

**140<sup>ème</sup> SEANCE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**17 mars 2011**



- 3 -

**Prolongement du RER E à l'ouest (EOLE)  
Conclusions du débat public et décision du maître d'ouvrage**  
*(Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République française)*

**Délibération**

**Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,**

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121.13 et L.121.13.1.
- Vu la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par le RFF et le STIF, de la Commission nationale du débat public (CNDP).
- Vu la décision du 3 février 2010 de la CNDP d'organiser un débat public portant sur le projet de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE) et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public.
- Vu le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest.
- Vu le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011.
- Vu la délibération n°2011/0039 du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) du 9 février 2011 concluant le débat public sur le prolongement du RER E à l'ouest.

**Considérant en premier lieu que :**

- La loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fait figurer « le projet de prolongement de la ligne Eole vers Mantes » au nombre des actions prioritaires.

### **Considérant en second lieu que :**

- Le débat public a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités. Celles-ci reposent sur le développement d'un axe Est-Ouest complémentaire au RER A, contribuant ainsi à en alléger la charge, dans le but de satisfaire :
  - o L'accès des habitants de l'est de la région parisienne à La Défense, et à l'Opération d'intérêt national de Seine Arche à Nanterre.
  - o La desserte interne des habitants des territoires de Seine-Aval et leurs relations avec Paris, le quartier central d'affaires de Saint-Lazare et La Défense.
  - o La structuration du réseau ferroviaire de la région capitale vers les grandes gares parisiennes de Saint Lazare, du Nord et de l'Est, et un meilleur accès à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.
  - o Les relations quotidiennes entre la Normandie et Paris, notamment le quartier central d'affaires de Saint-Lazare, ainsi que La Défense et Nanterre.
  - o La contribution à l'amélioration de la régularité sur le RER A et la ligne Paris-Mantes via Poissy, ainsi que la réduction de la saturation de la gare Paris-Saint Lazare.
- Le débat public a mis en évidence une volonté partagée d'engager le projet sans tarder.
- Les participants ont exprimé des points de vue concordants sur le tracé, avec :
  - o Une large adhésion au tracé passant par la Porte Maillot, impliquant la réalisation d'une gare intermédiaire en correspondance avec le RER C, la Ligne 1 du métro et la desserte par bus de l'aéroport de Beauvais.
  - o Une importance certaine à la réduction des temps de correspondance avec le RER A à La Défense, et donc à la proximité avec le pôle Cœur Transport.
  - o Sans trancher nettement entre les options de raccordement à Nanterre avec la ligne existante, la demande de ne pas occasionner de nouvelles nuisances sonores et visuelles, et de retenir l'insertion urbaine et l'environnement comme critères clés d'évaluation.
- Le débat public a permis d'échanger avec les participants sur la grille de desserte validée en Conseil du STIF, et d'en expliciter les finalités, les contraintes et les équilibres. Les quatre principales remarques ont porté sur :
  - o Une clarification attendue sur la régularité du service de transport, sur la qualité des temps de trajet en direction de Paris Saint-Lazare, sur le confort et sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
  - o La demande d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare Eole-Evangile.
  - o Le fort regret exprimé de la suppression de l'arrêt à Houilles-Carières du train Mantes-Paris du fait de la mise en place du RER E prolongé, et plus généralement sur l'absence de gare du RER E dans la boucle de Montesson.
  - o L'attente d'une offre nouvelle, avec arrêts à Pont Cardinet des trains reliant Paris Saint-Lazare à La Défense, comme une partie liée au projet Eole.
- Plusieurs acteurs ont formulé leurs exigences relatives à l'insertion urbaine du projet, en particulier :
  - o La nécessité d'étudier le projet de gare à Nanterre-La Folie en relation avec le projet d'aménagement urbain développé par l'aménageur public et la ville de Nanterre.

- Le besoin de concevoir des rabattements en bus et une inter-modalité au plus près des besoins de déplacement local comme dans les relations entre la rive gauche et la rive droite de la Seine, en Seine aval.
- Le débat a donné l'occasion au STIF de rappeler que le prolongement du tramway T2 et le projet d'extension T1 par un transport en commun en site propre (TCSP) apporteront une première réponse au besoin de transport du quartier du Petit Nanterre.
- Une attention particulière a été portée sur les nuisances créées par les travaux du RER E prolongé, sur les impacts du projet en termes de bruit et sur le traitement attendu des nuisances sonores actuelles à l'occasion du projet.

**Considérant en troisième lieu que :**

- Le débat a aussi permis aux participants d'exprimer des attentes sur la densification, la réorganisation et le développement des dessertes ferroviaires qui vont au-delà du projet Eole lui-même, qu'il s'agisse de la rive droite de la Seine en Seine Aval, du Val d'Oise, de la boucle de Montesson, ou du Val de Marne.
- Plusieurs acteurs ont notamment souhaité situer le projet Eole dans une perspective plus large intégrant les projets ferroviaires à venir tels que la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord, mais également le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie.

**Décide :**

**1 - D'engager les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique en 2012 du projet de prolongement du RER E à l'ouest avec l'objectif d'une mise en service en 2020.**

**2 - Pour ce qui concerne l'infrastructure nouvelle, de retenir :**

- **Le tunnel entre Haussmann Saint Lazare et La Défense passant par la Porte Maillot, avec une gare nouvelle en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro.**
- **A La Défense, une solution de référence pour une gare nouvelle sous le CNIT. La gare devra permettre de satisfaire notamment un objectif de performance des échanges entre le RER E et le RER A.**
- **A Nanterre, le traitement de la gare nouvelle et des fonctions techniques ferroviaires associées au projet en relation avec le projet urbain.**
- **Pour le raccordement à la ligne existante, et afin de répondre à la demande d'insertion urbaine, la poursuite de l'examen comparatif des trois scénarios présentés au débat en privilégiant l'étude du saut de mouton sur la Seine.**

**3 - L'offre de service de transport reposera sur les trois orientations suivantes :**

- **Un système d'exploitation permettant de porter au meilleur standard la gestion de ce RER (vitesse, fréquence, régularité, régulation, supervision).**
- **Une exploitation avec deux missions distinctes Est et Ouest, qui confortent la régularité et la performance.**
- **La prise en compte du besoin d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare d'Evangile.**

**4 – S’agissant de l’insertion du projet dans son environnement :**

- **D’évaluer précisément l’état des lieux en matière de bruit, les effets du projet en matière de nuisances sonores, et les possibles mesures d’accompagnement.**
- **De détailler l’organisation et la gestion de travaux.**

**5 – De veiller aux compatibilités possibles avec le projet de rocade en métro – à Nanterre et à La Défense - et les autres projets de l’ouest francilien, notamment dans la perspective du projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, sur lequel seront apportés des éclairages lors du débat public à venir.**

**6 – De mettre en place une concertation sur l’avancement du projet de la phase d’études jusqu’à la mise en service du RER E à l’ouest, avec l’ensemble des parties prenantes :**

- **RFF présentera en lien avec le STIF l’avancement de ses études au public avant le démarrage de l’enquête publique, pour partager les attentes et réponses apportées sur les points clés identifiés, notamment la problématique du bruit, les scénarios de raccordement, les contraintes de la grille de desserte.**
- **RFF demandera à la CNDP de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d’information et de participation du public.**