

cndp

Commission particulière

du débat public
Prolongement
du RER E à l'ouest



► Compte-rendu du débat
public sur le projet de
**PROLONGEMENT
DU RER E A L'OUEST**

1^{er} octobre - 19 décembre 2010



www.debatpublic-rer-e.org

➤ **Ce compte-rendu a été établi par LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**
Michel Gaillard (président), **Olivier Guérin**, **Marie-Françoise Sévrain** et **Bruno de Trémiolles**.

Avec le concours d'**Aurélien Rateau**, secrétaire général de la CPDP, de **Laurence Tixier**, assistante de la CPDP et de **sedna**

Photos : **Myli Bourigault** (L'Œil du Diaph), **Alexandre Lardeur** (Sedna) et RFF - Cartes et graphiques : **Kyvan Farzami** (Sedna)
Création graphique et maquette : t e m p o r u e - Impression : Ateliers Demaille - Février 2011

➤ Compte-rendu du débat
public sur le projet de
**PROLONGEMENT
DU RER E A L'OUEST**

1^{er} octobre - 19 décembre 2010

▶ Avant-propos

par MICHEL GAILLARD, président de la Commission particulière du débat public

La Commission nationale du débat public a organisé un débat sur le projet de prolongement du RER E de Paris à Mantes-la-Jolie, projet présenté par Réseau Ferré de France (RFF) et le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Ce débat s'est tenu du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010. Conformément au code de l'Environnement, il a été préparé et animé par une Commission particulière du débat public (CPDP).

Il a porté sur un projet ferroviaire de 55 kilomètres destiné, selon le dossier du maître d'ouvrage, à :

- délester le RER A dans sa partie centrale,
- renforcer le maillage du réseau ferré francilien,
- renforcer la desserte du quartier de La Défense,
- améliorer l'offre de transport ferré en Seine Aval, entre Mantes-la-Jolie et Poissy,
- faciliter l'accès des habitants de l'est de l'Ile-de-France aux emplois situés à l'ouest,
- délester la gare Saint-Lazare,
- améliorer l'accessibilité du pôle TGV Paris Nord/Paris Est et de l'aéroport Charles-de-Gaulle,
- accompagner le développement des pôles d'emplois de la région.

Ce projet implique le percement d'environ huit kilomètres de tunnel, la création de deux ou trois nouvelles gares et la modernisation d'une voie ferrée existante sur 47 kilomètres. Le RER E prolongé pourrait transporter un demi-million de passagers par jour.

En préparant le débat public, puis au cours de son déroulement, la CPDP a concentré ses efforts sur les trois objectifs fondamentaux du débat :

- informer et faire participer le maximum de personnes concernées par le projet ;
- aborder, autant possible, tous ses aspects et impacts ;
- faire émerger des questions et propositions utiles à son enrichissement final.

En raison de son impact sur le système de transports collectifs francilien, le projet de prolongement du RER E pourrait modifier la vie quotidienne de près d'un tiers de la population de l'Ile-de-France. La Commission a donc voulu s'adresser aux riverains du tracé de l'ouvrage, mais aussi à tous les usagers actuels du réseau de transport collectif. Elle a multiplié les démarches d'information, grâce à son site Internet, à la presse - notamment celle des collectivités locales - mais aussi à une campagne de communication publique, par affiches, annonces publicitaires dans les quotidiens et sur le web, messages radio et distributions de documents dans les gares.

Le dispositif mis en place par la CPDP a contribué significativement à l'information et l'implication du public. Le débat s'est ainsi nourri d'un grand nombre de questions, d'interventions, de propositions, recueillies sur le site Internet, par courrier et courriels ou lors des dix réunions publiques organisées tout au long de ce débat. La diversité des intervenants a été tout à fait significative : le débat a mobilisé aussi bien les usagers des transports collectifs que les riverains, les associations, les acteurs économiques et les élus, et ce sur un territoire s'étendant de l'est de l'Ile-de-France à la Haute et Basse-Normandie.

A cet égard, la CPDP tient à remercier tout particulièrement les collectivités, les associations, les acteurs économiques, mais aussi la SNCF et la RATP qui ont contribué à la diffusion de l'information et, de ce fait, à la mobilisation du public.

Si l'opportunité du prolongement du RER E à l'ouest n'a pas été remise en cause, le débat public a permis de faire émerger de nombreux questionnements et des demandes d'amendement du projet ont été exprimées. La plupart des participants au débat attendent désormais que les suites données à celui-ci contribuent à l'amélioration du système de transports collectifs dans l'ouest de l'Ile-de-France.

Sommaire

▶	SYNTHÈSE DU COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC.....	9
▶	1. PREMIERE PARTIE : Saisine de la CNDP, installation de la CPDP, réparation du débat public.....	11
▶	1.1. La saisine de la CNDP par RFF et le STIF ; la décision de la CNDP ; son contenu	11
▶	1.2. L'installation de la CPDP	11
▶	1.3. L'équipe et les moyens de la CPDP	12
▶	2. DEUXIEME PARTIE : La préparation du débat public	13
▶	2.1. La préparation du débat public avec RFF et le STIF.....	13
○	2.1.1. Des échanges réguliers avec les porteurs du projet.....	13
○	2.1.2. L'élaboration du dossier du maître d'ouvrage.....	13
○	2.1.3. Faciliter l'accès du public à l'information sur le projet.....	14
▶	2.2. L'analyse du contexte et le choix d'une stratégie de communication pour le débat public.....	14
○	2.2.1. La CPDP à la rencontre des acteurs du débat	14
○	2.2.2. La prééminence des problématiques locales, des territoires aux attentes distinctes.....	15
	2.2.2.1 La prise en compte des problématiques locales dans le débat.....	15
	2.2.2.2 La Défense/Nanterre et Seine Aval, deux pôles du débat	16
	2.2.2.3 Les publics du débat	17
○	2.2.3. La stratégie de la CPDP pour le débat public ; les choix proposés par la CPDP à la CNDP ; la validation de la CNDP.....	17
	2.2.3.1 La prise en compte des enjeux locaux	17
	2.2.3.2 La mobilisation et l'information d'un public dont les origines et destinations sont très diverses.....	19
▶	2.3. Les outils d'information du public.....	19
○	2.3.1. La diffusion des documents du maître d'ouvrage.....	19
○	2.3.2. Les moyens habituels d'information mis en œuvre par la CPDP	20
○	2.3.3. La campagne de communication publique	22
▶	2.4. Les partenariats avec les collectivités et les médias.....	24
○	2.4.1. Une stratégie de partenariat ; ses caractéristiques.....	24
○	2.4.2. La diffusion de l'information par les collectivités territoriales et leurs services de communication	24
○	2.4.3. Premiers contacts avec la presse ; le suivi de la relation	25

▶ 2.5. Les réunions du débat public	25
○ 2.5.1. Les dix réunions publiques ; la participation du public au centre des préoccupations de la CPDP	25
○ 2.5.2. Une réunion commune avec les CPDP Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris	26
○ 2.5.3. Un essai : les “rencontres voyageurs”	27
○ 2.5.4. L’audition publique de Cergy-Pontoise	27
○ 2.5.5. L’atelier bruit	28
▶ 2.6. Les autres moyens de participation proposés au public	28
○ 2.6.1. Le site web	28
○ 2.6.2. Le courrier	29
○ 2.6.3. Les cahiers d’acteurs	29
○ 2.6.4. Les contributions	30
▶ 3. TROISIEME PARTIE :	
Le débat public et son déroulement	31
▶ 3.1. Le lancement du débat et la conférence de presse d’ouverture	31
▶ 3.2. La participation du public	32
○ 3.2.1. Les réunions publiques : mobilisation des futurs usagers, des élus et des acteurs économiques et associatifs	32
○ 3.2.2. Des cahiers d’acteurs nombreux rédigés par des entités très diverses	42
○ 3.2.3. L’expérience des “rencontres-voyageurs”	44
▶ 3.3. Une bonne fréquentation du site Internet	45
○ 3.3.1. Statistiques et chiffres clés	45
○ 3.3.2. L’origine des internautes	45
○ 3.3.3. Les questions posées	46
▶ 3.4. La couverture médiatique du débat public	47
○ 3.4.1. Une bonne visibilité sur le net	47
○ 3.4.2. Un bon niveau d’information du public sur le projet	47
○ 3.4.3. Les thèmes mis en avant par la presse	48
○ 3.4.4. L’image du débat dans les médias	48
▶ 4. QUATRIEME PARTIE :	
Les enseignements du débat public	49
▶ 4.1. La perception du projet par le public et les usagers des transports en commun	49
○ 4.1.1. Le prolongement du RER E à l’ouest : un atout pour le développement économique	49
4.1.1.1. Les enjeux du prolongement du RER E à l’ouest pour le territoire de Seine Aval	49
4.1.1.2. Le RER E et le développement de La Défense	50
4.1.1.3. Un outil indispensable pour décharger le RER A	50
○ 4.1.2. L’évolution de la desserte des territoires	50
4.1.2.1. L’évolution de l’offre de transport en Seine Aval localement contestée	50
4.1.2.2. L’exigence de fiabilité des usagers	51
4.1.2.3. Les demandes émanant des territoires non desservis par le RER E prolongé	51

○ 4.1.3. L'aménagement des gares et la réorganisation de l'offre de transport en Seine Aval	53
4.1.3.1. Les conditions de rabattement et de stationnement autour des gares rénovées	53
4.1.3.2. L'amélioration des conditions de transport sur la rive droite de la Seine	54
4.1.3.3. La mise en accessibilité des gares et des trains aux handicapés	54
○ 4.1.4. Le maillage et la cohérence avec les autres infrastructures de transport	55
4.1.4.1. Le consensus autour de la Porte Maillot et de la gare CNIT	55
4.1.4.2. L'implantation d'une gare à Nanterre fait débat	56
4.1.4.3. Les interconnexions et correspondances avec les projets ferroviaires en cours : Arc Express, Réseau de transport public du Grand Paris, Tangentielles Ouest et Nord	57
4.1.4.4. Le lien avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie	57
○ 4.1.5. La crainte de nuisances supplémentaires	58
4.1.5.1. Impacts et durée des travaux	58
4.1.5.2. Les questions relatives au bruit	58
○ 4.1.6. Le calendrier du projet	59
4.1.6.1. La date de mise en service du prolongement, jugée trop lointaine, a inquiété certains participants au débat	59
4.1.6.2. Des demandes de mesures transitoires pour les dix prochaines années	60
○ 4.1.7. Le financement du projet	60
▶ 4.2. Des interpellations lancées aux décideurs et acteurs du transport en Ile-de-France	60
○ 4.2.1. L'amélioration du service sur la partie est du RER E ; son éventuel prolongement	60
○ 4.2.2. La desserte du Val d'Oise	61
○ 4.2.3. Desserte et aménagement urbain	61
▶ 5. EN CONCLUSION : Le regard porté par la CPDP sur ce débat public	63
▶ 5.1. Regard sur le débat lui-même	63
▶ 5.2. Les attentes exprimées à l'égard du projet	64
○ 5.2.1. Le choix du tracé du tunnel et de l'implantation des gares nouvelles	64
○ 5.2.2. L'offre de desserte associée au projet	65
○ 5.2.3. Les services attendus de ce projet	66
○ 5.2.4. Les contraintes évoquées	67
▶ 5.3. Les points clés du débat	67
▶ ANNEXES	69
○ 1. Lettre de saisine conjointe du président de RFF et de la directrice générale du STIF adressée à la CNDP, en date du 18 décembre 2009	70
○ 2. Décision n° 2010/04 de la CNDP, en date 3 février 2010	72
○ 3. Décision n° 2010/05 de la CNDP, en date 3 février 2010	73
○ 4. Décision n° 2010/22 de la CNDP, en date du 7 avril 2010	74
○ 5. Décision n° 2010/53 de la CNDP, en date du 7 juillet 2010	75
○ 6. Communiqué de presse du 28 septembre 2010	76
○ 7. Le projet et le débat public dans la presse, d'octobre 2009 à décembre 2010 ...	78
○ 8. Eléments budgétaires	81

Synthèse du compte-rendu du débat public

Le 3 février 2010, la **Commission nationale du débat public** a décidé l'organisation d'un **débat public** sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest, en le justifiant par l'intérêt national du projet, ses impacts environnementaux et socio-économiques. Une Commission particulière, présidée par **Michel Gaillard** et composée de **Marie-Françoise Sévrain**, **Olivier Guérin** et **Bruno de Trémiolles**, a été constituée à cet effet.

Le projet, porté par le propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national RFF, maître d'ouvrage, et le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, consiste à **prolonger le RER E depuis la gare Haussmann-Saint-Lazare jusqu'à Mantes-la-Jolie**. Le tracé passerait par La Défense et Nanterre et nécessiterait la construction d'un tunnel d'environ huit kilomètres de long, entre Saint-Lazare et La Défense. Deux nouvelles gares, au moins, seraient réalisées, à La Défense et Nanterre. Enfin, un ouvrage d'art – qui permettrait de franchir l'autoroute A 86 et la Seine – serait construit à Nanterre et des aménagements de voies seraient prévus entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Le maître d'ouvrage a porté au débat **trois variantes de tracé de tunnel** (par la Porte de Clichy, par l'avenue des Ternes ou par la Porte Maillot), **trois emplacements de gares à La Défense** (sous le CNIT, sous l'avenue Gambetta ou sous le boulevard circulaire) et **trois possibilités de raccordement des voies existantes** aux nouvelles voies à Nanterre ("saut-de-mouton", au niveau du Pont de Rouen ou de la Seine, ou "terrier" sous les voies ferrées et la Seine).

Après **plusieurs mois de préparation** – et d'échanges avec le maître d'ouvrage et ses partenaires – la CNDP a ouvert le débat public le 1er octobre 2010. Dix réunions publiques ont été inscrites au programme, ainsi que trois rencontres avec les voyageurs. Après l'ouverture du débat, le calendrier a été complété par un atelier consacré à la thématique du bruit et une audition publique des acteurs du Val d'Oise.

Les **médias et les collectivités territoriales** ont, très tôt, été associés, à l'occasion de rencontres, d'échanges d'informations et d'actions de communication, qui ont garanti une mobilisation satisfaisante du public tout au long du débat public. Ainsi, 200 personnes environ ont assisté à chaque réunion publique ; 160 000 documents ont été distribués ; le site Internet de la Commission a enregistré plus de 25 000 visites et 300 articles de presse (web et médias traditionnels) ont été publiés.

Les chiffres du débat public

- 26 000 visites sur le site web du débat public www.debatpublic-rer-e.org
- 410 questions posées sur le site web, reçues par courrier et carte T
- 194 avis mis en ligne sur le site web
- 43 contributions et délibérations, mises en ligne sur le site web
- 48 cahiers d'acteurs rédigés par des collectivités, des associations, des acteurs économiques
- 10 réunions publiques, réunissant en moyenne environ 200 personnes
- 1 atelier bruit et 1 audition publique complétant les rencontres du débat
- 160 000 dépliants diffusés pour faire connaître le projet et inviter à participer au débat
- 300 articles de presse (web et 'papier') parus sur le sujet

Durant les trois mois du débat, si **l'opportunité du projet a suscité une approbation quasi générale**, liée au développement du territoire de Seine Aval et de La Défense, ainsi qu'à la nécessaire décharge du RER A, ses modalités ont, quant à elles, été largement débattues. Trois grandes thématiques se sont dégagées de ces échanges.

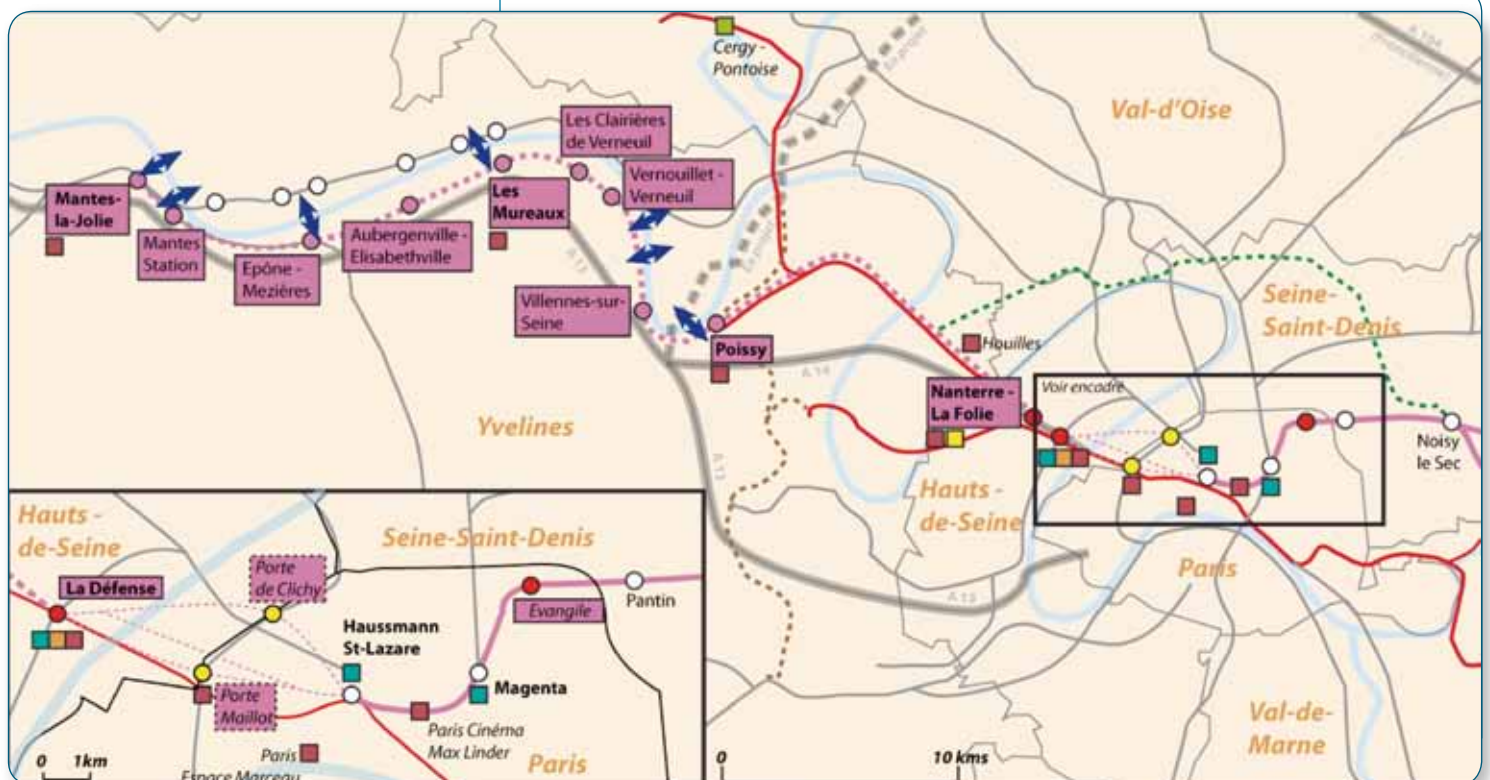
- La première concernait les **variantes portées au débat**. La grande majorité des participants se sont prononcés pour le tracé via la Porte Maillot, plus direct et assurant une décharge importante du RER A. Son corollaire, l'établissement d'une gare Porte Maillot, permettrait un maillage satisfaisant et des correspondances avec le RER C et la ligne 1 du métro. Une préférence a pu être constatée pour une réalisation de la gare de La Défense sous le CNIT, près de Cœur Transport. L'implantation des gares à Nanterre et la nature de l'ouvrage d'art de raccordement dans cette ville ont été confrontées aux enjeux d'urbanisme de la ville – coupures ferroviaires, développement du territoire – et de désenclavement de certains de ses quartiers.

- En second lieu, le **schéma de desserte** proposé a suscité de nombreuses réactions : les habitants des territoires non desservis par le prolongement du RER E se sont fait entendre et ont réclamé des solutions alternatives (Boucle de Montesson, quartier des Batignolles, Cergy-Pontoise). Les questions liées à l'aménagement des gares et de leurs abords, à la desserte fine des territoires, à la cohérence du projet avec le réseau de transports collectifs existant et futur – Tangentiels Nord et Ouest, métro en rocade Arc Express, Réseau de transport public du Grand Paris, Ligne Nouvelle Paris-Normandie – ont été largement abordées. Dans tous les cas, les usagers ont unanimement réclamé que soient renforcées la fiabilité et la qualité de service de l'offre francilienne de transport en commun (régularité, confort, sécurité).
- Enfin, des **craintes et des demandes** se sont exprimées au cours des réunions publiques. La perspective des travaux et de la mise en circulation de nouveaux trains a suscité des inquiétudes, en particulier pour ce qui concerne les nuisances sonores. Le calendrier de réalisation du projet avancé par le maître d'ouvrage a aussi été contesté, en particulier par les acteurs économiques soucieux de voir le projet réalisé au plus vite. Le public a encore interpellé les porteurs du projet sur la question de l'amélioration de l'exploitation du RER E à l'est et d'une meilleure desserte en transports collectifs du Val d'Oise. Enfin, il a été rappelé au maître d'ouvrage et à ses partenaires la nécessité de prévoir des gares, des quais et des rames enfin accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La Commission a clôturé le débat public dans une atmosphère de sérénité. Les porteurs du projet, en réponse aux interrogations du public, ont rappelé que le processus d'études et de concertation jusqu'à la réalisation du prolongement du RER E à l'ouest n'était qu'à ses débuts et que le public aurait encore beaucoup d'occasions d'être informé et de donner son avis pour contribuer à améliorer le projet.

Où s'est déroulé le débat public pour le prolongement à l'ouest du RER E ?

Le territoire du débat



Légende :

© Sedna, Kyvan Farzami, décembre 2010

Réunion du débat public	RER E actuel	Gare existante	Tangentielle Nord - Mise en service : 2014
Réunion du débat public multiprojets avec Arc Express et Réseau du Grand Paris	Variante de tracé proposée pour le tronçon souterrain	Nouvelle gare à réaliser	Tangentielle Ouest - En concertation
Audition publique	Prolongement à l'ouest sur l'infrastructure existante	Nouvelle gare en option	Franchissement routier de la Seine
Rencontre voyageurs	RER A	Gare existante desservie à terme par le RER E	Réseau autoroutier
Atelier bruit	Autre ligne RER / Transilien		

1. PREMIERE PARTIE : Saisine de la CNDP, installation de la CPDP, préparation du débat public

1.1 La saisine de la CNDP par RFF et le STIF ; la décision de la CNDP ; son contenu

Le 18 décembre 2009, conformément au Code de l'environnement, RFF, maître d'ouvrage, conjointement avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, ont saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) de leur projet de prolongement à l'ouest du RER E.

“La Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Cette décision est fondée sur les éléments suivants :

- **l'intérêt national du projet** devant assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie, conformément à l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, desservant les opérations d'intérêt national de Seine Aval et de Seine Arche, fiabilisant l'accès au pôle d'emploi de la Défense et améliorant les relations entre l'Ile-de-France et la Normandie,
- **les impacts du projet sur l'environnement** en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols,
- **les impacts socio-économiques** du projet pour le développement du Quartier Central des Affaires de Paris et du site de la Défense.”

Le 3 février 2010, la Commission nationale du débat public a décidé de soumettre ce projet à un débat public, dont elle assurera l'organisation (cf. la décision de la CNDP en annexe, en page). Elle a motivé sa décision dans les termes suivants :

La CNDP a précisé que “les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris, notamment sur le site de La Défense, devront être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat”.

1.2 L'installation de la CPDP

Le 3 février également, la CNDP a nommé **Michel Gaillard président de la Commission particulière du débat public** (CPDP) sur le prolongement du RER E à l'ouest.

Ancien cadre d'EDF, Michel Gaillard a été membre de la CPDP “Dénivellation et mise en souterrain de la RN13 à Neuilly-sur-Seine” et garant, nommé par la CNDP, de deux concertations sur le prolongement du tramway T1 à l'est et sur le prolongement de la ligne 14 du métro parisien.



De gauche à droite : Marie-Françoise Sévrain, Bruno de Trémiolles, Olivier Guérin et Michel Gaillard (président)

Sur proposition de ce dernier, le 7 avril 2010, la CNDP a nommé les autres membres de la Commission :

- **Marie-Françoise Sévrain**, conseil en environnement et vice-présidente de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs, ancien membre des CPDP “Liaison autoroutière Amiens - Lille - Belgique” et “Dénivellation et mise en souterrain de la RN13 à Neuilly-sur-Seine”,
- **Olivier Guérin**, magistrat honoraire à la Cour de Cassation et membre de la CNDP, membre de la CPDP Arc Express,
- **Bruno de Trémiolles**, ancien cadre de Pechiney-Alcan, président d'une association de sauvegarde du patrimoine.

► 1.3 L'équipe et les moyens de la CPDP

Une fois constituée, la CPDP, en coordination avec le maître d'ouvrage – qui, aux termes de la loi, finance l'organisation du débat public – a commencé à mobiliser et mettre en œuvre les moyens nécessaires à la préparation du débat public.

- Un secrétaire général, Aurélien Rateau, a été recruté par le président de la CPDP, ainsi que l'assistante de la Commission, Laurence Tixier.
- Des locaux, Tour Pacific à La Défense, ont été mis à disposition de la CPDP et de son équipe ; ils ont permis d'accueillir le public, de lui délivrer les documents du débat et l'information qu'il souhaitait sur le déroulement du débat public.
- Après des appels d'offres, plusieurs prestataires spécialisés ont été retenus pour assister la CPDP dans la préparation, la communication, l'organisation et le suivi du débat public :
 - le cabinet Sedna, pour le conseil et l'assistance à l'organisation du débat public, avec l'appui de l'agence Tempo Publicité, pour la création graphique, les campagnes presse et l'affichage public, et d'Alexandre Lardeur pour l'illustration photographique,
 - la société Denis Power, pour la logistique des réunions publiques, assistée par Béatrice Lallier (Feuill'express) pour la sténotypie des réunions publiques, Myli Bourigault (L'Œil du Diaph) pour les reportages photographiques lors des réunions publiques,
 - les Ateliers Demaille pour l'impression des documents du débat,
 - la société Etat d'Esprit pour la diffusion des documents d'information (tractage et courriers groupés).

Comme dans les autres débats publics, la Commission particulière a utilisé une extension de la plate-forme Internet de la CNDP (fournie par la société Aléaur) pour le site web du débat.

2. DEUXIEME PARTIE : La préparation du débat public

2.1 La préparation du débat public avec RFF et le STIF

Dès sa formation, la CPDP a tenu des réunions régulières avec les porteurs du projet, RFF et le STIF, pour préparer le débat public et entendre leurs propositions sur son organisation pratique.

2.1.1 Des échanges réguliers avec les porteurs du projet

Tous les jeudis, la CPDP s'est réunie dans ses locaux ; les porteurs du projet ont été conviés à participer à une partie de la réunion. Ces réunions de travail ont permis à la Commission à la fois de suivre et réorienter - quand besoin était - *l'élaboration du Dossier du débat public* et de préparer les événements et la logistique du débat.

Ces échanges réguliers ont été l'occasion pour la CPDP et les porteurs du projet, RFF et le STIF, de nouer un dialogue fructueux, dans un premier temps pour enrichir le Dossier du débat, afin qu'il soit considéré comme "suffisamment complet" par la CNDP pour permettre l'ouverture du débat.

2.1.2 L'élaboration du dossier du maître d'ouvrage

Trois versions successives du *Dossier du débat public* ont été proposées, dans cette période, par les équipes du maître d'ouvrage.

La CPDP a incité le maître d'ouvrage à rendre son dossier plus "pédagogique" et plus proche des préoccupations des usagers, pour une meilleure compréhension du projet et de ses enjeux par le public.

La CPDP a souhaité, en particulier, que le plan du dossier ne soit pas le seul reflet des préoccupations « techniques » du maître d'ouvrage (*quelles sont les réponses techniques apportées pour obtenir la meilleure desserte de l'ensemble du territoire ?*), mais aussi celui des interrogations « pratiques » du public (le service proposé gare par gare, l'évolution de la desserte actuelle, le calendrier prévisionnel...).

Ainsi, en particulier, la seconde version du dossier, élaborée en mai 2010, insistait plus sur l'évolution de l'offre de service en Seine Aval (horaires, temps de trajet...), qui aura un impact sur la vie quotidienne de tous les habitants de ce secteur, et moins sur les aspects techniques de la réalisation du tunnel entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, un élément du projet capital pour le maître d'ouvrage mais moins pour le public (cette infrastructure nouvelle n'ayant pour l'instant que des usagers "potentiels")¹.

Le texte du dossier et les illustrations qui l'accompagnent ont été jugés satisfaisants le 17 juin, lors d'une réunion entre la CPDP et les représentants du STIF et de RFF.

La version définitive du *Dossier du débat public* a été remise à la Commission particulière fin juin 2010. La CPDP a alors donné son accord pour que ce dossier soit soumis à l'examen de la Commission nationale du débat public lors de sa réunion du 7 juillet, en même temps que les modalités et le calendrier du débat qu'elle propose (*voir en annexes*).

¹ Après le début du débat, pour prendre en compte un nombre important de questions et de prises de position de participants aux réunions publiques, la CPDP a demandé aux porteurs du projet de compléter leur dossier initial sur le sujet de la desserte en Seine Aval. Le maître d'ouvrage a alors réalisé un document additionnel de quatre pages, consacré aux enjeux de la desserte en Seine Aval, qui a été diffusé sur le site web du débat public et dans les réunions publiques.

Le Dossier du débat public, publié en août 2010, était structuré en trois grandes parties :

- ▶ **Première partie. Améliorer les trajets de tous les jours en Ile-de-France :**
 - du quartier Haussmann-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, des disparités de développement
 - une nécessaire adaptation des transports publics aux besoins des Franciliens
 - les enjeux du projet : faire progresser la qualité de service dans les transports collectifs franciliens
 - mieux desservir La Défense et Nanterre
 - mieux desservir la Seine Aval
 - améliorer les liaisons entre la Normandie et l'Ile-de-France
- ▶ **Deuxième partie. Prolonger le RER E à Mantes-la-Jolie via La Défense et Nanterre :**
 - l'exploitation de la ligne RER E de Chelles-Tournan à Mantes-la-Jolie
 - les variantes de tracé de la ligne
 - les travaux
 - l'économie générale du projet
- ▶ **Troisième partie. Après le débat public :**
 - de la décision du maître d'ouvrage aux améliorations apportées au réseau avant la réalisation du projet

○ 2.1.3 Faciliter l'accès du public à l'information sur le projet

Tout au long du débat, durant lequel leurs relations se sont déroulées dans un climat de bonne volonté et de respect mutuel du rôle de chacun, **la CPDP a veillé à faciliter la compréhension du projet et de ses enjeux par le public en donnant l'occasion aux porteurs du projet de s'exprimer** dans ses propres outils de communication : ainsi en a-t-il été, en particulier, dans les trois numéros du Journal du Débat, où une place a été systématiquement faite à RFF et au STIF pour qu'ils expliquent leur projet et répondent aux questions du public.

▶ 2.2 L'analyse du contexte et le choix d'une stratégie de communication pour le débat public

○ 2.2.1 La CPDP à la rencontre des acteurs

Une des premières préoccupations des membres de la CPDP a été de s'informer des enjeux et des détails du projet proposé par RFF. En complément de l'étude du dossier et des discussions avec l'équipe du maître d'ouvrage, la CPDP a visité, dès avril, le tracé du projet. **La Commission a également rencontré des responsables de la SNCF**, exploitant des Transilien actuels et du futur RER E prolongé. Un responsable de Transilien SNCF s'est rendu au siège de la CPDP pour y présenter l'organisation des voies ferrées desservant Saint-Lazare et l'insertion du projet dans ce réseau. La Commission s'est rendue à la gare Saint-Lazare ; les stations de Magenta et Haussmann ont également été visitées à la fin du mois de juillet.

Un des principaux objectifs du projet étant d'accompagner le développement économique et urbain du pôle de l'EPADESA (qui réunit l'EPAD et l'EPASA), les membres de la CPDP et de l'équipe du maître d'ouvrage ont visité La Défense, sous la conduite de l'EPAD, pour mieux comprendre les possibilités d'insertion des gares, de correspondances entre les diverses lignes ferrées et de desserte des différentes parties du quartier d'affaires. Au siège de la CPDP, l'EPAD a été invité à présenter ses projets de développement dans le secteur des Groues, le projet de RFF devant desservir ce nouveau quartier.

Le maire de Nanterre a accueilli dans sa ville la CPDP, RFF et le STIF. Après leur avoir présenté ses projets de développement urbain, Patrick Jarry a conduit les membres de la Commission à "l'île ferroviaire", où sont prévues les voies de retournement du RER E, puis au pont de Rouen, à proximité du Petit Nanterre, afin de leur faire part de ses réflexions sur l'aménagement de ce quartier.

Dès qu'elle a été constituée, **la Commission particulière s'est engagée à rencontrer les principaux acteurs-relais** dans le périmètre du débat : collectivités, élus, associations, chambres consulaires, experts des transports franciliens, presse...

Une cinquantaine d'entretiens ont été organisés – parfois à la demande des intéressés – avec pour objectif de mieux appréhender le contexte et les enjeux du projet pour le territoire. Ces rencontres ont permis à la CPDP de mieux cerner les attentes des habitants du territoire, de comprendre leurs positions et de les inviter à participer activement au débat.

Ces entretiens auront aussi permis, en impliquant les relais traditionnels (élus, décideurs économiques, associations, presse...), de démultiplier l'information sur le débat public et ses événements. **Ils ont constitué, sans nul doute, un élément qui a très utilement contribué à la mobilisation du public, dans les réunions et autour du site web.**

Parallèlement, plusieurs rencontres avec des journalistes des principaux médias du territoire concerné par le projet ont contribué à cette mobilisation en sensibilisant la presse, très en amont, au débat et à son intérêt pour ses publics.

Les acteurs rencontrés par la CPDP pour préparer le débat

- Didier Arnal, président du Conseil général du Val d'Oise
- Frédéric Bernard, maire de Poissy
- Jean-François Bernardin, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise - Yvelines
- Laurent Beauvais, président du conseil régional de Basse-Normandie
- François Bony, maire d'Aubergenville
- Jean-Claude Boucherat, président du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France
- Anne Boquet, préfète des Yvelines
- Yves Boutry et Thierry Bourgogne, Association des Utilisateurs de Transports d'Ile-de-France
- Lydie Burbach, conseillère déléguée aux transports de la mairie de Villennes-sur-Seine
- Daniel Canepa, préfet d'Ile-de-France
- Michel Carrière, élu chargé des transports de la mairie des Mureaux
- Christian Cochet, directeur délégué de Transilien SNCF
- Daniel DAVISSE, vice-président du conseil général du Val-de-Marne chargé des transports et maire de Choisy-le-Roi
- Patrice-Henry Duchêne, responsable de la communication et des relations publiques de PSA Peugeot Citroën (Poissy)
- Jean-Pierre Dupont, président du Comité de pilotage de la Ligne à Grande Vitesse normande
- Jean-Yves Durance, président de l'AUDE
- Vincent Eble, président du conseil général de la Seine-et-Marne
- Jean-Christophe Fromantin, maire de Neuilly-sur-Seine
- Louis Gomez, président de l'Assemblée des Associations des Usagers de Paris-Saint-Lazare et de l'Ouest Francilien
- Daniel Hannotiaux, président d'Ile-de-France Environnement
- Jean-Paul Huchon, président du conseil régional d'Ile-de-France
- Patrick Jarry, maire de Nanterre
- Alexandre Joly, maire de Houilles
- Jacques Kossowski, maire de Courbevoie
- Brigitte Kuster, maire du XVII^e arrondissement de Paris
- Pascal Lazerand, maire d'Épône
- François Lebel, maire du VIII^e arrondissement de Paris
- Annick Lepetit, députée et adjointe au maire de Paris chargée des transports
- Claude Leroi, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-Seine
- Marie-Hélène Lopez Jollivet, maire de Vernouillet
- Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports de l'EPAD
- Hervé Marseille, vice-président chargé des transports au conseil général des Hauts-de-Seine
- Alain Le Vern, président du conseil régional de Haute Normandie
- Jacques Maheas, président de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien
- David Morgant, directeur de l'EPAMSA
- Philippe Nguyen Thanh, maire de Vernon
- Christian Olivier, directeur général des services de la mairie de Puteaux
- Katayoune Panahi, directrice générale de Defacto
- Jean-Claude Parisot, Collectif des associations de défense de l'environnement de la Boucle de Montesson
- Yves Ramette, directeur général adjoint de la RATP
- Luc Robert, directeur adjoint direction du développement SNCF Transilien
- Antoine Rufenacht, maire du Havre
- Jean-Claude Ruyschaert, directeur régional de l'équipement d'Ile-de-France
- Alain Schmitz, président du conseil général des Yvelines
- Pierre Simon, président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- Dominique Soulier, directeur général des services du conseil général de l'Eure
- Philippe Tautou, maire de Verneuil-sur-Seine
- Corinne Valls, vice-présidente du conseil général de Seine-Saint-Denis
- Christophe Venien, directeur stratégie urbaine de l'EPAD
- Marc Véron, directeur de cabinet du secrétariat d'Etat au développement de la région capitale
- Michel Vialay, maire de Mantes-la-Jolie

2.2.2 La prééminence des problématiques locales, des territoires aux attentes distinctes

2.2.2.1 La prise en compte des problématiques locales dans le débat

Les entretiens de la CPDP avec les élus et les acteurs économiques ont révélé **un consensus autour du projet. Presque toutes les personnes rencontrées se sont déclarées favorables au projet**, même si des maires de Seine Aval ont manifesté un

certain scepticism quant à ses probabilités de réalisation. De très nombreux acteurs ont annoncé qu'ils pèseront lors du débat public pour faire valoir l'intérêt du projet pour le développement économique de La Défense et de Seine Aval, voire même du secteur de la Porte Maillot à Paris et de Neuilly-sur-Seine.

Les usagers des transports en commun de Seine Aval ont été demandeurs d'informations quant aux conséquences pratiques du prolongement du RER E sur leurs trajets quotidiens. La prégnance des questions locales a été forte en raison de l'hétérogénéité du territoire impacté par le projet de RFF et du STIF. Lors des entretiens avec les acteurs de terrain, les enjeux locaux se sont révélés être une priorité pour les personnes rencontrées et ont souvent pris le pas sur l'intérêt général du projet, bien que celui-ci ait été constamment réaffirmé par ces acteurs.

Sur la base de ces échanges, la CPDP a décidé d'une **organisation du débat public sur le prolongement du RER E, qui privilégie la "territorialisation" du débat** (voir la carte en page 10). L'existence de plusieurs bassins de vie aux contraintes et besoins qui diffèrent a en effet conduit à prendre d'abord en compte les enjeux locaux tels qu'ils étaient perçus par le public.

Trois grandes zones géographiques sont ainsi apparues concernées par le projet : l'est francilien, le cœur de l'agglomération parisienne et l'ouest francilien.

• 2.2.2.2 La Défense/Nanterre et Seine Aval, deux pôles du débat

La desserte de La Défense et de Seine Aval a été un enjeu fortement perçu par les acteurs "institutionnels". Les thèmes de débat qui semblaient se dégager dès le mois de juin 2010 ont pourtant été sensiblement différents dans ces deux secteurs.

Dans le **secteur central, de la Porte Maillot à Nanterre**, les projets – parfois conflictuels – d'aménagement du territoire se sont étroitement mêlés à la question de l'accessibilité des quartiers en développement. La question du choix d'une gare à Porte Maillot, désirée par beaucoup d'acteurs économiques et d'élus parisiens, s'est révélée aussi importante pour l'ouest de Paris.

Plus à l'ouest, **la question de l'emplacement des gares du futur RER E a été liée au développement de La Défense et des nouveaux quartiers de Nanterre**. Les élus et associations de Nanterre ont demandé que le prolongement du RER E n'accentue pas davantage la coupure que crée, au milieu de leur commune, le passage des voies ferrées. A cela s'est ajoutée la concurrence entre les deux projets de rocales ferrées Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris, qui s'est répercutée sur le débat relatif à l'emplacement des gares du RER E.

Le projet de prolongement du RER E a plus directement intéressé le territoire de Seine Aval puisqu'il implique la modification de l'offre de service liée au principal moyen de transport en commun de ce territoire, l'actuel Transilien. **L'annonce de l'arrivée du RER y a été favorablement accueillie par une large majorité d'élus, les collectivités et les acteurs économiques**, comme tous en ont témoigné à l'occasion de leurs rencontres avec la Commission particulière.

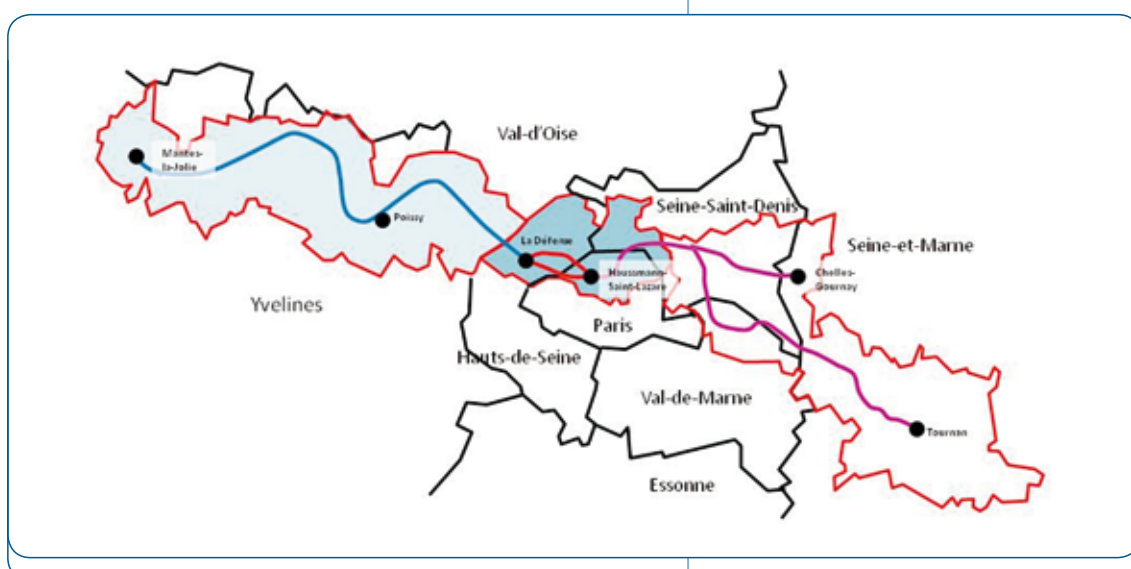
Quant à la population de ce territoire et aux usagers quotidiens de la ligne Mantes-Paris via Poissy, ils se sont dits en attente d'informations sur le schéma de desserte. **Les associations d'usagers et les maires ont craint notamment la suppression de trains directs et semi-directs et l'augmentation des temps de parcours** vers Paris. Ce thème a été particulièrement abordé à Poissy, où l'éventualité d'une suppression de la desserte par le RER A a suscité de vives inquiétudes.

Les associations se sont également inquiétées du bruit généré par la circulation des trains, de l'aménagement des gares (notamment pour **leur accessibilité aux personnes handicapées**) et de leurs abords (pour faciliter le stationnement et la circulation des voitures et bus de rabattement). Les questions de l'intermodalité et de la rénovation du système de transports en commun en Seine Aval ont été abordées à plusieurs reprises. Enfin, il a semblé, à l'issue des entretiens conduits par la CPDP, que la question du lien entre l'arrivée du RER et l'urbanisation accrue de la vallée de la Seine serait aussi portée au débat.

• 2.2.2.3 Les publics du débat

Ces échanges, ces rencontres, accompagnés d'un travail de documentation, ont permis à la Commission particulière de mieux identifier, au sein de la population directement concernée par le projet – environ 3,5 millions de personnes d'après les estimations du maître d'ouvrage –, trois grands groupes :

- **Les usagers potentiels du RER E prolongé à l'ouest**, habitants des communes de l'aire d'influence des gares :
 - les usagers de la Ligne J du Transilien (de Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie)
 - les habitants et salariés de La Défense et de Nanterre
 - les usagers du RER E actuel (de Chelles ou Tournan à Hausmann-Saint-Lazare).
- **Les habitants des communes situées à proximité du tracé** (en tunnel et en surface) **qui ne bénéficieront pas d'arrêt du RER E prolongé.**
- **Les usagers des transports en commun franciliens, potentiels bénéficiaires d'une désaturation de leurs moyens de transport quotidien** (principalement les tronçons centraux des RER A, B et D).



Le périmètre du débat et les départements concernés par le prolongement du RER E à l'ouest

○ 2.2.3 La stratégie de la CPDP pour le débat public ; les choix proposés par la CPDP à la CNDP ; la validation de la CNDP

• 2.2.3.1 La prise en compte des enjeux locaux

Après les entretiens individuels menés par les membres de la Commission, **des rencontres collectives ont été organisées afin de présenter aux élus, puis aux associations, le principe et les modalités du débat public** sur le prolongement du RER E, ainsi qu'un premier projet d'organisation de ce débat. Les participants ont été invités à faire part de leurs observations éventuelles. Le 15 juin 2010, une soixantaine de maires et présidents d'intercommunalités a été conviée à une réunion d'information à Poissy ; une trentaine d'associations a été, à son tour, invitée, le 24 juin, à une réunion similaire à Nanterre.

Le 15 juin, le représentant du maire de Houilles a confirmé la demande de sa municipalité de voir une réunion publique se tenir dans la commune afin d'y évoquer, notamment, la suppression, avec le RER E, de l'arrêt marqué aujourd'hui à Houilles par les Transilien. Cette demande a été appuyée par le représentant de la ville de Saint-Germain-en-Laye. **La Commission a jugé cette demande légitime et décidé d'ajouter une réunion publique à Houilles à son programme initial.** A cette remarque près, l'ensemble du dispositif a été approuvé par toutes les personnes rencontrées.

La CPDP a donc décidé l'organisation de **dix réunions publiques**, le choix de leur localisation, à savoir Paris, La Défense, Nanterre, Houilles, Poissy, Les Mureaux et Mantes-la-Jolie devant permettre aux habitants de chacun des bassins de vie traversé par le futur RER E de participer à une réunion de proximité (voir la carte en page 7).

Pour prendre en compte l'importance des problématiques locales, sans perdre de vue les objectifs globaux du projet et le débat sur son opportunité, le débat public a été structuré en deux phases.

Après la réunion d'ouverture, **la première phase a été l'occasion de débattre de l'opportunité et des objectifs du projet** en confrontant l'évolution de l'offre de desserte permise par le prolongement du RER E aux projets des territoires et aux attentes des usagers.

La seconde phase permettra d'aborder les enjeux locaux du projet, notamment les options de tracé et le choix de l'emplacement des gares.

La Commission s'est interrogée sur l'opportunité d'organiser des réunions publiques dans les communes desservies par le RER E actuel. Elle a conclu :

- que **les populations de l'est de l'Ile-de-France étaient d'abord préoccupées par l'amélioration du service proposé par le RER E à l'est** et son prolongement dans cette même direction, questions qui dépassent le cadre du débat public et les capacités de réponse des porteurs de projet au moment où se déroulait le débat. Le territoire desservi par le RER E à l'est n'était pas directement, à ce stade, concerné par le débat public,
- qu'il était difficile de déterminer des lieux de centralité pour rassembler le public potentiellement intéressé par le projet de prolongement à l'ouest, seul projet soumis au débat, public très dispersé dans les trois départements que traverse le RER E à l'est.

Cette réflexion a conduit la Commission à renoncer à organiser une réunion publique à l'est tout en renforçant la communication faite dans ce secteur sur le débat public. Ainsi, tous les usagers actuels du RER E seront invités, notamment par voie d'affichage public, par des annonces radio pendant plus de deux mois (sur *France Bleu Ile-de-France*) à participer aux cinq réunions publiques de Paris ou de La Défense.

Enfin, lors des rencontres de la CPDP avec des responsables politiques et associatifs normands, certains d'entre eux ont fait part de leur souhait de s'exprimer lors du débat public, notamment par le biais de cahiers d'acteurs. Toutefois, **l'enjeu du projet apparaissant assez éloigné des besoins et demandes du public normand**, davantage préoccupé par la desserte en trains Intercités (Vernon) et par la perspective de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, il n'est pas apparu utile d'organiser des réunions au-delà de Mantes-la-Jolie.

Les réunions publiques

Dates	Lieux	Thèmes
Jeu 7 octobre	Paris : Cinéma Max Linder 24 boulevard Poissonnière, 9e	Réunion d'ouverture du débat public.
Mardi 12 octobre	Mantes-la-Jolie : Ecole Nationale de Musique 12 boulevard Calmette	Quelle desserte pour le Mantois ? Quel atout pour le développement du territoire ?
Jeu 14 octobre	La Défense : Centre Cœur Conférence 110 Esplanade du Général de Gaulle	Un nouveau RER à La Défense. Quel intérêt pour ceux qui habitent et travaillent à La Défense ? Quelles évolutions du quartier d'affaires ?
Mardi 19 octobre	Poissy : Cinéma C2L 121 rue du Général de Gaulle	Quel effet sur la desserte de Poissy et le développement de Seine Aval ?
Jeu 21 octobre	Houilles : Le Triplex 40 rue Faidherbe	Le prolongement du RER E et la desserte de la boucle de la Seine.
Mardi 9 novembre	Paris : Auditorium Paris Centre Marceau 12 avenue Marceau, 8e	Le percement d'un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense : quel tracé ? quels travaux sur quelle durée ? quelles contraintes ?
Jeu 18 novembre	La Défense : Espace la Grande Arche Esplanade de la Défense	RER E, Arc Express, boucle du Grand Paris à La Défense : quelles gares ? quels échanges et quelles correspondances ?
Lun 22 novembre	Nanterre : Espace Chevreul 97 avenue de la Liberté	Le RER E prolongé et les projets d'urbanisme à Nanterre
Mardi 30 novembre	Les Mureaux : Espace des Habitants Avenue de la République	L'aménagement des gares de Seine Aval et de leurs abords. Comment faciliter les échanges entre les modes de transport ?
Jeu 16 décembre	Paris : Palais des Congrès 2 place de la Porte Maillot, 17e	Réunion de clôture du débat public.

- 2.2.3.2 La mobilisation et l'information d'un public dont les origines et destinations sont très diverses

Une autre question s'est posée à l'issue des entretiens avec les élus et acteurs locaux : comment mobiliser un public d'usagers, par nature d'origines et de destinations diverses, et ce sur un territoire très vaste. Pour informer de la tenue et du déroulement du débat public une population de plus de trois millions de personnes, les moyens habituellement employés lors des débats publics sont apparus nécessaires à la Commission, mais insuffisants.

C'est pourquoi la CPDP a décidé de **compléter les outils d'information habituels du débat public (site Internet, dépliants et journaux d'information, panneaux d'exposition...)** par **une campagne de communication publique**, pour mieux se donner les moyens d'atteindre le public concerné par le projet soumis au débat.

Cette campagne a conjugué :

- des **opérations de distribution à grande échelle** (140 000 exemplaires) du dépliant d'information sur le débat et le projet, dans les gares du RER E et de la ligne J du Transilien, ainsi qu'à La Défense ;
- une **campagne d'affichage** sur les quais des RER et autour de la gare Saint-Lazare annonçant l'ouverture du débat public puis, de façon plus ciblée, les dates et lieux des réunions publiques (*cf. 2.3.3 : les vagues d'affichage*) ;
- des **annonces publicitaires** dans les médias locaux "papier" (insertions dans Le Courrier des Yvelines et Les Nouvelles des Yvelines) ;
- deux "bannières" sur le **site du principal média d'information web d'Ile-de-France**, leparisien.fr ;
- deux vagues d'**annonces radios** sur France Bleu Ile-de-France (pour la réunion d'ouverture puis pour les autres réunions) du 20 septembre au 1er décembre 2010 ;
- un **partenariat avec la presse, les collectivités et les institutions** (*cf. 2.3 : les outils d'information du public*) ;
- une **campagne d'affichage sur les quais des gares RER et métros ainsi que dans les autobus** desservant le territoire du projet² ;

La CPDP a en outre décidé de la mise en place d'un dispositif original : les **"rencontres voyageurs"**. Ces moments d'échanges - à Saint-Lazare, La Défense et Magenta - avec les usagers des transports en commun avaient pour objectif de diffuser plus largement l'information sur le débat et d'apporter au plus grand nombre des réponses précises à des sujets de préoccupations partagés : temps de transports, correspondances ou bien encore calendrier du projet (*cf. 3.2.3 L'expérience des "rencontres voyageurs"*).

Le 7 juillet, le *Dossier du débat public* et les modalités du débat public ont été présentés par le président de la CPDP, Michel Gaillard, à la Commission nationale du débat public qui les a approuvés.

► 2.3 Les outils d'information du public

○ 2.3.1 La diffusion des documents du maître d'ouvrage

Les documents réalisés par le maître d'ouvrage ont été diffusés par publipostage à une liste de 564 "acteurs-relais" à l'ouverture du débat (élus, collectivités, associations, chambres consulaires, journalistes...), puis adressés à tous ceux qui en avaient fait la demande auprès de la CPDP, mis à la disposition des participants aux réunions publiques, ainsi que lors des rencontres voyageurs. Simultanément, ils ont été – comme tous les autres documents du débat – mis en ligne sur le site web du débat public.

Ont été diffusés, pour la durée du débat public :

- 6 000 dossiers du maître d'ouvrage
- 10 000 synthèses du dossier du maître d'ouvrage
- 6 000 Journal du Débat public n°1
- 10 000 Journal du Débat public n°2
- 6 000 Journal du Débat public n°3
- 215 000 dépliants de présentation du débat et du projet.

² Ces campagnes sur les quais du RER et du métro ainsi que dans les bus ont été offertes par la RATP et les compagnies de bus privées du territoire.

○ Le Dossier du débat public

Le **dossier du maître d'ouvrage** (140 pages) était divisé en trois grandes parties traitant :

- **des objectifs du projet** : contexte démographique et économique du projet, caractéristiques des déplacements des Franciliens et du réseau de transport, objectifs et impact du projet sur chacun des territoires traversés ;
- **de ses caractéristiques** : tracé, système de desserte, organisation des travaux, prévisions de trafic, impact socio-économique, coût et financement ;
- **du calendrier prévisionnel du projet** et des diverses procédures prévues par le maître d'ouvrage : décision post-débat public, concertation, études complémentaires, mesures à court terme pour améliorer l'offre de transport avant la réalisation du projet.

S'y ajoutaient en annexe la liste des "acteurs ferroviaires" et leur rôle dans le projet (RFF, STIF, Transilien SNCF, RATP), un glossaire de près de cent entrées et la liste des études réalisées au lancement du débat.

○ La synthèse du dossier

La **synthèse du dossier du maître d'ouvrage**, un document de huit pages, a été publiée au même moment que le dossier lui-même. Elle contenait, sous une forme très résumée, les principaux éléments du dossier :

- **la présentation du projet** et des trois variantes du tracé,
- **ses objectifs** : délestage du RER A, amélioration de l'accès à La Défense et Nanterre, de la fréquence des RER et renforcement de l'offre de transport dans la zone centrale de Paris,
- **les acteurs du projet** et leur rôle (RFF, STIF, Transilien SNCF),
- **le coût et le mode de financement**,
- **le planning prévisionnel des travaux**.

○ Le CD-Rom

Un **CD-Rom** a été édité, qui contenait, outre le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, les études techniques réalisées par le maître d'ouvrage :

- **études de trafics** (enjeux de déplacements et estimations de trafic du prolongement du RER E à l'ouest),
- **études d'infrastructures** (fonctionnalités des gares, études techniques des tracés et gares, enjeux de sécurité liés au choix de configuration du tunnel),
- **études environnementales** relatives au bruit et à l'évaluation carbone,
- **études** consacrées à la suppression de passages à niveau.

○ 2.3.2 Les moyens habituels d'information mis en œuvre par la CPDP

Comme dans les autres débats publics, la CPDP a réalisé et diffusé des moyens d'information et de communication avec le public : site web, Journal du débat, dépliant de présentation et panneaux d'information.

○ Le site web : www.debatpublic-rer-e.org

Parmi ces différents outils d'information, le site Internet du débat a joué un rôle essentiel et central : il a reçu 26 000 visites depuis son lancement, le 28 septembre 2010, jour de la conférence de presse d'ouverture du débat public, et jusqu'à la clôture du débat public, le 19 décembre.

Le site Internet a ainsi été le vecteur d'information principal du débat public (cf. 3.3 : *Une bonne fréquentation du site Internet*)

• le site web : l'information du public

Le site Internet a mis à la disposition du public l'ensemble des documents du débat :

- le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse
- les études du maître d'ouvrage : études de trafics, études d'infrastructures, études environnementales
- les newsletters du débat : au nombre de treize sur la durée du débat, elles étaient disponibles sur le site et envoyées par courriel à une liste de diffusion qui comptait 541 adresses électroniques à la fin du débat
- les compte-rendus synthétiques des réunions publiques, publiés dans les 24 heures



- les verbatim et compte-rendus détaillés, mis en ligne dans la semaine suivant les réunions
 - les trois numéros du Journal du Débat
 - une sélection des articles de presse traitant du débat ou des réunions publiques
- Le site a été ainsi continuellement enrichi. A la clôture du débat, il proposait près de 130 documents en téléchargement³.

• **le site web : la participation en ligne**

Le site a permis aux internautes de poser leurs questions sur le projet de prolongement du RER E, de déposer leur avis ou de proposer une contribution au débat. (cf. 2.6.1 : Les autres moyens de participation du public : par Internet).

○ **Le dépliant**

Publié dès l'ouverture du débat public, le dépliant (trois volets et une carte T détachable) présentait le débat public, ses objectifs, son agenda (et en particulier les dates et lieux des dix réunions publiques), les principales caractéristiques du projet – cette partie a été rédigée par les porteurs du projet – ; il donnait les informations nécessaires pour se connecter au site web et contacter la CPDP.



○ **Le Journal du débat public**

Trois numéros du Journal du débat public ont été publiés à la fin septembre (au lancement), mi-novembre (à mi-parcours) et en décembre (à la clôture) pour accompagner les grandes étapes du débat.

Il informait, de façon synthétique de l'objet du débat et de ses règles, des moyens de s'informer et de participer, des initiatives de la CPDP, des principales dates et événements du débat (réunions publiques, rencontres voyageurs...). Il rendait compte du déroulement et de la dynamique du débat : les thèmes abordés lors des réunions publiques, les chiffres de participation, l'analyse faite par les membres de la CPDP...

Dans chacun des trois numéros du Journal, la CPDP a proposé au maître d'ouvrage d'apporter un éclairage sur son projet (objectifs, modalités, calendrier...), de répondre aux questions du public, d'expliquer comment il prend – et prendra – en compte ses remarques et demandes.



○ **Les panneaux et les expositions**

La CPDP a réalisé des panneaux d'exposition pour expliquer, de manière pédagogique, le débat public et le projet qui en fait l'objet.

- **Deux panneaux préparés par la CPDP présentaient le débat public et ses modalités:** ses bases législatives, son principe et ses objectifs, les missions de la CNDP et de la CPDP, place du débat public dans l'élaboration du projet de prolongement du RER E, moyens d'information et de participation du public, calendrier et annonce des réunions publiques.

³ Documents du maître d'ouvrage, *Journal du Débat*, newsletters, compte-rendus des réunions publiques, contributions, cahiers d'acteurs...



- Six autres panneaux, dont le contenu était préparé par le maître d'ouvrage, présentaient le projet :
 - variantes de tracé, construction d'un tunnel et de nouvelles gares, aménagements de voies,
 - mais aussi l'objectif de désaturation du RER A aux heures de pointe, le nouveau moyen de se rendre à La Défense et Nanterre,
 - l'amélioration des trajets quotidiens en Ile-de-France et les gains de temps attendus, des fréquences de RER et des déplacements dans Paris
 - et, enfin, les acteurs du projet, son coût et ses financements, son calendrier
- Deux panneaux présentant le projet de façon plus concise ont également été conçus pour permettre l'installation d'une exposition de taille plus réduite.

La CPDP a organisé près d'une cinquantaine d'expositions dans les collectivités entrant dans le périmètre du projet.

Durant les mois de juillet et août 2010, elle a recensé les besoins des cent communes, communautés de communes et d'agglomérations concernées par le projet, afin de leur proposer d'installer ces panneaux, dans leurs locaux.

Au final, 47 collectivités ont souhaité disposer de supports de communication et ont ainsi pu efficacement informer leurs administrés de la tenue du débat public et de la teneur du projet présenté. Ces expositions ont été mises en place au début du mois d'octobre.

A chaque réunion publique du débat, la Commission a également organisé une exposition dans le lieu même où elle se déroulait.

Enfin, 5 expositions ont également été organisées, à l'initiative de Defacto et de l'EPADESA (à La Défense) et de la SNCF dans les gares de Haussmann Saint-Lazare, Magenta et Mantes-la-Jolie.

2. 3. 3 La campagne de communication publique

Une campagne de communication a été menée à l'échelle régionale afin d'élargir la diffusion de l'information concernant le débat public. Cette démarche, qui complétait et renforçait les outils traditionnels d'information du débat, a donné lieu à un affichage public, des annonces à la radio, dans la presse écrite et web, des diffusions massives des documents d'information sur les quais des gares.

o L'affichage public

Deux vagues d'affichage se sont succédées dans les gares du territoire concerné par le débat public et à leurs abords. Les affiches conçues par la CPDP ont été installées sur des panneaux publicitaires de deux mètres carrés (huit mètres carrés pour le réseau de panneaux de la gare Saint-Lazare), sur les quais et à l'extérieur des gares du RER E et de la ligne J du Transilien.



- Des affiches annonçant l'ouverture du débat public, son calendrier et indiquant les moyens de s'informer sur le projet et de participer au débat ont d'abord été mises en place sur **l'ensemble du territoire du débat**. Cette première vague a concerné les gares proches de Mantes-la-Jolie, Orgeval, Maisons-Laffitte, La Défense, Chelles, Pontault-Combault, Rosny-sous-Bois et Paris-Saint-Lazare entre le 20 septembre et le 17 octobre selon les lieux.

- Une seconde vague, destinée à mobiliser le public local pour les réunions publiques, a ensuite eu lieu au mois de novembre : des affiches spécifiques avaient été réalisées pour annoncer les autres réunions.

o Les insertions dans la presse de proximité des futurs usagers

- Des insertions publicitaires du calendrier du débat et des réunions publiques ont été faites dans Le Courrier des Yvelines et Le Courrier de Mantes, deux hebdomadaires diffusés dans le nord des Yvelines. Une page entière a, les 22 et 29 septembre, annoncé la réunion d'ouverture, puis, les 17 et 24 novembre, les réunions suivantes. Cette même page a été publiée dans le numéro d'octobre du magazine mensuel de l'exploitant de La Défense, Defacto Mag⁴.

- Des annonces publicitaires ont également été insérées sur le site Internet du Parisien – Aujourd'hui en France. Ces bannières ont été visibles sur la page "Infos locales" du site web du quotidien pendant deux mois et demi, du 20 septembre au 2 décembre.

o Des annonces sur France Bleu Ile-de-France pour informer et mobiliser au-delà du strict territoire du projet

Des annonces ont été diffusées à la radio, pendant une période de deux mois et demi, sur les ondes de France Bleu Ile-de-France (107.1FM), à raison de cinq fois par jour en moyenne. Chaque annonce avait une durée de trente secondes : elle informait sur la tenue d'un débat, invitait à y participer et indiquait les moyens d'informations mis à disposition du public.

Mois	Nombre de messages diffusés
Septembre	45
Octobre	105
Novembre	110
Décembre	5
TOTAL : 265	

- Une première annonce, diffusée avant le lancement du débat (du 20 septembre au 6 octobre), informait de la réunion d'ouverture du 7 octobre à Paris.
- Une seconde version, diffusée après cette réunion (du 7 octobre au 19 décembre) invitait les auditeurs à consulter le site Internet du débat public ou à téléphoner au siège de la Commission particulière.

o Les distributions dans les gares : à la rencontre des usagers

La CPDP, afin de compléter son dispositif d'information du public, a organisé la distribution de dépliants sur les quais ou dans les halls de gares. Plusieurs milliers de dépliants ont été distribués, durant deux heures à chaque fois, du 30 septembre au 29 novembre. Au total, 26 opérations de tractage ont eu lieu. La Commission a ainsi pu constater, lors des rencontres voyageurs ultérieures, que nombre d'usagers avaient ainsi déjà eu en main les dépliants du débat public et connaissaient le projet de prolongement.

RESEAU	PERIODE	DUREE	NOMBRE DE PANNEAUX
MANTES	20/09 au 03/10	14 jours	11
ORGEVAL	20/09 au 03/10	14 jours	20
MAISONS-LAFFITTE	20/09 au 26/09	7 jours	29
ECRIN ST LAZARE	21/09 au 04/10	14 jours	16
LA DEFENSE	04/10 au 17/10	14 jours	23
CHELLES	04/10 au 10/10	7 jours	47
PONTAULT	04/10 au 17/10	14 jours	17
ROSNY	04/10 au 17/10	14 jours	48
LA DEFENSE	08/11 au 21/11	14 jours	23
MANTES	15/11 au 28/11	14 jours	11
ORGEVAL	15/11 au 28/11	14 jours	20



Le texte de la première annonce radio

- o *Le prolongement du RER E, de Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, concerne trois millions de Franciliens. Venez en débattre avec RFF et le STIF, du 1er octobre au 19 décembre. Votre avis compte !*
- o *Une commission particulière neutre et indépendante anime ce débat public.*
Pour plus d'informations : numéro vert 0 800 618 618, www.debatpublic-rer-e.org
- o *Premier rendez-vous : jeudi 7 octobre à 19 heures, au cinéma Max Linder 24 boulevard Poissonnière Paris 9e, pour la réunion d'ouverture du débat public !*

⁴ Defacto a proposé à la CPDP cette insertion presse et l'a prise en charge.

Zones de tractage et nombre de gares concernées	Nombre d'opérations de tractage	Personnel sur place
Paris-Saint-Lazare/Haussmann	4	4
La Défense (4 gares)	7	13
Mantes-la-Jolie (4 gares)	4	8
Poissy (5 gares)	4	10
Houilles (3 gares)	3	10
Magenta	4	6

2. 4 Les partenariats avec les collectivités et les médias

2.4.1 Une stratégie de partenariat ; ses caractéristiques

- Le choix de la Commission a été, depuis l'origine et en faisant le constat d'un débat aux enjeux locaux, de s'appuyer sur les **collectivités territoriales** pour contribuer à diffuser l'information auprès du public concerné par le débat. Elle a établi, en amont de l'ouverture du débat, des contacts et une relation avec leurs médias (bulletin d'information municipal, lettre d'information, sites Internet) et services de communication pour leur proposer de relayer l'information sur le débat.
- Le même esprit a animé la Commission dans les contacts noués avec les médias locaux.

Quelques exemples de partenariats

La **Communauté d'agglomération de Mantes-en-Yvelines** s'est montrée tout particulièrement intéressée par les outils de communication proposés par la CPDP. Elle a proposé, en plus de diffuser les documents du débat, de prendre à sa charge l'édition d'affiches supplémentaires de présentation du débat public et de procéder à leur mise en place sur l'ensemble de son territoire, qui regroupe 17 communes, dont Mantes-la-Jolie.

La **ville de Courbevoie (92)** a, elle aussi, tenu à relayer l'information du débat, en apposant des affiches supplémentaires et en réalisant des opérations de boîtage des dépliants de la CPDP.

La **ville des Mureaux (78)** a, quant à elle, mobilisé son réseau d'affichage.

Defacto a assuré un affichage complémentaire d'annonce des réunions publiques sur le site de La Défense.

Enfin, la **SNCF** a proposé de mettre à disposition certains de ses panneaux d'affichage sur les quais et dans les Transilien du groupe V ainsi que de diffuser le dépliant du débat dans les gares.

La CPDP remercie tous ces acteurs pour la contribution précieuse qu'ils ont apportée au débat !

Cette démarche a porté ses fruits et le débat a ainsi pu bénéficier d'une bonne couverture médiatique, de la part des collectivités concernées et des **médias locaux**.

2.4.2 La diffusion de l'information par les collectivités territoriales et leurs services de communication

Les collectivités locales ont été fortement impliquées dans le débat public. Les contacts que la CPDP a pris avec elles se sont traduits par une forte mobilisation des publications des communes, des conseils généraux et des établissements publics de coopération intercommunale, qui ont efficacement contribué à informer la population de l'existence du projet de prolongement du RER E vers l'ouest, de la tenue du débat et de ses modalités⁶.

Ainsi,

- **52 expositions ont été organisées** sur le débat et le projet de prolongement, principalement dans les mairies ;
- **les documents du débat** (Journal du débat public n°1, dépliant, dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse...) ont été envoyés à **plus de 60 communes**, communautés d'agglomérations ou communautés de communes.

⁶ En amont du débat, la Commission s'est d'abord enquis des besoins et souhaits des collectivités en matière d'outils de communication. Après recensement des besoins auprès d'une centaine de collectivités concernées par le projet, elle a décidé de fournir des documents de présentation du projet et du débat aux communes et intercommunalités qui en faisaient la demande. ⁷ Par exemple, les sites web de Defacto, établissement gestionnaire de La Défense, et de la mairie d'Orgeval ont, le 25 août, relayé l'information sur la tenue d'un débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest en publiant Prolongement du RER E à La Défense et Seine Arche à Nanterre, un débat public pour vous informer et participer" (La Défense) et "Le réseau de transport public à Orgeval, ça roule" (Orgeval).

- les communes ont pu à leur tour mettre ces documents à disposition du public, en mairies principalement.

La constitution de ce fichier a, en outre, été l'occasion d'un premier contact avec les journalistes des collectivités et responsables de la communication. Plusieurs dizaines de communes ont manifesté, dès ce moment, leur intérêt pour le débat public et se sont mobilisées pour informer leur population. Les sites d'information et bulletins municipaux ont pu, dès le début du mois d'août, annoncer l'ouverture du débat public⁷.

Dans le même esprit, le premier communiqué de presse, diffusé à la mi-août, puis le second, juste avant l'ouverture du débat, ont été adressés à la presse des collectivités en même temps qu'aux médias traditionnels.

Une fois le débat ouvert, l'ensemble des acteurs locaux a été régulièrement tenu au courant de l'évolution du débat par l'envoi de "newsletters" du débat – il y en a eu 13 au total –, qui les ont informés des dates, lieux et thèmes des réunions publiques.

○ 2.4.3 Premiers contacts avec la presse ; le suivi de la relation

Dès le mois de juin, le président de la CPDP a rencontré plusieurs journalistes, pour établir un premier contact et les informer de l'organisation du débat public :

- **Frédéric Dumont**, directeur de la rédaction de la publication Ville, Rail & Transports
- **Pascal Gassart**, journaliste de Ville, Rail & Transports
- **Joël Szkaradek**, directeur de l'édition Yvelines du Parisien
- **Florence Hubin**, journaliste de l'édition Hauts-de-Seine du Parisien
- **Renaud Villafranca**, journaliste du Courrier des Yvelines

L'évolution du dossier, de son élaboration à la saisine de la CNDP par le maître d'ouvrage et le STIF, avait fait l'objet d'articles dans plusieurs journaux et sites d'information web depuis 2008, notamment dans Le Parisien. Plusieurs des journalistes contactés ont publié, à la suite de leur rencontre avec Michel Gaillard, des articles pour présenter le projet à leurs lecteurs et annoncer l'ouverture prochaine du débat.

La communication presse a été accompagnée, à la rentrée de septembre, de l'envoi d'un communiqué de presse et de l'invitation à la conférence de presse organisée quelques jours avant l'ouverture du débat, le 28 septembre.

Au cours du débat, les journalistes ont régulièrement été tenus informés du déroulement du débat, des lieux, dates et thèmes des prochaines réunions, des questions les plus généralement abordées, et ce, notamment, via la newsletter. L'envoi régulier des "newsletter" rédigées comme des communiqués de presse a permis, avant chaque réunion publique, de bénéficier d'une bonne couverture médiatique, notamment sur le web : environ 300 publications ont pu être recensées pendant les trois mois du débat public (cf. 3.4 : *La couverture médiatique du débat public*).

▶ 2.5 Les réunions du débat public

○ 2.5.1 Les dix réunions publiques ; la participation du public au centre des préoccupations de la CPDP

La préoccupation majeure de la CPDP a été de permettre au plus grand nombre de participants de pouvoir s'informer et s'exprimer lors de chaque réunion publique. Cet objectif a guidé l'organisation de l'ensemble de ces réunions.

La Commission a retenu une scénographie identique pour toutes les réunions publiques : les quatre membres de la CPDP occupaient une table au centre de la tribune, les porteurs du projet et leurs partenaires, une autre à leur gauche. De même, le déroulement de toutes les réunions suivait une progression similaire : dans un premier temps, le président de la CPDP, Michel Gaillard, présentait le débat public, ses objectifs et modalités. La parole était ensuite donnée au maître d'ouvrage, pour exposer, dans sa globalité, le projet de prolongement du RER E à la salle, tout en veillant à adapter ses propos aux effets

attendus sur la commune ou localité concernée (cf. 2.2.3.1 *La prise en compte des enjeux locaux*). Une troisième séquence – représentant environ les 2/3 de la réunion –, animée à tour de rôle par un des membres de la CPDP, s'ouvrait avec les questions de la salle (par oral ou par écrit sur des formulaires remis par les hôtes) et les réponses des porteurs du projet. Cet échange a été, dans chacune des réunions publiques, le temps fort de la soirée.

Pour le bon déroulement de cette prise de parole, des règles avaient été fixées par la CPDP. Elle a demandé au maître d'ouvrage d'organiser ses interventions afin de laisser le plus de temps possible à la séquence des questions/réponses. En outre, pendant cette séquence, le temps de parole – dans la salle comme à la tribune – a été limité à environ trois minutes, des exceptions étant bien évidemment tolérées dans l'intérêt du débat.

Les réunions ont duré environ deux heures et demi et ont permis de nombreux échanges, avec en moyenne plus d'une vingtaine de questions posées, chaque soir, par le public⁸.

Chaque réunion a donné lieu à un compte-rendu express, publié dès le lendemain sur le site Internet de la CPDP, et à un compte-rendu synthétique de quelques pages – également disponible ultérieurement sur le site Internet – qui, sur la base du verbatim des réunions publiques, reprenait les principaux points d'échanges de la salle avec l'équipe du maître d'ouvrage. Enfin, au fil de l'eau, tous les verbatims des réunions publiques ont été mis en ligne sur le site du débat.

Dès le lendemain, un débriefing rassemblait tous les membres de la Commission et les représentants des porteurs du projet.

○ 2.5.2 Une réunion commune avec les CPDP Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris

Le 18 novembre 2010 s'est tenue, à La Défense (Espace Grande Arche), une réunion commune aux trois projets qui concernent l'offre de transports collectifs en Ile-de-France : le prolongement du RER E à l'ouest, Arc Express et le Réseau de transport public du Grand Paris.

Dans la même période que celui consacré au prolongement à l'ouest du RER E se déroulaient (du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011) deux autres débats publics portant sur :

- le projet Arc Express : projet de métro automatique en rocade, situé en proche couronne. Maître d'ouvrage : le STIF.
- le Réseau de transport public du Grand Paris : projet de 155 kilomètres de métro automatique en double boucle, pour relier Paris et les pôles stratégiques de la région Ile-de-France et desservir le territoire de l'agglomération. Maître d'ouvrage : la Société du Grand Paris.

⁸ L'expérience de 13 ans de débat public montre qu'au-delà de deux heures de réunion en fin de journée, les échanges perdent rapidement de leur intérêt et que l'attention des participants baisse très rapidement. Il y a eu deux exceptions à cette organisation :
- la réunion commune de La Défense, (18 novembre) qui a réuni les trois Commissions du débat public traitant des projets de transport en Ile-de-France (Voir infra)
- la réunion de clôture du débat public (19 décembre) qui a laissé une plus grande place à la CPDP et aux porteurs du projet, afin de leur permettre de tirer les premiers enseignements du débat.

En effet, dès le début de l'année 2010, la Commission nationale du débat public avait demandé que soit organisée une réunion commune à ces trois débats, puisque les projets concernaient en partie le même territoire et que des interconnexions étaient prévues ou prévisibles. Dans sa décision du 3 février, la CNDP avait demandé que "*les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris, notamment sur le site de La Défense, devront être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat*".

Les trois Commissions particulières du débat public ont donc organisé, le 18 novembre, cette réunion commune, qui a été animée par le président de la CPDP sur le prolongement du RER E à l'ouest.

L'objectif fixé à la réunion était clairement délimité : permettre au public de disposer d'une information claire et complète sur l'effet de ces projets sur la desserte de La Défense et de Nanterre, les conditions de leur compatibilité et les gares envisagées.

Plusieurs **enseignements** ont pu être tirés de cette réunion (cf. 3.2.1. *Les réunions publiques : mobilisation des futurs usagers, des élus et des acteurs économiques et associatifs*) et, en particulier :

- un réel **intérêt du public** pour cette réunion multi-projets : elle a rassemblé environ 650 personnes, dont un grand nombre de personnalités, d'élus et même plusieurs ministres ;
- une demande d'une plus grande **visibilité à l'échelle de l'Ile-de-France** : les participants au débat ont voulu précisément savoir ce que leur proposent les trois maîtres d'ouvrage ; une intervenante a réclamé qu'une carte commune des trois projets soit établie et diffusée, afin de représenter leurs différences et complémentarités ;
- le souhait de pouvoir appréhender la **cohérence** entre les projets a été clairement formulé : un autre intervenant s'est inquiété de la multiplication des débats sur des projets particuliers, alors que, a-t-il dit, la préoccupation des usagers est d'avoir une vue d'ensemble, de comprendre comment ils concourent ou non, et dans quels délais, à l'amélioration des transports collectifs en Ile-de-France.

○ 2.5.3 Un essai : les “rencontres voyageurs”

La Commission particulière a souhaité expérimenter des “rencontres” avec les voyageurs. Organisées dans les principaux lieux d'interconnexion du RER E – futur et actuel – avec les autres lignes du réseau francilien à des heures de fort passage, ces rencontres avaient pour objectif de se porter à la rencontre des usagers au moment même de leurs déplacements quotidiens afin de les informer de l'existence du projet et de la tenue du débat public. Elles ont permis aux usagers de s'informer grâce aux documents qui leur ont été distribués, ou en visitant l'exposition itinérante mise en place, mais aussi de donner leur avis par écrit ou en posant des questions à l'équipe du maître d'ouvrage (cf. 3.2.3 *L'expérience des “rencontres voyageurs”*).

Trois rencontres avec les usagers, d'une durée d'environ 3 heures ont été organisées :

- à la **Gare Haussmann Saint-Lazare**, le 6 octobre, entre 16h30 et 19h30 ;
- sur l'**Esplanade de La Défense**, le 11 octobre entre 11h30 et 14h00 ;
- à la **Gare Magenta**, le 8 novembre de 16h30 à 19h30.

○ 2.5.4 L'audition publique de Cergy-Pontoise

Plusieurs élus et acteurs économiques du Val d'Oise, qui s'inquiétaient depuis longtemps de ce que le prolongement du RER E ne concerne pas directement leur territoire, ont demandé à la CPDP l'organisation d'une réunion pour donner leur avis sur le projet et faire entendre leurs souhaits. La CPDP a décidé d'organiser une audition publique à Cergy-Pontoise le 23 novembre, avec l'objectif de donner la parole et d'entendre les acteurs politiques, économiques et associatifs qui l'avaient saisie.

Les prises de parole ont essentiellement porté sur cinq thèmes (cf. 3.2.1. *Les réunions publiques : mobilisation des futurs usagers, des élus et des acteurs économiques et associatifs*) :

- l'accompagnement du développement et de la croissance du territoire, compte tenu de la croissance attendue de la population et des logements, du développement de l'emploi et du pôle universitaire (le troisième d'Ile-de-France).
- les liens entre le RER E et le RER A : le délestage du RER A, la qualité de service, la régularité, la fiabilité et le confort.
- la cohérence avec les autres projets : la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, les Tangentielles Ouest et Nord, le Réseau de transport public du Grand Paris, Arc Express ; la question des points de convergence (Confluence, Achères).
- le déséquilibre de la desserte entre Cergy-Pontoise, Poissy et Saint-Germain-en-Laye, relativement au poids économique et démographique de ces trois agglomérations.
- les travaux et la sécurité : les conséquences des travaux pour les usagers, l'automatisation de la ligne.

Plusieurs thèmes ont été abordés, parmi lesquels :

- le maillage du territoire desservi et l'interconnexion entre les différents réseaux de transport existants et à venir ;
- l'implantation des gares à l'étude sur le site de La Défense ;
- l'accessibilité des gares et des rames aux personnes à mobilité réduite ;
- le financement de ces projets.

○ 2.5.5 L'atelier bruit

La réunion publique organisée à Poissy le 19 octobre a fait émerger de nombreuses réclamations et demandes d'explication sur la question du bruit provoqué par le trafic ferroviaire. Les riverains des lignes actuelles, qui déclarent souffrir du bruit des trains, se sont inquiétés de la gêne supplémentaire que pourrait occasionner le RER E prolongé. Ils ont en particulier demandé comment seront prises en compte les nuisances sonores le long du trajet, et quelles mesures de protection seront prises. Ils ont aussi réclamé qu'à l'occasion du prolongement, les "points noirs bruit" actuels soient traités.

Deux jours plus tard, lors de la réunion de Houilles, Michel Gaillard a annoncé l'organisation d'un atelier de travail consacré à la thématique du bruit et de son traitement : *"La question du bruit a été très présente dans le débat à Poissy. Suite à cette rencontre, nous avons pris la décision d'organiser un atelier qui traitera spécifiquement de ces questions, sur tout le tracé ; nous vous inviterons, associations, élus, riverains. Ce ne sera pas une réunion publique, mais bien un atelier de travail."*

Le 6 décembre à Nanterre, cet atelier a réuni, autour de la CPDP, du maître d'ouvrage et des experts, une quarantaine de personnes représentant les collectivités et les associations environnementalistes et de riverains qui avaient été invitées.

Cet atelier a permis d'entendre tout à la fois des exposés techniques mais aussi les expériences des riverains concernés au quotidien (cf. 3.2.1. *Les réunions publiques : mobilisation des futurs usagers, des élus et des acteurs économiques et associatifs*).

Jacques Lambert, de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), a mis en lumière les différentes méthodologies utilisées pour mesurer et rendre compte du bruit, puis présenté les réglementations en vigueur.

Fanny Mietlicki (directrice générale de Bruitparif) a fait un point sur le bruit dans le périmètre du projet.

Cora Cremezi-Charlet (SNCF) a expliqué comment le bruit est produit par le matériel roulant : les moteurs, le roulement sur les rails. Elle a également rappelé les seuils maximaux autorisés par la réglementation.

Jean-Philippe Regairaz (AcousTB, le bureau d'études qui a réalisé une étude "bruit" préalable sur le trajet du prolongement du RER E pour le compte de RFF), a présenté une estimation d'évolution du bruit entre la situation de référence (trafic actuel) et à l'issue de la réalisation du projet. Son étude a fait apparaître que le prolongement aura peu d'effets sur le niveau sonore global, mais qu'il pourrait, dans l'hypothèse la plus négative, contribuer à la création de vingt-six nouveaux "points noirs bruit", notamment dans le secteur des Mureaux.

Nathalie Vinciguerra (RFF) a présenté les différentes possibilités techniques de protection qui pourraient être mis en œuvre (écrans, isolation des façades) le long du tracé prolongé, pour diminuer les nuisances sonores.

Les élus et associations présents ont exprimé leur inquiétude de voir leur situation se dégrader avec la mise en œuvre du projet. Ils ont en outre particulièrement insisté sur la situation actuelle, sur le bruit existant, et ont à ce titre demandé au maître d'ouvrage de se pencher également sur l'amélioration de l'existant.

RFF a souligné que cet atelier visait avant tout la transparence : il a permis de diffuser des informations et des éléments d'étude : ses représentants ont indiqué que les remarques et demandes du public seraient prises en compte. D'autres études sont d'ores et déjà programmées et les mesures de protections seront envisagées en leur temps.

▶ 2.6 Les autres moyens de participation proposés au public

○ 2.6.1 Le site web

Dès avant l'ouverture du débat, la CPDP a créé et lancé son site Internet, extension de celui de la CNDP. Ce site a permis une participation forte du public : **plus de 400 questions posées par ce biais, presque 200 avis déposés et 42 contributions postées** ont été recensés à la fin du débat.

Outre les documents d'information sur le projet et le débat, le site prévoyait en effet une rubrique spécialement dédiée aux questions et contributions, un onglet "Participer" menant aux rubriques "Posez votre question" et "Donnez votre avis". Pour respecter le calendrier du débat, les pages informatives ont été ouvertes dès la fin septembre, quand les rubriques participatives n'ont été activées qu'à partir du 1er octobre, et désactivées – bien qu'encore accessibles – dès la clôture du débat, le 19 décembre.

Afin d'éviter les redondances, les internautes étaient invités à lire les questions déjà posées et les réponses apportées par le maître d'ouvrage avant d'en rédiger une nouvelle. L'architecture du site était adaptée à ce cheminement.

- Les questions posées par le biais du site Internet étaient immédiatement transmises aux équipes du STIF et de RFF, qui communiquaient leur réponse à la CPDP après les avoir rédigées. Les membres de la Commission validaient la mise en ligne et la transmission de ces réponses, éventuellement après avoir demandé un complément aux porteurs du projet.
- Les visiteurs du site web pouvaient également déposer des contributions et faire part de leur avis sur le projet. Ces contributions et avis, après vérification de leur conformité avec les règles du débat public, étaient mis en ligne.

Le site Internet a ainsi bien joué son rôle de lien entre le public concerné par le débat, la CPDP et le maître d'ouvrage (cf. 3.3.1. *Statistiques et chiffres clés du site Internet*).

○ 2.6.2 Le courrier

L'ensemble des documents d'information réalisés pour le débat public faisait mention de l'adresse de la CPDP à laquelle pouvaient être envoyés tous les avis et questions du public. Tous ont reçu une réponse dans les plus brefs délais.

Deux possibilités existaient pour l'envoi de contributions par courrier :

- sur papier libre, à l'adresse de la CPDP ;
- par l'envoi d'une carte T : gratuite pour l'expéditeur, elle est une annexe détachable du dépliant.

Pour préserver l'environnement, la CPDP fait figurer sur ses documents une invitation à utiliser le site web plutôt qu'à écrire à la CPDP. Près de 330 cartes T sont toutefois reçues au cours du débat public, de la part de personnes qui n'auraient sans cette possibilité pas pu participer au débat.

Les questions posées de cette façon ont reçu une réponse suivant la même procédure que celle mise en place pour le traitement des questions posées sur le site web. Les questions et réponses étaient mises en ligne par la CPDP, et les auteurs des questions écrites ont reçu un courrier contenant la réponse du STIF ou de RFF.

○ 2.6.3 Les cahiers d'acteurs

La possibilité, offerte aux personnes morales de rédiger et de faire publier par la CPDP un "cahier d'acteur" a rencontré un grand succès, puisque 48 cahiers ont été édités au cours du débat (cf. 3.2.2 : *Des cahiers d'acteurs nombreux rédigés par des entités très diverses*), et les demandes ont été encore plus nombreuses⁹. La liste de ces 48 cahiers se trouve en annexe du compte-rendu.

La CPDP a élaboré une maquette graphique commune à tous les cahiers d'acteurs. Le nom et le logo de l'auteur sont placés en première page, afin d'indiquer clairement l'origine du document.

Les cahiers d'acteurs ont été imprimés et mis à disposition du public ; simultanément ils ont été mis en ligne sur le site web du débat où ils étaient téléchargeables.



⁹ La CPDP a écarté certaines demandes qui ne lui ont pas paru entrer dans le cadre du débat public.

○ 2.6.4 Les contributions

Les contributions, avis de personnes, d'associations ou d'institutions sur le projet de prolongement ont été mises en ligne sur le site Internet du débat.

Au total, 43 contributions ont été recensées. Parmi elles, une grande majorité (24) émanait de collectivités locales : mairies, communautés d'agglomération et conseils généraux. 10 provenaient d'associations ou de collectifs, 5 d'entreprises et 3 de particuliers.

Elles ont principalement traité des options de tracé et de l'aménagement des gares d'une part, et de l'évolution de la desserte d'autre part.

Collectivités territoriales, établissements publics et élus

- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Communauté d'agglomération des deux Rives de la Seine
- Communauté d'agglomération Plaine Commune
- Communauté de communes Seine Mauldre
- Conseil Général de l'Eure
- Conseil général de Seine et Marne
- Conseil général des Hauts-de-Seine
- Defacto
- Dominique Lefebvre, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Françoise de Panafieu, députée de Paris
- Jean-Pierre Valentin, conseiller municipal de Carrières-sur-Seine

Associations et partis

- Association de Défense des Intérêts des Résidents des Groues
- Association de défense des intérêts des riverains de Villennes-sur-Seine (ADIRV)
- Association de préfiguration de la Communauté d'agglomération Vexin Centre Seine Aval
- Association de sauvegarde de l'environnement Maillot Champperret
- Association des résidents de la Porte d'Asnières
- Association des usagers des transports d'Ile-de-France
- Association Vivre sa Ville
- Collectif des associations pour la défense de l'environnement dans la boucle de Montesson
- Pétition pour la mise en place d'aménagements acoustiques à Villennes-sur-Seine
- Syndicat Paris Métropole
- Section PCF de Nanterre

Entreprises

- Euro Disney Associés
- Foires, salons, congrès événements de France
- Icade et Nexity
- Promosalons
- Racing Arena

Communes

- Ville d'Achères
- Ville de Bondy
- Ville de Houilles
- Ville de Limay
- Ville de Maisons-Laffitte
- Ville de Médan
- Ville de Nanterre
- Ville de Pantin
- Ville de Saint-Germain-en-Laye
- Ville de Sartrouville
- Ville de Vernouillet
- XVII^{ème} arrondissement de Paris

Particuliers

- Pierre Bocquiaux
- Bernard Gobitz
- Christian de Perthuis, consultant

TROISIEME PARTIE : Le débat public et son déroulement

3.1 Le lancement du débat et la conférence de presse d'ouverture

A la mi-septembre, avant la conférence de presse d'ouverture du débat public, un communiqué de presse a été envoyé à environ 200 journalistes locaux et nationaux, généralistes ou spécialisés dans le domaine des transports, de la presse écrite et audiovisuelle.

La conférence de presse d'ouverture du débat public a eu lieu le mardi 28 septembre, à 10h, à La Défense (Tour Pacific, au centre de conférence Régus). Le lendemain, Le Parisien (reprenant un des slogans du débat public) titrait : **“Prolongement du RER E : votre avis compte”**.

Prolongement du RER E : votre avis compte

Le prolongement du RER E reliera la Seine-et-Marne et Mantes-la-Jolie (Yvelines) à La Défense (Hauts-de-Seine) en moins de 40 minutes. Le site Internet est déjà accessible et les questions commencent à affluer. Mais c'est la semaine prochaine*, à Paris, que sera ouvert le débat public.

■ **1,4 million d'habitants concernés.** En 2020, si tout va bien, les voyageurs au départ de Chelles (Seine-et-Marne) rejoindront La Défense en 35 minutes au lieu de 51 minutes actuellement, et il ne faudra plus que 38 minutes au lieu de 52 pour aller de La Défense à Mantes-la-Jolie. Le prolongement d'Eole (Est-Ouest liaison express) à l'ouest concerne 1,4 million d'habitants et « un demi-million de voyageurs par jour, à terme, sur l'ensemble de la ligne », a rappelé hier Jean Faussurier, directeur du projet Eole à RFF (Réseau ferré de France), à l'occasion de la présentation du débat public. Un débat qui doit permettre au plus grand nombre d'habitants de prendre connaissance du dossier et d'exprimer leur avis.

■ **Trois tracés possibles.** Le projet, dont l'enveloppe globale oscille entre 2 et 2,8 Mds€ selon les scénarios, n'est pas encore gravé dans le marbre. Entre la gare Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, trois tracés seront présentés. Le tunnel le plus long (9,4 km) et le plus coûteux (1,3 Md€) n'a pas forcément la faveur des acteurs du dossier. Il passe la porte de Clichy, et permet une connexion avec le RER C et les lignes



de métro 13 et 14. Le moins onéreux (900 M€) et le plus rapide relie directement Haussmann à La Défense en passant sous l'avenue des Termes. Le troisième passe par Porte-Maillot (correspondance avec le RER C et la ligne 1) et coûterait 1,17 Md€.

■ **Une nouvelle gare à La Défense.** A La Défense, trois localisations possibles seront également présentées : une gare sous le Cnlt proche du pôle transport existant (RER A, Transilien, tramway T2, bus), une gare proche du boulevard Circulaire et du Faubourg-de-l'Arche, une troisième au nord (avenue Gambetta, Courbevoie) à 250 m du pôle transport. Mais si les nouvelles tours prévues d'ici à 2015 à La Défense pousseront bien au nord, elles seront plutôt implantées entre le

Cnlt (station Grande-Arche) et la Seine (station Esplanade). Les 20 000 à 25 000 salariés supplémentaires attendus constitueront autant de flux de voyageurs et de piétons à prendre en compte dans le choix de la gare.

■ **Terminus Mantes-la-Jolie en 2020.** A l'issue de ce grand débat, les maîtres d'ouvrage (RFF et Stif [Syndicat des transports d'Ile-de-France]) choisiront le projet définitif qui sera soumis à enquête publique (en 2011-2012). Les travaux sur la ligne Mantes-Paris-Saint-Lazare via Poissy sont prévus entre 2013 et 2017, la réalisation du tunnel Haussmann - La Défense à partir de 2014. Et la mise en service de la totalité du prolongement Paris-Haussmann jusqu'à Mantes-la-

Jolie est annoncée pour 2020, cinq ans après la livraison de cinq nouvelles tours dans le quartier d'affaires de La Défense.

FLORENCE HUBBI

* Le 7 octobre à 19 heures à Paris, réunion publique d'ouverture au cinéma Max-Linder, boulevard Poissonnière (IX^e). Le 12 octobre à 19 heures à Mantes-la-Jolie (Yvelines) : réunion thématique « Quelle desserte pour le Mantois ? Quel atout pour le développement du territoire ? » à l'Ecole nationale de musique, 12, boulevard Calmette. Le 14 octobre à 17 h 30 à La Défense (Hauts-de-Seine) : réunion thématique « Quelles évolutions du quartier d'affaires ? » au centre Cœur Conférence, 110, esplanade du Général-de-Gaulle. Les réunions suivantes sur le site www.debatpublic-rer-e.org.

Une dizaine de médias ont relayé la conférence de presse et l'ouverture du débat public, parmi lesquels, *Le Parisien*, *France Info*, *le Journal du Dimanche*, *Décideurs d'Ile-de-France*, *Ville, Rail et Transport*, *Transport* et la web TV du Conseil général des Hauts-de-Seine. Simultanément, de très nombreuses collectivités ont annoncé sur leur site web l'ouverture du débat public.

Le président de la Commission nationale du débat public, Philippe Deslandes, a ouvert, comme le veut l'usage, la conférence de presse par le rappel du rôle de la CNDP, de la procédure et des enjeux du débat public. Il a tenu à en souligner l'importance :

Les participants à la réunion ont abordé lors de cette première réunion des thèmes qui seront souvent repris pendant les trois mois du débat :

- la nécessité de décharger le RER A,
- le choix de l'emplacement des gares dans Paris – plusieurs intervenants ont soutenu avec vigueur le projet d'une gare Porte Maillot,
- la demande de deux gares à La Défense / Nanterre,
- les problèmes de bruit et de vibrations liés à la circulation des trains et aux travaux,
- l'accessibilité des personnes à mobilité réduite,
- la desserte de la boucle de Montesson,
- les perspectives d'amélioration du RER à l'est, territoire "oublié" des pouvoirs publics et aménageurs selon plusieurs intervenants (notamment des élus du Val de Marne)...

«On a longtemps reproché au débat d'être un moment de mobilisation du public pendant les quatre mois du débat et de laisser ensuite un grand silence jusqu'à l'enquête publique. Ce "trou" a été comblé à l'occasion des travaux du Grenelle de l'environnement et par la loi du 12 juillet 2010 qui précise que le débat public porte à la fois sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet, ainsi que sur les modalités de concertation qui sont définies à l'issue du débat, jusqu'à l'enquête publique. De la sorte, le public est efficacement associé au processus décisionnel du projet.»

Le président de la Commission particulière, Michel Gaillard, a à son tour présenté les modalités du débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest, puis les membres de la CPDP. Le président de la Commission a notamment remercié la presse et les représentants des services de communication des collectivités locales pour leur contribution à l'information du public.

A l'issue de l'intervention de Michel Gaillard, le président Deslandes a souligné que les débats, d'une façon générale, amélioreraient toujours les projets en permettant l'expression d'avis et de propositions par tous ceux qui sont concernés par le projet d'aménagement. Les habitants des territoires en sont les premiers experts. C'est ce processus qui fait que les débats publics débouchent presque toujours sur une amélioration, d'après le président de la CNDP.

Sandrine Gourlet, responsable de la division "Fer" du Stif, a présenté les acteurs mobilisés autour du projet, RFF, le STIF et la SNCF, puis a laissé la parole à Jean Faussurier, directeur du projet Eole-NEXt à RFF, et Christophe Deniau, chargé du projet au STIF, qui ont présenté le dossier soumis au débat. Les journalistes présents ont ensuite été invités à poser leurs questions au maître d'ouvrage et à la CPDP.

En guise de conclusion, le président Deslandes a souhaité rappeler aux journalistes qu'ils étaient des acteurs importants du débat : *"En ouvrant vos colonnes, en participant au débat, vous êtes ceux des acteurs qui peuvent le plus mobiliser le grand public. Généralement, c'est précisément la participation du grand public qui manque le plus au débat. Le grand public, celui qui n'est ni associatif ni organisé, participe peu aux débats publics. Or, il est important qu'il puisse participer au processus décisionnel. Je vous remercie pour la part que vous prendrez au débat."*

3.2 La participation du public

3.2.1 Les réunions publiques : mobilisation des futurs usagers, des élus et des acteurs économiques et associatifs

7 octobre : réunion publique d'ouverture du débat public

Le 7 octobre, entre 19h00 et 21h30, près de 250 personnes (et une douzaine de représentants des médias) ont participé, au cinéma Max Linder, dans le IX^{ème} arrondissement de Paris, à la réunion publique d'ouverture du débat public. Le président de la Commission particulière du débat public, Michel Gaillard, a ouvert la réunion et présenté son principe du débat public, son objectif et ses modalités.

Au nom du maire de Paris, Annick Lepetit, adjointe chargée des déplacements, des transports et de l'espace public, a souhaité la bienvenue aux participants et rappelé l'intérêt de la Ville pour le projet. Le président de RFF, Hubert du Mesnil, et la présidente du comité d'investissement du STIF, Christine Revault d'Allonnes, ont insisté sur son importance pour le système de transport francilien.



Après la présentation du projet, de son calendrier et de ses modalités par les équipes du STIF et de RFF, de très nombreuses questions et prises de position ont été exprimées, aussi bien par des habitants de l'ouest et de l'est francilien que par des élus, responsables économiques et représentants d'associations d'usagers ou de défense de l'environnement. La vice-présidente du conseil général des Hauts-de-Seine en charge de l'aménagement du territoire a affirmé à cette occasion la volonté du Département de contribuer au financement du prolongement du RER E.

Plusieurs responsables économiques ont souligné la nécessité “d’aller plus vite”, l’échéance 2020 annoncée par RFF et le STIF pour la réalisation complète de leur projet leur paraissant trop éloignée. Les porteurs du projet ont fait valoir, en particulier, les contraintes techniques présentées par le forage d’un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense.

Toutes les questions ont reçu des réponses du STIF, de RFF et de la SNCF. Ils ont été à plusieurs reprises relancés par la CPDP qui leur a demandé de préciser certaines explications.

○ 12 octobre : Quelle desserte et quel atout du prolongement pour le développement du Mantois ?

Plus de 200 personnes ont assisté à la seconde réunion du débat public sur le prolongement du RER E à l’ouest. Organisée dans les locaux de l’Ecole nationale de Musique de Mantes-la-Jolie, à l’invitation de la Commission particulière du débat public, elle était plus spécialement dédiée aux effets du projet sur la desserte et le développement du territoire du Mantois.

Le maître d’ouvrage, RFF, a présenté le projet de prolongement du RER E dans le Mantois et rappelé que les deux tiers des salariés qui travaillent en Seine Aval y résident également. L’amélioration de la desserte interne de Seine Aval est donc un objectif important du projet. Comme 80% des habitants de Seine Aval employés à Paris s’y rendent en transports en commun, l’accessibilité de Paris et de La Défense depuis ce territoire est également un enjeu important.

Le STIF, organisateur des transports en Ile-de-France, a ajouté que le prolongement du RER E offrait une alternative Est-Ouest au RER A et confortait le maillage du réseau.

Plusieurs élus et acteurs du Mantois, parmi lesquels David Morgant, directeur général de l’EPAMSA, ont estimé que le prolongement du RER E permettrait de répondre à la demande de mobilité des habitants du territoire et au projet de développement de Seine Aval (arrivée de populations nouvelles, développement équilibré du territoire, émergence de nouvelles zones d’activité, effets économiques – à plus long terme – de la Ligne Nouvelle Paris- Normandie).

Le débat a été très largement animé par les élus et les associations, mais des usagers y ont aussi pris part. Il a porté sur les conséquences du prolongement du RER E pour les villes du territoire : Vernouillet, Epône, Aubergenville, Gargenville, Maule, Limay, Bonnières, Rosny-sur-Seine, Les Mureaux, etc. :

- quelle **amélioration de la régularité** de la desserte entre Poissy et Mantes-la-Jolie et pour la rive droite ?
- quel **temps de parcours** jusqu’à Haussmann-Saint-Lazare ?
- **combien de directs** et **combien d’omnibus** - aux heures de pointe et pendant la journée ?
- quels seront les **changements** pour Bonnières ?
- quelle **connexion avec les autres transports locaux** (bus) ?
- quel sera le **confort** ? Combien y’aura-t-il de **places assises** dans chaque train ?
- quelles dispositions seront prises pour assurer la **sécurité**, notamment en heures creuses ?
- quels seront les **tarifs** ?

D’autres questions ont porté sur la prise en compte des impacts possibles du projet (bruit, vibrations, travaux, biodiversité) et sur ses modalités de financement.

Le maître d’ouvrage a retenu de ces échanges les doutes des participants sur l’amélioration de la desserte et de la régularité, et les réserves exprimées par certains usagers, la modification du schéma de desserte de la ligne impliquant un allongement des temps de parcours dans un certain nombre de cas.

○ 14 octobre : Un nouveau RER à La Défense. Quel intérêt pour ceux qui y habitent et travaillent ?

Le 14 octobre, plus de 120 personnes et plusieurs organes de presse (*dont Radio France*) ont participé à la troisième réunion du débat public. **Cette réunion était consacrée aux apports du prolongement du RER E pour le quartier d’affaires de La Défense.**

Après la présentation du débat public, de son rôle et de ses modalités par Michel Gaillard, Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports de l’Etablissement



public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA), a souligné l'importance des transports collectifs à La Défense, puisque 85 % de ses salariés s'y rendent en transport en commun ferré, un taux extrêmement élevé, même à l'échelle mondiale.

Au cours de la séance de questions/réponses, plusieurs participants ont indiqué leur **préférence pour une gare du futur RER E à la porte Maillot**. Ils ont souligné l'importance de la connexion avec le RER C et la ligne 1, les projets de développement des bureaux dans cette zone et la desserte des XVIème et XVIIème arrondissements. La question du choix d'implantation des gares à La Défense a aussi fait l'objet de plusieurs interventions. Certains optent pour Cœur Transport et le CNIT, d'autres pour Gambetta (notamment Yves Boutry, Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France). La desserte de Nanterre a été abordée à plusieurs reprises par des élus et dirigeants d'associations de riverains, qui ont insisté sur le nécessaire désenclavement du Petit Nanterre et sur la prise en compte de l'implantation du futur stade Arena. La desserte de l'aéroport de Roissy à partir de La Défense par le RER E a également été évoquée.

Des **inquiétudes** ont été exprimées quant au **bruit occasionné** par les travaux et la mise en service de la ligne et à la **longueur des délais de réalisation**. Les acteurs économiques, en particulier l'EPADESA, estiment qu' "il y a urgence", tandis que les représentants des associations alertent sur le "déséquilibre" entre habitat et bureau à La Défense et sur la "saturation" des moyens d'accès au quartier d'affaires. RFF a rappelé que le RER E n'était qu'un des projets prévus dans la zone ; au total, ce sont 18 milliards d'euros qui vont être investis (prolongement de ligne de métro, création de lignes nouvelles, lignes de bus en site propre...) dans les transports franciliens.

Enfin, le représentant d'un collectif d'habitants de Nanterre a souligné la nécessité de la cohérence du projet avec celui de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

○ 19 octobre : Quel effet sur la desserte de Poissy et le développement de Seine Aval ?

Environ 180 personnes ont participé, à Poissy, pendant deux heures et demi, à la quatrième réunion publique du débat. En introduction, Frédéric Bernard, maire de Poissy, a rappelé le soutien de la municipalité au projet et, plus généralement, aux projets de transports collectifs (notamment la Tangentielle Ouest), dans un territoire qui peut être la "porte d'entrée" de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine Aval à partir de Paris.

Le STIF et RFF, en présentant le projet, ont expliqué que ses caractéristiques et, en particulier, la multiplication (pour certains trains) des arrêts entre Poissy et Mantes, répondaient à la nécessité de développer les transports internes au territoire de Seine Aval. En effet, la très grande majorité des trajets effectués par les usagers correspondent à des déplacements internes à Seine Aval.

Le STIF a plus particulièrement mis en avant la question de la **réorganisation des transports collectifs de surface afin de desservir les gares concernées par le projet**, en particulier pour les usagers venant des communes situées sur la rive droite de la Seine.

Michel Lecapitaine (Chambre de commerce et d'industrie de Versailles-Yvelines-Val d'Oise) a rappelé que les entreprises de Seine Aval étaient très favorables au projet, dans lequel elles voient un atout **pour dynamiser le marché local de l'emploi et attirer de nouvelles entreprises**, actuellement rebutées par la saturation des infrastructures de transport. C'est une des raisons pour lesquelles, a-t-il précisé, entre 1993 et 2009 en Seine Aval, l'emploi n'a cru que de 0,5% contre 22% pour le département des Yvelines.

Plusieurs élus sont intervenus dans le débat ainsi que des responsables d'associations. Beaucoup de riverains et d'habitants des communes limitrophes, originaires notamment de Villennes-sur-Seine, Poissy, Vernouillet ou Chanteloup-les-Vignes, se sont fait entendre sur les conséquences que pourrait avoir le prolongement du RER E à l'ouest.

Le **bruit occasionné** par le trafic ferroviaire a été au cœur des préoccupations du public (qui a remis également une trentaine de questions écrites, souvent sur ce thème) et a représenté la majeure partie des questions posées, notamment par des habitants de Poissy et de Villennes-sur-Seine. A plusieurs reprises, ils ont remis en cause les études menées par le maître d'ouvrage, qui ne prendraient pas suffisamment en considération le problème des "points noirs bruit" et fait part de leurs inquiétudes face à l'augmentation du trafic.

Les nuisances occasionnées durant la réalisation des travaux et l'impact environnemental du projet ont aussi été évoqués à plusieurs reprises par des habitants de la zone présents dans la salle.



Le public, les élus et les associations ont également posé (par oral et par écrit) des questions sur :

- le schéma de desserte du RER E prolongé,
- les aménagements à l'échelle locale que rendrait nécessaire l'extension du RER E (gares, parkings...),
- l'hypothèse d'une troisième voie entre Vernouillet et Poissy,
- la Ligne Nouvelle Paris-Normandie,
- le développement des liaisons avec la rive droite de la Seine,
- l'avenir du RER A à Poissy,
- les liaisons directes vers Paris-Saint-Lazare.

Devant l'évidence que la question du bruit revêtait une importance majeure pour les habitants de ce territoire, le maître d'ouvrage a expliqué que des études approfondies seront conduites sur ce sujet. Le président de la Commission a conclu que la question du bruit était bien un enjeu majeur à prendre en compte, notamment pour la définition des "points noirs bruit" et que d'autres questions, telles que l'impact des travaux ou la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, mériteraient d'être développées par le maître d'ouvrage et le STIF. Il a annoncé que la Commission allait rechercher le meilleur moyen d'approfondir la réflexion sur la question du bruit.

○ 21 octobre : Le prolongement du RER E et la desserte de la Boucle de la Seine

130 personnes ont participé à la cinquième réunion du débat public, qui se tenait à Houilles.

Devant de nombreux élus, représentants d'associations et habitants des communes concernées, le maître d'ouvrage s'est attaché à donner une vision globale du projet et de ses objectifs. Il a évoqué les autres projets de transports collectifs qui allaient desservir le territoire et notamment la Tangentielle Nord. RFF et le STIF ont expliqué les avantages du prolongement du RER E pour les Franciliens, mais aussi pour Houilles, notamment du fait du déchargement du RER A - qui devrait permettre d'améliorer notablement la qualité de service - de l'amélioration à court terme du schéma directeur de cette ligne et de la mise en service d'un nouveau matériel roulant. Il a également été précisé qu'une réflexion était en cours sur une meilleure desserte de Houilles par la ligne Paris Saint-Lazare/Nanterre Université/Cergy-le-Haut.

Lors de la séance de questions, les intervenants ont insisté sur **l'enclavement de la Boucle de la Seine**, la dégradation depuis plusieurs années du service de transport (et en particulier celle du RER A). Tous ont réclamé un arrêt du RER E à Houilles/Carrières et, certains, également à Sartrouville.

Le maire de Sartrouville a mis en avant l'importance pour le territoire de la connexion avec les grands bassins d'emploi de la région parisienne. Plusieurs usagers de Maisons-Laffitte, Houilles et Carrières-sur-Seine ont estimé que les données de RFF et du STIF – qui ont été mises en cause à plusieurs reprises – ne prenaient pas en compte l'évolution démographique des prochaines années. Certains ont expliqué que la desserte de Houilles/Carrières par des trains directs pour Paris-Saint-Lazare avait été déterminante dans leur décision de s'installer dans ces communes. Le président du Collectif d'Associations pour la Défense de l'environnement dans la Boucle de Montesson, a résumé l'état d'esprit dans la salle : *"Il y a ici un sentiment d'exaspération générale ; il faut un arrêt du RER E à Houilles"*. D'autres intervenants ont demandé que *"l'on ne sacrifie pas la majorité des Franciliens à de grands projets"* et que les budgets soient davantage répartis sur l'amélioration de l'existant. Certains ont estimé que les choix avaient été faits au détriment de la Boucle de la Seine. *"On déshabille Seine Amont pour habiller Seine Aval"*, a regretté une adjointe au maire de Carrières-sur-Seine. Pour le maire de Montesson, vice-président du conseil général des Yvelines, les habitants de la Boucle sont traités comme *"une sous-catégorie de citoyens"*.



En conclusion, le président de la CPDP a résumé la réunion en quatre points :

- 1- Il faut une approche globale de la problématique transports pour le territoire ;
- 2- Dans un projet aussi complexe, le maître d'ouvrage doit faire preuve de beaucoup de pédagogie ;
- 3- L'absence d'arrêt à Houilles rend très forte l'attente d'amélioration de la qualité de service offerte sur le RER A ;
- 4- La Ligne Nouvelle Paris-Normandie représentera peut-être un saut qualitatif, mais les échelles de temps ne sont pas les mêmes : le RER A c'est l'actualité, le RER E 2020 et la ligne Paris-Normandie l'avenir.

Le président de la communauté de communes de la Boucle de la Seine, maire-adjoint de Chatou, a insisté sur le fait que le plan local de déplacements avait été conçu en fonction d'une desserte qui ne sera plus assurée.

Il a aussi annoncé que la préoccupation qui était apparue à la réunion de Poissy concernant le bruit allait donner lieu à une initiative de la CPDP pour contribuer à mieux appréhender ce problème.

○ 9 novembre : Le percement d'un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense : quel tracé, quels travaux sur quelle durée, quelles contraintes ?

85 personnes ont participé à la sixième réunion du débat public, à Paris. Annick Lepetit, députée et conseillère de Paris, a accueilli les participants au nom de la Ville de Paris, en rappelant que cette dernière était directement concernée par le projet et qu'elle participerait au financement de la future gare Eole-Evangile, située dans le XIX^{ème} arrondissement.

Michel Gaillard a rendu publique la décision de la CPDP d'ajouter deux rencontres au calendrier du débat : une audition publique à Cergy-Pontoise, le 23 novembre, et un atelier de travail sur le bruit dont les modalités précises seraient fixées ultérieurement.

Dans sa présentation du projet, le maître d'ouvrage a, en particulier,

évoqué **la construction de la gare Evangile** et de l'une des gares proposées en option à Paris (Porte de Clichy ou Porte Maillot), **le raccordement du projet avec la ligne existante** après La Défense et la **prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite** pour accéder aux trains. Il a ajouté que, quel que soit le choix de gare nouvelle à Paris, le quartier de Pont Cardinet, destiné à accueillir un éco-quartier et le futur tribunal de grande instance de Paris, verrait sa desserte améliorée.

Plusieurs élus franciliens (du XVII^{ème} arrondissement de Paris, de Clichy-la-Garenne, de Neuilly-sur-Seine) se sont exprimés, principalement sur les **options de gares**. Beaucoup d'intervenants étaient d'avis que le tracé par la porte Maillot offrait l'avantage de proposer les connexions indispensables avec les lignes C du RER et 1 du métro. Des interrogations ont porté sur les coûts ; le maître d'ouvrage a précisé qu'à ce stade du projet on ne pouvait parler que d'ordres de grandeur (de 2,2 à 2,8 milliards d'euros pour l'ensemble du projet).

La question de la desserte de l'Ile-de-France, au-delà de Paris, a fait l'objet de nombreuses interventions. Des habitants de villes du nord de l'agglomération parisienne ont fait connaître leur souhait d'être raccordés de manière satisfaisante au réseau existant : il a notamment été question de la desserte de Clichy-la-Garenne, Levallois, Noisy-le-Sec, Pantin, Maisons-Laffitte.

L'Association des usagers des transports d'Ile-de-France a questionné le maître d'ouvrage sur le schéma des voies en gares de Magenta et Evangile, et plus précisément sur les possibilités de retournements de trains. C'est en gare d'Evangile que les tiroirs de retournements seront créés à l'occasion des travaux réalisés pour la gare.

La **sécurité** a fait l'objet de plusieurs échanges : sécurité des tunnels (identifications des issues de secours, plan des voies d'aération) et des quais (possibilité d'installer des portes palières).

La gestion des travaux a suscité plusieurs questions : un membre de la commission des transports au Conseil économique, social et environnemental de la région Ile-de-France, a demandé au maître d'ouvrage s'il était envisageable de réduire les délais de réalisation du projet. La question de l'impact des travaux sur la circulation des rames (desserte modifiée, perturbations sur les lignes...) a été posée. Un participant a également soulevé la question de la mise en accessibilité des quais et des gares aux personnes à mobilité réduite, et ce sur l'ensemble du tracé. Un représentant du groupe Les Verts s'est étonné que ne soit pas prévu le jumelage des travaux d'Eole et de l'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine. Il a également soulevé la question de l'installation, en milieu urbain, des cheminées d'aération du tunnel. Enfin, le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie a été évoqué sous l'angle de ses conséquences sur l'amélioration de la desserte de villes comme Sartrouville, Houilles ou Poissy.

La réunion s'est achevée sur l'intervention de Jean Piraud, président du comité technique de l'Association française des tunnels et espaces souterrains, qui a rappelé quelques points techniques relatifs au percement du tunnel, notamment les délais, l'évacuation des déblais et l'étanchéité de l'ouvrage.



○ 18 novembre : RER E, Arc Express, Réseau de transport public du Grand Paris : quelles gares ? Quelles correspondances ? Quels échanges ?

Le 18 novembre 2010, plus de 650 personnes ont participé à La Défense, dans une salle comble, pendant plus de trois heures, à la septième réunion du débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest, une réunion commune avec les débats publics Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris.

Dans cette très nombreuse assistance, très diversifiée, beaucoup d'élus, de responsables d'associations de défense de l'environnement et d'usagers des transports en commun, d'acteurs économiques, de responsables de services de l'État, mais aussi des ministres (Valérie Pécresse - Enseignement supérieur et Recherche - et Patrick Ollier - Relations avec le Parlement), le président du conseil général des Hauts-de-Seine Patrick Devedjian, le préfet des Hauts-de-Seine Patrick Strzoda, et Philippe Deslandes, président de la Commission nationale du débat public (CNDP)...



Michel Gaillard, accompagné de François Leblond, président de la Commission particulière du Grand Paris, et d'Olivier Guérin, membre de la Commission Arc Express, présidait et animait la réunion.

Les porteurs des trois projets étaient représentés par :

- **pour le RER E** : Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, Jean Faussurier directeur du projet EOLE à RFF, et Luc Robert, adjoint au chef du département développement à SNCF Transilien,
- **pour Arc Express** : Jean-Paul Huchon, président de la région Ile-de-France, président du conseil du STIF, Sophie Mougard, directrice générale du STIF, Laurence Debrincat, responsable des études générales du STIF et Jean-François Hélas, directeur des investissements au STIF,
- **pour le réseau du Grand Paris** : André Santini, ancien ministre, président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP), maire d'Issy-les-Moulineaux, député des Hauts-de-Seine, Marc Véron, président du directoire de la SGP, Isabelle Rivière et Didier Bense, membres du directoire de la SGP.

Pendant près d'une heure et demie se sont succédées les présentations des trois projets, où ont en particulier été mises en avant les options de gares :

- à La Défense sous le CNIT, avenue Gambetta ou à la hauteur du boulevard Circulaire (RER E), sous la Grande Arche (Arc Express), sous les Quatre Temps, la Grande Arche ou rue Carpeaux (Grand Paris),
- à Nanterre sur les sites de La Folie, de Nanterre Université...

Les contraintes d'un quartier très construit et au sous-sol très encombré sont évoquées, mais aussi les gains de temps attendus de l'arrivée des projets de transport nouveaux, les correspondances avec le métro, le tramway et les trains vers la Normandie, etc. Ces projets, ont expliqué les porteurs de projets, permettront d'améliorer la situation actuelle et d'absorber les flux supplémentaires créés par le développement attendu du secteur Nanterre/La Défense (100 à 140 000 voyageurs de plus chaque jour sont évoqués).

Jean-Paul Huchon et André Santini se sont accordés sur l'«utilité» incontestable du projet de prolongement à l'ouest du RER E.

Président du comité de pilotage de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, Jean-Pierre Duport (ancien préfet de la région Ile-de-France, ancien président de RFF), est intervenu pour expliquer que la LNPN, qui en particulier "améliorerait la desserte de l'ouest de l'Ile-de-France au-delà du prolongement d'Eole", devrait "s'articuler avec les trois projets" en débat et ferait l'objet d'un débat public à partir d'octobre 2011. Une gare de cette ligne est prévue à Nanterre Université, sur le site des Groues ou à Cœur Transport.

Enfin, le directeur régional et interdépartemental de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France, le préfet Jean-Claude Ruyschaert, a évoqué le nécessaire rôle de l'État pour "anticiper les enjeux" et assurer la "sécurité" des opérations dans un contexte où il y a une telle diversité de maîtres d'ouvrages, d'aménageurs et d'opérateurs, mais aussi de tels flux et une telle fréquentation. Il a présenté les estimations de flux et de correspondances à La Défense/Nanterre issues d'une étude de la DRIEA à l'horizon 2035.

La seconde partie de la réunion fut consacrée aux questions et interventions du public et aux réponses et réactions des maîtres d'ouvrage.

Des acteurs économiques (Association des usagers de La Défense) ont rappelé "l'urgence" de réaliser Eole – la date de 2020 leur paraissant trop éloignée – et la nécessité d'une gare à la porte Maillot. Des élus locaux et régionaux ont fait part de leur préférence pour le "maillage fin" promis par Arc Express par rapport au métro du Grand Paris. Des représentants d'associations ont déclaré leur opposition, au nom de l'environnement et pour des raisons de coût, au tunnel entre Saint-Lazare et La Défense, et manifesté la crainte que la Ligne Nouvelle Paris-Normandie ne "prenne les sillons des Transilien". LAUT a trouvé "aberrant" de faire de La Défense "le premier centre de transit européen de transports collectifs".

En fin de réunion, le président Leblond a esquissé une synthèse mettant notamment en avant les souhaits de complémentarité, de convergence et de maîtrise des coûts des projets exprimés par les maîtres d'ouvrage, mais aussi les demandes des usagers notamment en termes d'accessibilité dans les gares, d'amélioration du service et de cohérence des projets.

Plusieurs handicapés ont déploré l'inadaptation des transports collectifs à leur situation et le scandale des "ascenseurs toujours en panne". Plusieurs intervenants enfin ont expliqué que, s'ils étaient favorables aux projets nouveaux, il leur apparaissait urgent de consacrer une partie des budgets d'investissement "à améliorer l'existant".

La question de la coordination des parties communes des projets, et notamment des gares, a été posée : entre la SGP, le STIF, l'POIN, l'EPADESA, qui pilote, qui est mis à contribution au plan financier, qui paye les interconnexions, qui en assure la cohérence ?

○ 22 novembre : Le prolongement du RER E et les projets d'urbanisme à Nanterre

Le 22 novembre, 145 personnes ont participé à la huitième réunion de débat public à l'Espace Chevreul à Nanterre.

Rachid El Mounzil (RFF) et Christophe Deniau (STIF) ont exposé les enjeux du prolongement du RER E et ses conséquences à l'échelle de la commune. Ils ont présenté les options de raccordement à Nanterre et expliqué pourquoi le site des Groues, qui permettrait d'installer en continuité la gare, les voies de retournement et les garages, avait la préférence des porteurs du projet. Ils ont détaillé les critères (coût, insertion dans l'environnement, contraintes techniques) décisifs pour le choix des sites envisagés.

Patrick Jarry, maire de Nanterre, a présenté sa vision des enjeux du prolongement ouest du RER E pour sa commune mais également à une échelle plus large (communes voisines, La Défense et Seine Aval). L'arrivée massive de moyens de transport à Nanterre (RER E, métro en rocade, tramway, Ligne Nouvelle Paris-Normandie, interconnexion LGV), a-t-il dit, va "marquer le territoire de la ville pour un siècle".

Après s'être déclaré favorable au projet, il a exprimé son souhait de voir s'implanter la gare du RER E près du pont de Rouen, pour désenclaver le Petit Nanterre. Il a également décliné sa position sur plusieurs points connexes : la nécessité de mettre en place des infrastructures de transport assurant un maillage plus fin du territoire et complémentaires des réseaux lourds, le lien entre le prolongement d'Eole à l'ouest et les projets d'urbanisme de la commune, la polarisation "inquiétante" de transports en commun dans le secteur de La Folie / Préfecture et la crainte de l'impact possible d'une nouvelle gare sur le foncier (qui aurait pour effet de repousser les familles modestes), la part importante sur le territoire de la commune d'emprises ferroviaires occasionnant des ruptures urbaines ou les nuisances sonores que pourrait amplifier un trafic ferroviaire supplémentaire.

Plusieurs élus, acteurs locaux et habitants nanterriens, mais aussi des habitants et une élue de Rueil-Malmaison, ont évoqué la nécessaire réflexion sur la complémentarité du prolongement du RER E avec les autres projets de métro en rocade, la desserte du Petit Nanterre, les questions posées par le franchissement du Pont de Rouen, les transports collectifs complémentaires ou les nuisances qu'ils craignent de voir augmenter, notamment le bruit lié au trafic ferroviaire.



Des acteurs associatifs ont soutenu le maire de Nanterre dans sa demande d'une gare au Petit Nanterre, tout en admettant que la desserte de ce quartier pourrait se faire grâce à un autre moyen de transport – métro ou tramway. La question de la localisation de la gare au Petit Nanterre a fait l'objet de plusieurs échanges avec les porteurs du projet, qui ont expliqué pourquoi, à leur sens, ce choix présentait de très graves inconvénients.

D'autres intervenants ont évoqué une implantation de la gare à Nanterre Université, qui offrirait un meilleur lien avec Arc Express, ou même la réalisation de deux gares à Nanterre. Plusieurs ont réclamé la réalisation de projets de transports collectifs complémentaires, comme le prolongement du tramway T1 à l'ouest, présenté comme une urgence, ainsi que la réalisation du projet Arc Express.

Des questions relatives aux opérations d'aménagement du territoire accompagnant le projet ont également été traitées, notamment par un conseiller municipal de Nanterre, qui a souligné l'importance de rendre le futur quartier de la gare de La Folie aussi attractif que possible, en évitant d'y implanter uniquement des bureaux. Les nuisances sonores susceptibles d'être occasionnées par le prolongement du RER E ont à nouveau été évoquées par des riverains des voies ferrées, qui ont demandé la réalisation de mesures de protection phonique.

○ 30 novembre : L'aménagement des gares de Seine Aval et de leurs abords. Comment faciliter les échanges entre les modes de transport ?

Le 30 novembre, 200 personnes ont participé à la neuvième réunion du débat public à l'Espace des Habitants des Mureaux.

Rachid El Mounzil (RFF) et Christophe Deniau (STIF) ont décrit les aménagements prévus entre Mantes-la-Jolie et Poissy. **Toutes les gares seront rénovées et rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.** Les gains de temps de parcours entre Les Mureaux et Poissy, Mantes-la-Jolie et La Défense ont été détaillés.

Cette réunion a permis à un nombre important d'élus locaux de s'exprimer. Lors de la séance de questions, un grand nombre de participants ont interpellé le maître d'ouvrage sur le sujet **des déplacements internes en Seine Aval** : quels rabattements vers les gares du futur RER, quelle desserte en bus ? Un plan de mobilité en Seine Aval a été réclamé, tandis que plusieurs voix se sont élevées afin d'obtenir au plus tôt des précisions sur ce qu'il est prévu de faire autour des gares du territoire : voies de bus, parking et stationnement.

Plusieurs questions ont porté sur les liaisons des Yvelines avec le Val d'Oise, Paris Saint-Lazare, Cergy-Pontoise ou Saint-Quentin-en-Yvelines. Les liaisons en contre-pointe¹⁰ ont également été portées au débat. Le délaissement de la rive droite de la Seine et la constance du problème du franchissement du fleuve ont fait l'objet de remarques récurrentes.

Beaucoup d'intervenants sont revenus sur le constat d'un goulet d'étranglement sur le tracé et sur les propositions du maître d'ouvrage permettant les dépassements des trains lents. Un schéma présentant les possibilités de doublement dans les deux sens de circulation a été présenté et commenté par le maître d'ouvrage.

En dépit des annonces d'investissement sur les infrastructures de voies et le renouvellement du matériel roulant, plusieurs participants ont exprimé leurs doutes quant à une désaturation significative du réseau des transports publics à l'horizon 2020. Ils craignent en particulier que l'offre supplémentaire de transport liée au prolongement du RER E ne soit insuffisante du fait de la réalisation de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval et de l'augmentation du nombre d'habitants qui en résulterait. Beaucoup ont témoigné des difficultés rencontrées dès aujourd'hui dans les transports en commun : irrégularité des trains, inconfort, temps de trajets...



¹⁰ Trajets effectués le matin depuis Paris vers la Seine Aval, et inversement le soir.

Enfin, des questions déjà évoquées dans d'autres réunions publiques du débat ont été posées à nouveau : le traitement du bruit le long des voies ferrées, l'accessibilité des gares et des quais pour les personnes à mobilité réduite (en particulier en gare d'Épône-Mézières), les interconnexions avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et la Tangentielle Ouest, les conséquences des travaux sur l'offre de transport, le financement du projet et des études préalables.

○ 16 décembre : Réunion de clôture

La réunion de clôture, le jeudi 16 décembre au palais des Congrès de la porte Maillot à Paris, a réuni environ 110 personnes pour **évoquer les premiers enseignements à tirer du débat public**.

Michel Gaillard a ouvert la réunion en rappelant le climat serein et constructif qui a marqué ce débat public, la forte participation aux réunions, la bonne information et la forte expression du public. 48 cahiers d'acteurs ont été publiés, un chiffre qui témoigne de l'intérêt des associations, collectivités et chambres consulaires pour le projet et de leur apport au débat. L'équilibre entre ces différents auteurs est la preuve que le débat public a bien été ouvert à tous et que tous les participants ont été traités sur un pied d'égalité. La diversité géographique de ces cahiers d'acteurs, de la Normandie à l'est francilien, confirme la dimension nationale du projet.

Le président de la CPDP a souligné les **points de convergence** (choix du tracé dans Paris, emplacement des gares) et les questions qui restent posées : la desserte, les interconnexions, le maillage, les inquiétudes sur la qualité de service, la peur des nuisances sonores, les attentes vis-à-vis de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie et les craintes sur le financement.

RFF et le STIF ont présenté leurs **premières analyses du débat**. Jean Faussurier (RFF) a relevé la qualité des questions qui ont été posées et des avis transmis et le consensus autour de plusieurs points importants : le tracé avec un arrêt porte Maillot et la gare à La Défense sous le CNIT. Il a aussi noté que l'option de l'implantation de la gare de Nanterre sur le site des Groues était comprise par les participants, même si le problème de la desserte du Petit Nanterre devait être pris en compte. Il a souligné que le maître d'ouvrage avait entendu les attentes exprimées tout au long du débat et, en particulier, la nécessité du traitement des nuisances sonores.

Le STIF, a expliqué Sandrine Gourlet, a bien entendu les doutes exprimés par les usagers actuels de la ligne J du Transilien quant à l'amélioration qu'apporterait le RER E (régularité, temps de parcours, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) et compris les attentes des territoires "limitrophes", notamment l'agglomération de Cergy-Pontoise et la rive droite de la Seine.

La concertation, ont dit les porteurs du projet, sera poursuivie dans les prochaines étapes avec les acteurs institutionnels et le public. Un site Internet et un observatoire des engagements seront mis en place, des réunions de proximité organisées pour informer le grand public. Le maître d'ouvrage demandera à la CNDP de nommer un garant de la concertation et de la bonne information du public.

Jacques Tribout (Transilien SNCF) a évoqué les moyens prévus pour assurer la régularité du RER E prolongé (matériel moderne, nouvel atelier de maintenance) et s'est réjoui du consensus autour de la gare porte Maillot, qui permettra une correspondance avec le RER C.

Sophie Mougard, directrice générale du STIF, a replacé le projet de prolongement du RER E dans son contexte : projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie, de rocades ferrées, modernisation du réseau existant... Elle a aussi rappelé l'attention que le STIF porte au système global de desserte et d'intermodalité en Seine Aval. Pour ce faire, a-t-elle précisé, le Parlement devra donner les moyens de financer le Plan de mobilisation pour les transports (PMT) de la Région et des départements franciliens.

Directeur régional de RFF, François-Régis Orizet a souligné l'intérêt du maître d'ouvrage pour ce débat en raison de l'implication des usagers actuels de l'infrastructure et de l'inscription du projet dans un système de transport urbain.



Plusieurs responsables d'associations (AUT, Ile-de-France Environnement, CADEB) ont ensuite rappelé leurs inquiétudes concernant le bruit, l'aménagement des gares de Seine Aval (intermodalité, accessibilité aux handicapés), l'impact du projet sur les déséquilibres entre l'implantation des emplois et celle de l'habitat au niveau régional...

L'architecte Antoine Grumbach, un des inspirateurs du projet du Grand Paris, a rappelé la nécessité de penser les projets de transport en Seine Aval non pas en termes de "lignes" et d'offre de transport, mais plus globalement, de territoire, d'aménagement et d'intermodalité pour répondre aux besoins et aux projets des territoires.

Les acteurs économiques et les aménageurs présents (AUDE, EPADESA, EPAMSA, CCIP) ont insisté sur l'urgence de réalisation du projet, certains ayant évoqué les incertitudes du financement. Adjointe au maire de Paris chargée des déplacements et des transports, Annick Lepetit a indiqué que, pour sa part, la Ville était consciente de la nécessité d'organiser le plus rapidement possible un "tour de table" et qu'elle y participerait. Plusieurs représentants des départements franciliens (Hauts-de-Seine, Val d'Oise, Seine-Saint-Denis) ont salué le consensus existant autour du projet et exprimé leur impatience de le voir réalisé.

Plusieurs intervenants – associations, acteurs économiques, collectivités locales, aménageurs – ont souligné l'intérêt d'un arrêt du RER E à Sartrouville pour permettre une correspondance avec la Tangentielle Nord et éventuellement le RER A en direction de Cergy-Pontoise. La nécessité d'une correspondance à Poissy avec la Tangentielle Ouest a également été évoquée.

Tous les intervenants se sont félicités du bon déroulement du débat public, jugé "utile" voire "exemplaire", et de la qualité du travail effectué par la CPDP pour le mener à bien.

Michel Gaillard a annoncé pour la première quinzaine de février 2011 la publication du compte-rendu et du bilan du débat par la CPDP et la CNDP.

Quelle analyse de la participation du public aux réunions ?

Contrairement à certaines prévisions, le public a activement participé au débat public et, de manière générale, n'a pas boudé, bien au contraire, les réunions publiques. Les moyens mis en œuvre, la dynamique propre du débat ont indéniablement joué un rôle important dans cette mobilisation, "inattendue" pour certains institutionnels.

En moyenne, 200 personnes environ ont participé à chacune des 10 réunions publiques. Mais derrière ce chiffre se cachent d'importantes disparités : plus de 650 personnes ont participé à la réunion du 18 novembre à La Défense, quand à peine 100 se sont déplacées le 9 novembre à Paris. Le nombre de questions et la diversité des publics ont suivi les mêmes règles.

Exceptée la réunion commune aux trois débats publics à La Défense, les réunions ayant le plus mobilisé ont été celles qui, en un lieu "de centralité", portaient sur un thème intéressant la vie quotidienne des riverains et des usagers. Poissy, Les Mureaux, Nanterre, Mantes-la-Jolie sont des pôles urbains bien identifiés, relativement bien desservis. Les habitants de ces communes et des villes environnantes n'ont pas hésité à s'y rendre, pour discuter des thèmes précis, adaptés aux enjeux locaux, proposés par la CPDP. Les réunions où le public a été le plus nombreux ont été celles traitant de l'évolution de la desserte sur la ligne Paris-Mantes-la-Jolie, où les usagers quotidiens des transports en commun ont pu exprimer leurs besoins, leurs attentes, éventuellement leurs critiques vis-à-vis du projet. Lors de ces réunions bien ciblées, la mobilisation de nombreux acteurs, élus et associations, a de plus permis de relayer l'information. A l'inverse, la réunion du 9 novembre, dans un quartier peu impacté par le projet et portant sur un sujet technique – le percement du tunnel entre Saint-Lazare et La Défense -, n'a pas suscité une forte participation du public.

○ 3.2.2 Des cahiers d'acteurs nombreux rédigés par des entités très diverses

Quarante-huit institutions et personnes morales ont contribué au débat public en rédigeant des cahiers d'acteurs, dont dix-neuf collectivités locales (communes, communautés d'agglomération et de commune, Départements, Régions), dix-huit associations, et onze acteurs économiques (CCI, entreprises).

Les auteurs des cahiers d'acteur

- Association IDF Environnement
- Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité 78
- Association Régionale pour le Développement des Infrastructures Economiques et de la Sécurité 95
- Association 4D¹¹
- Association de Défense des Intérêts des Vernoliens (ADIV)
- Association des Collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP)
- Association des Usagers des Transports (AUT)
- Association des Utilisateurs de La Défense (AUDE)
- Association Environnement Boieldieu La Défense
- Association Nanterre métropole d'avenir
- Association Naturellement Nanterre
- Association pour la Défense de l'Environnement Bineau-Villiers-Champerret
- Association Vernon Train de Vie
- AXA
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP)
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles Val d'Oise / Yvelines
- Chambre régionale de commerce et d'industrie de Haute-Normandie
- Chambre régionale de commerce et d'industrie Paris-IDF
- Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)
- Comité des Usagers Rive droite de la Seine
- Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- Communauté de communes de la Boucle de la Seine
- Communauté de communes Vexin-Seine
- Conseil développement OIN Seine Aval
- Conseil économique, social et environnemental régional de Haute-Normandie
- Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France
- Conseil général de la Seine-Saint-Denis
- Conseil général de Seine-et-Marne
- Conseil général des Yvelines
- Conseil général du Val-de-Marne
- Conseil général du Val d'Oise
- Conseil régional de Basse-Normandie
- Conseil régional de Haute-Normandie
- Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval (EPAMSA)
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT Haute-Normandie)
- Silic¹²
- Société Générale
- Syndicat des propriétaires de l'île de Migneaux
- Unibail-Rodamco
- Ville d'Aubergenville
- Ville de Clichy
- Ville de Nanterre
- Ville de Neuilly-sur-Seine
- Ville de Paris
- Ville de Poissy
- Ville de Sartrouville
- Ville de Villennes-sur-Seine
- Viparis

¹¹ et ¹² Cahier d'acteur commun aux trois débats publics Prolongement du RER E à l'ouest, Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris.

Le succès de ce mode de contribution est à mettre en rapport avec l'étendue du territoire impacté par le projet de prolongement du RER E à l'ouest, et l'importance de ce projet pour l'avenir économique et l'aménagement d'une grande partie de l'Île-de-France. La CPDP a en

effet constaté une grande diversité dans l'origine géographique et la nature de ces cahiers, qui ont été rédigés aussi bien par des acteurs de l'est de la région (Conseils généraux de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne) que par des acteurs normands (Conseils régionaux notamment).

Quelques convergences se font jour :

- **aucun acteur n'a déclaré son opposition au projet**, et la grande majorité y était même explicitement favorable ;
- l'option d'un tunnel permettant la création d'une **nouvelle gare à la porte Maillot** et la desserte de La Défense grâce à une gare située sous le CNIT a fait la quasi unanimité des acteurs s'exprimant sur le tracé ;
- **l'interconnexion du RER** prolongé avec les futures Tangentielles Ouest et Nord (respectivement à Achères ou Poissy et Sartrouville) a fait l'objet de très nombreuses demandes.
- le nombre de prises de position en faveur du **prolongement des missions des trains** provenant de Mantes-la-Jolie jusqu'à la future gare d'Évangile, et d'un retournement des rames entre cette gare et Pantin, a également été important.

o La position des acteurs au niveau régional

Les associations et fédérations d'associations de niveau régional se sont dites favorables au projet mais ont plaidé pour la plupart pour une évolution de la politique d'aménagement du territoire de l'Île-de-France. Les associations ont demandé que le RER E prolongé permette un rééquilibrage des taux d'emploi à l'est et à l'ouest de la région, et non un renforcement de la concentration de l'emploi dans les Hauts-de-Seine et l'ouest francilien :

- l'Association des usagers des transports s'est opposée explicitement à la politique de développement du quartier de La Défense, craignant que la création d'une nouvelle desserte en RER de ce secteur ne l'accélère ;
- Île-de-France Environnement (IDFE) a prôné le "rééquilibrage des emplois" et la lutte contre l'étalement urbain.

Les acteurs économiques ainsi que les élus et aménageurs de l'ouest francilien se sont inquiétés du calendrier prévisionnel du projet présenté par le maître d'ouvrage, qui prévoyait une mise en service de la branche ouest du RER E en 2020. Ils ont demandé à RFF de chercher des solutions qui permettent une mise en service, même partielle, avant cette date, et surtout des engagements pour que la date de 2020 ne soit pas dépassée.

IDFE a repris en outre plusieurs revendications de desserte exprimées localement (Nanterre, Houilles, Seine Aval), et est demeurée assez sceptique sur la robustesse et la fiabilité du RER E prolongé à terme. Elle a demandé la construction d'une voie nouvelle depuis Nanterre pour augmenter la capacité des infrastructures.

o Les spécificités des acteurs locaux

D'une façon générale, les acteurs ne se sont pas prononcés sur l'ensemble des questions abordées au cours du débat, mais ont concentré leur argumentation sur les sujets qui leur semblaient importants, en particulier au niveau local.

- o Les acteurs politiques et économiques locaux se sont exprimés en très grande majorité pour une desserte de la porte Maillot par le RER E et l'implantation de la gare destinée à desservir La Défense sous le CNIT.
- o **Sur le territoire de Nanterre**, de nombreuses associations ont rédigé des cahiers d'acteurs pour demander l'étude de l'implantation d'une gare dans le quartier du Petit Nanterre. Tous les acteurs de ce territoire se rejoignaient sur le constat que la coupure urbaine créée par les voies de chemin de fer doit être résorbée, et que des contreparties doivent être accordées aux habitants de la commune qui subissent les nuisances, notamment sonores, causées par les infrastructures de transport qui traversent la ville.
- o **Dans la boucle de Montesson**, les collectivités locales et les associations de défense de l'environnement réunies en collectif ont fait front commun pour demander :
 - le maintien d'un arrêt du RER E sur leur territoire,
 - la création d'une interconnexion avec la future Tangentielle Nord qui desservira Sartrouville en 2020,
 - la prise de mesures pour limiter les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire.

- **En Seine Aval**, de nombreuses revendications se sont exprimées et concernent :
 - L'amélioration de l'offre de bus (en site propre, à haut niveau de service...) et l'aménagement des gares pour répondre à l'accroissement prévisible de leur fréquentation (révision des circulations de bus, agrandissement des parkings, création de parcs à vélos...);
 - L'amélioration de la régularité et de la fréquence des trains de la ligne Paris-Mantes-la-Jolie via Conflans (rive droite);
 - L'interconnexion du RER E avec la Tangentielle Ouest à Poissy, la Tangentielle Nord et le RER A à Sartrouville;
 - La prise de mesures pour limiter les nuisances sonores.
- **Les départements de l'est francilien** ont apporté leurs contributions au débat pour défendre la qualité de service du RER E actuel et mettre en lumière les risques que représente le prolongement pour les usagers des branches de Tournan et Chelles-Gournay. Le prolongement de la ligne et l'élargissement de son bassin de desserte à l'ouest risqueraient en effet de provoquer la saturation des rames du RER E, alors que l'infrastructure est déjà utilisée au maximum de sa capacité. Les départements du Val d'Oise et de Seine-et-Marne ont demandé la mise en place du système d'exploitation NEX T à l'est en même temps qu'à l'ouest et la réalisation d'un schéma directeur global de la ligne.
- Le projet de prolongement du RER E à l'ouest intéressait également des acteurs qui n'étaient a priori pas directement concernés par le projet, mais qui ont néanmoins voulu s'exprimer lors du débat pour attirer l'attention sur les conséquences possibles, mais aussi les potentialités qu'impliquerait la réalisation du projet.
 - **les acteurs du Val d'Oise**, et notamment de l'agglomération de Cergy-Pontoise, espéraient que le prolongement du RER E décharge rapidement le RER A et ont demandé un renforcement de la desserte de la branche de Cergy. Ils ont également demandé la création d'une correspondance entre le RER E et le RER A à Sartrouville, et le RER E et les Tangentielles, notamment la Tangentielle Ouest, de façon à faciliter les trajets entre Cergy-Pontoise et la Seine Aval.
 - **les acteurs normands** sont très informés des problèmes posés par la cohabitation de trains rapides et de trains lents sur la même voie; la plupart, notamment les associations d'usagers des transports en commun, doutaient que le remplacement de la ligne J du Transilien permette une réelle amélioration de la régularité des trains et ont demandé la création d'une troisième voie entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

○ 3.2.3. L'expérience des "rencontres voyageurs"

La première rencontre, le **6 octobre à Haussmann-Saint-Lazare**, a permis de prendre la mesure des difficultés que rencontrent les usagers quotidiens du RER. Situé à l'entrée des quais, le stand de la CPDP a attiré l'attention de nombreux voyageurs, qui ont pu s'informer grâce aux panneaux de présentation du débat public et du projet ou engager une discussion avec les représentants de la Commission ou de RFF. Dans une ambiance assez calme malgré un contexte de grève, les voyageurs ont pu faire part de leurs avis et interrogations sur le projet : *"2020 ? Ce sera trop tard pour moi !"* ; *"Je viens de Bonnières, comment ferais-je pour aller travailler ?"* ; *"Et ça coûte combien tout ça ?"*. Le maître d'ouvrage a répondu aux questions, souvent précises, des usagers quotidiens du RER E et de la ligne J du Transilien.

Sur le parvis de **La Défense, le 11 octobre**, le public a été moins nombreux, mais la CPDP – et les représentants du maître d'ouvrage – ont pu présenter le principe du débat public à des habitants du quartier. Cette rencontre a permis de les inviter à participer aux réunions publiques organisées à La Défense pour y faire entendre leur point de vue. Cette rencontre a également été l'occasion de diffuser un grand nombre de documents d'information auprès des employés des entreprises implantées dans le secteur. Ceux – nombreux – qui empruntent quotidiennement le RER A ont souvent exprimé leur soutien au projet.

Enfin, le **8 novembre**, de 16h30 à 19h30, la CPDP et des représentants du maître d'ouvrage ont distribué les documents du débat et répondu aux questions des voyageurs à **la gare de Magenta**. La demande d'information manifestée par les usagers du RER E témoigne de l'intérêt que suscite le projet.

Comme lors des précédentes rencontres, les échanges ont porté sur le calendrier de réalisation et de mise en service du projet. Les voyageurs attendent en effet sa réalisation avec impatience. Une vingtaine de personnes a pris le temps de discuter plus longuement du projet et de poser des questions aux représentants du maître d'ouvrage. Les membres de la CPDP ont également pu présenter le principe du débat public aux personnes les plus intéressées, ou à celles n'ayant pas le temps de s'arrêter, en les invitant à s'exprimer lors des réunions publiques ou par le biais du site Internet. **La plupart des voyageurs, un mois après l'ouverture du débat public, ont entendu parler du projet**, grâce aux affiches, aux articles de presse, à la distribution de dépliants de présentation du débat, etc. Le principe du débat lui-même, et sa place en amont de l'élaboration du projet, est moins bien compris par les personnes rencontrées.

Les rencontres voyageurs organisées par la CPDP ont atteint leurs objectifs : établir un contact avec les usagers dans un cadre informel et leur présenter le projet ; faire connaître le débat public et inviter la population à y participer. Elles ont également permis de mesurer les effets de la campagne de communication lancée par la CPDP : de très nombreux voyageurs ont en effet expliqué avoir déjà été touchés par une opération ou une autre (tractage surtout, mais aussi affichage ou presse).

3. 3 Une bonne fréquentation du site Internet

Le site Internet a été visité plus de 25 000 fois entre le 1er septembre et le 19 décembre 2010. Les pages de présentation du projet de prolongement du RER E vers l'ouest (où il était possible de télécharger tous les documents réalisés par le maître d'ouvrage : dossier du débat, synthèse et diaporama de présentation du projet) ont le plus intéressé les visiteurs, suivies des pages permettant de lire les questions posées par les autres internautes et les réponses apportées par le maître d'ouvrage, le STIF ou la CPDP.

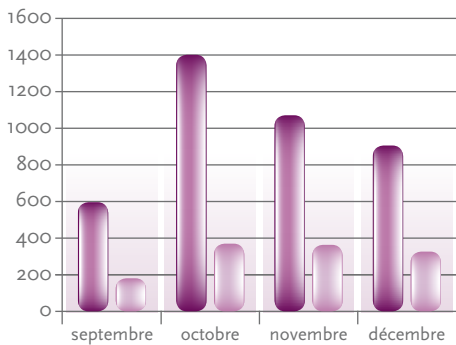
3.3.1 Statistiques et chiffres clés

Le site Internet, lancé en septembre, a été très visité dans les premières semaines du débat, avec un pic en octobre. A partir de novembre, le nombre de pages visitées a diminué, alors même que le nombre de visites du site restait constant : on peut penser que les personnes intéressées par le débat ont concentré leur attention sur les quelques pages leur semblant les plus intéressantes après quelques semaines pendant lesquelles elles ont exploré tout le site.

Pages les plus visitées (en dehors de la page d'accueil du site)		
Mois	Nombres de visites	Thèmes consultés
septembre	52	présentation du projet par le MO
	26	organisation du débat public
	22	Journal du Débat
octobre	136	présentation du projet par le MO
	57	revue de presse
	52	avis et contributions sur le projet
novembre	48	présentation du projet par le MO
	44	posez votre question
	41	avis et contributions sur le projet
décembre	36	présentation du projet par le MO
	22	cahiers d'acteurs
	21	revue de presse

3.3.2 L'origine des internautes

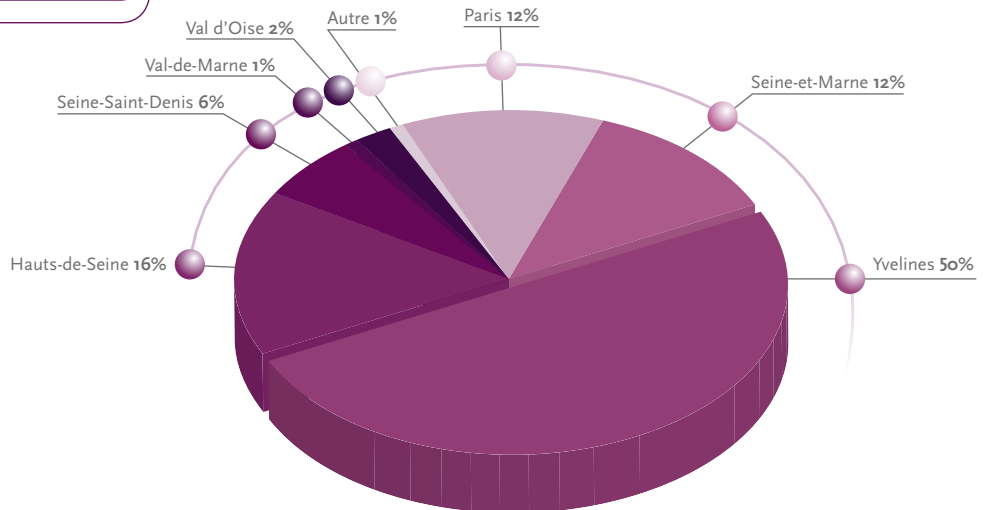
Au terme du débat, 410 questions, 194 avis et 43 contributions ont été recensés. Le site a enregistré environ 26 000 visites et bénéficié d'une bonne visibilité : l'ensemble des outils de communication y a systématiquement fait référence et le président de la CPDP, Michel Gaillard, a souligné à chaque réunion publique qu'il était au cœur du dispositif d'information du débat. Presque tous les articles de presse et environ 50% des publications Internet renvoyaient aux informations disponibles sur le site et indiquaient la possibilité d'y poser des questions.



Fréquentation du site internet de la CPDP

Les visiteurs du site ont été, pour l'essentiel, des personnes directement impactées par le projet de prolongement du RER E. L'étude de l'origine des participants l'a clairement montré : plus de la moitié étaient en effet issus des Yvelines, un département dont le quotidien des habitants sera directement influencé par le projet. Parmi les autres grands utilisateurs du site Internet, on trouvait logiquement des habitants des Hauts-de-Seine et de Paris (Paris, Neuilly-sur-Seine, La Défense, Nanterre, Clichy), de Seine-et-Marne (à l'est, au départ de la ligne E du RER à Chelles et Tournan) et de Seine-Saint-Denis.

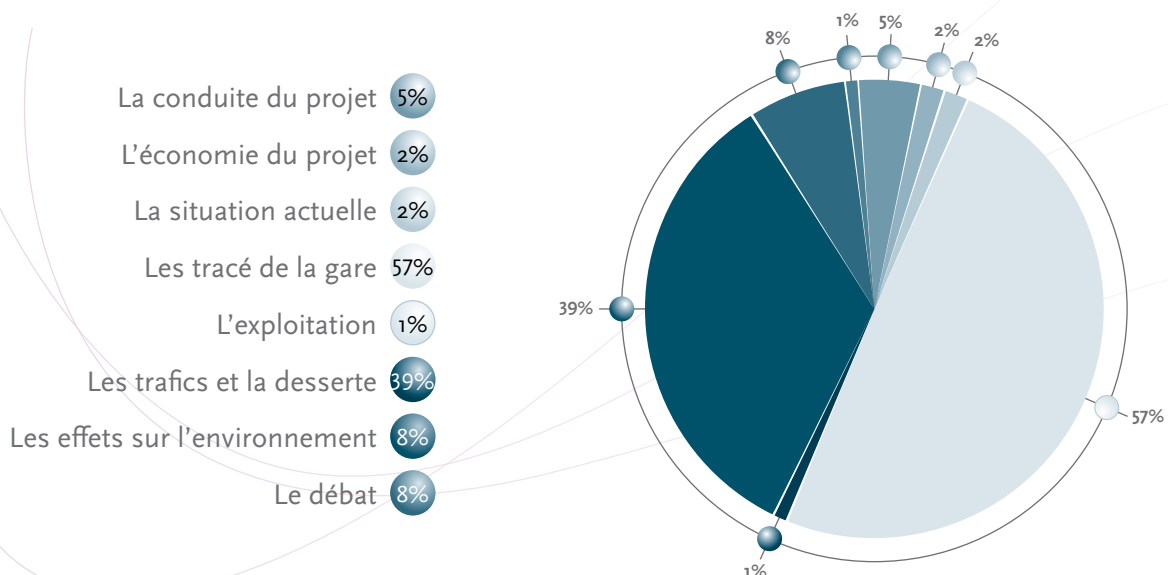
Origine géographique des internautes ayant posé une question ou délivré un avis.



3.3.3 Les questions posées

Le site Internet permettait un classement des questions selon leur thème, afin de faciliter la navigation des internautes et une consultation plus aisée des questions et réponses déjà disponibles. La CPDP a facilement pu déterminer le principal centre d'intérêt du public du site web : **le tracé proposé par RFF et les gares qui seront desservies par le RER E**. Les questions portant sur le schéma de desserte projeté sont également très nombreuses. Cela reflète l'ambiance des réunions publiques, où les questions d'usagers des transports en commun et des élus ont été également orientées vers ces thèmes.

Les thèmes abordés par les internautes dans leurs questions



3.4 La couverture médiatique du débat public

3.4.1 Une bonne visibilité sur le net

La diffusion de l'information relative au prolongement du RER E à l'ouest ainsi qu'au débat public a fait l'objet d'une excellente visibilité sur le net. Entre le mois de décembre 2009, date de saisine de la CNDP par RFF et le STIF, et décembre 2010 (clôture du débat public), **202 articles ont été publiés sur Internet, soit plus des deux tiers de la couverture médiatique totale**, mettant en avant Internet comme un moyen de diffusion majeur du débat et du projet.

La **prépondérance des blogs** comme moyen de diffusion de l'information a également représenté un point important. Certains, spécialisés dans les questions relatives aux transports collectifs - blogencommun.fr par exemple -, ont joué un rôle d'information et d'expression du grand public. Les blogs d'élus et de groupes municipaux ont également permis la diffusion de l'information et l'expression de points de vue divers sur le projet.

Les **collectivités territoriales** (communes, intercommunalités ou départements) ont également relevé l'enjeu majeur que représentait le débat public en diffusant sur leurs sites des appels à la participation aux réunions publiques, même si ces dernières ne se tenaient pas dans leurs communes, à l'image du site Internet de la commune de Chambourcy (Yvelines).

Il en est de même pour les **associations**, qui, outre la rédaction d'un cahier d'acteur, ont fait part, en ligne, de leur position sur le projet.

Parmi les autres sites Internet, les relais d'information locale et régionale - *Media Seine, VO News* - ont contribué à communiquer les dates de réunions publiques mais également à donner la parole à un certain nombre d'acteurs locaux : représentants de collectivités locales, acteurs associatifs ou usagers.

Les **chambres consulaires** (chambres de commerce et d'industrie) ont également rappelé sur leur site Internet la nécessité de participer aux réunions publiques afin d'y exprimer les enjeux que représente le prolongement du RER E vers La Défense et Seine Aval.

Cette couverture médiatique ne s'est pas cantonnée à la seule région Ile-de-France : elle a également concerné la **Normandie**, pour qui l'enjeu du projet est fort dans la perspective du développement d'une liaison ferroviaire rapide vers Paris, liaison devant être compatible avec le prolongement d'Eole à l'ouest. Le portail d'information des CCI de Normandie, drakkaronline.com, a publié deux articles relatifs au prolongement ouest du RER E et sa nécessaire compatibilité avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.

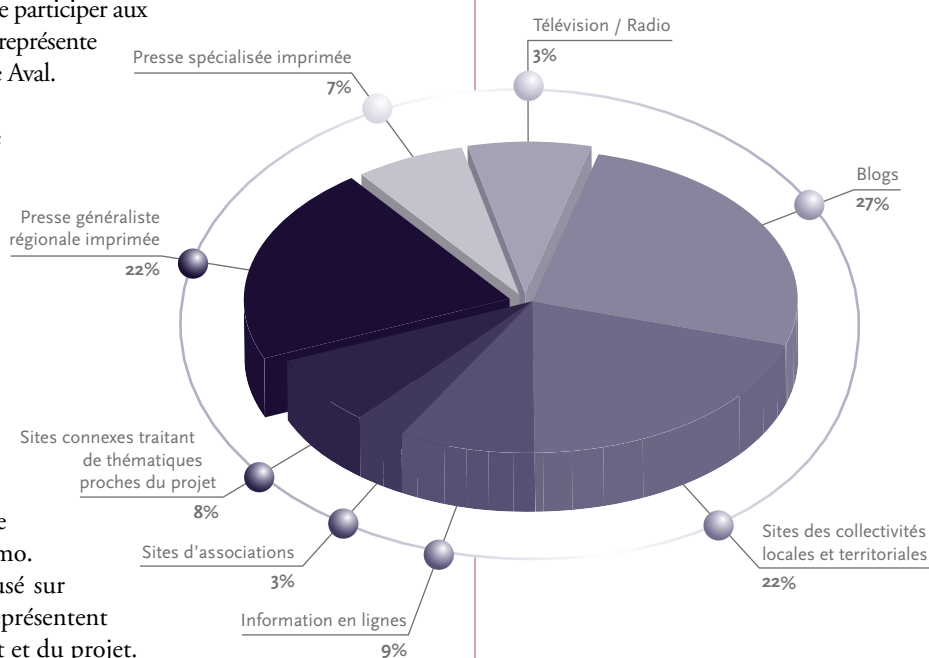
Enfin, quelques **sites généralistes** traitant de thématiques en lien avec le projet - LaVieImmo.com ou ValeursVertes.com - ont également diffusé sur Internet le calendrier des réunions publiques ; ils représentent 8% du total de la couverture médiatique du débat et du projet.

3.4.2 Un bon niveau d'information du public sur le projet

La couverture médiatique du projet a été bien assurée avec un total de près de 300 articles et dépêches, tous moyens de diffusion confondus (Internet, presse écrite, télévision et radio). Parmi les différents moyens d'information utilisés, outre Internet, la presse écrite régionale a eu un poids important (22% du total des articles soit 65 articles). Cette dernière a permis :

- l'information du grand public sur la tenue de réunions (diffusion des encarts de la Commission particulière ou des dépêches d'information) ;
- de tirer un bilan des différentes réunions organisées en mettant en avant les enjeux locaux. A titre d'exemple, le Courrier des Yvelines du 27 octobre 2010 dressait un bilan de la réunion publique de Houilles.

Sources de la couverture presse du débat public et du projet



D'autres supports médiatiques ont également relayé l'information du débat public : éditions locales de France 3 (Paris - Ile-de-France), radios locales (France Bleu Ile-de-France).

3.4.3. Les thèmes mis en avant par la presse

La classification des thèmes traités par la presse a fait ressortir les principaux points d'intérêts du débat :

- Un tiers des articles a indiqué les dates du débat et de ses réunions publiques et invité le public à venir y participer.
- Suivaient les articles traitant des enjeux locaux liés au projet : desserte des territoires, développement économique, aménagement urbain.
- A l'image des interventions en réunions publiques, la question des tracés et des emplacements de gares a été convenablement traitée (10% des articles).
- Enfin, le maillage avec les infrastructures existantes – et futures – a été repris par la presse, qui s'est ainsi faite l'écho des interventions de nombreux participants en réunions publiques.

Les thèmes traités ont varié selon le support utilisé. Ainsi, les blogs ont principalement été un lieu d'expression des différents acteurs sur le projet (usagers, collectivités locales...) quand la presse quotidienne régionale retraçait les positions exprimées lors des réunions publiques. La presse spécialisée s'est focalisée sur les caractéristiques techniques du projet : le magazine Ville Rail & Transports a ainsi consacré, dans son numéro du 22 septembre 2010, un dossier de huit pages sur le prolongement du RER E à l'ouest, traitant de thématiques précises et pointues¹³.

La presse a, dans l'ensemble, fidèlement retracé le débat, ses principaux enjeux et les attentes et préoccupations du public.

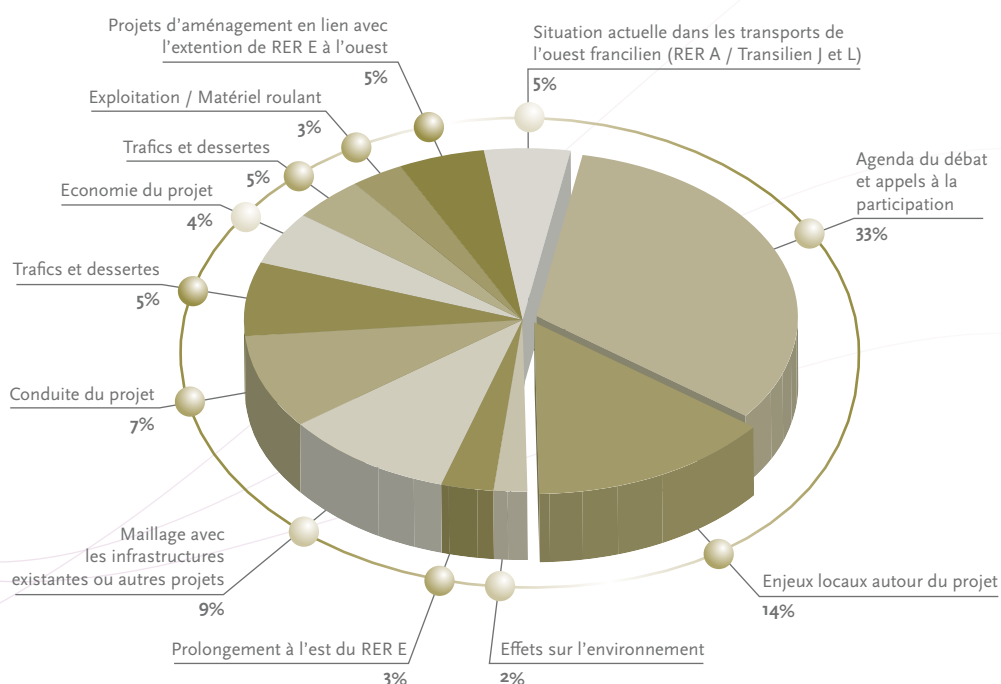
3.4.4. L'image du débat dans les médias

La presse et les médias se sont fait l'écho d'un débat positif, constructif et serein. L'image véhiculée a sans nul doute permis d'accroître la participation du public aux échanges avec les porteurs du projet.

Les médias ont en effet particulièrement communiqué sur la **nécessité de venir participer** aux réunions publiques du débat. Des titres tels que "Votre avis compte"¹⁴, "Faisons entendre notre voix"¹⁵ ou "Participez au débat sur le prolongement du RER E"¹⁶ ont ainsi pu être lus durant ces trois mois d'échanges.

Parallèlement, les journalistes ont souvent rappelé que le débat public, ouvert à tous et démocratique, avait pour objectif de **contribuer à amender le projet** de RFF, insistant ainsi sur cet aspect parfois méconnu mais essentiel du débat public.

Les principaux thèmes relatifs au projet couverts par la presse entre septembre et décembre 2010



¹³ Ville, Rail et Transports, dossier à la une : "Eole met le cap sur La Défense".

¹⁴ Article du Parisien du 29 septembre 2010.

¹⁵ Site Internet de l'Union Départementale des Elus Socialistes et Républicains des Yvelines.

¹⁶ Le Parisien, édition Yvelines, 14 octobre 2010.

▶ QUATRIEME PARTIE : Les enseignements du débat public

▶ 4.1 La perception du projet par le public et les usagers des transports en commun

Comme le président de la CPDP, Michel Gaillard, en a fait publiquement le constat et, à sa suite, la plupart des intervenants lors de la réunion de clôture du 16 décembre 2010, **le débat public a permis d'établir que le projet faisait l'objet d'une large acceptation.**

Les modalités de ce prolongement du RER E ont, en revanche, été largement discutées voire, sur certains aspects, contestées.

Certaines interrogations et demandes relatives aux caractéristiques du prolongement sont régulièrement revenues dans la discussion lors de la plupart des réunions publiques ; d'autres, correspondant à des questions plus locales mais très sensibles, ont suscité des discussions animées au cours de plusieurs réunions.

Les porteurs du projet ont d'ailleurs, dès la mi-débat, reconnu publiquement **l'importance d'apporter des réponses satisfaisantes aux enjeux locaux pour la réussite du projet**, modifiant ainsi l'approche plus "globale" qui avait été la leur à l'ouverture du débat public.

○ 4.1.1 Le prolongement du RER E à l'ouest : un atout pour le développement économique

• 4.1.1.1. Les enjeux du prolongement ouest du RER E pour le territoire de Seine Aval

L'un des objectifs annoncés du prolongement du RER E à l'ouest était de répondre au **développement démographique et économique de la vallée de la Seine**, entre Poissy et Mantes-la-Jolie, territoire concerné par l'opération d'intérêt national Seine Aval. Cette dimension du projet était partagée par les acteurs locaux qui, tous, usagers comme élus, aménageurs comme représentants des entreprises, ont demandé une amélioration de l'offre de transports en commun dans ce secteur.

Cette thématique a été particulièrement présente dans le débat : l'EPAMSA (établissement public d'aménagement du Mantois-Seine Aval), les communautés d'agglomération de Mantes-en-Yvelines et des Deux Rives de la Seine (CAMY et CA2RS) ont fait état de nombreux projets d'aménagement de leurs territoires et ont dit compter sur l'arrivée du RER E pour améliorer l'accessibilité des futures zones d'activité et de logement.

○ Trois besoins, en particulier, ont été clairement identifiés par les acteurs de Seine Aval :

- un accès facilité depuis et vers les autres pôles économiques franciliens : le centre de Paris, La Défense, les aéroports et les gares "européennes" via le pôle gare du Nord/Magenta/gare de l'Est,
- une amélioration de l'offre de déplacements internes à Seine Aval,
- un bon maillage du réseau permettant de rayonner dans l'ouest francilien à partir de Seine Aval.

Les acteurs économiques et les aménageurs se sont montrés satisfaits des **temps de trajets annoncés** par le maître d'ouvrage entre Paris et les gares de Seine Aval. De même, le **schéma de desserte** des omnibus, permettant à la fois un "cabotage" entre les gares situées sur la section Poissy-Mantes-la-Jolie et une diminution des temps de trajet vers Paris, a reçu leur assentiment.

Ils se sont en revanche inquiétés du **flou sur les correspondances avec les autres moyens ferrés** et de ce qu'elles ne semblaient pas être réellement intégrées dans le projet du maître d'ouvrage. Ils ont demandé, en particulier, que le RER E soit connecté à la Tangentielle Ouest en gare de Poissy, à la Tangentielle Nord et au RER A à Sartrouville, et à la future Ligne Nouvelle Paris-Normandie à Mantes-la-Jolie.

L'EPAMSA, les collectivités locales et les acteurs économiques se sont aussi interrogés sur les intentions du STIF quant à la réorganisation du système de transport en commun de l'ensemble de Seine Aval, et notamment des lignes de bus de rabattement vers les gares du RER E, d'ici la mise en service de la nouvelle ligne.

• 4.1.1.2 Le RER E et le développement de La Défense

Les Chambres de Commerce et d'Industrie franciliennes se sont mobilisées tout au long du débat pour expliquer **la nécessité d'améliorer la desserte du quartier d'affaires de La Défense**. Elles ont été appuyées par l'Association des usagers de La Défense (AUDE) et ses entreprises membres¹⁷, par des investisseurs propriétaires et gestionnaires de bureaux à La Défense et par l'EPADESA (Etablissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche). Tous ces acteurs ont estimé que, soumise à une compétition internationale avec les autres centres d'affaires européens, La Défense souffrait d'un manque d'accessibilité à partir des aéroports franciliens et des gares TGV.

L'élargissement du bassin de vie accessible depuis La Défense permettrait, selon ces acteurs, d'offrir aux salariés de La Défense de nouvelles opportunités de logement, accessibles grâce au prolongement du RER E. Plusieurs dizaines de milliers d'emplois devraient en effet y être créés d'ici 2020, si l'on en croit le plan de modernisation de La Défense publié par l'EPADESA.

Compte-tenu de ces prévisions de croissance des emplois et de la saturation toujours croissante du RER A (+ 20 % de fréquentation entre 1997 et 2007), les **délais annoncés pour la réalisation du tunnel** sont apparus pénalisants aux acteurs économiques, qui ont demandé très régulièrement pendant le débat que les délais de procédures administratives – qu'ils estimaient responsables pour une large part de ce calendrier – soient réduits au maximum.

En revanche, des associations de défense de l'environnement ou d'usagers des transports en commun ont déploré "l'hyper-concentration" des emplois dans le seul site de La Défense, tout en se déclarant favorables au prolongement du RER E.

• 4.1.1.3 Un outil indispensable pour décharger le RER A

RFF et le STIF ont annoncé que **la mise en service du RER E jusqu'à La Défense diminuerait de 10 à 15 % la fréquentation du RER A dans sa partie centrale**. Le report de trafic serait maximal si la gare du RER E à La Défense était construite sous le CNIT, les solutions alternatives n'ayant pas véritablement donné lieu à débat.

Les responsables économiques et politiques du Val d'Oise et de l'agglomération de Cergy-Pontoise ont estimé que la branche du RER A desservant Cergy pourrait également bénéficier, au moins grâce à un gain de régularité et de fiabilité du RER E, du projet de prolongement (cf. 4.2.2).

○ 4.1.2 L'évolution de la desserte des territoires

• 4.1.2.1 L'évolution de l'offre de transport en Seine Aval localement contestée

Le projet soumis au débat aurait pour particularité de réemployer des infrastructures existantes en **modifiant la desserte actuelle**. Les usagers quotidiens de la ligne J du Transilien (Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie par Poissy) ont été particulièrement impliqués dans le débat et se sont inquiétés de l'évolution de l'offre de transport qui leur serait proposée.

Si un certain nombre d'entre eux ont été sensibles aux arguments du maître d'ouvrage et du STIF concernant la diminution des temps de transport entre Seine Aval et La Défense, beaucoup, en revanche, faisant quotidiennement des trajets en dehors des flux les plus empruntés, ont observé une dégradation de leur situation. Ces voyageurs, utilisant pour la plupart les gares secondaires de Seine Aval (Mantes-Station, Epône-Mézières, Aubergenville, Les Clairières de Verneuil, Villennes), ont fait le constat que le système envisagé – une desserte de ces gares par omnibus et non plus par des semi-directs – **allongerait leurs temps de transport**.

Beaucoup ont également estimé que le projet, orienté vers la desserte de La Défense, négligeait les **besoins d'accès au centre de Paris**, pourtant importants. Le temps de parcours entre Seine Aval et le quartier de Saint-Lazare serait en effet allongé de quelques minutes. Le maître d'ouvrage a expliqué que cet allongement serait en partie compensé par les nouvelles

¹⁷ Qui ont conduit, tout au long du débat, une action de sensibilisation en ce sens, avec de nombreuses interventions en réunion publique, et plusieurs cahiers d'acteurs émanant d'entreprises de La Défense...

possibilités de diffusion dans Paris et les temps de correspondances raccourcis à Haussmann-Saint-Lazare et Magenta, deux gares efficacement connectées au réseau francilien (trains, lignes B et D du RER et lignes 3, 9, 12, 13 et 14 du métro).

Des usagers ont cependant fait savoir que l'arrêt prévu à Haussmann-Saint-Lazare convenait beaucoup moins bien à leurs déplacements que celui de la gare Saint-Lazare.

• 4.1.2.2 L'exigence de fiabilité des usagers

A l'inverse du **RER E**, la plus fiable et la plus ponctuelle des lignes de RER, comme l'ont affirmé les porteurs du projet, la **ligne J du Transilien** est, depuis plusieurs années, sujette à de nombreux retards et annulations de trains, en raison notamment de la délicate gestion d'un trafic alliant trains omnibus, fret et trains grandes lignes en provenance de la Normandie. Le STIF et RFF ont annoncé que le projet permettrait une desserte de la ligne Paris-Mantes-la-Jolie via Poissy aussi fiable que celle du RER E actuel.

Beaucoup des usagers de la ligne sont restés sceptiques. Ils ont rappelé que la mise en place du cadencement avait eu le même objectif de fiabilisation des horaires, sans pour autant – ont-ils dit – y parvenir. Ils ont donc exprimé **des doutes sérieux sur l'efficacité des moyens annoncés pour atteindre cet objectif** (nouveau système d'exploitation, nouveau matériel, nouveau schéma de desserte) tant que de nouvelles voies ne seraient pas créées.

Malgré la mise en place d'un système d'exploitation en recouvrement pour la future ligne du RER E, qui devrait permettre la dissociation des branches est et ouest, et donc le confinement des perturbations de trafic, les usagers des branches de Tournan et Chelles craignaient que le prolongement du RER E ne nuise à la qualité de service, en multipliant les risques d'incident. La circulation sur le tronçon Nanterre-Magenta/Evangile de trains des deux moitiés de la ligne a soulevé la question de l'effet qu'aurait un incident d'exploitation sur cette partie, commune aux deux missions (est et ouest).

La demande de fiabilité et de régularité a également été un leitmotiv, en réunions publiques, des **usagers du RER A à destination de Cergy-Pontoise**, ligne la plus touchée par les irrégularités de service. Lors de l'audition publique de Cergy-Pontoise, l'absence de desserte fiable et régulière a été dénoncée.

Les porteurs du projet ont assuré que le **prolongement du RER E à l'ouest, en délestant le RER A dans son tronçon central, permettrait une amélioration de la régularité** des trains - les dysfonctionnements de l'exploitation du RER A étant, en effet, pour une bonne part, dus aux retards en station : les temps d'attente y sont quasi systématiquement augmentés en raison des temps nécessaires "hors normes" à la sortie et à l'entrée des voyageurs dans les rames.

• 4.1.2.3. Les demandes émanant des territoires non desservis par le RER E prolongé

Preuve supplémentaire que le projet de prolongement à l'ouest du RER E a fait l'objet d'un très large consensus, **les habitants, acteurs économiques et élus de plusieurs territoires qui ne sont pas concernés par le tracé ou les arrêts se sont plaints de ne pouvoir en bénéficier.** Ainsi, à Paris, la préférence affichée par le maître d'ouvrage de ne pas desservir la Porte de Clichy, au détriment donc du quartier des Batignolles, l'absence d'arrêts au sein de la Boucle de Montesson ou le choix d'une desserte de la rive gauche au détriment de la rive droite en Seine Aval ont fait l'objet d'interpellations, de demandes de révision du projet par de nombreux participants au débat.

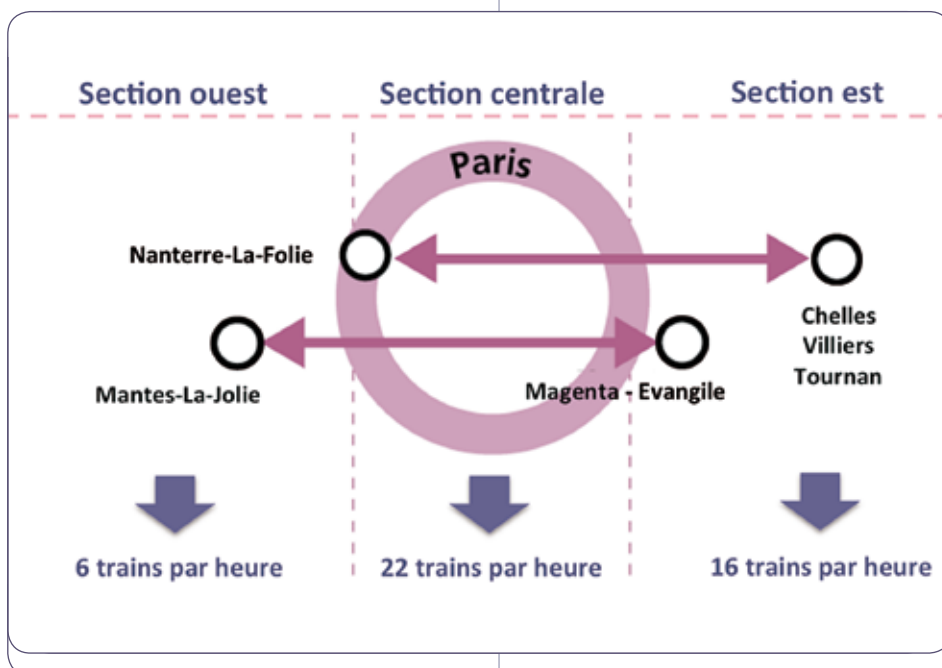


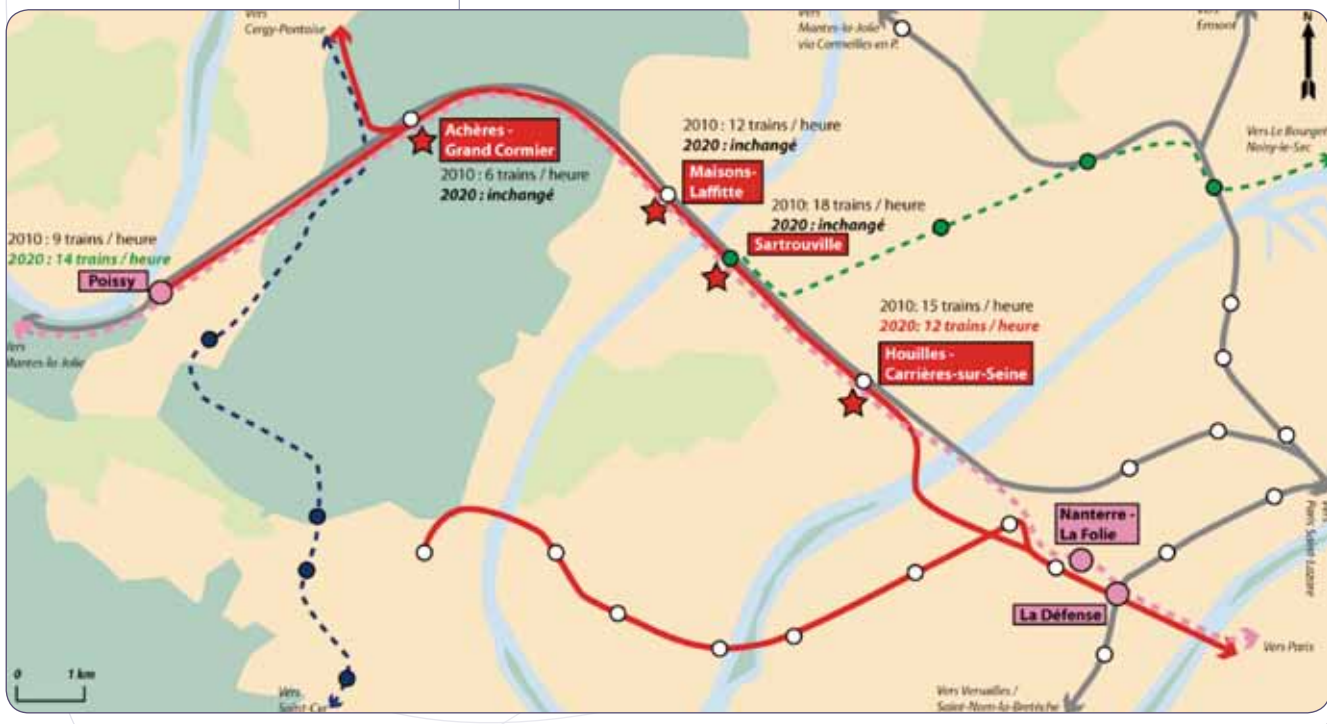
Schéma d'exploitation en recouvrement

o La Boucle de Montesson

Les interventions ont été particulièrement nombreuses et vives concernant la **desserte de la Boucle de Montesson** qui, contrairement à la situation actuelle, ne serait plus assurée par le RER E prolongé ; des acteurs associatifs comme le CADEB et les maires des communes de la Boucle ont estimé qu'Eole devait au moins desservir une des gares de la Boucle (Houilles ou Sartrouville) Ils ont également exprimé le regret qu'aucun train direct depuis Paris-Saint-Lazare ne desserve à terme la Boucle de Montesson (le maître d'ouvrage a expliqué qu'un arrêt du RER E à Houilles ne permettrait pas pour autant une liaison directe avec Haussmann-Saint-Lazare du fait des nouvelles gares à Nanterre, La Défense et Paris intra muros éventuellement). D'autant qu'un maillage avec la Tangentielle Nord (sur le tronçon Sartrouville - Le Bourget - Noisy-le-Sec) leur apparaissait – comme d'ailleurs à d'autres participants au débat issus, eux, de communes qui seraient desservies par le prolongement – indispensable. L'absence d'arrêt du RER E à Houilles ou Sartrouville serait, selon les acteurs locaux, **un facteur supplémentaire d'enclavement de la Boucle de Montesson** et ce, ont-ils fait valoir, dans le contexte de saturation grandissante du RER A.

Confronté à ces critiques et demandes, le maître d'ouvrage a apporté les réponses suivantes :

- L'absence d'arrêt du RER E au sein de la Boucle de Montesson s'explique par une quasi-impossibilité d'insérer de nouveaux arrêts dans la configuration proposée sans qu'il n'y ait "de conséquences très lourdes sur la manière dont on desservirait demain Seine Aval." Prévoir un arrêt supplémentaire dans la Boucle entraînerait une diminution du nombre de trains sur toute la ligne, et donc une baisse de la capacité de la ligne entière. Selon RFF, il serait techniquement impossible de desservir les gares de la Boucle de Montesson sans réaliser de nouvelles voies ; cette desserte ne pourrait donc être possible qu'avec la réalisation de la Ligne Nouvelle Paris-Normandie.
- Le prolongement du RER E à l'ouest aura comme effet de désaturer le RER A de 10 à 15 %, apportant ainsi une meilleure régularité à ce moyen de transport qui dessert les gares de la Boucle (gares de Houilles et Sartrouville). A plus court terme, la commande de nouveaux matériels roulants à deux étages par le STIF pour le RER A offrira, en outre, une plus grande capacité d'accueil et un meilleur confort pour les voyageurs, dès 2011.
- La fréquence des trains du groupe III (Paris-Saint-Lazare – Cergy-le-Haut) desservant Houilles pourrait être renforcée, profitant de la désaturation de la gare Saint-Lazare engendrée par le projet.



Quelle desserte à terme à l'heure de pointe du matin pour la Boucle de Montesson?

Source : RFF / STIF - ©Sedna, Kyvan Farzami, janvier 2011

o L'agglomération de Cergy-Pontoise

Le président du Conseil général a demandé à la CPDP de donner la possibilité aux acteurs du Val d'Oise de se faire entendre dans le cadre du débat public.

Consciente de l'enjeu que représente la desserte du Val d'Oise, la CPDP a décidé de répondre à cette demande en organisant, le 23 novembre 2010 à Cergy-Pontoise, une audition publique.

Didier Arnal, président du Conseil général du Val d'Oise, Dominique Lefèvre, maire de Cergy-Pontoise et président de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, Pierre Tapie, directeur général du groupe ESSEC, Frédéric Vernhes, président de la délégation du Val d'Oise de la CCI Versailles Yvelines/Val d'Oise et Yves Boutry, vice-président de l'AUT (Association des usagers des transports) Ile-de-France ont eu ainsi l'occasion d'exposer devant la CPDP leurs préoccupations et, en particulier, celles portant sur :

- les problématiques liées aux déplacements des étudiants, du personnel universitaire et des actifs depuis Paris et l'aéroport Charles de Gaulle,
- l'accessibilité du territoire dans un contexte de croissance des emplois et du logement,
- l'amélioration des conditions de transport actuelles, et la mise en service des nouvelles rames commandées pour le RER A ;
- la création d'une gare entre Achères et Cergy, au niveau du Pôle Confluence, desservie par le RER A, E, la Tangentielle Ouest, voire les TGV avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie (LNPN) ;
- la constatation d'un déséquilibre de desserte entre la branche de Poissy et celle de Cergy par le RER A, au regard des poids économiques et démographiques de chacune.

o Le quartier des Batignolles

La question de l'**hypothèse d'une gare Porte Clichy** a suscité peu d'interventions. Il est apparu qu'elle représentait néanmoins un enjeu pour la desserte du quartier des Batignolles et pour les riverains de la Porte de Clichy, qui ont affiché une préférence pour le tracé nord. Le maire de Clichy-la-Garenne a également fait part de son souhait d'une gare à la Porte de Clichy, permettant une liaison rapide pour La Défense. Si cette solution n'était pas retenue, il a été demandé **des garanties pour la réalisation de transports collectifs efficaces afin de desservir le quartier des Batignolles** qui accueillera, notamment, le futur tribunal de grande instance de Paris.

Le STIF a indiqué que, si le tracé via la Porte de Clichy n'était pas retenu, **d'autres projets de transport étaient à l'étude pour le développement à long terme du quartier des Batignolles**. Le prolongement de la ligne 14 au nord vers Saint-Ouen, qui desservira à l'horizon 2017 la Porte de Clichy, des arrêts fréquents à Pont Cardinet, des trains en provenance et à destination de Saint-Lazare et la réorganisation des bus permettant un rabattement vers la Porte Maillot ont été évoqués.

o 4.1.3 L'aménagement des gares et la réorganisation de l'offre de transport en Seine Aval

• 4.1.3.1. Les conditions de rabattement et de stationnement autour des gares rénovées

Les participants au débat ont souvent posé la question de la desserte fine et du rabattement¹⁸ du futur réseau de bus et des aménagements qui permettront une bonne irrigation du territoire traversé par le RER E. Le sujet a notamment été abordé lors de la réunion publique qui s'est tenue aux Mureaux le 30 novembre.

Un grand nombre de participants ont manifesté l'importance que ce sujet avait pour eux et ont évoqué :

- le risque de **saturation des parkings** s'ils devaient accueillir les futurs utilisateurs de la ligne E,
 - l'accompagnement de la mise en service de la nouvelle ligne par des transports en commun dits "légers",
 - l'indispensable organisation des déplacements – ferroviaires, mais aussi fluviaux et routiers – à l'échelle de l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, y compris le développement de lignes de bus rapides en site propre,
 - le besoin d'éliminer les derniers passages à niveaux, à Villennes-sur-Seine notamment, responsables de plusieurs accidents graves en Seine Aval.

¹⁸ Le terme de rabattement renvoie aux différents moyens mis à disposition de l'utilisateur pour rejoindre une gare (bus, tramway, réseau routier, pistes cyclables...)

La question du **stationnement des véhicules individuels** a été jugée particulièrement importante pour les habitants de Seine Aval : **comment accueillir dans de bonnes conditions le flux supplémentaire de véhicules particuliers qui se dirigeront vers les gares du RER** alors qu'on constate déjà la pénurie de places de stationnement ? A Villennes-sur-Seine, il a été dit que la ville ne disposait pas des capacités d'accueil suffisantes pour recevoir les véhicules supplémentaires.

Même s'il n'est pas du ressort du maître d'ouvrage d'assurer les opérations d'aménagement connexes, une réflexion sera menée, en concertation avec les différents acteurs en charge de ces équipements (STIF, communes) afin de faciliter les reports modaux pour les usagers se rendant dans les gares du RER E prolongé en véhicule particulier. Sandrine Gourlet (STIF), lors de la réunion de clôture du débat public, a indiqué que ces **questions faisaient bien partie de la réflexion des porteurs du projet** : elle a évoqué, en particulier, *“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”*.

Les porteurs du projet ont rappelé que la desserte fine de Seine Aval et le rabattement étaient des sujets d'étude et de réflexion qui dépassaient le cadre strict du présent débat public. Ils ont, en particulier, indiqué que la question de la réorganisation du réseau de bus, déjà étudiée par le STIF et l'EPAMSA, n'était pas encore d'actualité puisque ses délais de mise en œuvre seront bien moindres que ceux du RER E. “Quelques années avant la mise en service, on s'attachera, avec les collectivités, à définir le niveau de desserte fine du territoire, au moyen du rabattement en bus par exemple”, a précisé le STIF.

• 4.1.3.2. L'amélioration des conditions de transport sur la rive droite de la Seine

○ La nécessité de rabattements efficaces de la rive droite à la rive gauche

L'amélioration des déplacements internes au territoire du projet est un des principaux objectifs du projet de prolongement à l'ouest du RER E. Or, les bénéfices de cette infrastructure nouvelle concerneraient essentiellement la rive gauche de la Seine, de Poissy à Mantes-la-Jolie. Plusieurs acteurs locaux ont donc exprimé la nécessité de développer des infrastructures de transport de rabattement de la rive droite à la rive gauche et d'améliorer les conditions de transport sur la rive droite de Seine Aval.

Leurs interventions portaient essentiellement sur les questions suivantes :

- L'arrivée du RER E sur la rive gauche de Seine Aval sera-t-elle accompagnée d'une amélioration de la ligne Paris-Mantes via Conflans ?
- Qu'en sera-t-il des déplacements entre les deux rives au sein du territoire de Seine Aval ?
- Une modification du réseau de bus est-elle prévue à l'horizon 2020, pour répondre à la demande de rabattement vers les gares du RER E ?

Le STIF a convenu de **la nécessité de développer les lignes de bus de rabattement entre les communes de la rive droite de la Seine et les gares nouvellement desservies par le RER E**¹⁹. Des lignes de bus en site propre, à haut niveau de service, pourraient même être mises en place. Enfin, la ligne Paris-Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie via Conflans-Sainte-Honorine devrait voir son matériel roulant renouvelé à l'horizon 2014.

La Communauté d'agglomération des Deux Rives de la Seine a demandé que les créneaux horaires rendus disponibles à la gare Saint-Lazare grâce au remplacement de la ligne J du Transilien par le RER E soient affectés, au moins en partie, à **l'amélioration de la fréquence de desserte de la ligne Paris-Mantes-la-Jolie via Conflans-Sainte-Honorine**.

○ Le problème constant du franchissement de la Seine

Là encore, plusieurs questions ont porté sur l'amélioration des conditions de franchissement de la Seine, les intervenants soulignant qu'il s'agit bien là d'un des enjeux qui conditionnent l'accès aux gares et le transport des usagers de la rive droite de la Seine.

• 4.1.3.3. La mise en accessibilité des gares et des trains aux handicapés

Le sujet de **l'accessibilité des gares et des trains aux personnes à mobilité réduite** (PMR) a été abordé très tôt au cours du débat. Dès la réunion d'ouverture à Paris, le 7 octobre, un intervenant handicapé a fait état de ses difficultés quotidiennes face à l'inadaptation de l'offre de transport. Le constat qu'il a dressé était sans complaisance

¹⁹ Le STIF a précisé que si l'Express A14 devait disparaître, ce serait au bénéfice d'autres liaisons, par exemple Limay-La Défense.

quant à l'état actuel des infrastructures et à la gestion de la situation par les exploitants du réseau ferroviaire: hauteurs de quais inadaptés au plancher des trains, ascenseurs en panne pendant des mois voire des années, étroitesse des couloirs, matériel roulant inadapté, manque de personnel disponible en gare pour l'accompagnement, nécessité pour les handicapés de prévenir longtemps à l'avance l'exploitant de leurs déplacements, accessibilité nulle à certaines périodes...

Ces questions ont été régulièrement évoquées au cours des réunions publiques suivantes. Parmi les interpellations faites aux porteurs du projet (et à l'exploitant SNCF), les plus fréquentes étaient :

- L'accessibilité sera-t-elle assurée par une mise à hauteur des rames et des quais, et ce sur l'ensemble de la ligne du RER E ?
- Quels travaux seront prévus pour rendre les gares accessibles ?
- Quel budget y sera consacré ?
- Le personnel présent dans les gares pour assister les personnes à mobilité réduite sera-t-il maintenu ?
- L'accessibilité sera-t-elle garantie pendant la durée des travaux, dans les gares concernées ?

Conscients des difficultés quotidiennes de ces usagers, les porteurs du projet et l'exploitant SNCF ont tenté de les rassurer, en particulier en précisant que trains et quais seraient tous mis à la même hauteur, sur l'ensemble de la ligne du RER E prolongé. De même, ont-ils rappelé, **toutes les gares desservies par le RER E devront être mises en accessibilité pour les handicapés**. Le schéma directeur d'accessibilité les y a engagés.

On peut noter que ces réponses n'ont pas épuisé le sujet et, notamment, que les réponses apportées au regard de l'incapacité à remettre en service, dans des délais normaux, les ascenseurs en panne dans les gares ferroviaires, n'ont pas semblé satisfaisantes.

○ 4.1.4 Le maillage et la cohérence avec les autres infrastructures de transport

- 4.1.4.1 Le consensus autour de la Porte Maillot et de la gare CNIT

○ La préférence pour le tracé via la porte Maillot

Alors que plus de 85 % du tracé du projet de prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie utilisent des sillons ferroviaires existants, RFF et le STIF ont soumis au débat trois options de tunnel pour relier la gare d'Hausmann-Saint-Lazare à La Défense :

- un tracé via la porte de Clichy, avec une nouvelle gare à cette porte permettant la desserte du quartier des Batignolles en plein réaménagement,
- un tracé via l'avenue des Ternes, le plus direct puisque sans arrêt,
- **un tracé via la porte Maillot, avec la création d'une nouvelle gare à cet endroit.**

La plupart des participants aux réunions publiques ont exprimé leur préférence pour cette troisième solution.

Deux considérations ont, semble-t-il, motivé ce choix.

- ▶ Acteurs économiques, élus et aménageurs locaux ont mis en avant l'intérêt d'une nouvelle desserte de la porte Maillot pour le développement des activités économiques aux abords du Palais des Congrès, dans un secteur situé entre La Défense et le centre de Paris. Un arrêt du RER E améliorerait aussi l'accessibilité de ce quartier à partir du pôle Gare du Nord/Magenta/Gare de l'Est.
- ▶ Usagers des transports en commun, associations d'usagers et élus ont également appuyé le choix de la création d'une gare Porte Maillot pour bénéficier d'une correspondance entre RER E et RER C. Cette dernière ligne de RER souffre, estiment-ils – un avis exprimé également par des représentants de Transilien SNCF –, de l'absence de connexion avec le reste du réseau ferré dans Paris intra-muros.

Le maire du XVII^{ème} arrondissement de Paris, Brigitte Kuster, s'est également prononcée en faveur du tracé par la porte Maillot. Elle a cependant formulé le souhait que soit améliorée la desserte de la gare de Pont Cardinet, notamment par le prolongement de la ligne 14 du métro et l'implantation d'une station à proximité de la ZAC des Batignolles²⁰.

²⁰ Elle a publié, le 9 décembre 2010 sur son blog, un billet intitulé "Les grands enjeux en matière de transport dans le 17^{ème}" dans lequel on peut lire "les élus de la majorité municipale du 17^{ème} soutiennent, dans le cadre du prolongement du RER E à l'Ouest, le tracé qui prévoit un arrêt à la Porte Maillot.". Elle a réaffirmé sa position dans une interview sur le site de la mairie du 17^{ème}, en date du 10 janvier 2011.

○ L'implantation de la gare de La Défense au CNIT : un souhait majoritairement formulé par les intervenants

La question du positionnement de la gare destinée à desservir le quartier d'affaires de La Défense a suscité beaucoup de réactions du public.

Le maître d'ouvrage a d'abord envisagé trois emplacements sur le site de La Défense : l'un sous le CNIT, l'autre sous le boulevard circulaire, plus au nord, le troisième sous le boulevard Gambetta, à l'est. La majorité des contributions et avis ont manifesté leur préférence pour une gare sous le CNIT ; l'EPADESA a notamment rappelé à plusieurs reprises qu'elle militait pour ce choix.

L'expression des intervenants institutionnels dans les cahiers d'acteurs a confirmé que ce souhait recueillait un large consensus²¹. L'argument mis en avant était **de faciliter les correspondances entre les différentes lignes de RER et de métro desservant La Défense** : une station du RER E sous le CNIT serait proche de la grande gare Cœur Transport où s'arrêtent le RER A, la ligne 1 du métro, près de la gare SNCF et du tramway 2, et à proximité d'une importante gare routière.

Seul un représentant de la fédération régionale des associations des usagers des transports (AUT) a semblé attaché à une gare sous le boulevard Gambetta.

RFF a pris acte de cette demande, tout en précisant que les études devraient être poursuivies pour examiner si les contraintes techniques n'étaient pas trop lourdes.

• 4.1.4.2 L'implantation d'une gare à Nanterre fait débat

Deux questions ont été posées concernant le passage du RER E à **Nanterre : où implanter la gare et les voies de retournement des trains prévues par le projet ?** Comment raccorder la voie ferrée sortant du tunnel aux voies existantes du groupe V²²?

Le débat sur ces deux questions a englobé la prise en compte d'un contexte difficile : la ville de Nanterre est en effet traversée par des infrastructures routières et ferrées à l'origine de gênes et nuisances pour les habitants et de fortes contraintes pour l'aménagement urbain.

○ La gare

Le projet élaboré par RFF inclut **la création d'une gare au lieu-dit La Folie, permettant la desserte du quartier des Groues**, qui devrait être bientôt réaménagé. Le maire de Nanterre et plusieurs associations de riverains et de défense de l'environnement ont d'abord manifesté leur préférence pour une gare plus à l'ouest, dans le secteur du Petit Nanterre actuellement enclavé.

Au cours du débat, cette demande a évolué : la gare du Petit Nanterre a été présentée par certains acteurs nanterrois comme une alternative ou un complément nécessaire à la gare de La Folie. Le STIF leur a répondu que **le désenclavement du Petit Nanterre pourrait être assuré par un moyen de transport plus léger**. Il a rappelé, à cet égard, l'arrivée dans les prochaines années de deux lignes de tramway dans ce secteur²³ et l'éventualité du prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'au Petit Nanterre.

En outre, la création d'une gare RER au Petit Nanterre, ont fait remarquer les porteurs du projet, se heurterait à de très fortes contraintes techniques²⁴.

○ Le raccordement : saut-de-mouton ou terrier

La question du raccordement de la nouvelle infrastructure aux voies existantes a posé celle des conséquences pour les habitants du Petit Nanterre. En effet, il serait nécessaire de créer un ouvrage, soit souterrain ("terrier") soit aérien ("saut-de-mouton"). La première solution serait techniquement plus complexe et plus coûteuse, mais la seconde serait à l'origine de nuisances sonores renforcées pour plusieurs immeubles du Petit Nanterre.

Les associations locales et la municipalité ont donc demandé soit un souterrain, soit un "saut-de-mouton" plus à l'ouest, au niveau de la Seine. **Le maître d'ouvrage, sur l'insistance de l'AUT, a reconnu que des mesures devaient être prises pour limiter les nuisances dues au bruit**. L'AUT a admis que, compte tenu du coût respectif des trois solutions, il serait préférable de rénover les immeubles les plus proches d'un futur "saut-de-mouton" en améliorant leur isolation phonique, plutôt que de réaliser, à grands frais, un souterrain ou un ouvrage sur la Seine.

²¹ Dans les cahiers d'acteur qu'ils ont publiés, le CESER Ile-de-France, Ile-de-France Environnement la chambre régionale de commerce et d'industrie de Paris-Ile-de-France, les CCI du 75, 78/95, l'AUDE ou encore la Société Générale et AXA ont tous exprimé leur préférence pour une gare sous le CNIT.

²² Les trains du groupe V circulent entre Paris-Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie par Poissy.

²³ Les lignes 1 et 2 du tramway.

²⁴ Cela allongerait les temps de trajet et rendrait plus difficile le retournement des trains venant de l'est à Nanterre. Le retournement des trains à Nanterre devant, en effet, être effectué entre la future gare de Nanterre et la Seine, pour permettre à la ville de Nanterre d'être desservie à la fois par les trains de l'ouest et de l'est.

- 4.1.4.3. Les interconnexions et correspondances avec les projets ferroviaires en cours : Arc Express, Réseau de transport public du Grand Paris, Tangentielles Ouest et Nord

Un des enjeux du prolongement du RER E était son **intégration dans le réseau de transport ferré francilien**, existant et en projet. Le RER E prolongé pourrait en effet être mis en correspondance avec le RER C à la porte Maillot, les rocade ferrées Arc Express et/ou Réseau de transport public du Grand Paris, le RER A à La Défense, la future Tangentielle Nord à Sartrouville et la future Tangentielle Ouest à Poissy.

○ La connexion avec le RER A et les Tangentielles

Enjeu important pour les habitants de la boucle de Montesson, **la desserte de la gare de Houilles** par le RER E en est également un pour les élus de Seine Aval et de Cergy-Pontoise. Un arrêt à Houilles ou Sartrouville permettrait en effet **une correspondance entre les RER E et A**, et raccourcirait significativement les temps de trajet entre Seine Aval et Cergy-Pontoise.

Ce thème a prospéré tout au long du débat puisque, lors de la réunion de clôture du débat, **de très nombreux acteurs, y compris ceux qui n'étaient pas directement concernés - EPAMSA, EPADESA, conseils généraux, etc. - ont demandé la création d'un arrêt du RER E dans la boucle de Montesson**, pour permettre une correspondance avec la **Tangentielle Nord** et le RER A.

La mise en relation du RER E et de la **Tangentielle Ouest** a été une demande exprimée par de très nombreux intervenants de Seine Aval. Cette correspondance, possible entre Poissy et Achères, pourrait se faire en gare de Poissy-Ville, estiment élus et associations.

○ La prise en compte des autres projets de transport collectif franciliens à La Défense

Répondant à une demande formellement exprimée par la Commission nationale du débat public dans sa décision d'organiser un débat public sur le prolongement du RER E, **une réunion commune aux trois débats publics sur les projets de transports franciliens**²⁵ a été organisée le 18 novembre 2010 à La Défense.

Cette réunion a été centrée sur les questions de **l'emplacement des gares du RER E à La Défense et de l'interconnexion du RER E, d'Arc Express et du Réseau de transport public du Grand Paris**. Lors de cette réunion, les participants ont été particulièrement demandeurs d'une desserte efficace du quartier d'affaires. Cela a semblé conduire assez naturellement au choix d'une gare sous le CNIT, à proximité immédiate de la gare Cœur Transport actuelle (*cf. ci-dessus*) et d'une éventuelle station du projet de métro Arc Express ou du Réseau de transport public du Grand Paris²⁶.

La question du dimensionnement des couloirs souterrains a été mise en cause par le public qui s'est inquiété de la saturation du pôle d'échange. Il a en outre exprimé **le souhait de correspondances facilitées** (fluidité des déplacements, distance à parcourir) en gare de La Défense. L'EPADESA a estimé qu'il faudrait, d'ici quelques années, augmenter la capacité des sorties de Cœur Transport sur la dalle de La Défense, surtout si d'autres lignes y aboutissaient.

• 4.1.4.4 Le lien avec la Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Le président de la CPDP a plusieurs fois rappelé que le débat public portait sur le prolongement du RER E et non sur les autres solutions à apporter en raison de la saturation de l'axe ferroviaire Paris-Normandie dans sa partie francilienne. Il a néanmoins semblé difficile de ne pas évoquer le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie. De très nombreux intervenants de Seine Aval - élus, responsables associatifs et usagers de la ligne J du Transilien - ont souligné les difficultés créées par l'état de saturation de la voie unique actuelle entre Poissy et Mantes-la-Jolie.

Ils ont donc demandé qu'une troisième voie, voire une quatrième, soit créée. Les contraintes urbaines, a expliqué RFF, rendant impossible l'élargissement de la ligne actuelle, la discussion a porté sur les délais de réalisation d'une ligne qui suivrait un autre tracé.

La CPDP a rappelé qu'un débat public se déroulerait très probablement en 2011 sur ce sujet et que, en tout état de cause, le projet de prolongement à l'ouest du RER E avait été, entre autres contraintes, **élaboré de façon à être compatible avec la réalisation d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie**.

²⁵ Prolongement du RER E à l'ouest, Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris.

²⁶ Une gare qui serait envisagée sous le centre commercial des Quatre Temps ou sous le CNIT.

○ 4.1.5 La crainte de nuisances supplémentaires

• 4.1.5.1. Impacts et durée des travaux

Un nombre important d'interventions et de questions ont reflété **les inquiétudes des participants, usagers et riverains des lignes ferroviaires**, liées aux conséquences des travaux du prolongement du RER E.

Ces craintes ont porté principalement sur :

- **la durée des travaux** : le dossier du maître d'ouvrage prévoit une durée sept ans, le calendrier prévisionnel du projet indiquant qu'ils débuteraient en 2013 pour s'achever en 2020,
- **les perturbations sur l'exploitation des lignes** : les usagers ont anticipé des risques de fermetures temporaires de gares, de baisse de la fréquence des trains, de fermeture de tronçons de ligne...
- **le bruit** : les riverains des lignes en travaux ont manifesté leurs appréhensions quant à la gêne sonore causée par le chantier (camions, foreuses, etc...). Les riverains proches du tunnel soumis au débat entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense ont estimé qu'ils étaient particulièrement concernés par cette question (cf. 4.1.5.2 *Les questions relatives au bruit.*).
- **la poussière soulevée par les camions**,
- **le creusement du tunnel** : les questions d'approvisionnement du chantier, d'évacuation des déblais, de trafic de camions ont été soulevées à la réunion publique de Paris, le 9 novembre, en particulier à l'occasion de l'intervention de Jean Piraud, président du comité technique de l'Association française des tunnels et espaces souterrains.

Durant les réunions publiques du débat, RFF a régulièrement rappelé son engagement de mettre en place et de suivre – comme la loi en fait obligation – **un plan de management environnemental, qui aura pour objectif de gérer les effets du chantier** afin de préserver au mieux le cadre de vie dans la zone concernée par le projet.

Plusieurs mesures seront mises en œuvre pour réduire les nuisances qui pourraient être occasionnées par le chantier.

- Les travaux seront prioritairement réalisés en dehors des heures de forte circulation routière : de nuit, en heures creuses, en fin de semaine ou pendant les périodes estivales.
- Les évacuations des matériaux et les approvisionnements seront prioritairement effectués par la voie ferroviaire ou fluviale.
- Des dispositifs de protection (écrans de protection, palissades esthétiques...) pourront être installés.
- Des moyens d'information et d'échanges avec les usagers, pour contrôler le niveau des nuisances et apporter les correctifs qui seraient éventuellement nécessaires, seront mis en place.

• 4.1.5.2 La question du bruit

La question du bruit s'est peu à peu imposée comme **un thème récurrent et une des préoccupations importantes des riverains**, tout au long du débat public.

Durant les réunions publiques de Poissy et de Houilles, en particulier, les participants se sont largement exprimés sur ce sujet. Les inquiétudes qui ont été manifestées concernaient tout à la fois le bruit causé par les travaux mais aussi celui induit par l'augmentation du trafic et la création de nouveaux flux de transports.

Mais **c'était aussi la situation actuelle que les riverains** ont souhaité voir évoluer : ils ont largement décrit les nuisances sonores qu'ils connaissent déjà, avant même que ne soit prolongé le RER E. Ils ont dit souhaiter que les travaux menés à l'**occasion du projet soient aussi l'occasion d'améliorer l'existant par le traitement des "points noirs bruit"**.

Lors de la réunion d'ouverture du débat public, le 7 octobre 2010 à Paris, mais aussi le 19 octobre à Poissy, la question des vibrations causées par la circulation des trains, que le maître d'ouvrage *"ne prendrait pas en compte"*, a également été soulevée à plusieurs reprises.

Les porteurs du projet ont indiqué que, à ce stade du projet, les études – et, en particulier, celles relatives au bruit – n'étaient pas achevées et que le temps de la recherche des solutions n'était pas encore venu.

Selon le maître d'ouvrage, les pré-études acoustiques n'ont pas révélé d'augmentation

significative du bruit. Le projet lui-même, du fait qu'il n'augmente que légèrement les trafics, n'induit pas, à ce stade des études, une augmentation du bruit de plus de 2 dB, le seuil réglementaire qui impose la mise en place de protections phoniques le long du tracé. En revanche, ces études montrent que 26 points noirs bruit pourraient être créés par la réalisation du projet dans les Yvelines. Les porteurs du projet font néanmoins remarquer que les études sont "majorantes" - elles prennent pour base les hypothèses les plus défavorables - et que, très vraisemblablement, le nombre de points noirs bruits créés sera inférieur à ce chiffre. Ces points noirs bruits devraient être traités, pour l'essentiel, par des isolations de façades.

Après cette présentation, plusieurs voix se sont élevées dans le public pour regretter qu'on n'envisage de traiter *"que les points noirs bruit créés par le projet, dans prendre en compte ceux qui existent déjà, alors que les travaux pourraient être l'occasion d'améliorer la situation"*.

○ 4.1.6 Le calendrier du projet

- 4.1.6.1 La date de mise en service du prolongement, jugée trop lointaine, a inquiété certains participants au débat

Le maître d'ouvrage, dans ses présentations, a fait état d'un calendrier prévisionnel du projet qui a inquiété nombre d'usagers, et plus particulièrement les acteurs économiques :

- 2013-2017 : travaux sur la ligne existante entre Paris-Saint-Lazare et Mantes-la-Jolie ;
- 2014 : début des travaux de percement du tunnel entre Paris-Saint-Lazare et La Défense ;
- 2020 : mise en service de la nouvelle offre de transport.

La durée des travaux a été jugée excessive, au regard des enjeux des transports collectifs en Ile-de-France.

Les premiers effets positifs – liés aux travaux d'amélioration sur la ligne existante – ne se feraient pas sentir avant 2017, tandis que la liaison nouvelle devrait être mise en service en 2020.

Confrontés au quotidien à des difficultés de déplacements en transports en commun dans le territoire du projet – c'est en particulier le cas sur le tracé du RER A et pour l'accès à La Défense et à Seine Aval –, les usagers ont estimé que ces délais n'étaient pas compatibles avec leurs besoins immédiats. Certains ont proposé un phasage des travaux, qui permettrait de mener simultanément plusieurs étapes, ou de mettre en service une partie du projet plus rapidement ; d'autres se sont interrogés sur le délai de percement du tunnel – six ans dans le meilleur des cas, selon les porteurs du projet - ; une minorité enfin a demandé si une volonté politique plus affirmée ne permettrait pas d'accélérer les choses.

L'AUDE et les CCI concernées, tout spécialement, n'ont cessé de porter la demande que les délais de décision soient raccourcis. Cela pourrait permettre de faire gagner entre un an et dix-huit mois au projet.

Les porteurs du projet ont tenu à rappeler que le calendrier présenté était incompressible, en particulier du fait des contraintes techniques : *"Les délais de chantier que nous indiquons sont des délais que nous ne pouvons pas réduire par simple décision. La vitesse de progression d'un tunnelier fait qu'un tunnel de 8 km nécessite 6 ans de travaux."*

QUESTIONS ET DEMANDES DE PARTICIPANTS AUX REUNIONS PUBLIQUES DU DEBAT

Poissy et Houilles, 19 et 21 octobre 2010

"Quid du bruit sur des communes comme Villennes, qui est en zone rouge ? Est-il prévu de construire des murs antibruit avec l'augmentation du trafic sur la voie ferrée ?"

"Qu'allez-vous faire concernant les habitants de Villennes-sur-Seine mais aussi des autres communes qui sont soumis à un seuil de décibels supérieur à 70 ?"

"J'habite à 50 mètres de la voie de chemin de fer, de l'autre côté de la Seine. Avec la réfraction de l'eau, on entend le bruit du train comme s'il était à côté."

"Si le bruit aujourd'hui vous est supportable, qu'en sera-t-il demain ? Il faut envisager les murs antibruit dès maintenant.>"

"Je demande à ce qu'on étudie d'une façon plus précise, avec d'autres mesures complémentaires, le bruit entre Poissy et Villennes."

"Nous avons des points noirs bruit à Sartrouville, à Houilles et à Maisons-Laffitte. Nous aurions souhaité que ce traitement soit inclus dans le projet."

"Il y a déjà des points noirs bruit très importants le long de la ligne, 8 sont cités dans votre dossier ; mais 3 concernent plusieurs centaines de logements."

Le maître d'ouvrage a en outre rappelé que, si le projet ne serait complètement réalisé qu'en 2020, ses effets positifs se feront connaître plus tôt et, en particulier, grâce au renouvellement du matériel roulant, à l'amélioration de la régularité et du confort...

• 4.1.6.2 Des demandes de mesures transitoires pour les dix prochaines années

Confrontés à cette difficulté manifeste de réduire les délais de réalisation du projet, nombre d'usagers ont toutefois exprimé la demande de voir leur situation s'améliorer au plus vite :

- par **des mesures rapides d'amélioration sur les lignes existantes** : plus grande régularité, meilleur confort, sécurité accrue dans les rames et sur les quais et meilleure prévisibilité du trafic,
- par **la mise en place de mesures transitoires** : l'organisation de lignes de bus efficaces et adaptées aux trajets des usagers concernés.

○ 4.1.7 Le financement du projet

Le *Dossier du débat public* établissait le coût du projet entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros, en fonction des options et choix qui seraient faits à l'issue du débat public (tracé, gares ...). Le financement des études de projet, a-t-il été expliqué par les porteurs du projet, a été jusqu'alors assuré, dans le cadre du contrat de plan Etat Région (CPER), par l'Etat. Les financeurs potentiels du projet (Etat, Région, Départements...) devraient, au stade du pré-projet trouver un accord pour financer sa réalisation. Les questions relatives à ce thème ont été assez fréquentes, signe d'**une inquiétude sur les ressources disponibles** et l'utilisation des finances publiques.

Cette question a été particulièrement abordée lors de la réunion commune de La Défense (cf. 2.5.2 *L'expérience de la réunion commune avec les CPDP Arc Express et Grand Paris*). La prise en compte des autres projets de transports collectifs et la nécessaire cohérence entre eux appelaient, aux yeux des participants, à une rationalisation des dépenses de financement. Les participants au débat ont insisté pour que **les investissements apportés à chaque projet soient décidés en considération des autres**, afin que les fonds disponibles soient utilisés de la manière la plus efficace.

Cette demande a été favorablement accueillie par les trois maîtres d'ouvrage, RFF, STIF, SGP, qui ont assuré tenir compte de l'ensemble des projets, dans un souci de complémentarité et d'affectation juste des ressources.

▶ 4.2 Des interpellations lancées aux décideurs et acteurs du transport en Ile-de-France

○ 4.2.1 L'amélioration du service sur la partie est du RER E ; son éventuel prolongement

Pendant le débat public, le maître d'ouvrage et ses partenaires ont plusieurs fois rappelé que le RER E, "*qui n'est pas saturé*", était la ligne de RER la plus fiable sur le plan de la régularité. RFF, le STIF et Transilien SNCF ont expliqué à plusieurs reprises que le maintien de cette régularité faisait partie des principaux objectifs du projet de prolongement à l'ouest.

Le public n'a pas contesté, globalement, ce diagnostic et les déclarations du maître d'ouvrage. Toutefois, plusieurs usagers du RER E ont **mis en doute le constat du STIF et de RFF de la "non-saturation" du RER E** : d'après eux, cette ligne serait déjà en limite de capacité aux heures de pointe. Plusieurs usagers, mais aussi les représentants des départements de Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis, ont dit redouter que l'augmentation de la fréquentation du RER E actuel après la réalisation du projet n'aboutisse rapidement à une saturation de la ligne. Et ce d'autant plus que le RER E prolongé est présenté comme ayant vocation à désengorger le RER A.

La saturation de l'infrastructure sur la branche de Tournan, qui ne permettait de mener que quatre missions RER E par heure en raison du manque de capacité du viaduc de Nogent, a également été relevée. Dans leurs cahiers d'acteur, les trois départements ont donc demandé que le STIF investisse aussi à l'est.

○ Les départements de l'est de l'Île-de-France ont pointé trois possibles améliorations.

• *L'augmentation de la fréquence des trains et de la desserte des gares*

Le déploiement jusqu'à Villiers-sur-Marne du système d'exploitation NExT, envisagé par le maître d'ouvrage entre Nanterre-La-Folie et Evangile, permettrait, estiment les Départements, d'améliorer la régularité et la fréquence des trains entre Haussmann-Saint-Lazare et Tournan ou Chelles, voire d'augmenter le nombre d'arrêts des trains semi-directs dans le sens de la pointe sans augmenter le temps de parcours. Les gares intermédiaires seraient ainsi mieux desservies.

• *La réalisation d'un schéma directeur du RER E*

En décembre 2009, le STIF avait annoncé le lancement d'études pour déterminer et analyser le fonctionnement du RER E et proposer des solutions à ses éventuelles imperfections. **Les départements desservis par la ligne actuelle ont demandé que ce schéma directeur soit réalisé et prenne en compte l'ensemble du RER E**, de Mantes-la-Jolie et Chelles et Tournan. Cette homogénéisation de la ligne dans son intégralité devrait être concrétisée aussitôt que possible par l'harmonisation du matériel roulant à l'est et à l'ouest.

• *Le prolongement des deux branches à l'est*

Le département de Seine-et-Marne a demandé le prolongement du RER E à l'est :

- vers la zone d'activité du Val Bréon à partir de Tournan, pour desservir ce pôle d'activité et désaturer les parcs de stationnement des gares les plus à l'est du RER E en diffusant le rabattement des usagers sur plusieurs nouvelles gares ;
- vers Meaux, sous-préfecture du département actuellement desservie uniquement par les Transilien de la ligne P.

○ 4.2.2. La desserte du Val d'Oise

Le 23 novembre à Cergy-Pontoise (cf. 2.5.4 L'audition publique de Cergy-Pontoise), l'ensemble des acteurs présents a réclamé une meilleure desserte de leur territoire, destiné, ont-ils dit, dans les prochaines années, à accueillir davantage d'emplois et de logements, Cergy devant, en outre, devenir le deuxième centre universitaire francilien.

Leurs principales demandes ont été exprimées sous la forme suivante :

- Il sera nécessaire de parvenir à une plus grande prévisibilité des horaires des trains.
- Une nouvelle gare à Cergy, ou au Pôle Confluence, est indispensable.
- **Le prolongement du RER E doit être cohérent avec les deux autres projets Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris**, afin qu'une succession de décisions isolées ne vienne pas mettre en péril le développement du territoire.
- L'équilibre entre les branches ouest du RER A devra être mieux assuré.
- Le déstagement de la ligne A du RER sera indispensable et devra intervenir dans les plus brefs délais.
- **L'interconnexion avec la Tangentielle Ouest est indispensable.**

○ 4.2.3. Desserte et aménagement urbain

Le jour de la décision d'organiser le débat public, la CNDP relevait déjà l'importance du projet "pour le développement du quartier central des affaires de Paris et du site de La Défense". Les projets d'aménagement susceptibles d'être conditionnés par le prolongement du RER E et les opportunités de dessertes de certains quartiers en développement n'ont pas manqué d'être étudiés au cours du débat, même si la CPDP a veillé à ce que les discussions restent bien centrées sur le RER E et ses apports, et non sur les projets d'aménagement eux-mêmes.

○ **La desserte de la ZAC des Batignolles**

Le tracé nord du tronçon Haussmann-Saint-Lazare-La Défense permettrait la desserte du nouveau quartier des Batignolles, dans le XVII^{ème} arrondissement. Toutefois, d'autres projets

Deux nouvelles gares

Le département de Seine-Saint-Denis a demandé la création d'une nouvelle gare à **Bobigny**, dans le quartier de La Folie.

Le département du Val-de-Marne a proposé que le RER E marque l'arrêt dans la future gare de **Champigny-Bry-Villiers** pour une correspondance avec le RER A, le futur métro de rocade (Arc Express ou Réseau de transport du Grand Paris) et la ligne de bus en site propre Altival.

ferrés semblent pouvoir remplir cette mission, et la majorité des acteurs locaux, dont le maire de l'arrondissement, Brigitte Kuster, acceptent le tracé de la porte Maillot (cf. 4.1.4.1 *Le consensus autour de la Porte Maillot et de la gare du CNIT*), puisque le projet présenté par RFF permettra l'augmentation de la fréquence de desserte de la gare de Pont Cardinet.

○ **L'apport du RER E au développement de La Défense**

L'amélioration de l'accessibilité de La Défense est un des principaux objectifs du projet. Les acteurs économiques et les aménageurs à l'origine du plan de modernisation du quartier d'affaires ont plébiscité l'arrivée de ce nouveau moyen de transport lourd. En revanche, certains élus locaux, des habitants du quartier et des associations (locales, mais aussi régionales comme l'AUT-IdF), se sont opposés à la concentration des emplois à La Défense. Cette opposition au projet d'urbanisme n'a néanmoins pas semblé influencer sur le soutien de principe au prolongement du RER E.

○ **Le rôle du RER E dans le désenclavement des quartiers nord de Nanterre**

Les projets de développement de l'EPADESA comprennent, outre une densification du quartier d'affaires de La Défense, l'aménagement du nord du territoire de l'ex-EPASA, notamment du quartier des Groues. Ce quartier mixte de logements et de bureaux devrait être desservi par la future gare du RER E à La Folie.

Le débat sur l'emplacement des gares à Nanterre a ainsi été lié aux projets d'urbanismes de la mairie de Nanterre et de l'EPADESA. Ce thème n'a toutefois pas été directement abordé lors des réunions publiques. La ville de Nanterre et plusieurs associations ont simplement fait part de leur préférence pour une gare située plus à l'ouest, privilégiant la desserte d'un quartier existant et habité - le quartier du Petit Nanterre.

► EN CONCLUSION : Le regard porté par la CPDP sur ce débat public

En préparant l'organisation de ce débat public, puis en veillant à son bon déroulement, la Commission a focalisé ses choix de rencontres et son animation sur les **trois objectifs fondamentaux** que doit poursuivre tout débat public : informer et faire participer le maximum des personnes concernées par le projet, aborder tous les aspects et tous les impacts de celui-ci, faire émerger des questions utiles à son enrichissement final.

Pour répondre au premier objectif, la Commission a rencontré, préalablement au débat, de nombreux "acteurs clés" de la vie politique, économique ou associative des territoires concernés afin de comprendre leurs attentes à l'égard du projet et du débat qui allait s'ouvrir. Dans le même esprit d'écoute, dans les semaines précédant la phase officielle du débat public, elle a organisé une rencontre avec l'ensemble des élus du territoire directement impactés par le projet, puis avec les représentants des associations de ce même territoire.

Avant et pendant le débat, elle a multiplié les démarches d'information auprès de tous les publics qu'elle a estimé intéressés, s'appuyant, pour ce faire, sur son site Internet, sur la presse, notamment celle des collectivités locales, mais aussi par l'affichage et la distribution de tracts. Elle a entendu s'adresser à tous les usagers actuels ou potentiels des réseaux de transport concernés par ce prolongement du RER E, ainsi qu'aux riverains du tracé de l'ouvrage.

Le deuxième objectif a conduit à singulariser les thématiques abordées lors de chaque réunion publique afin de permettre l'approfondissement des diverses questions soulevées par le projet. Ainsi, chaque réunion publique débutait par la présentation d'une synthèse des données générales du projet complétée d'un zoom sur des points spécifiques du dossier ayant un relief particulier sur le territoire du lieu de chaque rencontre. On soulignera, enfin, qu'en cours de débat, la Commission a répondu à de nouvelles attentes en complétant le dispositif des rencontres initialement arrêté par deux nouvelles réunions : une audition publique d'un panel de décideurs du Val d'Oise, audition qui s'est tenue à Cergy-Pontoise, ainsi qu'un atelier sur le thème des nuisances sonores qui s'est déroulé à Nanterre.

La méthode d'animation des rencontres, en réservant une part prépondérante de celles-ci aux interventions du public, a permis d'atteindre le **troisième objectif**, un grand nombre de personnes ayant pu prendre la parole et présenter des avis argumentés, sous la contrainte imposée d'un temps de parole limité. Tous les participants qui souhaitaient intervenir ont pu s'exprimer.

Pour atteindre les objectifs précités, on soulignera, aussi, que la Commission a pu s'appuyer sur un "Dossier du maître d'ouvrage" de qualité, élaboré par RFF et le STIF, dossier basé sur un constat objectif et sans complaisance de l'état des lieux initial, clair et complet sur les enjeux que cherche à relever leur projet, précis quant aux choix à débattre. A ce préalable d'un débat répondant aux attentes du public et serein dans son déroulement, on peut en ajouter un second, celui de la bonne qualité des relations entre la Commission et les porteurs du projet qui a prévalu tout au long des huit mois de préparation et déroulement du débat, les mots transparence et écoute qualifiant celles-ci.

► 5.1 Regard sur le débat lui-même

Le débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest aura permis à tous ceux qui souhaitaient questionner les porteurs du projet ou émettre des avis sur celui-ci de s'exprimer pleinement. Quel que soit le support de cette expression, elle aura témoigné d'un grand intérêt du public en général, des élus et des acteurs économiques et associatifs en particulier, pour ce projet. La Commission retient, notamment, le grand nombre de cahiers d'acteurs rédigés par ces derniers, témoignage, souvent, d'un fort engagement dans leur soutien au projet mais aussi de leur volonté d'enrichir la réflexion autour de celui-ci. On notera, par ailleurs, qu'un

nombre important de ces cahiers ont été rédigés par des acteurs économiques du pôle Paris/ La Défense/Nanterre, des collectivités de l'est de l'Ile-de-France et de Normandie, signe des impacts étendus et multiples qu'aurait la réalisation du projet.

De ce débat, la Commission retient, en premier lieu, que le public, dans toutes ses composantes, a exprimé **une approbation globale du projet**, le terme de consensus venant à l'esprit. En cela, on peut affirmer que l'opportunité du projet a été très largement approuvée.

Pour autant, l'expression "consensus", souvent entendue au cours de la préparation et du déroulement du débat public, ne doit pas masquer quelques fortes critiques émises par une partie du public sur certains points du dossier mis en débat. Ces critiques ne sont jamais restées sans réponse de la part des porteurs du projet, sans que celles-ci aient toujours été de nature à réduire l'inquiétude de ceux qui les ont émises. Au moins doit-on prendre acte que le processus de démocratie participative que représente un tel débat public a bien contribué à faire émerger ces points critiques sur lesquels devra porter l'attention des porteurs du projet dans l'élaboration finale de celui-ci.

► 5.2 Les attentes exprimées à l'égard du projet

Le projet de prolongement du RER E à l'ouest concerne en premier lieu les usagers des transports collectifs dont les déplacements actuels reposent sur un réseau fortement sollicité, se traduisant par des conditions de transport très difficiles en période de pointe. Mais s'il vise à l'amélioration de ces déplacements quotidiens, le projet concerne tout autant l'adaptation de l'offre ferroviaire aux perspectives de développement des bassins de vie et d'emploi que sont La Défense, Nanterre et le territoire de Seine Aval, sans méconnaître ses effets positifs pour la Normandie dont il améliorerait la régularité de la desserte dans l'attente d'une ligne nouvelle.

Si l'on s'en tient aux seules attentes exprimées par le public à l'égard du projet stricto sensu, celles-ci peuvent être regroupées en quatre classes de préoccupation : le choix du tracé du tunnel et de l'implantation des gares nouvelles, l'offre de desserte associée au projet, l'offre des services attendus, les contraintes à résoudre.

○ 5.2.1 Le choix du tracé du tunnel et de l'implantation des gares nouvelles

- Des trois variantes de tracé du tunnel proposées entre Haussmann – Saint-Lazare et La Défense **celui via la Porte Maillot fait quasi l'unanimité** des interventions, tous supports d'expression confondus. Ce soutien massif est intimement lié à une attente forte, celle de **la réalisation d'un arrêt du RER E à la Porte Maillot**, arrêt qui contribuerait à renforcer le maillage des réseaux de transport, servirait au développement du pôle d'affaires de ce quartier et s'inscrirait utilement dans la perspective du projet de rénovation de l'axe historique entre l'Etoile et La Défense. Quelques voix, éparses, ont pu se faire entendre en faveur du tracé par la Porte de Clichy avec arrêt en ce lieu, souhait exprimé en particulier par la ville de Clichy.
- Le choix du lieu d'implantation **d'une nouvelle gare à La Défense**, parmi les trois proposés par les porteurs du projet, fait, là encore, l'objet d'un point de vue assez unanime de la part du public, à savoir une **implantation sous le CNIT**, proche de Cœur Transport afin d'optimiser les correspondances avec les autres moyens de transport desservant La Défense. Le bien-fondé de cette localisation semble jugé évident par beaucoup, comme en atteste le débat relativement peu fourni sur les avantages et inconvénients des différentes options proposées. Les porteurs de projet font valoir, quant à eux, que la faisabilité technique de cette gare, dans un environnement sous-terrain très contraint, reste à confirmer dans le cadre d'études en cours.
- L'option retenue dans le dossier de localiser **une nouvelle gare à Nanterre-La Folie** rencontre des oppositions parmi les Nanterriens, équipe municipale et associations réunies, légitimement préoccupés par l'accroissement du trafic ferroviaire sur le territoire de la commune et par l'implantation sur ce dernier de nouvelles infrastructures de transport, alors que celles existantes occupent déjà une part conséquente de la superficie de leur ville. Autre sujet motivant leur position, le souci qu'ils partagent de mettre à profit ce choix d'une gare pour améliorer le cadre urbain et la desserte du Petit Nanterre. La nécessité de construire un ouvrage d'art à Nanterre pour raccorder la voie nouvelle au réseau ferré de Saint-Lazare

au droit du Pont de Rouen, dans ce même quartier du Petit Nanterre, les renforce dans leur souhait de voir réalisée une étude de faisabilité d'une gare à hauteur de ce pont. Face à ce souhait, la réponse au besoin d'un retournement des trains et d'un stationnement en garage associés à une telle localisation de la gare semble être un redoutable obstacle, sans oublier la contrainte de ne pas ralentir les trains normands. On notera, enfin, que sur les trois options de raccordement proposées, aucun choix n'a été clairement exprimé au terme du débat.

○ 5.2.2 L'offre de desserte associée au projet

Substituant les trains Transilien qui aujourd'hui relient Mantes-la-Jolie à Saint-Lazare par des trains RER reliant Mantes-la-Jolie à Paris par La Défense, l'offre de desserte proposée par le projet a suscité de nombreuses réactions que l'on peut classer en trois points, en élargissant le concept de desserte à celui de l'accessibilité à la ligne du RER E : une absence d'arrêt dans la Boucle de Montesson, l'accès à la ligne pour les habitants de la rive droite et, plus largement, des résidents et employés du territoire de l'OIN Seine Aval, enfin l'accès à la gare Saint-Lazare.

- **La desserte de la Boucle de Montesson** a été l'objet de nombreux commentaires hostiles au choix de desserte affiché dans le projet : la suppression, à la mise en service du RER E prolongé, de l'arrêt actuel du Transilien en gare de Houilles heurte les usagers résidant dans la boucle et leurs représentants, ainsi que les personnes se déplaçant quotidiennement entre Seine Aval et Cergy pour lesquelles cette suppression impliquera plus de changements, donc de délai de transport. Des échanges entre le public et les porteurs du projet, la Commission retient deux éléments de réponse apportés par ces derniers :
 - Le RER A, branches de Poissy et Cergy, offre aux habitants de la boucle les moyens d'accès à Nanterre/La Défense/Paris, avec, toutefois, un accès direct et rapide à la gare Saint-Lazare qui disparaîtrait. Le débat a, de ce fait, largement porté sur la qualité de service offerte sur ce secteur par la ligne A du RER, sujet de forte irritation du public évoqué plus loin.
 - Dans les limites du projet actuellement présenté, un arrêt à Houilles signifierait une obligation de réduire le nombre de trains circulant à la pointe, donc de l'offre de service associée au projet, ceci en raison des contraintes liées au passage sur les voies dédiées au RER E de trains rapides venant de Normandie. La question du rajout d'un arrêt dans la Boucle de Montesson renvoie, de fait, à celle de la réalisation d'une nouvelle ligne normande qui, passant par Mantes-la-Jolie, dégagerait les trains rapides venant des régions normandes du trafic propre à la banlieue francilienne. Nous reviendrons sur ce sujet, très présent dans les débats.
 - Les porteurs du projet ont par ailleurs fait valoir qu'un arrêt en gare de Houilles ne permettrait pas, au demeurant, un accès à Haussmann-Saint-Lazare dans des temps comparables à ce que permettent aujourd'hui les Transilien du groupe V, ceci en raison de la desserte par le RER E de gares non desservies aujourd'hui, Nanterre, La Défense et éventuellement une gare dans Paris intra-muros.
- **L'accès à la ligne du RER E** par les habitants de la rive droite de la Seine a soulevé de nombreuses questions qui, bien que très pertinentes, ne pouvaient trouver de réponses dans le projet présenté. Qu'il s'agisse du renforcement de la capacité des ouvrages d'art permettant de franchir la Seine au droit des gares d'arrêt du RER E en Val de Seine, de l'extension de l'offre de parking pour ceux qui rejoignent ces gares en voiture ou du réaménagement des réseaux de bus pour l'adapter au nouveau schéma de desserte lié au projet, force a été de constater que ces thèmes constituent des chantiers à ouvrir, certains dès maintenant, d'autres au plus près de la date de mise en service du prolongement du RER E. Lors de ces rencontres de débat public est clairement apparue la nécessité d'une réflexion élargie à **la desserte fine du territoire de Seine Aval**. Reprenant la formule du maître d'ouvrage, le projet tel que présenté constitue l'épine dorsale d'un schéma de desserte offrant à ces territoires un accès direct et rapide vers La Défense et Paris. L'offre de transports collectifs permettant d'accéder à cette épine dorsale à partir des lieux de résidence et de travail situés en Seine Aval relève clairement du chantier précédemment évoqué.
- **L'accès à la gare Saint-Lazare** est un besoin qu'une partie du public a tenu à souligner fortement, le projet détournant vers La Défense une partie essentielle des trains qui rejoignent aujourd'hui cette gare, à savoir l'ensemble des Transilien du Groupe V. Cependant, les arrêts du RER E dans Paris intra-muros et la proche banlieue offriront des possibilités de diffusion nouvelle aux voyageurs qui poursuivent aujourd'hui leur

trajet au-delà de la gare Saint-Lazare. Par ailleurs, la libération de quais et de voies à Saint-Lazare et la décharge notable qui en résultera pour le niveau d'activité de cette gare, aujourd'hui saturée, offrent des perspectives de renforcement de certaines liaisons ferrées vers le Val d'Oise ou La Défense par Cardinet, qui constitueraient une retombée du projet perçue comme positive. La Commission et le public ont pu noter que des liaisons directes entre Seine Aval et la gare Saint-Lazare seraient toutefois assurées par les trains normands marquant un arrêt en Val de Seine.

Un autre aspect du dossier constitue aux yeux de la Commission l'une des dimensions de la desserte offerte aux voyageurs par ce projet : celle du maillage entre les diverses infrastructures de transport en cours d'études ou de réalisation sur cette partie ouest de l'Île-de-France. Au nombre de ces infrastructures, figurent, bien évidemment, les projets Arc Express et Réseau de transport du Grand Paris : en pratique, nul doute n'a été exprimé quant à la prise en compte, dans les trois projets, d'une interconnexion entre eux. Tel n'est pas le cas en ce qui concerne les **Tangentielles Nord et Ouest** que nombre d'intervenants du Val de Seine et du Val d'Oise, élus, usagers ou associations, souhaitent voir maillées au RER E.

○ 5.2.3 Les services attendus de ce projet

Offrir un schéma de desserte ne constitue qu'un aspect du projet, point de départ d'une seconde réflexion, essentielle pour l'utilisateur, celle sur le service qui sera rendu, service dont la qualité sera fonction du nombre de trains qui circuleront, de la capacité de transport offerte par ceux-ci, du temps de trajet qui sera nécessaire pour relier deux stations, mais aussi du confort dont bénéficieront les voyageurs.

Sur tous ces aspects, de très nombreuses questions et de multiples avis ont nourri les échanges entre le public et les porteurs du projet. Sans sous-estimer l'importance du renforcement de l'offre de transport dans Paris - le tronçon actuel du RER E entre Magenta et Haussmann-Saint-Lazare verrait sa capacité de transport augmentée de 40 % en heure de pointe grâce, notamment, à l'exploitation en recouvrement des missions est et ouest du futur RER E - la Commission a retenu quatre thèmes d'interrogation, voire de doutes ou critiques, exprimés par le public : le niveau de qualité de l'exploitation, les temps d'accès à Saint-Lazare et autres gares selon la gare de départ, la décharge du RER A fortement souhaitée mais sujet de nombreux doutes, enfin l'accessibilité des trains et des gares.

- **Le niveau de qualité** de l'exploitation est très lié, pour les intervenants du débat public, au maintien ou non des goulets d'étranglements qui caractérisent la ligne, sur un tracé où seulement deux voies supportent la circulation simultanée de trains rapides et lents, desservant ou non les gares, ainsi que des trains de marchandises. Certes, des aménagements multiples, dans certaines gares ou sur certains tronçons de voie, contribueront au dégagement des trains "lents", rendant plus compatibles ces circulations aux vitesses hétérogènes. L'insatisfaction actuelle des usagers face à de multiples annulations de trains ou retards, en partie liés à cette cohabitation difficile, rend une partie du public sceptique sur le saut qualitatif qu'entraîneront les travaux évoqués. Une fois encore, la nouvelle ligne normande est évoquée comme étant la seule réponse efficace à la garantie d'une qualité d'exploitation élevée.
- **Les temps de trajet** au départ des gares "secondaires" de Seine Aval, entre ces gares et Nanterre, mais aussi à destination de Saint-Lazare, ont fait l'objet de multiples interrogations de la part du public, plusieurs interventions portant sur l'allongement de certaines de ces durées de trajet. Pour les porteurs de projet, cet allongement sera modéré du fait des aménagements précédemment évoqués, d'un matériel roulant bénéficiant d'une motorisation plus performante et de l'arrêt de la desserte de la gare de Saint-Lazare dont la saturation dégrade la régularité des Transilien. Ces arguments n'ont pas toujours semblé convaincre le public.
- **La décharge du RER A**, fortement attendue, est l'un des objectifs majeurs associé à ce projet selon ses promoteurs, le projet visant à accroître les capacités de transport sur l'axe central entre Paris et La Défense, capacité reposant aujourd'hui sur le RER A, la ligne 1 du métro et de la ligne Saint-Lazare-Versailles/Saint-Nom-la-Bretèche. Le RER E offrirait une alternative à ces moyens actuels, attractive en temps de parcours et en confort, apportant, du centre de Paris à La Défense, un quasi doublement du nombre des trains en heures de pointe.

Source de nombreuses insatisfactions, notamment en raison de la surcharge observée sur cette ligne, le RER A a été très présent dans les interventions du public et dans les avis déposés sur le site de la Commission. Au-delà de l'enjeu que représente la décharge évoquée précédemment et du constat des défaillances vécues au quotidien par les usagers, nombreux ont été ceux qui ont fait part de leur perplexité devant les modalités d'exploitation de la ligne sur les trois branches qui la caractérisent vers l'ouest : le choix du type de rames et de leur nombre sur chacune de ces branches est source de nombreux questionnements. Il est apparu avec force que le schéma directeur du RER A en préparation, annoncé par les représentants du STIF lors des rencontres, est attendu avec impatience !

- **L'accessibilité des trains et des gares** aux personnes à mobilité réduite est un thème fréquent des rencontres, thème incontournable dans tout projet d'infrastructure de transport nouvelle ou rénovée. La présence et le fonctionnement des ascenseurs, l'accès aux quais et aux trains, sont une préoccupation légitime de ces personnes et de leurs représentants. La Commission a pu noter qu'elle est bien présente dans la conception du projet, même si certains intervenants estiment que les mêmes travaux devraient être étendus à la partie est du RER E, notamment dans le respect du plan régional d'accessibilité existant.

○ 5.2.4 Les contraintes évoquées

La réalisation de ce projet, au-delà de la desserte et des services qui lui sont associés, a suscité de nombreuses remarques et souhaits quant aux conditions de sa mise en œuvre. Trois thèmes sont apparus fréquemment dans les échanges : celui des nuisances sonores liées à l'exploitation de l'ouvrage, les délais de sa réalisation, enfin la gêne qui sera générée par ce chantier.

- **Les nuisances sonores** liées à l'exploitation de l'ouvrage ont donné lieu à des interventions fréquentes et vives lors de rencontres en Val de Seine, particulièrement à Poissy. Face aux attentes d'explication sur le sujet, la Commission a organisé un atelier spécifique sur cette question qui a permis à la fois d'informer les participants sur la réglementation en vigueur, sur la situation actuelle des "points noirs de bruit" sur la ligne, sur les nuisances que générera le projet, ainsi que sur la nature des mesures de protection pouvant être prises. La rencontre a été appréciée. Si elle n'a pas conduit à donner totale satisfaction aux attentes exprimées par les riverains du tracé, au moins leur a-t-elle permis d'engager un dialogue ouvert et transparent avec le maître d'ouvrage, dialogue appelé à se poursuivre après ce débat public. Il est clairement apparu au cours de cette rencontre qu'au-delà des seuls impacts du projet sur l'environnement sonore du tracé, c'est la mise en œuvre du plan national de résorption des "points noirs bruits" préexistants au projet qui suscite des attentes fortes : pour les riverains aujourd'hui exposés à ces points noirs, il semble difficile d'envisager que ne soit pas saisie l'opportunité de ce chantier pour avancer dans l'exécution de ce plan.
- **Les délais de réalisation du projet** ont maintes fois soulevé des critiques et regrets, notamment de la part des acteurs économiques. La situation actuelle dégradée de l'offre de transport vers La Défense, la perspective d'une croissance forte à court et moyen terme de l'offre des emplois à satisfaire sur le pôle de La Défense ou celui de Seine Aval, apparaissent pour nombre d'intervenants comme peu compatibles avec l'échéance de 2020 envisagée pour une mise en service complète de l'ouvrage.
- **La gêne et les perturbations entraînées par le chantier** n'ont été évoquées, pour l'essentiel, que sous l'angle des perturbations du trafic que pourraient causer ces travaux. Pour le maître d'ouvrage, leur réalisation hors des périodes de fréquentation du service – nuit, weekend, période estivale – devraient limiter fortement la gêne perçue par les usagers.

▶ 5.3 Les points clés du débat

Après avoir entendu les interrogations et les opinions du public dont le présent compte-rendu se veut une image aussi fidèle que possible, les membres de la Commission ont souhaité conclure celui-ci en dégagant quelques enseignements forts de ce débat, enseignements de nature à interpeller les porteurs du projet sur des thèmes dont ils assument tout ou partie de la responsabilité.

Certes, de nombreuses contingences pèsent sur le processus, long et sinueux, qui transformera en réalité des souhaits exprimés par tous. Osons exprimer ce que d'aucun qualifieront de truismes, alors même que ces thèmes du débat ont souvent été au cœur de celui-ci, des attentes fortes exprimées par le public et ses représentants, élus ou associatifs.

- **Réduire notablement et rapidement les dysfonctionnements actuels du RER A**, pour répondre à une attente qui s'exprime avec véhémence aujourd'hui, pour lever des contraintes sévères dont la résolution ne peut souffrir un délai de dix années. La réflexion est engagée semble-t-il, ses conclusions et leur traduction concrète pour un meilleur service rendu aux usagers est une priorité de court terme.
- **Accélérer la réalisation du projet**, de nombreuses interventions ont porté sur la crainte que les améliorations, même substantielles, apportées au RER A, ne permettent pas, à elles seules, de répondre aux besoins de déplacements générés par le dynamisme des OIN de La Défense-Seine Arche et de Seine Aval. Elles ont appelé de leurs vœux une accélération des procédures et des travaux de réalisation du prolongement du RER E.
- **Anticiper la création d'une ligne nouvelle entre Mantes et Paris** est clairement apparu comme la vraie rupture indispensable à un saut qualitatif notable dans l'offre d'une desserte fiable en Val de Seine. Les voyageurs franciliens et normands en tireraient, ensemble, un bénéfice important, sans parler de celui qui rejaillirait sur la structure des lignes et l'exploitation du RER A.
- **Accompagner le projet de propositions concrètes** sur l'aménagement des dessertes internes au périmètre de l'OIN Seine Aval, sur l'accessibilité du futur RER E pour les usagers situés en rive droite. Le chronogramme du projet n'est certes pas celui des mesures d'accompagnement évoquées – réseaux de bus, franchissements de la Seine, parkings – et la responsabilité des décisions à prendre tout comme leur financement sont partagés par d'autres acteurs que les porteurs du projet. Pour autant, une réflexion anticipant les mesures qui seront à prendre ne peut qu'être bénéfique au succès final des objectifs poursuivis par les promoteurs du projet.
- **Construire et afficher une vision cohérente de l'ensemble des projets en cours sur l'ouest parisien**, prolongement du RER E, Grand Paris et Arc Express, Tangentielles Nord et Ouest, tramways : les Franciliens demeurent perplexes et attendent de ceux qui décident et réalisent une présentation globale de ce que sera le futur paysage de leur système de transport collectif et à quel horizon.

Pour clore cet exposé des messages retenus par les membres de la CPDP au cours de ce débat public, nous évoquerons l'inquiétude qui s'est manifestée à différentes reprises concernant le risque de voir s'accroître en Ile-de-France une dissymétrie dans le développement des territoires, dissymétrie qui verrait s'aggraver encore la concentration de l'habitat à l'est et des emplois à l'ouest. Très présente chez les élus de l'est parisien, cette préoccupation a été également exprimée à plusieurs reprises en Val de Seine, le risque d'un développement de La Défense au détriment du Mantois générant de l'inquiétude. On conçoit aisément que les réponses à ces préoccupations renvoient à une réflexion globale sur l'aménagement du territoire francilien et le développement associé de ses infrastructures, notamment de transport. Les débats publics qui s'achèvent sur le "Réseau de transport du Grand Paris" et le projet "Arc Express" devraient permettre d'enrichir une telle réflexion.

▶ **ANNEXES du compte-rendu du débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest**

- ▶ 1. Lettre de saisine conjointe du président de RFF et de la directrice générale du STIF adressée à la CNDP, en date du 18 décembre 2009
- ▶ 2. Décision n° 2010/04 de la CNDP, en date 3 février 2010
- ▶ 3. Décision n° 2010/05 de la CNDP, en date 3 février 2010
- ▶ 4. Décision n° 2010/22 de la CNDP, en date du 7 avril 2010
- ▶ 5. Décision n° 2010/53 de la CNDP, en date du 7 juillet 2010
- ▶ 6. Communiqué de presse du 28 septembre 2010
- ▶ 7. Le projet et le débat public dans la presse, d'octobre 2009 à décembre 2010
- ▶ 8. Eléments budgétaires

1. Lettre de saisine conjointe du président de RFF et de la directrice générale du STIF adressée à la CNDP, en date du 18 décembre 2009



Paris, le 18 DEC. 2009

Monsieur Philippe DESLANDES
Président de la Commission Nationale
du Débat Public
6 rue du Général Camou
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Prévu par la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et programmé au Contrat de projets État-Région 2007-2013, le prolongement du RER E (EOLE) à l'ouest est inscrit au projet de schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) du 25 septembre 2008.

La ligne actuelle du RER E relie les gares de Chelles-Gournay et de Tournan-en-Brie à Haussmann Saint-Lazare. Le projet, objet du présent courrier, consiste en un prolongement de cette liaison jusqu'à Mantes-la-Jolie en passant par La Défense. Il prend en compte la perspective d'améliorer les relations de l'Ile-de-France avec la Normandie.

L'ambition de ce projet est de créer un nouvel axe structurant pour les transports entre l'est et l'ouest de l'Ile-de-France. Elle est aussi de décharger le RER A en offrant un accès supplémentaire à la Défense. Le prolongement du RER E a enfin pour objectif de mieux desservir les territoires de l'ouest francilien, en créant une liaison directe entre le Mantois et La Défense.

Entre Haussmann Saint-Lazare et Nanterre, le prolongement du RER E nécessite la construction d'un tunnel, prévoit la création de deux nouvelles gares à La Défense et à Nanterre-La Folie et offre, dans certaines de ses variantes, l'opportunité de créer une troisième gare nouvelle dans Paris intra muros. Entre La Défense et Mantes-la-Jolie, le RER E pourra emprunter les infrastructures existantes parcourues par des trains de fret et de voyageurs à destination de la Normandie. Ces infrastructures devront être réaménagées, en particulier dans les secteurs de Mantes, Nanterre et Poissy.

Conformément à l'article L.121-8 du code de l'environnement, Réseau ferré de France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France ont l'honneur de saisir la Commission nationale du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest.

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

Le dossier de saisine qui vous est adressé, présente les objectifs et la consistance de ce projet au travers d'une vision commune à RFF, maître d'ouvrage des opérations de développement du réseau ferré national, et au STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Il rassemble les principaux résultats des études de niveau pré-fonctionnel auxquelles le STIF, RFF, la SNCF, la RATP et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France ont contribué.

Le dossier présente les principaux enjeux de ce projet pour les territoires concernés et le réseau de transports franciliens, les variantes de tracés, de créations de gares et d'infrastructures nouvelles envisagées ainsi qu'un résumé des premiers avis d'acteurs directement concernés par le projet.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Hubert du MESNIL



Sophie MOUGARD



Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 FEVRIER 2010

DÉCISION N° 2010/ 04 / EOLE/ 1

PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE),
- vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,

- après en avoir délibéré,

- considérant que le projet, visé par l'article 14 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, revêt un caractère d'intérêt national,
- considérant que les impacts sur l'environnement, en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols sont significatifs,
- considérant que les impacts socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement du Quartier Central des Affaires de Paris et du site de la Défense que pour celui des opérations d'intérêt national de Seine Aval et de Seine Arche,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le projet de prolongement de RER E (EOLE) à l'Ouest doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission particulière.

Article 2 :

Les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devront être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat.


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 3 FEVRIER 2010

DÉCISION N° 2010/ 05 / EOLE/ 2

PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE),
 - vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
 - vu sa décision n° 2010/04/EOLE/1 du 3 février 2010 décidant l'organisation d'un débat public,
-
- après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

M. Michel GAILLARD est nommé Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest.


Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 AVRIL 2010

DÉCISION N° 2010/ 22 / EOLE/ 3

PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE),
 - vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
 - vu sa décision n° 2010/04/EOLE/1 du 3 février 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/05/EOLE/2 nommant M. Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière,
-
- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest :

- M. Olivier GUERIN,
- Mme Marie-Françoise SEVRAIN,
- M. Bruno de TREMIOLLES.

Rulandes
Philippe DESLANDES

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 JUILLET 2010

DÉCISION N° 2010/ 53 / EOLE/ 4

PROJET DE PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 - vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et du Président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE),
 - vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
 - vu sa décision n° 2010/04/EOLE/1 du 3 février 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/05/EOLE/2 nommant M. Michel GAILLARD, président de la Commission particulière,
 - vu la lettre du Directeur régional Ile de France de Réseau Ferré de France en date du 23 juin 2010 transmettant le projet du dossier devant servir de base au débat public,
-
- sur proposition de M. Michel GAILLARD,
 - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

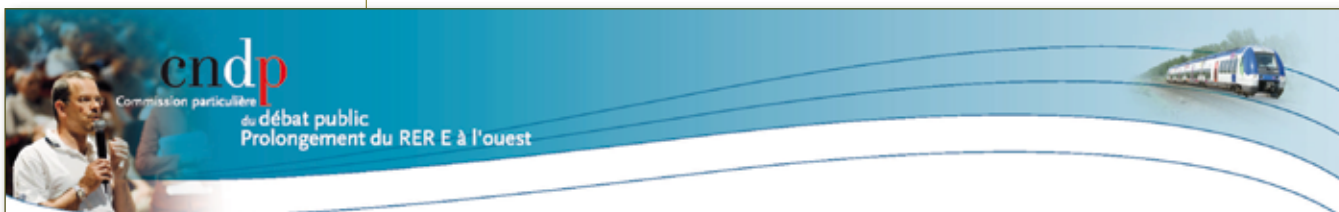
Article 2 :

Le débat public aura lieu du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.


Philippe DESLANDES



Communiqué de presse n°1

**1^{er} octobre 2010 : ouverture du débat public
sur le prolongement du RER E à l'ouest**

Plus de 3 millions de Franciliens sont concernés

. La Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, organise du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010 un débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest. Elle a constitué, pour l'animer, une Commission particulière du débat public (CPDP).

Le prolongement du RER E à l'ouest relierait Haussmann-Saint-Lazare, actuel terminus de la ligne, à Mantes-la-Jolie, via La Défense.

Ce projet, porté par Réseau ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), concerne plus de 3 millions de Franciliens.

Un tunnel d'environ 8 kilomètres – dont le tracé reste à préciser – serait foré entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense. Sortant du tunnel à Nanterre, la voie nouvelle serait raccordée à la ligne Saint-Lazare / Mantes-la-Jolie, actuellement desservie par le RER A5 jusqu'à Poissy et la ligne J du Transilien. Cette voie ferrée et les gares qu'elle dessert seraient rénovées sur 47 kilomètres.

La CPDP ne donne pas d'avis sur le fond du dossier. Elle veille à l'information du public et à la mise en place des moyens nécessaires pour un débat large et sincère, ouvert à tous.

Dans les deux mois qui suivront le débat, la CNDP en publiera un compte-rendu et un bilan. Dans les trois mois après cette publication, RFF et le STIF devront annoncer publiquement quelles suites ils entendent donner au projet.

Saisie le 18 décembre 2009 conjointement par Réseau ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), comme le prévoit le Code de l'environnement pour les grands projets, la CNDP a décidé le 3 février 2010 d'organiser un débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest (de Paris à Mantes-la-Jolie, via La Défense).

La CNDP s'est fondée, pour prendre cette décision, sur l'enjeu national du projet (la liaison avec l'axe Seine et la Normandie), ses avantages économiques attendus et ses possibles impacts environnementaux. Elle a souhaité que son articulation avec les autres projets de transport ferré en Ile-de-France soit abordée pendant le débat.

D'un coût de 2,2 à 2,8 milliards d'euros, le prolongement du RER E à l'Ouest doit être cofinancé par l'Etat, la Région Ile-de-France et les départements. Ses travaux pourraient commencer en 2013, pour une mise en service intégrale en 2020. Porté au débat public par RFF (maître d'ouvrage) et le STIF (autorité régulatrice des transports en Île-de-France), il bénéficie aussi de l'expertise de Transilien (SNCF), partenaire du projet.

.. / ..



La Commission particulière sur le prolongement du RER E à l'ouest est présidée par **Michel Gaillard**, ancien cadre d'EDF.

Elle comprend trois autres membres :

- **Marie-Françoise Sévrain**, conseil en environnement,
- **Olivier Guérin**, magistrat honoraire,
- et **Bruno de Trémolles**, ancien cadre de Pechiney-Alcan.

La CPDP diffuse le dossier du maître d'ouvrage. Elle conçoit et diffuse ses propres supports d'information et d'expression (site web, dépliant, journal, affiches, newsletter, etc.). Elle recevra les questions du public et transmettra les réponses du STIF et de RFF.

Elle animera dix réunions publiques, ouvertes à tous, sur le territoire du projet. La CPDP ira aussi à la rencontre des usagers dans des gares - *un calendrier de ces réunions et rencontres est joint à ce dossier.*

Le compte-rendu des réunions publiques sera intégralement diffusé sur le site Internet de la Commission (www.debatpublic-rer-e.org), où il sera également possible de consulter l'ensemble des documents du débat, de poser des questions, de donner des avis, d'apporter des contributions. Toutes les interventions seront versées au compte-rendu du débat.

Les personnes morales sont invitées à proposer des « cahiers d'acteurs » qui seront publiés par la Commission - *une fiche qui en fixe les modalités est jointe à ce dossier.*

Dans les deux mois après la fin du débat public, la CNDP publiera un compte-rendu et un bilan du débat. RFF et le STIF devront annoncer publiquement leur décision sur les suites qu'ils entendent donner au projet, au plus tard trois mois après la publication de ces documents. ▲

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR LE PROLONGEMENT DU RER E

Tour Pacific – bâtiment Est, 11 cours Valmy, 92977 Paris La Défense 7

contact@debatpublic-rer-e.org

www.debatpublic-rer-e.org

Contact presse :

sedna★

Odile Moser

odile.moser@sedna.fr

01 43 55 36 21

7. Le projet et le débat public dans la presse, d'octobre 2009 à décembre 2010

Presse nationale et locale, TV et radio

► Présentation du projet de prolongement à l'ouest du RER E et annonce du calendrier du débat public

- Expertise des estimations des coûts de réalisation relatifs au prolongement du RER E Eole à l'Ouest, *Journal Officiel de l'Union Européenne*, 21 avril 2010
- Le CESR participera aux débats publics, *Le Moniteur*, 28 mai 2010
- Prolongement du RER E à l'ouest Relevés topographiques aériens par technique laser aéroportée, Etude de faisabilité géotechnique, *Le Moniteur*, 5 juin 2010
- Enquête publique sur la gare du RER E Eole-Evangile, *Le Moniteur*, 25 juin 2010
- Débat public sur le RER E prévu pour octobre, *Le Courrier des Yvelines*, 11 août 2010
- Valérie Pécresse lance les réunions UMP, *Le Parisien, édition Val de Marne*, 14 septembre 2010
- Agenda de la Gazette des communes - Débat public RER E le 7 octobre 2010 à Paris, *La Gazette des Communes*, 16 septembre 2010
- Avec Eole, 12 RER aux heures de pointe, *Le Courrier des Yvelines*, 23 septembre 2010
- Prolongement à venir pour la ligne E du RER, *France 3*, 28 septembre 2010
- Prolongement du RER E - votre avis va compter, *Le Parisien*, 29 septembre 2010
- Le débat sur le prolongement du RER E commence, *Le Parisien*, 6 octobre 2010
- Le débat public sur le prolongement d'Eole vers l'Ouest est lancé, *France 3*, 7 octobre 2010
- Participez au débat sur le prolongement du RER E, *Le Parisien, édition Yvelines*, 14 octobre 2010
- "L'invité" – Interview de Michel Gaillard, *Yvelines Première*, 14 octobre 2010
- Le RER E à l'ouest ?, *Yvelines première*, 14 octobre 2010
- Prolongement d'Eole à l'Ouest : première réunion publique, *Le Moniteur*, 15 octobre 2010
- Interview de Jean Faussurier, *France Bleu Ile-de-France*, 15 octobre 2010
- Une réunion publique sur le projet Eole, *Le Parisien, édition Yvelines*, 21 octobre 2010
- Eole : un atelier sur les nuisances sonores, *Le Parisien*, 26 octobre 2010

- Entretien avec Michel Gaillard, *Ile-de-France Magazine*, n°30, octobre-novembre 2010
- Communication de la CNDP, *Le Courrier des Yvelines*, 17 novembre 2010
- Transports à la Défense : un débat ce soir, *Le Parisien*, 18 novembre 2010
- Eole réunit 400 personnes à La Défense, *Le Parisien*, 19 novembre 2010
- Communication sur le débat public, *Le Courrier des Yvelines*, 24 novembre 2010
- Débat public sur le prolongement du RER E, *Le Parisien*, 30 novembre 2010
- Vers un prolongement du RER E, *Direct Matin*, 2 décembre 2010

▶ Les avis exprimés sur les scénarios portés au débat

- Catherine Dumas aimerait qu'Eole passe par la porte Maillot, *Ville, Rail et Transports*, 21 avril 2010
- Nouveau plan pour le RER, *20 minutes, Paris*, 25 mai 2010
- RER E : le XVII^e veut sa gare, *Le Parisien*, 27 mai 2010
- Trois scénarios envisagés pour prolonger Eole, *Le Parisien*, 30 juin 2010
- Le tracé du RER E en débat, *Le Journal du Dimanche*, 29 septembre 2010
- Les débuts d'Eole, *Le Journal du Dimanche*, 3 octobre 2010
- Le RER E s'attaque à La Défense et à Mantes, *20 minutes*, 6 octobre 2010
- RER E : la guerre des tracés, *France Soir*, 8 octobre 2010
- RER : Trois tracés à l'étude pour le prolongement de la ligne E, *L'Echo d'Ile-de-France*, 4 novembre 2010

▶ Les attentes des territoires

○ En Seine Aval :

- L'impact du RER E dans l'Ouest, *Le Journal du Dimanche*, 9 novembre 2009
- Mantes attend le RER E pour 2020, *Le Parisien*, 7 juillet 2010
- Reportage : Usagers du Transilien Paris-Mantes et prolongement du RER E, *France Bleu Ile-de-France*, 7 octobre 2010

○ Le Val d'Oise :

- L'agglomération veut une meilleure desserte, *La Gazette du Val d'Oise*, 20 octobre 2010
- Le Val d'Oise veut tirer profit du prolongement d'Eole, *Le Parisien*, 23 novembre 2010

○ La question de la desserte de la Boucle de Montesson :

- Sartrouville : Ils demandent une station d'EOLE, *Le Parisien, édition Yvelines*, 4 octobre 2010
- La Boucle oubliée par le RER E ?, *Le Courrier des Yvelines*, 6 octobre 2010
- Unanimité contre Eole, *Le Courrier des Yvelines*, 27 octobre 2010

▶ La volonté d'un développement économique des territoires

○ À Paris :

- Le boulevard Haussmann rayonne, *Challenges*, 6 mai 2010
- Les logements sortent de terre aux portes de Paris, *Le Parisien – Edition de Paris*, 14 septembre 2010
- Paris se dote d'un nouveau multiplexe, *Le Parisien*, 20 septembre 2010
- La résurrection de la gare Saint-Lazare, *20 minutes*, 6 octobre 2010

○ À La Défense :

- La Défense - Huchon veut peser sur l'avenir du quartier, *Le Parisien*, 13 mai 2010
- Le plan de renouveau de la Défense était-il indispensable?, *Le Figaro Economie*, 12 juillet 2010
- Eole met le cap sur la Défense, *Dossier de Ville, Rail et Transports*, 22 septembre 2010
- Le second souffle de la Défense, *L'Usine Nouvelle*, 7 octobre 2010
- Le quartier d'affaires impatient d'accueillir Eole, *Le Parisien*, 15 octobre 2010

○ À Nanterre :

- L'arrivée d'Arena 92 efface l'échec du Stade de France, *Le Parisien*, 1er juillet 2010

8. Eléments budgétaires

Budget définitif du débat public sur le prolongement du RER E (en euros HT)

FONCTIONNEMENT (locaux, fonctionnement et traitement des permanents)	267 889
COMMUNICATION (conception, impression et diffusion des documents, actions de communication, relations presse)	542 502
REUNIONS PUBLIQUES (location des salles et logistique)	162 076
SITE INTERNET	23 286
TOTAL (euros HT)	995 753

Comme la loi le prévoit, le coût du débat public a été assumé par les porteurs du projet. Le Président et les membres de la Commission particulière ont, quant à eux, été indemnisés et défrayés par la CNDP, gage de leur indépendance, et ce à hauteur de 31 306 euros.

Les porteurs du projet ont également engagé, sous leur responsabilité, 255 000 euros HT pour le conseil, la conception et l'impression de leurs documents.



cndp
Commission particulière
du débat public
Prolongement
du RER E à l'ouest

www.debatpublic-rer-e.org