



## **Avis du Collectif d'environnement le Cadeb dans le cadre de l'enquête publique sur le prolongement à l'ouest du RER E (projet Eole) qui se déroule du 16 janvier au 18 février 2012**

*En préalable, nous rappelons que le Cadeb est un collectif qui regroupe une quinzaine d'associations de protection de l'environnement dans la boucle de Montesson et bénéficie d'un agrément préfectoral pour toutes les communes qui composent ce territoire. Il est membre d'Yvelines Environnement, union départementale et d'Ile de France Environnement, union régionale.*

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à relier la gare d'Hausmann Saint-Lazare à Seine aval et au Mantois en passant par La Défense.

### **Le constat**

#### **Des usagers locaux excédés et impatientes**

C'est ce qui est ressorti avec :

- Une pétition dont il a pris l'initiative début 2008 pour demander le maintien de la liaison directe avec Paris Saint-Lazare en heures creuses de semaine. Près de 6.000 habitants ou usagers locaux ont signé cet appel.
- Une pétition initiée par l'AUT début 2009 pour demander l'amélioration du RER A, grâce notamment à la mise en service de rames à double étage. Plusieurs milliers de signatures ont été recueillies dans la Boucle.
- Une réunion publique organisée par notre Collectif en novembre 2009. Près de 200 personnes y ont participé. Confrontés aux dysfonctionnements répétés du RER A, les usagers locaux ont déclaré attendre des améliorations rapides et significatives.

Les trains à destination de Saint Lazare ont été supprimés en heures creuses pour favoriser la desserte de Cergy. Avec Eole, ils seront supprimés en heures de pointe, pour favoriser la desserte de Mantes.

Les usagers ne pourront qu'être déçus par le projet qui est leur présenté, trop lointain, sans arrêt d'Eole dans la Boucle. Après ces suppressions, il est temps de leur offrir des perspectives claires et réalistes d'amélioration.

#### **Un territoire soumis à de fortes nuisances sonores**

Le dossier indique que le secteur de Carrières sur Seine, Sartrouville, et Maisons-Laffitte enregistre les records de bruit le jour et des niveaux très élevés la nuit, mais nos villes ne sont pas retenues comme prioritaires dans la réduction du bruit ferroviaire, alors que le nombre de circulations va augmenter.

#### **Un dossier d'enquête publique sur Eole décevant**

Alors que le débat préalable avait bien fait apparaître que la Boucle de Montesson est ignorée, que ses besoins ne sont pas satisfaits, aucune des annonces faites par les porteurs du projet n'apparaissent dans le dossier d'enquête publique :

- aucune desserte du territoire de la Boucle,
- aucune correspondance avec la Tangentielle Nord,
- aucune construction de quai à Sartrouville,
- aucune avancée pour les mesures de protection contre les nuisances sonores

Ces omissions sont incompréhensibles.

# Les observations du Cadeb sur le projet Eole

## 1. Le projet Eole doit prévoir explicitement la desserte de la boucle de Montesson

Dans la boucle de Montesson, Sartrouville est avec plus de 53.000 habitants la deuxième ville des Yvelines, après Versailles. Les communes de Houilles (plus de 31.000 habitants) et Carrières sur Seine (près de 16.000 habitants) sont desservies pas la gare de Houilles-Carrières. C'est la dernière gare sur le tronçon commun SNCF-RER en allant vers Paris, avec une correspondance facile et rapide.

En ajoutant Maisons-Laffitte (plus de 23.000 habitants), située également sur la ligne Paris Le Havre, et sans tenir compte des communes limitrophes, c'est toute une population de plus de 123.000 habitants qui est ignorée par le projet Eole, qui ne prévoit pas d'arrêt entre Nanterre et Poissy.

On ne voit pas pourquoi les habitants de ces territoires en seraient privés. On ne voit pas pourquoi chaque projet devrait se faire avec des suppressions de dessertes dans ce territoire. L'objectif de desserte à terme de notre territoire doit impérativement être intégrée dans le projet Eole.

## 2. Le projet EOLE doit prévoir explicitement l'interconnexion avec la tangentielle nord

En 2018, Sartrouville sera le terminus Ouest de la future Tangentielle ferrée nord, qui reliera par un train léger l'est francilien (Noisy-le-Sec).

La Tangentielle Nord dessert tout le nord de Paris avec des zones d'emplois, d'habitations, d'universités importantes. Eole dessert dans le Mantois des zones d'emploi et d'habitations, existantes ou en projet comme Seine Aval et Confluence. Il est incompréhensible de ne pas faciliter les relations entre ces zones.

Lors du débat préalable, cette correspondance entre les 2 dessertes a été abordée. Les études correspondantes ont été demandées, notamment les flux entre les zones desservies par la Tangentielle Nord et celles par EOLE. Or le dossier ne mentionne pas d'étude sur l'importance de ces flux, ni sur une décharge de la ligne du RER A grâce aux voyageurs ne transitant plus par Paris.

La « faisabilité » d'un arrêt d'Eole à Sartrouville a été étudiée mais le projet EOLE ne le prévoit pas.

L'enjeu est de favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements de banlieue à banlieue, alors qu'aujourd'hui le recours à la voiture individuelle s'impose trop souvent.

Le Cadeb tient à rappeler l'importance de maîtriser la circulation automobile, aussi bien pour l'aspect environnemental que pour les aspects urbains et de qualité de vie des usagers.

Nous renouvelons la demande d'une correspondance entre la Tangentielle Nord et EOLE.

Nous demandons que cette variante d'Eole avec arrêt à Sartrouville, en correspondance avec la Tangentielle Nord, soit étudiée et présentée, tant du point de vue technique que de celui des flux de voyageurs avec les bénéfices ou inconvénients pour les usagers des différents territoires.

## 3. Les améliorations rendues possibles par LNPN doivent être clairement annoncées.

D'après le dossier de débat préalable de la Ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), il est indiqué que la desserte de notre territoire des boucles de Seine par Eole pourrait être assurée à terme une fois réalisée cette infrastructure. Ce projet consiste à créer une ligne entièrement nouvelle, n'empruntant pas le réseau existant saturé, sur laquelle circuleraient non seulement les TGV mais aussi tous les trains directs reliant Paris à la Normandie. Résultat : la ligne actuelle Paris le Havre serait alors déchargée des trains directs haut et bas normands, ce qui rendrait selon RFF possible des arrêts d'Eole dans nos gares. Cette perspective est reportée à 2020, mais est-elle réaliste dans ce délai ?

De plus, le dossier LNPN se contente de lister plusieurs améliorations possibles d'arrêts, de débits, de dessertes, sans n'en choisir aucune, sans donner d'orientations pour des arrêts dans la boucle de Seine.

La gare de Sartrouville dispose de cinq voies (deux dans chaque sens et une voie centrale dite « banalisée », car le sens de circulation y est inversé dans la journée). En revanche, il n'y a que quatre quais, la voie la plus au sud, celle sur laquelle passent les Paris-Mantes, en étant dépourvue. Or c'est là que circuleront les rames d'Eole à l'horizon 2020. D'où l'intérêt (et la nécessité) de construire un quai supplémentaire, ce qui supprimerait l'un des obstacles à l'arrêt des RER E à Sartrouville. La SNCF a vérifié qu'il « était nécessaire et faisable » de réaliser cet aménagement.

Voici les précisions obtenues par notre Collectif à ce sujet (Débat public LNPN, Le Maître d'ouvrage, le 11/01/2012, R 411)

*La création d'un quai supplémentaire à Sartrouville a effectivement été étudiée par la SNCF.*

*Il s'agit d'un quai de 235m le long de la voie 1, en aplomb de la rue Berthelot. Ce quai serait placé en encorbellement au-dessus de la rue Berthelot sur une partie, puis sur un talus.*

*L'accès au quai supplémentaire se ferait depuis l'entrée du passage souterrain rue Turgot. Pour mettre en place les escaliers mécaniques / ascenseurs permettant de s'élever au niveau du quai futur (dénivelé de 7m environ), un déplacement de la ligne de contrôle automatique de billet serait à envisager.*

Ces précisions auraient mérité de figurer dans le dossier d'enquête publique. Peut-être est-il possible de les inclure dans les observations de la commission d'enquête ?

#### **4. Le projet Eole doit intégrer une amélioration des lignes existantes dans nos territoires.**

Alors que des améliorations sont programmées sur la portion Poissy-Mantes, rien n'est prévu entre Nanterre et Poissy, ni pour la sécurisation des accès, alors que le barriérage le long des voies est vétuste ou inadapté, ni pour l'aménagement des quais (la gare de Sartrouville est en courbe).

Concernant les nuisances sonores, le secteur de Carrières à Maisons Laffitte est classé comme des plus bruyants, bien au-delà des limites réglementaires, avec plusieurs « points noirs » du bruit recensés, notamment sur la portion où circule également le fret (pont métallique à Sartrouville).

Les réunions publiques lors du débat préalable laissaient espérer que ce sujet serait examiné ; mais on ne retrouve dans le dossier de l'enquête publique qu'une vision restrictive.

Il ne prévoit que des isolations individuelles d'habitations ; avec les engagements d'ouvrir un dialogue, de réaliser des mesures à la mise en service, mais aussi de faire une nouvelle étude basée sur l'hypothèse d'un matériel moins bruyant.

Sur ce sujet aussi, les riverains ne pourront qu'être déçus par l'absence de politique de traitement global des points noirs bruit, alors que le niveau de nuisance est très élevé et va augmenter avec le trafic.

## **En conclusion**

Le Cadeb, après avoir pris connaissance du dossier présenté à l'enquête publique:

- partage le besoin d'une meilleure desserte de Seine Aval et de la Défense par le projet Eole,
- souscrit à l'objectif de désaturation du RER A, bénéfique aux usagers, y compris ceux de nos territoires,
- estime nécessaire le maillage et la mise en cohérence des différents projets ferroviaires dans nos territoires, notamment EOLE, la Tangentielle Nord et la ligne nouvelle Paris Normandie,
- ne peut accepter que le projet n'assure ni la correspondance directe avec la Tangentielle Nord ni la desserte de nos boucles de Seine et demande que des variantes intégrant cette desserte et cette correspondance soient étudiées aux différents horizons, c'est à dire une fois la LNPN réalisée, mais également dans l'intervalle entre la mise en service d'Eole et celle de la LNPN, afin de pallier notamment à la diminution de la desserte vers Saint Lazare et la suppression des arrêts à Houilles de la ligne Paris Mantes.
- demande que le projet prévoie en traversée de nos territoires une amélioration de la ligne existante, notamment pour réduire les nuisances sonores d'origine ferroviaire.
- demande la création d'un quai à Sartrouville.
- demande une amélioration de la desserte de nos territoires sans attendre les horizons lointains de EOLE et LNPN. Les conditions actuelles de transport, les développements urbains en cours ne peuvent rester sans améliorations pendant plus de 10 ans.

Fait à Sartrouville, le 15 février 2012

Paulette Menguy  
présidente

**CADEB association loi 1901 agréée pour la protection de l'environnement sous le numéro 04-033 DUEL**  
siège social : 130 av. Général de Gaulle - 78500 SARTROUVILLE  
Tél : 01 39 57 65 28 - 01 39 15 32 21 e-mail : [cadeb78@wanadoo.fr](mailto:cadeb78@wanadoo.fr) Site Internet : [www.cadeb.org](http://www.cadeb.org)