

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Réunion organisée et animée par la Commission Particulière du Débat Public

—

2 décembre 2010

Rueil-Malmaison

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau du Grand Paris
- Didier SERRAT
- Christine URIBARRI

MAÎTRISE D'OUVRAGE

SGP (Société du Grand Paris)

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Fabrice POGGI
- Isabelle RIVIERE

La séance est ouverte à 20 h 01 sous la présidence de François LEBLOND.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris" : Messieurs, Monsieur le Ministre, Monsieur le Préfet, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Monsieur le Ministre, vous avez la gentillesse de nous accueillir ce soir à Rueil et je vais vous laisser la parole quelques instants pour le petit mot de bienvenue républicain.

Patrick OLLIER, Maire de Rueil-Malmaison, Ministre chargé des relations avec le parlement : Merci Monsieur le Président. Bonsoir à toutes et à tous. Merci à toutes et à tous d'être venus aussi nombreuses et nombreux. Je vois que la salle est pleine. C'est une grande satisfaction pour ce débat public.

En tant que Maire de Rueil, je suis heureux avec la quasi-totalité de la municipalité, d'accueillir cette séquence nouvelle du débat public sur le Grand Paris et sur ce tracé auquel nous sommes, toutes et tous, très attachés. D'abord, merci Président LEBLOND pour ce choix de Rueil. Merci au Président de la Commission particulière du débat public d'avoir choisi de venir à Rueil pour organiser ce débat. Merci à Didier SERRAT qui l'accompagne et à Christine URIBARRI. Merci à la partie la plus intéressée dans ce débat, qui est Monsieur VERON, Président du directoire, qui a son équipe, Isabelle RIVIERE et Fabrice POGGI. Je me tourne vers mes collègues élus qui sont là. Je remercie tout particulièrement le Maire de Suresnes qui est là également avec toute une équipe et Monsieur le Préfet - je ne vais pas vous oublier - je vous suis reconnaissant de venir dans cette partie de débat à Rueil.

C'est important pour vous tous et pour nous tous, parce qu'en dehors des interrogations que nous avons sur le Grand Paris, il est important de voir - je parle à mes amis rueillois - que nous réagissons, par rapport à ce problème, en équipe avec la ville de Suresnes et, vous le verrez tout à l'heure, parce que je ne suis pas sûr de pouvoir rester tout le long du débat.

J'ai malheureusement des séances qui se déroulent ce soir au Sénat sur la loi de finances et il faut que j'y aille. Vous verrez que la ville de Rueil et la ville de Suresnes parlent d'une seule voix même s'il y a plusieurs personnes qui s'expriment. C'est important, monsieur le Président et pour vous, l'équipe du débat public, mais aussi surtout pour le Grand Paris, parce que le Grand Paris, je me suis battu à l'époque, en tant que Président de la commission des affaires économiques - vous devez vous en souvenir Monsieur VERON - pour voir émerger ce projet qui, maintenant est à notre porte.

Je ne veux pas abuser du temps qui est le mien pour vous accueillir en tant que Maire. Je vais donc m'arrêter là tout de suite sinon je vais me laisser entraîner et il est important de respecter les règles du débat. Si je ne peux pas le faire, mes adjoints interviendront pour défendre la position de la ville de Rueil qui est très claire. Je sais que le Maire de Suresnes le fera aussi, tout en défendant la position de la ville de Rueil.

Dans ce débat, il faut s'exprimer librement. Il y a des règles très précises. Vous allez les préciser. Je vous rends le micro parce que je vois que l'on commence à trouver que je suis un

peu long. Je vous laisse organiser et diriger ce débat et je vous souhaite, à toutes et à tous, une bonne soirée.

Applaudissements

François LEBLOND : Merci, Monsieur le Maire. Je vais laisser Didier SERRAT vous expliquer quelles sont les règles d'un débat public. Les raisons pour lesquelles nous sommes là et ensuite, nous passerons la parole naturellement au maître d'ouvrage. Didier, vous avez la parole.

Didier SERRAT, Membre de la Commission Particulière du Débat Public "Réseau de Transport Public du Grand Paris" : Merci, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs et bienvenue à ce débat public, qui s'inscrit dans l'organisation de la démocratie participative en France depuis 1995 avec, près d'une cinquantaine de grands débats publics sur des grands projets d'infrastructure.

Ce débat public est plus précisément organisé par la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 qui a précisé un certain nombre de modalités particulières. Il a plusieurs objectifs. Tout d'abord, informer la population sur le projet, son opportunité, ses enjeux, ses caractéristiques et puis permettre à cette population de s'exprimer sur ce projet, en formulant des observations, des critiques, des suggestions. Enfin, c'est pour éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation. Ils seront pris en compte dans le cadre du bilan qui sera dressé à partir de ces débats publics.

Il y a cinq principes dans l'organisation de notre débat ce soir. Premier principe, la neutralité, la commission que nous représentons ce soir, ne prend pas partie sur le projet en particulier. Elle est indépendante, deuxième principe, indépendante du maître d'ouvrage. Troisième principe, celui de la transparence, c'est-à-dire que depuis plusieurs mois, nous veillons à la qualité de l'information qui est transmise au public. Quatrième principe, c'est celui d'égalité. Aucune parole n'est supérieure à une autre. Toute personne a le droit de poser une question, de donner un avis, élu, non-élu, et nous souhaitons effectivement, que tous puissent s'exprimer librement. Enfin, dernier principe, c'est celui du respect. Nous veillons à ce que les opinions exprimées soient argumentées.

Les règles du jeu. C'est tout d'abord la Société du Grand Paris qui présentera le projet. Ensuite, la parole vous sera donnée. Nous souhaitons effectivement, pour recueillir le maximum d'interventions, que vous puissiez vous exprimer dans un temps relativement précis, environ 3 minutes de manière à ce que tous, puissent prendre la parole.

Il y a un certain nombre de micros-baladeurs et des hôtessees qui vous proposeront de prendre un micro. Vous avez la possibilité également de poser des questions par écrit que nous pourrions prendre à cet instant, ici ou répondre via notre site internet sur lequel vous avez d'ores et déjà plus de 400 réponses à des questions.

Je vais donner quelques chiffres sur le débat public. C'est déjà plus de 90 000 visites sur notre site.

Sur notre site, il y a, bien évidemment, le dossier du maître d'ouvrage, mais également toute une série de contributions, d'acteurs divers, d'associations, de personnes individuelles, d'élus, des cahiers d'acteurs, de sociétés, d'associations encore une fois.

Les dossiers d'acteurs - vous allez en trouver toute une série sur la table à l'entrée - sont diffusés par la Commission de débat public. Ils permettent, dans un format de quatre pages, de donner un avis. A chacune des réunions, ces documents sont distribués.

235 avis ont été émis par le public. 23 contributions et près de 70 cahiers d'acteur sont déjà distribués, imprimés et diffusés. Nous avons programmé une cinquantaine de réunions dont un certain nombre sont prévues dans les prochains jours. A titre d'information, le 7 décembre à Sannois, le 9 décembre à Gonesse, le 13 décembre à Aulnay, le 14 décembre à Issy-les-Moulineaux. Voyez la liste et le 4 janvier à Gif-sur-Yvette. Le débat public s'achèvera le 31 janvier 2011.

Nous avons également des réunions thématiques. Nous avons eu une réunion thématique, il y a deux jours, à Jouy-en-Josas sur « la problématique des territoires de projet et du réseau de transport du Grand Paris ». Nous en avons une vendredi, Cité Descartes, sur l'environnement « le réseau de transport et l'environnement » et, le 5 janvier à Paris, sur « le coût de financement et le réseau de transport du Grand Paris ».

Nous avons aussi des réunions communes avec le projet Arc Express qui est porté par le SIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), avec un certain nombre de réunions communes, le mardi 7 décembre, voyez les dates, 15 décembre, 11 janvier. Villejuif, Gennevilliers, Saint-Cloud, Orly, Rosny sous bois et Paris également.

Voilà les grands principes de l'organisation de notre débat de ce soir. Je cède la parole à la Société du Grand Paris.

François LEBLOND : Monsieur le Ministre a déjà présenté les membres de la Société du Grand Paris donc, nous n'allons pas recommencer. La parole est donc à la Société du Grand Paris.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Nous avons le plaisir de vous présenter ce soir, le projet du métro Grand Paris. Pour commencer nous allons vous projeter un film - nous sommes bien placés ce soir dans une salle de cinéma - qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir.

Projection d'un film

Applaudissements

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris. Nous regarderons en détail le tracé des différentes lignes qui le composent et surtout, les bénéficiaires qui pourront en tirer les Franciliens et, plus particulièrement les Rueillois. Enfin, nous ferons un point sur le projet, son coût et ses délais de réalisation.

Rappelons qu'aujourd'hui à Paris, 63 % des déplacements se font par transport en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et 10 % seulement en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi. 45 % des déplacements se font en transport en commun à l'intérieur du département. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Halto-Séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun, de banlieue à banlieue, sont difficiles, car, le réseau de transport en commun est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro, qui convergent vers la capitale. Ceci oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris, pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant.

Les voyageurs, qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 1 du métro, le tramway T2, vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que, 80 % de ces déplacements, de banlieue à banlieue, s'effectuent en voiture et que l'on trouve dans les Hauts-de-Seine, des voiries saturées et notamment, l'A86 et des quais de Seine de part et d'autre de La Défense.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi. Il faut répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade, de 3 lignes de métro automatique en sous-terrain, desservant une quarantaine de gares, en correspondance avec le réseau de transport en commun. Ces 155 kms permettent d'une part, de répondre aux besoins des franciliens, pour leur déplacement de banlieue à banlieue et, d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense et les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Ile-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne.

Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises. Elles ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le métro Grand Paris est un métro automatique, rapide qui va faire gagner du temps aux franciliens. 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains, de 85 secondes aux heures de pointe - moins d'une minute et demie - cela équivaut à aller deux fois plus vite que le métro parisien. Avec des quais de 120 m de longueur, équipés de façades vitrées, des trains de 8 voitures pouvant transporter près de 1000 voyageurs. Le métro Grand Paris, métro automatique et sous-terrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, de souplesse, d'adaptabilité à la demande, de sécurité.

Le métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoins spécifiques : personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel ou auditif, parents avec poussette ou voyageurs encombrés de valises.

La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, cheminement piéton et pistes cyclables dont on ne parle jamais.

Savez-vous que 13 % de la population active de Rueil utilise les modes doux ? La gare de demain à Rueil répondra à ce besoin. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'auto-partage, de covoiturage, d'Autolib', de Vélib'.

Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. On y trouve des commerces, des équipements publics au service des habitants, des associations qui travaillent en concertation avec les élus et qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville. Le métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé de 3 lignes de métro.

Diffusion d'un document PowerPoint

La ligne rouge. La ligne rouge pour les Halto-Séquanais, c'est une évidence, une nécessité, une rocade qui répond aux déplacements banlieue/banlieue. Cette rocade, c'est 60 Kms de voies nouvelles. C'est 23 gares dont, 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service.

A l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget et grâce aux correspondances, au bassin d'emplois de Roissy et de Marne-La-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val de Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'Association ORBIVAL.

A l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. Elle dessert les quartiers de Bagneux en son cœur de ville. Les zones d'activité de Suresnes et de Rueil. Elle accompagne le développement des territoires de bords de Seine avec des inter-stations, courtes, de l'ordre de 2 kms et des correspondances avec quatre lignes de métro en terminus : la ligne 4, la ligne 1, la ligne 9 et la ligne 13. Deux lignes de Transilien, L et U.

Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements dans les Hauts-de-Seine.

La ligne bleue maintenant. C'est le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud. C'est une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly

ainsi que de plusieurs gares TGV : la gare de Roissy, la gare de Lyon et également les futures gares de TGV de Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la Région Capitale. Sa longueur est de 50 kms, dont 9 kms correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares dont, 13 gares nouvelles.

La ligne verte. Avec ses 75 kms et ses 16 gares, la ligne verte va permettre de créer une nouvelle ligne directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy au nord, et d'Orly au sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des Expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, le Blanc-Mesnil, Saint-Denis. A l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle va également irriguer le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherches d'envergure internationale. Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy où elle fait la jonction avec les RER B et C et, avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin, à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Maintenant regardons la ligne verte sur la boucle nord des Hauts-de-Seine. A noter qu'il subsiste une variante sur ce tracé que vous pouvez voir en vert clair sur l'écran. Elle propose la desserte du port de Gennevilliers. En partant de Rueil, le tracé de référence passe d'abord par Nanterre puis, par le quartier d'affaires de La Défense. Au-delà de La Défense, il passe par la gare de Bécon-les-Bruyères pour desservir le nouveau quartier des Bruyères. Il se prolonge ensuite vers les Agnettes et les Grésillons afin de desservir les quartiers d'habitation et d'emplois. La position de Rueil sur la ligne verte permet aussi d'aller dans les Yvelines avec Versailles et Saclay et, dans l'Essonne à Massy et Orly. Les gares de Rueil, Nanterre, La Défense, Bécon-les-Bruyères mais aussi Suresnes, accompagnent et soutiennent le développement de l'ouest parisien. Nous en reparlerons plus tard dans la présentation.

Maintenant, quels sont les bénéfices de ce projet ? C'est améliorer les déplacements pour tous. Donc, le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport en commun dans les secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car, il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc, plus de confort pour les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour Rueil qui, en dépit d'un réseau de transport développé, une desserte autoroutière, une gare RER, est en attente d'une meilleure qualité de service, une meilleure régularité des offres de transport en commun.

Avec le métro Grand Paris, on constate une baisse du trafic en moyenne de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A qui nous intéresse particulièrement ce soir à Rueil, c'est une diminution supérieure à 15 % sur le tronçon central. Pour le T2, un effet de désaturation entre Puteaux et La Défense grâce à l'utilisation de la ligne rouge.

Pour ce qui concerne le développement économique et territoriale, 9 territoires ont été

identifiés – vous les voyez apparaître en ocre sur l'écran – le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de Rueil. Les personnes, qui habitent ou travaillent à Rueil, seront ainsi directement reliés au bassin de vie, au bassin d'emplois de la région parisienne.

Les nouvelles gares, à l'ouest de l'Arche, permettront de consolider le développement de Seine-Arche et, d'engager la transformation des Groues, du quartier des Guillaeraies et de Rueil-sur-Seine.

Pour la première fois, dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale, très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kms de large. On a pu proposer un tracé en sous-terrain sur Rueil et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol.

Rappelons la place qu'occupe Rueil-Malmaison dans les Hauts-de-Seine. Rueil est la ville la plus étendue des Hauts-de-Seine, avec une superficie de 1 474 ha. Elle est au cœur des Hauts-de-Seine et possède de nombreux atouts : la proximité de Paris, de La Défense et la proximité d'axes rapides. Fort de cette volonté de s'inscrire dans une logique plus métropolitaine, tant sur le plan économique que sur le plan territorial, Rueil ne peut s'appréhender seule. Elle s'intègre dans un territoire plus vaste, celui de la communauté d'agglomération du Mont-Valérien qui regroupe les communes de Rueil, de Suresnes et que, Nanterre rejoindra l'année prochaine.

La communauté d'agglomération du Mont-Valérien a déjà mis en œuvre un schéma directeur économique. Il vise à renforcer l'identité du territoire par la recherche de l'excellence, à accompagner les entreprises à l'international, à fédérer les entreprises dans une dynamique de réseau. Ces objectifs s'inscrivent dans la lignée des ambitions mises en avant par le métro Grand Paris pour le quartier de La Défense. Rueil est un pôle économique majeur de la région Ile-de-France.

Avec 78 000 habitants, la population rueilloise a augmenté au cours des 50 dernières années de 154 %. La population de Suresnes, quant à elle, a augmenté de 11 % entre 1999 et 2006. La population rueilloise est jeune. Les moins de 30 ans représentent près de 39 % de la population. Plusieurs facteurs l'expliquent : la livraison de logements neufs, mais surtout, l'impact du bassin d'emplois de La Défense, relié en 10 minutes environ en transport en commun. Le nombre de Rueillois travaillant à La Défense est presque équivalent à celui qui travaille sur Paris.

Rueil s'est également engagée, en 2009, dans une démarche de réflexion avec les villes de Nanterre, Suresnes, Puteaux, Courbevoie et la Garenne Colombes. Cela s'est traduit par la création récente du Syndicat intercommunal d'Etude et de Projet des Deux-Seines qui rassemblent ces communes.

Ces six communes représentent 450 000 habitants. Cela équivaut à une métropole régionale

telle que Lyon intramuros ou Toulouse intramuros. Le métro Grand Paris accompagne la stratégie de développement de ces six communes afin de, guider l'évolution du territoire vers un pôle puissant, s'appuyant sur le cluster de La Défense et, bénéficiant d'un meilleur maillage des transports collectifs.

Rueil est constituée de 12 villages que vous voyez apparaître sur l'écran. Chaque commune bénéficie d'une mairie de village, pour répondre aux préoccupations quotidiennes des Rueillois. Il est à noter que la répartition de la population des Rueillois, en fonction des différents villages, montre que le village de Plaine-Gare, est celui qui accueille le plus grand nombre de personnes. Pour sa part, le village des Bords-de-Seine a connu une évolution marquante avec une augmentation de 15,9 % de sa population entre 1999 et 2006.

Rueil a pour ambition de concilier une ville à vivre et une ville mobile. C'est-à-dire de veiller aux équilibres entre tous les modes de transports et de privilégier les piétons dans les projets.

Rueil compte près de 40 000 actifs. La population s'est accrue de 7,9 % entre 1999 et 2006. Cette croissance ne peut être dissociée du bassin d'habitants de La Défense qui, rappelons-nous, est constituée par les villes de Courbevoie, Nanterre, Puteaux, Suresnes, La Garenne-Colombes et Rueil-Malmaison. Ce périmètre a enregistré un gain de plus de 70 000 emplois salariés du secteur privé, ces dix dernières années. Ceci est dû bien évidemment au pôle économique La Défense, Nanterre et de Rueil 2000 et, qui explique la croissance de la population active de Rueil-Malmaison.

La part des Ruellois travaillant dans la commune de résidence est restée stable, à 29,5 %. Les communes voisines ont un taux proche de 20 %. L'ancien tissu industriel de Rueil a vécu une profonde mutation pour devenir un tissu essentiellement tertiaire. C'est particulièrement vrai pour le village de Rueil-sur-Seine et sur le plateau du Mont-Valérien.

Le village de Rueil-sur-Seine constitue un pôle majeur de la commune avec 15 000 emplois sur 50 000, soit environ 30 %. La commune de Rueil accueille sur son territoire un total de 4 500 établissements dont, Renault, l'IFP, BNP-Paribas Assurances, Schneider Electric, Leclerc.

Voyons maintenant la gare de Rueil. Rueil 2000 est une opération engagée à la fin des années 1980. Les travaux ont commencé en 1987. Rueil 2000 a fait la place au village de Rueil-sur-Seine qui allie harmonieusement habitats et emplois. Vous le voyez sur ces 4 photos de gauche.

A quelques centaines de mètres, se trouve à Nanterre, la zone des Guillaeraies. Ce territoire se caractérise par un potentiel fort et un bâti peu dense. Ce sont les deux photos à droite. Voyons maintenant ces territoires sur une carte. Aux Guillaeraies, en rouge sur le plan, l'objectif est de transformer des friches industrielles, en quartier urbain d'activité et de développement tertiaire. Cette mutation économique s'accompagne de l'arrivée de nombreuses entreprises. A terme, plus de 13 000 emplois nouveaux seront implantés aux

Guilleraies. La zone des Guilleraies est limitrophe du quartier de Rueil-sur-Seine.

Rueil-sur-Seine est située en bord de Seine au nord du faisceau ferroviaire du RER A, de part et d'autre de l'A86. Cette zone d'activité rassemble de grands sièges sociaux d'entreprise, leader sur des marchés à fort potentiel : pétrole, industrie pharmaceutique, automobile, industrie agro-alimentaire. Au total près de 1 060 entreprises du secteur tertiaire s'y sont implantées ces dernières années. Il y a aussi des logements. Des évolutions sont d'ailleurs encore programmées avec des extensions de Rueil 2000 prévues par la commune.

Etant donné les atouts de ces deux territoires, la Société du Grand Paris propose une gare pour porter ces développements existants ou futurs. Cette gare est une gare qui accompagne Rueil et Nanterre dans leur futur projet.

Si on prend du recul sur la carte, on constate que la gare de Rueil s'intègre dans un tri-pôle. La ligne verte permet une connexion directe à La Défense. Ce tri-pôle est constitué des gares de Rueil, de Nanterre et de La Défense. A La Défense, se concentrent les lignes de métro rouge et verte du métro Grand Paris. Elles y sont en correspondance avec toutes les lignes que l'on trouve déjà à la Grande Arche.

Actuellement, 85 % des usagers de La Défense et 34 % des Rueillois utilisent les transports en commun quotidiennement, contre 52,3 % qui utilisent la voiture particulière. Les Rueillois bénéficient d'un réseau de transport qui comprend, une gare du RER A, forte de ses 24 000 voyageurs entrants par jour, elle se place au 9^{ème} rang des gares de la ligne du RER A. Il y a 14 lignes de bus dont, 3 services urbains et 2 Nautiliens passent à Rueil. Le prolongement du T1 jusqu'à Rueil doit être inscrit aux SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France) pour une réalisation entre 2014 et 2020.

Le métro Grand Paris propose une gare sur Rueil. Cette gare permettra de renforcer significativement, l'offre de transport en commun, pour accompagner l'extension à l'ouest de Seine-Arche et, ouvrir le développement des territoires des bords de Seine dans la prolongation de Rueil 2000. Pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des Rueillois, les transports en commun doivent être au rendez-vous.

Au-delà du village de Rueil-sur-Seine, il existe également d'autres territoires de projet. Dans notre logique de maillage du territoire, certains quartiers tels que le quartier du plateau de Rueil et des hauts de Suresnes, sont peu desservis et il sera intéressant de développer des projets qui permettent de les ouvrir en améliorant la mobilité des résidents et en limitant le trafic routier, très encombré entre le boulevard Henri Sellier et le pont de Suresnes. Comme vous le voyez à l'écran, entre le Mont-Valérien et l'hippodrome de Saint-Cloud en vert, en limite de la Cité-jardin à Suresnes en orange, un projet d'éco-quartier en rouge, est envisagé à l'horizon 2015.

Suite à nos échanges et, à la demande de l'équipe municipale, nous allons mener une réflexion sur cette nouvelle zone de pertinence. A terme, ce secteur est appelé à recevoir 32 000 habitants et 6 000 emplois.

Vous voyez ici, l'écran à gauche, les terrains du Centre technique de Renault vus depuis l'avenue Pompidou. En haut à droite, vous voyez toujours Renault, vu de l'autre côté de la parcelle. Ces terrains, avec ceux de l'OTAN, sont appelés à muter pour donner naissance à l'éco-quartier du Mont-Valérien. En bas à droite, vous voyez une photo de la Cité-jardin de Suresnes qui sera proche du futur éco-quartier de Rueil.

Regardons à présent, les bénéfices en matière de gain de temps pour les Rueillois. Sur cette carte, vous voyez Rueil. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements au quotidien. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des Rueillois qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela donne des gains de temps de vie importants. Comme vous le voyez à l'écran, au départ de la gare de Rueil pour rejoindre l'aéroport de Roissy, vous y serez en 35 minutes seulement, au lieu de 64 minutes aujourd'hui. Au sud, vous serez au pont de Sèvres en 17 minutes et, à 28 minutes de l'aéroport d'Orly.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons, est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes et le tracé. Le nombre de gares retenu et la proportion de section aérienne finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût de l'infrastructure, celui du matériel roulant et celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Il correspond à une troisième génération d'investissements. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transports. Il y a eu le métro en 1900, le RER dans les années 1970 et aujourd'hui, le métro du Grand Paris. Le métro du Grand Paris est la réponse aux défis de la région Ile-de-France du XXI^{ème} siècle.

Merci de votre attention. Nous sommes à votre disposition pour toutes vos questions.

Applaudissements

François LEBLOND : Vous venez d'avoir un exposé extrêmement dense sur ce qui est prévu par la Société du Grand Paris. Nous allons organiser le débat, mais tout d'abord, je voudrais faire deux observations avant que ce débat ne démarre.

Nous en sommes à la 25^{ème} ou 26^{ème} réunion ? C'est la 29^{ème} réunion me dit Monsieur VERON. Nous commençons à avoir une certaine expérience sur la façon de les conduire.

Les observations que nous avons faites, à partir des précédentes réunions, c'est que le public, qui n'a pas de fonction municipale ou autre, souhaite beaucoup s'exprimer et a toujours peur qu'on ne lui donne pas la parole. Bien sûr, nous écouterons avec la plus grande attention nos élus qui voudront s'exprimer brièvement, mais je leur demande très gentiment de laisser la parole autant qu'ils le peuvent à la salle, ce qui est l'objectif de ce genre de rencontres. Nous sommes tous des citoyens, les élus et les autres. Je pense qu'il y a des citoyens qui sont heureux d'être ici et qui ne connaîtraient pas ce dossier, si nous ne

faisons pas cette réunion. Donc c'est d'abord pour eux que nous le faisons.

La deuxième observation pour l'organisation de ce débat, je souhaite que nous procédions dans le sens inverse de ce qui vient d'être fait par la Société du Grand Paris - c'était parfait de le faire du général au particulier - mais le débat, nous le ferons du particulier au général. Je voudrais que les premières questions qui seront posées - donc vous voyez les uns et les autres, si vous avez des questions à poser, vous levez le doigt si ça correspond au sujet - soient les plus locales et que nous élargissions progressivement, au cours de la soirée de débat, pour aller jusqu'à la philosophie générale du Grand Paris. C'est une façon de procéder qui nous a paru utile, bonne dans d'autres réunions et je pense que nous pouvons la reprendre ce soir.

Mes deux amis vont m'aider à sélectionner les questions avec nos amies, les hôtessees qui sont dans la salle. J'avais peur qu'il n'y ait pas assez de lumière, mais maintenant on arrive à vous voir. En général, dans un cinéma, on ne voit pas très bien ce qui se passe dans la salle, mais là, on a eu la gentillesse de nous éclairer comme si nous sortions du cinéma. Donc une première question sur le plan local.

Monsieur le Maire qui devait nous quitter dans un instant, voulez-vous d'abord vous exprimer ? Vous allez avoir un micro.

Patrick OLLIER : De combien de temps puis-je disposer ?

François LEBLOND : 3 minutes ! 5 minutes si vous voulez !

Patrick OLLIER : Je n'ai pas de questions à poser Monsieur le Président. Je veux surtout remercier parce qu'en tant que Maire de Rueil, je suis très sensible à la présentation que vient de faire madame RIVIERE et le Grand Paris, très sensible à l'approche qu'ils ont de la ville de Rueil-Malmaison. Je n'ai pas de questions à poser, simplement une précision à apporter. Nous sommes en train de construire le Rueil des années 2050 et plus, avec Christian DUPUY et avec le Maire de Nanterre, Monsieur JARRY. Nous sommes avec Christian DUPUY, en train de construire pour nos villes, une agglomération de plus de 220 000 habitants avec 147 000 emplois. C'est donc notre devoir d'imaginer notre avenir dans le pôle de développement de La Défense – c'est l'affaire du Syndicat d'Agglomération – et tous nos efforts concourent à trouver le moyen, dans ce développement, de faire en sorte que les Rueillois, les Suresnois, les Nanterriens puissent trouver un emploi sur place. C'est la priorité absolue, se déplacer le moins possible et ceux, qui doivent se déplacer, le fassent le plus rapidement possible.

C'est vrai, que le positionnement de la gare, telle qu'elle est prévue sur Rueil-sur-Seine et, je vous en remercie, résout une grande partie de nos problèmes. La seule chose que je voulais dire, vous avez fait une étude que j'apprécie énormément et dont je vous suis reconnaissant. Ce futur quartier, sur les 13 ha du plateau, va apporter 5 000 personnes de plus à la ville de Rueil. Cela va contribuer à créer un grand quartier d'environ 30 000 personnes, mais où il n'y a pas de moyen de transport et c'est pour nous, un vrai casse-tête. Merci d'y avoir pensé,

c'est la seule ambition de la ville de Rueil.

Nous soutenons le projet du Grand Paris avec ardeur, avec conviction parce qu'on a vraiment le sentiment que l'on construit l'avenir. C'est un des grands projets de ce siècle et, peut-être le seul du début de ce siècle, donc nous sommes heureux d'y participer. Nous sommes enthousiastes et, si dans ce projet, on peut avoir un petit peu plus que ce qui a été prévu, si les études le permettent, cela résoudra certainement une bonne partie des problèmes de déplacements des Rueillois. Il faut 45 minutes et plus même, du haut de Rueil pour aller à la gare de Rueil à pied. En voiture, avec des embouteillages, il faut une demi-heure et la ville ne peut pas être traversée. Donc, on a un vrai problème existentiel à ce niveau-là. Merci, d'y avoir pensé et surtout, merci pour la qualité de vos travaux.

Applaudissements

François LEBLOND : Merci, Monsieur le Maire. Monsieur le Maire de Suresnes veut ajouter quelques mots ? Je remercie également Monsieur le Maire de Rueil d'avoir été d'une concision exemplaire !

Christian DUPUY, Maire de Suresnes – Vice-président du Conseil Général des Hauts-de-Seine – Président de la Communauté d'Agglomération du Mont-Valérien – Conseiller d'Etat : Je vais essayer de faire encore mieux ! Je ne voudrais surtout pas monopoliser la parole et laisser la salle s'exprimer, le plus complètement possible. J'ai une intervention écrite, je vous la laisserai, elle est très complète. J'insisterai à mon tour pour m'associer aux remerciements formulés par Patrick OLLIER. Effectivement, je remercie la Commission du débat public pour la qualité de l'organisation. Je remercie la Société du Grand Paris pour la qualité de la présentation qui a été faite, et qui répond, d'une certaine façon par avance, aux requêtes que j'avais à formuler.

La gare de Suresnes-Centre est absolument essentielle. Elle concerne plus de 60 % de la population de Suresnes qui vit dans le bas de Suresnes, sous les voies ferrées, et c'est là aussi, que nous avons la quasi-totalité de nos emplois tertiaires. C'est près de 30 000 emplois qui sont concernés par cette gare. Elle est donc absolument essentielle. Je suis heureux qu'elle soit sur le plan. Je voudrais qu'elle y reste jusqu'au bout et qu'elle devienne une réalité. Je m'associe à la demande de la ville de Rueil, de voir réaliser, à proximité du futur éco-quartier de Rueil, c'est-à-dire également à proximité de la Cité-jardin de Suresnes, une desserte qui permette de couvrir les besoins de toute cette population qui, pour l'instant, est assez mal desservie.

Et puis, il y a une troisième demande que je formule, très fortement. Elle remonte de toutes les réunions que nous avons organisées, à travers nos conseils consultatifs de quartier, à travers notre Conseil local économique et social et également avec le Conseil des jeunes citoyens – c'est la demande qui remonte le plus – améliorer, sans attendre cette réalisation formidable du Grand Paris, que nous attendons avec impatience, les dessertes de transport en commun des lignes existantes, que ce soient les lignes d'autobus - essentiellement les lignes de bus pour ce qui nous concerne - mais aussi le tramway.

Si on peut arriver à ce que les cadences, en dehors des heures de pointe, soient meilleures, ce serait également souhaitable, mais surtout, que les lignes de bus qui desservent l'intérieur de Paris, soient plus régulières, qu'elles fonctionnent le week-end et, la ligne 93 plus particulièrement, qui va de Suresnes-de Gaulle aux Invalides, puisse relier ces deux pôles avec une cadence plus rapide. Pour le moment, c'est un circuit touristique qui dure plus d'une heure et demie. Voilà merci.

Applaudissements

François LEBLOND : Merci beaucoup Monsieur le Maire. Merci d'ailleurs d'avoir posé ces questions. Je pense que la Société du Grand Paris va certainement répondre aux deux interventions. Je pense que ce serait préférable d'attendre quelques questions qui vont rejoindre ce qui vient d'être dit. Je vous remercie l'un et l'autre, Messieurs les Maires, d'avoir posé tout de suite des questions strictement locales qui correspondent exactement à l'ordre que j'avais souhaité pour cette rencontre.

Vous avez vu qu'on a parlé de beaucoup de choses concernant Rueil et j'ai noté toutes sortes d'éléments sur différents quartiers de Rueil. Il y a sûrement des habitants de ces quartiers dans cette salle qui ont probablement des choses très intéressantes à nous dire. Quelles sont les questions sur l'aspect strictement local ? Mes deux amis vont prendre un petit peu le relais pour continuer.

Donnez votre nom s'il vous plaît.

Jacques MIKLICHANSKY, habitant d'un éco-quartier - retraité : Bonsoir. J'habite rue des Rosiers, c'est-à-dire en haut du Mont-Valérien et je vais être extrêmement concret. J'y habite depuis 53 ans. C'est la rue qui donne sur le Mémorial de la France combattante pour ceux qui ne connaîtraient pas bien le quartier. La question est simple. Je crois que Monsieur OLLIER l'a déjà posée. Il est question d'un éco-quartier. Nous souhaitons très vivement être mieux desservis et nous pensons que dans le cadre du grand projet qui est là, nous avons le droit d'avoir également un moyen de transport collectif rapide. Pour vous donner un chiffre très précis, nous habitons à 3 800 mètres de la gare RER. Cela, c'est pour le concret du futur.

Je vais profiter de l'intervention de Monsieur DUPUY pour parler d'un autre problème.

Le 244 s'arrête à 21h20 dans le sens Paris-Rueil. Il s'arrête à 21h20 dans le sens Rueil-Paris. Nous sommes dans l'attente d'avoir une station de métro sur le haut du Mont-Valérien. Ceci est un vieux débat que monsieur le Maire connaît bien. Monsieur MONGIN le connaît bien. Il y a même une Commission mais, qui doit être « Confidentielle Défense », qui s'occupe du 244, avec un Comité de suivi. J'ai appelé cet après-midi « *monsieur WIKILEAKS* » pour savoir si je pouvais avoir les comptes rendus de réunion, mais apparemment il ne les a pas non plus ! Il y a un problème urgent et immédiat de désenclaver le haut du Mont-Valérien avec un bus 244 jusqu'à minuit, minuit et demi, comme nous l'avions jusqu'en 1994. Voilà, je ne peux pas être plus concret. Merci monsieur le Président.

Applaudissements

François LEBLOND : Merci beaucoup. Nous avons trois représentants de la RATP qui sont là au troisième rang. On leur donnera la parole. On va d'abord prendre deux ou trois questions. On leur donnera la parole si la Société du Grand Paris a besoin de compléments de la RATP sur ce sujet qui est très immédiat. Je pense que la RATP pourra nous répondre d'une façon utile.

Je rappelle que dans la salle, en dehors de Monsieur le Préfet qui nous fait l'honneur d'être présent, parmi les fonctionnaires, nous devons avoir la Direction Régionale de l'Équipement. Je ne sais pas si elle est là ? Elle est là, pardon. Nous avons Réseaux Ferrés de France qui est là et j'espère la SNCF ? Là-haut, bon très bien, il n'a pas pu trouver de place plus près. Donc, si vous voulez, on va prendre d'autres questions ?

Christine URIBARRI, Membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseau de Transport Public du Grand Paris » : Monsieur à droite près de l'hôtesse ?

Michel LOPEZ : Bonsoir, je suis Michel LOPEZ. Je voudrais faire suite aux réponses qui m'ont été données le 26 octobre à la réunion locale de Nanterre. Donc, c'est à l'attention de la CPDP d'abord. J'avais posé une question concernant la réponse de la Société du Grand Paris aux nombreuses questions de l'Autorité environnementale et, Monsieur VERON m'a répondu, je résume, en disant que la Société du Grand Paris avait produit un volumineux dossier. J'attends toujours la réponse, à savoir « Quand est-ce que la Société du Grand Paris va répondre aux questions de leur Autorité environnementale ?

François LEBLOND : Ce dossier est en ligne sur notre site internet.

Michel LOPEZ

Tout à fait avec les 12 questions et commentaires. C'est à l'attention de la CPDP. La CPDP n'est pas là seulement pour distribuer des micros. Elle est là pour s'assurer que l'échange est fructueux et qu'il y ait des informations et pas une langue de bois qui est pratiquée des deux côtés.

François LEBLOND : Ce n'est pas la CPDP qui fait cela, c'est la Commission du débat public qui fait cela.

Michel LOPEZ :

C'est la Commission particulière du débat public qui fait cela.

François LEBLOND : C'est à nous que cette remarque s'adresse.

Michel LOPEZ : C'est vous ! La question n'est pas en locale mais elle reste entière : Quand est-ce que la Société du Grand Paris va répondre à l'Autorité environnementale ? J'ai une question locale. Tout ce débat est lié à un mouvement de population, une distance, un éloignement entre l'emploi et l'habitat essentiellement. C'est lié au phénomène de spéculation. Qu'est-ce que Monsieur le Maire de Rueil-Malmaison, Monsieur le Maire de Suresnes, vont faire localement, pour éviter que la spéculation ne prenne le pas sur

l'aménagement du territoire, chasse des populations vers des contrées moins onéreuses ? Voilà, c'est une question locale d'importance.

François LEBLOND : Comme c'est une question importante, je propose que vous répondiez. Vous voyez quelle réponse vous pouvez apporter à la première question de tout à l'heure. Si vous ne pouvez pas compléter, on fera appel à la RATP sur cette question locale. Comme la question de Monsieur est une question beaucoup plus générale, vous pourrez vous expliquer plus longuement sur cette question. J'aimerais qu'on réponde déjà à ce Monsieur qui nous parle de ce qui se passe autour du Mont-Valérien et si vous ne pouvez pas répondre sur ce qui va se passer dans l'immédiat, vous pouvez céder la parole à nos amis.

Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : Merci pour votre question. En ce qui concerne ce quartier dont on a parlé, ce futur éco-quartier. Effectivement, la Société du Grand Paris s'est penchée sur cette problématique. Nous avons eu des échanges depuis le mois de septembre, avec l'équipe municipale et Monsieur le Ministre pour étudier de plus près ce quartier qui est en devenir. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, il y a déjà une problématique mais il y a quand même un réseau de bus et là je laisserais la parole à la RATP, en tant qu'exploitant. Il y a une desserte bus certes mais, effectivement, par rapport aux projets qui vont se réaliser dans les années à venir, il est nécessaire d'avoir une réflexion plus globale sur une zone de pertinence, qui comprend donc ce quartier-là, l'éco-quartier, avec la mutation des terrains de Renault et de l'OTAN et, en même temps, répondre à Suresnes, aux hauts de Suresnes qui est une problématique, qui répond un tout petit peu à la question de Monsieur. Je laisserai Marc VERON y répondre.

L'objectif n'est pas de faire partir les populations mais au contraire de prendre en compte leurs besoins. C'est la raison pour laquelle on se penche sur cette question-là. C'est-à-dire que la Cité-jardin est là et je ne pense pas que les gens vont s'en aller. Leur problème, c'est de pouvoir rejoindre assez rapidement les bords de Seine ou La Défense, pour pouvoir tout simplement, aller trouver de l'emploi ou même pour leurs loisirs, leur quotidien. C'est la réponse que nous leur offrons. Il y a déjà sur le tracé, une gare qui correspond à un quartier spécifique, celui de Rueil-sur-Seine, où encore une fois, il y a des habitants et il n'est pas question de les faire partir mais, au contraire, d'améliorer leur quotidien.

C'est répondre aussi aux problématiques des entreprises en accompagnant le développement sur cette zone des Guillaeraies qui est toute en proximité avec Rueil 2000 et Rueil-sur-Seine. On prend également en compte les évolutions du territoire et on écoute puisqu'on est là avec vous ce soir, non pour vous dire « Ce tracé, c'est celui-là et il ne bougera pas ». On est là pour vous écouter. On est à votre disposition et on a entendu les équipes municipales qui nous ont dit « Il y a une problématique spécifique sur un quartier en devenir » et donc, nous avons les éléments. Nous allons nous pencher sur cette zone de pertinence entre les deux communes.

Quant au 244, il est vrai que tout ce qui est évolution de transport ou gestion des transports, cela revient en fait au Syndicat des Transports en Ile-de-France, cela lui appartient. Je ne veux pas botter en touche. La ligne 244, c'est ce qu'on appelle un Mobilien, c'est une ligne

qui a un traitement spécifique. Elle a une sorte de label parce que c'est une ligne qui a des caractéristiques spécifiques. Je laisserai la RATP peut-être en parler un petit peu plus longuement. Ce que je peux dire, c'est que la Société du Grand Paris, au-delà des gares qui vont être implantées, l'objectif est qu'elles soient accessibles le plus possible par tous les modes : par la voiture - c'est pour cela que l'on a parlé d'Autolib', d'auto-partage - cela peut être à pied, par des modes doux ou en vélo, mais c'est aussi par des dessertes bus. Il y aura un travail qui sera fait avec le Syndicat des Transports en Ile-de-France, de façon à ce que, les lignes de bus puissent arriver au plus près des gares et, que l'on puisse avoir une accessibilité maximale pour l'ensemble des populations pour ces nouvelles implantations de gare.

François LEBLOND : On peut peut-être demander à la RATP ?

Christine URIBARRI : Nos amis de la RATP peuvent peut-être répondre ?

Isabelle RIVIERE : Oui effectivement, en ce qui concerne les horaires, je passe la parole à la RATP.

François LEBLOND : Est-ce que l'un de vous trois peut dire quelques mots sur les questions qui viennent d'être posées ? Sur les horaires ?

Jean-Louis STAUFFERT, représentant de la RATP : Mesdames, Messieurs, Bonsoir, Jean-Louis STAUFFERT, Directeur de l'Agence de Développement territorial des Hauts-de-Seine de la RATP. Donc, tout d'abord avant de répondre plus précisément à la question sur les bus, j'aimerais bien dire que la RATP se félicite que ce débat puisse avoir lieu. C'est fondamental pour la RATP que ce réseau de rocade puisse se réaliser, dans la mesure où tout le monde le sait – il ne faut pas se voiler la face – nous avons des problèmes aujourd'hui sur le réseau existant. Il faut l'améliorer. Il y a des problèmes de saturation et la rocade est déjà une réponse extrêmement importante pour essayer de résoudre ces problèmes.

En ce qui concerne les bus, c'est évident, je voudrais vous dire, vous faire une confidence, que ce soit Monsieur DUPUY ou que ce soit Monsieur OLLIER, ce sont de puissants relais de vos demandes. Nous recevons régulièrement des courriers nous demandant des améliorations. C'est clair que nous, en tant que RATP, quand on a besoin d'améliorer le réseau de bus, que ce soit du point de vue de la régularité, du point de vue des amplitudes, nous sommes tout à fait preneurs. Nous sommes même force de proposition. Nous mettons à la disposition des collectivités locales, l'expertise que nous avons, pour faire des propositions d'amélioration. C'est le premier point mais, comme le disait Isabelle RIVIERE, il ne nous appartient pas de décider et de financer. Nous proposons des améliorations après, c'est avec le STIF que le débat s'engage, de manière à trouver les financements pour assurer la mise en place de ces améliorations. Je ne reprendrais pas forcément dans le détail, toutes les lignes qui ont été citées mais pour ne donner qu'un seul exemple, la ligne 244.

La ligne 244, c'est une ligne Mobilien qui est sur une liste de lignes que l'on doit forcément améliorer, au niveau de l'amplitude, au niveau de la vitesse commerciale, bref en faire une ligne structurante et particulièrement performante.

Pour le faire, cela se décide dans ce que l'on appelle un Comité d'axe. Un Comité d'axe réunit tous les partenaires, les villes et, on travaille sur tous les ingrédients qui sont indispensables pour arriver à améliorer cette situation. Quels sont les ingrédients ? Ce n'est pas uniquement de dire « *on va mettre des bus qui vont démarrer plus tôt et qui vont finir plus tard* », c'est aussi de dire « *il faut améliorer la vitesse commerciale pour améliorer les temps de déplacements* ». On parlait des temps de déplacements tout à l'heure. Pour les bus, c'est pareil. Comme vous avez des voies congestionnées, et bien la RATP, elle reste dans les embouteillages comme tout le monde. Cela veut dire que notre partenaire privilégié, cela devient le gestionnaire de voirie qui doit également entreprendre un certain nombre de travaux, pour garantir la circulation des bus au détriment de la voiture particulière.

Cela veut dire que pour arriver aux améliorations souhaitées et demandées - auxquelles nous sommes toujours favorables, ce serait incroyable que la RATP en tant que transporteur, puisse dire non à ces améliorations, c'est du bon sens - il faut, en revanche, que toutes les conditions soient réunies. Elles ne dépendent pas uniquement de la RATP et de l'exploitant. Elles dépendent aussi des partenaires qui, dans le cas des aménagements de voirie permettent et autorisent l'amélioration de la circulation de nos véhicules. C'est un travail partenarial parfois qui peut vous paraître long - parce qu'autour de la table, il y a beaucoup de monde - il faut décider, arriver à un consensus sur l'aménagement que l'on veut faire. Lorsqu'on veut faire un couloir bus, cela peut-être contraignant pour d'autres utilisateurs de la voirie. Cela peut-être contraignant pour les riverains. Il faut trouver les bons équilibres pour permettre ces améliorations. Voilà ce que je voulais vous dire. Ce processus est un peu complexe et systématiquement, lorsqu'il y a des améliorations possibles, on les fait avec nos partenaires, mais nous ne sommes pas seuls pour décider des améliorations en termes de service bus.

François LEBLOND : Merci beaucoup Monsieur. On va redonner la parole à la Société du Grand Paris sur le sujet plus large qui a été évoqué tout de suite par ce Monsieur, qui si je l'ai bien compris, c'était déjà exprimé à Nanterre, mais qui n'avait pas eu la réponse qu'il attendait, mais je suis sûr que ce soir, il l'aura.

Marc VERON : Merci. Bonsoir à tous. Dans la loi du 3 juin dernier, il y a énormément de novations juridiques et notamment celle-ci, que la Société du Grand Paris, le maître d'ouvrage, ne pouvait saisir la Commission nationale du débat public que sur la base de trois documents. Il y en a un qui est très classique, c'est un dossier de débat public, qui présente le projet comme Madame RIVIERE a eu l'occasion de le synthétiser pour cette partie du tracé tout à l'heure. Il y en a deux autres qui sont tout à fait nouveaux. D'une part, une étude d'évaluation environnementale qui est impartie au maître d'ouvrage de produire et, d'autre part, une appréciation sur cette étude faite par l'Autorité environnementale. Je le dis, c'est la première fois que dans un débat public, préalablement à la consultation de la totalité des citoyens qui peuvent s'exprimer au cours de cette procédure, une étude d'évaluation environnementale est sur la table, plus exactement sur le net. C'est un gros pavé qui fait 800 pages qui apprécie les impacts du projet sous toutes les coutures, que ce soit sous l'angle aquifère, topographique, environnement faune, flore, etc.

C'est déjà un premier élément et je vous invite à réfléchir au point suivant, c'est que deux débats se mènent en parallèle. Il se trouve que notre dossier confrère ne comporte pas cette étude. Cette étude a nécessité à peu près un an de travail parce qu'elle doit porter sur un cycle biologique complet, étant donné l'examen notamment des impacts sur la faune.

J'ai compris que la Commission particulière du débat public, s'inspirant des remarques faites par l'Autorité environnementale, qui était toutes du mode non critique et qui souhaite aller plus loin dans l'explicitation des différents sujets, a choisi, plutôt que d'avoir une réunion de synthèse de l'ensemble de ces remarques, de traiter celles-ci à travers un certain nombre de réunions thématiques.

Nous nous sommes exprimés déjà je crois dans cinq réunions thématiques, une réunion sur l'économie, une réunion sur l'urbanisme, une réunion sur les inter-modalités, les connexions et le maillage, une réunion sur les territoires de développement qui a eu lieu il y a très peu de jours et, demain, une réunion sur les aspects environnementaux. Alors, nous avons fourni au cours de ces réunions, des développements sur chacun des points soulevés par l'Autorité environnementale. Si la Commission particulière du débat public nous demande de rassembler en un seul document, l'ensemble des éléments que nous avons apportés au cours de ces réunions, nous le ferons bien volontiers. Il n'y a aucun doute là-dessus.

Vous voyez par là que les réponses sont déjà au 5/6^{ème} puisqu'il y a encore une réunion à venir demain soir et nous aurons bouclé la boucle. Je pense que la réunion « Coûts et Financements » est un peu en dehors du scope de l'Autorité environnementale. Voilà ce que je peux vous dire. J'invite les uns et les autres, par contre c'est très consommateur en temps, pardon c'est un énorme pavé mais, c'est peut-être la seule méthode que de piocher sur le net, pour avoir des éléments plus précis concernant notamment, le territoire où chacun vit et, si des questions viennent à s'exprimer, nous y répondrons bien volontiers.

J'ajoute que, c'est aussi une question à soulever à cette occasion, par rapport à toute une série d'idées qui ont fleuri et à juste titre, c'est une période tout à fait destinée à cela, de tracer deux gares ici et là, de variantes d'utilisation, de différents modules et de passages en aérien ou en sous-terrain. Nous nous sommes servis de cette étude d'évaluation environnementale comme un tamis, pour trier à l'intérieur des possibles, ce qui était compatible avec notamment, les aspects réglementaires et le traitement au fonds de ces différents sujets. Si nous avons opté ici ou là pour tel tracé, ou tel mode de passage, c'est bien souvent parce que nous étions confrontés à des impossibilités que laissaient apparaître cette étude d'évaluation environnementale. J'ajoute qu'il y a eu un autre tamis qui a fonctionné. C'est bien entendu le souhait des communes, en particulier des maires, qui de nous-mêmes, nous a conduit à renoncer à des possibles, considérant que nous allions très probablement à des contradictions dans la réalisation du projet.

François LEBLOND : Monsieur le Président, la Commission apprécie beaucoup votre réponse en cette matière et je note l'offre que vous nous faites en cela. Vous savez qu'au-delà du 31 janvier 2011, nous aurons à faire la synthèse de tout ce qui aura été dit au cours des cinquante et quelques réunions qui se seront déroulées pendant les quatre mois.

Nous sommes déjà en train de travailler à une méthode de rendu de ces réunions. Nous essayons de faire quelque chose qui soit suffisamment pédagogique et qui soit utile au maître d'ouvrage quand il en prendra connaissance. Je crois que c'est notre objectif, être utile et lui rapporter ce que nous aurons entendu, mais avec un ordre suffisamment logique. Je crois que la façon dont vous venez d'exprimer le sujet appelle de ma part une observation. Demain, sur les questions d'environnement, il va y avoir une réunion à la Cité Descartes, à Marne-la-Vallée, et je sais que vous allez exprimer plus en détail toute la richesse du travail qui a été faite en une telle matière. Je crois qu'il va être intéressant de noter les questions qui sont posées dans chacune des réunions pour essayer de localiser, plus précisément, les endroits où des sujets d'environnement ont été évoqués. Je pense que dans le compte rendu que nous ferons, nous essaierons de faire un peu une carte des interventions qui auront été faites sur ce sujet. Je pense que c'est aussi une manière de compléter la réponse qui a été apportée à ce Monsieur, si vous en êtes d'accord, Monsieur le Président ?

Tout à fait. On continue. Alors toujours local, allez-y.

Christine URIBARRI : Monsieur au 6^{ème} rang en montant sur votre gauche

Bernard de la CÈDRE, habitant sur le plateau de Rueil (région « Patagonie » de Rueil) :
Merci, bonjour. Je suis Bernard de LA CÈDRE du haut-plateau rueillois ou de la « Patagonie » rueilloise. Votre présentation de Rueil dans le réseau de transport semble se limiter au quart nord-ouest de notre commune. A l'est, 32 000 habitants, en ajoutant ceux du haut de Suresnes - vous avez parlé de la Cité-jardin - cela fait environ 40 000 habitants et, pas de réseau de transport. C'est sans doute ce qui explique votre silence sur le sujet. Vous avez noté, que le plateau avait relativement peu d'emplois et pas mal d'habitants. Il y a donc un grand besoin de transports.

J'ajouterai à ceci une grande mixité sociale puisque 60 % de l'habitat social de Rueil est situé sur Coteaux, plateau Mont-Valérien, Mazurières si l'on suit cette carte-là, avec par exemple, sur les Mazurières une densité de 12 000 habitants au km². Pour vous illustrer un petit peu la chose, sachez que Rueil a connu des démolitions de tours d'habitation, il y a deux ans je crois, et notamment dans ce quartier. Donc la mixité sociale nécessite pour relier à leur travail des gens qui ne sont pas forcément très aisés, des transports urbains et efficaces, c'est-à-dire rapides et fréquents. A ceci, s'ajoute le fait que beaucoup de travailleurs de ces quartiers, travaillent en horaires décalés. Leurs horaires des Mazurières par exemple, ou du Mont-Valérien, pour aller à La Défense, partez tout de suite, vous serez peut-être demain matin là-bas. Il y a des délais affreux en horaires décalés.

La deuxième chose toujours sur ce secteur du plateau. Il y a deux pôles de centralité. Le premier vous y êtes, c'est un centre commercial avec deux grandes surfaces, un complexe cinéma et des résidences donc, à très forte densité. Il est en train de se créer au nord à environ 1,5 km, un éco-quartier, qui va donc jouxter de grandes résidences aussi, par exemple, les Godardes, les Taratres. Vous allez avoir un deuxième pôle de centralité.

Si l'on s'amuse, disons, à regarder dans la région, combien de gares, de transports en site propre, on peut avoir par nombre d'habitants, je pense que cette zone-là représente 40 000 habitants, serait encore largement en-dessous de la moyenne régionale même s'il y avait deux gares. Ma question est « Peut-on envisager dans votre projet, deux gares, une située entre la frontière du plateau Mont-Valérien/Coteaux et, une autre sur les Mazurières ? Si on prend cette carte-là, ces deux gares seraient espacées environ d'1 km/1,5km avec 15 à 20 minutes de délai pour rejoindre l'une ou l'autre gare.

Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : Je vous remercie. Je pense que c'est Madame RIVIERE qui va répondre, non c'est Monsieur VERON.

Marc VERON : Sur la méthode, je vais laisser mes deux collègues évidemment répondre au fonds mais sur la méthode. Vous avez compris et cela a été clairement dans la volonté du législateur. Le débat public qui s'est engagé depuis deux mois, témoigne de la recherche d'un consensus sur le tracé et les gares. Par conséquent, comme c'est la règle, nous nous sommes avancés avec une proposition. Il faut bien un dossier sur la table.

Très souvent depuis le début de ces débats, nous avons été amenés à opérer des ajustements par rapport à ces propositions simplement parce qu'un certain nombre d'arguments, convaincants, nous ont été exposés. Nous sommes encore aujourd'hui à ce stade dans la phase de proposition et d'écoute. Je pense que, par ailleurs, pour savoir s'il y a un besoin véritable à poser une gare, parce qu'une gare cela a un coût, sans même qu'il y ait de superstructure, une simple sortie au niveau du trottoir, c'est 80 millions d'euros nets. Donc évidemment il faut être un tout petit peu convaincu mutuellement qu'il y a une utilité à poser une gare quelque part. Après il y a d'autres sujets. Par exemple, si nous faisons une gare avec des superstructures, cela devient un projet en soi mais je n'en parle pas, du moins tout de suite.

Il y a deux grilles essentielles d'examen qui servent à déterminer s'il y a un intérêt à poser une gare quelque part. Tout d'abord, c'est le nombre de passagers qui sont drainés par cette gare. Le tissu urbain est un élément fort de réponse. La question de la mixité est évidemment à l'intérieur de cet examen. Deuxièmement, les potentiels de développement économique, de valorisation par les communes des espaces, qui sont potentiellement autour de ces gares. Ces deux aspects jouent un rôle totalement déterminants parce qu'il y a toujours balance entre un certain nombre de demandes, entre les avantages, les inconvénients, demande par demande. Donc vous voyez - pour qu'il n'y ait pas d'erreurs entre nous - ce que vous exprimez est tout à fait légitime, nous sommes dans cette phase d'examen et je crois que Madame RIVIERE vous l'a dit tout à l'heure, s'agissant de Rueil, parce que Monsieur OLLIER et un certain nombre de ses collègues ou collaborateurs nous ont expliqué en effet, les problèmes spécifiques à cet endroit et, si nous sommes à La Fouilleuse ce soir, à mon avis, ce n'est pas complètement un hasard. Donc nous sommes

évidemment tout à fait désireux de trouver ce consensus avec les élus.

Fabrice POGGI, Société du Grand Paris : Je voulais préciser une chose. Lorsque nous avons fait le dossier, nous nous sommes posé la question ensemble « Qu'est-ce qui fait qu'un réseau de transport en commun fonctionne bien ? ». La réponse est assez complexe. Nous avons eu deux enjeux en tête. Le premier enjeu, c'est d'améliorer les déplacements et les mobilités pour l'ensemble des gens qui utilisent les transports en commun. C'est également le développement économique. Puis, c'est le soutien à l'aménagement et au développement urbain. On parle souvent des deux derniers. C'est ce qui nous a amenés – vous l'avez vu dans le document – à poser un certain nombre de gares. Par exemple, nous avons posé une gare entre Rueil-sur-Seine et les Guillaeries à Nanterre. Nous avons aujourd'hui aussi, une réflexion sur une zone de développement qu'on vous a citée tout à l'heure et que vous avez soulignée mais il ne faut pas oublier également qu'un réseau de transports en commun, c'est une certaine efficacité, c'est une certaine vitesse et qu'il ne faut pas que l'on ait une vue uniquement à l'échelle locale même, si elle est fondamentale, elle ne peut pas se suffire. Il faut également avoir une échelle régionale.

Il faut s'assurer que le transport en commun que l'on développe, réponde bien à un certain nombre d'objectifs. Parmi ces objectifs, il ne faut pas oublier la « désaturation » des réseaux existants. Si on va dans Paris où la Ligne 13, la ligne A ou B, on a de forts problèmes de saturation. Aujourd'hui, les rocade proposées, sont des rocades rapides, circulant à 65 km/h et, cette rapidité permet d'avoir des chiffres de « désaturation » très intéressants, ce qui permet aussi, de donner un petit peu d'oxygène à ces transports en commun qui ont déjà du mal. Donc, c'est un équilibre à trouver entre le développement local et une échelle régionale d'efficacité du réseau qu'il faut avoir présent à l'esprit.

François LEBLOND : Je crois que votre réponse est complète. Monsieur ?

Christine URIBARRI : Monsieur avec un pull blanc.

François LEBLOND : Après, on va donner d'abord la parole à Monsieur ici et puis ensuite on donnera la parole à la personne que vous avez désignée.

Bernard MERIC, habitant de Rueil – retraité : Bonsoir. Je m'appelle Bernard MERIC, j'habite dans le centre de Rueil. Si j'ai bien compris mais je voudrais m'en assurer, le projet actuel que vous venez de présenter, la gare que vous situez dans le nord de Rueil, à la limite de Nanterre est séparée de la gare actuelle du RER, c'est bien cela ? Elle se situe dans une zone qui est encore plus éloignée du centre de Rueil, des régions que nous venons de citer, du Mont-Valérien et autres. Je ne vois pas comment en étant encore plus éloignée du centre de Rueil, vous pouvez avoir pour prétention de drainer les populations, de les amener sur leur lieu de travail, cela me paraît totalement utopique ! Vous ne vivez pas à Rueil, ce n'est pas possible.

Applaudissements

Isabelle RIVIERE : On a fait effectivement ce choix d'implantation parce qu'il répond aussi à

une logique territoriale. Comme vous l'avez vu, Rueil-sur-Seine est un quartier vraiment en développement, avec des habitants aussi. Il n'y a pas que le développement économique, il y a aussi les habitants qui ne sont pas à proximité de la gare du RER. Comme vous le savez aussi puisque vous habitez Rueil, l'A86 coupe très largement la ville et là, il s'agit de desservir un quartier qui est en limite avec les Guillaumes, à Nanterre. Ce qui est intéressant, ce qu'on a voulu montrer, on a une carte où on voit la ligne verte. On cherche à avoir un tri-pôle, relié à La Défense parce qu'en fait on voit bien que l'ouest parisien, tout ce qui se passe, tous les développements qui se passent aujourd'hui sur Nanterre, sur La Défense, on voit bien qu'au-delà de Nanterre, il y a vraiment des besoins et, ce nouveau village de Rueil-sur-Seine a vraiment besoin d'une desserte spécifique. Donc on a mis effectivement la gare, on l'a implantée là pour des raisons économiques et des raisons d'habitants, il y a 4 000 habitants. Il y aura effectivement d'autres habitants qui vont venir puisque les développements se font là.

Rueil-sur-Seine a une gare RER avec la ligne A. Il y a aussi quatorze lignes de bus. On ne peut pas avec le Métro du Grand Paris, résoudre toutes les problématiques. On estime qu'avec l'implantation que nous avons prise, nous résolvons une partie des problèmes qui se posent. Il faut être dans l'anticipation et penser à demain. Demain, il y a vraiment des développements qui sont faits sur ces quartiers-là. Par ailleurs, comme on l'a dit, il y a le T1 qui va arriver. On a des projets de transports qui vont venir compléter notre réseau de transport. Au-delà de cela, on a écouté les demandes des populations. Là, où on vous propose d'étudier une nouvelle implantation de gare, c'est en plein milieu de cette zone d'habitation dont vous parlez. Donc je ne pense pas que le Grand Paris soit muet, sourd et aveugle. On a pris en compte la demande de cet éco-quartier, avec ses nouveaux habitants et ceux qui y sont déjà, qui ont besoin de desserte pour les relier au T2, soit de l'autre côté à La Défense puisqu'effectivement, on l'a vu, il y a beaucoup de Rueillois qui travaillent à La Défense.

François LEBLOND : Vous voyez qu'il ne fallait pas crier tout de suite. Vous avez déjà une partie de la réponse que vous attendiez. Vous allez pouvoir poser des questions complémentaires ce qui permettra au débat de s'engager plus à fond sur ce sujet.

Christine URIBARRI : Le Monsieur avec le pull gris qui avait la main tendue. Merci à l'hôtesse de s'approcher de lui. Monsieur attend depuis un moment.

Jean-Luc LIMAGNE, habitant de Rueil : Merci. Jean-Luc LIMAGNE. Troisième question locale. J'habite effectivement près de la gare RER. Il y a donc deux gares, une gare bus avec environ 17 000 mouvements-jour, une gare RER avec 42 000, 45 000 mouvements-jour de gens du quartier, de gens de la ville. Il y a un taux de transfert qui avoisine 15 000 mouvements de la gare de bus à la gare du RER. J'aimerais savoir si vous avez anticipé le taux de mouvements qui interviendra entre ces deux gares et, la gare que vous projetez de construire. Par rapport à ce taux de mouvement qui sera forcément supérieur à cet échange entre gare de bus et gare RER. Dans combien de temps faudra-t-il établir une liaison entre les deux gares ferrées ? Merci.

Isabelle RIVIERE : Effectivement, sur la ligne du RER A, on l'a vu, il y a 24 000 voyageurs en heure de pointe. Cela correspond à vos chiffres. Il y a 14 lignes de bus dont 8 lignes en terminus qui sont en fait sur la gare de Rueil. Avec la nouvelle implantation de cette gare donc, sur Rueil-sur-Seine en limite avec les Guillaeries, les problématiques de bus seront abordées. Comme on l'a dit, la Société du Grand Paris n'est pas le Syndicat des Transports en Ile-de-France. Nous ne sommes pas Autorité organisatrice des transports en Ile-de-France. Cela nécessiterait effectivement une fois que cette implantation de gare sera réalisée, de travailler, comme je l'ai dit, sur les dessertes de bus nécessaires et effectivement, il y aura des redéploiements de lignes, ce qu'on appelle des « rebelotages » de lignes de bus et on travaillera à ce que ces mouvements se fassent dans les meilleures conditions. Nous ne le ferons pas seuls puisque nous ne sommes pas autorisés à le faire. Nous travaillerons avec le Syndicat des Transports en Ile-de-France.

Jean-Luc LIMAGNE : Dans 20 ans, on fera... *(Suite de la question complémentaire inaudible)*

Isabelle RIVIERE : Comme je vous le disais, la Société du Grand Paris n'est pas habilitée à le faire. Aujourd'hui ce qui est en débat public, ce sont les gares que nous vous proposons, le tracé que nous vous proposons. Au-delà du débat public, il y aura une fois que les gares seront décidées, que l'implantation des gares sera définie plus finement, il y aura un travail à faire avec le Syndicat des Transports en Ile-de-France. Nous ne sommes pas seuls responsables des transports en Ile-de-France. Nous avons juste un projet de transport que nous vous soumettons ce soir.

Jean-Luc LIMAGNE : Il y a 37 gares alors pourquoi pas celle-là ?

Christine URIBARRI : On va passer à une autre question. Près de l'hôtesse, je vois plusieurs bras.

Jean-Yves TOULIER, habitant de Rueil : Bonjour. Jean-Yves TOULIER, j'habite dans le quartier Plaine-Gare. Ce que je vois dans votre projet, c'est une nouvelle gare à Rueil-Malmaison, différente de la gare du RER A, donc il y a des coûts associés. On voit premièrement, que la densité, le centre de gravité de la population de Rueil n'est absolument pas là où vous souhaitez implanter cette gare. Cette gare vous l'implantez à la circonférence de la superficie de Rueil. Le centre de gravité de la population de Rueil est plus vers le centre-ville. J'ai bien compris que notre Maire, Monsieur OLLIER souhaite développer Rueil 2000, aider à développer à Nanterre, le quartier qui est actuellement, une zone de friches industrielles. J'ai quand même une remarque par rapport à cela. Votre projet, ce n'est pas la gare de Nanterre. A Nanterre, vous avez plusieurs gares : Nanterre-Ville, Nanterre-Préfecture, Nanterre-Université, donc j'imagine que la gare dont vous parlez, il faut être précis dans votre projet, c'est Nanterre-Université.

François LEBLOND : Je crois que ce n'est pas exact. Il faut crever cet abcès tout de suite.

Isabelle RIVIERE : Sur la ligne verte, la gare que vous voyez, c'est la gare du quartier des Groues. Encore une fois, on a proposé un tracé quand nous avons été en réunion publique

sur la ville de Nanterre. Il y a un travail qui sera fait avec les élus. On ne va pas passer tout de suite aux conclusions puisqu'il y a des remarques qui nous ont été faites. Dans le débat public, on a proposé une zone de pertinence sur le quartier des Groues en arrière de La Défense, en créant une gare de nouvelle centralité. Il ne s'agit pas de Nanterre-Université.

Jean-Yves TOULIER : Donc, il s'agit d'une 4^{ème} gare à Nanterre. Une 5^{ème} gare. Ce que je voulais dire par rapport à votre argumentation sur l'implantation de la nouvelle gare sur Rueil, elle est finalement le développement complémentaire de Rueil 2000 et de la zone de friches industrielles à Nanterre. Ce qu'il faut savoir aujourd'hui, sur la ligne du RER A, vous avez la gare de Rueil qui dessert Rueil 2000 et vous avez également la gare de Nanterre-Ville qui dessert la zone de friches qui deviendrait une zone logement et bureaux. Aujourd'hui l'implantation de votre gare par rapport à l'argumentation qui est présentée, ne tient pas.

Le centre de gravité de la population de Rueil est plutôt vers le centre-ville ou peut-être, un peu plus vers le Mont-Valérien – je n'en sais rien – mais en tout cas, certainement pas là où vous avez prévu cette nouvelle implantation. Aujourd'hui, ce que je vois dans votre projet - il répond certainement aux besoins d'ici 20 ans, quand il y aura de nouveaux bureaux sur Rueil 2000 et sur Nanterre – c'est une réponse pour les personnes qui viendront travailler dans ces entreprises qui ne viendront ni de Rueil, ni de Nanterre mais qui utiliseront votre projet Grand Paris pour venir des grandes banlieues. Vous répondez à cette attente-là mais, il ne va pas y avoir de création de 50 000 ou 60 000 emplois. Par contre, moi qui suis Rueillois, pour aller à la gare du RER A, j'y vais à pied parce que je ne prends pas les transports en commun. La majorité de la population de Rueil qui utilise les bus pour aller à la gare du RER met de 20 minutes à 30 minutes. Si en plus, la gare est à 1 ou 2 kms plus loin avec des projets de transports dont on ne connaît rien. Je trouve que vous ne répondez absolument pas, vraiment absolument pas et je regrette que Monsieur OLLIER qui est multi-activités, multi-salaires soit parti à l'Assemblée Nationale, ce que je souhaite, s'il y a des représentants au Conseil municipal, c'est qu'ils défendent l'intérêt des Rueillois et qu'ils repositionnent la gare de Rueil au centre de gravité de la densité de la population.

Applaudissements

C'est dit une fois mais quand Monsieur OLLIER est parti, il a exposé ce qu'il allait défendre et, c'est la position de la gare actuelle. Je demande à tout le monde, d'aller dans les débats publics, sur internet, de « l'inonder » de mails, pour faire passer le message qu'aujourd'hui, l'implantation actuelle, ne répond pas aux besoins des Rueillois.

François LEBLOND : Y-a-t-il un adjoint de Monsieur OLLIER qui veuille s'exprimer. Monsieur le Maire de Rueil quand il est parti, m'a dit qu'il était obligé de partir à l'Assemblée Nationale, dans le cadre de ses fonctions ministérielles et qu'un de ses adjoints le représenterait pour la suite du débat. Donc je lui donne la parole.

François LE CLEC'H, 1^{er} Adjoint au Maire de Rueil : Donc je me présente, François LE CLEC'H, 1^{er} Adjoint. Monsieur je ne vous répondrai pas directement parce que nous sommes dans un débat public et vous comprendrez bien que la décence ne permette pas à priori, de poser de

telles questions.

Applaudissements

Je vous dirai seulement que sur les salaires, ce n'est pas correcte puisque c'est plafonné. Vous devriez le savoir. En tout cas, je laisse à la sagesse de chacun de ne pas s'échapper de ce débat. Sachez que nous aussi, les élus qui sont ici, sommes très attentifs à tout cela. Il y a des soucis que vous avez très bien posés sur le plateau, sur la desserte, la place de la gare de Rueil aussi est une question. Les élus sont là pour vous écouter, pour en tenir compte et en même temps pour nourrir ce débat que vous faites. Justement, c'est cette richesse que nous devons continuer dans une grande sérénité.

Applaudissements

François LEBLOND : La Société du Grand Paris souhaite-t-elle répondre à la question qui a été posée ?

Isabelle RIVIERE : Comme l'a dit très bien ce Monsieur, on prévoit un projet de transport pas pour demain. On ne peut pas répondre non plus, à toutes les carences de transport en Ile-de-France. On n'a pas de baguette magique. On aimerait, mais on n'en a pas. On a réfléchi effectivement à un projet de transports qui corresponde au mieux aux attentes. On a donc anticipé les développements. C'est ce que vous avez dit vous-même. Vous avez dit « Pour dans 20 ans, ce sera très certainement une réponse ». C'est ce que nous cherchons à faire, c'est anticiper et proposer des projets qui demain correspondront aux attentes. Comme nous l'avons vu et comme vous l'avez très bien dit, au-delà de La Défense, on voit bien que l'ouest parisien pousse et on voit bien que les emplois se décalent. Il fallait bien que l'on accompagne ce mouvement-là de façon à ce que La Défense puisse continuer à vivre, mais qu'au-delà de cela, les communes qui sont autour, et c'est sans doute la raison pour laquelle elles se sont regroupées, d'abord au sein de cette communauté d'agglomération et ensuite au sein du Syndicat d'étude intercommunale des Deux-Seines. Elles essaient effectivement d'apporter une réponse et donc, ce projet a été vu avec le Maire de Nanterre et effectivement les deux élus ont estimé, que ce territoire-là, cette zone-là, méritait une attention toute particulière et l'implantation d'une gare. On a écouté aussi vos élus. Ils nous disent que cet éco-quartier, que les hauts de Suresnes avaient besoin d'une desserte et c'est la raison pour laquelle nous vous proposons de l'étudier.

On ne répondra pas à toutes les problématiques, on ne pourra pas, on n'est pas là non plus pour cela. Entre temps, il y a des projets qui vivent. Il y a le Syndicat des Transports en Ile-de-France et la plupart des questions que vous soulevez, doivent être réglées par eux et pas par la Société du Grand Paris. Nous, nous sommes là pour vous présenter un projet pour demain, accompagner les développements et, en même temps, pour répondre à votre quotidien. Ce que l'on a fait avec une gare sur Nanterre, et Rueil centre-ville et sur le plateau du Mont-Valérien.

François LEBLOND : On continue.

Christine URIBARRI : Vers le haut à côté de l'hôtesse, voilà. Monsieur avait le bras levé depuis un moment et à gauche après.

Jean-Luc BRULARD, Membre du conseil du village « Rueil-sur-Seine » - Agent immobilier et habitant de Rueil : Merci. Je suis Jean-luc BRULARD, je suis habitant et père de famille à Rueil. Je suis membre du Conseil de village de Rueil 2000 et je suis Agent immobilier à Rueil et à Puteaux. Je m'exprime donc en tant qu'usager, en tant que citoyen modestement impliqué et en tant que professionnel de l'immobilier qui reçoit tous les jours de façon très précise, les critères familiaux des gens par rapport à leur habitat et à la question des transports. De ce point de vue-là, je voulais intervenir, mais cela ne fait que renchérir ce qui a déjà été dit, mais aboutira à quelques questions ou demandes de clarification.

Le critère de nos clients aujourd'hui, c'est « Garantissez-moi que de ma porte jusqu'à la gare, je ne mettrai pas, avec les transports d'aujourd'hui et, surtout de demain, c'est-à-dire à pied, en bus – et comme l'a dit Monsieur, à condition que les bus ne soient pas dans les embouteillages sinon ils ne vont pas plus vite qu'une voiture ou en vélo - garantissez-moi ceci » De ce point de vue-là, je conteste un peu les améliorations qui ont été données, car, et je vais y venir dans un instant, je crains que les bénéfices, qui sont l'objectif louable et que je salue, d'amélioration des temps de transports des franciliens dans le contexte rueillois, soient annihilés par le temps de transport de la porte du domicile à la gare.

Je m'explique.

Je crois qu'il faut prendre trois critères en compte. Le premier, cela a été dit, la ville de Rueil est très attractive, mais c'est surtout le plus grand territoire des Hauts-de-Seine. De ce point de vue-là, je connais bien Puteaux aussi. A Puteaux, on fait tout à pied et on a 4 gares. A Rueil, c'est le plus grand territoire.

Le deuxième critère, la gare du RER actuelle est aux confins de la ville en terme d'organisation urbaine, aux confins des villes voisines de Chatou et de Nanterre et j'ajoute, que le projet de nouvelle gare que vous indiquez, va être exactement dans le même secteur, pour répondre - et cela, je l'entends tout à fait, je suis sûre que vos études sont de qualité - à des développements économiques. Mais si ces deux gares sont concentrées à cet endroit, s'il faut le faire alors 1^{ère} question « Ces deux gares sont-elles interconnectées ? Car si l'ensemble de ses utilisateurs qui descendent, qui montent, passent en plus par la surface, venez déjà voir ce qui se passe dans le contexte actuel et je vous garantis qu'on peut prévoir la thrombose. Encore une fois, je ne conteste pas l'emplacement des deux gares, vous y avez beaucoup réfléchi. Je dis tout simplement et je ne fais que relayer ce qui a été dit. Il faut absolument irriguer cette ville. Vous avez dit qu'un projet de T1, sans doute sur l'avenue Paul Doumer, viendrait fort utilement irriguer la ville dans sa partie médiane. Vous savez qu'aujourd'hui nos clients, nos habitants ne parlent pas des quartiers tels qu'ils sont indiqués, il y a un quartier qui est devenu un terme générique, c'est entre centre et RER, et aujourd'hui les prix sont à plus de 7 500 € le mètre carré malgré nos efforts de régulation.

Troisième critère et je relaie ce qui a été dit de multiples fois, c'est dans tout le secteur du

plateau du Mont-Valérien. Aujourd'hui, c'est 17 ou 20 feux pour descendre à la gare du RER, des bus dans les embouteillages. Nos clients rueillois qui connaissent ou ceux qui veulent venir, dès qu'ils s'y intéressent un peu, nous disent « Je ne vais pas venir là » et cela se traduit par des centaines d'euros du mètre carré de moins alors qu'on a plutôt besoin de régulations.

Je crois que la vocation du Grand Paris, c'est bien de développer l'égalité, de lutter contre la ségrégation en matière de transports. Aidez-nous de grâce, aidez-nous à ce que le trajet en « temps » et avec des moyens de locomotion de demain, bus propre, en vélo, à pied, soit un moyen de régulation, d'ouverture et d'équité dans l'offre qui est produite à l'ensemble des habitants de Rueil et, non pas, et je dis bien, ce temps de la porte du domicile à la gare du RER, ne soit pas un élément de discrimination supplémentaire et de flambée des prix, on en a vraiment pas besoin.

Dernière remarque plus générale, et je termine là parce que j'ai déjà parlé longtemps, juste sur le financement. J'ai lu à un endroit qu'une partie du financement du projet est liée à un financement par la promotion immobilière. Je voudrais savoir si vous avez des précisions et j'attire l'attention sur le fait que ce ne soit pas là aussi, un facteur de flambée des prix et de discrimination en matière d'habitat et je vous en remercie.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur VERON ? Vous allez répondre à Monsieur. Non, c'est vous Madame RIVIERE ?

Isabelle RIVIERE : Peut-être avant le financement. Effectivement, l'implantation des gares, comme on vous l'a dit, on va essayer de travailler à faire en sorte que l'on puisse y accéder le plus facilement possible et par tous les modes, y compris les modes doux. C'est-à-dire la marche à pied, vélo, bus aussi de façon à ce que la desserte de bus soit la meilleure possible et qu'il y ait un rabattement qui soit le plus facilité. Ce sera travaillé avec votre collectivité, c'est-à-dire avec les élus de Rueil en l'occurrence, de façon à ce qu'effectivement, vous puissiez ne pas avoir un temps trop important pour relier votre domicile à la gare. C'est l'objectif.

L'objectif du réseau du Grand Paris est d'être attractif donc, évidemment, on essaiera de faire en sorte qu'il le soit le plus possible. Si c'est le parcours du combattant pour arriver à la gare, on n'aura pas réussi notre pari. Notre objectif est de travailler avec les élus pour que justement vous puissiez y arriver dans les meilleures conditions. En tout cas, on arrive avec ces dispositions-là. Encore une fois, on n'a pas de baguette magique. On va travailler avec le STIF puisque nous n'avons pas à être les seuls à travailler sur les lignes de bus. L'intérêt du STIF est le même que le nôtre, que les exploitants, c'est d'avoir le plus de trafic possible, d'avoir le plus de gens qui empruntent les lignes de métro et les lignes de bus. On travaillera tous dans le même sens de façon à vous assurer une qualité de vie meilleure, parce qu'on entend bien ce soir, effectivement qu'il y a des aménagements à prévoir.

François LEBLOND : Et maintenant on donne la parole.

Christine URIBARRI : A Monsieur qui a le micro en main.

François LEBLOND : Avant il y avait la question à laquelle vous n'avez pas répondu en matière financière sur le débat actuel. Dites nous quelques mots.

Marc VERON : Je disais que je ne savais pas si c'était à cet endroit qu'il fallait l'évoquer, mais ce qui est sûr, d'après votre profession, vous êtes aux premières loges. Dès lors qu'on ouvre une gare quelque part, même préventivement, il s'ensuit une flambée des prix du foncier et de l'immobilier. Tous les exemples vont exactement dans le même sens. A partir du moment où c'est de l'argent public qui finance cela – je rappelle quand même que ce sont bien les critères que nous nous sommes donnés dès le départ, que ce soit de l'argent mobilisé par de la fiscalité nationale, de la fiscalité régionale ou de la fiscalité locale, n'y change rien.

Il est bien légitime en tout cas qu'il y ait un retour d'une partie de cette plus-value foncière vers l'investisseur public. Au demeurant, c'est ce qui se passe partout dans le monde même dans les pays très libéraux. Si on ne fait pas cela, on en revient à deux sources de financement, celles qui sont pratiquées usuellement. C'est bien sûr le prix des transports acquitté par les passagers et d'autre part, c'est une fiscalité qui pénalise d'abord les entreprises, c'est cela aujourd'hui. Donc, si on ne crée pas d'autres types de ressources par la valorisation, soit la valorisation foncière, soit la valorisation des espaces offerts à la commercialisation à l'intérieur des gares, je crains que l'équation soit très difficile à résoudre. On pourra y revenir ultérieurement. Voilà un élément constant.

François LEBLOND : J'aurais voulu que Madame RIVIERE précise un mot qu'elle a employé tout à l'heure et qui a fait sourire dans la salle. Quand vous avez parlé de se rendre à pied dans ces gares. Effectivement, il n'y a pas un nombre de gares très élevé par rapport au nombre de kilomètres, des 155 kms, 40 gares, cela fait une moyenne de 4 kms par gare. C'est pour cela que certaines personnes ont souri quand vous leur avez parlé de marche à pied. Donc, je crois qu'il faut que vous nuanciez un petit peu votre propos.

Isabelle RIVIERE : Oui, enfin si vous voulez. En même temps, les gares que l'on propose, par exemple la gare de Bagneux, on l'a fait vraiment en connexion avec la ligne 4. L'objectif est vraiment de desservir les quartiers au même titre que ce que vous nous demandez sur l'étude d'une gare sur la Fouilleuse et donc sur ce plateau du Mont-Valérien. On va être au cœur de l'habitat. On va donc faire en sorte que vous puissiez y arriver dans les meilleures conditions. Effectivement, on ne va pas aller d'une gare à l'autre à pied. Ce ne serait pas l'intérêt puisqu'on ne ferait pas le réseau du Grand Paris. On prend le réseau du Grand Paris justement pour son attractivité et pour pouvoir aller d'un point à un autre relativement rapidement. La Société du Grand Paris, c'est attaché à la densité du territoire, donc on a des inter-gares qui soient proches quand c'est nécessaire. Il y aura des inter-gares qui seront un petit peu plus distancées quand c'est nécessaire aussi. C'est un savant dosage pour répondre à une demande locale et rester dans ce que l'on a souhaité, c'est-à-dire un réseau régional qui fait qu'on va le préférer à la voiture particulière. Si on va plus lentement que la

voiture particulière et bien, on continuera à l'utiliser, cela peut être très bien d'utiliser la voiture, nous ne sommes pas contre la voiture. Il faut qu'il y ait complémentarité entre les différents modes et surtout qu'on ait le choix entre les différents modes.

François LEBLOND : C'est très bien d'avoir précisé votre pensée et c'est ce que j'attendais.

Christine URIBARRI : Monsieur qui a le micro au milieu vers le haut.

Bertrand ROCHERON, Conseiller municipal de Rueil : Oui merci de me donner la parole. Bertrand ROCHERON, Conseiller communautaire et Président du Groupe des élus d'opposition sur Rueil-Malmaison. Je remercie les personnes qui se sont déplacées ce soir pour nous présenter le projet Grand Paris. Néanmoins, je ne partagerai pas du tout l'euphorie du Maire de Rueil et du Maire de Suresnes qui se sont exprimés tout à l'heure. Pourquoi ? Votre projet n'est pas bon. Clairement, il est symptomatique de deux éléments. Le premier, c'est de relier les pôles de développement économique ensemble et pas forcément de favoriser les transports de population. Symptomatique aussi des priorités accordées par la municipalité de Rueil-Malmaison dans le cadre du développement économique de la ville et de l'intercommunalité, telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. Je m'explique là aussi. D'ailleurs, vous avez parlé du SIEP (Syndicat Intercommunal d'Etudes et de Projets) tout à l'heure en faisant une petite erreur. Vous avez cité six communes et en tant qu'élus communautaire, je n'ai pas entendu que Puteaux avait effectué son entrée dans le SIEP – je tenais à donner cette précision – Quelle est la volonté aujourd'hui de la municipalité de Rueil ? C'est finalement de s'inscrire dans une intercommunalité qui consisterait à favoriser un développement du pôle économique de La Défense. Je reprends vos termes « *Une rocade qui favoriserait le raccordement des zones d'activité de bureau* » et vous avez précisé que « *Rueil serait directement connectée à travers la gare proposée des Guillaumes, qu'elle serait directement connectée à la gare de Nanterre et à La Défense* » Voilà votre priorité est là. La priorité est accordée au développement des mètres carrés de bureau, et ce, bien que beaucoup de mètres carrés de bureau - il y en a beaucoup dans le secteur - ne soient pas utilisés. Construire des mètres carrés de bureau, c'est une chose, mais on peut voir encore aujourd'hui à La Défense, il y a des entreprises qui sont en train de quitter les lieux. Il faut voir aussi comment on peut les louer par la suite. Il est aussi question, cela nous a été présenté dans la réforme du plan local d'urbanisme au dernier conseil municipal, de construire un immeuble de cent mètres de haut, un immeuble de bureau sur la zone que vous évoquez à Rueil-sur-Seine. Donc, votre priorité, elle est manifeste et elle n'a pas échappé aux habitants ce soir qui sont venus débattre du projet. Eux, ce qui les intéresse, c'est de pouvoir accéder plus facilement à leur zone de déplacement quotidienne.

Monsieur, vous pourrez vous exprimer. Pour le moment, c'est moi. J'ai attendu suffisamment de temps, c'est maintenant à moi de m'exprimer. Merci.

La priorité des habitants, quelle est-elle ? La priorité des habitants, vous l'avez entendue, la plupart souhaite effectivement pouvoir se déplacer au quotidien. Les quartiers qui avaient été évoqués, les quartiers prioritaires, ce sont des quartiers complètement enclavés aujourd'hui. C'est le quartier du Plateau, c'est le quartier Mazurières-Fouilleuse, c'est le

quartier Buzenval, c'est-à-dire tout le grand sud de la ville de Rueil-Malmaison. Or, tout le grand sud dans votre projet, vous l'ignorez complètement. Vous avez à nouveau donné la priorité à un petit quartier nord de la ville qui va être sursaturé en mètres carrés de bureau et effectivement, qui verra une migration pendulaire colossale au quotidien. Je crois que notre priorité et là on va quand même citer le projet concurrent, parce que là il ne s'agit pas de seulement critiquer votre projet. Notre projet, c'est de favoriser le raccordement sur les zones centre et sud de la ville. Vous avez évoqué l'extension du T1 à moyen terme, projet Département-Région, là aussi ce qu'il faut préciser, c'est qu'à travers le projet Arc Express, deux gares sont proposées, l'une au niveau du Théâtre André Malraux, l'autre au niveau de l'Hippodrome de Saint-Cloud. Ce projet est financé à travers le plan de mobilisation. Le financement parce que vous n'avez pas évoqué l'aspect financier, c'est aussi la question que je voulais vous poser.

François LEBLOND : Il faudrait que vous concluez.

Bertrand ROCHERON : Je vais conclure là-dessus. Je vois que j'en suis à 4,9 minutes, c'est-à-dire, un temps bien inférieur à celui des deux maires qui se sont exprimé tout à l'heure ainsi que Monsieur l'Adjoint au Maire qui s'est exprimé également tout à l'heure.

Donc je vais conclure sur cette question : Comment financez-vous votre projet ? 22 milliards !

François LEBLOND : Le financement du projet, on en parlera le 5 janvier d'une façon complète mais Monsieur VERON va quand même vous répondre sur la question que vous avez posée, il y a un instant.

Marc VERON : J'ai une impression un peu particulière en vous écoutant et je comprends bien ce que vous exprimez. Il n'y a aucun doute là-dessus, c'est dit assez clairement. Dans la plupart, pour ne pas dire dans toutes les réunions qui ont précédé celle-ci, nous avons eu une expression forte de la part des élus mais des habitants d'abord, pour qu'au fonds, le tracé et surtout la localisation des gares ne fassent pas de divergence de point de vue entre eux et, que par cette affirmation forte et claire, ils se placent clairement comme candidat dans la phase initiale d'ouverture des travaux. Cela rend évidemment les choses extrêmement simples au moment où, une commune, ses habitants, ses associations ou ses acteurs économiques, ses élus s'expriment dans une même direction et sur un même projet. J'accorde que s'agissant de la partie sud par exemple du tracé de toutes les villes traversées, c'est une unanimité. Ils ont travaillé depuis déjà très longtemps et, par décantation successive, ils sont arrivés à un consensus. C'est très important ce que j'essaie de vous dire là car, le texte de la loi est ainsi fait. Lorsque le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris aura à trancher, c'est-à-dire au plus tard à la fin du mois de mai prochain, sur le tracé, les gares et la séquence des travaux, il devra argumenter et appuyer ses choix à partir du travail de synthèse effectué par la Commission particulière du débat public dans la période qui va s'écouler du début février à la fin mars. La Loi est ainsi rédigée. Il ne sera pas possible à la Société du Grand Paris, de s'écarter des expressions fortes qui se seront faites jour au cours de ce débat public et l'argumentation qu'elle développera pour justifier ses choix,

devra nécessairement s'appuyer sur ces expressions. Et comme si ceci ne suffisait pas, le Président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris devra aller s'expliquer devant les Commissions compétentes du Sénat et de l'Assemblée Nationale et, ultérieurement à la fin du mois de juin, le Conseil d'État prendra un décret et comme il n'est pas un notaire, il prendra un décret qui très probablement s'inspirera du constat par rapprochement entre les décisions motivées du Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris, la synthèse effectuée par la Commission particulière du débat public et verra par là si ou non, la loi est satisfaite.

Là où je veux en venir, c'était perceptible déjà dans la réunion de Nanterre. Nous avons un problème d'optimiser l'emplacement des gares à l'intérieur du vaste territoire du Pont de Neuilly au Pont de Chatou. Ce vaste territoire à l'intérieur de cette boucle de la Seine, et pour placer les gares et il y a plusieurs critères en effet qui doivent être pris en compte et qui sont parfois difficiles à concilier. Il est évident qu'à partir du moment où le parti a été pris de relier directement La Défense à Roissy, il nous semble que cela n'a de sens que, dès lors qu'il y a en effet un point d'arrivée du métro futur, à l'intérieur de cette espace délimité par le Circulaire qui est La Défense d'origine. Cela pose des questions. Nous le savons par le phénomène d'encombrement, paradoxalement par les emprises qui existent déjà aujourd'hui ou demain matin, à la faveur de l'arrivée de nouveaux moyens de transport du type métro du Grand Paris, mais aussi Eole, etc. Au-delà du Circulaire, on aborde cette question du développement à l'ouest de cette grande zone et, on voit bien qu'une commune comme Nanterre hésite aussi et, c'est légitime, sur le point de savoir où optimiser par l'implantation des gares de ce territoire. Elle considère, pardon de m'exprimer de cette façon parce que Monsieur JARRY serait mieux placé que moi pour le faire, qu'il y a un certain nombre de problèmes de développement économique et de valorisation des zones qui ont été mentionnées sur la carte tout à l'heure. Il y a également un problème de développement du logement et c'est à la croisée de ces deux impératifs, qu'il faut essayer d'optimiser les implantations sur ce territoire de Nanterre aux confins de Rueil.

Et puis il y a Rueil avec les préoccupations qui se sont exprimées depuis le début de cette soirée. Ce qui est certain, comme nous ne sommes pas dans un métro de type parisien avec une gare tous les 500 mètres, il y a des choix qui doivent être faits. Nous souhaitons que ces choix s'expriment. Evidemment les élus sont là pour cela, à travers des consensus forts qu'il nous semble de la vocation même des élus. Nous ne voulons donc pas imposer mais nous souhaitons encore une fois, eu égard à cette exigence d'avoir un tracé, des gares etc. qui puissent être décidés rapidement. Nous sommes dans le court terme, c'est pour le premier semestre de l'année prochaine. Il ne faut pas que nous ayons de facteur d'hésitation lorsque nous trouverons à travers cette synthèse faite par la Commission particulière du débat public, les dossiers sur la table du Conseil de surveillance du Grand Paris. Donc, n'essayons pas d'opposer par des artifices, tel projet à tel autre, je constate que toutes les communes traversées et qui, pour le moment sont sur la base d'un consensus fort, sont des communes qui ont réussi à concilier des impératifs de développement économique car, derrière le développement économique, c'est l'emploi qui est en cause. Appelons un chat, un chat.

Ce n'est pas un problème de relier des grands bassins de développement. C'est un problème de favoriser la création d'emplois par le développement d'entreprises, qui ont donc réussi à concilier ceci avec les nécessités de déplacement aisé, commode pour leurs habitants et toutes ces communes, bien entendu au-delà de la réflexion du métro du Grand Paris, ont énoncé des besoins de rabattement sur ces gares futures, ont énoncé de besoins de transport en surface, rationalisés pour optimiser les déplacements, les convergences vers ces gares futures. Voilà le sens de la démarche me semble-t-il qui depuis deux mois est en train de s'enraciner débat, après débat.

François LEBLOND : En écoutant la salle, je considère que nous avons avancé sensiblement sur toutes les questions locales puisque je crois que plusieurs orateurs se sont exprimés dans des termes assez complémentaires les uns des autres. Je pense que la Société du Grand Paris doit tenir compte de ce qu'elle a entendu sur ce sujet. Comme je vous le disais tout à l'heure une fois qu'on a parlé des questions strictement locales, on élargit un peu le débat et puis progressivement on passe à la philosophie générale du Grand Paris. Est-ce que sur l'élargissement du débat, il y a une question disons au niveau des Hauts-de-Seine pour situer l'élargissement. Parlons des Hauts-de-Seine si vous voulez bien et, ensuite on parlera pour l'ensemble du Grand Paris. Alors sur les Hauts-de-Seine, est-ce qu'il y a des observations ?

Christine URIBARRI : Une dame au fond à gauche, tout au fond qui a la main levée. Si vous pouviez Madame, poser votre question.

Aurore GILLMANN, habitante de Suresnes : Bonsoir. Merci de me donner la parole. Aurore GILLMANN, je suis suresnoise donc je m'intéresse de près à ce projet comme nos voisins rueillois puisque nous sommes en intercommunalité. J'aimerais quand même réagir pour répondre au souhait du Président de la Commission d'élargir un petit peu le débat à ce qui vient d'être dit. Il n'est pas question si je vous entends bien monsieur VERON, d'opposer deux débats. Je me souviens juste du moment où on a débattu du projet « loi Grand Paris » où le gouvernement et vous étiez bien placé pour le savoir puisqu'à l'époque, vous étiez Directeur de Cabinet du Ministre Christian BLANC, en charge de ce projet de loi.

Le gouvernement a tenté de rayer de la carte le projet Arc Express en supprimant le débat public. Les élus se sont battus dans la région pour avoir la possibilité de soumettre le projet régional au débat public. Donc je veux bien aujourd'hui qu'on dise qu'il ne faut pas opposer les deux projets, mais il faut se rappeler un petit peu l'historique de la chose. J'aimerais seulement sur la philosophie générale et sur ses conséquences directes sur notre territoire. J'ai bien noté l'intention d'envisager une zone d'étude répondant aux souhaits des habitants de ce quartier du haut de Suresnes, notamment le quartier de la Cité-jardin. Quand est-ce que cette étude sortira ? Parce que, c'est bien beau de nous l'annoncer, mais si elle n'arrive pas avant la fin des débats publics, cela éclairera très peu ceux-ci. Est-ce que cela arrivera avant le débat public commun aux commissions du débat public Arc Express – Grand Paris du 11 janvier à Saint-Cloud ? Débat qui doit précisément faire le point sur le faisceau ouest et où on pourra comparer justement les deux projets affinés puisqu'Arc Express a effectivement affiné son faisceau ouest et cela a déjà été évoqué, on a des propositions très

concrètes de gare pour le territoire de Rueil et aussi pour le territoire de Suresnes. Et, d'après ce que j'ai entendu dans la salle, cela répond exactement aux souhaits de la population. Est-ce que vous serez en mesure le 11 janvier de vous rapprocher du projet Arc Express qui prévoit donc une gare au Théâtre des Amandiers et une gare au nord de l'hippodrome desservant aussi le quartier et la Cité-jardin ? Il y a aussi la possibilité d'une autre gare au nord, dans le haut du boulevard Henri Seillier, côté Saint-Cloud ce qui répond aussi à la saturation de cet axe majeur dans lequel le département ne se mobilise toujours pas au sein du Comité d'Axe. Il est bon aussi de le rappeler. On avait tout à l'heure Monsieur Christian DUPUY qui est vice-président du Conseil général et, le Comité d'axe, c'est le Conseil général qui pilote. Donc, je voulais aussi vous demander comment vous envisagiez le travail avec le STIF, sachant qu'on n'a pas non plus, des milliards à foison par les temps qui courent. On aura du mal à financer les deux projets d'un coût. On parle de deux lignes pour deux villes. Est-ce que ce n'est pas plus raisonnable d'avoir une ligne pour le territoire intercommunal ? Est-ce qu'on parlera enfin financement au lieu de reporter sans cesse le débat en débat, cette question épineuse ? Merci.

François LEBLOND : Avant de donner la parole à la Société du Grand Paris, je voudrais quand même faire une observation. Bien entendu, il y a un débat le 11 janvier à Saint-Cloud qui sera commun à la fois à Arc Express et au Grand Paris. Je voudrais simplement vous faire part de l'observation qui a été faite par mon collègue, le Président du débat public Arc Express, Monsieur MATHIEU, à propos des documents complémentaires qui lui ont été adressés. Je reconnais qu'il y a eu des documents complémentaires mais le dossier qui avait été soumis à la Commission particulière du débat public, prévoyait à la fois, un arc sud et un Arc nord et disait, qu'entre ces deux Arcs (Arc nord et Arc sud), il y avait une réflexion qui était en cours au STIF sur ce sujet-là. Depuis, effectivement nous avons la Commission Arc Express a reçu des documents complémentaires. A partir de ces documents complémentaires, qu'elle accepte bien volontiers de lire, il y a une observation qui n'est pas la mienne, mais qui est l'observation de la Commission particulière Arc Express qui dit que, sur les corridors est et ouest - l'ouest dont vous venez de parler - ne sont pas traités dans le présent débat. Je ne dis pas qu'il ne sera pas abordé, mais traité complètement dans le présent débat. Le public sera de nouveau consulté sur les Arcs est et ouest selon des modalités qui seront définies ultérieurement par la Commission du débat public. Donc, ce n'est pas pour faire du droit, je sais bien que dans des réunions comme celle-ci, aborder autant qu'on le peut, des questions de fond, mais je voulais quand même rappeler qu'il y avait un dossier adressé à la Commission nationale du débat public, qu'il n'y a pas eu de changement par rapport à ce dossier premier et que bien entendu, la Commission particulière présidée par mon collègue, monsieur MATHIEU, prend maintenant acte de ce qu'il y a des choses qui lui sont proposées à nouveau, mais qui n'étaient pas dans le dossier primitif. Donc, ce n'est pas du tout pour ergoter sur le droit, je suis bien d'accord sur le fait qu'on est là pour tout se dire dans une commission mais il faut quand même faire cette observation de droit parce qu'elle est très importante pour la régularité de la procédure à laquelle nous sommes soumis. Maintenant sur le fonds, je laisse la Société du Grand Paris s'exprimer.

Marc VERON : Sur un point formel parce qu'il ne faut pas laisser accréditer des idées fausses. Le texte de la loi du 3 juin dernier résulte d'un travail d'ajustement qui a été fait au sein d'une Commission mixte paritaire Sénat-Assemblée Nationale ainsi constituée, 4 membres de la majorité présidentielle dans chacune de ses chambres, 3 membres de l'opposition donc vous voyez bien que si le texte et notamment, cette procédure de débat concomitante a été en effet adoptée, c'est bien parce que les élus de la majorité présidentielle se sont prononcés sans cela, il n'y aurait pas eu adoption. Tout cela montre clairement qu'il était souhaité que toutes les propositions puissent venir sur la table. Il y a eu en effet deux dossiers qui ont été déposés auprès de la Commission nationale du débat public. Il a été rappelé tout à l'heure dans quelles conditions, celle du Grand Paris l'avait été, avec une procédure spéciale de trois documents, je ne vais revenir là-dessus, mais qui tout à fait novatrice et c'est la première fois que cela se passe ainsi dans un débat public en France. Celui d'Arc Express qui concerne formellement les deux arcs, le tracé sud et le tracé nord. C'est cela qui a fait l'objet de la saisine de la Commission nationale du débat public et, c'est sur la base de chacun de ces deux dossiers qu'elle a ouvert la consultation.

Maintenant sur la deuxième partie de votre intervention et avant que mon collègue, Monsieur POGGI, intervienne, je voudrais dire la chose suivante, nous avons encore quelques semaines, plus exactement nous avons un délai formel jusqu'au 31 janvier 2011, pour la consultation du public avec un intermède tout à fait important, c'est que d'ici au 31 décembre, toute une série d'institutions peuvent faire connaître leur avis sur le projet du Grand Paris, et là encore, c'est une disposition de la loi du 3 juin. Dans ces institutionnels, y figurent le Conseil régional, les Conseils généraux, les communes, toutes les communes, pas seulement celles traversées par le réseau de métro du Grand Paris, y figurent Paris métropole en tant que Syndicat d'Etude, figure l'atelier internationale du Grand Paris, figure le STIF et l'AMIF (Association des Maires d'Ile-de-France), donc je n'ai pas beaucoup de doutes sur le fait que, si telle ou telle de ces institutions, notamment le STIF, le souhaite, il lui est loisible de prendre un avis par écrit sur le projet du Grand Paris. Plus fondamentalement, le dialogue est en effet, totalement ouvert avec le STIF au-delà du 31 janvier 2011, sur toutes les modalités qui doivent être incorporées dans la conception d'origine du réseau de métro, celle notamment concernant l'exploitation future dont il aura la responsabilité et la maintenance de ce système.

Enfin, là encore, sur le plan des travaux pratiques, nous sommes à la disposition des communes, en l'occurrence Rueil et Suresnes, nous sommes à leur disposition dans cette phase des semaines qui courent pour examiner plus en détail, s'il est nécessaire de le faire, avec les ajustements qu'ils estimeront nécessaires de faire, de façon à avoir un projet qui corresponde le plus près possible d'une part, à ce qu'ils considèrent comme les attentes, du point de vue des dessertes et, donc la capacité des facilités de transport des habitants et passagers et d'autre part, des capacités de valorisation des potentiels économiques. Donc nous sommes à leur disposition. Je préfère le redire.

Fabrice POGGI : Je voulais préciser trois points. Le premier point a déjà été évoqué par Monsieur VERON sur le fait que les Arcs ouest et est ne sont pas inscrits au débat public.

Néanmoins, ils constituent un éclairage qu'il nous convient de regarder. Cet éclairage, deuxième point, nous montre qu'il y a des gares prévues sur Rueil. Arc Express se caractérise par un nombre de gares qui est supérieur au métro Grand Paris. La question que je pose et qu'il faudra peut-être poser à Saint-Cloud. Cette vitesse qui est inférieure, quelle en est la conséquence sur la « désaturation » et sur le report modal, à la fois le report des lignes actuelles saturées sur le nouveau réseau et aussi le report des voitures sur les transports en commun ? Enfin, troisième point que je voulais évoquer, c'est aussi un rappel, j'avais pris connaissance au début des débats publics Arc Express, c'est environ 6 milliards, aujourd'hui lorsqu'on a donné des Arcs ouest et est, on est passé à 8 milliards. J'ai lu dans la presse spécialisée que parfois il y avait 10 milliards. Je pense qu'il y a un flou et je ne trouve pas forcément cela en débat et que l'on pourra peut-être évoquer à Saint-Cloud.

François LEBLOND : On continue.

Christine URIBARRI : Monsieur avec la chemise bleue en bas à ma gauche.

Emmanuel BERTRAND, Conseiller municipal de l'opposition « Ensemble, Changeons Rueil » : Merci. Bonsoir, Emmanuel BERTRAND, Conseiller municipal d'opposition de Rueil-Malmaison. Je voudrais justement vous poser une question à la fois toujours un peu locale, au sujet de la localisation de la gare, mais plus généralement sur la philosophie du débat public. J'ai l'impression un petit peu bizarre depuis le début de cette soirée, car justement le but d'un débat public et de la démocratie participative, est de sonder directement l'avis des populations, j'ai l'impression que se dégage une sorte de majorité de la salle pour dire que le choix n'est pas le meilleur qui puisse être fait pour la localisation de la gare à Rueil et, on a l'impression que vous le prenez un peu comme une attaque personnelle, que vous vous arcboutez manifestement sur « *ce sera notre choix prioritaire mais nous étudierons par la suite une éventuelle deuxième gare* ». Je ne comprends pas la façon de procéder. Si vous voulez, j'ai l'impression que les élus municipaux, la majorité municipale a été élue sur un programme. Elle est tout à fait légitime dans l'exercice de ses responsabilités, mais, elle n'a pas reçu mandat pour décider où serait la gare. Il me semble que le principe même de la démocratie participative, c'est de vous dire que vos interlocuteurs principaux sont les Rueillois eux-mêmes et pas forcément les élus. Il me semble qu'il serait indispensable de tenir compte de l'atmosphère qui a l'air de se dégager de la salle pour dire qu'il y a un peu un désert de transports dans Rueil-Malmaison et qu'il faudrait peut-être penser que ce soit la priorité en termes de localisation de la gare, que de remédier à ce désert.

Je vous remercie.

Applaudissements

Isabelle RIVIERE : Non, on ne le prend pas du tout pour des attaques personnelles le fait que vous vous exprimiez. Si on est là ce soir, c'est bien pour vous écouter et d'ailleurs on l'a anticipé puisque depuis le mois de septembre, on est dans des échanges réguliers avec le fait que l'on a pris en compte cette demande et ce que vous appelez ce désert, c'est-à-dire cette demande de transport sur le Plateau. On ne le prend absolument pas comme une attaque

personnelle. Simplement, contrairement à Arc Express - il faut faire des différences entre les deux projets- qui n'a pas des variantes et pas de réseau de référence. Nous, on a un réseau de référence et on explicite la raison pour laquelle on a posé des gares là et pas ailleurs. Ce n'est pas pour dire que c'est le meilleur endroit. On explicite les raisons qui nous ont conduits à positionner une zone de pertinence plutôt qu'une autre puisqu'effectivement, comme on le voit dans les débats, cela suscite des interrogations et on est là pour expliciter. On a explicité la raison pour laquelle on avait posé une implantation de gare sur Rueil-Centre et Rueil-les-Guillaeries. On a en même temps écouté ce que nous disait la population et les élus de Suresnes d'ailleurs et de Rueil, qui nous ont demandé de regarder plus avant ce qui se passait sur le Plateau, sur le Mont-Valérien donc, on a fait cette proposition-là. Au contraire, on est à votre écoute et c'est là tout l'intérêt du débat public que vous puissiez vous exprimer, que vous puissiez nous dire là où vous sentez que vous avez des besoins puisque. C'est vous qui habitez Rueil. On est là à votre écoute et je pense que dans la présentation, on l'a justement pris en compte.

François LEBLOND : Allez, continuer.

Christine URIBARRI : La question suivante, Madame au milieu, au 4^{ème} rang.

Monique BOUTEILLE, Maire adjoint au transport et à l'urbanisme de Rueil-Malmaison : Oui bonsoir, Monique BOUTEILLE, Maire adjoint aux Transports à Rueil-Malmaison.

François LEBLOND : Je suis très heureux de vous entendre, madame, je demanderais à notre amie de voir s'il peut y avoir un tout petit peu de personnes qui ne soient pas Maire adjoint qui puissent parler un peu dans la salle en plus de ceux qui se sont exprimés mais vous avez la parole, Madame. Les élus du suffrage universel, c'est la démocratie, je suis d'accord. Dans des réunions comme celle-ci, nous avons toute une série de personnes qui s'expriment aujourd'hui parce qu'ils ne s'expriment pas ailleurs, donc c'est bien qu'on les entende et c'est bien qu'on vous entende aussi.

Monique BOUTEILLE : Monsieur le Président, je vous remercie. Je pense qu'effectivement il y a un certain nombre d'éléments qui ont été présentés ce soir et je vous en remercie. D'une part sur un projet que vous avez porté bien avant peut-être que les élus et la population aient pu enrichir vos réflexions. Je crois que Madame RIVIERE a présenté un certain nombre de points tout à fait particuliers pour répondre aux attentes des élus qui n'ont pas attendu la réunion de ce soir pour bien évidemment, faire valoir les préoccupations des Rueillois du Plateau, de Mazurières, du Mont-Valérien, qui représentent effectivement une population importante, très mal desservie et je peux vous dire que les travaux que nous menons, les réunions que nous avons avec la population dans les Conseils de village, nous ont bien sûr nourris de ces réflexions que vous entendez ce soir. Je voudrais simplement dire sur les précisions qui ont été souhaitées et demandées, que vous avez prises en compte et c'était ceci que je voulais ajouter en vous remerciant, en attendant que cette proposition d'étude sur ce Plateau soit vraiment ajoutée à ce débat et en tous les cas, nous vous en remercions par avance.

Applaudissements

Christine URIBARRI : Merci Madame. Une prochaine question ? Le long du mur, un Monsieur avec des lunettes qui a le bras levé depuis un certain temps.

Pierre MERCKY, habitant de Rueil : Pierre MERCKY, non élu, retraité mais se préoccupant quand même du développement économique, notamment pour les générations qui viennent. Nous avons donc deux gares. Qu'elles soient d'un côté ou de l'autre du RER A actuel, est-ce que la facilité de communication entre les deux gares fera l'objet d'une étude particulière ? Deuxième question, les gares, quelle est la politique de parking ? Troisièmement, une question de bétotien. Pourquoi y a-t-il une variante qui irait à Versailles Matelots plutôt qu'à Versailles Chantier, parce que moi dans mon petit esprit, je peux m'imaginer avoir envie d'aller et avoir besoin d'aller à Versailles-Chantier mais pas spécialement à Versailles Matelots que je ne connais pas.

François LEBLOND : Je vous remercie monsieur d'avoir élargi le débat comme je l'avais souhaité tout à l'heure. Je pense que ce sont des questions importantes. La question des parkings est une question qui se pose partout. La question des parkings, ce n'est pas seulement une question de Rueil donc vous élargissez le débat. La question qui concerne les gares de Versailles Chantier et Versailles Matelots, c'est une question qui est plus large que le débat directement de Rueil et donc Madame RIVIERE, est-ce que vous pouvez répondre sur ces sujets-là ?

Isabelle RIVIERE : Je vais répondre sur la première question. Je vais laisser la deuxième question à Monsieur VERON. La question a déjà été posée mais on va essayer d'y répondre. On a donc proposé une implantation de gare sur ce village de Rueil à la limite avec les Guillaumes de façon à soutenir le développement économique mais, pas uniquement, puisqu'effectivement, il y a déjà des habitants sur ce quartier-là. Il suffit de s'y balader et, les photos que l'on a montrées à l'écran, le présente bien. Par ailleurs sur Nanterre, il y a un certain nombre de développements qui sont attendus et je pense qu'on peut être conscient du fait que le Maire de Nanterre, au-delà du développement économique, soit intéressé aussi par la question de l'habitat et fasse en sorte, comme il l'a toujours dit, que la mixité de logement et sociale soit présente sur son territoire. Donc pour répondre plus avant à votre question. A partir du moment où on implante une gare, il faut réfléchir à la façon d'y accéder le plus facilement possible.

On va se retrouver avec deux gares. Une gare sur ce nouveau quartier, il y a une gare de la ligne A qui est la 9^{ème} avec 24 000 entrants en heure du pointe du matin, je répète ce que j'ai dit tout à l'heure, la Société du Grand Paris ne peut pas travailler seule au projet de transports. Ce sera une question qui sera étudiée avec le STIF, sachant qu'on a les mêmes enjeux. Il n'y a pas deux façons différentes de voir les projets. L'objectif, c'est de faire en sorte que l'ensemble des habitants puisse accéder le mieux possible à ces gares. Si c'est nécessaire de les relier, il est évident que la desserte bus, ce que l'on appelle le réseau de surface, sera là pour cela, de façon à ce qu'on puisse améliorer les déplacements des habitants.

François LEBLOND : Et sur Versailles Matelots et Versailles Chantier ?

Marc VERON : Sur Versailles Matelots et Versailles Chantier, c'est la bonne illustration d'un débat au moment où nous avons rédigé le dossier communiqué à la Commission nationale du débat public. La commune de Versailles, les acteurs de Versailles n'avaient pas choisi entre ces deux hypothèses. Donc, par honnêteté intellectuelle, nous les avons fait figurer comme une alternative dans le dossier de débat public. Depuis, il y a eu une réunion à Versailles qui a opté pour les Matelots. La raison en est de développement économique dans la mesure où les Armées restituent 63 ha de terrain à cet endroit-là et que la commune de Versailles considère, que c'est la principale opportunité de loger de l'activité et du logement qui existent aujourd'hui sur son territoire. Pour vous faire une confidence que nous avons déjà faite publiquement à Versailles. Pour nous, c'est une complication technique. Ce n'est pas une simplification, c'est une complication. Je suis prêt à vous expliquer pourquoi. A partir du moment où la commune de Versailles considère fortement que d'un côté, Chantier est sans espoir d'aucune extension possible surtout, dans un quartier où on ne construit pas sans obéir, sans respecter toute une série de contraintes que vous comprendrez, compte tenu de la proximité évidemment du Château et, totalement saturée et que de l'autre, il y a une capacité d'expansion évidemment, son arbitrage – et nous le suivons – a été rendu en ce sens. Cela montre que chaque maillon du réseau est dépendant de ce qui se passe en amont et en aval parce que du coup, comme l'option a été prise par les Versaillais des Matelots, cela a une incidence sur la position en aval que souhaite la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Ce n'est pas au même endroit que l'on peut envisager cette gare, dès lors que la préférence de Versailles va vers les Matelots. Vous voyez l'extraordinaire dépendance et interdépendance. Cela me fait dire au passage que nous avons un peu de mal à considérer comme certains le voudraient que la ligne desservant Versailles ne se fasse pas, ce qui supposerait que l'on ait un terminus à Rueil, ce qui paraît un peu délicat à considérer. Il y a des raisons fortes d'aller à Versailles. Elles tiennent essentiellement à la nature des projets de la municipalité de Versailles qui les a déjà fait connaître. Je souhaite qu'ils connaissent toute l'ampleur possible du point de vue de la communication, de façon à ce que tout le monde puisse juger des raisons en effet, de traverser en sous-terrain la plaine de Versailles pour aller se connecter à celle-ci.

François LEBLOND : Continuez.

Didier SERRAT : Merci Monsieur le Président. Je voudrais vous préciser que vous avez la possibilité de poser des questions par écrit. Les hôtes ont des papiers, des supports pour recueillir vos questions par écrit auxquelles il sera répondu ultérieurement par internet. Pour le moment, nous n'en avons pas encore eu. Une question de ce côté-là, Monsieur ?

Arnaud FOISSARD, habitant de Rueil : Bonsoir, Arnaud FOISSARD, j'habite le quartier. Je suis également père de famille. La question précédente me coupe un peu l'herbe sous les pieds par rapport à la question que je voulais poser. En voyant cette alternative vert clair, je refaisais le lien avec une précision de distance qui avait été apportée par une question précédente, qui nous rappelait que ce quartier qui manquait de desserte, était justement à 4

kms de la gare du RER et avec une autre moyenne que vous aviez calculée monsieur le Président, qui était la distance entre chaque station. En regardant la carte, je me disais que notre quartier était à 4 kms de la gare RER et ma question était justement de quoi dépendait le tracé vert foncé ou vert clair ? Néanmoins peut-être, peut-on imaginer un tracé, un petit peu plus tortueux, pour aller à Versailles Matelots et donc, la question était de savoir si une gare suivant celle de Rueil qui est vraiment en limite de commune – ce qui a déjà été signalé – était envisageable ?

Marc VERON : Vous l'avez compris, nous raisonnons dans le cadre d'une enveloppe qui sera appréciée au moment des choix. Elle sera appréciée par l'Etat et par la Région parce que les questions de financement qu'on s'envoie à la figure, cela n'a pas beaucoup de sens. Aujourd'hui, nul n'a la capacité de financer en totalité, les projets de transports. Pas davantage la Région avec ce qu'elle appelle le plan de mobilisation, qui n'est absolument pas bouclé. Pas davantage l'Etat, si on veut considérer l'ensemble représenté à la fois par ce grand réseau de métro et les besoins exprimés pour moderniser, pour développer un certain nombre de moyens dans l'espace de temps situé entre maintenant et 2025.

A partir de là, il faut faire extrêmement attention, à chaque fois que nous envisageons un tracé additionnel. Il y a un certain nombre d'expressions qui se sont faites jour hier ou aujourd'hui, je ne sais plus, s'agissant du nord du Val d'Oise. Chaque fois que l'on envisage une gare additionnelle, pour tout vous dire, il y a un certain nombre de propositions qui nous ont été faites bien entendu, dans le cadre de ce débat public. Le contraire vous étonnerait beaucoup. Il faut regarder ce tracé, où cette gare amène versus les coûts qu'ils génèrent. C'est cet examen objectif qui doit être fait. Si bien entendu une gare nouvelle ou un crochet de tracé emporte toute une série de décisions d'investissements derrière, favorise de nouvelles polarités, il faut y regarder, nous ne sommes pas hermétiques, mais encore faut-il à chaque fois que cette balance puisse être faite. C'est le raisonnement que nous avons tenu à Versailles « Vous avez un projet parce que vous avez 63 ha de foncier disponible. Nous vous demandons de le décliner fortement parce que c'est de nature à peser dans la décision finale ». De la même façon, Saint-Quentin-en-Yvelines souhaitait avoir une gare ce que nous avons ouvert dans le dossier de débat, mais, sans le formaliser très nettement. Ils ont des arguments. Nous leur avons dit il faut que cette expression vienne sur le devant de la scène avec tous les arguments qu'elle soutient parce qu'on ne va pas ouvrir une gare simplement pour vous faire plaisir. Si les raisons sont fortes, il y aura bien sûr toutes les raisons de vous suivre mais il faut qu'à chaque fois il y ait ce retour fort.

François LEBLOND : Monsieur le Président, la question qui était posée était de savoir si, tout en gardant la gare de Versailles Matelots, supposant que ce soit la solution, on a l'impression que c'est une solution qui recueille le plus de suffrages de la part des élus versaillais autant qu'on peut le savoir, je pense que c'est un peu dans cette direction qu'ils vont.

On vous a demandé si, en dépit de cela, il pouvait y avoir des infléchissements dans le tracé entre Rueil et Versailles qui pourraient faciliter le dialogue avec la population de Rueil sur ce sujet. Je dis cela parce que comme vous avez fait une étude très importante

d'environnement. Je sais que cette étude d'environnement a commandé un certain nombre de conclusions en matière de tracé. Pouvez-vous nous dire quelque chose sur un tracé comme celui-là ?

Marc VERON : Je croyais vous avoir dit que chaque cas de figure, à partir du moment où il y a une demande modification ou une demande d'ajout, s'examinait en particulier, qu'il fallait faire la balance entre les avantages et les inconvénients. Effectivement, on a fait une étude d'évaluation environnementale avec une bande passante de 3 kms de manière à ne pas nous enfermer sur un réseau strict. Donc, tout cela encore une fois, mais faisons-le rapidement parce que nous sommes début décembre et que le temps court. Tout ce que vous estimerez devoir être analysé encore une fois dans un laps de temps significatif, jusqu'au 31 janvier, on peut le faire sans difficulté. Je le suggère parce que cela me paraît le sens même du mandat représentatif par le truchement des élus. Je le suggère parce que c'est comme ça que les choses peuvent s'ordonner. Nous sommes évidemment totalement prêts à étudier tout ce que vous souhaitez.

Didier SERRAT : Merci Monsieur le Président. Une question, je vois une main là-bas ?

Jacob PINTO, Consultant en transport : Bonsoir Monsieur le Président. Bonsoir mesdames, messieurs, je voulais exprimer d'abord un regret et puis une opinion.

Didier SERRAT : Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît.

Jacob PINTO : Jacob PINTO, je suis Consultant transport et Rueillois. J'aimerais si c'est possible que l'on ait le grand huit sur le grand écran. Le regret que j'ai, c'est que Rueil ait été placée sur la boucle extérieure, c'est-à-dire qui va de La Défense à Versailles, Saclay, Orly, etc. et, non pas sur la boucle plus proche près de la Seine, laquelle suit le T2. Si j'ai bien suivi votre dossier, vous avez suivi le T2 parce que vous pensez pouvoir installer cette infrastructure en surface du moins en partie, ce qui est louable, mais du coup vous doublez une infrastructure existante et vous laissez de côté tout un pan des Hauts-de-Seine qui reste non traversé. Sur cette option de fonds, on voit Rueil effectivement sur la boucle extérieure. Or, cette boucle extérieure, Monsieur VERON y a fait allusion, elle a quelques fragilités. Elle devrait évoluer et il est possible que ces évolutions ne soient pas de nature à favoriser Rueil et encore moins à favoriser deux gares à Rueil. S'il ne devait y avoir qu'une gare à Rueil, il me semble justement, cela a déjà été évoqué, mais je vais essayer de le montrer d'une manière un peu plus précise, elle devrait être au sud.

J'ai préparé une carte puisqu'une carte, c'est un outil de communication assez puissant. J'ai amené la mienne, celle-ci, voici Rueil-Malmaison. Le RER A, qui est à l'extrême nord et l'A86 dont, deux entrées sont à l'extrême nord et une entrée est à l'ouest. Vous voyez tout de suite qu'il y a un certain déséquilibre des choses. Cela a été dit plusieurs fois, mais je pense qu'il est bon de l'avoir en visuel. L'*hinterland* de la gare, c'est-à-dire la zone à partir de laquelle on ira aisément, c'est un tiers nord de la ville et si on ajoute éventuellement les lignes de bus qui desservent le centre-ville, on a à peu près, une petite moitié de la ville qui est efficacement desservie par le RER A. C'était déjà indiqué, mais je préfère le mettre de

manière nette. Par rapport à cela, Arc Express a fait un choix, le but ici n'est pas de discuter entre les deux projets, ils sont très compliqués à comparer et, dire que l'un est supérieur à l'autre, est d'une extrême complexité. Je m'en tiens simplement à l'implantation des gares. L'implantation des gares d'Arc Express effectivement complète de manière assez rationnelle l'implantation du RER A. Si on revient et là je vais être de votre côté Monsieur le Président, entre le local et le global, c'est-à-dire la fameuse boucle extérieure. La fameuse boucle extérieure, on vient de parler des Matelots. On vient de parler de la gare précédente et de celle de Nanterre-La-Folie et la gare suivante est effectivement celle de Versailles les Matelots. Si on trace un trait entre les deux, la ligne droite ne passe pas du tout à l'extrême nord de Rueil, la ligne droite, elle passe en plein centre, voire côté sud à peu près dans la bande verte dessinée. Donc, vous créez une déviation pour aller desservir le quartier extrême nord de Rueil avec Rueil-sur-Seine, avec les Guillaeries, - on en parlé mille fois, je ne vais pas revenir là-dessus – j'ai fait un petit calcul, cela représente plus d'un kilomètre de déviation. Plus d'un kilomètre, Monsieur VERON a parlé de 80 millions pour une gare. Pour un kilomètre en sous-terrain, c'est du même ordre de grandeur. Cela fait 80 millions de plus qui sont à la charge du projet pour desservir une gare qui est discutable par rapport à d'autres projets. Le problème n'est pas seulement économique, il est socio-économique. C'est-à-dire quand vous faites une déviation pour aller là-haut, vous perdez du temps.

A 85 km/h de moyenne, vous perdez près d'une minute à aller desservir cette gare avant de descendre à Versailles. Pour desservir cette zone-là, on pénalise tout un tas d'emplois, tout un tas de pôles de développement à Versailles, à Saclay, à Massy et à Orly et donc, cette gare-là se justifie peu même dans la philosophie d'ensemble du Grand Paris qui est celle de rejoindre des pôles de développement de manière aussi efficace que possible. Je voulais terminer là-dessus, j'aimerais qu'on puisse évoquer la possibilité de basculer les priorités, c'est-à-dire d'implanter la gare de référence au sud et d'évoquer la possibilité d'une seconde gare au nord. Merci.

Applaudissements

Didier SERRAT : Merci monsieur. Je vous propose de prendre une autre question et ensuite, la Société du Grand Paris pourra répondre de manière plus globale.

Camille BARRÉ, Militante communiste : Bonsoir, Camille BARRÉ. Je me posais l'interrogation suivante sur ce qui avait motivé en gros tout à l'ouest ou au sud, mais assez peu à l'est. Il y a une grande partie de la population qui vient travailler sur l'ouest dont on pourrait faire l'économie dans les transports en commun. Il aurait été beaucoup plus heureux me semble-t-il, d'orienter cette configuration plutôt sur l'est, Boissy Saint-Leger, Villecresnes, Villeneuve-Saint-Georges, créer des emplois et envisager un Grand Paris beaucoup plus harmonieux et solidaire qu'une fois de plus, s'installer dans une logique de concurrence des territoires et, de capter une fois encore, toutes les richesses.

Didier SERRAT : Est-ce que vous voulez répondre sur ces deux points complémentaires, s'il vous plaît ?

Marc VERON : En partie, parce que je vais laisser mes collègues le faire également. Je peux vous dire que pour ce qui concerne toute la partie sud qui est proposée aujourd'hui en débat public, il n'y a pas d'interrogation de ceux que nous rencontrons. Nous en sommes à 6 ou 7 réunions, convergence absolument parfaite. Sur la qualité du tracé, la pertinence des gares, etc. Plus à l'est, si vous pensez plus à l'est de Paris, il y a outre le fait que cette rocade dessinée depuis Noisy Champs vers Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran, est maintenant un fait acquis. Cela a été vigoureusement contesté lorsque cette proposition a été émise, aujourd'hui, c'est un fait acquis. J'observe que même la Région s'y est ralliée. Il ne semble pas qu'il ait de contestation supplémentaire. Et il y a ce qui n'apparaît pas nécessairement sur nos cartes, parce que c'est un projet ferroviaire, il y a cette proposition qui a recueilli l'assentiment des élus de la Seine-Saint-Denis de prolonger au sud, la tangentielle nord qui va arriver à Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay et son raccord sur la rocade rouge au niveau de Champigny. C'est, encore une fois, un accord qui a été trouvé entre les élus de la Seine-Saint-Denis. Ce ne sont d'ailleurs pas tout à fait des travaux négligeables quant à leur montant. Maintenant par rapport à la question que vous posez avec votre carte à l'appui. En fait, votre observation est à deux entrées.

Premier doute que vous avez exprimé plus ou moins sur le fait que ce tracé vert se fasse au-delà de Rueil et puis, par ailleurs, mais là vous supposiez que le tracé se ferait, en optimisant la liaison depuis Nanterre par Rueil jusqu'à Versailles. Sur ce deuxième point, je vous accorde que la ligne droite est le plus court chemin pour aller d'une gare à l'autre. J'aurais quelque mal à discuter ce point. Après la considération est de savoir si la gare est optimale du point de vue des clauses, encore une fois, de desserte, de développement, etc. Ce que je voudrais surtout vous dire, il me semble que le choix de Versailles, qui est quand même une des très grandes villes de la Grande Couronne avec ses 100 000 habitants, a été délibéré en ce sens que nous supposons qu'il y avait pour Versailles, une forte capacité à s'insérer dans le tissu de l'agglomération parisienne et donc, de pouvoir alors qu'elle en a toujours été un peu extérieure, d'y entrer avec ses projets. Après de savoir s'il est plus optimum de mettre la gare aux Matelots, etc. Nous n'avions pas d'idée préconçue. Ce sont eux qui se sont exprimés en ce sens.

Le territoire de Saint-Quentin devait inévitablement exprimer le souhait d'avoir une gare. Ils ne sont pas encore tout à fait d'accord sur la localisation parce que là il y a, outre des considérations économiques, des considérations écologiques fortes qui jouent dans le choix. Donc, nous les avons priés de trouver entre eux un accord, faute de quoi, la décision impartirait au Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris, ce qui est toujours plus mal commode dans ces conditions-là que procédant d'un consensus. La réalité de cette boucle verte au sud de Rueil, elle tient à la fois à ce pôle Versailles-Saint-Quentin, qui est un des grands pôles, me semble-t-il, du point de vue population et du point de vue des potentiels économiques, industriels et autres, mais c'est aussi évidemment, la question de Saclay, savoir ce que l'on veut faire de Saclay et de savoir si on veut se donner les moyens d'en faire un grand cluster de rang mondial, ce qui suppose de l'investissement privé, dans des proportions incomparablement supérieures à ce que peut-être l'investissement public.

Or le constat sur 25-30 ans est clair, il n'y a eu aucun investissement privé, aucun, sauf Danone, accolée à Polytechnique. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il n'y a pas d'infrastructure de transports. Donc, la question se pose sous cet angle (c'est le 2^{ème} chapitre) que voulons-nous faire de Saclay ? Si on veut laisser Saclay en l'état, ce n'est pas compliqué, il suffit de ne rien faire. Si on veut en faire un cluster, il faut se donner les moyens de le faire. C'est-à-dire qu'il faut se donner les moyens d'avoir à côté des grands établissements d'enseignement et de recherche, il faut avoir de l'activité économique pure, de l'activité de marché donc portée par des intérêts privés. Enfin, il y a toute la partie qui est au-delà de Saclay à l'est qui est Palaiseau, Massy qui sont de grandes villes et le territoire d'Orly qui est constitué aujourd'hui de quantités de friches désespérément vides depuis 20 ans, faute là encore d'infrastructure de transports.

Donc, il y a des intérêts économiques majeurs qui s'attachent à cette ligne verte, le développer est un facteur de coût, c'est clair, dont à l'évidence le nombre de gares est réduit parce que les espaces sur lesquels nous pouvons rencontrer ces capacités de développement sont peu nombreux et qui fait débat à cause de cela par rapport à d'autres tracés où l'on voit évidemment des gares tous les kilomètres et demi, tous les deux kilomètres, tous les deux kilomètres et demi où là, l'évidence est incomparablement plus forte à l'œil. Maintenant l'œil est parfois trompeur. Donc, encore une fois, il faut savoir encore une fois en termes de stratégie ce que l'on veut faire de cette partie sud du territoire parisien.

Isabelle RIVIERE : Juste un complément par rapport à l'exposé très clair de Monsieur qui est Consultant en transport. En fait, la ligne rouge est souterraine, donc c'est une grande différence par rapport au T2 et là, il s'agit bien d'une complémentarité et là, nos collègues de la RATP pourraient aussi prendre la parole. C'est-à-dire que le T2 est en limite de saturation. Donc, l'objectif de la ligne rouge est justement de permettre de lui apporter un ballon d'oxygène. On est donc bien dans la complémentarité. On n'a que deux stations communes à La Défense et à Issy-les-Moulineaux. Il y a aussi un autre élément. Le T2, c'est une desserte très fine, un tramway, c'est à peu près 270 personnes. Notre métro automatique, c'est 1 000 personnes. On n'est donc pas du tout dans les mêmes équations. On n'a pas le même tracé, même s'il est proche, on n'a pas les mêmes fonctionnalités. Donc, il s'agit bien de complémentarité et d'anticiper ce qui se passe déjà, c'est-à-dire un effet de saturation du T2 qui est extrêmement emprunté.

Didier SERRAT : Merci Madame, Merci Monsieur le Président. Monsieur est ce que ces réponses éclairent bien la problématique que vous posiez ?

Jacob PINTO : Quand je parlais de fragilité, je ne parlais pas de la menace sur la boucle, mais je parlais de l'évolution de la boucle. Je pense qu'elle se fera si le projet se fait. Il y a le côté synthèse avec Arc Express qui est un gros dossier, mais qui concerne peu cette boucle extérieure par rapport au projet Arc Express. Vous avez peut-être mal interprété ou je me suis mal exprimé. Je pense que la boucle elle-même évoluera, peut-être vers une synthèse avec une ligne à grande vitesse en contournement ouest ou autre chose mais pour moi, elle évoluera. Une des faiblesses qu'elle a, c'est qu'on n'y roule pas assez vite. Quand vous avez

une distance entre gares de l'ordre du kilomètre, le temps que le train monte en puissance jusqu'à 80/100 km/h, il doit déjà freiner donc une telle vitesse est parfaitement adaptée. Là vous avez des inter-stations de 5 à 10 kilomètres donc vous pouvez avoir des trains beaucoup plus rapide qui monte à 200 km/h. A partir de 4 à 5 kilomètres, on peut avoir des trains qui montent en vitesse pour redescendre. Il y a tout un problème d'adéquation du matériel roulant, il y a des problèmes de compatibilité ou de complémentarité avec des projets de ligne à grande vitesse, c'est un peu compliqué, mais c'est ce message-là que je voulais indiquer. Je pense que cette boucle évoluera, mais je n'ai pas dit qu'elle s'arrêterait à Versailles ou ailleurs.

Didier SERRAT : Merci Monsieur. Une question ?

Paul LAPREVOTE, Citoyen : Paul LAPREVOTE. On parle du général vers la desserte des Hauts-de-Seine vers les aéroports. Dans une vie antérieure, monsieur VERON, connaît bien le problème. A quelle échéance, si le projet Grand Paris est retenu, la desserte des aéroports sera prévue ? 2018 ? 2023 ? 2030 ? Puisque de toute façon, en matière de très gros travaux d'infrastructure, tout chiffrage n'est jamais tenu. Quand on a l'ambition, comme le rappelait le Secrétaire d'État au Tourisme, ce matin, au Ministère des finances, que l'on veut garder à Paris, le fait d'être une capitale mondiale d'attractivité, de congrès et attendre 45 ans pour desservir Roissy avec le cœur de Paris, cela montre qu'il y a des problèmes de réflexion à avoir sur les problèmes de transports. Merci.

Didier SERRAT : Merci Monsieur.

Marc VERON : Je crois que là-dessus, les avis sont assez partagés. Paris est aujourd'hui la dernière capitale à avoir une desserte directe entre son aéroport principal ou ses aéroports puisqu'il y en a deux et le cœur même de la cité. C'est un exemple totalement unique et absurde. Il ne faut pas compliquer le modèle. Pour relier un aéroport au cœur de la cité, il ne faut pas faire de rupture de charge, il faut y aller directement. Donc, tout mode tortueux à la française, du type VAL, qui introduit une rupture de charge, c'est une pénalité tout à fait insupportable. Par ailleurs, votre question me fait dire la chose suivante, c'est que bien entendu la desserte des aéroports est faite au tarif métropolitain donc, ne fera pas l'objet d'une tarification spéciale du type « CDG Express » qui était totalement conçu sur une base commerciale étroite, celle des contributeurs des passagers de haute contribution des compagnies aériennes, à 30 € le passage. Ce n'est pas cela qui est visé et comme c'est au tarif métro, c'est aussi fait pour les gens qui travaillent sur la plateforme. La plateforme est diffuse. Avant d'aller se préoccuper des ramifications pour aller aux différents endroits où sont employées les personnes, il faut d'abord un point d'arrivée principal. Il y a 100 000 emplois à peu près qui sont concernés sur Roissy-Charles-de-Gaulle et une bonne trentaine sur Orly, je pense que là, il n'y a pas photo, sur la nécessité urgente de desservir en direct ces deux plateformes aéroportuaires.

Isabelle RIVIERE : Au-delà des emplois directs, il y a 240 000 emplois indirects aussi sur ces deux plateformes aéroportuaires, ce qui est considérable. Il faut savoir aussi qu'à La Défense, il y a 80 % des personnes qui viennent en transport en commun et, du fait de la

difficulté d'accéder aux plateformes aéroportuaires pour les gens qui y travaillent, il n'y a que 15 % qui y accèdent en transport en commun. Donc on voit bien qu'au-delà des voyages d'affaires, il y a aussi une nécessité pour l'emploi à faire en sorte que nos lignes arrivent jusqu'à ces deux aéroports.

François LEBLOND : On va prendre une dernière question parce que nous arrivons au terme de ce débat. Une dernière question ?

François RENEVIER, Citoyen habitant le quartier Buzenval : Je suis François RENEVIER, j'habite ce quartier de Buzenval où on se trouve actuellement. On parle pour Rueil de la ligne verte. Or, il se trouve quand on habite ici et que l'on veut aller à Paris ou à La Défense, on va prendre le train au Val d'Or ou à Saint-Cloud. Ma question concerne la ligne rouge et pourquoi cette ligne est rigoureusement parallèle au T2, à la limite elle, entre La Défense et Saint-Cloud, et pourquoi est-ce qu'on implante des gares dans des secteurs où il y a déjà entre 3 et 5 gares qui desservent ces directions et pourquoi cette ligne ne passe pas un petit peu plus haut sur le Mont-Valérien où vous êtes en train de faire des études ?

Applaudissements

Isabelle RIVIERE : Comme on l'a dit, le T2 a une desserte très fine. Ce n'est pas du tout l'objectif du métro Grand Paris qui lui, va venir désaturer et qui va permettre de relier plus vite. On a vu qu'il n'y avait que deux stations communes, La Défense et Issy-les-Moulineaux, la recherche du Grand Paris, c'est aussi de desservir la densité, c'est-à-dire que l'on mette les stations là où il y du monde et, là où on peut faire en sorte qu'il y ait une attractivité, qu'on puisse répondre à la demande et, qu'il y ait moins d'utilisation de la voiture particulière. Il y a une nécessité à passer là parce qu'effectivement les populations concernées, on l'a vu aussi sur Suresnes avec la gare que l'on se propose d'implanter sur Suresnes-Centre, c'est parce qu'en fait il y a de l'habitat et il y a des habitants sans réponse pour Suresnes-Centre. Donc, on voit bien qu'on est effectivement proche du tracé du T2 mais, on n'a pas du tout les mêmes effets et nous, on cherche vraiment la complémentarité entre ces deux modes.

François LEBLOND : Nous allons mettre fin à ce débat qui, à mon avis, a été très riche. Je crois et c'est tout à fait normal, que dans une salle comme celle-ci, il y ait des points de vue divers, parce que nous sommes sur une ligne proposée par la Société du Grand Paris qui a une vocation à servir l'ensemble de l'Île-de-France. C'est tout à fait normal que les personnes qui sont sur le trajet, se demandent « Sommes-nous bien desservies ? ». Je crois qu'aujourd'hui, dans ce débat, nous avons pu poser les problèmes globaux et je remercie les derniers orateurs d'avoir ouvert le débat comme ils l'ont fait.

Je crois que la Société du Grand Paris a entendu certaines contestations dans les objectifs qui sont les siens. Je crois qu'elle a aussi entendu qu'il fallait réfléchir à certaines évolutions puisqu'elle a annoncé qu'elle se préparait à cela. Je crois que c'est le but d'un tel débat. Ce n'est pas une conclusion, mais je voudrais vous remercier, vous le public ici présent, il y en a déjà un bon nombre qui sont partis donc, c'est la raison pour laquelle je pense qu'il faut qu'on arrête cette soirée. Vous remerciez de la variété des questions que vous avez posées,

Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

pour la sincérité. Votre esprit est très direct et c'est toujours très sympathique et je voudrais aussi remercier le maître d'ouvrage, qui a été malmené un peu ce soir, mais qui a toujours essayé de répondre avec beaucoup de courtoisie et de précision aux questions qui lui ont été posées.

La Commission se félicite, je pense, mes deux collègues autour de moi se félicitent de la qualité du débat de ce soir. Merci.

Applaudissements

(Fin de la réunion à 22h54)