

Projet EOLE de prolongement du RER E à l'Ouest
Réunion de concertation 23 septembre à Poissy

Théâtre Blanche de Castille

49 Avenue Blanche de Castille Poissy - 17h30

La réunion a rassemblé une quarantaine de personnes. Elle a duré deux heures, sous l'autorité du garant désigné par la Commission nationale du débat public, Michel GAILLARD.

Frédéric BERNARD, maire de Poissy, a ouvert la séance en soulignant l'importance du projet de prolongement du RER E à l'ouest et ses impacts positifs pour l'emploi dans le bassin de vie de Seine Aval. Il a insisté sur la nécessité de préserver le cadre de vie des riverains, d'anticiper les nuisances sonores pendant les travaux et en exploitation.

Michel GAILLARD a rappelé que la phase de concertation post débat public avait pour objectif de préparer l'enquête publique et d'accompagner le projet jusqu'à sa mise en service, dans l'esprit de la loi Grenelle. Il a indiqué que cette réunion constituait la fin de cette phase non celle du dialogue engagé depuis le débat public.

Jean FAUSSURIER a rappelé le cadre réglementaire de l'étude d'impact sur l'environnement, laquelle constitue un élément majeur du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il a ensuite présenté les cinq objectifs majeurs du projet EOLE :

1. Assurer une desserte ferroviaire interne à l'Opération d'Intérêt National de Seine Aval.
2. Améliorer la qualité des accès à l'emploi pour les habitants de l'est et de l'ouest francilien.
3. Établir une relation directe et rapide, de l'ordre de 15 minutes, entre Nanterre-La Défense et le réseau ferroviaire nord européen (en gare du Nord et en gare de l'Est).
4. Contribuer à réduire la saturation du RER A.
5. Offrir une opportunité de dé-saturation (et/ou de souplesse d'exploitation) à la gare de Paris-Saint-Lazare, soit cinq sillons libérés en heure de pointe de matin

Avant l'ouverture des échanges, Patrick LEFEVRE (EGIS), a effectué un rappel de la méthodologie adoptée pour l'étude d'impact et mis l'accent sur les trois principaux enjeux environnementaux du projet identifiés :

1. Les nuisances sonores.
2. L'évacuation et le traitement des déblais dus aux travaux souterrains (pour l'essentiel).
3. La gestion de la ressource en eau en conformité avec les schémas directeurs.

Les présentations sont disponibles sur le site Internet www.RER-Eole.fr.

Patrick LEFEVRE a également rappelé le périmètre du projet:

- 6 arrondissements de la ville de Paris (75)
- 6 communes du département des Hauts-de-Seine (92)
- 1 commune du département du Val-d'Oise (95)
- 27 communes du département des Yvelines (78)

Jean FAUSSURIER, directeur du projet Eole à RFF, a rappelé qu'un premier atelier sur le thème du bruit, pendant le débat public en décembre 2010, avait permis un échange sur la réglementation et la méthodologie des études acoustiques. Un deuxième atelier « bruit », qui s'était tenu à Poissy le 11 juillet, avait porté sur les premiers résultats de l'étude menée par le bureau d'études EGIS.

Enfin, un troisième atelier « bruit » a été organisé à Nanterre le 19 septembre, pour présenter les résultats de l'étude sur l'ensemble de la ligne.

La présente réunion portait sur l'étude d'impact pour tous les thèmes relatifs à l'environnement et concernait l'ensemble de la ligne.

Rachid EL MOUNZIL, directeur adjoint du projet, a ensuite succinctement présenté les principaux travaux qui seront effectués entre Mantes-la-Jolie et Haussmann Saint-Lazare.

Echanges avec la salle

Mme LECCIA, adjointe au maire d'Aubergenville, a demandé si la déviation des réseaux prévue en 2013 allongerait les temps de parcours.

Jean FAUSSURIER, a indiqué qu'il s'agissait de la déviation des réseaux électriques, d'évacuation des eaux, de télécommunication, etc ... et non des réseaux routiers ou autoroutiers.

Un participant s'est étonné de la durée des travaux d'adaptation des gares, qui s'étaleront sur une période de 3 ans.

Rachid EL MOUNZIL a indiqué que l'objectif était de ne pas perturber plus que de raison le fonctionnement des gares. En contrepartie, ceci avait pour effet d'augmenter la durée des travaux.

Un participant a demandé si des protections anti-bruit mobiles pourraient être envisagées pendant la phase travaux.

Roland LE THEO (SNCF Infra) a indiqué que des protections mobiles faisaient effectivement parti des solutions déjà appliquées en région parisienne pour limiter les nuisances sonores de chantiers fixes et ponctuels (tronçonnage de rails).

Un participant a souhaité savoir si les déblais générés par les travaux du tunnel serviraient à réaliser des merlons acoustiques.

Jean FAUSSURIER a indiqué qu'un merlon était prévu à Nanterre mais que la réalisation de ce type de protection acoustique nécessitait une emprise au sol importante : pour un merlon de 3 mètres de haut, une emprise d'au moins une dizaine de mètres est nécessaire (ratio de 3 pour 2).

Un participant a demandé si un effondrement tel que celui de la rue Papillon en 1995 lors de la réalisation de la branche Est d'EOLE pouvait se produire au droit du tunnel entre Haussmann Saint Lazare et La Défense.

Rachid EL MOUNZIL a indiqué que les sols traversés par le tunnel étaient constitués de matériaux calcaires solides et se trouvaient exempts de poche de gypse, à l'origine des effondrements de 1995. Par ailleurs, il a ajouté que le tunnel se situera à environ 30 mètres sous le terrain naturel, soit plus profondément encore que le RER A.

Un participant a demandé s'il était nécessaire que les trains klaxonnent lorsqu'ils se croisent.

Pascal BELINGARD (SNCF) a indiqué qu'il s'agissait d'une mesure de sécurité d'exploitation qui permettait de signaler l'arrivée du train à d'éventuels agents à proximité des voies. Il a ajouté que le sifflet était notamment utilisé dans les zones de

faible visibilité (courbes serrées, entrées et sorties de tunnels...) et lors des croisements et dépassements de trains.

Un participant a indiqué que les études étaient basées sur un état initial fortement impacté par le bruit et qu'EOLE pouvait donc être l'occasion de régler le problème.

Un participant a souligné que les nuisances de la ligne au 19^e siècle étaient nettement plus faibles qu'aujourd'hui. Il a par ailleurs insisté sur le fait que les études étaient basées sur un état initial fortement impacté par le bruit et qu'EOLE pouvait donc être l'occasion de régler le problème.

Le directeur du projet a relevé qu'EOLE offrait effectivement l'occasion de traiter le problème du bruit.

A ce titre, le matériel roulant est considéré au niveau européen comme une partie de la solution. Or, les trains Corail et les trains de fret, bien que relativement peu nombreux sur cette portion de ligne, ont une contribution certaine au niveau acoustique mesuré. Il a ajouté que le matériel Corail serait remplacé progressivement puisque déjà en service depuis 1975, mais que les décisions de l'Etat n'étaient pas arrêtées, s'agissant de trains d'équilibre du territoire.

Un participant a fait part de son sentiment que les trains de fret étaient à l'inverse très nombreux et particulièrement audibles depuis l'Île des Migneaux, insistant sur la nécessité de préserver cet espace des nuisances sonores.

Jean FAUSSURIER a rappelé qu'il y avait environ 60 000 points noirs du bruit ferroviaire en France. S'agissant du territoire traversé par le RER E prolongé, il y avait sans doute une opportunité pour traiter des PNB ne franchissant pas les seuils acoustiques réglementaires liés aux travaux.

Il a indiqué que l'étape à venir devait donc consister à prioriser, avec les collectivités, les zones les plus sensibles, dans un souci d'équité et d'efficacité. Le calendrier de travail dépendrait notamment de celui de l'enquête publique, qui n'est pas encore arrêté. De nouvelles études sont envisagées dans ce cadre.

Un participant s'est étonné des écarts entre les coûts par kilomètre linéaire de mur anti-bruit annoncés par RFF et les estimations d'un bureau d'étude consulté. Il a précisé que les estimations du bureau d'étude étaient inférieures de 3 millions d'euros, soit 4 millions par kilomètre.

Jean FAUSSURIER a souligné qu'il s'agissait d'une enveloppe globale qui prenait en compte le coût du mur, les travaux d'installation ou encore la déviation des réseaux. Il a ajouté que les estimations étaient faites par référence aux protections acoustiques de l'opération Bondy – Noisy.

Un élu de Sartrouville a demandé que le RER E prolongé à l'Ouest puisse effectuer un arrêt en gare de Sartrouville afin de compléter le maillage du réseau en lien avec la future Tangentielle nord.

Jean FAUSSURIER a indiqué que les décisions de schéma de desserte avaient été arrêtées en 2009. Elles reposaient sur un arbitrage entre l'offre de capacité disponible, y compris avec Eole, et les objectifs de l'autorité organisatrice d'une desserte équilibrée des différents territoires de cette partie des Yvelines. La remise en cause de ce schéma de desserte n'était pas à l'ordre du jour. Le sujet avait été directement discuté en débat public en 2010, mais le maître d'ouvrage restait disponible pour expliquer les contraintes techniques, en relation avec le STIF.

Un participant a demandé si une mise en service partielle était envisagée.

Jean FAUSSURIER a indiqué que les gares entre Mantes et Poissy seront adaptées entre 2013 et 2017 mais que l'offre complète de RER E ne sera disponible qu'en 2020 avec l'ouverture du tunnel.

Un participant s'est encore étonné qu'avec deux fois plus de trafic, il n'y ait pas de PNB ni mesures correctives envisagées en face de l'Île des Migneaux.

Rachid EL MOUNZIL a fait observer que le trafic ne doublait pas mais que l'offre passait de 14 à 16 trains en heure de pointe (L'étude acoustique prend en compte l'évolution de l'offre de 14 à 16 trains/h pour Transilien **ET** aussi des évolutions pour IC, TER et fret).

Un participant a demandé si des mesures correctives étaient envisagées pour limiter les vibrations liées au passage des trains.

Jean FAUSSURIER a relevé qu'une réunion avait eu lieu sur ce sujet le 11 juillet, à Poissy. L'intervention d'un expert des vibrations (Jean-Jacques LE BLOND, CETE Lyon / DLCF) était disponible dans son intégralité sur le site Internet www.RER-Eole.fr. Le directeur du projet a évoqué brièvement ses conclusions, notamment que des études systématiques ne pouvaient être menées car on ne sait pas modéliser la propagation des vibrations dans le sol. Seules des expertises ponctuelles peuvent être conduites, en général en cas de présomption de dommages.

Clôture de la réunion