

Bilan
du débat public
Projet de prolongement
du RER E à l'ouest

du 1er octobre au 19 décembre 2010

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

Saisie conjointement par la Directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et le Président de Réseau Ferré de France (RFF), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 3 février 2010 d'organiser elle-même un débat public sur le projet¹ de prolongement à l'ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE) et d'en confier l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a en effet considéré 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 ; par ailleurs, elle a jugé que les impacts sur l'environnement, en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols sont significatifs, et que les conséquences 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.

Lors de cette même séance, elle a décidé que les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devraient être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion de ce dernier. Parallèlement, la présidence de la CPDP a été confiée à M. Michel Gaillard. Les membres de la CPDP ont été nommés le 7 avril suivant : M. Olivier Guérin, Mme Marie-Françoise Sévrain et M. Bruno de Trémolles.

Le 7 juillet, la CNDP a considéré le projet de dossier suffisamment complet pour être soumis au débat public dont elle a arrêté le calendrier (du 1er octobre au 19 décembre 2010) et approuvé ses modalités de mise en œuvre, notamment 10 réunions publiques dont une commune avec les CPDP des deux débats "Arc Express" et "réseau de transport public du Grand Paris".

LE PROJET

Ses caractéristiques principales

Le projet a été reconnu d'intérêt général par les élus du territoire qui l'ont inscrit² au contrat de projet État - Région 2007-2013, au projet de schéma directeur de la région Île-de-France et au plan de mobilisation des transports adopté le 18 juin 2009 par la Région, la Ville de Paris, les départements franciliens et le STIF. Ce projet figure également à l'article 14 de la loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Il consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre sur une longueur de 47 km et à percer un tunnel, long de 7,8 à 8,3 km selon les variantes envisagées, entre Nanterre³ et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E. Il s'accompagne de la création d'au moins deux nouvelles gares (à La Défense et à Nanterre - la gare de La Folie sur la zone des Groues) et traverse Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines ainsi que 24 communes. Sa capacité excéderait largement celle de la

1. En réalité, ce projet comprend deux promoteurs : RFF en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, maître d'ouvrage, et le STIF autorité organisatrice des transports en Île-de-France. La SNCF est également directement impliquée puisque exploitant le réseau Transilien et le RER E.

2. Pour le financement des études.

3. Retrouvant l'air libre dans le secteur des Groues à Nanterre.

ligne actuelle Mantes/Saint-Lazare par Poissy. Il desservirait 1,4 million d'habitants et 700 000 emplois grâce à la présence de 11 à 12 gares⁴.

Le RER E fonctionne aujourd'hui de manière satisfaisante. Aussi, afin de ne pas détériorer la situation, le principe d'une exploitation "en recouvrement" a-t-il été retenu avec deux tronçons superposés : le premier entre Nanterre-La-Folie et Chelles/Villiers/Tournan ; le second entre Mantes-la-Jolie et Magenta-Evangile. Ceci permettrait d'éviter le report de difficultés d'une extrémité à l'autre de la ligne et de renforcer le trafic dans le tronçon central avec 22 trains à l'heure de pointe.

Le maître d'ouvrage attendait aussi du débat qu'il aborde l'opportunité d'une gare à la Porte Maillot ou à la Porte de Clichy, trois options de gare à La Défense et trois options de franchissement de la Seine à Nanterre.

Le percement d'un tunnel entre Saint-Lazare et La Défense

Trois variantes de tracé du tunnel ont été soumises à la discussion :

- une ligne passant par la Porte de Clichy (qui n'a pas les faveurs des porteurs du projet) ;
- une ligne directe passant par l'avenue des Ternes ;
- une ligne passant par la Porte Maillot.

En raison de l'importance de cette partie de l'itinéraire, qui réclamerait six ans de travaux, la CPDP lui a consacré une réunion spécifique. Le maître d'ouvrage y a présenté les différents travaux entre la ligne existante et le tunnel, en particulier : la mise en accessibilité des quais à Haussmann Saint-Lazare ; la réalisation de la gare Porte de Clichy ou Porte Maillot ; le percement du tunnel ; l'édification des gares à La Défense et à Nanterre ; les raccordements à la ligne existante.

Dans l'hypothèse où serait donnée suite à ce projet, les travaux sur la ligne Mantes-Paris Saint-Lazare, via Poissy, se dérouleraient⁵ entre 2013 et 2017 ; en 2014, serait lancé le chantier entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense-Nanterre et, en 2020, la branche ouest du RER E serait mise en service. Selon les scénarii retenus, le coût total du projet se situe entre 2 et 2,8 milliards € HT⁶, les financements étant attendus de l'Etat, la Région Île-de-France et les départements.

Un projet visant de nombreux objectifs

Il importe d'atteindre avec ce projet les principaux objectifs suivants: renforcer la desserte interne à Seine Aval ; favoriser les liaisons entre Seine Aval, Paris et sa première couronne ; offrir un nouvel accès au secteur de La Défense et assurer une meilleure compatibilité entre trains normands et franciliens. Les trajets quotidiens entre Seine Aval et Paris seront plus directs et plus fiables, tout en améliorant le confort des usagers⁷.

Un objectif indirect, mais primordial, est de soulager le RER A⁸ (offrant pour les usagers de l'est francilien un service alternatif entre Val de Fontenay et La Défense). Le projet

4. Les 9 gares existantes de la ligne J entre Poissy et Mantes-la-Jolie, une gare nouvelle à Nanterre-la-Folie, une gare dans le secteur de La Défense et, éventuellement, une gare soit Porte de Clichy soit Porte Maillot.

5. Les travaux concernant le tunnel et les voies existantes (entre Mantes-la-Jolie et Nanterre) seraient conduits concomitamment.

6. Dont 620 millions d'euros pour les aménagements du réseau existant entre Mantes-la-Jolie et Poissy.

7. Grâce par exemple à la mise en accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite.

8. A l'image des projets Arc Express, RTPGP et de prolongement de la ligne 14 du métro.

permettrait aussi d'améliorer les conditions d'exploitation de la ligne Paris-Mantes-Normandie et l'accès au pôle TGV des gares de Paris-Nord et Paris-Est et de mettre en évidence les potentialités d'un "hub" à La Défense.

En outre, l'émergence de nouvelles zones d'emploi, d'une part à Nanterre avec l'opération d'intérêt national Seine Arche, d'autre part en Seine Aval avec l'opération également d'intérêt national concernant le territoire entre Mantes et Poissy suscite une demande accrue de déplacements en direction de La Défense. Ceci explique que le maître d'ouvrage prévoit qu'une fois mise en service, la ligne transportera un demi-million de voyageurs par jour.

En d'autres termes, les mots clés du projet sont : accessibilité améliorée pour les usagers de l'ouest ; liaison directe avec La Défense ; décharge du RER A qui pourrait atteindre 15 % et dans une moindre mesure des RER B et D entre la Gare du Nord et Châtelet; meilleure régularité de la partie ouest et sécurisation de l'accès à La Défense par la redondance des lignes desservant ce secteur ; facilités accrues dans les déplacements entre les bassins d'emplois situés en bordure de Seine (Mantes, Poissy, Flins,...). Si le mot "maillage" a été moins entendu que lors d'autres débats, il n'en demeure pas moins que le projet participerait à un renforcement des relations entre territoires.

Un projet parmi de nombreux autres concernant la Région Île-de-France

Tous les acteurs s'étant investis dans les débats publics concernant les questions de déplacement en Île-de-France soulignent les carences du système actuel, dénoncent le retard accumulé depuis une trentaine d'année faute d'investissements suffisants et souhaitent souvent l'amélioration de l'existant plutôt que le lancement de projets nouveaux et coûteux. On en trouve une confirmation éclatante dans les débats Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris (RTPGP).

On met ici le doigt sur les efforts d'amélioration que RFF, maître d'ouvrage, et le STIF, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, développent afin de faciliter les déplacements à Paris et en Région Île-de-France. Ce prolongement du RER E fait en effet partie d'une longue liste de travaux de construction ou d'amélioration, en cours ou prévus, des liaisons ferroviaires autour ou au sein de la capitale. Pour n'en citer que quelques-uns, rappelons les projets du réseau de transport public du Grand Paris, d'Arc Express ou d'interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France (tous trois soumis à débat public) et du prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien (ayant fait l'objet fin 2010 d'une concertation recommandée par la CNDP). Et ceci vient s'ajouter à la soixantaine de projets pris en compte par le plan de mobilisation transports de la Région Île-de-France.

UNE MAJORITÉ D'ACTEURS SE FÉLICITE DE CE PROJET

Le projet est jugé opportun par la très grande majorité des intervenants. Les jugements sont identiques : ce projet est attendu depuis longtemps. La majorité des avis émis en réunions publiques ne laisse aucun doute : c'est "oui" au prolongement du RER E, avec néanmoins deux regrets : qu'il ne modifie en rien le déséquilibre est/ouest de la Région Île-de-France en matière d'emplois et qu'il soit fait peu de cas de la rive droite de la Seine. Plus spécifiquement, à propos des trois options de tracé présentées

pour rallier La Défense à Haussmann Saint-Lazare, il n'est pas exagéré de dire que la solution d'une ligne passant par la porte Maillot, en connexion avec la ligne de métro n°1 et la ligne RER C, donc avec une station en cet endroit, est largement plébiscitée⁹. Dans cette hypothèse, les porteurs du projet spécifient que la desserte du secteur en devenir des Batignolles dans le dix-septième arrondissement de Paris s'effectuerait par les trains en provenance de Saint-Lazare et non par le RER E.

La question de l'emplacement de la gare à La Défense a été insuffisamment traitée, même à l'occasion de la réunion commune avec les CPDP Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris ; cependant, pour son implantation sous le CNIT, une préférence a été constatée en raison de sa proximité avec Cœur Transport, sachant que sa faisabilité, dans un secteur très contraint, reste à confirmer.

Si des acteurs (comme l'association Nanterre Métropole d'Avenir) ont proposé une gare au Petit-Nanterre, complémentaire ou alternative à celle des Groues, les porteurs du projet ont fait part des problèmes dirimants qu'une telle hypothèse poserait pour le « retournement » des trains. Par ailleurs, on retiendra que le sujet du franchissement de la Seine à Nanterre n'a pas suscité beaucoup de débats.

NÉANMOINS, LE DÉBAT A FAIT SURGIR CERTAINS REGRETS, CRITIQUES OU RÉTICENCES

L'absence d'arrêt dans la Boucle de Montesson a été regrettée à maintes reprises. De nombreux cahiers d'acteurs et interventions en réunions publiques mettent en exergue le souhait que soient prises des décisions plus favorables à cette boucle. A Houilles, la salle a fait part de sa profonde déception de voir la desserte de son secteur réduite au profit de celle de zones plus lointaines comme Seine Aval et la Normandie. A ce propos, n'entend-on pas certains dire que les promoteurs du projet traitent les habitants de la Boucle comme "une sous catégorie de citoyens" ? Et de son côté, le maire de Maisons-Laffitte et député des Yvelines, écrit : "le projet Eole aboutit à diminuer de façon importante l'offre de transport pour les habitants de Houilles-Carrières, Sartrouville, Maisons-Laffitte, Le Mesnil-le-Roi" et annonce qu'il ne pourra donner son accord à ce projet que si est maintenue l'offre existante.

Un arrêt dans la Boucle de Montesson est jugé d'autant plus nécessaire par une grande partie du public que la Tangentielle Nord desservira la gare de Sartrouville dès 2014. Des interrogations ont également été exprimées au sujet de l'interconnexion entre le RER E et la Tangentielle Ouest dans le secteur de Poissy.

Que le maître d'ouvrage fasse référence à un meilleur maillage entre réseaux afin de convaincre les habitants concernés - et leurs élus - qu'ils bénéficieront d'une amélioration des services dont ils bénéficient aujourd'hui ne suffit pas, semble-t-il, à lever toutes les inquiétudes. Le rappel de l'élaboration prochaine d'un schéma directeur du RER A n'a pas contribué à satisfaire complètement l'assistance.

De plus, 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 prennent pas suffisamment en compte l'évolution démographique qui pourrait en

9. Par exemple, pour la ville de Neuilly : « Porte Maillot : une gare maillon essentiel d'un axe clé du Grand Paris ».

réalité justifier, à elle seule, la desserte de leur territoire.

L'assistance s'interroge également sur le niveau de service offert et les futures modalités d'exploitation au regard, notamment, de la coexistence avec les trains en provenance ou à destination de la Normandie, en raison de l'état de saturation de l'actuelle voie unique entre Poissy et Mantes-la-Jolie. Nul doute que ce thème reviendra en débat lorsque l'on discutera de la future ligne nouvelle Paris-Normandie. Si les intervenants ont aussi soulevé les questions d'allongement des temps de transport, en particulier pour les personnes résidant entre Mantes et Poissy, d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ou encore de compatibilité entre le déroulement du chantier et le maintien du service¹⁰, ce sont les problèmes de nuisances sonores qui ont retenu largement l'attention, incitant la CPDP à organiser un atelier spécifique sur cette question ; les riverains souhaitent que le projet soit pour RFF l'occasion de résorber les nombreux « points noirs bruit » déjà recensés.

Au titre des regrets, mentionnons aussi la date présumée de mise en service, jugée trop éloignée, en particulier par les acteurs économiques. Ce à quoi RFF répond qu'il est impossible d'aller plus vite en raison des contraintes techniques liées entre autres au percement du tunnel.

Il est normal qu'un projet appelle suggestions et demandes complémentaires. Les deux débats Arc Express et réseau de transport public du Grand Paris, se déroulant en parallèle, prouvent que les collectivités concernées en ont profité pour présenter nombre de demandes complémentaires justifiées au nom du développement économique ou urbain. Et ces demandes sont d'autant plus nombreuses que les parlementaires ou élus municipaux participent largement aux échanges, ce qui a été le cas lors de ce débat sur le prolongement du RER E.

DES COMPLÉMENTS AU PROJET

La lecture des cahiers d'acteurs fournira sans doute aux porteurs du projet matière à réflexion. Citons, par exemple, le cahier du CADEB qui présente cinq propositions, visant à l'articulation du RER E avec d'autres projets et un maillage renforcé du territoire. Pour sa part, le Conseil Économique, Social et Environnemental de la Région Île-de-France insiste sur l'importance de prévoir des plans de rabattement (itinéraires et modes de transport) en amont des projets d'infrastructure (gares nouvelles ou réaménagées), afin d'inciter les utilisateurs potentiels des transports collectifs à se reporter sur les modes alternatifs à la voiture.

Ces souhaits sont complétés par diverses attentes en matière de sécurité, de confort, de mise en place de navettes régulières par cars et sans coût supplémentaire. L'AUDE, association destinée à faire entendre la voix du monde économique de La Défense, est opposée à toute idée de phasage des travaux conduisant à mettre en service le tronçon La Défense/Mantes avant la partie La Défense/Haussmann Saint Lazare.

Nous constatons que le débat donne au maître d'ouvrage matière à réflexion, surtout au regard des services que son projet sera amené à offrir à une clientèle diversifiée expri-

10. Si l'ADIV se félicite : « Bonne nouvelle : un nouveau RER », elle annonce également : « Mauvaise nouvelle : des années de galère ».

mant des besoins clairement définis, inspirés par une pratique quotidienne. L'ensemble des réactions et suggestions enregistrées pendant ces dix semaines de débat m'incite en outre à considérer qu'il serait utile que les habitants de la Région Île-de-France disposent du schéma complet du système de transport, afin qu'ils puissent opérer en toute connaissance de cause les choix les plus judicieux en matière de déplacement. Il est souhaitable que le maillage renforcé, ouvrant l'éventail des choix de chacun, soit aussi lisible que possible malgré sa complexité et démontre ainsi sa cohérence.

Comme on le relève à l'occasion des autres débats concernant des projets de transport en commun, le maître d'ouvrage se voit demander plus de gares qu'il ne l'avait initialement prévu. Dans le cas présent, ces demandes sont limitées mais procèdent de besoins réels, reposent sur une argumentation précise et ne signifient nullement une remise en cause du bien-fondé du projet. Ont déjà été évoqués Maisons-Laffitte, Sartrouville ou Houilles. Plusieurs intervenants 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. Rajoutons les demandes de l'association ADIV pour d'autres arrêts afin que certains trains puissent, comme c'est le cas actuellement, rallier la gare Saint-Lazare en moins d'une demi-heure et que des correspondances aisées soient prévues vers la gare de Cergy-le-Haut, terminus du RER A dans le Val d'Oise.

QUEL BILAN TIRER DE CE DÉBAT ?

Une préparation efficace

Dans la période précédant le lancement du débat public la commission a rencontré 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 ; elle a organisé une rencontre avec les élus du territoire directement impacté par le projet, puis avec les représentants des associations de ce même territoire. Cette démarche lui a permis de définir les thématiques abordées lors de chaque réunion publique, afin de permettre l'approfondissement des diverses questions soulevées par le projet.

Une participation satisfaisante et une large information

En moyenne, 200 personnes ont participé à chaque réunion publique, ce que l'on peut considérer comme très satisfaisant. Les autres chiffres du débat confirment l'intérêt ressenti : 26 000 visites sur le site Internet du débat qui a également enregistré plus de 400 questions ; 48 cahiers d'acteurs rédigés de manière assez équilibrée entre collectivités locales, secteur économique et milieu associatif ; 43 contributions et délibérations, 194 avis mis en ligne.

Le débat a donc eu lieu, il s'est déroulé dans une ambiance sereine et a permis d'aborder tous les thèmes, la CPDP ayant d'ailleurs complété le dispositif des réunions initialement programmées par l'atelier sur les nuisances sonores et une audition de décideurs du Val d'Oise, répondant en cela au regret exprimé par ce département de n'accueillir aucune réunion publique. L'information de la population a été assurée grâce à la diffusion de 160 000 documents¹¹, dont 3 journaux du débat et des dépliants diffusés dans les gares jalonnant l'itinéraire, notamment à l'occasion de "rencontres voyageurs".

11. Les collectivités locales se sont fortement impliquées dans la diffusion de l'information.

Un projet largement soutenu et approuvé, attendu avec impatience

L'opportunité du projet a été très largement reconnue, même si certaines critiques ont été émises ; ces dernières ne sont en général jamais restées sans réponse de la part des porteurs du projet, sans que certaines inquiétudes aient toutefois été toujours atténuées. Lorsque l'on discute du système de transport francilien, tous les intervenants dénoncent l'insuffisance des efforts entrepris depuis les années 1970, date de création du réseau RER. Le prolongement du RER E participe à l'amélioration de la situation existante et, à ce titre, ne pouvait que logiquement recueillir les suffrages des populations concernées et de leurs représentants (sous réserve pour certains d'une meilleure attention portée à la Boucle de Montesson).

Un tour complet des arguments

Peu de questions ont été oubliées puisque l'on a évoqué les objectifs du projet, les options possibles (une gare Porte Maillot ou Porte de Clichy par exemple), la réalisation du projet (accessibilité, bruit occasionné par le chantier ou par la future ligne, les délais, la sécurité, les tarifs ...), le maillage assuré avec les autres modes de transport, la desserte de la rive droite de la Seine ou encore de la Boucle de Montesson, les nuisances l'accompagnant... Relevons l'importance accordée à la notion de maillage qui, dans le discours des porteurs de projets et opérateurs actuellement mis à contribution (le STIF, la Société du Grand Paris, RFF, la SNCF), est l'alpha et l'oméga de toute amélioration susceptible d'être apportée au système de transport francilien.

Le débat a ainsi répondu aux objectifs qu'il doit remplir : information, expression par les acteurs de leurs critiques et suggestions ; échange d'arguments dans une ambiance constructive et sereine ; repérage des sujets appelant réflexions ou études ultérieures.

L'intérêt suscité par le projet ne s'arrête pas aux portes de l'Île-de-France

Ce projet suscite un intérêt au-delà du territoire immédiatement concerné. Les Conseils régionaux, comme les Conseils économiques et sociaux normands se sont en effet exprimés sur ce projet. L'intérêt manifesté par les départements normands augure de l'attention qu'ils porteront inévitablement aux futures discussions autour du projet de liaison à grande vitesse destiné à les rapprocher de la capitale. En témoignent les cahiers d'acteurs proposés par le Conseil Régional Haute-Normandie et la Communauté d'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, le Conseil Régional de Basse-Normandie, le Conseil Economique Social et Environnemental de Haute-Normandie, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Haute-Normandie...

S'il est donné suite au projet, les porteurs du projet devront répondre aux engagements pris lors du débat

- Des études détaillées devront répondre aux inquiétudes exprimées en matière de nuisances sonores. Un territoire confronté à autant de mouvements ferroviaires ne peut, sans préjudice, continuer à souffrir d'une augmentation continue de ces atteintes à la qualité de la vie de ses habitants.

- La création de nouvelles gares nécessite que l'on se penche sur les modalités de rabattement et sur les moyens propres à les faciliter (comme en matière de parking). L'information des usagers, en particulier sur d'éventuelles évolutions du réseau autobus, devra revêtir la qualité souhaitée.
- Au regard des préoccupations exprimées par les usagers de Mantes et Poissy qui se rendent à Saint-Lazare, une information précise devra être délivrée sur l'allongement de la durée de trajet.
- Une attention toute particulière devra être portée aux conditions dans lesquelles se dérouleront les travaux et aux gênes subies par les usagers (pas seulement en termes d'information).

En outre, le maître d'ouvrage ainsi que les divers opérateurs devront garder à l'esprit que la population attend une réduction forte et rapide des dysfonctionnements actuels du RER A ; que ne soient pas non plus oubliés les souhaits d'une création anticipée d'une ligne nouvelle entre Mantes et Paris et d'un accompagnement du projet par des propositions concrètes sur l'aménagement des dessertes internes au périmètre de l'OIN Seine Aval et sur l'accessibilité du futur RER pour les usagers situés en rive droite.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

Philippe DESLANDES,
Président de la Commission
nationale du débat public



cndp
Commission nationale
du débat public

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr