est autour de cela que l'on dimensionne en réalité cette infrastructure. Aujourd'hui, on a 16 trains venant de l'Est et 6 trains venant de l'Ouest.

Trois scénarios en Paris intra-muros sont soumis au débat. Le tracé nord par la Porte de Clichy. Tant le STIF que RFF, promoteurs du projet, ne privilégient pas cette option pour la simple raison que ce trajet est plus long et qu'il aura un effet de moins de décharger le RER A. Comme il est quand même nécessaire de desservir cette ZAC de Batignolles, le projet connexe du projet Eole, c'est d'augmenter la desserte de Paris - Pont-Cardinet par la ligne Paris Saint-Lazare.

Le deuxième tracé est le tracé direct par l'avenue des Ternes. Il fait quasiment 8 km sans interruption et relie Haussmann Saint-Lazare à La Défense.

Un troisième tracé propose une gare à la Porte Maillot.

J'ajoute également qu'il y a un débat sur trois options de gares à La Défense, et qu'il y a également un débat sur la manière de raccorder cette nouvelle ligne à la ligne Paris-Mantes à Nanterre.

Olivier GUERIN : A la Porte de Clichy, il y a un projet du STIF de prolongation.

Sandrine GOURLET : Plusieurs choses à la Porte de Clichy, le projet de prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, qui permettra de raccorder Haussmann Saint-Lazare – Porte de Clichy, et de remonter jusqu'à Mairie de Saint-Ouen. Il a fait l'objet d'une concertation en janvier de l'année dernière, on en est aux études de schéma de principe, en vue d'une enquête d'utilité publique courant 2011. C'est un projet plus avancé que le projet Eole

Par ailleurs, pour améliorer la desserte du quartier de la ZAC des Batignolles, nous avons aussi en projet connexe au prolongement du RER E à l'ouest l'ambition d'améliorer la desserte de la gare Pont-Cardinet actuellement de 12 trains par heure, et de la faire passer à 28 trains par heure à l'horizon du prolongement Eole. Les capacités libérées à Saint-Lazare pourraient être utilisées, notamment pour améliorer la desserte de Pont-Cardinet.

Sur la variante de tracé par la porte de Clichy, nous trouvons que nous avons d'autres moyens de répondre aux besoins de transport de cette zone. Ce n'est pas celle que l'on trouve la plus intéressante en termes d'offre de transport.

Olivier GUERIN : Je précise que ces sujets ont été abordés lors de précédentes réunions et vous en avez les comptes rendus sur le site Internet de la Commission.

JEAN-PIERRE VERDOIS, JUZIERS : Lors d'incidents sur la ligne Paris-Mantes par Poissy, on fait passer les trains grandes lignes par Juziers. Les usagers de la ligne

Mantes par Conflans attendent pour prendre les trains et se rendre sur Paris. Peut-être allez-vous résoudre certains problèmes, mais pas celui-ci.

Combien de milliers de personnes utilisent leur véhicule ? Si demain ils veulent emprunter les transports en commun, ceux-ci seront à saturation. Ils le sont déjà, je me demande ce que vous faites, c'est n'importe quoi. Faites un tunnel à Villennes, on sait faire un tunnel sous la Manche et un tunnel à Saint-Germain pour passer l'A14. Pourquoi ne faites-vous pas de tunnel ?

Olivier GUERIN : Vous souhaitez une autre ligne directe.

Jean-Pierre VERDOIS : Ce sont des solutions.

BERNARD DURUPT, LES MUREAUX : Quelles seront les conséquences sur la liaison Mantes-Montparnasse, une ligne qui met en relation Seine aval avec un autre territoire ?

On parle d'un projet de ligne nouvelle Paris - Le Havre. Avez-vous déjà réfléchi à un point d'interconnexion entre le RER E et cette ligne nouvelle sur Seine aval ?

Olivier GUERIN : Deux questions, et on n'a pas du tout fait répondu au problème de capacité.

Rachid EL MOUNZIL : La ligne de Montparnasse qui passe par Plaisir, et qui se branche sur la ligne Paris-Mantes Epône est prise en référence de ce projet. Elle n'est pas du tout impactée. Elle aura des correspondances avec les quatre trains omnibus, notamment à Epône et Mantes-la-Jolie.

Concernant la capacité de la ligne existante, quatre points fondamentaux bloquent la ligne existante.

Le premier étant Mantes-la-Jolie, et ce ne sont pas tellement les retournements, comme vous l'avez évoqué, même s'ils jouent aussi un rôle, mais ce sont surtout les cisaillements entre les différentes lignes qui convergent à ce nœud. Ce nœud comporte une convergence de cinq branches, la première étant la ligne Montparnasse, la seconde étant le groupe 5 (ligne Mantes par Poissy), la troisième étant le groupe 6 (ligne Mantes par Conflans), la branche vers Cherbourg et la branche vers Le Havre.

Le deuxième étant la gare Saint-Lazare qui est saturée.

Le troisième et le quatrième concernent les deux goulots dont on a parlé aujourd'hui, le premier étant celui d'Epône Mantes station, et on apporte une réponse avec une troisième voie ; le deuxième étant celui de Vernouillet-Poissy avec des aménagements à Poissy.

Concernant les aménagements du plan de voies de Mantes-la-Jolie, on prévoit trois tiroirs de retournement pour le futur.

Jean FAUSSURIER : Sur la ligne nouvelle Paris-Normandie, je rappelle simplement le calendrier dans lequel se situe ce projet. Actuellement, il y a des

comités de pilotage. L'objectif est de remettre un dossier à la CNDP au mois de février pour un débat public qui aurait lieu, selon la décision de la CNDP, à l'automne 2011.

Quelle est la relation entre ce projet de RER E et le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie ? Notre objectif sur le projet Eole n'est pas d'anticiper sur les décisions qui seront prises dans un autre temps, mais de vérifier dans l'étude la compatibilité entre notre projet et le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, c'est-à-dire sans préjuger de la décision prise. Nous avons travaillé sur deux hypothèses de correspondance possible entre la ligne nouvelle Paris-Normandie et Eole, l'une à Mantes. De ce point de vue, les travaux programmés dans le cadre du RER E, anticipent le passage de la ligne nouvelle Paris-Normandie, si la décision était prise de passer par Mantes.

De la même manière à Nanterre, nous regardons la compatibilité entre le projet Eole et le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, si la décision était prise que cette ligne s'arrête à Nanterre.

EMMANUEL BOLLE, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE EN SEINE AVAL : On parle de rabattement, sujet que l'on avait évoqué à Mantes. Je constate d'après les questions posées et les réponses apportées sur les usagers de la rive droite que de toute façon il n'y a pas de solution à court ou moyen terme pour améliorer la desserte vers Paris par la rive droite. Quelque part, il faudra bien les faire profiter de ce projet, qui est un atout pour la Seine aval, il faut le rappeler. Pour ce faire, il faudra organiser un rabattement efficace vers les gares où le RER E va passer.

Prenons le cas d'une gare comme Epône-Mézières, je suis épônois et ancien adjoint au maire, chargé du transport. Le trafic est d'environ 1 000 montants par jour, ce qui en fait une gare de taille moyenne sur le parcours. Idem pour Aubergenville-Elisabethville avec les mêmes ordres de grandeur.

Le projet de desserte que vous avez aujourd'hui montre un renforcement très marqué de la desserte pour les grandes gares de la Seine aval : Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Vernouillet et Poissy. Le territoire entre Mantes-la-Jolie et Les Mureaux a été complètement zappé. Principalement, les deux gares d'Epône-Mézières et d'Aubergenville-Elisabethville se retrouvent avec une desserte exclusivement omnibus, ce qui implique un renforcement du temps de parcours pour Saint-Lazare, qui est la destination le matin pour 60 % des personnes qui prennent le train à Epône-Mézières.

Ne peut-on pas se projeter à un horizon de 10 ans, tenir compte de rabattement important que l'on a vers cette gare d'Epône-Mézières, et surtout je me tourne vers M. Blévin Maire de Mézières, puisqu'il n'y a toujours pas de maire à Epône, ce qui ne devrait pas tarder à être résolu. Mézières est en train de faire son PLU, Epône devrait le lancer juste après les élections.

Le quartier de la gare est commun à Epône et Mézières, il se trouvera au cœur de ces deux PLU. On a de la surface disponible pour faire des parkings de rabattement importants, et même une zone de rabattement pour du rabattement bus.

Ne peut-on envisager d'avoir une desserte reconfigurée qui tienne compte de ce qui se passera en 2020 pour ce territoire qui est un peu esseulé entre Mantes-la-Jolie et les Mureaux ?

Olivier GUERIN : C'est une préoccupation qui a été notée par ailleurs, les temps de parcours pour ces gares jusqu'à Paris Saint-Lazare ou Haussmann.

Christophe DENIAU : Pour répondre à votre remarque et souci, nous avons cherché à produire une offre équilibrée, des grandes gares, des gares moyennes avec un peu moins d'affluence. Entre Mantes et Les Mureaux, on aura un train supplémentaire par rapport à la situation actuelle.

Je vous ai parlé de ce qui a fondé nos études de trafic, les sources en termes d'emploi, d'évolution de population et développement économique du territoire. On a simulé à l'aide d'un outil que possède le STIF, régulièrement mis à jour, quelle serait la fréquentation dans les trains entre chaque gare. Je vais simplement vous donner quelques chiffres pour illustrer le résultat de tout cela.

Olivier GUERIN : Rapidement, s'il vous plaît.

Christophe DENIAU : Avec trois exemples, en gare de Mantes-la-Jolie, ce serait 1 700 utilisateurs voyageurs qui voyageraient entre Mantes et Mantes Station ; aux Mureaux 1 300 ; à Vernouillet 1 200 et à Poissy 2 800. Ce sont des personnes en plus.

Concernant les gares d'Epône, ce sont 800 personnes en plus, et 700 personnes en plus à Villennes.

Le schéma que nous proposons, me semble-t-il, répond à la demande envisagée, certes à l'aide de simulations, en 2020.

Olivier GUERIN : Vous ne répondez pas exactement sur les temps de transport.

Christophe DENIAU : Pour aller d'Epône à Paris Saint-Lazare, vous mettez environ 43 mn, avec le projet vous mettriez 45 mn. Pourquoi aussi peu de différence entre les deux temps de parcours ?

On vous a indiqué trois éléments fondamentaux, des possibilités de dépassement entre trains rapides et trains plus lents (Transilien), qui se gênent moins. Aujourd'hui, des trains Transilien attendent et s'arrêtent pour laisser passer les trains normands rapides ; du matériel performant pour aller plus vite et des temps d'accès aux trains maîtrisés avec des quais à hauteur. On envisage des temps d'arrêt de 40 à 50 s dans la gare. Ce sont ces trois éléments qui nous permettent d'espérer raisonnablement avoir des trains réguliers, à la fréquence que l'on vous signifie.

SOPHIE PRIMAS, ADJOINTE AU MAIRE D'AUBERGENVILLE, DÉPUTÉE DE LA 9ÈME CIRCONSCRIPTION DES YVELINES : Je souligne qu'Eole est une chance pour Seine aval, donc il est hors de question de remettre en cause ce beau projet que nous appelons de nos vœux depuis longtemps. Néanmoins, comme mes amis d'Epône, je n'ai pas été convaincue par un certain nombre de démonstrations, en particulier celle de Poissy où je comprends bien que les trains vont pouvoir passer plus vite. Entre Aubergenville et Les Mureaux, nous aurons toujours deux voies qui ne permettront pas le dépassement des trains à grande vitesse.

Comme à Épône, je suis quelque peu représentante des territoires intermédiaires, à la fois ce territoire Mantes-la-Jolie et les Mureaux, mais également au-delà de Mantes-la-Jolie sur les gares de Bonnières jusqu'aux portes de l'Île-de-France. Là aussi, notamment sur la gare de Bonnières, on rencontre aujourd'hui de très gros problèmes de trafic et d'accessibilité à cette gare. L'attractivité du RER va renforcer ces problèmes de parking. Il faut vraiment faire un effort particulier sur cette gare.

Je suis très inquiète par ce que j'ai entendu ce soir. On va rajouter deux trains et le nombre d'usagers resterait stable. L'attractivité du RER E, comme l'a dit Mme le maire de Vernouillet, apportera du monde.

Je souhaiterais vraiment avoir des comptages, car les bus A14 emmènent énormément de voyageurs vers La Défense. Si ce moyen de transport est arrêté, ces voyageurs vont se reporter sur le trafic en transport en commun. Je pense que les capacités des deux trains supplémentaires ne sont pas suffisantes pour absorber ces voyageurs.

Olivier GUERIN : Vous soulignez des problèmes déjà évoqués précédemment. Il n'y a pas de décision définitive prise sur les bus A14.

Christophe DENIAU : Le nouveau matériel roulant offrira davantage de places pour répondre à l'augmentation du trafic.

Luc ROBERT : Une réponse un peu technique sur les deux voies. Entre Aubergenville et Les Mureaux, il n'y a que deux voies, mais c'est un endroit où les trains ne s'arrêtent pas. Toute la grille est montée pour que cela ne pose pas de problèmes particuliers, car c'est une zone qui est extrêmement courte, encadrée par trois voies d'un côté et quatre voies de l'autre. Nous sommes tout à fait confiant sur la possibilité de faire 16 trains à cet endroit-là. En particulier, il n'y a pas d'arrêt entre les Mureaux et Aubergenville.

BENOIT LEGUAY, ELU À MÉZIÈRES-SUR-SEINE : Ma question va compléter celle de l'ancien élu d'Épône, en particulier sur les problèmes de parking de la gare d'Épône-Mézières, qui est une gare intercommunale. Il y a environ 500 places de parking et ce parking est complètement saturé. Il nous faut organiser des modes de rabattement en transport en commun beaucoup plus nombreux.

En ce moment, le STIF fait signer des nouvelles conventions de type II avec la possibilité d'utiliser les kilomètres de chaque ligne de transport en commun ou d'apporter des modifications, mais avec une prise en charge financière importante par la commune. Si l'on doit organiser des modes de rabattement plus nombreux, le STIF aurait-il un regard bienveillant sur les efforts financiers, sur les subventions pour organiser ces modes de rabattement et pour l'aménagement des parcs relais pour les gares qui accueilleront des arrêts RER E ?

Concernant la gare d'Épône-Mézières, y aura-t-il un programme d'accès aux personnes à mobilité réduite ? Cette gare à une passerelle, et cela me paraît un peu délicat, à part creuser un tunnel. J'aimerais obtenir une réponse.

La commune de Mézières est en révision de son Plan d'Occupation des Sols en Plan Local d'Urbanisme. Vous avez parlé d'une troisième voie de 450 m avec des nuisances

sonores. Aurons-nous des éléments plus précis sur l'emplacement, la durée des travaux, etc. ?

Sandrine GOURLET : Sur les contrats de type II en cours de négociation, il faut avoir quelques éléments. Le transport public représente un coût, c'est un usage très largement subventionné. Pour faire fonctionner les transports en Ile-de-France, chaque année, on a besoin de 7,7 milliards d'euros. Ce sont des chiffres considérables. On a un vrai enjeu d'optimiser ce que l'on fait pour savoir si les services ce que l'on propose répondent le mieux aux usagers et si l'on n'est pas en train de gaspiller de l'argent.

Cela me permet de répondre un peu à la question sur les bus A14. 700 personnes par jour utilisent ces bus. Un RER représente 2200 personnes. Les RER n'ont pas du tout la même capacité que les bus, même s'ils sont très rapides et très efficaces.

La réorganisation des bus vise aussi à optimiser, si possible à coût constant pour la collectivité ou à tenir compte des demandes supplémentaires. C'est un point que l'on réexamine. C'est aussi pourquoi on réexamine régulièrement les conditions de desserte des bus dans les communes pour tenir compte de leur évolution. Par contre, on affine la question de la réorganisation des bus par rapport à un projet juste avant sa mise en place. Il ne sert à rien de faire des plans 10 ans avant et qu'entre-temps un collège se construise un endroit, une zone d'activité à un autre et que l'on n'en tienne pas compte. C'est un travail que l'on fait régulièrement. Pour les projets, on commence deux à trois ans avant leur mise en place, pour vraiment être au plus proche des besoins. Bien sûr, cela a un coût que l'on doit répartir entre les usagers, les collectivités et les entreprises contributrices.

DANIEL CHALHON, CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAL D'OISE : Quand sera-t-il possible de faire une transversalité entre les Yvelines et le Val-d'Oise, vu le nombre de personnes qui se déplacent pour aller travailler soit dans un département, soit dans l'autre ?

Si l'on gagne du temps sur les Yvelines et que l'on en perd dans le Val-d'Oise, quel est l'enjeu dans ce cas ?

Olivier GUERIN : Les liaisons entre Seine aval et le Val-d'Oise ?

Sandrine GOURLET : Le RER E n'est pas le seul projet que nous portons en ce moment. On a parlé tout à l'heure du prolongement de la ligne 14. Un effort sans précédent est fait pour les transports. Il ne s'est pas passé grand-chose depuis 20 ans, hormis la première phase du RER E et la ligne 14.

Aujourd'hui, on constate des besoins de transport dans tous les sens, le RER en est un exemple. Les besoins pour raccorder les Yvelines et le Val-d'Oise en sont d'autres. La carte que l'on vous présente est la carte du plan de mobilisation pour les transports de la région Ile-de-France, qui comporte 60 projets, dont la moitié d'entre eux sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Donc, il y a des prolongements de lignes de métro, des prolongements de lignes de tramway existantes, la création de nouvelles lignes de tramway, également l'amélioration du fonctionnement des lignes RER, notamment du RER A, des projets neufs comme le prolongement du RER E à l'Ouest et un certain nombre de rocades en banlieue, comme la Tangentielle Nord qui doit aller à Sartrouville ou la Tangentielle Ouest qui doit permettre de rejoindre

Saint-Cyr, Saint-Germain-en-Laye et de remonter ensuite vers Cergy pour pouvoir effectivement permettre des déplacements qui aujourd'hui sont très compliqués et sont majoritairement réalisés en véhicules particuliers.

Il y a bien des projets qui avancent, dont celui de la Tangentielle Ouest. Maintenant, nous devons rattraper un retard.

YVES PETIT, VERNEUIL-SUR-SEINE, ADHÉRENT DE L'ADIV : J'ai deux questions qui vont aborder des sujets qui ont été évoqués ce soir. Comme je n'ai pas toujours été convaincu par les réponses, je demande des précisions complémentaires. La première question concerne les habitants qui se sont installés dans des communes comme Verneuil par exemple, car celles-ci étaient reliées la Gare Saint-Lazare.

Le projet que vous nous avez présenté ne permet plus à ces personnes de se rendre directement à la Gare Saint-Lazare. Ils vont à Haussmann Saint-Lazare via La Défense et peut-être avec deux ou trois gares supplémentaires. On nous a dit à Poissy que le temps de parcours serait allongé entre 2 et 5 mn pour aller dans ce quartier, je ne suis pas convaincu et je demande que vous apportiez des précisions complémentaires pour nous rassurer sur les délais supplémentaires qui seront nécessaires.

Ma deuxième question concerne l'offre de capacité que vous évoquez. Vous offrirez des trains de capacité accrue, ce qui permettra d'absorber la population qui va s'installer dans les 20 années à venir. Or, nous avons entendu des chiffres très importants tout à l'heure, OIN Seine aval 2 500 logements par an pendant 20 ans. La communauté d'agglomération des deux rives de Seine affiche des objectifs de faire passer la population de cinq communes, dont celle de Verneuil, de 65 000 à 100 000 habitants, soit +53 %. En ayant interrogé des membres de la commission particulière, il nous a été indiqué que ces trains passeraient de 880 places assises à 1 000 places assises, soit +13 %. Je comprends que ce que l'on nous offre en plus, ce sont des places debout seront réservés aux habitants des communes comprises entre Mantes Poissy.

Les graphiques que vous nous avez présentés montraient que le trafic dans les gares entre Mantes et Poissy pouvait augmenter de 50 %. Avec 13 % de capacité de places assises dans chaque train, et un train de plus que vous nous annoncez, pensez-vous pouvoir faire face à l'accroissement des besoins de cette population ?

Olivier GUERIN : Les capacités des trains et de nouveau le temps de transport un peu rapidement.

Jean FAUSSURIER : Plusieurs questions n'ont pas obtenu une réponse attendue. Parler de 14 à 16 trains ne signifie pas que l'on ajoute deux trains. C'est une restructuration du schéma de desserte, dans lequel on passe d'un cadencement de 20 mn à 15 mn. En réorganisant la desserte, on arrive à passer de 14 à 16 trains. On ne le fait pas à n'importe quelle condition, c'est pourquoi ces 700 millions d'euros d'investissements sont nécessaires sur la ligne existante entre Poissy et Mantes.

Il faut revenir sur les principes qui ont conduit à concevoir cette desserte. Il y a une hiérarchie entre un certain nombre de gares qui vont prendre les trains semi directs, et les gares qui ont justement pour vocation notamment de permettre d'une part

l'accessibilité directe pour les usagers de cette gare et d'autre part de favoriser la desserte interne à Seine aval.

Je voulais simplement ajouter deux éléments chiffrés pour situer les choses, et de ce point de vue indiquer il y a eu des réunions de travail, notamment avec M. Rispal qui avait demandé à Mantes un certain nombre de données chiffrées. Si la CPDP en est d'accord, elles seront mises sur le site en toute transparence, suite à cet échange. Ceci permettra aux différentes questions qui ont été soulevées d'avoir des éléments factuels de réponse.

En parlant de desserte de Seine aval, la situation actuelle entre 7 et 9 heures montre qu'une personne sur cinq va à Paris Saint-Lazare. Cela signifie que les autres vont ailleurs. Un tiers de ces personnes se déplace à l'intérieur de Seine aval. Il faut resituer ce chiffre, à l'intérieur de Seine aval, les déplacements en transports collectifs représentent 18 %. Ils sont donc très faibles. D'où cet objectif de ce schéma de desserte, qui permet d'articuler un certain nombre de gares qui permettent d'envoyer directement sur Paris et des gares qui permettent aussi cette desserte interne à Seine aval.

Près de la moitié des personnes en Seine aval ne vont ni en Seine aval, ni à Paris Saint-Lazare, mais dans Paris et en première couronne. Nous reconnaissons qu'il peut y avoir 2 ou 3 mn de temps de trajet supplémentaire par rapport à la situation actuelle. Avec le RER E, vous avez la capacité d'aller le long de cette ligne non seulement à Nanterre, à La Défense, je ne prends pas pour l'instant l'option Porte Maillot qui n'est pas retenue, à Haussmann Saint-Lazare, à Magenta. Vous avez une ouverture des choix de destination par rapport à une demande qui n'est pas uniquement concentrée sur Paris Saint-Lazare. Moins de 20 % des personnes veulent aller à Paris Saint-Lazare.

Olivier GUERIN : Sur la capacité des trains ?

Christophe DENIAU : Une personne sur cinq reste dans le giron de Paris Saint-Lazare.

Pour ce qui est du confort, sera-t-on assis ou debout dans les RER en 2020 ? 6 RER sont prévus à l'heure de pointe du matin. Un RER nouveau matériel, c'est 1 000 places assises, soit 6 000 personnes assises.

La fréquentation des trains, telle qu'on l'a simulée en 2020 avec un outil que l'on espère performant, permet d'avoir des personnes assises entre Mantes et Villennes. Bien évidemment, on aimerait bien que tout le monde soit assis. L'exercice auquel on est confronté est difficile, on doit avoir des trains qui puissent emmener énormément de monde, des trains qui s'arrêtent très peu de temps en gare pour aller vite, c'est-à-dire des temps d'échange rapides, donc des aménagements intérieurs particuliers. Plus on a de places assises près des portes, plus c'est compliqué de sortir, plus on se gêne, plus on passe du temps à quai. On va travailler la fluidité, on va tenter d'avoir le maximum de places assises, des trains à forte capacité et rapides, sans incidents. C'est le souci de la régularité qui est l'un des fers de lance du projet, je crois.

Donc, 1 000 places assises contre 900 places aujourd'hui, et 2 200 places debout contre 1 500 par train.

ALAIN RISPAL, ADJOINT AU MAIRE D'AUBERGENVILLE : Je dois d'abord remercier les représentants du STIF, de la SNCF et du RFF, puisque nous avons effectivement eu une réunion de travail. Lors de la séance de Mantes, nous avons effectivement évoqué les trafics, c'était une inconnue que l'on avait sur le secteur. Nous avons échangé à la fois sur les trafics et sur les aspects techniques. On nous a fourni un tableau avec les trafics par gare.

Nous avons quelques petites divergences sur les éléments techniques. On nous l'a démontré avec des éléments tout à fait intéressants, qui se vérifient, notamment les trois portes et un certain nombre d'aménagements, que l'on allongerait le temps de parcours. Il a été confirmé lors de la réunion de Poissy que l'on mettrait 5 mn de plus environ.

53 % d'habitants d'Aubergenville vont sur Saint-Lazare, à savoir le quartier Saint-Lazare ou des correspondances métro, bus qui ne peuvent pas être délestées avec un arrêt à Porte Maillot ou à La Défense. Ils mettront entre 5 et 10 mn de plus, avec les inconnues que l'on a sur la régularité, et notamment les aménagements. Le goulet de Villennes est au cœur de nos préoccupations. Cet allongement de trajet n'est pas tolérable, d'autant plus que l'on aura des liaisons longues sur Saint-Lazare entre Eole et certaines lignes de métro. Si vous voulez de la gare Haussmann Saint-Lazare rejoindre la ligne 14, vous mettez au moins 2 mn de plus. Ce sont des éléments qu'il faut prendre en compte.

Nous sommes inquiets sur le fait que les temps de parcours vont inévitablement se rallonger. La solution étant la mise en place de la liaison Paris-Normandie. C'est le seul moyen de pouvoir améliorer. On risque de vivre 10 ans, entre 2020 et 2030, si la liaison Paris-Normandie est validée, de difficultés, de contraintes, de surcharge des trains. Certains jours, les trains au démarrage de Verneuil ont des passagers debout. De Verneuil à Saint-Lazare, c'est excessivement pénible. On est dans une situation tendue et qui risque de se tendre davantage avec l'arrivée de nouveaux habitants.

Epône a la même contrainte. Un train direct est prévu des Mureaux, mais les autres trains subiront les mêmes conséquences en temps de parcours. Toutes les gares, dans une moindre mesure, auront des temps de parcours rallongés.

Dans les années 30, on mettait 40 mn pour relier Paris Saint-Lazare à Aubergenville. Allonger ce temps de parcours pose problème.

Olivier GUERIN : Ce sont des questions qui ont déjà été évoquées. Je ne sais pas si vous voulez apporter des réponses complémentaires. C'est en tout cas une préoccupation que vous émettez, dont il sera tenu compte.

JEAN-CHRISTOPHE RIGAL, AGENCE D'URBANISME SEINE AVAL : Une question qui va peut-être vous paraître incongrue à vous poser, car on est sur un territoire à fort développement, et vous l'avez évoqué, l'attractivité économique de notre territoire et aussi la capacité pour des gens de venir de l'extérieur en Seine aval. Je voulais avoir un complément par rapport à votre projet. Pouvez-vous nous donner des indications sur l'offre en contrepointe, c'est-à-dire notamment à l'heure de pointe du matin entre la zone centrale et Seine aval ?

Comme vous l'avez évoqué, il y a des mobilités très fortes au sein de Seine aval, y compris pour les gens des Mureaux d'aller à Mantes-la-Jolie, et donc être dans cette

situation en contrepointe. Pouvez-vous nous apporter des éléments complémentaires ?

Christophe DENIAU : On a tendance à toujours parler de la direction vers Paris. Le projet prévoit le même nombre de trains dans un sens comme dans l'autre à l'heure de pointe. C'est ce qui permet aussi d'assurer une bonne desserte interne à Seine aval.

Luc ROBERT : Concrètement, on double la fréquence dans le sens de Poissy vers Mantes le matin, même chose le soir.

DIDIER BEAU, CARRIÈRES-SOUS-POISSY : Je travaille aux Mureaux et je vais bientôt y habiter. Je suis coprésident de mon foyer fiscal aussi.

Je m'inquiète concernant les perturbations en cas d'accident de personne ou de matériel, notamment au centre de Paris là où il y aura la branche Ouest et la branche Est qui vont se rejoindre. Qu'est-il prévu dans ce cas ?

S'il y a un accident de personne à Villennes, comme ce fut le cas récemment, les voyageurs aux Mureaux se sont tous rabattus sur le bus A14 express pour pouvoir se rendre à Paris.

Olivier GUERIN : La gestion des incidents ?

Rachid EL MOUNZIL : Je vais apporter des éléments sur la partie tunnel et Luc Robert éventuellement sur l'autre partie.

Nous travaillons sur la conception du tunnel en prenant les cas d'incident majeur, comme par exemple une coupure du tunnel. En cas de coupure du tunnel entre Porte Maillot et La Défense, on a la possibilité de faire retourner les trains qui viennent de l'Est, de Tournan et de Chelles à Haussmann Saint-Lazare, et les trains en provenance de Mantes-la-Jolie pourront se retourner à Nanterre La Folie où l'on prévoit des dispositions pour qu'ils puissent assurer Mantes-la-Jolie - Nanterre La Folie, le temps de rétablir la connexion du tunnel.

Luc ROBERT : Il faut insister sur un point très important du projet, la complémentarité entre les différentes lignes de RER dans Paris. Lorsque le RER A est coupé, il n'y a pas d'échappatoire, et les usagers de cette ligne le vivent actuellement. Le prolongement du RER E entre Haussmann - La Défense jusqu'à Nanterre offre clairement tout un système de possibilités de report. Dans Paris, s'il y a une ligne de métro qui est bloquée, vous pouvez prendre une autre ligne même si vous avez une correspondance en plus, vous avez néanmoins une solution. C'est un point clé du projet d'offrir un maillage nettement meilleur des différentes lignes de RER entre elles, et d'offrir des alternatives en cas de perturbations importantes.

Lorsqu'il y a un accident de personne à Villennes, heureusement que cela se produit rarement, cela prend un certain temps à cause des procédures judiciaires. Nous travaillons avec les autorités judiciaires pour que les formalités traînent le moins possible. Malheureusement, cela prend un certain temps. Nous travaillons également sur une hypothèse d'installations qui permettraient de passer des trains à contresens en cas de situation perturbée sur l'une des voies. En cas d'accident de personnes

malheureusement, pendant un certain temps, on est obligé d'interrompre la circulation sur les deux voies et c'est absolument imparable.

BERNARD DESTOMBES, ASSOCIATION ADIV ENVIRONNEMENT : Entre Mantes et Saint-Lazare, plusieurs gares devront être réaménagées, en particulier les quais devront être allongés. Pouvez-vous nous dire les retards que cela engendrera sur les trains pendant les travaux ?

Olivier GUERIN : Peut-on évoquer les problèmes de chantier, de travaux ?

Rachid EL MOUNZIL : Ce sont des travaux que l'on ne peut pas réaliser sous exploitation, car on rallonge les quais et on les rehausse. On va les organiser pour qu'ils soient réalisés en dehors des heures de fréquentation des gares, c'est-à-dire de nuit, en heures creuses quand il n'y a pas beaucoup de trains, en périodes estivales. Dans certains cas, on sera obligé d'interrompre certaines circulations. Le STIF prévoit d'autres moyens de transport de substitution exceptionnellement.

GHISLAINE SENEÉ, MAIRE D'EVERQUEMONT : Evéquemont est une commune de la rive droite, également très vigilante et très inquiète. Je souhaiterais que l'on travaille particulièrement sur toutes les solutions de rabattement et de franchissement de la Seine. Cela me semble totalement indispensable.

Vous avez évoqué le plan mobilisation des transports, vous avez évoqué notamment la Tangentielle Ouest. Certes, on doit travailler sur un maillage très fin dans le secteur, il faut penser aussi aux liaisons Nord-Sud. Concernant la Tangentielle Ouest, vous avez uniquement parlé de l'arrêt sur Saint-Germain, j'aimerais avoir confirmation qu'il y aura bien une connexion entre Eole et la Tangentielle Ouest. Avez-vous déjà avancé sur la réflexion Achères-Poissy ou ce qu'il en était exactement ?

Sandrine GOURLET : Sur la Tangentielle Ouest, les études sont bien avancées sur la partie Saint-Cyr au nord de Versailles - Saint-Germain-en-Laye. Sur la partie Saint-Germain-en-Laye et au-delà vers Poissy et vers Cergy, les études sont en cours. On n'a pas encore connaissance de la connexion que l'on pourrait avoir entre Eole, le groupe 5 (les trains Paris-Mantes) et la Tangentielle Ouest ; c'est encore en cours d'étude.

ALAIN FROMAGEOT, DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT DE MÉZY : Comment est assuré le financement des 2,8 milliards d'euros pour le projet dont on parle ?

Olivier GUERIN : Vous avez l'argent ?

Sandrine GOURLET : Tout à l'heure, je vous ai parlé du financement du fonctionnement, les 7,7 milliards d'euros financés par les usagers, les collectivités et les entreprises.

Pour les investissements, les financements sont exclusivement faits par les collectivités locales. Pour la majeure partie des projets, on a des financements dans le cadre des contrats de projet Etat/région, pour lesquels généralement le financement de la Région s'élève globalement à 70 %. Là, nous étions sur des financements 2007-2013, et nous sommes en train de discuter des financements futurs. Il ne vous a pas échappé qu'il y avait en ce moment des débats publics qui pouvaient avoir un effet assez important sur la façon dont vont se répartir les financements Etat/région : Arc

Express, Grand Paris. Pour l'instant, on n'a pas de plan de financement arrêté sur Eole. On constate une volonté de réaliser ce projet assez unanime. Cela donne davantage de garanties que ce soit un projet qui soit mis en haut de la pile pour le financer et pas en bas.

Pour l'instant, compte tenu des débats en cours et des sommes sur lesquelles portent les projets dont on débat (Grand Paris et Arc Express), nous ne pouvons pas vous répondre sur le plan de financement aujourd'hui.

MME LEVERT, VERNEUIL-SUR-SEINE : J'ai fait parvenir un courrier relatif au problème qui se posait sur la gare de Vernouillet-Verneuil. Nous sommes propriétaires de toutes les rues adjacentes à la gare. Ce soir, je pensais que l'on allait nous apporter des renseignements sur l'accessibilité des gares. La gare de Vernouillet-Verneuil est prise dans un ancien quartier. Lorsque l'on parle de rabattement, faire venir les bus et les voitures posera problème. Il y a aucun parc de stationnement de prévu.

Michel GAILLARD : La question a été évoquée et je crois qu'il y a eu quand même quelques éléments de réponse. Il est vrai que le débat de ce soir ne porte pas du tout sur l'aménagement des parkings, mais nous prenons note de cette problématique. S'il y a un point à conclure de cette réunion, c'est bien cette question-là, du rabattement, de tout l'aménagement pour donner vie à cette colonne vertébrale que sera le RER E, le rendre accessible, le rendre exploitable dans des conditions convenables pour tous les usagers, mais le débat n'est pas de traiter des parkings. Ce n'est pas le sujet de ce soir. Noter qu'il y a un problème sur cette question : oui ; solutionner la question des parkings : non.

Jean FAUSSURIER : J'ajoute juste un élément, je comprends l'impatience des personnes d'avoir des réponses claires et précises aux questions qui les préoccupent directement. Aujourd'hui, on est en phase de débat public, début d'un processus. On est sur un projet qui va à l'horizon 2017 sur la ligne actuelle, et sur l'ensemble à horizon 2020. La loi prévoit qu'après le débat public la concertation continue.

Nous avançons vers une enquête publique, vers une étude d'impact environnemental. RFF, le STIF et la SNCF ne retournent pas dans leur tanière faire leurs études et reviennent après quelques années avec leurs résultats. Il y a une organisation d'une concertation tout au long du projet, scandée par des processus réglementaires et au fur et à mesure que nous avançons dans l'étude des projets. Nous en sommes encore à des études préalables.

Olivier GUERIN : M. Gaillard a indiqué que l'ensemble du processus se poursuit sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, sous d'autres formes que ce débat public, mais avec une concertation qui est placée sous l'autorité d'une personnalité indépendante.

BRIGITTE ALBRIEUX, EPÔNE : Vous avez parlé de la ligne de Conflans mais absolument pas de la ligne de Mauldre-Nézel existante qui a de superbes passages à niveau et qui est très peu utilisée. Les voyageurs se rebattent soit sur Poissy, soit sur Epône-Aubergenville. Comme ce sont des zones qui comportent de la place, ces zones risquent de se développer et accueillir beaucoup d'habitants. Où vont-ils aller ? Encore à Poissy et à Epône ? Ou va-t-on faire quelque chose sur cette ligne ?

Luc ROBERT : On a parlé tout à l'heure du lancement du schéma de secteur sur le secteur nord-ouest de Saint-Lazare. De la même façon, un schéma de secteur va être lancé ces jours-ci sur les dessertes de ce que l'on appelle la ligne N de Transilien, c'est-à-dire l'origine de Paris-Montparnasse, dont l'une des branches va effectivement jusqu'à Mantes-la-Jolie, en passant par la vallée de la Mauldre.

Philippe CAUVIN : Je rebondis sur ces questions de coût et de rabattement, vous avez bien dit que l'on n'est pas en mesure actuellement de répondre à toutes ces questions. L'enquête publique va-t-elle répondre à ces questions précisément en ce qui concerne les rabattements, les infrastructures à réaliser pour permettre ces rabattements ?

Olivier GUERIN : Je me permets de vous interrompre simplement pour dire que l'on est au stade initial du projet et que la concertation se poursuivra. Donc, vous ne pouvez pas avoir la réponse tout de suite.

Philippe CAUVIN : Je ne demande pas la réponse ce soir, mais souhaite simplement savoir si les éléments de réponse à ces questions se trouveront bien dans le dossier d'enquête publique, avec notamment la question des financements des mesures compensatoires : franchissement de ponts, les lignes de bus.

Olivier GUERIN : Vous avez déjà posé la question, on vous a déjà répondu.

M. HACHEMI, LES MUREAUX : On a des grands pôles aussi bien universitaires, que des bassins d'emploi, comme Cergy-Pontoise, mais on a oublié Saint-Quentin-en-Yvelines. Comment rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines à partir des Mureaux ? On fait des grands pôles, mais ils ne sont pas accessibles si l'on n'a pas de voiture.

Olivier GUERIN : Vous avez une réponse actuelle ou future ?

Sandrine GOURLET : Il est vrai que l'on aura du mal à répondre à tous les besoins de transport, surtout quand on commence à être dans des zones où il n'y a pas une densité urbaine très forte. En l'occurrence, la réponse pour aller à Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est un bus qui part depuis Poissy et Les Mureaux. Actuellement, ce moyen suffit pour les besoins de déplacements.

A un moment donné, on atteint certaines limites et on ne sait pas répondre efficacement à tous les besoins de déplacements en transports collectifs en faisant des liaisons directes pour tout le monde.

M. FAUVEL, VERNEUIL-SUR-SEINE : Je voulais simplement savoir quels étaient les horaires et la fréquence prévue en dehors des heures de pointe, notamment le soir, car actuellement on n'a qu'un train par heure après 22 heures ?

Concernant le retournement des trains à Nanterre La Folie, en cas de problème dans le tunnel, y aura-t-il des correspondances à Nanterre pour que les usagers puissent poursuivre leur trajet ? Ou va-t-on les abandonner à Nanterre sans solution ?

Sandrine GOURLET : Sur les fréquences en heures creuses, c'est-à-dire la journée et le soir, pour l'instant, on n'a pas encore déterminé la desserte. C'est l'heure de pointe qui est le plus dimensionnant et le plus contraignant, là où il y a le plus de trains à faire passer. Une fois que l'on sait faire passer le maximum de trains, on a

plus de marge de manœuvre pour déterminer ce qui se passe à l'heure creuse. Quand on a pris le système le plus contraignant, on peut se laisser un peu de temps pour réfléchir et permettre de répondre au mieux aux besoins réels des usagers, tels qu'ils seront effectifs et que l'on aura constatés quelques années avant la mise en service. C'est un peu le même raisonnement que pour les bus. Comme on a des marges de manœuvre, il est inutile de figer les choses trop longtemps à l'avance. En même temps, il faut répondre à un coût acceptable pour tout le monde, pour la collectivité au plus proche des besoins des gens.

La gare de La Folie n'est pas très loin de la gare de Nanterre-Préfecture. Cela permet de se connecter avec le RER A, il y a une petite marche à pied qui est un peu longue, mais qui sera aménagée ; c'est aussi un des objectifs.

Par ailleurs, dans les débats de projet de métro de rocade, tout le monde s'interroge pour savoir si l'on doit implanter ou pas une station du métro de rocade, quel qu'il soit, dans ce secteur, pour garantir des connexions avec une rocade qui permettrait d'avoir un axe pouvant relier les banlieues environnantes avec les axes du RER E et du RER A à Nanterre.

Jean-Pierre VERDOIS : Mon épouse part de Juziers pour aller travailler à Noisy-le-Grand. Le matin, si elle part de bonne heure, elle met 1h40, mais le soir c'est beaucoup plus problématique, il y a toujours un caténaire qui s'est décroché, des rails cassés, une personne accidentée. Ce soir, elle est partie à 18 heures de Noisy-le-Grand et elle n'était pas prête d'être rentrée à 20 heures. Déjà, on a du mal à entretenir le RER A, allez-vous pouvoir entretenir tous les 60 projets ?

Michel GAILLARD : La question de la qualité du service sur le RER A a été très présente dans toutes ces réunions de débat public. Les dysfonctionnements que subit cette ligne de RER sont bien connus et souvent évoqués par le STIF au cours de ces débats. Je crois qu'un schéma directeur doit s'emparer du sujet et faire des propositions pour l'améliorer, Mme Gourlet l'évoque régulièrement au cours de ces rencontres.

Si vous le voulez bien, nous allons clore cette rencontre. Un point me paraît saillant dans tous ces échanges, vraiment la façon dont seront traités finement à l'intérieur de Seine aval les rabattements, la distribution des relations intergares, etc.

J'ai compris d'un certain nombre de débats que j'ai suivis que les anticipations sur ces réseaux fins ne sont pas aussi grandes que lorsqu'on traite d'investissement de tant de milliards d'euros. C'est un peu plus tard que l'on regarde ces sujets. La durée de vie aussi de ces solutions de distribution fine n'a pas non plus la même longueur. Un système de distribution de bus dure quelques années, alors que là on travaille pour 40 ou 50 ans, voire davantage, un tel investissement. On n'est pas tout à fait dans les mêmes problématiques.

En tout cas, merci à tous pour ces échanges utiles et constructifs que nous reprendrons dans notre compte rendu bien évidemment. Bonne soirée.

Fin à 21 h 35.