

Réunion d'ouverture du débat public

PROLONGEMENT DU RER E A L'OUEST

Paris, Cinéma Max Linder, Jeudi 7 octobre 2010

La réunion d'ouverture du débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest a réuni près de 250 personnes le 7 octobre 2010 à Paris.

Cette synthèse est extraite du compte-rendu intégral de la réunion publique.

Ouverture de la réunion publique

Après l'ouverture de la réunion par Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public, Annick Lepetit, adjointe en charge des déplacements, des transports et de l'espace public, souhaite la bienvenue aux participants au nom du maire de Paris, Bertrand Delanoë :

« Je me réjouis que la Commission nationale du débat public puisse enfin lancer cette concertation. En effet, l'idée de prolonger le RER E vers l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie est une idée qui est restée dans les cartons de la SNCF depuis 1989, c'est-à-dire depuis la fin du siècle dernier. Pour Paris, cette future réalisation est de grande importance, puisqu'elle va permettre de désaturer le RER A, et, bien sûr, de relier l'est de la capitale à l'ouest.

« Les Parisiens, les Franciliens, sont tous concernés par ces projets et je vous invite donc à vous exprimer, à donner votre avis, à donner votre opinion. C'est important, nous les entendrons, nous les recueillerons ; que le débat commence ! »

Michel Gaillard présente la Commission et explique le débat public et ses modalités :

« Souvent, vient la question : 'est-ce utile un débat public ?'. Oui, car il intervient à un moment où le projet n'est pas figé, où il est amendable, où les maîtres d'ouvrage après avoir entendu le grand public – et c'est bien l'objectif – sont à même d'intégrer des évolutions du projet.

« On retrouve ici les critères que prévoit le Code de l'environnement : un intérêt national du projet, ses impacts évidents sur l'environnement du tracé, les apports socioéconomiques attendus pour les territoires concernés par ce projet.

« Il y a eu une large campagne de communication. Nous avons bénéficié d'un partenariat étroit avec les collectivités locales et avec les associations pour essayer de démultiplier cette information. Ils ont été un relais important. La presse est également un relais important du débat.»

Christine Revault d'Allones, présidente de la Commission des investissements et du suivi de contrat de projet du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF):

« Aujourd'hui, l'Île-de-France est confrontée à des évolutions sans précédent. L'usage déjà important des transports collectifs continue d'augmenter : il a augmenté de 33 % entre 1996 et 2008. Les déplacements de banlieue à banlieue s'intensifient. Leurs motifs se diversifient et les heures de pointe s'étalent dans la journée. Grâce à ce projet, il sera possible de rendre les trajets quotidiens plus directs et plus fiables. Il s'agit bien de tendre, avec le RER E dans son ensemble, vers un objectif de performance en termes de régularité des circulations, de fréquence des trains, de temps de déplacement, tout en améliorant le confort des usagers. Pour toutes ces raisons, ce projet est très attendu, nous le savons.»

Hubert du Mesnil, Président de Réseau Ferré de France (RFF) :

« Nous sommes totalement convaincus, avec le STIF, la Région et la SNCF, de l'urgence de s'attaquer résolument aux besoins de transport et d'amélioration de la qualité dans le transport quotidien. La situation

s'est tellement dégradée que le décalage entre ce que les usagers attendent de nous et ce que nous leur offrons aujourd'hui ne peut pas être considéré comme une fatalité. Il faut donc s'attaquer résolument, courageusement, fermement, à toutes les insuffisances et tous les dysfonctionnements de notre réseau ferré en Ile-de-France.

« Nous parlons volontiers de ces projets de modernisation des réseaux RER A, B, C, D et E. Allons-y pour l'alphabet, et menons-les tous en urgence. Car, sur tous, il y a urgence à apporter des éléments de modernisation, des éléments de réponse aux besoins de qualité et aux besoins de capacité. »

Présentation du dossier du débat

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés du STIF, présente l'équipe qui porte le dossier :

« Ce projet comprend deux promoteurs : RFF, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage du projet, et le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Est également concernée la SNCF, exploitante du réseau Transilien et du RER E. »

Jean Faussurier, directeur du projet EOLE à RFF :

« Le RER E actuel a parfaitement rempli ses objectifs avec 80 millions de voyageurs par an. Le projet consiste à prolonger en tunnel le RER E depuis Haussmann-Saint-Lazare jusqu'à La Défense, à se raccorder à Nanterre sur la ligne existante qui nous amènera à Poissy et à Mantes.

« Pourquoi ce projet ? Il y a, d'une part, une croissance constante des déplacements en Ile-de-France, et singulièrement des transports en commun. Par ailleurs, il existe un contexte de saturation (situation du RER A et de la ligne Paris-Mantes). De plus, il y a émergence de nouvelles zones d'emploi : Nanterre, avec l'opération d'intérêt national (OIN) Seine Arche ; Seine Aval avec l'opération d'intérêt national (OIN) du territoire entre Mantes et Poissy. Cette émergence vient s'ajouter à une demande actuelle continue de déplacement en direction de La Défense pour laquelle il existe des besoins importants. »

Christophe Deniau, chargé de projets au STIF :

« Nous avons cherché à atteindre trois grands objectifs : renforcer la desserte interne à Seine Aval, favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne et améliorer la desserte francilienne pour les trains normands

« Le projet apporte une amélioration de l'offre de services en termes de temps de parcours, de choix d'itinéraires, de fiabilité et de confort.

« Notre objectif est une mise en service globale du RER Est-ouest en 2020, mais dès 2017, grâce aux travaux, les usagers pourront bénéficier de plus de régularité et de plus de confort sur la ligne existante entre Mantes et Paris Saint-Lazare. »

Questions du public et réponses de RFF et du STIF

A la suite de cette présentation, Michel Gaillard déclare le débat ouvert.

Question 1 : Michel Riottot, président d'Ile-de-France Environnement. *« Quels sont les avantages et les inconvénients du maillage du RER E à la porte Maillot, avec la ligne 1 et le RER C ? »*

Jean Faussurier : *« Les principaux avantages d'un maillage : permettre aux personnes dans un système urbain extrêmement complexe, où la moindre perturbation sur une ligne met en difficulté un nombre très important de voyageurs, ce que l'on constate tous les jours, d'offrir des déplacements alternatifs. »*

Question 2 : Azise Setterahmane, élu à Clichy-La-Garenne : *« Prenez-vous en compte, dans votre choix final sur le tracé Eole, l'implantation future du tribunal de grande instance à proximité de Porte de Clichy ? »*

Sandrine Gourlet : *« Concernant la desserte du TGI et donc du quartier des Batignolles, le tracé historique envisageait de passer effectivement par la porte de Clichy. Aujourd'hui, il existe d'autres solutions de transport permettant de desservir ce quartier. D'autres stations de métro sont envisagées. Une réflexion est également menée sur l'augmentation éventuelle de la desserte de la gare transilien de Pont-Cardinet. »*

Question 3 : Claude Leroi, conseiller économique et social d'Ile-de-France, président de la CCIP 92 :

« Trois tracés nous ont été présentés de Saint-Lazare à La Défense. Il nous paraît évident que le tracé sud doit être retenu, car c'est le seul qui permet un arrêt à la porte Maillot. C'est aussi un meilleur acheminement vers l'un des pôles économiques de la capitale, à savoir le Palais des Congrès. C'est également un élément de liaison avec la desserte par l'autobus du troisième aéroport de Paris, qui est l'aéroport de Beauvais. »

Question 4 : Michel Pons, premier maire-adjoint de Villennes-sur-Seine : *« La ligne traverse une zone très urbaine, l'une des principales nuisances de la ligne est le bruit. Vous avez évoqué de nouveaux matériels qui seraient utilisés : seront-ils générateurs d'une moindre nuisance sonore ?*

« Villennes a une spécificité dans la région parisienne : un passage à niveau ouvert. Nous souhaitons que

cette particularité soit supprimée.»

Luc Robert, adjoint au Chef du Département Développement à SNCF Transilien : « *Nous travaillons bien évidemment sur les nouveaux matériels roulants pour résorber au maximum les bruits aérodynamiques.»*

Rachid El Mounzil, adjoint au directeur du projet RER : « *Nous saisissons l'opportunité du projet Eole pour engager une étude préliminaire spécifique pour la suppression du passage à niveau de Villennes. A l'échéance de la mise en service du projet, ce passage à niveau sera supprimé.»*

Question 5 : Gil Meylan : « *La mise en accessibilité sera-t-elle aussi appliquée aux gares ?*

« *Avez-vous pensé à maintenir l'accessibilité des services actuels pendant les travaux ?*

« *Toujours concernant l'accessibilité, on parle de plus en plus de supprimer le personnel dans les gares, principalement en soirée. Ce sujet est-il aussi étudié à la SNCF et à Transilien ? SNCF Transilien va-t-il continuer à faire réserver les personnes à mobilité réduite 24 à 48 h à l'avance pour leur trajet en RER ?*

« *Vous parlez de mettre des trains à hauteur de quais. Sachez que sur les cinq gares actuelles du RER A concernées, il n'y a pas de quai qui soit à la même hauteur.»*

Rachid El Mounzil : « *Il est prévu de rendre accessible toutes les gares qui seront traversées et desservies par le RER E. Ce programme comprend le rehaussement des quais, la mise en place des ascenseurs pour permettre l'accès aux quais. Dans les bâtiments voyageurs, la SNCF met aussi en place un programme de mise en accessibilité.»*

Question 6 : Jean-Claude Parisot, Collectif d'associations dans la boucle de Montesson : « *Aucun arrêt n'est prévu à Maisons-Laffitte dans le projet actuel. Cela nous gêne car ce secteur comporte 200 000 habitants. En 2018, avant la mise en service d'Eole, on aura la tangentielle Nord qui va drainer des milliers de voyageurs. Il nous semblait utile qu'il y ait, à Sartrouville, une correspondance directe entre la tangentielle Nord et le projet Eole.*

« *Nous aurions souhaité obtenir des éclaircissements sur la cohérence avec le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie qui permettrait une autre gestion de la ligne Paris-Le Havre, complètement saturée.»*

Sandrine Gourlet : « *Ces villes bénéficient déjà d'un réseau de transport assez performant. A cela s'ajoutent des trains Transiliens. On aura une connexion d'un niveau d'ores et déjà satisfaisant avec la tangentielle Nord. De plus, avec le projet TGV Paris-Normandie, on espère, si ce projet arrive à son terme, pouvoir retirer les trains normands de cette voie.»*

Question 7 : Nicole Goueta, vice-président du conseil général des Hauts-de-Seine : « *Je représente M. Patrick Devedjian, qui s'excuse de ne pouvoir être là ce soir. Nous attendons également qu'Eole desserve deux gares, la gare de La Défense en dessous du CNIT pour desservir cette plate-forme, et la gare de la Folie dans le secteur des Groues, en plein développement.*

« *Pour permettre ce développement, le département participera à son financement.»*

Question 8 : Didier Lourdin, directeur du développement durable et des transports pour l'établissement public de La Défense et de Seine Arche : « *Nous espérons fortement qu'il y ait la Gare de la Folie, dans un territoire qui est appelée à se développer sur un volume de 1 million de mètres carrés. Concernant la Défense, la préférence de l'établissement public d'aménagement s'oriente vers une gare sous le CNIT.»*

Question 9 : Gilles Leblanc, conseil général du Val-d'Oise : « *Je voulais évoquer le secteur de Cergy-Confluence ; nous avons du mal à comprendre pourquoi l'investissement du RER E ne permettrait pas d'améliorer le cadencement sur la branche nord du RER A ? Pourquoi ne prévoit-on pas une interconnexion sur Eole, cela a été évoqué tout à l'heure avec la tangentielle Nord ? »*

Jean Faussurier : « *Il reste à déterminer à quel endroit la connexion entre le futur RER E, la nouvelle branche de la tangentielle Ouest, la potentielle Ligne Nouvelle Paris-Normandie, et le RER A où pourraient se faire les correspondances optimales. Ces choix ne sont pas arrêtés aujourd'hui.»*

Question 10 : Stéphane Do Santos, conseiller municipal de la jeunesse à Épinay-sur-Seine : « *Je penche beaucoup plus pour le tracé du RER E par la porte Maillot. Vous parlez de l'amélioration de la régularité à partir de 2017 sur les lignes du RER A de Saint-Lazare, du moins sur le côté ouest. Qu'en est-il du projet de la gare Evangile ?*

« *Quelle est la place du trafic fret SNCF dans le Mantois sur la partie du RER E ? »*

Christophe Deniau : « *Dès 2015, il y aura une gare à Evangile qui servira au RER E.»*

Rachid El Mounzil : « *Le fret n'est pas en conflit avec une circulation voyageur. Donc, le projet n'impacte pas du tout les circulations fret.»*

Question 11 : Thierry Chefdeville, Vaux-sur-Seine, association CDU/RDS : « *Qu'est-il fait pour les*

riverains de l'autre côté de la Seine ? »

Jean Faussurier : *« Les sujets qui accompagnent le projet portent aussi sur l'organisation des rabattements, y compris pour les personnes de l'autre côté de la Seine. »*

Question 12 : Jacques Pancera, vice-président de l'association AUDE : *« Pouvez-vous raccourcir les délais de mise en œuvre d'un projet dont nous avons entendu parler depuis de nombreuses années et dont les études ont été abouties ? J'insiste sur le maillage qu'il soutient, la liaison avec la porte Maillot étant essentielle de notre point de vue. »*

Sandrine Gourlet : *« Il faut bien voir qu'Eole n'est pas la seule réponse aux besoins de transport, mais s'inscrit dans l'ensemble des projets du plan de mobilisation pour les transports, qui vise à améliorer l'existant et développer le réseau pour demain. »*

Question 13 : Anne-Marie Duquenne, directrice adjointe des déplacements du conseil général du Val-de-Marne : *« Qu'en est-il de la ligne actuelle qui va vers Tournan ou Chelles et qui a ses limites ? Par ailleurs, on se demande si, à l'Est, on va rester avec l'ancien matériel et si l'Ouest bénéficiera du nouveau ? « Enfin, qu'en est-il du maillage avec Arc Express ? »*

Sandrine Gourlet : *« Le RER permettra aux gens de l'Est d'avoir un accès direct à La Défense. Pour Val-de-Fontenay, un tiers des gens n'aura plus à changer et pourra utiliser le RER E directement. Le projet Arc Express est actuellement en débat public. »*

Question 14 : Janine Regnaud, présidente de l'association de Sauvegarde de l'Environnement Maillot-Champerret : *« Nous sommes particulièrement en faveur d'un tracé sud avec un arrêt à la porte Maillot, car cela assurerait une liaison avec le RER E et la ligne 1, qui traverse Paris directement d'Est en Ouest. »*

Rachid El Mounzil : *« Concernant les tracés et l'implantation des gares à La Défense, les trois tracés sont compatibles avec les trois options de gares à La Défense. Donc, toutes les combinaisons sont possibles. »*

Question 15 : Lionel Favier, Neuilly-sur-Seine : *« Je suis directement intéressé, comme la municipalité, par une gare à la porte Maillot, puisque la ligne A du RER a une inter-station considérable, 4 km depuis Charles-De-Gaulle-Etoile jusqu'à La Défense. Peut-on envisager qu'il y ait davantage d'interopérabilité ?*
Jean Faussurier : *« Nous constatons, avec nos collègues de la SNCF, que plus la ligne est à haute densité de trafic, plus nous avons intérêt, pour garantir la performance de l'exploitation, à avoir du trafic homogène. La densité de trafic nous oblige donc à avoir du trafic homogène. »*

Question 16 : François Charlery, Neuilly-sur-Seine : *« J'apprends avec stupéfaction que l'on va détourner le RER E pour permettre de construire des tours. Pourquoi a-t-on pris ces décisions ? »*

Jean Faussurier : *« Le tracé est simplement adapté en fonction des contraintes existantes sur le site de La Défense, site extrêmement urbanisé. »*

Question 17 : Thierry Bourgogne, président de l'association Orbital : *« Nous sommes évidemment pour ce projet et pour le tracé qui passe par la porte Maillot. Nous sommes aussi pour qu'il y ait au moins deux gares à La Défense, dont une à Cœur Défense. »*

Question 18 : Yves Boutry, Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France : *« Nous sommes favorables à ce projet, au tracé qui passe par la porte Maillot. Mon questionnaire concerne les gares et le trafic de La Défense. La gare du Cœur Défense est déjà surchargée. »*

Luc Robert : *« Les études de trafic à La Défense montrent qu'on aura une structure de trafic différente, majoritairement descendant le matin et montant le soir, mais, en revanche, beaucoup moins de flux croisés montant-descendant. De ce fait, un temps de stationnement de 50 secondes est parfaitement réaliste sur le RER E à La Défense. »*

Question 19 : Pierre Lahoche, Chambre régionale du Commerce et de l'Industrie Paris Ile-de-France : *« Est-il prévu le croisement entre le Grand Paris et le RER E à La Défense ? »*

Sandrine Gourlet : *« Le 18 novembre on aura justement l'occasion de voir la cohérence entre les différents projets : Arc Express, Grand Paris et Eole. »*

Question 20 : Carmelo Picciotto : *« Je déplore l'abandon du projet Eole originel. »*

Christophe Deniau : *« Les besoins actuels ne peuvent pas être satisfaits par la solution de prolongement proposée à l'origine, notamment en termes de décharge du RER A, et en termes de lien entre les territoires en développement, notamment avec Seine Aval. »*

Question 21 : Jean-Claude Leclerc, Neuilly-sur-Seine : « Je suis très partisan de la station Porte Maillot, et donc de la variante du projet sud. Je m'interroge sur les vibrations et les nuisances sonores.»

Rachid El Mounzil : « Le RER E sera beaucoup plus profond que le RER A. Il sera situé à cet endroit à plus de 30 mètres. De plus, le tunnel va traverser, dans ce secteur, des formations qui limitent la propagation du bruit solidien et des vibrations.»

Question 22 : un habitant de l'Est parisien : « On voit que Chelles-Gournay s'arrête en zone 4. Je trouve stupéfiant que la banlieue Est soit quelque peu abandonnée, voire le parent pauvre de la desserte est-ouest.»

Sandrine Gourlet : « La question des éventuels prolongements fait partie du diagnostic que nous avons demandé à RFF de réaliser, ainsi que la saturation du réseau existant, les dysfonctionnements.»

Marie-Françoise Sevrain pose une question transmise par écrit à la Commission : « Ce n'est pas une question, mais une proposition : prolonger la ligne RER E de Poissy à Saint-Germain, au motif de désengorger la ville de Saint-Germain et des communes environnantes.»

Question 23 : Yohann Rispal, Fontenay-sous-Bois : « J'ai lu dans le dossier du maître d'ouvrage qu'un lien entre Magenta et la Gare de l'Est pourrait être construit. Qu'en est-il ? Les trains du RER E ne sont pas très compétitifs pour aller à La Défense par rapport au RER A. Ces arrêts ne vont-ils pas pénaliser un peu plus la ligne E ? »

Rachid El Mounzil : « Concernant l'arrêt à l'étude, cela fait partie du schéma de secteur évoqué par le STIF, qui comporte plusieurs étapes, la première étant de faire un état des lieux.»

Luc Robert : « Je précise qu'il n'est pas nécessaire de mettre une liaison mécanisée entre Magenta et la gare de l'Est, car c'est en fait très proche, environ 50 mètres.»

Question 24 : Marc Pelissier, Association des Usagers des Transports, FNAUT Ile-de-France : «Le dossier du maître d'ouvrage nous donne un ordre d'idée de la décharge du RER A, qui serait de 10 à 15 % du trafic actuel. Peut-on avoir l'avis de la RATP sur ce chiffre ?

« Faut-il comprendre qu'en réalité, on aura en 2020 une situation identique à celle actuelle sur le RER A ? »

Jean Faussurier : « C'est un fait qu'à chaque fois, il y a par construction – et c'est naturel - des écarts entre ce qui était prévu dans les modèles et ce qui se réalise. Cela ne veut pas dire que la prévision en soi était fautive.»

Sandrine Gourlet : « Nos études nous montrent qu'on aura une décharge du RER A de 10 à 15 %. Nous espérons aussi obtenir un double effet. Aujourd'hui, le RER A est saturé et en effet il ne répond pas à l'offre qu'il est censé produire. Là où l'on est censé pouvoir passer 28 à 30 trains à l'heure, on en passe 24 ou 25 les bons jours, et 22 voire un peu moins les mauvais jours.»

Michel Gaillard clôt la réunion d'ouverture et annonce la prochaine réunion à Mantes-la-Jolie, le 12 octobre 2010.