

# RER A : démêler le vrai du faux

TRANSPORTS

Vivre en ville

10

COURDIMANCHE  
infos



*Dans le prolongement des voies existantes de la gare de Cergy le Haut, vous pouvez voir la zone maximale impactée par le projet*

**Depuis plusieurs semaines, la question du devenir de la réserve SNCF (située derrière le golf, le long de la rue Vieille-Saint-Martin, dans le prolongement des actuelles voies de stationnement des trains) a fait naître des inquiétudes chez les riverains et chez un certain nombre de Courdimanchois. Vous trouverez donc ici un point complet et précis sur la situation.**

## Le schéma directeur du RER A : de la motion au bornage

Le schéma directeur pour la ligne A du RER, voté en juin 2012, recense tous les projets susceptibles d'améliorer la qualité de service des transports sur notre ligne. Il évoque notamment, dans un schéma de principe, une augmentation du nombre de positions de stationnement aux Hauts-de-Cergy afin d'améliorer le nombre de rames disponibles en gare, dont l'absence est souvent source de retards.

Parmi ces hypothèses, figure également un certain nombre de mesures faciles à mettre en œuvre et peu coûteuses, comme le passage à quatre voies en gare de Cergy-le-Haut, la mise en place d'un tronçon à régulation automatique entre Cergy et la Défense ou encore le changement de conducteur à Nanterre. Une motion (qui n'est ni un vote ni une approbation) a été votée à l'unanimité des voix exprimées par le conseil communautaire afin de soutenir des améliorations de la ligne A du RER, un sujet consensuel qui dépasse de loin les clivages politiques.

Ce n'est ensuite qu'au mois de décembre 2013 (soit 18 mois plus tard) que des bornages ont suscité l'inquiétude des riverains proches et l'étonnement de la municipalité qui n'avait été associée à aucun projet depuis, et n'avait pas été informée de ces démarches, comme cela devrait être normalement le cas pour des telles interventions.

## Un projet en cours d'étude mais non financé

Dès lors la Ville s'est tournée vers Réseau ferré de France afin d'en savoir plus. Dans un courrier en date du 20 janvier, RFF a confirmé à la fois qu'il n'avait pas commandité ces mesures et que le projet en question n'en était qu'au stade des études préliminaires. Un travail de fond a été mené par certains

riverains, constitués en association, qui ont effectué des recherches confirmant l'existence de ce projet et le financement des études. Si le projet étudié pourrait prévoir la mise en œuvre de 10 à 20 positions de stationnement supplémentaires et un atelier ou une station de lavage extérieur, il n'a jamais été question d'expropriation ni même de réalisation immédiate.

L'inquiétude des riverains immédiats est bien compréhensible mais dans le dernier document publié en juin 2013 sur le sujet, il s'agit du seul projet qui ne soit pas réellement daté et il n'existe à ce jour aucun plan ou projet qui soit communiqué. RFF nous a confirmé qu'une concertation (2014) puis une enquête publique (2015) devront avoir lieu avant même que le projet ne soit proposé au financeur (le STIF) qui devra arbitrer entre tous les projets d'amélioration du RER A (Cergy ne représente que 2,5 pages sur les 156 que compte le schéma directeur).

## Améliorer le RER A et préserver notre cadre de vie

Pour autant, sans tomber dans la précipitation, mauvaise conseillère, la Ville s'est emparée du sujet et a fait connaître sa position aux différents acteurs impliqués : SNCF, STIF et RFF. Celle-ci est nette : s'il est bien évidemment nécessaire d'améliorer réellement la qualité de service sur la ligne A du RER, la ville s'opposera à tout projet qui viendrait nuire à la qualité de vie des Courdimanchois.

La feuille de route pour la suite est claire : la Ville souhaite peser de tout son poids pour repousser la concertation et ainsi avoir le temps, en collaboration avec les riverains et un cabinet d'ingénierie, de construire un dossier solide et objectif pour évaluer l'impact du projet, ses répercussions et la réalité de l'amélioration à en attendre.

Aussi, sans sous-estimer la réalité des études, il reste encore de nombreuses étapes avant la mise en œuvre : études complémentaires, concertation, enquête publique, vote du financement... À une période où l'État cherche à réaliser 50 milliards d'euros d'économies, il est difficile de deviner ce qu'il adviendra d'un tel projet, non financé et dont l'utilité reste à démontrer. Difficile alors de parier sur l'impact pour le foncier, tant pour les riverains directs que sur l'ensemble du territoire.