

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

Réunion de clôture

Les premiers enseignements

Paris, le 16 décembre 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
- Jacques TRIBOUT, Directeur du développement à SNCF Transilien

Participants

Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF	14
François-régis ORIZET, Directeur régional Ile-de-France de RFF.....	16
Claude LEROI, Vice-Président de la CCIP et Président de la CCI Hauts-de-Seine	17
Yves BOUTRY, Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports Ile-de-France.....	18
Jean-Claude PARISOT, Ile-de-France Environnement.....	20
Jean-Yves DURANCE, Vice-président de la CCIP	22
Khedidja BENCHERIF, élue du 17 ^{ème} arrondissement de Paris	22
Gérard MOULIN, CADEB	23
Martine DEGROTT, Premier Maire-adjoint de Carrières-sur-Seine, Déléguée à l'urbanisme et à l'administration générale, Membre de la Communauté de Communes de la Boucle de Seine	24
Pierre-Alain ROCHE, Directeur adjoint, responsable du pôle aménagement du territoire au Conseil général des Hauts-de-Seine.....	24
Tony LUONG, Paris 13 ^{ème}	25
Antoine GRUMBACH, architecte urbaniste	25
Gilles LEBLANC, Direction générale des services du Conseil général du Val-d'Oise	26
Yves EGAL, Environnement Boieldieu La Défense.....	26
Didier LOURDIN, Directeur du développement durable et des transports de l'EPADESA.....	26
Yannick KEALL, Lycéen	27
David MORGANT, Directeur de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval	28
Gil MEYLAND, représentant des personnes à mobilité réduite	29
Annick LEPETIT, Députée de la 17 ^{ème} circonscription, Adjointe au Maire de Paris	30
Marie-Christine PREMARTIN, Directrice générale adjointe au Conseil général de Seine-Saint-Denis	31
Arnaud DUCHESNE.....	31
Daniel JABTKO	31

La séance est ouverte à 19 h 08 sous la présidence de M. Michel GAILLARD, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public : Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous le voulez bien, nous allons commencer cette réunion de clôture de notre débat public, qui met un terme en tout cas aux rencontres de ce débat public ; celui-ci étant clos le 19 décembre.

Je vous propose le déroulement suivant :

- Tout d'abord, je vais vous faire part de ce que la Commission particulière a retenu, entendu et ce qu'elle va mettre dans son compte rendu sur ce débat public.
- Les porteurs du projet, RFF, STIF et également SNCF présenteront ce qu'ils ont également entendu et ce qu'ils retiennent de tous les échanges que nous avons eus.
- Une phase d'échanges avec le public. Certes, la partie questionnement est un peu arrivée à son terme, mais il est toujours possible de poser des questions, si vous le souhaitez. Ce sera plutôt pour réaffirmer, pour ceux qui le souhaitent, des positions et des attentes fortes, qui soit n'auraient pas été évoquées dans les exposés du débat, soit pour réaffirmer des positions que vous estimez vraiment très fortes sur ce projet.
- Un rappel de ce qui se passera ensuite.

PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DEBAT POUR LA CPDP

Les chiffres du débat.

C'est un débat qui s'est quand même très bien déroulé, et nous pouvons employer le mot « serein ». Il a fait l'objet de nombreuses informations, notamment dans la presse, presse Internet, et il faut remercier la presse des collectivités locales. Les associations également ont bien relayé ce débat.

La participation a toujours été soutenue : en moyenne 200 participants. Je rappelle qu'à La Défense, la réunion commune aux trois débats publics a frisé les 700 personnes, il y avait beaucoup de gens debout. Donc, dans l'ensemble, ce débat a mobilisé, intéressé.

48 cahiers d'acteurs : c'est quand même un nombre important. Nous noterons d'ailleurs que ces cahiers d'acteurs ont été rédigés de manière assez équilibrée entre collectivités locales, secteur économique et secteur associatif. Nous retrouvons tous les organismes qui, tout au long du débat, se sont exprimés sur ce projet. En tout cas, c'est un volume assez significatif.

C'étaient les chiffres que l'on peut souligner de ce débat.

Sur un plan général

Un projet qui a été largement soutenu et approuvé. Je crois que de tous les échanges, de toutes les réunions publiques, que nous avons eus dans la phase préparatoire du débat, quand nous avons rencontré les acteurs, tous ceux qui à un titre à un autre étaient très concernés par ce dossier, nous pourrions même utiliser le terme de « consensus », il est peut-être un peu abusif, car il me paraît un peu excessif, mais « soutenu » sûrement. Il y a des critiques, des attentes qui ne se sont pas retrouvées en quelque sorte dans le projet présenté. Dans l'ensemble, c'est un projet qui est largement approuvé et soutenu par tous les acteurs concernés.

Un projet qui suscite des débats et un intérêt, au-delà du territoire immédiatement concerné : Haussmann – Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie. Il est vrai que ce territoire a été très présent dans les échanges, et nous avons des interventions, notamment des cahiers d'acteurs, très au-delà. Il y a la Normandie, et cela ne surprendra personne avec les Conseils régionaux, les Conseils économiques et sociaux qui se sont exprimés sur ce projet, mais aussi la partie Est de l'Ile-de-France, qui s'est sentie tout à fait intéressée à ce projet et a souhaité exprimer ses propres attentes à l'égard du RER E notamment, mais aussi le nord de l'Ile-de-France. Disons, que nous avons largement débordé le territoire stricto sensu du projet (nord, nord-est) et je pense au Val-d'Oise par exemple.

Choix du tracé et des gares

Il ressort très clairement des cahiers d'acteurs et des échanges que nous avons eus, que le tracé par la Porte Maillot, y compris l'arrêt à la Porte Maillot, sont largement plébiscités. Il y a eu quelques expressions en faveur du tracé par Clichy, notamment la Mairie de Clichy. D'une manière très massive, l'expression qui s'exprime est en faveur de ce tracé Porte Maillot. C'est un constat, ensuite les promoteurs du projet prendront leur décision. En tout cas, c'est ce qui ressort du débat public.

La gare à La Défense n'est pas un sujet qui a été extrêmement débattu. Mais, quand le public s'est exprimé sur cette gare, effectivement l'emplacement du CNIT est apparu comme l'emplacement souhaité, en raison de sa proximité avec Cœur Transport, et donc les facilités d'échanges, de changements de moyens de transport que cela permet.

Quant à la gare de Nanterre, celle proposée dans le dossier étant la gare de la Folie sur la zone des Groues, le débat que nous avons eu sur ce sujet, sur le territoire de la Ville de Nanterre, c'est avec la Ville de Nanterre et les associations de Nanterre, et pas au-delà, avec une interrogation sur l'emplacement de cette gare éventuellement souhaité au Petit Nanterre pour lui offrir des moyens de transport nouveaux et réaliser une opération de caractère urbain pour redynamiser ce secteur.

Nous avons retenu quand même une interrogation forte exprimée par les porteurs du projet : toute la question du retournement des trains, du garage et de la possibilité d'implanter ces installations, si l'on ne faisait pas la gare à La Folie. C'est apparu assez clairement.

Voilà ce que nous pouvons dire sur le tracé et les gares de manière un peu synthétique. Tout ce que je dis là, c'est évidemment ce que l'on retrouvera dans notre compte rendu.

Des interrogations, des critiques sur la desserte

Nous avons relevé ce point un peu de manière saillante : l'absence d'arrêt dans la boucle de Montesson.

Ce fut l'objet de nombreux cahiers d'acteurs et de nombreux d'échanges, notamment à Houilles. Je rappelle qu'à l'origine nous n'avions pas prévu de réunion publique à Houilles et finalement nous avons organisé cette réunion supplémentaire. Au même titre d'ailleurs que dans le Val-d'Oise, nous avons ajouté une audition publique, ainsi qu'un atelier sur les questions de bruit.

Pour la boucle de Montesson, une forte attente s'est exprimée pour que des décisions plus favorables à cette boucle soient prises. Certes, on a beaucoup parlé de Houilles mais aussi de Sartrouville, d'Achères. Je reviendrai sur cette question de la boucle à propos de l'autre point relatif au maillage.

Concernant l'arrêt dans la boucle de Montesson, nous avons entendu que souvent la question était associée au maillage avec les tangentielles (Nord et Ouest). A cette occasion, sont apparues des interrogations sur Sartrouville et Achères.

Ces points en termes de desserte nous apparaissent les points saillants du débat.

Inquiétudes sur le service offert

Qualité de l'exploitation projetée

Cette mise en doute de la qualité de l'exploitation projetée du RER E est presque exclusivement due à la coexistence qui va demeurer avec les trains normands, avec ce couloir à deux voies sur lequel circulent les trains rapides et les trains lents, les trains qui s'arrêtent et les trains qui filent à Saint-Lazare. Cette question de la qualité est apparue de manière significative en liaison avec cette interrogation sur les trains normands.

L'allongement des temps de trajet

C'est un point que l'on a noté assez fortement dans les communes entre Mantes et Poissy, où certains s'interrogent sur les temps de trajet proposés à la mise en service du RER E. Il y a eu un début de dialogue sur ce sujet, mais vous y reviendrez probablement. C'est un point qui par la suite devra donner lieu à des échanges avec les utilisateurs, les usagers de toute cette zone entre Mantes et Poissy.

La décharge du RER A

Certains se sont interrogés sur cette décharge, mais les grosses interrogations sur le RER A, et vous les connaissez, c'est la mauvaise qualité du service offert par ce RER. Je ne vais pas développer.

Le régime d'exploitation dans les branches des trains discuté

Cette autre interrogation est apparue lancinante : pourquoi tel nombre de trains sur telle branche, pas sur l'autre ? Pourquoi des trains à deux niveaux sur telle branche et pas sur l'autre ? Je ne vais pas rentrer dans la précision de qui serait lésé dans ce schéma d'exploitation, mais visiblement à Cergy, c'est une interrogation forte sur la façon dont sont affectées les rames du RER A entre les trois branches que sont Saint-Germain, Cergy et Poissy.

Accessibilité des personnes à mobilité réduite

Je repense à la réunion d'ouverture où il y a eu un témoignage assez fort sur cette question. C'est une question un peu classique, chaque fois que l'on parle de projet de transport nouveau ou de renouvellement d'équipement. L'accessibilité est évidemment pour les personnes concernées, mais pas seulement, une priorité qui doit être présente dans les préoccupations des concepteurs du projet.

Des contraintes, des impacts

Nous avons regroupé trois sujets sous ce thème :

- Les nuisances sonores

Nous avons retenu de l'atelier qui s'est tenu à Nanterre, suite à la réunion de Poissy, qu'il y a le bruit supplémentaire généré par le projet, ce n'est pas forcément le plus préoccupant pour les usagers et les riverains, mais plutôt la question des « points noirs bruit » qui existe, et sur lesquels les personnes intéressées s'interrogent sur la résorption de ces points noirs et de l'exécution en quelque sorte du plan de résorption « points noirs bruit » qui existe. C'est un sujet sur lequel, je pense, les maîtres d'ouvrage reviendront.

- La compatibilité entre bon déroulement du chantier et maintien du service

C'est un sujet qui a été à plusieurs occasions évoqué. Là aussi, des réponses ont été apportées.

- L'échéance de mise en service du projet

L'échéance de 2020 pour les acteurs économiques, notamment de La Défense, paraît redoutablement lointaine, compte tenu de leurs perspectives de développement des emplois dans les toutes prochaines années. Cette question de l'échéance sera évidemment très présente dans nos conclusions.

A la périphérie du projet, trois points nous paraissent mériter d'être soulignés :

- Qualité du service

Ce sujet a été évoqué à plusieurs reprises et que j'ai relié à la question du train normand. L'interrogation étant la ligne nouvelle Paris-Mantes. N'est-ce pas cela la vraie rupture en termes d'offre de transport dans ce Val-de-Seine ? J'entends par là en termes de sceau de qualité. Cette nouvelle ligne séparerait des trains de banlieue, pour de bon cette fois, des trains rapides normands.

Nous nous devons de souligner cette interrogation.

- La desserte de l'Est francilien

Il y a une attente très forte des élus de l'Est de l'Ile-de-France. Ils nous en ont fait part, ils l'ont peut-être un peu moins exprimé au cours des réunions publiques, et ils ont fait malgré tout des cahiers d'acteurs.

Il est vrai que nous avons ressenti sur l'Est francilien une très forte attente de repenser l'offre de transport collectif sur cette partie de l'Ile-de-France.

- Une attente forte du public à avoir une présentation un peu synthétique globale, cohérente de l'ensemble des projets (et ils sont nombreux) de transport en Ile-de-France.

On revient là à la question des interrogations sur les maillages par exemple. Les habitants de l'Ouest de l'Ile-de-France sont très preneurs d'une vision construite de tous les projets, de leur cohérence et de leur interconnexion.

Voilà ce que je voulais dire en résumé de ce que nous retiendrons dans notre compte rendu de ce débat public.

Si vous le voulez bien, je vais passer la parole aux porteurs du projet qui ont accompagné tout ce débat public : M. El Mounzil de RFF, M. Jean Faussurier le directeur du projet à RFF ; Sandrine Gourlet responsable des projets ferrés au STIF, Christophe Deniau chef du projet au STIF ; Jacques Tribout Directeur du Développement, SNCF Transilien, qui nous donnera le point de vue SNCF, comme je l'ai dit à chaque fois, la SNCF est très partie prenante de ce projet, et l'accompagne de très près.

PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DEBAT DES PORTEURS DU PROJET

Jean FAUSSURIER, Directeur du projet RER E (EOLE) à RFF : Merci Président, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Permettez-moi, et permettez-nous d'ailleurs, de vous dire dans quel esprit nous avons abordé ce débat public.

Il y a deux promoteurs du projet : le STIF et RFF, et un partenaire : la SNCF Transilien. Cette configuration à trois voix n'est pas aussi courante dans les débats publics. Nous espérons avoir montré à cette tribune un esprit de coopération entre l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le gestionnaire du réseau ferré national et l'entreprise prestataire du service de transport en Ile-de-France,

mais aussi notre engagement, chacun dans son domaine de responsabilité. La coordination n'est pas la confusion des rôles. C'est une clé de la performance que l'on attend sur ce projet.

Ce que nous retenons du débat pour le projet :

D'une certaine manière, nous aurons une analyse qui recouvre très largement celle qui vient d'être exprimée par M. Gaillard. Après tout, nous avons participé aux mêmes réunions ; donc, ce n'est pas très étonnant.

D'abord, un débat serein, avec une réelle écoute de toutes les parties. C'est un point extrêmement positif pour nous, et je voudrais dire à cette occasion que cela a été, de notre point de vue, permis par la neutralité et la disponibilité de la Commission particulière du débat public, et bien sûr également par l'autorité de son Président.

Pour nous aussi, le débat a confirmé l'opportunité du projet. Certes, comme une solution de transport, mais aussi comme un outil au service de l'équilibre durable du territoire. Nous n'allons pas citer l'ensemble des contributions que nous avons eues, mais je voudrais à cet endroit cité l'intervention du maire de Meulan : « *L'annonce de l'arrivée du RER E sur notre territoire peut redonner un grand espoir au territoire de Seine Aval* ».

Le projet également de notre point de vue a été bien compris. Malgré sa complexité avec des questions très concrètes auxquelles nous avons été confrontés, il semble aussi que la consistance du projet a été bien perçue, avec la nécessaire complémentarité entre la ligne existante d'une part et le projet de tunnel sous Paris d'autre part.

Le débat a permis de recueillir l'avis du public sur les options présentées avec finalement peu d'avis divergents, même, et nous le savons, si certains sujets méritent des études complémentaires et de la concertation.

Le prolongement du RER E à l'Ouest est perçu comme un projet qui se suffit à lui-même. En même temps, il ne peut évidemment répondre à lui seul à toutes les attentes qui ont été exprimées au cours du débat : Seine Aval, la boucle de Montesson, Seine et Oise, Paris, l'Est francilien, Seine Arche, le territoire de Clichy et des Batignolles. Aussi, le débat a-t-il permis d'inscrire le projet dans le contexte plus large du système de transport de l'Ouest francilien.

Il y a eu une forte attente, et d'ailleurs je dirais même une impatience, l'échéance de 2020 a été admise avec une étape intermédiaire en 2017, mais de nombreux acteurs ont exprimé leur vigilance, et une forte volonté de voir le calendrier accéléré autant que faire se peut pour une mise en service en 2020.

En résumé, le débat sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest a parlé aux usagers, qui ont une connaissance fine de leurs déplacements quotidiens, et aux élus qui exprimaient une vision pour leur territoire.

Qu'avons-nous entendu que nous devons prendre en compte dans notre décision ?

Il y a eu des attentes spécifiques au projet, avec des points de vigilance et il y a eu des attentes liées à son contexte, bien entendu quelques frustrations également.

- Attentes spécifiques

D'abord, sur les scénarios. Des arguments favorables à certaines hypothèses de tracés proposés ont été exprimés de façon récurrente : le tunnel via la Porte Maillot pour y prévoir un arrêt, mais aussi favoriser la desserte du Palais des congrès et du 17^e arrondissement entre autres ; la correspondance avec la ligne C du RER et la ligne 1 du métro a également été un argument évoqué en faveur de la Porte Maillot.

Le tracé par la porte de Clichy a été moins demandé. Il a été perçu par certains comme une manière bien sûr de renforcer la desserte des Batignolles, mais le débat nous a permis également de présenter une autre solution pour accompagner le développement de ce quartier à travers les arrêts à Pont-Cardinet de la ligne Paris Saint-Lazare - Versailles, et en complément du prolongement de la ligne 14 en cours d'études par le STIF et la RATP.

S'agissant de La Défense, une préférence pour la gare sous le CNIT a été exprimée, mais il y a une réflexion à développer dans le contexte propre à Eole : la faisabilité technique et les attentes de l'aménageur s'agissant des émergences.

Il y a aussi une demande d'organiser la cohérence entre la maîtrise d'ouvrage de la gare Eole et celle des autres gares prévues par les projets de rocade, afin d'assurer une gestion optimale des flux, à gérer de façon coordonnée les différents chantiers, à inscrire le projet dans une réflexion d'ensemble de l'aménageur sur la place de ce futur pôle d'échanges.

S'agissant de Nanterre, il nous semble qu'a été comprise la nécessité de disposer d'un espace, qui est rare à trouver en ville, pour organiser les retournements, les voies de tiroirs, les garages des rames, mais en même temps une attente que soit mieux traité cet espace urbain en devenir.

Sur la question de l'emplacement de la gare à La Folie, en revanche, nous avons entendu des réserves, dont celles de la mairie. Donc, nous retenons que deux sujets doivent être enrichis. Est-il possible de mettre une gare au Petit Nanterre ? Et nous l'avons dit pendant le débat, notre réponse à ce stade est plutôt négative. Si c'est possible, est-ce souhaitable du point de vue du fonctionnement du système de transport ? Autrement dit, quels services de transport apporterait Eole que n'apporterait pas un autre service ?

La deuxième interrogation étant : quel projet de gare pour quel projet d'aménagement ? Sandrine Gourlet reviendra sur ce point ensuite.

Enfin, rien de conclusif n'est encore sorti des échanges autour de l'ouvrage de raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne existante, même s'il y a une préférence pour l'ouvrage en souterrain, le terrier en langage ferroviaire, qui a été exprimée. Là, nous sommes clairement dans le registre des études complémentaires.

Un élément évident de vigilance, le président de la CPDP l'a exprimé, sera celui du bruit.

Le bruit a été la première des préoccupations exprimées quant aux impacts du projet, et même au-delà puisque les interventions et les questions ont concerné le réseau dans son ensemble. Non pas que le projet Eole générera de fortes nuisances sonores, mais il se situe dans un environnement urbain sensible sur ce sujet.

Nous retenons que les riverains concernés reconnaissent l'apport d'Eole à l'accessibilité des territoires de Seine aval, mais ils attendent en même temps, et nous l'avons bien entendu, que soient réduites leurs nuisances actuelles, celles qu'ils subissent à l'occasion du projet.

L'atelier bruit est venu compléter l'information réciproque des experts, des associations, des élus sur la multiplicité des effets du bruit sur la santé, sur la spécificité du bruit ferroviaire et sur les études qui ont été menées et surtout celles qui vont être menées, ainsi bien entendu que sur une meilleure compréhension pour nous du vécu des riverains sur le projet et sur leur situation existante.

Il y a un deuxième sujet de vigilance, qui n'est pas pour aujourd'hui, à savoir celui relatif aux travaux. Pendant les années que dureront les travaux, si la décision de réaliser est confirmée, notre responsabilité sera de ne pas dégrader la situation des riverains et des usagers. Nous savons bien entendu que les travaux ont constitué, ou constituent pour demain, un sujet de préoccupation qui devra faire l'objet pour nous d'un champ particulier de travail.

Bien entendu, il y a aussi eu des expressions sur l'offre de services. Et pour continuer, je laisse la parole à Sandrine.

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés au STIF : Merci. L'offre de services liée au projet, a largement été débattue dans toutes ses composantes ; ce qui est naturel puisque c'est ce qui touche le quotidien des usagers.

D'abord, des interrogations demeurent sur la régularité que propose Eole. Les usagers de la ligne Paris-Mantes vivent une situation peu satisfaisante dans leurs déplacements quotidiens et restent dubitatifs sur l'amélioration apportée par le projet. Il sera de notre responsabilité de rassurer au fur et à mesure que les études progresseront sur la performance permise par les investissements projetés.

En second lieu, les temps de parcours. Ils constituent un élément essentiel dans l'usage des transports collectifs. Avec le projet Eole, même s'ils sont améliorés pour la majorité des usagers, certains ont regretté des allongements de temps de parcours. L'augmentation de la fréquence des trains au quart d'heure n'a en revanche pas soulevé d'interrogation particulière.

Enfin, confort, propreté et sécurité ont été rappelés comme étant des constituants indispensables de l'offre de services. Quelles sont les attentes liées au contexte du projet ? Nous avons ici été interpellés sur trois grands thèmes :

Tout d'abord, la complémentarité avec les autres projets en cours ou à venir : la ligne nouvelle Paris-Normandie, la tangentielle Ouest, la tangentielle Nord, le T1, le T2. Il s'agit bien de recomposer le système de transport de l'Ouest francilien.

Eole doit s'articuler pleinement avec un réseau en mutation. Cette évolution est aussi analysée au regard des projets de rocade de métro qui sont en débat public actuellement.

Deuxième thème : l'impact sur l'aménagement de l'espace francilien et l'urbanisme.

Si l'amélioration de l'accessibilité aux territoires a été admise, notamment en Seine Aval, d'autres ont exprimé un risque de sur-densification, notamment La Défense, et donc de saturation de l'offre de transport.

Troisième type d'attente : la continuité de la chaîne de déplacement, avec d'une part la nécessaire mise en accessibilité des gares de Seine Aval pour les personnes à mobilité réduite, et d'autre part l'indispensable organisation des rabattements autour des gares, l'adaptation des réseaux de bus, des pistes cyclables et des garages pour les vélos, des parkings relais, le chemin piétonnier Magenta - Gare de l'Est, ont souvent été cités par les différents contributeurs au débat.

On peut revenir sur quelques-uns de ces sujets.

Le réseau et les attentes de correspondance

- RER A

De nombreux usagers et en particulier ceux qui ne bénéficieront pas directement du RER E, sont venus témoigner de la situation difficile qu'ils vivent sur le RER A. Les 10 à 15 % de décharge permise par le projet Eole les ont satisfaits, mais certains ont demandé à être convaincus eu égard au développement démographique et économique à venir. Le Val-d'Oise en particulier doute que la desserte actuelle soit optimale. Nous avons eu l'occasion d'indiquer qu'un schéma directeur doit permettre d'établir un diagnostic de la situation pour réaliser une étude des améliorations possibles. Des actions plus précises seront alors définies sur plusieurs horizons de temps pour agir sur l'infrastructure et l'exploitation.

Deux dates sont d'ores et déjà à retenir : un comité de ligne du RER A se tiendra le 20 janvier 2011 et le dossier d'organisation des études du schéma directeur est inscrit au conseil du STIF de février.

- Ligne L (Paris-Mantes par Conflans)

L'impact positif du prolongement du RER E à l'Ouest sur cette ligne a laissé les communes de la rive droite en attente d'une évolution de l'offre de l'autre côté de la Seine. Ce sujet nous renvoie à l'organisation des rabattements vers la rive gauche de la Seine ainsi qu'à une forte demande d'évolution de cette ligne.

- RER E à l'Est

Certains ont estimé que le RER E à l'Est était déjà fortement sollicité et risquait de l'être d'autant plus avec le projet de prolongement à l'Ouest. En même temps, la demande de son prolongement à l'Est, selon différents scénarios, a été portée par plusieurs participants, en particulier dans les cahiers d'acteurs. Voilà encore un champ de réflexion qui s'ouvre, entamé par un diagnostic lancé en 2010.

- Tangentielle Ouest et tangentielle Nord

La question soulevée par ces projets a été celle des correspondances : comment assurer un maillage optimal du réseau de transport de l'Ouest francilien ? Le débat Eole a permis une contribution notable à l'identification des différents enjeux sur le territoire concerné entre Houilles et Poissy. Il y a une forte attente pour penser les correspondances entre le RER E, le RER A et les tangentielles.

- Ligne nouvelle Paris-Normandie

Certes, le temps du débat sur ce projet n'est pas encore là, mais la compatibilité entre le projet Eole et le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie a été souvent évoquée, à la fois d'un point de vue technique ainsi que pour l'évolution que ce projet pourrait produire dans l'organisation des dessertes. Les porteurs du projet ont porté à la connaissance du public l'ensemble des éléments dont ils disposaient sur ces questions. Ils continueront à les informer sur ces différents aspects.

Les besoins de desserte locale

- Desserte interne de La Défense

Cette desserte interne méritera un traitement cohérent complémentaire avec les autres projets structurants. C'est un sujet sur lequel l'ÉPADESA a amorcé une réflexion en lien avec le STIF, de façon à trouver un mode de transport alternatif au réseau traditionnel, réflexion qui doit être poursuivie.

- Gare de La Folie à Nanterre

On a pu mesurer toute la complexité du sujet, comme le rappelait le Président Gaillard. Certains participants voient dans cette accessibilité apportée une condition du développement du quartier des Groues. Mais, le projet d'aménagement urbain est encore en phase de maturation, et le travail doit se poursuivre entre la ville de Nanterre et l'ÉPADESA aménageur de ce quartier.

D'autres demandent un arrêt du RER E au Petit Nanterre, et proposent donc une seconde gare au Pont de Rouen. Mais, une telle gare, à supposer que ce soit possible, comme on l'a dit, ce qui n'a rien d'évident, serait-elle la solution au désenclavement de ce quartier ? En effet, le prolongement du tramway T2 et l'extension en site propre du tramway T1 vont dans le sens du désenclavement de ce secteur de Nanterre.

La desserte de la boucle de Montesson a été fortement demandée au porteur du projet, mais n'a pas vocation à trouver directement réponse avec le projet Eole du fait

de très fortes contraintes techniques qui ont pu être rappelées à l'occasion des réunions publiques, notamment à Houilles.

La demande du maintien des liaisons directes vers la gare de Paris - Saint-Lazare a été exprimée à plusieurs reprises. Les porteurs du projet se sont exprimés sur l'ensemble de ces éléments, ceux qui concernent directement le projet Eole viendront nourrir le projet, et tous les autres seront pris en compte pour être traités par ailleurs, venant nourrir les réflexions en cours, notamment sur le schéma directeur du RER A, l'étude sectorielle Saint-Lazare, qui doit permettre de réexaminer l'ensemble des besoins de transport de l'Ouest parisien, est la meilleure façon d'y répondre.

En conclusion, comment allons-nous organiser le dialogue avec les acteurs du territoire après la publication du bilan ?

Jean FAUSSURIER : Nous l'avons répété tout au long du débat, un débat public n'est pas une fin en soi, mais c'est le commencement d'un processus de concertation. Nous avons présenté notre projet et nous avons défendu nos convictions. Nous avons rendu compte ce soir de ce que nous avons entendu. Et, cette conclusion est d'abord une ouverture, d'une part le maître d'ouvrage tiendra compte des enseignements du débat public (d'ici quelques mois, RFF et le STIF prendront leur décision respective de façon coordonnée), et d'autre part si le projet se poursuit, RFF et le STIF prolongeront le dialogue établi avec les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif, les populations, ce débat qui a été initié à l'occasion du débat public.

Une démarche de participation et d'information se poursuivra donc lors de la phase d'étude d'avant-projet jusqu'à l'enquête publique, et durant les travaux jusqu'à la mise en service de la branche ouest du RER E.

Les composantes de cette démarche pourraient prendre la forme suivante :

- L'ouverture d'un site Internet dédié au projet, par lequel toute l'information utile sera mise à disposition du public, au fur et à mesure de l'avancement des études.
- Des documents d'information seront largement diffusés tout au long de la vie du projet.
- La mise en place d'une concertation fine avec les acteurs clés.

Il s'agit avec les élus, les associations, les acteurs économiques d'instaurer des modalités d'échange et de travail en commun, adaptées à chaque territoire sur le projet et sur ses effets. Le public sera convié à des réunions de proximité lors d'étapes clés d'avancement du projet. Donc, le public sera tenu informé et son avis sera sollicité.

RFF pourra solliciter la CPDP pour la désignation d'un garant par la CNDP, comme les dispositions de la loi Grenelle 2 en ouvrent la possibilité. Les porteurs du projet demanderont à la Commission nationale du débat public de désigner un garant de la concertation pour veiller à l'application des modalités d'information et de

participation du public, tout au long de la phase d'études et de concertation préalable à l'enquête d'utilité publique.

Le garant pourra être saisi de toute question ou demande portant sur la conduite de la concertation et la participation du public. A l'issue de chaque étape du projet, il est d'usage que le garant rédige un compte rendu de la concertation, celui-ci étant rendu public. La mission de ce garant s'achèverait avec le lancement de l'enquête publique bien entendu et la nomination d'un commissaire enquêteur.

S'il était décidé de poursuivre le projet, nous envisageons une enquête publique à partir de la fin 2011.

Par ailleurs, RFF et le STIF proposent la mise en place d'un observatoire des engagements qui permettra aux acteurs clés et au public de suivre leur mise en œuvre par les porteurs du projet selon des modalités qui seront déterminées en concertation.

Je vous remercie, mais avant de conclure, je vais passer la parole à notre collègue Jacques Tribout de Transilien, qui est effectivement le troisième partenaire de ce débat public.

Jacques TRIBOUT, Directeur du développement, SNCF Transilien : Mesdames et Messieurs, bonsoir. La ligne E est présentement la meilleure ligne du RER en termes de régularité. Cette ligne n'est construite aujourd'hui que sur sa moitié Est, et nous nous proposons à présent de terminer le projet Eole. J'ai entendu une fois dire qu'il fallait faire le haut d'Eole. Il est primordial que nous ne le fassions en préservant la bonne régularité de la ligne. Les aménagements d'infrastructures entre Mantes et Poissy sont précisément destinés à sécuriser la qualité d'exploitation de la ligne E.

La SNCF apporte sur le projet Eole sa compétence d'exploitant pour avoir la meilleure robustesse d'exploitation possible. Un projet ferroviaire, c'est un couple voies ferrées-matériel roulant. La SNCF va apporter toute son exigence pour l'acquisition d'un matériel capacitaire, confortable et fiable. Cette fiabilité du matériel doit aussi être assurée dans la durée par un système de maintenance performant. C'est pourquoi nous prévoyons à Mantes la construction d'un nouvel atelier de maintenance.

Un projet ferroviaire, ce sont des voies, du matériel roulant et aussi des gares. La gare Porte Maillot fait unanimité et la SNCF s'en réjouit, car cette gare permettra notamment un maillage avec la ligne C, ligne qui est insuffisamment maillée dans Paris intra-muros.

Un projet ferroviaire, enfin et surtout, ce sont des dessertes et des services. L'ambition de la SNCF est d'entrer avec Eole dans une nouvelle génération de RER en termes de qualité de services.

Au cours du débat, des inquiétudes se sont exprimées et elles ont été entendues.

Le débat public a montré l'importance des enjeux d'Eole. Pour ce grand projet, RFF et la SNCF ont conjointement décidé d'unir leurs forces sur un plateau commun pour assurer, sous l'autorité du STIF, un pilotage intégré et resserré du projet.

Michel GAILLARD : Merci. Si vous le voulez bien, avant d'aborder cette phase d'intervention du public, je vais peut-être passer la parole à Mme Sophie Mougard, Directrice générale du STIF, pour qu'elle nous dise en quelques mots ce qu'elle retient de ce débat public, et ensuite François-Régis Orizet, Directeur régional de RFF Ile-de-France fera de même.

Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF : A l'achèvement de ce débat public, le STIF et RFF ont entendu l'expression de nombreux acteurs sur d'une part les questions qui étaient posées dans le dossier, qui a servi de support au débat public, et d'autre part sur de nombreux thèmes, qui vous ont semblé importants d'être évoqués.

On peut dire que le débat public a pleinement joué son rôle, encore une fois démontré son utilité, et le nombre de cahiers d'acteurs, les diversités des contributions et des émetteurs que vous rappeliez Président, en sont une belle illustration.

A ce propos, je souhaite tout particulièrement dire que nous avons apprécié la qualité des échanges, l'esprit dans lequel s'est déroulé ce débat. Tous les points de vue ont pu s'exprimer. Toutes les idées ont pu émerger, et les contributions ont pu être adressées et prises en compte. C'est une réelle satisfaction.

Je tiens à remercier la commission particulière, ses membres bien sûr, son équipe, le Secrétaire général, son assistante pour la maîtrise de ce débat, et bien sûr je saluerai tout particulièrement M. Gaillard pour la présidence de ce débat, qui a permis à tous de s'exprimer sereinement. J'insiste sur ce point, à l'expérience d'autres débats parfois.

J'en profite également pour saluer le travail qui a été réalisé par l'ensemble de l'équipe projet, constituée des représentants du STIF, de RFF, et leur partenaire la SNCF. Ils ont consacré beaucoup de temps pour préparer ces débats. Ils ont veillé à ce que ce débat se déroule dans de bonnes conditions, ce n'est pas toujours une tâche facile, et je crois que l'on peut collectivement les en remercier.

En ce qui concerne l'opportunité du projet, nous avons relevé un large soutien ainsi qu'une réelle attente. Le projet s'inscrit dans une procédure bien sûr, dont chaque étape a son importance : les études complémentaires à l'issue du débat public, l'enquête publique, de nouvelles études complémentaires, et enfin les travaux.

De la même façon, il s'est dégagé un consensus fort sur la variante dite Porte Maillot, nous devons l'intégrer dans notre réflexion finale. Les échanges entre autres, ceux qui ont été engagés lors de la réunion du 18 novembre dernier à La Défense, en présence des représentants du projet par la Société du Grand Paris, du projet arc express porté par le STIF, et du futur projet de lignes nouvelles Paris-Normandie vont permettre d'orienter les études du positionnement de la gare à La Défense sous le CNIT.

Enfin, nous l'avons dit, l'insertion de la gare de Nanterre à La Folie nécessite de poursuivre la réflexion et les études. Mais, nous avons aussi entendu vos remarques, vos suggestions, vos attentes qui, pour certaines, on l'a dit, dépassent le cadre du projet Eole : l'amélioration du RER A bien sûr en premier lieu. Le prolongement du RER E à l'Ouest a vocation à contribuer à l'amélioration de la ligne A du RER en assurant une desserte complémentaire au RER A sur l'axe Est-Ouest. Il s'agit à l'évidence d'une urgence, et nous en sommes conscients.

Demain, le RER A bénéficiera d'améliorations importantes. D'ores et déjà, un cadencement a été mis en place en 2008 pour bénéficier sur la branche de Cergy de RER toute la journée, toutes les 10 minutes. C'est également un nouveau matériel roulant à deux niveaux qui sera déployé en 2011. Puis, Sandrine Gourlet l'a évoqué, un schéma directeur du RER A qui est en cours de préparation sous le pilotage du STIF par la RATP, par RFF et la SNCF, et qui nous permettra d'améliorer son exploitation.

En 2020, la mise en service d'Eole, comme nous l'avons vu, participera à la décharge générale du RER A de 10 à 15 %.

Autre suggestion qui a émergé dans le débat : une demande d'évolution du schéma de desserte actuelle du RER E. Le STIF a lancé un diagnostic de la situation du RER E à l'Est avec ce que nous appelons un schéma directeur.

Enfin, de nombreuses questions ont concerné l'amélioration de l'offre de rabattement vers les gares de la future ligne du RER E. Nous apporterons bien sûr des réponses à ces questions, puisque l'intermodalité est au cœur de la mission du STIF.

Enfin, nombre des sujets qui ont été évoqués lors du débat trouvent une réponse dans le plan de mobilisation des transports, porté par la région et ses partenaires, et piloté par le STIF. Plus de 18 milliards d'euros sont ainsi prévus pour réaliser d'ici 2020 tous les projets indispensables au développement des transports en Ile-de-France, à la remise à niveau de l'existant, et répondre ainsi aux besoins des Franciliens à court et moyen termes.

Ce sont près de 60 projets, dont la moitié trouvera sa mise en service d'ici 2014. Parmi les investissements prévus dans le plan de mobilisation, figure, je le rappelle, le projet arc express.

Je voudrais conclure en rappelant que le débat public ouvre plus qu'il ne clôt les échanges et discussions. Nous aurons dans l'avenir l'occasion de les poursuivre, de vous informer, selon des modalités de concertation qui restent à définir. Nous avons suggéré quelques pistes, elles ont été évoquées. Nous les étudierons à la lumière de la loi Grenelle 2, qui offre de nouvelles possibilités en la matière.

Pour terminer, ce projet que nous portons, pour améliorer la desserte de Seine Aval et celle de La Défense, pour contribuer à la décharge du tronçon central du RER A, mais aussi des RER B et D, pour accompagner le développement économique de la région en répondant aux demandes de déplacement actuelles et à venir, apparaît pertinent, compatible avec les autres projets : Arc Express, la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Et, il est surtout très attendu. C'est un grand encouragement pour l'ensemble de nos équipes qui, à RFF et à la SNCF, et au STIF, travaillent depuis longtemps sur ce projet et vont poursuivre.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

François-régis ORIZET, Directeur régional Ile-de-France de RFF : Je me sens en parfaite consonance avec tout ce que vient de dire Sophie Mougard et avant elle les autres intervenants. Donc, je vais vous épargner de le répéter, peut-être juste dire en complément en quoi ce débat public a été pour nous important et innovateur.

Quelque part, RFF est un vieux routier du débat public. On doit être les principaux clients, je crois, de la Commission nationale du débat public, avec 10 débats publics, le onzième étant Eole, fini aujourd'hui, et le douzième sur l'interconnexion sud a démarré lundi à Massy. Pourtant, on sent que tout est en train de changer.

Parmi ces débats publics, les cinq derniers concernent l'Ile-de-France et se déroulent tous en 2010 et 2011. J'ai cité effectivement l'interconnexion sud et Eole, mais au début de l'année 2010, on a eu Roissy Picardie, et l'année prochaine, on aura la ligne nouvelle Paris-Normandie, ainsi que la ligne dite Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

La grande différence porte sur l'Ile-de-France, et tous ces projets sont en interaction extrêmement forte avec les questions de transports urbains. Pour nous, c'est une véritable nouveauté.

Concernant Roissy-Picardie, de nombreux sujets ont émergé, notamment sur ce que l'on appelle le barreau de Gonesse. Il y a encore demain des discussions au STIF à ce propos.

Sur l'interconnexion sud, lundi à Massy, nous avons eu des questions sur le RER C. Les gens voient bien que tous ces systèmes dialoguent entre eux.

La ligne nouvelle Paris-Normandie a été évoquée tout à l'heure avec tout ce qu'elle pourrait apporter pour valoriser et apporter encore plus aux territoires qui vont être concernés par le projet Eole.

Le projet Eole lui-même est un projet de RER, nouveauté pour nous. A RFF, cela va être notre premier RER depuis notre création. C'est également un projet particulier en ce sens qu'une grande partie de son tracé, notamment tout ce qui est à l'Ouest, est en fait de l'amélioration du réseau existant. C'est également notre grande priorité avec celle du STIF, cette dimension d'amélioration d'un réseau existant. Donc, c'est un débat public tout à fait particulier.

Le deuxième élément, particularité également de ce débat public, porte sur le partenariat qu'il a permis de faire apparaître. Jusqu'à présent, RFF a fait tous ces débats publics seul. Nous étions seuls à la tribune pour présenter notre projet. Là,

vous avez vu cette équipe complète, avec le STIF autorité organisatrice et aussi avec la SNCF.

Au-delà de l'aspect institutionnel, cela signifie des choses importantes. D'abord, c'est un débat public qui a été beaucoup plus tourné vers les questions des usagers actuels. Quand on fait une ligne nouvelle, quelque part ce sont des usagers futurs qu'on essaie de capter par une ligne à grande vitesse. Les débats sont moins tournés.

Là, ce débat a été énormément en interaction avec les usagers actuels, les améliorations qu'ils attendent, et c'est tout à fait nouveau. C'est un débat, et c'est le propre de l'urbain, qui a fait apparaître que l'on était vraiment dans un système global. Les questions d'interconnexion avec les autres projets ont été évoquées. Le partenariat avec la SNCF traduit aussi que c'est un système technique. C'est un ensemble, on ne peut pas raisonner tout seul l'infrastructure. Il y a un lien beaucoup plus fort en urbain avec l'exploitant ferroviaire.

Voilà pourquoi pour nous, c'est un débat extrêmement intéressant et extrêmement novateur.

Je voudrais également, à la suite de ceux qui l'ont fait, remercier outre toute l'équipe projet, la Commission du débat public évidemment mais tous ceux (associations, municipalités, acteurs, vous-mêmes tous présents ici) qui ont contribué à la richesse et à l'intérêt de ce débat. Comme le disait Sophie Mougard, je rappelle que c'est effectivement un point d'arrivée pour le débat, mais surtout un point de départ pour nous.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

Michel GAILLARD : Maintenant, en quelque sorte, je vous rends la parole.

LA PAROLE AU PUBLIC : SENTIMENTS ET ATTENTES A L'ISSUE DU DEBAT

Claude LEROI, Vice-Président de la CCIP et Président de la CCI Hauts-de-Seine : En tant qu'ancien membre de la Commission nationale du débat public, je voulais vous dire que je joignais ma voix à celle de Sophie Mougard et de Jean Faussurier pour vous féliciter, vous-même, Monsieur le Président et toute votre équipe, pour la façon dont vous avez su mener ce débat avec autorité, maîtrise, et avec un sourire qui n'appartient qu'à vous.

Cela étant, je voulais me féliciter des premières conclusions que vous avez apportées, puisqu'elles rejoignent pratiquement la première intervention que j'ai faite lors de la première réunion. Donc, je ne peux que me féliciter des conclusions auxquelles vous arrivez.

Néanmoins, je voudrais faire deux remarques :

Eole doit rester Eole et mélangé à rien d'autre, car il y a quelques turbulences actuellement sur des grands projets. Eole doit rester un projet autonome, qui ne s'intègre pas dans un vaste ensemble mais qui est une liaison précise à réaliser de manière urgente.

Je suis un peu inquiet quand même, car je n'ai pas beaucoup ou suffisamment entendu parler du financement du projet. Dans ce domaine, si nous pouvions être rassurés, ce serait une bonne chose.

Michel GAILLARD : Question de financement, c'est peut-être un peu tôt, sauf si Mme Mougard souhaite en dire deux mots.

Sophie MOUGARD : Le projet du prolongement du RER E à l'Ouest fait partie du plan de mobilisation, porté par la région, par la ville de Paris et par les départements, soit 19 milliards d'investissements.

En face de cela, les élus ont travaillé pour identifier des pistes de ressources et proposer un plan de mobilisation avec un plan de financement bouclé. 12 milliards d'efforts des collectivités locales, c'est considérable. 5 milliards attendus notamment des recettes fiscales, ce que l'on appelait avant le FARIF (fonds d'aménagement pour la région Ile-de-France), qui est la taxe sur les bureaux, et 2 milliards attendus de l'État, prolongeant son effort au titre des contrats de projet.

Dans les débats qui ont lieu, et je me tourne vers Annick Lepetit, parlementaire, et adjointe à Bertrand Delanoë, en charge des déplacements et des transports, l'examen, qui est en cours, du projet de loi de finances rectificative 2010 ne peut que nous inquiéter.

Si les recettes fiscales attendues sont fléchées vers la Société du Grand Paris pour réaliser d'autres projets que ceux qui figurent au plan de mobilisation, comment fait-on pour boucler le plan de mobilisation ? La question est posée !

Yves BOUTRY, Vice-Président de l'Association des Usagers des Transports Ile-de-France : bonsoir. Les usagers vont s'exprimer aussi, puisque l'on a beaucoup entendu les maîtres d'ouvrage, que je remercie pour les informations qu'ils nous ont fournies et la gentillesse avec laquelle ils nous ont répondu. Je remercie aussi la CPDP et ses membres.

Je voudrais aller dans le sens des propos tenus par M. Orizet. Effectivement, je pense très intéressant de voir un débat public sur un projet d'amélioration de l'existant, même s'il y a un nouveau tunnel. Nous n'aurions pas été aussi favorables à la création par exemple d'une nouvelle ligne de banlieue vers l'Ouest parisien, qui comporterait du mitage, de l'étalement urbain, une multiplication des déplacements. Là, on s'intéresse vraiment à améliorer les conditions des habitants, et pour nous c'est une très bonne chose. Je ne dis pas qu'il ne faut pas de nouvelles lignes, il faudra une ligne de rocade, une ligne de Normandie. Ce n'est pas un projet ex nihilo, mais qui consiste à améliorer et à rendre plus efficace une ligne existante. De ce point de vue, c'est positif.

Je voudrais revenir sur un certain nombre de points, ce que vous avez dénommé la réaffirmation des attentes. Je vais énumérer quelques attentes que nous avons en tant qu'usagers, en partant de l'Ouest vers l'Est :

- Mantes-la-Jolie

On n'a pas eu beaucoup de détails sur la gare de Mantes-la-Jolie. On a appris qu'il y aurait un atelier. La situation est assez contrainte, puisque l'entrée de la gare de Mantes-la-Jolie comporte 5 voies, même s'il y a des travaux, comme il y a un certain nombre de trains supplémentaires qui vont circuler, notamment entre Les Mureaux et Mantes (5 trains supplémentaires par heure), Poissy et Mantes (2 trains supplémentaires par heure).

On a bien compris qu'il y aurait des travaux sur cette partie : travaux de signalisation, peut-être de voies supplémentaires. Néanmoins, la situation risque d'être critique, comme vous l'avez dit M. Gaillard, un certain nombre de trains de différentes provenances allant vers différentes destinations vont circuler, n'ayant pas tous la même politique d'arrêts.

Avec cinq trains de plus par heure, comment obtenir une fiabilité et une robustesse de circulation ?

- Poissy

La problématique porte sur la jonction avec la tangentielle Ouest. Lors de la réunion de Cergy, nous avons bien compris que les gens de Cergy auront une difficulté pour rejoindre Seine Aval, car ils ne pourront plus bénéficier de la correspondance à Houilles ou Maisons-Laffitte, comme ils le faisaient auparavant. Donc, il est important que la tangentielle Ouest desserve probablement la gare de Poissy Ville. Si elle ne dessert pas une gare du RER E, elle perd une partie de son intérêt. Puis, il faudra à un moment donné la prolonger jusqu'à Cergy, même si ce n'est pas le cas dans un premier temps. Ce sera intéressant pour les gens de Cergy et cela permettra malgré tout de compenser la diminution des arrêts de Houilles ou de Sartrouville qui les gênent.

- Problématique du bruit pour le saut-de-mouton à la gare du Pont de Rouen

Je pense qu'il faut vraiment bien étudier la problématique des murs antibruit et de l'isolation des quelques appartements qui sont concernés. Malgré tout, on ne peut pas dépenser des sommes phénoménales dans la création de tunnel, s'il y a une solution correcte capable d'être émise pour protéger les riverains qui sont peu nombreux. Un ou deux immeubles risquent d'être gênés par le bruit, mais pas plus.

Faut-il investir une somme considérable dans un tunnel pour deux immeubles, et nous sommes d'accord qu'il faille améliorer l'isolation phonique ? Cette question mérite d'être posée. Je n'ai pas pu participer à l'atelier sur le bruit, malheureusement je n'ai pas pu assister à toutes les réunions, je n'ai pas de détail sur le sujet.

- Gare Nanterre la Folie

Nous sommes favorables à cette gare, mais faut-il faire une correspondance avec Nanterre-Préfecture ? C'est assez vaste et large, on arrive à la terrasse 13 qui n'est pas très loin.

- Gare de La Défense

J'ai déjà donné mon point de vue sur le sujet. De toute manière, dans la mesure où l'on a à la fois les rocade et le RER E, il faudra repenser à Cœur transport, qui est saturé actuellement. Cœur transport est mal conçu du côté de la sortie en direction de l'esplanade. L'escalator pour sortir est prévu pour aller à la gare routière, il sert en fait pour aller à l'esplanade, quelque chose est mal conçu.

Il faudra améliorer la problématique de la desserte de l'esplanade.

- L'accessibilité

Quels trains faut-il mettre : des nouveaux trains tous à la nouvelle hauteur des quais (92 cm) ou pas ? Les trains actuels du RER E à l'Est seraient trop hauts.

- Nouvelle gare Evangile

Il y a la construction de la gare actuellement, les tiroirs pour l'exploitation d'Eole doivent être construits dans cette phase de travaux, afin de ne pas rouvrir un nouveau chantier dans quelques années. C'est bien de mutualiser ces deux chantiers.

- Desserte supplémentaire vers Roissy

Il faudrait garder la possibilité qu'Eole puisse un jour, comme cela avait été prévu à un moment donné, comme le tunnel l'autorise, offrir une desserte d'Eole supplémentaire vers Roissy. On a beaucoup de difficultés pour rejoindre Roissy. Même si l'exploitation n'est pas envisagée dans l'immédiat, au moins réfléchissons-y, et en tout cas ne bloquons pas cette possibilité.

Merci beaucoup.

Jean-Claude PARISOT, Ile-de-France Environnement : Le président Michel RIOTTOT d'Ile-de-France Environnement ne pouvant être présent à cette réunion ce soir m'a demandé de dire quelques mots.

Ile-de-France Environnement fédère 370 associations de protection de l'environnement, qui sont situées dans les huit départements de la région parisienne.

Ile-de-France Environnement est satisfait de la manière dont le débat public a été organisé. Il a permis de donner la parole à tous, notamment aux associations, que ce soit pendant des réunions publiques ou par écrit, par la rédaction de cahiers d'acteurs. La diffusion des documents provenant des maîtres d'ouvrage ou des acteurs du débat a été correctement assurée. Il faut donc remercier la commission, notamment son Président, Michel Gaillard et également son Secrétaire général, Aurélien Rateau, qui a beaucoup travaillé.

Nous attendons les suites de la concertation. Pour le moment, nous espérons que les modalités, qui ont été définies par Jean Faussurier, s'appliqueront et que nous continuerons ensemble jusqu'à l'enquête publique, et au-delà jusqu'à la mise en service du projet.

Concernant le projet lui-même, notre union constate qu'il est largement consensuel (terme que nous avons employé et que vous avez repris Monsieur le Président). Elle est donc favorable à sa réalisation rapide, et plus généralement à la mise en place rapide des transports collectifs en Ile-de-France, prévue par le plan régional de mobilisation des transports, afin de faciliter les déplacements, de réduire leur durée et d'améliorer la qualité de vie des Franciliens.

Toutefois, notre union s'interroge sur l'impact environnemental de tels projets qui risquent de favoriser davantage l'étalement urbain, une artificialisation des sols, une consommation de terres agricoles et en définitive à s'opposer à un véritable développement durable, lorsqu'ils sont transversaux et déployés sur plus de 120 km.

Ile-de-France Environnement a rédigé un cahier d'acteurs dans lequel il est fait un certain nombre de propositions pour enrichir le projet. Il serait trop long de les rappeler ce soir et je vais simplement évoquer les conclusions.

Ile-de-France Environnement est favorable à la prolongation du RER E, solution d'urgence pour améliorer la liaison Est-Ouest de la région. Néanmoins, seule la poursuite du rééquilibrage des emplois à l'Est de Paris permettra de réduire durablement la demande de transport. C'est quelque chose auquel le Président est très attaché, et n'a pas été repris.

Ile-de-France Environnement s'indigne de constater qu'un projet d'intérêt général est obligé de faire un crochet pour éviter de passer sous les tours de La Défense, alors qu'un sillon avait été prévu sous la dalle ainsi qu'une gare. C'est un sujet que l'on n'a pas abordé ce soir, je ne sais pas s'il est toujours d'actualité.

Michel GAILLARD : On l'a déjà évoqué et il a été répondu.

Jean-Claude PARISOT : Enfin, Ile-de-France Environnement demande que le trafic ferré après Nanterre fasse l'objet d'un doublement rapide des voies. Vous l'avez dit également. Il est inimaginable de faire passer sur les mêmes voies des Transilien, les trains Paris-Normandie, des RER A et E, sans que cela aboutisse à un ralentissement et à un trouble du trafic global. Ce sera le débat de l'an prochain sur la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Ile-de-France Environnement demande que le plan régional de mobilisation des transports soit encore accéléré, car les Franciliens souffrent énormément des retards accumulés depuis 30 ans.

Nous demandons que le maître d'ouvrage prenne en compte les différentes demandes exprimées pendant le débat, et notamment les acteurs associatifs.

Jean-Yves DURANCE, Vice-président de la CCIP : En tant que président de Viparis, je voudrais vous dire la grande satisfaction, que j'ai de vous accueillir ici, et de vous démontrer combien un arrêt à la Porte Maillot peut être utile, vous le voyez in situ.

Je ne reviendrai pas sur ce qu'a dit Claude Leroi tout à l'heure, mais au nom des acteurs économiques qui ont beaucoup travaillé ensemble sur ce sujet, nous sommes extrêmement heureux de la façon dont les débats se sont passés, dont vous les avez menés, dont l'ensemble de la commission a travaillé et dont les intervenants ont été extrêmement ouverts. Je ne vais pas m'étendre là-dessus, mais je veux vraiment vous le dire, c'est un plaisir que d'avoir des débats publics dans ces conditions.

Je voudrais juste revenir sur deux points qui sont liés, notamment le problème des délais. Cela a été dit par de nombreux participants. Nous savons qu'il existe des contraintes en termes de délai de réalisation, de délais d'études, etc. Nous pensons que 2020 est une échéance un peu trop lointaine, et nous avons la certitude que si les circuits de décision, que ce soit au niveau de l'État ou des maîtres d'ouvrage étaient revus avec un peu de hardiesse, nous pourrions gagner un certain nombre de mois, qui seront extrêmement précieux. Entre 12 et 18 mois gagnés sur un projet de 10 ans, c'est un changement assez profond dans la visibilité au niveau en particulier du développement de La Défense, dans la visibilité pour les salariés qui souffrent tous les jours et dans la dynamique que l'on a su créer. Donc, nous demandons avec insistance que tout le monde fasse preuve d'un peu de hardiesse. Ce projet fait l'objet d'un consensus très fort. C'est peut-être le moment de revoir les circuits de décision.

Pour effleurer un instant l'aspect financement, qui a été évoqué par Claude Leroi et Sophie Mougard, nous pensons nécessaire que, le plus vite possible le financement de la totalité du projet soit bien pris en compte et bien fléché, afin d'éviter que nous ayons les deux prochaines années, et une incertitude derrière. Nous avons vu trop de projets publics retardés à cause du projet de financement, il faut encapsuler. Les acteurs économiques savent ce que sont les développements de projets et de manière générale ils prennent en compte le financement dès le départ. Nous demandons que ceci soit fait également pour ce projet public.

Khedidja BENCHERIF, élue du 17^{ème} arrondissement de Paris : Bonsoir. Je veux d'abord remercier l'équipe qui a travaillé sur ce débat public pour le projet de prolongement du RER E. Nous avons soutenu avec toute l'équipe municipale l'arrêt à Porte Maillot, nous nous félicitons d'autant plus. Néanmoins, j'ai quelques préoccupations. Lorsque l'on a posé ce débat, il y avait également la possibilité que ce RER passe par la Porte de Clichy.

Le conseil d'arrondissement du 17^{ème} est concerné par la Porte Maillot et par la Porte de Clichy. Le quartier Clichy Batignolles attend 6500 habitants, le palais de justice, la police judiciaire. Nous n'avons peut-être pas assez parlé de la ligne 13, qui est plus que saturée. La ligne 14 devra être prolongée pour pouvoir désaturer cette ligne 13, mais elle est d'ores et déjà annoncée saturée aussi.

Je voudrais savoir dans ce cadre si, dans l'aménagement qui sera mis en place pour ce prolongement du RER, il serait possible de créer une fourche à Saint-Lazare pour assurer une désaturation de la ligne 13 entre Saint-Lazare et Porte de Clichy.

La réalisation et la livraison du RER E vont-elles se faire par lots ? Ce serait bien, au lieu d'attendre jusqu'en 2020, de pouvoir déjà profiter des premières stations. Est-ce faisable ?

Gérard MOULIN, CADEB : Le CADEB est un collectif de 15 associations de l'environnement dans la boucle de Montesson. Nous sommes membres d'Ile-de-France Environnement et de l'Association des Usagers des Transports. Les territoires que nous représentons : deux boucles de Seine entre Nanterre et Poissy, ont la particularité d'être sur le parcours d'Eole à Houilles-Carières, Sartrouville, Maisons-Laffitte, mais il n'est pas prévu d'y faire arrêter les rames dans nos communes qui pourtant au total comptent plus de 200 000 habitants.

Le débat a permis l'expression des usagers et des associations aux côtés des élus et des institutions. Il a permis au maître d'ouvrage de compléter son dossier sur des points qui étaient passablement oubliés dans le dossier initial, notamment la tangentielle Nord, la desserte de nos boucles de Seine, la ligne nouvelle Paris-Normandie.

Nous avons rédigé rapidement un cahier d'acteurs, qui a reçu le numéro un. Il contient cinq propositions pour enrichir le projet. Elles restent toujours d'actualité, même si le débat public nous a permis de les mûrir, de les situer dans un contexte plus large, de les confronter aux avis des autres acteurs.

Pour notre collectif, pour la plupart des acteurs associatifs et institutionnels, seule la création d'une ligne entièrement nouvelle vers la Normandie à partir de Nanterre permettra tout à la fois de desservir les territoires normands et l'Ouest francilien dans de bonnes conditions. Il sera alors possible de renforcer l'offre et de prévoir des arrêts supplémentaires sur la ligne existante. Cela demandera du temps et de l'argent. Il faudra trouver le bon tracé, respectueux de l'environnement et des territoires traversés.

Sans attendre cette ligne nouvelle, il est nécessaire de prévoir dès à présent un arrêt de rames d'Eole à Sartrouville pour assurer une correspondance directe avec la tangentielle Nord dont la mise en service est prévue en 2018, c'est-à-dire grosso modo en même temps qu'Eole. Cette demande fait l'unanimité.

Pour bien connaître la gare de Sartrouville, nous sommes conscients des difficultés techniques, mais il est impératif de rouvrir le dossier pour rechercher des solutions.

Le projet de suppression de l'arrêt actuel à Houilles-Carières n'est pas acceptable. Les compensations proposées avec la promesse d'un meilleur fonctionnement du RER A sont bien insuffisantes et aléatoires pour les usagers de cette gare.

C'est tout le schéma de desserte qui doit être repensé, incluant notamment le rétablissement de la liaison en heures creuses de semaine vers Paris - Saint-Lazare par la ligne L.

Concernant les nuisances sonores ferroviaires, il est impossible de s'en tenir à dire que le projet Eole n'aggrave qu'à la marge la situation actuelle. C'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Les points noirs doivent être traités, notamment quand le trafic de marchandises s'ajoute au trafic voyageurs.

Une nouvelle gouvernance : un comité de pilotage doit être créé entre les élus locaux, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France pour définir un véritable projet de maillage dans nos territoires. Les différents projets doivent être mis en cohérence, le maillage doit être complété. Le monde associatif doit être partie prenante de ce comité de pilotage, et les habitants régulièrement informés.

Si l'on avance sur tous ces points, le débat public d'Eole aura été véritablement utile.

Martine DEGROTT, Premier Maire-adjoint de Carrières-sur-Seine, Déléguée à l'urbanisme et à l'administration générale, Membre de la Communauté de Communes de la Boucle de Seine : Bonsoir à tous. On se connaît un peu, car j'ai participé à plusieurs débats publics. Je vais essayer d'être brève.

Je vous remercie de cette synthèse qui me semble très bien faite, et du travail de la CPDP qui l'a exécuté dans les règles de l'art.

Les élus et les usagers lors des débats publics ont exprimé notamment leurs attentes en termes de desserte d'Eole, et pour ce qui nous concerne une desserte à la gare de Houilles-Carrières, voire Sartrouville pour la boucle de la Seine.

De votre synthèse, je retiens qu'en réponse à nos attentes, vous semblez plutôt pencher pour une amélioration de la ligne A du RER. C'est très bien, mais nous ne souhaitons pas un lot de compensation à la place de notre liaison directe avec Saint-Lazare.

Nous souhaitons l'amélioration de la ligne A et un arrêt également d'Eole en gare de Houilles-Carrières, voire de Sartrouville. Aussi, nous attendons la suite des débats et insistons pour que les débats publics et les concertations ne soient pas uniquement une formalité pour les pilotes de ce projet, mais bien une véritable prise de conscience du problème des usagers. Donc nous voulons surtout que les usagers soient bien entendus, et je vous remercie de votre attention.

Pierre-Alain ROCHE, Directeur adjoint, responsable du pôle aménagement du territoire au Conseil général des Hauts-de-Seine : Nos élus ont joué le jeu durant tout ce débat d'être présents et de ne guère s'exprimer, afin de laisser la parole aux usagers et au public. Ce fut vraiment une volonté affichée. Ils vont se prononcer demain sur l'ensemble des débats en séance publique du Conseil général pour faire la synthèse à leur façon de l'ensemble des messages qu'ils ont entendus et qui ont été adressés. En attente de cette posture collective du Conseil

général, je voulais dire à quel point il a été apprécié dans ce débat sur Eole, le travail des maîtres d'ouvrage et la qualité de la préparation, car nous avons vraiment eu quelque chose d'excellente qualité, grâce à votre animation.

Nous craignons très honnêtement, et nous l'avions exprimé tout à fait au début, que ce projet souffre d'un effet de masque par rapport à la médiatisation très importante des débats sur les rocade, et ne trouve pas sa place auprès des médias dans l'opinion publique et dans le débat. Les faits nous ont donné tort.

Grâce à l'énergie qui a été dépensée par les uns et les autres, Eole sera très farouchement défendu demain au Conseil général avec une véritable priorité départementale sur ce projet. L'importance de ce débat, même s'il est bêtement consensuel et peut-être trop facile en apparence, ce projet qui réunit autant d'unanimité est vraiment quelque chose qui constitue pour nous une très grande priorité.

Tony LUONG, Paris 13ème : Bonsoir à toutes et à tous, je me présente pour la cinquième fois consécutive, j'ai 22 ans. On se connaît depuis longtemps. Je vous remercie pour le tracé choisi avec un arrêt Porte Maillot et une gare à La Défense au CNIT. Merci à tous et à plus tard.

Antoine GRUMBACH, architecte urbaniste : Je suis l'un des 10 architectes de l'atelier international du Grand Paris. Effectivement, le consensus est unanime pour dire que l'on a besoin d'Eole.

Je veux simplement faire deux remarques. L'approche des systèmes de transport passe d'abord par une réflexion étroite sur les problèmes d'intermodalité. A ce titre, je trouve dommage et regrettable que deux intermodalités, qui sont très importantes et indispensables à notre point de vue, la gare de Sartrouville d'une part et d'autre part l'intermodalité à Achères, afin d'assurer à tout l'ouest du Mantois de pouvoir aller à Cergy-Pontoise, ne soient pas évoquées.

Depuis quelques mois, un port à Achères de 500 ha est à l'étude. C'est une décision du Port de Paris. Hier, nous avons eu un débat sous la présidence du Préfet du Port. L'idée d'une gare pour la ligne Paris-Normandie à Achères est de plus en plus évidente afin de l'interconnecter avec tous les systèmes à l'Ouest de Paris. Je crois que l'importance d'Achères à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération parisienne est fondamentale. Il faut absolument intégrer des choses qui sont en train de se construire, car Achères deviendra effectivement un grand pôle de développement à l'Ouest parisien.

Un autre regret, même si je sais que c'est très compliqué, ayant eu l'occasion de m'en entretenir : je trouve quand même dans le débat public qu'on ne peut pas se limiter à une réflexion sur une ligne de transport. On doit articuler tous les éléments qui sont complémentaires à cette ligne, à savoir les gares, le stationnement (question redondante que tous les élus posent), la distribution par rapport à tous les autres systèmes de transport public. Il faut penser à une façon systémique l'approche des transports et dépasser un peu cette notion quelque peu dépassée pour nous de

considérer qu'on règle les problèmes de transport en travaillant seulement sur une ligne.

Michel GAILLARD : Merci beaucoup. Je ne l'ai pas souligné dans mes propos introductifs, mais la desserte du territoire Seine Aval a été abordée avec le franchissement de la Seine pour les habitants de la rive gauche, etc. La question que vous mentionnez a fait l'objet de nombreux questionnements et d'échanges, vous avez raison d'en rappeler l'importance.

Gilles LEBLANC, Direction générale des services du Conseil général du Val-d'Oise : Le Conseil général du Val-d'Oise, qui a demandé au début du débat qu'une réunion ait lieu à Cergy, a très fortement apprécié l'écoute de la Commission et des maîtres d'ouvrage sur la préoccupation des habitants de la rive droite de la Seine, que ce soit Cergy, la vallée de l'Oise ou le Vexin.

Le Conseil général a exprimé un avis unanime à l'assemblée départementale. Nous avons confiance dans la capacité des maîtres d'ouvrage à intégrer les demandes qui ont été formulées, que ce soit sur le schéma directeur de modernisation du RER A, préoccupation majeure dans cette partie de l'Ile-de-France et sur l'interconnexion à Achères.

Yves EGAL, Environnement Boieldieu La Défense : J'ai commis un cahier d'acteurs au nom de cette petite association et je voudrais profiter de cette séance pour souligner que la ligne recueille un très grand consensus, même si un petit inconvénient a été soulevé concernant la concentration d'actifs à La Défense. En tant qu'habitant de La Défense, observateur et connaisseur de La Défense, ce n'est pas du tout un inconvénient.

C'est très bien de concentrer les emplois, et l'on peut aussi en mettre ailleurs. Si les entreprises choisissent d'être à La Défense, c'est pour des avantages réels qu'elles observent : justement la desserte.

Construire des lignes de RER qui passent à La Défense est une manière de favoriser le transport en commun. Il est évident que parmi les gens qui se rendent à La Défense, comme je l'ai déjà dit lors d'autres séances, plus de 85 % empruntent les transports en commun ferrés, alimentés électriquement, sans effet de serre. C'est un acte fortement écologique que de concentrer les emplois à La Défense.

L'EPAD a l'habitude de dire que La Défense est le premier quartier d'affaires d'Europe ; ce qui est un peu faux. En fait, c'est le premier quartier d'affaires nouveau, fait ex nihilo. Les concentrations de bureaux sont plus importantes et même relativement plus importantes à La City, et même dans le quartier que l'on appelle le triangle d'or dans le huitième arrondissement. Donc, n'ayons pas peur du tout d'avoir plus d'emplois, plus de tours à La Défense, nous ne sommes pas encore dans les concentrations qui existent en Europe.

Didier LOURDIN, Directeur du développement durable et des transports de l'EPADESA : Merci Yves Egal d'annoncer qu'il faut encore plus de tours à La Défense, ce n'est pas moi qui dirai le contraire.

Naturellement ce soir, l'établissement public d'aménagement se réjouit d'abord de la qualité des débats qui ont eu lieu durant ce débat public. Nous remercions la sérénité des débats, le Président et son équipe, et bien sûr les maîtres d'ouvrage qui ont su apporter l'essentiel des réponses à toutes les questions qui ont été posées à chaque séance.

L'Etablissement Public d'Aménagement de La Défense et de Seine Arche se réjouit que le projet, sur lequel se fonde en partie le plan de renouveau de La Défense, initié par le gouvernement en 2006, puisse voir le jour. A la fin du débat public, nous avons déjà une certaine philosophie du projet. Le tracé par le tunnel direct est acté, en tout cas par le débat public. La gare de Porte Maillot, à laquelle nous croyons beaucoup, car elle fait partie d'un processus global d'urbanisme vu depuis La Défense jusqu'à Paris, là aussi on l'a entendu dans les débats, commence à voir le jour. Bien entendu, en ce qui concerne La Défense, c'est la gare du CNIT à laquelle nous tenons beaucoup, puisqu'elle est placée au cœur du dispositif de La Défense, qui elle aussi a été actée par l'ensemble des acteurs.

J'ai bien entendu les propos de Jean Faussurier tout à l'heure, qui fait poser une grande responsabilité à l'établissement public d'aménagement en ce qui concerne l'aménagement du futur pôle d'échanges de La Défense. Il est vrai que j'en avais parlé le 14 octobre dernier. Nous sommes prêts, avec différents acteurs, à réfléchir à de nouvelles études, à reconstruire, à repenser Cœur transport pour les années 2020 pour pouvoir accueillir les flux supplémentaires. C'est à la fois Eole sous le CNIT, c'est repenser Cœur transport avec l'ensemble des transports existants et c'est peut-être aussi accueillir les projets de rocade. Comme cela a été souligné, et tout le monde le sait, il y a une boîte réservée sous les Quatre Temps, qui pourrait elle aussi être greffée à ce nouveau Cœur transport, qui deviendrait vraiment pour le coup le premier d'Europe.

Concernant Nanterre, nous nous inscrivons dans le schéma d'une gare à La Folie, mais pour autant je vais profiter ce soir de la dernière occasion qui nous est donnée, à savoir que le débat public permet d'oser poser des questions. Sur le secteur des Groues, les choses ne sont pas encore figées, gravées dans le marbre. Je poserai une question notamment à RFF ou STIF : ne serait-il pas impossible d'imaginer un nouveau tracé, plus audacieux qui sortirait des rails tracés par la géographie ferroviaire du XIXe siècle et qui pourrait peut-être être plus direct entre le Pont de Rouen et l'entrée dans le tunnel du CNIT ? Cela nous permettrait d'imaginer un tout autre aménagement. Je crois que nous avons encore de nombreuses années devant nous avant que les Groues ne soient dessinées.

C'est ma question de ce soir : peut-on imaginer autre chose ?

Michel GAILLARD : Je vois qu'un challenge est lancé à RFF.

Yannick KEALL, Lycéen : Vous êtes tous membres d'une association ou d'un parti, je suis juste lycéen et j'ai quelques points à formuler.

Concernant les nuisances sonores, quand Eole sera réalisé, je suggère que des semelles en composite soient installées, cela a déjà été fait par Transilien SNCF pour le RER C ou D ; ce qui réduit énormément le bruit. J'ai déjà vu la démonstration et c'est assez spectaculaire.

Concernant les nouvelles gares, à La Défense pour le RER A, il y a quatre voies. Des services partiels à certaines périodes partent ou arrivent à La Défense, ce qui permet d'alterner. Cela existe à Magenta et Hausmann Saint-Lazare. Je pense qu'il faut absolument le faire pour Neuilly - Porte Maillot – La Défense CNIT – Nanterre la Folie et pour les autres gares qui doivent déjà avoir suffisamment de voies.

Concernant les trains, si le STIF et la SNCF achètent de nouvelles rames, en plus des MI 2N déjà en service, il serait souhaitable d'avoir des trains en surnombre en cas d'accroissement de passagers, comme sur le RER A, et non d'avoir le nombre suffisant de trains comme cela se voit sur la ligne L du Transilien.

Concernant l'aménagement intérieur des trains, il faudrait privilégier l'aspect fonctionnel à l'aspect confort. Il faudrait avoir plus de places pour les passagers debout, des sièges longitudinaux, notamment en période de pointe, au cas où Eole soit surchargé dans quelques années.

J'ai travaillé à l'atelier SNCF d'Achères, qui est gigantesque. Monsieur le Président, vous avez parlé du futur atelier de maintenance d'Eole à Mantes-la-Jolie, l'atelier d'Achères Grand Cormier est très vaste. Il y a beaucoup de trains qui arrivent, mais il peut y en avoir beaucoup plus avec Eole. Pourquoi ne pas utiliser l'espace qui nous est donné ?

Concernant le RER A (SACEM), ce sont des trains toutes les deux minutes. Un train entre en gare alors que l'autre n'est pas encore parti. Un nouveau système d'exploitation des trains va être mis en service (NEXt), cela va-t-il réduire l'intervalle ? Déjà que le RER A est surchargé, je ne sais pas ce que va apporter de nouveau ce système NEXt.

Michel GAILLARD : Merci. Franchement, beaucoup d'intérêt pour le sujet, bravo !

David MORGANT, Directeur de l'établissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval : Je voudrais rebondir sur trois points de vue qui ont déjà été donnés du côté de Seine Aval. Ce projet est très important pour le développement territorial de la Seine Aval, notamment dans toutes ses composantes. Ce n'est pas qu'un projet de train, mais aussi des rabattements de transport, de système de transport, de conception du développement urbain et aussi de développement économique. C'est tellement important qu'en Seine Aval, nous sommes assez pressés et je rejoins la remarque faite sur le temps de mise en service, les possibilités éventuellement liées aux travaux réalisés en Seine Aval dès 2017. Je sais que dans les transports, l'unité de compte est plutôt la dizaine d'années, mais ce sont des secondes qui sont très longues au niveau d'un territoire qui cherche à se développer.

L'importance du lien avec La Défense et les liens que nous pouvons avoir en termes de structure territoriale, de développement économique aussi bien du côté de La

Défense que du côté Seine aval, ce lien entre les deux établissements et les deux opérations d'intérêt national méritait d'être souligné.

Gil MEYLAND, représentant des personnes à mobilité réduite : Je suis voyageur très régulier en chaise roulante. Je suis très satisfait des réponses qui m'ont été données lors de la première séance et par la suite par les maîtres d'ouvrage. Je souhaiterais simplement émettre quelques attentes et quelques points de détail afin que l'on ne puisse pas dire, lorsqu'Eole sera mis en service, qu'on n'y a pas pensé, je n'attends pas forcément de réponse ce soir.

Pour moi, il y a deux aspects assez importants dans les détails d'accessibilité : les gares et les trains.

J'aimerais savoir quel type d'ascenseur sera prévu dans les gares. Actuellement, SNCF Transilien utilise énormément d'ascenseurs hydrauliques. Le problème étant que la pression d'huile ne fonctionne de façon optimum qu'entre 5 et 30°. Donc, ce ne sont pas vraiment des ascenseurs prévus pour l'extérieur. A la fin de la semaine dernière, compte tenu des conditions hivernales que nous avons rencontrées, sur la totalité de l'Ile-de-France, 62 % des ascenseurs ont été hors service plus de deux jours, je pense que ce n'est pas acceptable à long terme. Je souhaite que ceci soit pris en compte.

On demande aux personnes à mobilité réduite d'arriver dans les gares 20 minutes avant l'horaire du train. Serait-il possible d'envisager d'avoir un endroit au moins abrité, si ce n'est chauffé pour les personnes qui doivent attendre 20 minutes alors qu'il y a un train tous les quarts d'heure. En fait, on saute chaque fois un train lorsque l'on est en chaise roulante. Nous souhaitons obtenir des conditions un peu plus favorables d'attente, surtout que l'emplacement pour les fauteuils roulants se trouve en tête de trains et celle-ci se trouve au dehors des abris déjà construits sur les quais qui sont au centre.

Je ne sais pas si tout le monde a en tête à quoi ressemble un train à deux niveaux. Lorsque l'on a une chaise roulante sur la plate-forme en tête de trains, il y a d'un côté les deux accès escaliers, l'un qui monte et l'autre qui descend ; sur les côtés les portes. Où que l'on mette la chaise roulante, elle va forcément gêner le flux des autres voyageurs.

Par contre, dans les trains à un seul étage qui circule actuellement sur les lignes A et B, il y a un renforcement d'environ 80 cm qui permet de mettre les fauteuils roulants en sécurité, d'éviter les bousculades, d'éviter de bloquer les portes, car on parle beaucoup de largeur de portes pour fluidifier la montée et la descente.

Donc, j'aimerais savoir si ceci peut être étudié pour les éventuels nouveaux trains ainsi que la possibilité d'avoir des strapontins à cet endroit pour que les accompagnants des personnes en fauteuil roulant puissent rester à proximité, sans être obligé de s'asseoir sur les escaliers.

Je mets encore un dernier point pour les trains. Lorsqu'on est par exemple oublié par les services pour venir nous décharger, il est très difficile d'alerter le conducteur.

Tirer un frein d'alarme est impossible vu la hauteur où il se situe. Serait-il possible d'envisager un système permettant d'alerter le conducteur, lorsqu'une personne à mobilité réduite rencontre un problème, se trouvant juste derrière elle ?

Il y a un grand trou dans l'accessibilité du réseau Ile-de-France qui se situe au Nord-Ouest, c'est-à-dire au nord de Sartrouville, du côté d'Argenteuil etc. Pour les personnes à mobilité réduite, un arrêt d'Eole à Sartrouville permet une correspondance avec tous les réseaux bus qui ont été énormément améliorés et qui permet une desserte accessible à toute cette zone Nord-Ouest. Donc, nous soutenons cet arrêt à Sartrouville.

Merci beaucoup.

Michel GAILLARD : Merci bien, beaucoup de questionnements et d'observations. Je pense que tout ceci sera évidemment au compte rendu et parfaitement noté par les concepteurs du projet.

Annick LEPETIT, Députée de la 17^{ème} circonscription, Adjointe au Maire de Paris, chargée des déplacements, des transports et de l'espace public : Mesdames et Messieurs bonsoir. Je souhaitais moi aussi vous remercier pour la qualité du débat, la qualité du travail fourni. D'ailleurs, il y a unanimité pour saluer cette qualité sous votre présidence.

Nous avons de nombreuses réunions de débat public sur les projets de transport extrêmement importants pour notre région. Bien évidemment, nous nous en félicitons puisque nous avons besoin de ces projets de transport, nous avons besoin d'améliorer l'existant. Sophie Mougard en a dit un mot à propos du plan de mobilisation. Nous sommes avec beaucoup d'entrain dans la perspective de pouvoir appliquer une soixantaine de projets d'ici 2014, ce qui est énorme.

Nous attendons bien sûr avec impatience, ce qui est déjà lancé en termes de projets concrets, la modernisation des RER. Aujourd'hui, c'est celle-là qui pose principalement problème (nous le voyons et nous l'entendons) et la saturation de certaines lignes de métro.

Donc, je pense que les collectivités locales notamment, et un certain nombre de représentants qui se sont exprimés à la fois ce soir, mais aussi dans les débats qui ont eu lieu, sont extrêmement sensibilisés sur la question des transports collectifs.

Le projet qui nous est présenté, et dont le débat public se conclut ce soir, est un beau projet. Il fait consensus, et je pense qu'il faut s'en réjouir, cela montre qu'à la base ce projet a été réfléchi. Le choix du tracé en passant par la Porte Maillot, ne fait peut-être pas l'unanimité, mais en tout cas il est largement majoritaire. Bien évidemment, nous en prenons acte. Il faudra poursuivre les études techniques, les études de faisabilité, également aborder la question financière qui été soulevée tout à l'heure par le Président de la société du Palais des congrès. Il voulait que l'on n'escamote pas ce point et que nous allions vite. Il est vrai que cette question est importante, c'est un projet qui est estimé à 1,2 milliard, coût extrêmement important. Si nous devons travailler sur les gares, et notamment celle de la Porte Maillot, qui offre des

connexions extrêmement importantes ; ce coût supplémentaire serait estimé à 300 millions d'euros. Il est donc important que nous puissions faire un tour de table de ces questions le plus rapidement possible pour que des décisions soient prises. En tout cas, sachez-le bien, et je l'ai dit au nom du maire de Paris, nous sommes tout à fait partie prenante dans tous ces projets. Même si nous ne sommes pas forcément, Paris intra-muros, les plus intéressés, nous sommes convaincus que le développement de transport de banlieue à banlieue favorisera de fait les Parisiens. Aujourd'hui, nous ne pouvons plus penser un projet de transport sans penser à la métropole, c'est évident et tous ceux qui sont ici ce soir le savent.

Donc, nous aussi nous sommes pressés d'avoir les conclusions de ce débat. Je sais que vous allez très vite nous les envoyer afin que nous puissions prendre des décisions rapidement.

Marie-Christine PREMARTIN, Directrice générale adjointe au Conseil général de Seine-Saint-Denis : En tant que territoires de l'Est francilien, nous n'étions pas au départ identifiés comme spécialement concernés par ce projet de prolongement d'Eole à l'Ouest. Pour autant, nous ne pouvons que nous satisfaire justement que vous ayez noté parmi les points importants la question de la desserte à l'Est, que ce soit la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne ou la Seine-et-Marne, nous avons exprimé bien sûr tout l'intérêt de ce prolongement, mais aussi une réflexion sur l'amélioration de la desserte.

Cela améliorera bien sûr la desserte vers La Défense, mais on constate ne serait-ce qu'à la gare de Pantin, aujourd'hui déjà, des difficultés d'accessibilité lors de l'heure de pointe du matin. Il est vrai que cela doit se regarder de manière globale. Notamment, les trois départements attendent aussi qu'il y ait une réflexion en termes de schéma directeur. Le STIF a dit qu'un diagnostic était en cours. Donc, nous attendons aussi qu'il y ait une réflexion globale, même si le projet est extrêmement intéressant en soi.

Arnaud DUCHESNE : Je prends souvent le RER A pour me rendre sur mon lieu de travail. J'avais suggéré le 7 octobre dernier une extension du RER E de Poissy à Saint-Germain-en-Laye jusqu'à Saint-Nom-la-Bretèche, il serait intéressant encore de l'étendre jusqu'à Noisy-le-Roi, voire même Saint-Cyr – Versailles-chantiers. Une partie de ce réseau est déjà en service.

Le tracé ferroviaire existe déjà sur les cartes régionales, mais il est désaffecté. Cela désengorgerait en partie le RER A, mais aussi la ligne sur Mantes-la-Jolie et aussi La Défense.

Daniel JABTKO : Je suis un utilisateur du RER E, mais côté Est. Au départ, quand il a été vendu en RER E, c'était pour l'amélioration du RER A. C'est la première constatation qui a été faite en 2002 ou 2003. Mes craintes portent sur l'extension vers l'Ouest, déjà sur le côté Est on n'arrive pas à subvenir aux besoins ! A Val-de-Fontenay, à 8 h, le quai est noir de monde, un jour ou l'autre il y aura un problème. Le RER A en ce moment, c'est une galère. Si les répercussions qui viennent du côté Est se reportent vers le côté Ouest, y aura-t-il une amélioration du cadencement du

côté Est, surtout sur la branche de Tournan ? Nous avons un RER E toutes les 30 minutes et un RER A toutes les 10 minutes, donc les voyageurs se reportent vers le RER A.

Michel GAILLARD : Nous l'avons évoqué, il y a un schéma directeur en cours d'étude sur le réseau Est. Donc, je pense que dans les prochains mois, c'est un sujet qui viendra en discussion sur les territoires de l'Est.

Si vous le voulez bien, nous allons nous arrêter là. Je ne vais pas rappeler le calendrier, puisqu'il a été évoqué tout à l'heure mais simplement dire que nous avons déjà programmé une conférence de presse de présentation du bilan le 10 février 2011. Ceci vous donne la date d'arrivée du compte rendu, puisqu'il sera officiel ce jour-là. Ensuite, il y aura ce que l'on vous a rappelé comme délais.

En tout cas, merci à tous, encore une fois, pour un débat public qui a été serein et productif.

(Applaudissements).

Fin à 20 h 55.