

Réunion publique du Conseil Consultatif de Quartier «Ternes-Maillot»

Le 30 novembre 2016

à l'école élémentaire 221, boulevard Pereire - Paris 17^{ème}

THEME :

Le prolongement du RER E (Eole) : LA NOUVELLE GARE PORTE MAILLOT

A la tribune :

Valérie NAHMIAS, Conseillère de Paris, Déléguée du Maire au conseil de quartier « Ternes-Maillot »

Xavier GRUZ, Directeur du projet EOLE

Frédéric BULTEL, Directeur de Projet de la Maîtrise d'œuvre SED

Mme NAHMIAS indique que cette séance est la dernière plénière de l'année 2016. Le thème de la soirée représente une part de l'avenir du quartier, c'est pourquoi elle remercie les représentants du projet EOLE de venir au-devant des habitants, associations et commerçants du quartier pour le présenter.

Elle ouvre la séance en rendant hommage à une grande dame, Diane DE SAINT-ALBAN, dont le Conseil de quartier porte le deuil. En tant que responsable des commerçants, Diane DE SAINT-ALBAN a fait preuve d'une force incroyable et d'une activité qui n'avait pas de limite. Elle a œuvré sur la partie Ternes durant plus de vingt ans. Elle laisse le sentiment que tout est possible avec de la volonté. Son bilan compte de nombreuses brocantes, des activités commerciales, les illuminations... Elle a fait vivre l'association des commerçants de l'avenue des Ternes, qui compte à la fois petits commerçants et grandes chaînes. Mme NAHMIAS propose de saluer la mémoire de Diane DE SAINT-ALBAN par une minute de silence.

Mme NAHMIAS souligne la chance du quartier d'accueillir les projets lauréats de "Réinventer Paris" avec la Compagnie de Phalsbourg et son projet « MILLE ARBRES » qui fera face au projet « LA VILLE MULTI-STRATE » de BNP Real Estate. Ces deux projets sont du plus grand intérêt pour tous les habitants, commerçants et travailleurs du quartier. Toutefois, ce sont deux gros chantiers en prévision, auxquels s'ajouteront :

- Le chantier Hyatt pour une durée d'un an ;
- L'arrivée du tramway (qui fera l'objet d'une réunion publique en février, concomitamment avec le conseil de quartier Champerret Berthier) ;
- Le RER Eole.

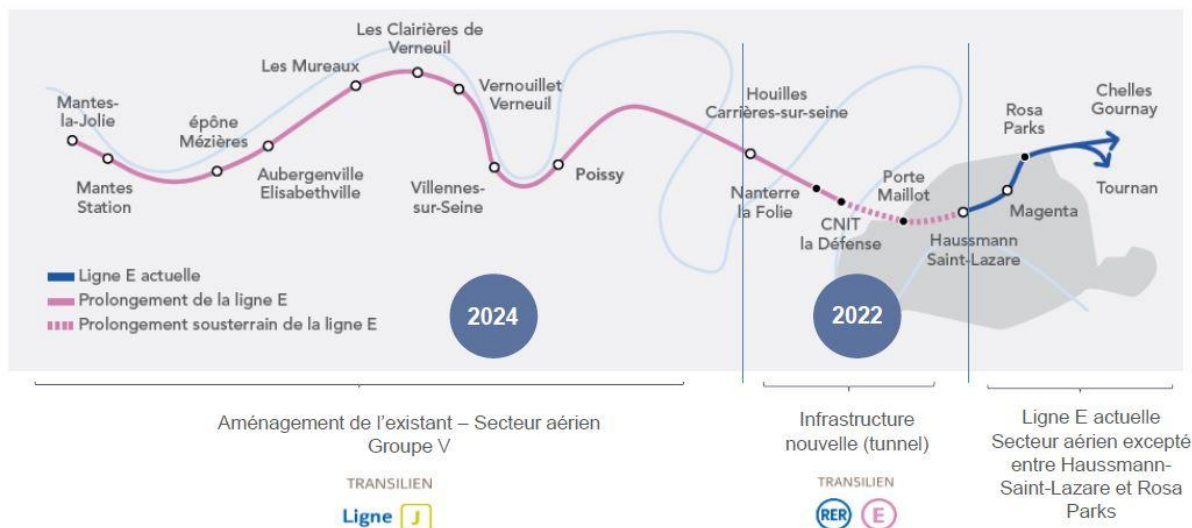
La mairie est consciente de l'extrême vigilance nécessaire dans le suivi de ces travaux cumulés. Le 12 décembre, le conseil de Paris statuera sur l'approbation des deux projets lauréats. Les travaux commenceront en 2018.

Xavier GRUZ est maître d'ouvrage et directeur du projet au sein de la SNCF du prolongement du RER E vers l'ouest. La présentation vise en premier lieu à compléter l'information des habitants sur le projet et à répondre à leurs questions.

PRÉSENTATION DU PROJET

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à réaménager la ligne existante entre Mantes-la-Jolie et Nanterre, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel d'environ 8 km entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare, terminus actuel du RER E.

Le projet s'accompagne de la création de 3 nouvelles gares (Porte Maillot, La Défense-CNIT et Nanterre La Folie) et traversera 3 départements (Paris, les Hauts-de-Seine et les Yvelines).



Il présente Frédéric BULTEL, maître d'œuvre, qui est à la tête des équipes des bureaux d'étude qui ont conçu l'ouvrage. Joaquin VALDES et Tung NGUYEN sont au sein des équipes SNCF directement en charge de ces dossiers. Ils seront les interlocuteurs des habitants au quotidien.

Xavier GRUZ rappelle qu'EOLE est un grand projet ferroviaire à l'échelle régionale, qui permettra d'améliorer la desserte du RER A, qui est saturée au point de dégrader son fonctionnement. Le RER E sera aussi une alternative au RER A, capable de prendre en charge le trafic en cas de non fonctionnement de la ligne. Dans le 17e, une gare du RER E sera implantée Porte Maillot, créant un pôle de transport majeur à l'échelle de Paris, en correspondance avec le RER C. Les habitants du 17e pourront ainsi accéder plus directement à Saint-Lazare, qui sera désormais à 4 minutes de la Porte Maillot. Cela ouvrira aussi un accès direct à la gare de l'Est, à la gare du Nord et à l'aéroport Charles de Gaulle.

Le chantier a commencé Porte Maillot par des travaux préparatoires. La livraison est prévue en 2022, ce qui dessine une perspective assez lointaine. Tout sera donc mis en œuvre pour que le chantier ait le moins d'impact possible sur le quartier. Le maître d'ouvrage prend l'engagement d'être présent et réactif tout au long du chantier pour résoudre les problèmes que les habitants pourraient rencontrer.

Xavier GRUZ propose de visionner un film de présentation du projet. Il indique que le film est disponible sur le site www.rer-eole.fr

Xavier GRUZ rappelle que le RER E se termine actuellement en gare Haussmann-Saint-Lazare et que le but est de le prolonger le plus directement possible vers l'ouest, selon un trajet parallèle au RER A, au nord de la Porte Maillot. L'objectif est triple :

- Mieux desservir le quartier de la Défense, qui constitue un enjeu de transport majeur pour la Région ;
- Améliorer la desserte de la vallée de Seine aval, où le ferroviaire manque d'investissement depuis des années ;
- Renforcer la desserte de l'Ouest parisien, dans lequel la gare de la Porte Maillot constitue un dispositif majeur de desserte, mais aussi de correspondances.

La ligne E sera à terme la plus interconnectée d'Île-de-France, en correspondance avec l'ensemble des lignes de RER, la quasi-totalité des lignes de Transilien (à l'exception de la ligne R qui part de la gare de Lyon), et avec 11 lignes de métro, y compris la ligne 15 qui formera une grande rocade autour de Paris. Cela permettra de renforcer le maillage du réseau, et de faciliter les trajets des voyageurs en cas d'incident sur une ligne.

La ligne présente deux branches : la branche ouest qui partira de Mantes-la-Jolie en 2024 et qui aura pour terminus l'Est de Paris, et la branche est qui est constituée de l'actuel RER E et qui sera prolongée vers l'ouest de Paris. Les branches se recoupent dans la partie centrale, permettant une intensification de la cadence, proche de celle du métro. Cela évite la répercussion sur toute la ligne d'un incident survenant à un bout.

Le projet de prolongement comporte 3 gares nouvelles : Porte Maillot, le CNIT et La Défense. Ces ouvrages sont des infrastructures majeures. La gare de la Porte Maillot sera implantée sous le rond-point actuel, à une trentaine de mètres de profondeur, afin d'éviter une conduite d'eau passant sous le périphérique.

La gare passe sous le RER C, ce qui impose un ouvrage en deux parties :

- une partie ouverte, construite depuis la surface sur les 2/3 de la longueur des quais (225 m) ;
- un tiers de la gare construit en souterrain sous la boîte de la gare du RER C, qui elle est en surface.

La gare dispose d'une verrière éclairant les espaces d'une lumière naturelle, ce qui joue beaucoup sur l'ambiance générale des lieux et le sentiment de sécurité des voyageurs.

Xavier GRUZ indique que la gare du CNIT sera construite sous les parkings. Elle disposera d'un quai central particulièrement large pour accueillir l'ensemble du flux de voyageurs.

La gare de Nanterre-La Folie sera une gare en surface, occupant des emprises ferroviaires disponibles. Cette gare constituera le terminus de la ligne venant de l'est. Elle permettra de créer un nouveau quartier à Nanterre, avec une offre de logements importante.

Concernant la gare de la Porte Maillot, elle sera connectée à la fois à la ligne 1 du métro et à la branche de Pontoise du RER C et à la future ligne T3. Les chiffres de correspondance communiqués par le STIF montrent que ce nœud de correspondance sera particulièrement important. La Défense sera à 4 minutes, la gare Magenta à 10 minutes.

La ligne bénéficiera d'un nouveau matériel roulant, qui pourra être présenté en début d'année 2017, avec un niveau de confort particulièrement élevé. 28 trains circuleront chaque heure, soit un train toutes les 2 à 3 minutes. Ils atteindront 120 km/h (contre 90 km/h pour le RER A) en pilotage automatique.

Le RER E comporte une partie en souterrains dans Paris et une partie en surface qui correspond à un tiers du projet, sur la ligne dans la vallée de la Seine à l'aval de Paris. Le chantier de travaux souterrains mesure 8,5 km de long, et sera réalisé par un tunnelier. L'entrée des matériels et l'extraction des gravas se feront à Courbevoie, avec un transport par la Seine des matériaux. Le tunnelier sera donc furtif à Paris ; il sortira à la gare de la Porte Maillot en fin de chantier, par convoi exceptionnel de nuit. Le chantier sera en outre équipé de puits de secours servant aux pompiers et forces de police en cas d'incident.

Xavier GRUZ commente un plan de la Porte Maillot, expliquant que la future gare se développera dans l'espace restant sur la place. La verrière de la gare se situera sur la place, au niveau du sol, accessible aux piétons, avec un puits de lumière éclairant les étages. Une mezzanine de correspondance permettra des échanges fluides de voyageurs. Certains éléments de plan restent en discussion, notamment pour les intégrer à l'arrivée du T3 sur la place de la Porte Maillot.

Frédéric BULTELE expose les premiers travaux d'Eole dans le 17^e. Les travaux préparatoires ont débuté à l'été 2016 et s'achèveront à l'automne 2017. Ensuite, les travaux de la gare Porte Maillot s'étaleront du printemps 2017 à 2020, afin de respecter l'objectif de mise en service en 2022.

Les travaux préparatoires consistent aux dévoiements des réseaux d'eau, d'électricité et de fibre optique. Les raccordements existants restent bien entendu opérationnels durant tous les travaux. Les zones de travaux autour de la place seront interdites au public. Les autres zones de travaux seront mises en place de manière phasée afin de garantir les accès à la place.

Les travaux préparatoires comportent ensuite une phase de rabattement de nappe, afin de maîtriser le niveau d'eau dans la zone de chantier. Cette phase vise à sécuriser le chantier et à assurer la stabilité de l'excavation. Elle constitue aussi une mesure de réduction d'impact sur les constructions avoisinantes.

Ensuite seulement viendront les travaux de la gare proprement dite. Ces travaux seront concentrés sur la place, afin de limiter l'impact sur le secteur. La circulation des camions suivra un itinéraire imposé, avec un accès par le sud et une sortie vers le nord, directement vers le périphérique. Il s'agira d'un flux réduit de 30 camions par jour.

Le creusement se fera entre Courbevoie et Haussmann-Saint-Lazare par un tunnelier, engin circulaire de forage. Cette technique de creusement est déjà utilisée et éprouvée dans Paris. Elle est la technique la plus sûre et la moins gênante pour le voisinage, d'autant que le tunnel est très profond, de 30 à 50 m sous la surface.

Le puits Carnot est concerné par une phase de travaux préparatoires prévue la deuxième quinzaine d'avril 2017. Son implantation respecte la distance réglementaire de 800 m entre deux puits de secours. Il est situé à l'intersection de l'avenue Carnot et de la rue Lanrezac. Le chantier respecte un accès dans l'avenue par les contre-allées. Seules des trappes seront visibles après travaux, respectant la circulation et le stationnement actuels.

Xavier GRUZ ajoute, en ce qui concerne la limitation des nuisances, que les emprises sont pensées pour réduire au maximum l'impact des travaux sur la vie du quartier :

- maintien des services de voirie (places de taxis, places de parking, accès au métro) ;
- réduction des nuisances sonores avec des horaires de travail très encadrés (7h-22h en semaine, 8h-20h le samedi) ;
- engagement de propreté (nettoyage des boues de camion, passage de balayeuses) ;
- travail sur les palissades, actuellement provisoires ;
- maintien de 5 voies de circulation pendant toute la durée des travaux. Les réductions de voirie seront le plus courtes possible, et toujours phasées pour réduire l'impact sur la circulation ;
- maintien des circulations piétons sur la périphérie de la place ;
- dispositif de référé préventif pour les interfaces avec les bâtiments afin de réaliser des états des lieux avant/après travaux qui garantissent que le passage du tunnelier n'induit pas de dégradations sur le bâti, malgré la profondeur du tunnel et la stabilité du sous-sol parisien ;
- dispositif d'information et de communication : lettres aux riverains, panneaux d'information sur le chantier, site internet mis à jour fréquemment, participation aux réunions de quartiers dans tous les secteurs de travaux ;
- mise à disposition de l'adresse contact@rer-eole.fr avec un engagement de réponse sous 15 jours ;
- dispositif d'information pour les commerçants à proximité directe du chantier : possibilité d'une signalisation pour les commerces cachés par les emprises, accompagnement pour les congrès, commission d'indemnisation pour les commerçants subissant un impact sur leur activité.

Un intervenant s'inquiète de la suppression des voies de circulation sur la place de la Porte Maillot, sur laquelle se reporte déjà le flux causé par la fermeture des voies sur berges. Il faut donc agir au plus vite sur le stationnement sauvage devant le Palais des Congrès et sur le flux des camions arrivant en fin d'exposition devant le Palais.

Une intervenante demande si des places de parkings sont prévues en fin de ligne, afin de permettre aux automobilistes de laisser leurs voitures pour prendre les transports en commun, comme cela se fait à Londres.

Une intervenante s'étonne de ne pas voir évoqué l'abattage des 300 arbres du centre de la place. Elle demande où ces arbres seront replantés et comment les riverains se rendront au Bois, après la suppression du passage souterrain. Enfin, elle regrette que les stations environnantes ne soient pas équipées d'escaliers mécaniques, ce qui en rend l'utilisation très inconfortable pour les personnes âgées.

Une intervenante s'enquiert des itinéraires possibles pour les camions en dehors de la place Maillot.

Un intervenant fait part de ses inquiétudes concernant l'accès au métro. Il regrette par ailleurs qu'avant la mise en service de la nouvelle gare, les touristes étrangers arrivant dans Paris aient un accès très difficile aux transports, avec des temps d'attente importants.

Xavier GRUZ explique que les phases de réduction de voirie seront le plus courtes possible, de l'ordre de 3 à 4 semaines en été. Il indique également que toutes les gares créées actuellement sont équipées de parkings de rabattement. Le nombre de places est donc en augmentation pour réduire les entrées dans Paris et répondre aux attentes des habitants de la Grande Couronne.

Un intervenant souligne que la politique tarifaire dans ces parkings est aberrante.

Xavier GRUZ souligne que le STIF met en place des réductions pour les détenteurs de pass Navigo. Il estime que cette politique est assez incitative. Concernant les points d'écologie, il indique que les arbres qui ont été abattus cet été seront replantés en nombre supérieur, dans les 5 ans, en fonction de l'aménagement définitif de la place.

Mme NAHMIAS partage le souci des riverains concernant les arbres. Elle rappelle que le 17e est très riche en réseaux. Cela limite les possibilités de plantation hors des espaces verts. Elle indique que la place interne ne sera sans doute pas conservée dans la perspective de l'axe majeur. Il s'agira donc plutôt de créer une avancée du Bois vers Paris. Elle reste à l'écoute de toutes les propositions de plantation que pourraient faire remonter les riverains

Xavier GRUZ revient sur les sorties de métro, qui seront conservées mais sans doute modifiées pendant la durée des travaux. L'objectif est de maintenir les accès et d'offrir un accès confortable pour les voyageurs venant de Beauvais par la gare routière.

Mme NAHMIAS reconnaît que le service « voyageurs » de la gare routière est déplorable. Elle indique que la mairie du 17e a porté des vœux au conseil de Paris pour assurer un service temporaire en attendant la livraison de la nouvelle gare. Ces vœux ont été rejetés parce que la gare routière sera prochainement déportée à Saint-Ouen pour toute la durée des travaux.

Une intervenante demande si les ascenseurs seront aussi nombreux à la descente qu'à la montée dans les futures gares, ce qui est rarement le cas. Elle s'enquiert également de l'aération des tunnels en grande profondeur.

Xavier GRUZ explique que le RER E sera totalement accessible pour toutes les personnes à mobilité réduite (fauteuils roulants, poussettes, valises, personnes âgées). Tous les points de la gare sont accessibles et chaque ascenseur est doublé pour maintenir le service en cas de maintenance. Les ascenseurs seront en outre accessibles aux vélos.

Concernant l'aération, elle est assurée par un système de ventilation (usines et puits), avec un suivi de qualité de l'air dans les gares.

Un intervenant souligne que le quartier est saturé en circulation et en pollution. Les 4 grands programmes qui s'annoncent sont famineux et martyriseront le quartier. Il regrette ce manque de cohérence dans le phasage des travaux.

Mme NAHMIAS confirme la difficulté du cumul des chantiers. Elle rappelle que les projets tramway et RER sont prévus de longue date. Les enjeux financiers contraignent aussi la programmation. Elle s'engage à une grande vigilance sur le phasage des fins des chantiers pour soulager les riverains. Elle salue toutefois l'ensemble des mesures prises par le chantier EOLE en termes de communication et de réduction d'impact.

Un intervenant s'inquiète de la densification systématique des espaces urbains, qui crée une saturation des voies, des espaces de vie, et qui dégrade la vie des habitants.

Mme NAHMIAS rappelle que les projets permettent de couvrir le périphérique, ce qui est un souhait de longue date des riverains, et sont pensés dans une optique écologique. La densification est donc positive à de nombreux points de vue.

Un intervenant s'enquiert des vibrations induites par les trains sur l'habitat.

Xavier GRUZ indique que des simulations de vibration en surface seront faites après creusement du tunnel et avant la pose des voies pour mettre en place, si nécessaire, des dispositifs anti-vibrations.

Mme NAHMIAS indique en dernier lieu les prochaines animations :

- La statue de la place Saint-Ferdinand sera nettoyée puis mise en lumière ;
- Une réunion est prévue le 6 décembre en mairie sur l'écoute des victimes du terrorisme ;
- Les 3 jours Saint-Ferdinand se tiendront du 9 au 11 décembre ;
- Le Père Noël se promènera dans le quartier le 15 décembre ; **Départ à 16h45** de l'école du 221 Bd Pereire, puis passage Rue Saint-Ferdinand jusqu'au Moulin. Enfin le père Noël se promènera sur l'avenue des Ternes et terminera sa tournée de bonbons et chocolats à l'entrée de la Rue Poncelet pour 18h45.
- Enfin, une soirée est prévue le 25 janvier pour les entreprises du quartier au club de l'Etoile.

Valérie NAHMIAS conclut la réunion par des remerciements à l'attention des intervenants, des Conseillers de Quartier et des riverains présents à cette réunion publique.