



Un consensus sur l'opportunité du projet

Le débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest aura permis à tous ceux qui souhaitent questionner les porteurs du projet ou émettre des avis et propositions sur celui-ci de s'exprimer pleinement, que ce soit lors des réunions publiques ou sur le site web de la Commission. En moyenne, chaque réunion publique a réuni quelque 200 participants et le site Internet de la Commission aura reçu près de 30 000 visites, site sur lequel ont été déposés près de 200 avis et posées plus de 400 questions. Le grand nombre de cahiers d'acteurs rédigés par les représentants des collectivités, des acteurs économiques ou associatifs, témoigne d'une forte volonté de s'exprimer sur ce projet, mais aussi du soutien apporté à celui-ci. Le public, dans sa diversité, a manifesté son intérêt pour le projet, l'opportunité de celui-ci ayant été très largement approuvée, même si des critiques ont été émises par une partie de ce public sur certains points du dossier mis en débat.

Une préférence pour le passage par la Porte Maillot, des divergences sur la gare à Nanterre

Le choix du tracé à retenir et celui de l'implantation des nouvelles gares ont donné lieu à des interventions nombreuses et souvent convergentes. Des trois variantes de tracé du tunnel proposées entre Haussmann – Saint-Lazare et La Défense

celui via la Porte Maillot fait la quasi unanimité des interventions, un soutien corolaire d'une attente forte que soit **réalisée une gare du RER E à la Porte Maillot**. De même, un point de vue assez unanime a été exprimé sur le choix du lieu d'implantation d'**une nouvelle gare à La Défense**, à savoir une **implantation sous le CNIT**, proche de Cœur Transport, et donc des correspondances avec les autres moyens de transport desservant La Défense.

A Nanterre, l'option retenue dans le dossier de localiser une **nouvelle gare à La Folie** rencontre des oppositions parmi les Nanterriens. Préoccupés par l'implantation sur leur territoire de nouvelles infrastructures de transport, leur position est motivée par la préoccupation 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 pour raccorder la voie nouvelle au réseau ferré de Saint-Lazare au droit du Pont de Rouen renforce certains d'entre eux dans leur souhait de voir réalisée une étude de faisabilité d'une gare à hauteur de ce pont.



La CPDP (de gauche à droite : Olivier Guérin, Marie-Françoise Sévrain, Bruno de Trémolles et Michel Gaillard) à la réunion publique de Nanterre, le 22 novembre 2010

Les réserves des élus et habitants de la Boucle de Montesson et du Val d'Oise

L'**offre de desserte associée au projet** a donné lieu, également, à de multiples échanges. On notera, en particulier, que 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 de Montesson**, très hostiles à cette absence d'arrêt dans la Boucle, une préoccupation partagée par les usagers du Val d'Oise et de Seine aval. L'**accès à la ligne du RER E** par les habitants de la rive droite de la Seine a soulevé, également, de nombreuses interventions. 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.

Le **maintien d'un accès à la gare Saint-Lazare** est un besoin qu'une partie du public a tenu à souligner fortement. Cependant, les arrêts du RER E dans Paris intra-muros et la proche banlieue offriront des possibilités de correspondances nouvelles aux voyageurs qui poursuivent aujourd'hui leur trajet au-delà de la gare Saint-Lazare. Un autre aspect du

Cette synthèse a été rédigée par la Commission particulière du débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest. Le compte-rendu intégral du débat public, rédigé par la CPDP, et le bilan du débat public, rédigé par la Commission nationale du débat public, sont disponibles sur le site www.debatpublic-rer-e.org

dossier constitue, pour de nombreux intervenants, 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 que représentent les projets Arc Express et Réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les **Tangentielles Nord et Ouest**. Le maillage du RER E avec ces dernières a été l'objet d'une demande pressante de nombreux élus du Val de Seine.

Une forte exigence d'améliorer la qualité du service de transport public

Les services attendus de ce projet ont soulevé de très nombreuses questions et suscité de multiples avis, qu'il s'agisse du niveau de qualité de l'exploitation, des temps de trajet, de la décharge du RER A ou de 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. 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. La nouvelle ligne normande est souvent évoquée comme la seule réponse efficace pour garantir une qualité d'exploitation élevée.



Réunion publique à Houilles, le 21 octobre 2010

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. La décharge du RER A, fortement attendue par les usagers, 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. Source de nombreuses insatisfactions, la surcharge observée sur la ligne du RER A a été très présente dans les interventions du public et dans les avis déposés sur le site web de la Commission, les modalités d'exploitation de la ligne ayant fait l'objet de nombreuses interventions, notamment des élus et acteurs économiques du Val d'Oise. Enfin, l'accessibilité des trains et des gares aux personnes à mobilité réduite a été un thème fréquemment abordé, qui semble incontournable dans tout projet d'infrastructure de transport nouvelle ou rénovée.

Les demandes de traitement du bruit ferroviaire et la question du calendrier de réalisation du projet

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. 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. On retiendra des échanges sur ce thème que les riverains de la ligne J du Transilien attendent de la réalisation du projet une résorption accélérée des "points noirs bruits" actuellement identifiés. Autre thème très présent dans les débats, celui des délais de réalisation du projet. 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 d'emplois 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.

La préoccupation des élus d'un rééquilibrage est/ouest des emplois et de l'habitat

Enfin, on notera 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. 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 public du Grand Paris et le projet Arc Express devraient permettre d'enrichir une telle réflexion.