

VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE

sur les projets de réseau de transport public du Grand Paris et d'Arc Express

Réunion commune organisée et animée par les Commissions particulières du débat public

11 janvier 2011

Saint-Cloud

MEMBRES DES COMMISSIONS PARTICULIÈRES DU DÉBAT PUBLIC :

Projet de réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Didier SERRAT, membre de la CPDP

Projet de réseau de transport public de Arc Express :

- Olivier GUERIN, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public Arc Express
- Marie-Françoise CORNIETI, membre de la CPDP

MAITRISES D'OUVRAGE :

SGP (Société du Grand Paris) :

- Marc VERON, Président du directoire de la SGP
- Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la SGP
- Didier BENSE, Membre du directoire de la SGP

STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) :

- Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF
- Sandrine GOURLET, responsable projets ferrés
- Jean-François HELAS, Directeur des investissements

La séance est ouverte à 20 h 09.

Eric BERDOATI, Maire de Saint-Cloud : Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je suis Eric BERDOATI, Maire de Saint-Cloud et je vous souhaite la bienvenue dans cette salle que les Clodoaldiens connaissent bien puisque les habitants de Saint-Cloud s'appellent les Clodoaldiens. Il y a peut-être des habitants d'autres communes dans la salle donc, on fait un peu de pédagogie sur la nôtre.

Tout d'abord, je vous souhaite tous mes vœux pour cette nouvelle année, à ceux que je ne connais pas ou que je n'ai pas encore vus. Ce soit, nous sommes heureux d'accueillir le débat public, dans le cadre des réunions qui ont commencé maintenant depuis quelques mois, pour que nous puissions échanger sur ces projets dans le cadre de la concertation menée par la Commission nationale du débat public sur ce projet de transports.

Mon rôle se borne juste à vous souhaiter la bienvenue, à vous accueillir, à éventuellement, vous donner quelques informations sur la commune si le besoin s'en fait sentir.

Nous avons souhaité rédiger un cahier d'acteurs. Vous avez vu à l'entrée que nous ne sommes pas les seuls à l'avoir fait. Cela prouve que chaque commune s'intéresse à ce sujet. Il est maintenant à disposition de chacune et chacun d'entre vous. Ce cahier d'acteurs reflète la position de l'équipe de la majorité municipale et il est à votre disposition. Bien sûr on pourra répondre à toutes les questions que vous souhaitez utiles de nous poser sur ce sujet.

Je vous souhaite une bonne soirée et je passe la parole – je ne sais pas qui fait œuvre de maître de cérémonie – à Monsieur GUERIN, voilà, merci.

Olivier GUERIN, membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public Arc Express : Merci Monsieur le Maire de votre accueil. Nous ouvrons donc cette réunion qui est la neuvième réunion commune de ces deux débats publics.

L'organisation du débat, d'abord le cadre général. C'est une convention OPN (Organisation Professionnelle Nationale), la convention d'Aarhus de 1998 qui prévoit l'information, la participation du public aux processus décisionnels en matière d'environnement. Cette convention qui avait fait l'objet de textes français antérieurs, fait maintenant l'objet de dispositions du Code de l'environnement depuis 2002 et qui fixe les règles du débat public. Ce débat public est organisé par la Commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante.

C'est en application de ce code, que le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF), a saisi la Commission nationale d'un projet de métro en rocade Arc Express et la CNDP a décidé d'organiser un débat public.

Pour le réseau de transports publics du Grand Paris, la procédure est un peu différente. C'est la loi du 3 juin 2010 qui fixe les règles du débat. Le dossier est présenté par la Société du Grand Paris.

Deux commissions particulières du débat public qui ont été nommées par la Commission nationale sont chargées d'animer le débat. La CPDP du réseau de transports du Grand Paris qui est présidée par François LEBLOND, qui anime cette réunion avec Didier SERRAT et la CPDP Arc Express dont nous sommes deux membres, Marie-Françoise CORNIETI et moi-même, Olivier GUERIN.

Les membres des deux CPDP sont indépendants des maîtres d'ouvrage, le STIF et la SGP. Ils sont neutres. Ils ne prennent pas position sur les projets.

Les objectifs du débat. C'est d'abord, informer le public, informer toute personne concernée sur les projets. C'est répondre aux questions et recueillir les avis, les observations sur l'opportunité des projets et sur leurs caractéristiques. C'est un débat qui a lieu avant toute décision de principe. C'est une phase de discussions avant la décision.

Les principes du débat. Les commissions particulières veillent au respect avant tout de certains principes de transparence. Les informations doivent être claires et accessibles. Toute personne quel que soit son statut peut s'exprimer, poser une question, émettre un avis ou faire une proposition. Des commissions demandent aussi que ces interventions et ces avis soient argumentés, explicités pour qu'ils puissent être débattus.

Le déroulement du débat lui-même, des deux débats. L'information est assurée par les dossiers des maîtres d'ouvrage, le STIF et la SGP. Ils ont été mis à votre disposition à l'entrée de cette salle. Les présentations qui sont faites lors des réunions publiques et nous allons avoir maintenant les présentations des deux maîtres d'ouvrage.

Les documents diffusés sur les sites internet de chaque commission qui sont plus complets que tous les documents qui sont distribués ici. Les réponses apportées aux questions à la fois, lors des réunions publiques et sur les sites internet. Chaque personne peut donner son avis lors des réunions publiques, sur les sites internet où sont également diffusées des contributions plus développées que les avis et des cahiers d'acteurs. Vous en avez eu un grand nombre à disposition à l'entrée de cette salle. Ces cahiers d'acteur sont présentés par des personnes morales et ils sont diffusés par voie de publication.

Dans les deux mois après la clôture du débat qui se poursuit jusqu'au 31 janvier, nos deux Commissions particulières publieront un compte rendu de l'ensemble des arguments échangés, un compte rendu de ces débats et le président de la Commission nationale du débat public en fera le bilan.

Je rappelle que ces deux Commissions particulières ne prennent pas partie, ne prennent pas position pour ou contre un projet. Elles sont neutres. Après la publication de ces comptes

rendus et bilans, dans les deux mois pour la Société du Grand Paris et dans les trois mois pour le Syndicat des Transports d'Île de France, ces maîtres d'ouvrage prenant en considération les avis émis au cours du débat, publieront leurs décisions sur les suites du projet.

Nous allons maintenant avoir la présentation des projets par le STIF d'abord et par la Société du Grand Paris après. Je voudrais préciser que pour le projet Arc Express, la réunion de ce soir est un peu particulière car le tracé présenté n'est pas formellement soumis à ce débat.

Le débat sur Arc Express est un débat sur le principe d'un métro en rocade et sur deux tracés qui sont au sud et au nord et qui ont été complétés à la demande de la Commission nationale et de la Commission particulière par des indications sur les projets de tracé, à l'est et à l'ouest. Mais le tracé d'Arc Express sur l'ouest pour ici, n'est pas formellement soumis à ce débat. Le STIF s'est engagé à ce que dans une phase ultérieure, la présentation de ces deux arcs soit ensuite soumise à discussion.

J'ajoute, à titre personnel si vous le permettez, que nous avons un débat à partir des dossiers qui ont été diffusés et, on ne peut pas se cacher que la presse s'est fait écho de rapprochements entre les deux projets. Je crois qu'aucun accord n'a encore été signé entre la Région et l'Etat et, le public pourrait peut-être avoir, si vous le vouliez bien, si vous en aviez la possibilité, quelques informations sur les discussions en cours.

Je vais maintenant donner la parole au maître d'ouvrage. Le STIF est représenté par Madame MOUGARD qui est directrice générale, Monsieur HELAS, directeur des investissements et Madame GOURLET, responsable des projets ferrés.

La Société du Grand Paris est représentée par Monsieur VERON qui est président du directoire, Monsieur Didier BENSE, membre du directoire et Madame Isabelle RIVIERE, également membre du directoire.

François LEBLOND, Président de la Commission particulière du débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » : Je voudrais ajouter que nous avons également un représentant de RFF (Réseau Ferré de France), Monsieur LECOMTE, et un représentant de la SNCF, Monsieur Richard DELPIERRE. Je ne sais pas s'il est là ? Hier à Boulogne, il y avait un représentant de la SNCF et j'ai omis de le mentionner et je suis très confus vis-à-vis de cette institution. Ce soir, Monsieur DELPIERRE, je ne l'ai pas vu, du moins pas encore.

Madame GOURLET vous avez la parole.

Sandrine GOURLET, Responsable des projets ferrés du STIF, Chef de Projet Arc Express : Merci. Bonsoir, merci de votre présence. Nous allons tout d'abord voir un film qui présente le projet Arc Express.

Projection du film sur le projet Arc Express

Présentation PowerPoint du projet Arc Express

Sandrine GOURLET : Le film que nous venons de voir vous a présenté les grandes lignes du projet Arc Express. Je vais maintenant vous présenter ce projet de façon plus détaillée.

Arc Express est un projet porté par la région Île de France et de nombreux partenaires notamment, les départements dans le cadre du plan de mobilisation pour les transports dans notre région. Ce plan a été élaboré en concertation avec les collectivités locales et a reçu le soutien des opérateurs et partenaires, RATP, SNCF et RFF.

Le plan de mobilisation. C'est 60 projets pour améliorer les transports en commun dans les 10 ans à venir. Arc Express s'inscrit donc dans une logique d'ensemble de développement des transports collectifs. C'est un projet piloté par le STIF, comme le sont tous les projets de transports en commun dans la région. Enfin, c'est un projet sur lequel nous avons engagé un dialogue avec les élus locaux dès 2009.

Je vais maintenant vous expliquer en quoi Arc Express répond à l'évolution de l'Île de France et aux besoins de déplacements des Franciliens. Pourquoi il est utile aux Franciliens. Quelles sont ses principales caractéristiques et comment le projet sera mis en œuvre.

Arc Express est un projet qui s'inscrit complètement dans le processus de développement de l'Île de France. Si on regarde l'histoire de l'évolution du réseau de transports. Le réseau s'est constitué avec le métro qui dessert Paris et qui s'est peu à peu étendu en petite couronne. Puis le réseau de trains et de RER, principalement organisé en étoile autour de Paris. Ces lignes permettent de rejoindre facilement Paris depuis la petite et la grande couronne.

Aujourd'hui, les densités de population et d'emploi qui sont représentées sur cette carte en bleu, sont très fortes dans Paris mais aussi en proche couronne. Les besoins de déplacements y sont très importants. 10 millions de déplacements concernent chaque jour la petite couronne, mais le réseau de transports collectifs n'y répond qu'imparfaitement.

Pour preuve, 75 % des déplacements motorisés à l'intérieur de la petite couronne sont faits en voiture avec toutes les nuisances que cela génère, embouteillages, pollution, bruits. Aujourd'hui, il manque un chaînon dans le réseau de transports collectifs et ce chaînon, c'est une ligne performante en rocade en proche couronne.

Le constat est encore renforcé si on regarde l'évolution récente. Cette carte montre que, si on regarde les 15 dernières années, la moitié de la croissance de la population s'est localisée à moins de 20 km de Paris, renforçant encore la nécessité d'une rocade dans cette zone en fort développement. C'est ainsi que l'on a défini la localisation du fuseau dans lequel nous avons étudié le projet Arc Express et qui apparaît en rouge sur la carte. Arc Express, c'est donc un projet que nous avons envie de faire de longue date puisque vous le savez, le besoin ne date pas d'hier.

C'est un projet qui est soutenu par les acteurs locaux comme par exemple, l'association Orbival qui porte la partie sud-est du projet dans le Val de Marne.

Arc Express c'est un projet que le STIF étudie depuis 2008. Des études qui sont financées par la Région et l'État. On s'est posé différentes questions pour déterminer les caractéristiques du projet. On s'est d'abord interrogé sur les enjeux urbains. Où sont les centres villes, les principaux équipements ? Quels sont les quartiers ou les pôles d'emploi sont aujourd'hui mal desservis ? Y a-t-il des projets de développements urbains ? Cela nous a permis d'identifier les points à desservir.

On s'est ensuite interrogé sur les choix techniques. Doit-on passer en souterrain, en aérien. Quelle distance est la plus efficace entre les stations ? Quel matériel roulant faut-il choisir, quelle vitesse ?

Autre aspect très important, les points de correspondance avec le réseau de métros, de RER ou de trains, existants ou à venir. On a regardé où on pouvait se raccorder ou pas, comment avoir des correspondances faciles. L'ensemble de ces études a confirmé la priorité à donner aux arcs sud et nord. Au sud car il existe un déficit flagrant de transports collectifs. Dans le sud des Hauts-de-Seine et dans le Val de Marne. Les déplacements de rocade sont difficiles à réaliser compte tenu des nombreuses coupures à franchir. La Seine, la Marne, les faisceaux ferroviaires. L'arc nord, quant à lui, permet de desservir des territoires très denses en population et en emploi.

Les études sont aujourd'hui finalisées pour les arcs est et ouest pour boucler la rocade. L'arc ouest vous sera présenté plus en détail dans la deuxième partie de mon exposé.

Nous allons maintenant voir à quoi sert Arc Express ? Arc Express permet tout d'abord de diminuer fortement les temps de trajet. Quelques exemples : les gains de temps concernent évidemment des trajets qui vont devenir directes. Ainsi pour aller du centre-ville de Rueil-Malmaison à la station Nanterre Préfecture La Folie, on mettra 8 minutes avec Arc Express contre 20 minutes aujourd'hui. Actuellement, il faut emprunter le bus 358 pour relier le centre de la commune de Rueil à la station du RER A.

Le gain de temps concerne aussi des trajets entre la petite et la grande couronne grâce aux correspondances. On mettra 33 minutes contre 44 minutes aujourd'hui pour relier Versailles Chantiers RER C à Marcel Sembat sur la ligne 9. Gagner du temps, c'est bien en soi, mais cela permet aussi d'atteindre des destinations plus intéressantes sans passer plus de temps dans les transports. Par exemple, accéder à plus d'emplois, plus d'équipements comme les universités. Favoriser l'accès aux loisirs et cela vaut pour tous les Franciliens que l'on habite en petite ou en grande couronne.

Cette carte montre depuis chaque petit carré, le nombre d'emplois supplémentaires que l'on pourra atteindre en une heure grâce à Arc Express. Plus c'est rouge foncé, plus on gagne. Par

exemple, de Rueil centre, on va pouvoir atteindre 250 000 emplois de plus qu'aujourd'hui en moins d'une heure. Depuis Orsay, ce sera environ 100 000 emplois de plus. On va donc gagner si on habite à côté d'une station d'Arc Express mais pas seulement. Grâce aux correspondances, c'est une très grande partie de l'Île de France qui pourra accéder à plus d'emplois, plus d'établissements scolaires, plus d'activités de loisirs.

Conséquences de ces gains de temps, le trafic attendu sur Arc Express est considérable. Nous avons fait des prévisions de trafic à l'aide de notre modèle de prévision développé par le STIF. On attend ainsi 320 000 à 360 000 voyageurs par jour sur l'arc ouest après réalisation des arcs sud et nord et, 1 million de voyageurs par jour pour la rocade complète de 70 km.

Ce sont des chiffres que l'on peut comparer aux lignes du réseau existant pour avoir un ordre de grandeur. Il y a 750 000 voyageurs sur la ligne 1.

Deuxième apport essentiel du projet. Décharger le réseau de transports en commun dont certaines lignes atteignent aujourd'hui la saturation. 5 à 10 % du trafic ne seront plus obligés de passer par Paris. Pour les lignes les plus chargées, 5 à 10 % de trafic, cela équivaut à 3 ou 4 rames de métro pleines. Ce sera donc plus d'espace et de confort pour voyager. Les lignes de bus en petite couronne bénéficieront aussi du projet.

Arc Express, c'est un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et pour celle de demain. Avec une station tous les kilomètres à un kilomètre et demi, il va permettre de desservir les centres-villes et les équipements importants et donc de les conforter, les commerces par exemple.

Arc Express desservira ainsi une vingtaine de quartiers en politique de la ville. Il va permettre de desservir des quartiers aujourd'hui à l'écart des réseaux. En desservant les pôles d'emploi, Arc Express accompagne le développement économique de l'Île de France. Je pense notamment à la desserte de La Défense Seine-Arche, Issy, Boulogne. Enfin Arc Express favorise la réalisation des projets de logements, d'activités portées par les collectivités et pourra en susciter de nouveaux en desservant finement le territoire.

Enfin, Arc Express, c'est un projet bénéfique pour l'environnement. En favorisant l'usage des transports en commun, ce seront 150 000 voitures en moins chaque jour. C'est autant d'accidents, de pollution, de gaz à effet de serre ou de bruit en moins. C'est donc un projet qui permet de faire de l'Île de France, une véritable « écorégion ».

A quoi va ressembler Arc Express ? Arc Express, c'est le métro de demain. Nous avons étudié ce qui se fait aujourd'hui à l'étranger pour faire les meilleurs choix techniques. De cette comparaison, nous en avons tiré plusieurs conclusions.

Arc Express sera un métro automatique pour pouvoir adapter facilement l'offre à la demande. Un métro automatique encore plus moderne que celui de la ligne 14 car il offrira les équipements de dernière génération, une ligne 14 du XXIème siècle. C'est-à-dire rapide,

fiable et confortable. Ce sera un métro large, plus large que celui que l'on connaît à Paris, plutôt large comme le RER pour faciliter le déplacement à l'intérieur des rames et permettre un accès plus facile à tous. Enfin le projet sera conçu pour être évolutif, afin de pouvoir augmenter le nombre de personnes transporté facilement en se gardant la possibilité d'allonger les trains.

Quelques éléments-clés pour se fixer les idées. Arc Express c'est une rocade de 70 km et 50 stations nouvelles, 30 stations de correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway et 20 stations intermédiaires. Toutes les stations sont desservies par des lignes de bus. La vitesse de la ligne sera de 40 km/heure qui est la vitesse de la ligne 14 aujourd'hui. A l'heure de pointe, il y aura un métro toutes les 2 minutes et bien entendu, le métro Arc Express sera accessible aux personnes à mobilité réduite, aux fauteuils roulants, aux poussettes, à tous.

Voici le tracé plus en détail. Si ce n'est pas très lisible à l'écran, une carte a dû vous être distribuée à l'entrée ou est disponible dans tous les documents du débat.

Grâce aux études que nous avons menées, nous pouvons vous proposer aujourd'hui plusieurs solutions de tracé. Toutes ces solutions sont possibles techniquement et présentent un fort intérêt du point de vue des transports.

Elles offrent toutes de nombreuses correspondances avec les lignes de métro, de RER, de trains et de tramway. En revanche, leurs différences résident dans les territoires qu'elles desservent localement. C'est pour cela que nous sommes à l'écoute de vos avis sur ces différentes variantes.

Au-delà de l'opportunité du projet, ce débat doit nous aider à émerger le tracé d'Arc Express. La distance retenue entre les stations est entre 1 km et 1,5 km pour garantir la vitesse de 40 km/heure.

Je vais vous présenter succinctement les variantes pour les arcs nord et sud. Pour l'arc nord, les tracés partent, soit de Nanterre Préfecture La Folie, soit de La Défense. Ils desservent ensuite la boucle des Hauts-de-Seine en assurant des correspondances avec la ligne 13 et également avec les lignes Transilien. Le tracé dessert ensuite la plaine Saint-Denis avec 3 stations qui sont communes à chacun des tracés. Le tracé bleu rejoint la ligne 5 à Pantin et le tracé vert rejoint ensuite le tramway T 1.

L'arc sud part soit d'Issy Val de Seine, soit de Meudon, dessert le sud des Hauts-de-Seine, rejoint un tracé commun à Villejuif, Louis Aragon et continue ensuite dans le Val de Marne pour rejoindre le RER A, soit à Val de Fontenay, soit à Noisy le Grand. Enfin, comme la carte le montre, différentes variantes de tracé sont également envisageables sur les arcs est et ouest d'Arc Express.

Comme je vous l'ai dit au début de la présentation, Arc Express n'est pas l'unique projet de transports en Île de France, bien au contraire. Il s'inscrit dans l'ensemble des 60 projets du plan de mobilisation pour les transports de la Région Île de France pour un coût total de plus de 18 milliards d'euros. Sur ces 60 projets, plus de la moitié sont déjà en travaux et seront mis en service d'ici 2014. Il s'agit de prolongement de lignes de métro en correspondance avec Arc Express, du prolongement des 4 lignes de tramway existantes dont, la desserte de Clichy-Montfermeil, et la création de 4 nouvelles lignes de tramway. De l'amélioration du fonctionnement des lignes RER et notamment, du RER A, pour plus de régularité et plus de confort et, de projets neufs, comme le prolongement du RER E à l'ouest et la création de liaisons de rocade en tram / train en grande couronne.

300 km de projet de bus en site propre comme la desserte du plateau de Saclay. Grâce à ces projets, c'est bien l'ensemble des Franciliens qui va bénéficier d'une amélioration très forte de ses conditions de déplacement.

Des compléments au plan de mobilisation ont été présentés courant novembre par la région Île de France. Ces projets complémentaires sont en cours d'étude. Ils s'appuient notamment sur la création d'un arc complémentaire d'Arc Express à l'est, qui constituerait un deuxième niveau de rocade. Parmi ces compléments qui sont actuellement à l'étude, nous pouvons en mentionner 3 à titre d'exemple. Le prolongement de la ligne 14 de la station Saint-Lazare à la station Stade de France - Saint-Denis, RER D, le prolongement de la ligne 7 de La Courneuve, 8 mai 1945 au Bourget, RER B, le doublement du tunnel qui est aujourd'hui commun aux RER B et D entre Châtelet Les Halles et Gare du Nord. Ce doublement permettrait ainsi d'améliorer considérablement la régularité du RER B et celle du RER D. Une liaison directe de l'aéroport de Roissy depuis Paris. Cette liaison correspond au projet Charles de Gaulle Express, de manière à assurer une desserte de qualité de l'ensemble de la zone aéroportuaire tout en maintenant une vitesse optimale.

Arc Express, c'est un projet qui avance. Concrètement comment sera-t-il mis en œuvre ? Le projet Arc Express coûte 7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète. Une première tranche de financement est inscrite au plan de mobilisation des transports pour 3,5 milliards d'euros. Avec un engagement ferme de la Région, des départements de petite couronne et de la ville de Paris. Ceci permettra de réaliser tout l'arc sud et de lancer les travaux de l'arc nord.

Il nous a semblé réaliste de construire le projet progressivement par arc complet qui puisse fonctionner de manière autonome dans un premier temps. Ainsi l'arc sud sera mis en service en 2017 et l'arc nord sera mis en service d'ici 2020. Enfin pour les arcs est et ouest, les dates de mise en service envisagées sont respectivement, 2022 et 2023.

En conclusion de cette première partie, Arc Express, c'est une réponse concrète pour vos déplacements. Un projet porteur d'avenir et de développement pour le territoire régional.

C'est un projet que le STIF a conçu au plus près des besoins des Franciliens. C'est pour cela que nous avons besoin de votre avis ce soir afin d'en tenir compte dans les phases d'étude à venir.

Je vais maintenant vous présenter plus précisément les variantes de tracé Arc Express que nous vous proposons et soumettons au débat pour l'arc ouest.

En ce qui concerne l'arc ouest d'Arc Express, nous allons nous intéresser plus spécifiquement à 5 communes, Puteaux, Suresnes, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Boulogne-Billancourt. Il s'agit d'un territoire qui compte de très nombreux habitants et actifs. Même si la commune de Boulogne-Billancourt se distingue clairement des autres communes du territoire de ce soir avec plus de 110 000 habitants, l'ensemble des autres communes est aussi densément peuplé. Votre territoire se caractérise également par la présence d'équipements majeurs à l'échelle départementale, voire régionale mais également par les divers secteurs faisant l'objet de projets particulièrement structurants, tant du point de vue de l'aménagement urbain qu'en termes de déplacement.

Par ailleurs, votre territoire est également un territoire de projet en termes de transports collectifs, je pense principalement au prolongement des tramways T 1 et T 2. Néanmoins, vos besoins quotidiens en déplacement nécessitent de poursuivre ces efforts pour continuer de mieux desservir votre territoire. En vous proposant des moyens de transport de qualité et directement adaptés à vos trajets journaliers. C'est justement l'objet des différentes variantes de tracé envisageables pour l'arc ouest d'Arc Express que je vais maintenant vous présenter.

Il est essentiel lors de la conception d'une infrastructure de transports d'envergure telle qu'Arc Express, d'analyser les déplacements liés à un territoire afin de proposer la réponse la plus adaptée. Les chiffres qui sont présentés ici, s'appuient sur les données du recensement général de la population réalisé par l'INSEE.

Première question. Où travaillez-vous ? 38 % d'entre vous travaillent au sein de l'une des 5 communes. Par ailleurs, 52 % d'entre vous travaillent à Paris et sur le reste de la petite couronne.

Deuxième question. Qui vient travailler sur vos territoires ? Parmi les personnes qui travaillent sur vos communes, 24 % habitent sur l'une de vos 5 communes et 47 % proviennent de Paris et du reste de la petite couronne.

Ces résultats démontrent l'importance majeure du lien entre votre territoire et le reste de la petite couronne pour vos déplacements quotidiens et notamment, le besoin d'assurer des liaisons en transports collectifs ferroviaires avec les communes des extrémités ouest des arcs sud et nord d'Arc Express.

Quels sont les principaux projets qui concernent votre territoire et sur lesquels nous nous appuyons pour définir les variantes de tracés d'Arc Express ? Sur cette carte figure le prolongement du tramway T 2 jusqu'au pont de Bezons au nord de la carte, du prolongement du T 1 jusqu'au Courtilles et au-delà, en configuration bus à haut niveau de service jusqu'à Rueil-Malmaison ainsi que le prolongement de la ligne 12 du métro jusqu'à la gare d'Issy, RER C.

Vous l'avez compris, nous souhaitons qu'Arc Express soit le plus possible à l'écoute de votre territoire, à l'écoute de vos besoins. Aussi il nous a semblé indispensable de prendre en compte l'ensemble des enjeux spécifiques à chacune de vos communes. La carte qui s'affiche à l'écran vous a été remise en début de réunion. Elle représente ces principaux enjeux que ce soit en termes de desserte des populations, des emplois, des équipements majeurs, des centres-villes ou encore, en termes de desserte à assurer pour les secteurs porteurs de projet urbain particulièrement structurant. C'est donc sur la base de ces différents enjeux que nous avons élaboré les variantes de tracé de l'arc ouest d'Arc Express.

D'abord je rappelle que toutes ces variantes de tracé sont techniquement faisables. Elles s'appuient sur des stations de correspondance, connectées au réseau existant et sur des stations intermédiaires entièrement nouvelles. La localisation des stations intermédiaires peut encore évoluer et des mixtes sont envisageables entre les tracés vert et bleu, sous réserve qu'on arrive à conserver un tracé qui soit réalisable. Ainsi par exemple, les réunions publiques qui ont eu lieu sur l'arc sud d'Arc Express ont mis en évidence l'intérêt de mixer certaines variantes de tracé sur le secteur de Clamart.

Venons en maintenant plus précisément à ces variantes de tracé. Le tracé bleu, relie Nanterre Préfecture La Folie en correspondance avec le RER A et le futur RER E prolongé à Issy Val de Seine, en correspondance avec le RER C et le T 2. Entre ces deux stations, différents secteurs sont desservis. Nous allons les identifier par la suite.

Le tracé vert, quant à lui, relie La Défense Grande Arche en correspondance avec les RER A et E prolongé, le métro, la ligne 1, le tramway T 2 et les transiliens L et U à la station Meudon-sur-Seine du T 2.

Par ailleurs comme le montre cette carte, ces deux variantes de tracé de l'arc ouest présentent un tronçon commun dans la traversée de Rueil-Malmaison, de la place de la Boule au parc Richelieu en passant par le centre de Rueil-Malmaison. Plus précisément pour chacun de ces tracés, où sont les stations Arc Express ? Quels quartiers et quels équipements desservent-elles ? Et en quoi répondent-elles aux enjeux de votre territoire ?

Le tracé bleu tout d'abord. Il démarre en gare de Nanterre Préfecture La Folie. Cette station sera en correspondance avec le RER A et le RER E prolongé. Le secteur de Seine Arche qui a déjà connu un fort développement urbain ces dernières années avec de nombreuses installations de logement et d'emploi, est encore amené à se développer dans les prochaines

années. La station de Nanterre Préfecture La Folie dessert l'opération « Anru Les Provinces Françaises » et également le projet « Aréna 92 », projet de stade et de salle de spectacle qui ouvrira en 2014. Cette station est de plus située à proximité de la préfecture des Hauts-de-Seine et du Tribunal de grande instance.

Depuis Nanterre Préfecture le tracé bleu rejoint une première station intermédiaire sur votre territoire, la station Théâtre des Amandiers. Cette nouvelle station située à l'est du centre-ville de Nanterre desservira de nombreux équipements dont notamment, le théâtre des Amandiers.

La zone d'activités des Champs-Pierreux est elle aussi desservie par cette station intermédiaire. Le tracé bleu poursuit ensuite son parcours jusqu'à la place de la Boule située sur la commune de Nanterre. C'est le centre-ville de Nanterre et le quartier Vieux-Pont qui profiteront de l'implantation de cette station intermédiaire.

Le tracé bleu quitte la place de la Boule pour rejoindre le centre-ville de Rueil-Malmaison à la station intermédiaire dénommée Rueil Centre. L'ensemble du centre de la commune sera desservi ainsi que les nombreux équipements qui y sont implantés. Il s'agit entre autres, du Conservatoire National de Région, de l'Institut Français du Pétrole et des Energies Nouvelles ou encore de l'hôpital Stael.

C'est ensuite la station intermédiaire, Richelieu-Châtaigneraie, que le tracé bleu dessert. Cette station implantée toujours sur la commune de Rueil-Malmaison desservira n'importe quel quartier qui apparaît en gris sur la carte. Ce quartier qui n'est pas desservi aujourd'hui par les transports en commun ferroviaires, compte de nombreux habitants et équipements de quartier. La station Richelieu-Châtaigneraie est implantée à l'ouest du parc du Bois-Préau et du château de La Malmaison.

Ensuite sur le quartier de la Cité-jardin de Suresnes que dessert le tracé bleu. Dans son habitat, ce quartier compte également un équipement majeur, le théâtre Jean Vilar. Depuis la station Cité-jardin, le tracé bleu rejoint une nouvelle station, La Bérengère. Implantée au niveau du carrefour de La Bérengère qui marque la limite communale entre Suresnes et Saint-Cloud, cette station dessert les quartiers du Val d'Or et des Côteaux située sur la partie nord de Saint-Cloud. Cette station est à proximité de la station Parc de Saint-Cloud du tramway T 2.

Le tracé bleu quitte la station de La Bérengère pour se connecter au transilien, ligne L, direction Noisy le roi - Saint-Germain en Laye grande ceinture et Versailles Rive droite et ligne U, en direction de La Verrière au niveau de la station de Saint-Cloud. C'est ainsi l'ensemble du centre de la commune qui est desservi.

Le tracé bleu rejoint ensuite la station Boulogne Pont de Saint-Cloud de la ligne 10 du métro au niveau du rond-point Rhin et Danube. Ensuite le tracé bleu se connecte à la ligne 9 du

métro à la station Marcel Sembat. C'est ainsi l'ensemble du centre de la commune de Boulogne-Billancourt qui est desservi par le tracé bleu. Par ailleurs, l'opération de renouvellement urbain du quartier du Pont de Sèvres pourrait profiter de l'aménagement de cette station d'Arc Express.

Et enfin, le tracé bleu rejoint l'arc sud au niveau de la station Issy Val de Seine en correspondance avec le RER C et le tramway T 2. Cette station dessert un secteur marqué par une densité d'emplois et d'habitants tout à fait considérable et qui continue à croître notamment avec la ZAC des Bords de Seine. Parmi les équipements structurants desservis par cette station, notons notamment le pôle bureaux du quartier Val de Seine ou encore le Palais des Arts et des Congrès.

Le tracé vert maintenant. Il démarre à la station La Défense Grande Arche. Comme vous le savez tous, c'est un pôle de correspondance majeur puisqu'il y a le RER A, le futur RER E, le transilien, ligne L, pour relier Paris Saint-Lazare, Saint-Cloud, Versailles rive droite, Saint-Nom-La-Bretèche. Le transilien, ligne U, qui relie La Défense à Saint-Quentin-en-Yvelines et La Verrière et également le tramway T 2 dont le prolongement de La Défense au Pont de Bezons va être mis en service très prochainement.

La Défense qui est un pôle d'emploi majeur, est amenée à connaître dans les prochaines années, de nouveaux développements dans le cadre du plan de renouveau de La Défense. La station Grande Arche, c'est aussi la desserte du centre commercial des Quatre-Temps. Le tracé vert poursuit ensuite son trajet jusqu'au rond-point des Bergères à la limite entre Puteaux et Rueil-Malmaison. Situé au centre nord du centre-ville de Puteaux, cette station intermédiaire dessert notamment la ZAC Charcot et la ZAC des Bergères. Le tracé vert rejoint ensuite une autre station intermédiaire dénommée les Champs-aux-Melles, située au sud de la RN 13. Cette station dessert la zone d'activité des Champs-Pierreux.

Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, le tracé bleu rejoint ensuite un tronçon commun avec le tracé vert depuis la station place de la Boule à la station Rueil-Centre puis jusqu'à la station Parc Richelieu. Depuis la station Parc Richelieu, le tracé vert se distingue à nouveau du tracé bleu puisque c'est le quartier Mazurières-Fouilleuse qu'il dessert. La station intermédiaire du même nom dessert à la fois ce quartier et le quartier du domaine de la Côte noire. Enfin, le tracé vert rejoint la station intermédiaire, Hippodrome de Saint-Cloud, au niveau de l'intersection de la rue du Camp Canadien et de la rue de Buzenval.

Le tracé vert rejoint à nouveau un tronçon commun au tracé bleu en desservant la station Saint-Cloud en correspondance avec les transiliens L et U. Puis en se connectant à la ligne 10 à la station Boulogne Pont de Saint-Cloud et à la ligne 9 à la station Marcel Sembat. Enfin, le tracé vert de l'arc ouest se termine en desservant une nouvelle station, le Trapèze, pour desservir l'opération de renouvellement urbain du même nom ainsi que les bureaux du Pont de Sèvres. Le tracé vert de l'arc ouest rejoint le tracé vert de l'arc sud en se connectant au

tramway T 2 au niveau de la station Meudon-sur-Seine. Cette station dessert des secteurs déjà denses aujourd'hui et également des secteurs en devenir comme le quartier de Meudon-Campus.

Quelques éléments de comparaison entre ces deux tracés d'Arc Express sur votre territoire.

Les tracés bleu et vert desservent tous deux autant d'emplois et d'habitants. Le tracé bleu dessert davantage d'équipements majeurs que n'en dessert le tracé vert.

Cette différence s'explique en grande partie par la desserte du centre-ville de Rueil-Malmaison assuré par le tracé bleu.

Le tracé vert dessert davantage de quartiers en politique de la ville que le tracé bleu.

Enfin, les deux tracés offrent les mêmes correspondances avec les autres services de transports collectifs.

En conclusion, nous vous proposons deux variantes de tracé de l'arc ouest d'Arc Express. Ces deux variantes présentent deux troncs communs. La traversée de la première partie de Rueil-Malmaison puis, la traversée de Boulogne-Billancourt depuis la station Saint-Cloud. En dehors de ces deux tronçons communs, ces tracés vert et bleu desservent différents quartiers que nous venons de voir pour chaque station. Enfin je vous rappelle que des mixtes sont envisageables entre ces variantes de tracé sur votre territoire, sous réserve de conserver un tracé qui soit faisable techniquement.

Nous vous avons donc présenté l'ensemble des tracés Arc Express possibles qui nous semblent les plus pertinents sur vos communes. Nous avons aussi vu quels étaient les points communs et les différences entre ces variantes. Pour aller plus loin, nous avons besoin de votre avis ce soir, d'écouter vos remarques et interrogations par rapport au projet Arc Express et, plus particulièrement, par rapport aux tracés et stations que je vous ai présentés.

Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : Alors maintenant le Grand Paris.

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

Projection du film de la Société du Grand Paris

Présentation PowerPoint du projet de la Société du Grand Paris

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

Pour mémoire, rappelons qu'aujourd'hui à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et seulement 10 % en grande couronne.

En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi et 45 % des déplacements se font en transports en commun. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Hauts-Séquanais.

D'une manière générale, les déplacements en transports en commun de banlieue à banlieue sont difficiles car le réseau de transports d'Île de France est en forme d'étoile avec des RER et des lignes de métro qui convergent par la capitale. Ceci oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Le phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent la ligne du tramway T 2 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. La rue Dailly que vous connaissez bien, les quais de Seine et surtout l'accès à l'autoroute A13 vers la Normandie.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi pour répondre aux voyageurs allant 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 automatiques, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun.

Ces 155 km permettent d'une part, de répondre aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue et d'autre part, d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement.

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-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 besoins des entreprises qui ont un besoin de système de transports fiable, rapide et efficace pour se développer.

Nous attendons 2 millions de voyage 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 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 long, équipés de façades vitrées, des trains de 8 voitures pouvant transporter près de 1000 voyageurs. Le métro Grand Paris, métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, sécurité.

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

Le métro Grand Paris, c'est aussi de nouvelles gares au service des villes. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. Le 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. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'auto-partage, de covoiturage, des stations 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 collectivités locales 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. Examinons maintenant le tracé ligne par ligne. Commençons par la ligne rouge.

La ligne rouge pour les Halto-Séquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des 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.

La ligne rouge est en correspondance avec 4 lignes de métro en terminus. La ligne 1, la ligne 4, la ligne 9 et la ligne 13. Deux lignes du réseau transilien, L et U et enfin le tramway Val de Seine T 2 et le futur tramway T 6, Châtillon / Viroflay.

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

Dans le Val de Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'Association ORBIVAL.

A l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emploi de Marne-La-Vallée. Toujours plus à l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au Bourget et, grâce aux correspondances, au bassin d'emploi de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.

Maintenant, la ligne bleue. C'est le prolongement de la ligne 14 au nord et au sud. Elle assurerait une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, plusieurs gares TGV : la gare de Roissy, la gare de Lyon 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.

Elle a un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et la plateforme de Roissy.

Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares dont, 13 gares nouvelles.

Enfin, la ligne verte, avec ses 75 km et ses 16 gares, 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. La ligne verte contribue enfin, à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Vous voyez sur cette carte, un zoom du métro Grand Paris sur l'ouest des Hauts-de-Seine. La ligne rouge assure le bouclage autour de Paris avec la ligne verte sur le quartier d'affaires de la Défense. A noter qu'il subsiste une variante sur ce tracé que vous pouvez apparaître en rose sur l'écran. Elle permet de desservir l'île Seguin.

Le tracé de référence en rouge prévoit une gare à la gare de Saint-Cloud transilien en correspondance avec les lignes Transilien L et U. La ligne rouge accompagne le développement des territoires de bords de Seine avec des distances courtes entre les deux

gares, de l'ordre de 2,5 km.

Regardons à présent les bénéfices du projet.

Améliorer les déplacements pour tous. 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 tous les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour les Clodoaldiens qui, en dépit d'un réseau de transport développé, desserte autoroutière A13, gare Transilien, ligne 10 et stations de tramway T 2 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 en moyenne, une baisse du trafic en moyenne de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour la ligne 13, son trafic sera allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central et pour le RER A, c'est une diminution supérieure à 15 % sur le tronçon central. Pour le tramway T 2, c'est une amélioration des conditions de confort attendu par vous tous.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés – vous les voyez coloriés en ocre sur l'écran – le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de Saint-Cloud et de son bassin d'emploi. Ces territoires seront des pôles majeurs pour la création d'emploi au bénéfice de tous les habitants d'Île-de-France.

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 km de large. On a pu ainsi proposer un tracé en souterrain sur Saint-Cloud et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol et de la présence de nombreuses carrières.

Rappelons maintenant la place qu'occupe Saint-Cloud dans les Hauts-de-Seine. Saint-Cloud fait partie de la communauté d'agglomération Cœur de Seine, créée le 1^{er} janvier 2005. La communauté d'agglomération regroupe les communes de Vaucresson, Garches et Saint-Cloud. Située au cœur de nombreuses voies de communication et bénéficiant d'une excellente de desserte de transports en commun, Cœur de Seine dispose d'un cadre de vie privilégiée.

La petite enfance tient une place privilégiée dans les priorités de la communauté d'agglomération. De l'entrée à la maternelle jusqu'aux études supérieures, des écoles françaises aux écoles allemandes et américaines, de l'enseignement public au privé, des établissements scolaires sont nombreux et diversifiés sur Cœur de Seine.

Cœur de Seine est aussi un territoire au service des entreprises. Le secteur tertiaire

représente la part la plus importante des entreprises. On y dénombre 1 200 sièges sociaux. On peut citer Dassault Aviation, le Centre René Huguenin, Transiciel, Lafarge, Toyota France.

A l'échelle du département, Saint-Cloud fait aussi partie du syndicat mixte des côteaux du Val de Seine. Celui-ci couvre 11 communes des Hauts-de-Seine sur une superficie d'environ 48 km² et compte environ 350 000 habitants. Il est composé de deux communautés d'agglomération et d'une commune. Les communes de GPSO (Grand Paris Seine Ouest), celle de Cœur de Seine et la ville de Marnes la Coquette.

Située au sud-ouest de l'agglomération parisienne et au cœur du département des Hauts-de-Seine, les Côteaux et le Val de Seine bénéficient d'une situation exceptionnelle. La boucle de la Seine a structuré le paysage de la plaine de Boulogne-Billancourt aux côteaux de Ville d'Avray et de Meudon. Les ambiances très urbaines et les espaces naturels boisés participent à sa richesse et à sa diversité.

Le syndicat mixte a trois missions principales. Ce sont l'aménagement de l'espace, l'amélioration des déplacements et la possibilité de déléguer la maîtrise d'ouvrage d'opérations d'investissement portant sur des infrastructures ou des équipements publics.

Saint-Cloud, chef-lieu de canton du département des Hauts-de-Seine, se situe à 5 km à l'ouest de Paris. A flanc de côteaux, elle surplombe la capitale et elle se trouve au carrefour de nombreuses voies de communication.

Saint-Cloud est une ville dynamique où il fait bon vivre. La vie s'organise autour de 5 quartiers que vous voyez apparaître sur l'écran. Il s'agit des quartiers suivants : Fouilleuse – Val d'Or en vert, Côteaux – Bord de Seine en rose, Montretout – Coutureau en jaune, Pasteur – Magenta en bleu et Centre en gris.

Saint-Cloud bénéficie d'un environnement exceptionnel, le domaine national de Saint-Cloud et ses 460 ha ainsi que ses 23 squares et jardins publics. Cela représente près de 166 km² de surface verte par habitant.

En matière d'emploi, Saint-Cloud attire de nombreuses entreprises du secteur tertiaire réparties le long des bords de Seine et dans les bureaux de la Colline.

Saint-Cloud compte aujourd'hui un peu plus de 1 000 sociétés commerciales et industrielles dont, environ 900 sièges sociaux.

Comme nous l'avons vu, l'objectif du métro Grand Paris, c'est d'apporter des moyens de transport attractifs en cœur de ville. Le choix d'implantation d'une gare du métro Grand Paris est le fruit d'un équilibre entre plusieurs critères : la densité des territoires desservis, le maillage avec les lignes existantes, la complémentarité avec les autres modes de transport, les opportunités de développement et d'aménagement urbain, l'ouverture des territoires.

Examinons maintenant la proposition d'une gare à Saint-Cloud.

Vous voyez à l'écran en haut à gauche, une photo prise de la rue Dailly menant à la gare de Saint-Cloud et en dessous à gauche, l'ancien bâtiment SNCF. A droite, deux vues prises du haut de l'escalier mécanique menant à la gare. On voit bien ici la présence affirmée du faisceau ferroviaire qui constitue un signal fort dans la ville. Aussi compte tenu de la configuration des lieux, la gare du métro Grand Paris devrait se loger sous la plateforme ferroviaire afin d'assurer des correspondances de qualité et faciliter l'accès aux lignes Transilien.

La proposition d'une gare du métro Grand Paris à Saint-Cloud a pour but d'améliorer le maillage avec les lignes existantes. La correspondance entre les différents modes de transport notamment, avec le T 2 et, dans des secteurs d'habitat, la ville de Saint-Cloud est dotée d'un réseau de transport attractif et dense.

Saint-Cloud bénéficie de la proximité du terminus de la ligne 10, du métro au Pont de Saint-Cloud à Boulogne-Billancourt, de 3 stations de tramway T 2 au cœur du quartier Côteaux – Bord de Seine, offrant une liaison vers le quartier d'affaires à La Défense à l'ouest et au parc d'exposition de la Porte de Versailles au sud.

De la gare de Saint-Cloud Transilien à destination de la Défense – Saint-Lazare, en limite des quartiers Montretout – Coutureau et de Pasteur –Magenta et de la gare du Val d'Or Transilien L et U à la jonction des quartiers Fouilleuse – Val d'Or, les Côteaux. Enfin 9 lignes de bus et le service urbain, le Clodoald, permet des déplacements de proximité et des dessertes fines en liaison avec les communes limitrophes de Garches, Sèvres, Vaucresson, Ville d'Avray, Rueil-Malmaison et Boulogne-Billancourt.

Saint-Cloud bénéficie également d'une gare routière bus avec 3 lignes de bus en terminus. La ligne 52, 72 et 126 et 4 lignes en passage que vous connaissez, 160, 175, 460, 467 et d'un parking de rabattement en lien direct avec le tramway T 2 Parc de Saint-Cloud. Aussi l'implantation d'une gare du métro Grand Paris de la ligne rouge à la gare de Saint-Cloud en correspondance avec les lignes de Transilien L et U, en limite des quartiers du haut et du bas Saint-Cloud, constitue une réponse adaptée pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Vous voyez à l'écran, le réseau de transport en commun actuel. La gare de Saint-Cloud est un centre important de correspondances avec les lignes Transilien L et U d'une part, les 6 bus d'autre part, les bus 360, 471 et 459 en haut de la gare et les bus 160, 460 et 477 en bas de la gare qui irriguent l'ensemble des communes des Côteaux et du Val de Seine.

Le projet de transport à haut niveau de service de Boulogne soutenu par le syndicat mixte des Côteaux et du Val de Seine pourrait venir compléter le maillage en créant un lien entre Marcel Sembat, ligne 9, Boulogne, Pont de Sèvres, ligne 10, Parc de Saint-Cloud T 2 et Saint-Cloud Transilien.

Afin d'envisager l'insertion de la gare de Saint-Cloud et d'effectuer au mieux le maillage avec les lignes SNCF, la Société du Grand Paris a recherché les dispositions techniques permettant des correspondances rapides et efficaces. Les études préalables nous montrent la nécessité d'une gare peu profonde, environ 25 mètres sous les voies actuelles du Transilien.

Pour ce faire, le lieu pour traverser la Seine est déterminant. Il doit permettre au métro de remonter progressivement jusqu'à la future gare en venant du Pont de Sèvres. Ces dispositions conditionnent donc le tracé rouge que vous voyez à l'écran. Ce tracé présente une déclivité de l'ordre de 5 % acceptable quelle que soit le mode de roulement. A contrario, en raison du passage sous la Seine et de la forte déclivité, la relation directe entre la place Rhin et Danube et la gare de Saint-Cloud conduira le métro à gravir une pente supérieure à 13 %. Cette réelle difficulté ne trouve pas de solution technique. C'est une des raisons pour lesquelles la Société du Grand Paris n'a pas retenu cette liaison directe.

Examinons à présent les gains de temps de vie pour les Clodoaldiens. Sur cette carte où vous voyez la gare de Saint-Cloud en rouge. Le métro du Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements de transport en commun. 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 Clodoaldiens qui transitent pour leur travail ou pour leurs loisirs, cela donne des gains de temps de vie importants.

Si l'on regarde plus précisément les gains de temps au départ de Saint-Cloud vers le sud, Pont de Sèvres est seulement à 2 minutes, le quartier des Moulineaux à 5 minutes, la ligne 13 et le tramway T 6 à Châtillon – Montrouge sont accessibles en 8 minutes contre 47 minutes aujourd'hui et avec une correspondance avec la ligne bleue, Orly n'est plus qu'à 22 minutes de Saint-Cloud.

Si l'on remonte vers le nord, l'aéroport est à 23 minutes de Saint-Cloud et l'on rejoint Roissy Charles de Gaulle en 37 minutes au lieu de plus d'une heure actuellement.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous présentons est un projet ambitieux, d'intérêt national.

Il nécessite environ 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes et le tracé. Le nombre de gares retenues et la proportion de section aérienne finalement choisie.

Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et également celui des acquisitions foncières.

C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond à une troisième génération d'investissements.

Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transports. Le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 1970 et aujourd'hui, le métro Grand Paris.

Le métro Grand Paris est la réponse aux défis de la région Ile-de-France du XXI^{ème} siècle.

A la fin janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public. Il s'en suivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus, les parlementaires seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais dès 2013 pour des mises en service à partir de 2018 et jusqu'en 2023 ;

Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : Merci aux deux maîtres d'ouvrage de leur prestation. Je voudrais faire quelques observations. Il est 21h20 et nous voulons qu'il y ait un maximum de personnes qui puissent s'exprimer dans cette salle.

Première observation. Chaque fois que vous vous exprimez, il faut que vous soyez très bref, le plus bref possible, 3 minutes maximum, si vous pouvez et j'espère que vous le pourrez. C'est ce qui permet en 90 ou 100 minutes, si vous faites le compte des réponses des maîtres d'ouvrage à qui je demande d'être brefs dans leur réponse, cela fait une quinzaine de personnes qui auront la possibilité de parler. C'est vraiment le minimum que nous puissions accepter dans un débat comme celui-là. Nous voulons terminer à 23h00, parce qu'au-delà, nous sommes tous fatigués.

La deuxième observation que je voudrais faire très gentiment à l'attention des élus, il y en a pas mal dans cette salle et, dans la mesure du possible, de laisser parler des personnes qui ne sont pas des élus. C'est très important dans ce genre de débat de ne pas monopoliser la parole même si, nous avons bien sûr, le plus grand respect pour les élus du suffrage universel.

La troisième observation. Nous avons l'habitude dans ces réunions et, nous l'avons testé depuis plusieurs fois, de démarrer du problème local. Nous sommes à Saint-Cloud et ce que je demande, c'est que les premières questions portent sur Saint-Cloud.

Il se trouve que ce soir, les deux maîtres d'ouvrage vous ont proposé quelque chose de très différent l'un de l'autre. C'est vrai mais il y a quand même un point commun. Ils ont fixé tous les deux, la gare de Saint-Cloud au même endroit. On parlait de convergence. De ce fait là, il y en a une.

Je voudrais également que les premières questions soient portées par des habitants de Saint-Cloud car nous sommes tout de même dans une réunion de proximité à Saint-Cloud. Certes nous l'élargirons autant que nous pourrons et nous le ferons au cours de ce débat.

Dernier point. Demain, nous avons une réunion très attendue à Paris sur les problèmes financiers. Naturellement ce soir, on sera plus bref sur ces questions et c'est demain que les deux maîtres d'ouvrage pourront s'expliquer sur leurs intentions.

Je laisse nos amis, ici et là, organiser un peu le débat. Une première question. Le premier doigt levé ? C'est vous qui démarrez.

Adrien TEURLAIS, habitant de Saint-Cloud : Bonsoir, j'aimerais savoir si la gare de la Bérengère...

François LEBLOND : Pouvez-vous donner votre nom s'il vous plaît ? Toutes les personnes qui s'expriment pourront retrouver ce qu'elles auront dit sur ce que nous appelons pompeusement le Verbatim.

Adrien TEURLAIS : Adrien TEURLAIS. C'est une question pour Arc Express. Est-ce que la gare de la Bérengère sera desservie ? Est-ce que chaque train la desservira ? Est-ce qu'il y aura des omnibus.

Une autre question pour les deux maîtres d'ouvrage. Est-ce que le réseau fonctionnera 24 h sur 24 ?

François LEBLOND : Qui souhaite répondre d'abord. Merci de donner des réponses aussi brèves que possible pour que l'on puisse avoir un vrai dialogue avec la salle.

Sandrine GOURLET : Pour ce qui est du métro Arc Express, c'est bien une exploitation en mode métro. C'est-à-dire qu'on s'arrête à toutes les stations. Il y aura en heure de pointe, un métro toutes les 2 minutes et toutes les 3 minutes en heure creuse.

En ce qui concerne le temps d'exploitation dans la journée. On fixe les horaires pour pouvoir amener ou prendre les gens au premier RER ou au premier train qui démarre le matin et les ramener de la même façon, le soir. Ce sera cohérent avec les réseaux avec lesquels Arc Express sera en correspondance.

Didier SERRAT, Membre de la Commission particulière du débat public « Réseau de transport public du Grand Paris » : Est-ce que le Grand Paris veut répondre pour sa partie ?

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : Sur l'ouverture en continu. Evidemment, il est souhaitable d'élargir l'amplitude d'ouverture au public. La limite du raisonnement tient tout simplement à la nécessité de faire la maintenance et notamment, parce que l'infrastructure est extrêmement sollicitée. Le bon moment pour effectuer la maintenance du réseau, c'est bien entendu la nuit. C'est cela qui fixe la limite de l'exercice. Mais on peut tout à fait regarder les conditions dans lesquelles, à certains jours déterminés, le métro pourrait fonctionner en continuité.

Sandrine DUBOIS GAULENE, habitante de Saint-Cloud : Bonjour Sandrine DUBOIS. J'avais

deux questions. Pourquoi est-ce que le projet Grand Paris ne peut assurer la liaison entre Boulogne et Saint-Cloud alors que le projet Arc Express le propose. Je ne comprends pas pourquoi dans un cas, cela marche et pas dans l'autre. Deuxièmement, que va apporter le projet Grand Paris par rapport à la ligne que nous avons entre Saint-Cloud et La Défense, qui est extrêmement régulière et qui fonctionne relativement bien. Qu'est-ce que cela apporte exactement ?

Isabelle RIVIERE : Deux questions, deux réponses. Il y a une liaison entre Boulogne et Saint-Cloud. C'est ce qu'on vous a présenté dans le projet. Simplement, suite au débat public qui s'est tenu hier à Boulogne, on a vu que l'implantation de la gare se fera au Pont de Sèvres. Donc, notre proposition, c'est de partir du Pont de Sèvres et de remonter jusqu'à Saint-Cloud. Là où nous l'avons proposé, approximativement très proche de la gare du Transilien. C'est la première réponse.

En ce qui concerne la deuxième question, vous parlez du tramway T 2 ? Du train. Le train a une très bonne desserte. Il y a le T 2 aussi. Nous nous retrouvons un petit peu entre les deux avec une vocation du réseau Grand Paris qui nous est quelques fois reprochée. C'est effectivement de pouvoir accéder assez rapidement d'un point à un autre. C'est pour cela qu'on propose beaucoup moins d'arrêts, de gares que nos collègues d'Arc Express de façon à aller plus rapidement. C'est un choix que nous avons fait et que nous assumons.

Jean-François HELAS, Directeur des projets d'investissement du STIF, Directeur de projet Arc Express : En ce qui concerne effectivement le projet d'Arc Express, vous avez raison de poser la question de la liaison technique parce que globalement, c'est un même mode de métro, donc on a les mêmes conditions techniques de déclivité. Simplement et si cela n'apparaît pas sur la carte, là où on marque les liaisons fonctionnelles, pour le tracé, on a utilisé ce que les bergers connaissent bien quand ils gravissent une montagne. Au lieu d'une montée directe, on fait un peu des courbes pour alléger le parcours. Ce ne sera pas inconfortable, ce sera juste un petit peu plus long pour pouvoir le faire. Il y a des pôles qui nous semblaient très importants à la fois, Pont de Saint-Cloud et Saint-Cloud évidemment et ensuite, sur la liaison Marcel Sembat parce que cela nous permet aussi de faire quelque chose de fondamental dans le projet Arc Express. C'est le maximum de correspondances avec les lignes structurantes notamment, le métro. Grâce à ce tracé, un peu plus sinueux, cela nous permet de nous raccorder à la ligne 10 et à la ligne 9, ce qui est très important.

Deuxième grand sujet mais je crois qu'il a été abordé. Le choix d'Arc Express n'est pas de doubler avec les lignes déjà existantes qui sont quand même importantes et qui, quelque part, constituent déjà une bonne ossature des déplacements en rocade dans ce secteur, que sont les lignes transiliennes, la L et la U et le T 2 mais au contraire, de profiter finalement de cette possibilité de passer dans l'ensemble de ce territoire pour revenir en quelque sorte entre les axes majeurs donc, d'un côté, T 2 et Transilien, de l'autre, le RER A et on vient au contraire, irriguer ce qui ne l'est pas bien à notre avis, aujourd'hui.

Odile KRAKOVITCH, Conservateur du patrimoine, retraitée, PS : Odile KRAKOVITCH, garchoise. Je voulais aussi souligner l'importance de la liaison entre Saint-Cloud et Boulogne de façon à pouvoir aller sur la rive gauche de Paris, ce qui est desservi par le métro qui part de Boulogne.

Autre question. J'ai été frappée que dans les deux projets, il ne soit jamais question de parking à la gare de Saint-Cloud. La gare de Saint-Cloud est destinée à desservir les 11 communes dont parlaient les deux projets, Cœur de Seine, 350 000 habitants et je ne vois pas comment ces 350 000 habitants atteindront la gare de Saint-Cloud sans parking.

Didier SERRAT : Si la société du Grand Paris veut donner sa première réponse ?

Isabelle RIVIERE : Il y a donc une liaison, vous l'avez vu, entre Boulogne et Saint-Cloud. C'est ce que nous proposons avec un tracé un peu différent puisque la pente pour nous est très importante. Donc, on ne part pas du même point mais on arrive bien de quai à quai, de Boulogne jusqu'à chez vous et on maille avec la ligne 9. Cela a été une demande très affirmée hier soir par l'ensemble des Boulonnais qui souhaitent avoir une connexion à cet endroit-là, pour pouvoir bénéficier aussi de la gare routière des bus qui d'ailleurs vous concerne puisqu'un certain nombre de bus viennent jusqu'à chez vous.

En ce qui concerne la question des parkings, c'est une question importante. On vous a présenté une planche un peu globale en vous parlant des gares de demain. Il est évident que les gares, elles seront uniques. Elles seront fonction des lieux que nous rencontrerons. Ici, vous aurez une gare qui sera spécifique puisqu'il y a une topographie particulière et il y a aussi un habitat très dense. Donc, il faudra que l'on travaille cette question-là avec vous. Les questions de parking seront regardées ensemble sachant que l'objectif que nous avons, c'est effectivement de pouvoir permettre à un certain nombre de personnes, de pouvoir transiter de la voiture jusqu'aux transports en commun, des bus, les modes doux.

Il faut regarder quand on connaît un peu votre ville, il y a des parties de territoire que vous êtes obligés de faire à pied. On fera en sorte de travailler avec la collectivité locale, les SEM, les aménageurs de façon à vous amener le plus facilement possible jusqu'à la gare du métro Grand Paris.

Didier SERRAT : Merci Madame. Est-ce qu'Arc Express veut donner sa réponse ?

Sophie MOUGARD, Directrice générale du STIF : Nous avons en charge en tant qu'autorité organisatrice des transports tout ce qui relève de l'inter modalité, des conditions dans lesquelles on organise dans un déplacement, non seulement le mode lourd, le métro mais également, les conditions dans lesquelles on va se rendre à la station ou à la gare. Ce que nous privilégions dans ce cadre-là, c'est l'articulation avec la desserte des bus. Lorsque des gros projets de prolongement de métro ou de création de ligne nouvelle sont étudiés, nous étudions en étroite concertation avec les collectivités locales et avec les associations de

voyageurs, les conditions dans lesquelles nous pouvons réorganiser les lignes de bus pour qu'elles desservent au mieux les territoires et qu'elles facilitent l'accès à la station ou la gare. Bien sûr, nous travaillons également sur les conditions dans lesquelles on va faciliter les modes actifs notamment, le vélo et enfin, les conditions dans lesquelles on peut accéder de façon satisfaisante à la gare, conditions d'accessibilité également.

Nous avons un schéma directeur des parcs relais. Le constat que nous pouvons faire, lorsqu'on se rabat sur une gare en voiture, en tant qu'utilisateur qui va prendre deux modes complémentaires, on veut éviter la congestion. Donc, à la fois, on veut s'éviter la partie du trajet en voiture qui va être sur des voies congestionnées et on veut accéder rapidement. Cela fonctionne bien en grande couronne. Notre schéma directeur des parcs relais que nous avons étudiés en liaison avec les collectivités, l'illustre.

En revanche dès qu'on est en très proche couronne, en zone dense, on voit qu'on va éviter quand même d'avoir un facteur d'attractivité avec un parc relais de fonction de rabattement par des voitures qui vont encore apporter des nuisances au territoire concerné. Cela n'interdit pas que sur telle ou telle station d'Arc Express, en liaison avec les collectivités, si on identifie un besoin, on l'étudierait évidemment mais nous privilégions évidemment l'inter modalité avec le bus.

François LEBLOND : Je vois une convergence entre les deux réponses. Je trouve qu'elles étaient proches l'une de l'autre.

Marie-France CORNIETI, Membre de la Commission particulière du débat public « Arc Express » : Nous allons prendre une autre question. Peut-être vers le fond de la salle qui ne s'est pas encore exprimée ?

Youcef GHILASSENE, Ingénieur, clodoaldien : Merci. Bonsoir. Monsieur GHILASSENE, clodoaldien, C'est une question qui se pose pour les deux projets concurrents. J'ai l'impression dans vos présentations, vous ne mettez pas beaucoup en défi la voiture dans le futur. Le transport par voiture notamment en tant que clodoaldien - ce que je vois le matin et le soir - ce sont les bouchons sur la rue Gounod et la rue Dailly. Dans le projet Arc Express, je ne vois pas trop l'amélioration par rapport à ces problèmes de désengorgement. Plus loin, je ne vois dans aucune des deux présentations, comment on gère ou on améliore le flux de voitures desservant les zones d'emploi du sud notamment via la N 118. Pour moi, ce n'est pas évident dans le futur, de persuader les gens d'abandonner la voiture pour désengorger les zones habitables qui nous entourent.

Marie-Françoise CORNIETI : Le STIF veut-il répondre ?

Sophie MOUGARD : Nous travaillons actuellement sur ce qu'on appelle le plan de déplacement urbain qui a vocation comme l'indique son nom à traiter de l'ensemble des déplacements. Dans ce cadre-là, en application de la loi, notre objectif est d'arriver dans les

années qui viennent à réduire la place de la voiture. Pour ce faire, nous avons identifié un certain nombre d'enjeux et je m'intéresserai peut-être, plus particulièrement aujourd'hui à celui qui montre comment rendre les transports collectifs plus attractifs.

Comment faire en sorte d'augmenter la part des transports collectifs dans l'ensemble des déplacements ? Dans les perspectives à l'horizon 2020, dans le cadre du plan de déplacement urbain, nous prévoyons une augmentation de la mobilité de 7 %, ce qui est considérable.

Pour permettre que les transports collectifs augmentent eux, de 10 %, nous devons proposer une offre de transport supplémentaire et fiabiliser l'offre existante pour la rendre attractive. On voit bien qu'il faut qu'on arrive avec les opérateurs, la RATP, la SNCF et RFF, à mettre en place des investissements qui sont considérables et, qui sont prévus dans le plan de mobilisation pour fiabiliser les lignes existantes. Cela est indispensable et c'est ce qui va permettre en premier lieu, de gagner des parts de déplacement au bénéfice des transports collectifs. Cela s'appelle du report modal, le report des voyageurs de leur voiture vers les transports collectifs.

On a vu tout à l'heure qu'à l'intérieur de l'ensemble du plan de mobilisation Arc Express qui en est au cœur, permet de reporter près de 150 000 véhicules au bénéfice des transports collectifs. C'est donc un report modèle qui est particulièrement important quand on le compare avec d'autres projets et cela tient au fait que, les déplacements banlieue / banlieue en petite couronne, on l'a vu tout à l'heure dans la présentation, sont très peu nombreux en transports collectifs précisément parce qu'on n'a pas encore proposé cette rocade qui va faciliter ces déplacements.

François LEBLOND : Le Grand Paris, vous souhaitez répondre ?

Didier DENSE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris : Bonsoir à tous. Je vais être assez bref parce que je rejoins ce qu'a dit le Syndicat des Transports d'Île de France sur ce sujet-là. Simplement pour rappeler ce qu'il faut réussir, c'est le transfert modal. C'est-à-dire de convaincre les utilisateurs de la voiture de prendre les transports en commun, on pense que cela passe aussi par un argument de vitesse et de vitesse à l'échelle régionale parce qu'on s'intéresse avec le réseau Grand Paris à des déplacements un peu longs, pas seulement des déplacements de petite couronne à petite couronne qui, eux, sont par nature plus courts. C'est vrai qu'avec ce type de proposition, en matière de vitesse commerciale avec les chiffres donnés, on a un transfert modal qui représente de l'ordre de 12 à 15 % de l'ensemble du trafic. Donc on rejoint les ordres de grandeur qui ont été cités. Cela fera à l'avenir, 150 000 à 200 000 véhicules en moins sur la voirie au cours de la journée, ce qui pour un département comme les Hauts-de-Seine, c'est 40 à 50 000 en ce qui vous concerne.

Didier SERRAT : Une question au milieu ? Madame qui levait la main.

Aurore GILLMANN, Conseillère municipale, Suresnes : Bonsoir à tous. Aurore GILLMANN, je suis conseillère municipale à Suresnes. Je vous promets de ne pas prendre trop de temps. J'ai une question pour chacun des trois collèges de ce soir. La première s'adresse à la Commission du débat public. J'ai du mal comprendre, je pensais que c'était un débat public sur l'ensemble du faisceau ouest or la présentation du Grand Paris et ce que j'ai entendu dans votre propos introductif, c'est très clodoaldien, très Saint-Cloud. Première question de fond. Il me paraît très important de l'avoir de façon liminaire parce que j'ai cru comprendre que depuis quelques jours, on avait une réunion débat public de synthèse territoriale, faisceau ouest, prévue à Suresnes le 27, c'est dans très peu de temps. D'où la nécessité d'avoir un vrai débat avant d'avoir une synthèse territoriale. Ici ce soir et pas seulement limité à la seule ville de Saint-Cloud. Je n'ai rien contre mes voisins de Saint-Cloud, bien au contraire, mais dans la mesure où il y a déjà une gare de prévu dans les deux projets, ce n'est peut-être pas le cœur du débat précisément.

Le faisceau ouest, c'est le cœur du département des Hauts-de-Seine et c'est sans doute le cœur de la différence entre les deux projets qui nous sont présentés ce soir. Deux philosophies différentes, le Grand Paris avec l'extension, l'anticipation des zones de développement économique dont, La Défense, Saclay et deux lignes, quant au contraire, Arc Express et le STIF, nous proposent une ligne basée sur le besoin des transports. Il me semble que c'est de cela dont on doit parler ce soir parce que cela a des répercussions précises et concrètes pour le département, le cœur du département des Hauts-de-Seine où l'on est ici ce soir à Saint-Cloud.

La gare de Saint-Cloud me semblait être assez évidente dans la mesure où les deux maîtres d'ouvrage nous la proposent, on peut avoir l'avis des habitants, mais par contre, le tracé rouge, pardonnez-moi Madame, il me semble loin d'être une évidence pour les Alto-Séquanais. Je poserai une question au STIF. Qu'en est-il du doublement avec le T 2 ? On voit que le tracé rouge double pratiquement le T 2 sur toute sa longueur. C'est quand même une question que l'on devrait poser ce soir. Je vous la pose. Le tracé vert, je n'en parle même pas. J'aimerais avoir le chiffre des Alto-Séquanais qui ont envie d'aller à Saclay directement en 15 ou 25 minutes. C'est une vraie question.

Deuxième question plus large sur le faisceau ouest. J'ai participé à plusieurs réunions, je suis élue de Suresnes. Que me disent les habitants ? Ils veulent une gare sur le plateau où il y a zéro transport en commun lourd, pas de ligne de bus le soir, etc. C'est donc toute la zone sud-est de Rueil, toute la zone nord de Suresnes et évidemment, la zone limitrophe de Saint-Cloud et précisément Arc Express prévoit des gares pour ces territoires-là. Elles nous ont été proposées. J'ai une question seulement pour le Grand Paris. A la réunion débat public de proximité de Rueil le 2 décembre dernier, la Société du Grand Paris a annoncé une étude de pertinence sur cette zone du plateau suresnois, rueillois, clodoaldien. Qu'en est-il ? Pouvez-vous nous en parler ce soir puisque déjà annoncé depuis quelques temps. Est-ce qu'on l'aura avant le 27 Janvier. Il serait intéressant si rapprochement il doit y avoir que ce soit

précisément sur cette zone-là, étudiée avec des réponses concrètes par le STIF. Je vous remercie.

Applaudissements

Didier SERRAT : Merci Madame. Première question Arc Express, est-ce que vous voulez bien répondre ?

Jean-François HELAS : Je crois que Madame a tout à fait raison. Lorsque cette réunion publique a été mise en place, il s'agissait de répondre à la demande de notre Commission particulière de débat public, d'éclairer les deux axes prioritaires qu'on avait identifiés, le sud et le nord, par des possibilités de raccordement sur le côté ouest et donc, cette réunion est bien là pour présenter l'ensemble du faisceau ouest depuis la Défense à Meudon ou Issy. Vous avez de mon point de vue, effectivement raison que l'on doit parler de Saint-Cloud puisqu'on commence par les sujets locaux mais l'ouvrir un peu plus.

Vous avez également raison de souligner qu'on n'est pas dans la même philosophie de desserte de ces territoires où Arc Express est venue justement s'insérer entre les autres lignes majeures. C'est tout à fait ce que j'ai dit tout à l'heure. Nous étions relativement peu désireux de faire des lignes redondantes avec le Transilien et le T2. Il n'y a aucun intérêt à mettre de l'argent public pour que des lignes de transports collectifs viennent se concurrencer sur les mêmes modes et le choix de desserte de multiples stations que l'on a fait dans ce même secteur est quand même significatif. On passe globalement de 3 stations, vous l'avez souligné, pour le Grand Paris, à 9 à 11 selon les différentes variantes que l'on a. C'est à affiner avec les collectivités locales bien sûr et donc, la première conclusion, c'est qu'en termes de population et d'emploi desservis, globalement on fait cela de manière très simple. On regarde 800 mètres autour de chaque station et on comptabilise l'ensemble des emplois qui sont présents et des habitants à l'horizon de mise en service du projet. Prenons par exemple 2020 et on additionne l'ensemble de ces populations plus emplois sur tout le secteur.

Didier SERRAT : Il faut essayer de faire court s'il vous plaît.

Jean-François HELAS : Il faut aussi donner les chiffres ce soir. Globalement donc si on veut faire cette comparaison, Grand Paris va à peu près desservir 115 000 populations + emplois sur le secteur alors qu'Arc Express selon ses variantes va être entre 292 000 et 337 000, un rapport de 1 à 3 et c'est bien cela, un des principes fondateurs du projet Arc Express.

Didier SERRAT : Merci. Sur la première question et la deuxième ensuite. Le Grand Paris.

Didier BENSE : On ne va pas asséner trop de chiffres parce que je n'y comprends pas grand-chose à tout cela. La ligne rouge est toute seule. C'est 800 000 voyageurs à 1 100 000. Donc, c'est l'ordre de grandeur de la rocade complète d'Arc Express. Il n'y a pas uniquement quelque part le nombre d'emplois qu'on dessert dans un rayon de 600 mètres, il y a aussi

l'efficacité de tous les rabattements et au final, l'attractivité du service offert.

En matière de doublon puisque le problème a été évoqué. Il ne faut pas simplement se raccrocher à des notions de tracé. Le métro Grand Paris offre un service différent de ce qu'offre le T 2. Le T 2, c'est un système de proximité qui a ses caractéristiques propres, qui va relativement vite pour un tramway mais quand même, qui cabote. Comme on l'a dit tout à l'heure, la ligne rouge dans ce secteur, c'est une ligne régionale qui va drainer énormément de voyageurs. Qu'on le veuille ou non, le modèle de développement aujourd'hui, fait qu'à la Défense il y aura de plus en plus d'emplois. On a plutôt tendance à s'en réjouir. On sait que certaines personnes aimeraient un peu amortir la croissance des emplois à La Défense. Nous travaillons horizon 2025, 2030, 2035. Il faut offrir des nouvelles capacités de transport vers La Défense. C'est fait à travers le prolongement d'Eole pour ceux qui viennent de l'est ou de l'ouest de la capitale mais pour faire du banlieue / banlieue pour se rendre à La Défense, il faut impérativement ces rocades. Dans la ligne que nous proposons, c'est 20 à 25 000 voyageurs par heure à l'heure de pointe du matin qui vont se rendre à La Défense en plus de ce qui existe aujourd'hui. On ne peut pas imaginer que le T 2 aujourd'hui ait la capacité à rendre ce type de service.

Au-delà de cela, on a effectivement pris acte du débat de Rueil du 2 décembre et on s'est engagé à regarder s'il n'y avait pas un optimum quelque part dans la présentation, à s'écarter un peu après la gare de Saint-Cloud Transilien pour desservir de façon plus centrale, le département des Hauts-de-Seine. Cela a été évoqué, on l'a noté et, à condition que la Commission particulière le note elle-même dans sa synthèse, puisqu'il y a toute une règle du jeu.

Didier SERRAT : Sur la question concernant l'arc vert donc et la desserte de Versailles et plateau de Saclay ? Est-ce que vous avez des compléments à apporter ?

Marc VERON : Nous persistons et nous signons parce que d'une part Versailles qui est une ville de plus de 100 000 habitants est fondée à demander une liaison directe avec chacun des deux grands aéroports et que par ailleurs au sud-ouest de Versailles, nous avons une zone d'emploi très dense qui est Saint-Quentin-en-Yvelines avec un certain nombre d'entreprises majeures, représentatives et, que ce même Saint-Quentin-en-Yvelines est également fondé à souhaiter une gare de métro. Versailles, c'est évidemment un élément constitutif de l'examen. Un autre examen doit être fait concernant Saclay. C'est clair que depuis plus d'une génération, nous n'avons pas répondu à la question des moyens structurants de desserte de Saclay. Il s'en est suivi la chose claire et simple que nous pouvons constater. Il n'y a eu aucun investissement autre que des établissements publics qui se sont installés sur injonction gouvernementale. Aucun investissement privé, à l'exception de Danone, qui est très marginale dans cette affaire-là et c'est tout. Aucun investissement privé pendant une génération n'est venu dans la proximité de ces grands établissements de recherche et d'enseignement, s'installer sur le plateau de Saclay.

Comment aujourd'hui peut-on prétendre être un grand pôle mondial de référence et ne disposer d'aucune capacité d'emploi dans le domaine concurrentiel ? Comment peut-on par exemple à Saclay, aujourd'hui, constater que nous sommes dans les ratios les plus pauvres de création d'entreprise à partir de potentiels technologiques de ce plateau. Voilà ce sont des questions de fond qu'il faut traiter. Il me semble que des moyens de transport structurants, ne sont pas la seule réponse mais sont un élément déclenchant majeur.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. J'ai vu une main se lever dans ce secteur. N'oubliez pas de donner votre nom.

Vivien GASQ, Secrétaire de section du PS à Saint-Cloud : Je vous remercie. Je m'appelle Vivien GASQ. J'ai deux questions qui sont plus peut-être à adresser à la Société du Grand Paris. Pour nous, une différence très significative entre les deux tracés et ce qui a déjà été dit une dizaine de fois sur le fait que le projet Arc Express vient compléter le réseau existant mais il ne vient pas en doublon vers La Défense mais vient desservir nos deux grandes voisines que sont Rueil et Boulogne. Justement sur cette desserte avec Boulogne, une question. Vous nous expliquez que vous n'allez pas pouvoir aller dans Boulogne en passant par le Pont de Saint-Cloud, un itinéraire qui viendrait suivre le Pont de Saint-Cloud. C'est un enjeu majeur pour la ville de Saint-Cloud et d'ailleurs dans le cahier d'acteurs de la ville de Saint-Cloud, le maire le rappelle. Il y a un vrai enjeu à lier Saint-Cloud à l'autre côté du Pont de Saint-Cloud et pour y passer tous les matins, on voit énormément de trafic piéton sur ce pont-là. Il y a une vraie question qui est posée à laquelle j'ai l'impression qu'Arc Express répond et malheureusement la Société du Grand Paris n'apporte pas de réponse.

Toujours sur ce thème-là, ce que vous avez cité qui est la ligne à haut niveau de service qui irait de Marcel Sembat à la gare de Saint-Cloud, j'ai le regret de vous informer que le maire de Saint-Cloud jusqu'à présent s'y est opposé. Pour l'instant, sauf à ce qu'il me contredise et j'en serais très heureux, il est opposé à un tracé en bus à site propre par exemple ou bien un tramway, qui remonterait la rue Dailly et qui réglerait les problèmes de congestion sur la rue Dailly.

J'ai l'impression aussi qu'il y a un petit malentendu entre la proposition de la Société du Grand Paris puisque ce qui se disait dans Saint-Cloud avant cette réunion, pour nous la gare pouvait se situer en bas à proximité du parc de Saint-Cloud, donc de l'autre côté du pont et là, on comprend bien, cela semble assez clair au regard de la vocation de la Société du Grand Paris qui est de lier les grands pôles économiques et puis de relier les gares qui ont déjà un très fort trafic. Là en effet, la gare de Saint-Cloud relie La Défense, c'est déjà fait mais en tout cas, on sent bien cette affirmation-là, du coup on perd cet espoir d'aménagement, d'un traitement urbain différent dans cette zone du Pont de Saint-Cloud qui pour l'instant, est un peu massacré par l'autoroute A 13 qui passe au-dessus et, un environnement qui est très routier. On espérait que le projet du Grand Paris pourrait apporter une réponse à cela mais ce ne semble pas être le cas.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Donc, la réponse de la Société du Grand Paris à ces différentes questions.

Isabelle RIVIERE : Oui donc pour Rueil puisque c'était votre première question. Le Grand Paris dessert Rueil. Il a une gare à Rueil-sur-Seine. C'était la gare qui était proposée dans le cadre du dossier du débat public et qui a effectivement reçu un accueil très favorable, non seulement de ses élus mais aussi des habitants. Pour faire suite à la réunion du 2 décembre, il a été dit également qu'il fallait avoir un regard particulier sur le plateau de Rueil et les hauts de Suresnes. Comme nous l'avons déjà dit et, nous le répétons ce soir, une étude sera faite pour pouvoir répondre à cette demande qui a émergé très fortement lors de la réunion qui s'est tenue sur Rueil. Le Grand Paris dessert bien Rueil. Il dessert Rueil-sur-Seine en jonction avec Nanterre et qui permettra de développer notamment, la ZAC des Guillaeraies et, il desservira très certainement un quartier d'habitat dense.

En ce qui concerne Boulogne, effectivement, on a pris le parti de proposer une gare à Pont de Sèvres et comme je vous le disais hier, nous avons reçu un accueil très favorable à cette proposition avec un maillage très fort avec la ligne 9, la gare routière et des différents services de bus qui irriguent cette partie. C'est un parti pris.

Par contre, nous pensons qu'il pourrait être intéressant de pouvoir avoir et comme c'est un projet qui existe, ce n'est pas comme s'il ne faisait pas partie du paysage, il en fait partie, il est même porté par votre Syndicat mixte des Côteaux du Val de Seine, par Boulogne, un projet de tramway ou peu importe, un projet de transport à haut niveau de service qui viendrait donc desservir Marcel Sembat, la ligne 9, le Pont de Saint-Cloud, la ligne 10, le parc de Saint-Cloud avec le T 2 et Saint-Cloud Transilien serait très intéressant.

On pense que c'est en complémentarité parce que c'est un maillage beaucoup plus fin, cela ne correspond pas à notre philosophie de desserte. Il y a bien une complémentarité entre les deux et puis, pour reprendre ce que vous dites, nous proposons effectivement une gare en haut, c'est-à-dire à la gare transilienne, pas uniquement pour pouvoir desservir le quartier d'affaires de La Défense mais tout simplement parce que l'habitat est très dense et qu'un maillage important - ce que défend également le projet concurrent - est là aussi pour permettre des rabattements de lignes. C'est là que le nœud ferroviaire se situe, donc on ne peut pas passer à côté. Par contre, en contrebas, vous avez le T 2. On pense qu'il y a aussi une desserte possible qui est faite actuellement et qui est réalisée par le T 2.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci, est-ce que le STIF voudrait apporter une réponse ou un éclairage.

Sandrine GOURLET : Par rapport à ces questions, c'est vrai que le projet Arc Express a fait le choix de desservir Rueil Centre parce que Rueil RER est déjà desservi par le RER. Donc, pour nous ça ne sert pas à grand-chose d'aller se connecter au RER A à cet endroit-là, alors que nous allons déjà à La Défense.

Il nous paraissait important de desservir une autre zone car les habitants de Rueil trouvent que c'est très pénalisant d'avoir un centre-ville qui n'est pas desservi par un mode de transport en commun lourd.

De plus, on s'est aussi posé la question s'il fallait se connecter à Saint-Cloud avec la gare du Transilien en haut du coteau ou avec la gare du T 2, en bas. Il nous a paru plus important de nous connecter avec la gare du Transilien parce que, non seulement, cela permettait de bien desservir le centre de Rueil mais également d'offrir aux habitants qui sont situés sur cette ligne de Transilien donc, Garches, Marnes la Coquette, La Celle-Saint-Cloud, plus loin Saint-Nom-La-Bretèche qui sont aussi des zones d'habitation assez conséquentes, de leur offrir la possibilité via ce Transilien, de changer à Saint-Cloud et de pouvoir récupérer la rocade Arc Express et de redescendre vers les zones d'emploi de Boulogne ou d'Issy.

On sait bien que si vous habitez, Garches, Marnes-la-Coquette, si vous voulez aller travailler à Issy-les-Moulineaux, c'est clair, vous prenez votre voiture. C'est impossible en transport en commun à moins de mettre un temps infini. Donc, on a vraiment fait ce choix, délibérément, de se connecter à la ligne de Transilien pour permettre à d'autres habitants de changer, d'utiliser Arc Express. On ne pouvait pas faire les deux, là pour le coup même en faisant de grandes courbes. On ne savait pas se connecter en haut à la gare Transilien et se connecter en bas à la gare du T 2. En plus, on a fait aussi le choix dans les tracés de venir se connecter effectivement non seulement, avec la ligne 9 mais également avec la ligne 10 du métro parce que cela nous paraissait intéressant pour les habitants de Boulogne ou les gens qui vont travailler sur Boulogne de pouvoir soit, se connecter à la ligne 9, soit se connecter à la ligne 10.

D'autre part en ce qui concerne le projet de transport en commun en site propre, le tramway. Nous avons fait le raisonnement qu'au lieu de surajouter des projets, l'argent public étant rare, il vaut mieux optimiser ce que l'on arrive à faire, donc, faire un projet qui répond aux enjeux plutôt que deux projets en les surajoutant.

François LEBLOND : Sur l'emplacement de la gare, j'ai l'impression que vous dites tous les deux la même chose ? J'ai cru comprendre cela. Là-dessus, il y a vraiment convergence, c'est bien ce que je disais au début.

Didier SERRAT : Une question ? Madame ?

Françoise ALOUIS, Habitante de Sèvres : Bonjour, Françoise ALOUIS, je suis habitante de Sèvres voisine. On a bien compris qu'on avait deux projets avec des philosophies franchement différentes. L'une de dessertes fines avec des gares à 1,5 km et l'autre, privilégiant la vitesse avec des dessertes qui permettent d'acheminer en des temps très restreints à l'autre bout de l'île de France. Donc, on a deux projets, on va dire effectivement concurrents. Monsieur le représentant de la Commission du débat public a évoqué tout à l'heure, des pistes de rapprochements, c'est peut-être l'occasion d'aborder ce sujet-là pour

voir s'il n'y a pas moyen de trouver un projet qui puisse concilier au mieux les avantages de chacune des deux options. Voilà, merci de votre réponse.

François LEBLOND : Je crois que c'est à moi de répondre là-dessus puisque vous me posez la question. En réalité, je sais que les deux parties prenantes se sont beaucoup parlées ces derniers jours. Je ne connais pas leurs conclusions mais je sais qu'ils se sont parlés. Pour nous, les deux commissions du débat public, nous avons constaté tout au cours du débat depuis le 30 septembre, que beaucoup de particuliers nous posaient cette question.

Est-ce que vous ne pouvez pas vous mettre un peu plus d'accord ? En réalité, il y a des conversations. Je ne sais pas où elles en sont ce soir mais en tout cas, on peut noter que vous vous associez à cette démarche.

Marie-Françoise CORNIETI : Je crois qu'il y a une main tout à fait au fond de la salle, levée depuis un certain temps. Au milieu et au fond. Madame ?

Delphine RENAUDIN, Maire-adjoint de Quartier de Saint-Cloud en charge du Quartier Montretout-Coutureau et de la Petite Enfance : Merci beaucoup. Delphine RENAUDIN, clodoaldienne, élue donc je vais essayer d'être plus rapide que Suresnes ! Trois questions. Qui choisira au final entre Grand Paris ou Arc Express ? En attendant puisque nous ne savons pas encore quel projet sera retenu. Si c'était Arc Express en tant qu'élue de quartier, un quartier de Saint-Cloud qui est concerné par vos propositions. Moi le tracé vert me paraissait plus judicieux pour deux raisons en tout cas sur la petite partie de ne pas parler de Rueil que je ne connais pas mais sur Saint-Cloud parce que l'hippodrome de Saint-Cloud présente encore d'immenses territoires où on peut très intelligemment aménager des parkings de rabattement puisque cela a une vocation importante pour que ce soit en souterrain en tout cas, là il y a de la place. Je parlais de parkings de voitures. Par qui et quand les deux projets seront conciliés entre Arc Express et Grand Paris ? J'espère que ce ne sera pas seulement une réponse politique. Et puis le tracé. Vous nous avez tous les deux parler d'un tracé de métro automatique mais est-ce que vous l'enterrez sur toute sa longueur encore une fois je m'intéresse à l'ouest qui traverse nos territoires. Est-ce que ce seront des tracés enterrés ou est-ce qu'il y aura de l'aérien ? Merci.

Marie-Françoise CORNIETI : Sur la première question qui est de savoir qui choisira entre Arc Express et Grand Paris. Je vais demander au Président LEBLOND de faire la réponse de principe qui résulte des textes.

François LEBLOND : La réponse de principe, c'est la réponse d'application de la loi du 3 juin 2010. La loi a voulu deux débats publics qui soient conjoints puisqu'il y avait un débat public sur Arc Express qui avait déjà été préparé avant que le débat public sur le Grand Paris ne démarre.

Le parlement a décidé que les deux débats se feraient durant la même période avec deux

Commissions qui travailleraient d'une façon conjointe. C'est ce que nous avons fait. Mon collègue disait que nous en étions à la neuvième réunion conjointe aujourd'hui et qu'il nous en reste deux ou trois.

En réalité, on peut considérer qu'il y a eu beaucoup de travail qui a été fait en commun. Ce que la loi dit, c'est que pour ce qui concerne le Grand Paris, le débat pour les deux projets est terminé le 31 janvier 2011.

Les deux Commissions doivent chacune donner leurs conclusions à ces débats. Nous y travaillons déjà beaucoup. Nous présenterons les remarques que nous aurons entendues, très détaillées. Il y a beaucoup de choses entendues. Il faut savoir que nous avons entendu plus de 15 000 personnes pendant ces 4 mois, ce qui est considérable. Peut-être même un peu plus si on ajoute les débats et les réunions séparées des deux maîtres d'ouvrage.

Le 1^{er} avril, la Commission nationale du débat public présentera ses conclusions. Elle doit les présenter au parlement. Cela a été prévu par la loi.

Pour ce qui concerne le Grand Paris, la Société du Grand Paris doit donner ses réponses avant le 31 mai. Pour Arc Express, le sujet est un petit peu différent parce que Arc Express est lié par des règles de droit commun alors que le Grand Paris obéit à des règles prévues spécifiquement par le législateur, c'est un peu compliqué. Il y en a un qui a deux mois pour répondre, l'autre a trois mois pour répondre. Il y aura probablement des ajustements à chercher et puis pour le reste, c'est le bon vouloir des deux qui aboutira quand même à des solutions qui nous l'espérons, soient positives pour tout le monde.

Marie-Françoise CORNIETI : Peut-être le STIF pour sa réponse.

Sophie MOUGARD : Oui, bien sûr. Je voudrais simplement rappeler que les débats publics ne sont pas terminés. On aura à cœur d'entendre et d'écouter l'ensemble des habitants et des élus qui veulent se prononcer à l'occasion du débat. Il reste encore 9 réunions à tenir d'ici la fin janvier.

Il ressort des réunions de débat public, que je peux évoquer sans me livrer à un bilan à ce stade, un certain nombre d'attentes relatives notamment à un bon équilibre entre d'une part, les projets d'amélioration de l'existant, le fait de pouvoir amener à bien l'ensemble des projets qui sont dans les tuyaux - si vous me permettez cette expression - les tangentielles, les prolongements de lignes de métro, les tramways, que le STIF pilote et qui nécessitent d'importants financements et, également de permettre de compléter cela, par cette rocade de métro automatique en proche couronne dont nous proposons un certain nombre de tracés et, dont le choix sera soumis au Conseil d'administration du STIF, éclairé par l'ensemble des éléments du débat.

Egalement sont apparus à l'occasion des réunions publiques, des attentes pour que ce plan de mobilisation puisse être complété notamment, dans un certain nombre de fonctions, de

transport et en particulier, pour ce qui concerne la desserte des aéroports, la desserte de Roissy, la desserte d'Orly et les conditions dans lesquelles on peut améliorer la desserte du plateau de Saclay.

C'est ce qui a conduit le président Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Général et Président du STIF à proposer le 15 novembre dernier, une complémentarité, un schéma de complémentarité entre les projets de l'Etat et les projets qui sont portés par les collectivités locales, par la Région et le STIF. Cette proposition a été rendue publique le 15 novembre. Vous voyez qu'elle reprend toute la philosophie du projet de rocade Arc Express et nous semble important au-delà des discussions qui se sont engagées sur les tracés, que la question des fonctions transport et notamment, la question du nombre de stations et des conditions de desserte fine de ces territoires soient bien prises en compte.

Une complémentarité avec un arc grand est qui permet de répondre aux dessertes de Chelles. On a vu tout à l'heure que c'est une ville importante de Seine-et-Marne mais, également de désenclaver Clichy – Montfermeil, en complément du prolongement du T 4 et d'aller se mailler en irriguant Le Bourget et en se maillant avec le prolongement de la ligne 7. Nous avons également proposé dans cette complémentarité, comme il faut que je sois rapide, je ne détaillerai pas sauf si d'autres questions nous y invitent, les conditions dans lesquelles on pouvait compléter le plan de mobilisation pour améliorer la desserte de Roissy, la desserte d'Orly et celle du plateau de Saclay et également, compte tenu des nombreuses interventions sur le RER B et le RER D, sur le RER C et sur le RER A.

Vous voyez qu'il y a également des compléments au niveau du plan de mobilisation qui proposent d'engager des programmes d'investissements lourds avec le doublement du tunnel Châtelet – Gare du Nord. Un schéma directeur du RER A qui pourrait être proposé au Conseil du STIF en février prochain. Vous voyez que c'est bientôt. Egalement, l'augmentation, la capacité des voies du RER C entre Juvisy et Paris. C'est l'ensemble de ces éléments qui sont en cours de discussion. Le deuxième élément, ce sont les financements.

Marie-Françoise CORNIETI : Est-ce que vous pourriez conclure sur cette question ?

Sophie MOUGARD : Sur le projet Arc Express, il est enterré sur la totalité de son linéaire.

Marie-Françoise CORNIETI : S'il vous plaît, je pense que pour la bonne tenue du débat, il faut que les gens qui veulent prendre la parole, lèvent la main et qu'on puisse leur donner la parole à tour de rôle. Je pense que le STIF a terminé de répondre. En ce qui concerne la question du parking sur l'hippodrome, je crois que c'est un avis qui a suscité quelques réponses mais ce n'est pas une question. Elle est en relation avec une question évoquée précédemment et à laquelle une réponse a été donnée. En ce qui concerne ce qu'on appelle le report modal, c'est-à-dire la façon dont les gens accèdent à ces nouvelles gares, là vous avez déjà eu la réponse. Je vais donner la parole brièvement à la Société du Grand Paris pour clore les réponses sur ces questions.

Marc VERON : Je voudrais juste revenir sur la discussion entre la Région et l'Etat. Au bout de 3 mois et demi de débats publics, il y a deux choses qui me frappent beaucoup. La première, c'est que ce qui n'apparaissait pas comme une évidence l'année dernière au moment notamment où le texte de loi était discuté devant le parlement, l'est aujourd'hui complètement.

La région parisienne quelle que soit sa puissance économique, quel que soit son classement dans l'ordre européen des régions, se trouvait dans une impasse de fait et dans l'incapacité financière, physique à la fois de répondre à des besoins immédiats qui, pour la plupart, étaient en fait des retards accumulés sur une très longue période et, en même temps, de préparer par des projets conséquents, structurants, l'avenir de cette région à long terme.

On voit bien que le rapprochement qui doit impérativement s'esquisser entre la Région et l'Etat, part de ce constat que quelle que soit sa bonne volonté, quelle que soit son ambition, la région parisienne est condamnée à s'entendre avec l'Etat pour dégager les moyens financiers qui permettent de solder ce passé et, en même temps, de préparer l'avenir. Là, les chiffres sont totalement implacables.

La deuxième chose qui est extrêmement frappante au bout de trois mois et demie de débats, tout à l'heure le Président le soulignait, il y a un succès par la participation, par les interventions, par tout mode public considérable de cette consultation et c'est la première fois qu'au niveau de la région parisienne, nous avons cette question des transports examinée aussi fortement, aussi largement avec une participation et des débats de très haut niveau.

Nous n'avons pas été dans le calme de certains débats publics qui ont sombré dans des polémiques totalement stériles. Donc, il y a là les moyens de légitimer la décision qui, in fine, sera prise car on voit bien quelle que soit la dualité des organisations susceptibles de délibérer sur cette question du réseau futur du Grand Paris, il y a nécessairement à terme, une décision totalement convergente.

Il y a la légitimation de ce qui se fera et c'est assez heureux d'une certaine façon que ce débat ait connu ce succès car quelle que soit la décision prise, elle devra l'être en fonction de l'ensemble des observations.

La loi du 3 juin est totalement claire de ce point de vue et la décision, en l'occurrence du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris mais peu importe, qui sera prise, devra être justifiée eu égard au rapport de synthèse qui sortira de cette consultation du public par la Commission nationale du débat public.

Donc, je trouve que comme ce débat public a été un succès extraordinaire, quelque part cela veut dire, que cela comptera d'autant plus pour les décideurs politiques afin de prendre en compte les propositions, les demandes d'ajustement, les modifications qui ont été

exprimées. Voilà le fond, nous verrons. Le débat n'est pas terminé. Je rejoins Madame MOUGARD, il doit se terminer. Il y a eu deux dossiers qui ont été déposés à l'origine. Ils fondent la consultation et on ne peut évidemment pas leur substituer quoi que ce soit avant qu'ils aient épuisé leurs effets.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci.

Didier SERRAT : Une question de Monsieur.

Robert FRANCK, Retraité : Merci. Robert FRANCK, Saint-Cloud. Avant ma question, puisque vous avez évoqué la nécessité de rapprocher les deux projets, j'espère qu'en le faisant vous saurez éviter le piège d'en additionner les défauts et d'en perdre les qualités. Ma question est puisqu'à Saint-Cloud, nous aurons dans tous les cas de figure, une gare qui s'inscrit dans ces plans de très vaste ensemble, est-ce que cette appartenance à ces vastes ensembles, que ce soit l'un ou l'autre, ou la fusion des deux, affecte en diminution les pouvoirs de la municipalité s'agissant de l'aménagement de Saint-Cloud et de l'environnement de la gare ?

Didier SERRAT : Est-ce que la Société du Grand Paris veut donner sa première réponse ?

Marc VERON : En rien me semble-t-il à la fois parce que le dispositif spécifique qui est intégré dans la loi du Grand Paris qui s'appelle le « Contrat de développement territorial » suppose le plein accord de la ou des communes dès lors qu'il y a une continuité territoriale. Donc, rien ne peut se faire sans cet accord.

Quant au dispositif des 400 mètres qui a été introduit à la faveur de la Commission mixte paritaire, très honnêtement je vois là une matière à ce qu'éventuellement, sur proposition de la commune en effet, il puisse y avoir intervention en matière d'urbanisme de la Société du Grand Paris. Je ne vois pas l'hypothèse inverse. C'est-à-dire que la Société du Grand Paris s'octroie unilatéralement la possibilité d'intervenir dans ce rayon, je pense que là nous trouverions avec le Code de l'urbanisme, quelques contradictions majeures.

Didier SERRAT : Merci. Le STIF ?

Jean-François HELAS : Oui, côté STIF, les choses sont encore plus claires parce qu'il n'y a pas d'ambiguïté en termes de compétences. Le STIF n'a pas compétence en matière d'aménagement. Ses compétences se limitent au transport collectif. Cela veut dire que les opérations d'aménagement qui peuvent être menées en parallèle et, dans certains cas, cela peut être une bonne chose de les prévoir, restent exclusivement de la compétence des collectivités. Cela n'empêche pas parce qu'on sait bien aujourd'hui et on l'a rappelé ce soir, qu'il y a une synergie à trouver entre les projets d'aménagement d'un côté, et les projets de transport de l'autre.

C'est un donnant / donnant qui enrichit les uns et les autres. Cela n'empêche pas d'optimiser en quelque sorte les bénéfices des différentes opérations, de travailler avec les collectivités

et par exemple, on peut citer le cas de la ligne 11 où la Région, les différentes communes et le STIF ont signé une charte. Une charte avec pleine adhésion volontaire de toutes les parties pour réfléchir ensemble et prendre les décisions qui dans certains cas, vont améliorer l'intermodalité, l'accès aux différentes gares, prévoir des opérations de développement du logement ou au contraire éviter des spéculations par une politique foncière qui pourrait se produire dans un secteur ou dans un autre.

Donc, voilà on est bien côté STIF dans cet esprit-là. Le transport est de la compétence du STIF. L'aménagement est de la compétence des collectivités locales.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Il nous reste encore 45 minutes de débat. J'en profite pour vous indiquer, pour vous rappeler que les personnes qui ne pourront pas poser de questions parce que nous n'aurons pas suffisamment de temps, peuvent le faire sur le site de l'une ou l'autre Commission par internet et qu'il leur sera répondu. Il y a également la possibilité de renseigner des questionnaires écrits. Vous pouvez poser vos questions par écrit. Ces questionnaires seront collectés par les hôtesses et seront transmis aux maîtres d'ouvrage pour qu'il y soit répondu par internet également.

Je crois que j'ai une question Mademoiselle ?

Judith SHAN, Conseillère municipale de Boulogne-Billancourt : Oui bonjour. Judith SHAN. Je suis boulonnaise et Conseillère municipale. Je voulais apporter une contribution un peu en forme d'excuse auprès des Clodoaldiens parce qu'on a entendu à deux reprises, que les Boulonnais avaient décidé que la station serait au Pont de Sèvres ce qui les exclut d'une possibilité de connexion avec la ligne 10.

Il se trouve que dans le débat d'hier, nous avons surtout été confrontés à une situation du fait de la présentation d'un seul des deux réseaux, donc automatiquement, on ne pouvait se prononcer que sur ce réseau-là et à savoir le Grand 8. Le débat portait en fait sur la situation d'une station au Pont de Sèvres ou sur l'île Seguin. Dans ce cas, je crois qu'effectivement c'était clair et les Boulonnais ont répondu d'une manière précise sur ce choix.

Aujourd'hui, je lis le cahier d'acteurs de la ville de Saint-Cloud et il répond aussi à une préoccupation majeure des Boulonnais, qui est de pouvoir relier le sud et le nord de la ville. Aujourd'hui, c'est un tracé qui n'existe pas avec un mode de transport lourd. Il n'y a que des autobus qui le permettent. Certains sont réguliers, certains sont des bus de la ville. Donc, le tracé qui a été proposé hier soir par la Société du Grand Paris puisqu'on ne pouvait débattre que du Grand 8, proposait aussi d'avoir une deuxième station - c'est une ville de 115 000 habitants – on pouvait s'appuyer sur cette situation pour obtenir deux stations. En obtenant deux stations à Boulogne, c'était relier le Pont de Sèvres à Rhin et Danube et donc, la ligne 10 et là on a le maillage qui permet d'arriver ensuite à Saint-Cloud avec cette interconnexion qui est appelé des vœux et des Boulonnais et des Clodoaldiens. Merci

Marie-Françoise CORNIETI : Oui, le STIF pour sa réponse.

Jean-François HELAS : Je ne crois pas que majoritairement la question s'adresse à Arc Express puisque côté STIF, on a bien effectivement la desserte qui nous intéresse, avec la connexion avec la ligne 10, qu'on vient irriguer au maximum le secteur avec Marcel Sembat et, une station qui pour le coup, n'est pas en connexion et, dont l'emplacement précis qu'on a appelé Trapèze parce qu'elle correspond à cet enjeu de développement de ce secteur mais, qui peut être encore localisée en fonction des enjeux que pourraient porter la collectivité et, avec l'idée aussi à ce stade, qu'il n'y a plus que la Seine à traverser pour la desserte de l'île Seguin. On est du côté où il y a un pont relativement accessible et on se dit que c'est peut-être là, la bonne solution, la moins mauvaise pour desservir l'île Seguin sans faire une station spécifique puisque après on avait un véritable enjeu aussi, si elle se connectait, à Meudon-sur-Seine, sur le T 2 qui, là nous paraît un point de correspondance aussi important. Il y a encore des choses à améliorer sur le tracé Arc Express mais je crois que vous en avez bien compris côté Boulogne, la philosophie et l'intérêt pour la desserte de votre territoire.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. La Société du Grand Paris ?

Didier BENSE : Juste un élément sans vouloir opposer des arguments techniques. Il y a des besoins fonctionnels qu'on comprend bien de desserte du territoire, des propositions en alternance, on reste assez perplexe sur la possibilité de desservir à la fois, la station de ligne 10 et de rattraper tout le dénivelé pour assurer une correspondance d'une qualité moyenne, on va dire, ce qui sera notre cas en partant du Pont de Sèvres à hauteur du Transilien.

Nous, on rattrape ce dénivelé sur plus de 2 000 mètres. Cela fait déjà une pente moyenne de 5 % avec une profondeur de station qui correspond à un immeuble de six étages. Donc, là où je parle de qualité de correspondance à ces moyennes. Il y aura un dénivelé important. C'est quand même un obstacle qui s'est dressé au cours de notre réflexion qui fait qu'effectivement, on a assez rapidement écarté ce type de tracé mais je vois qu'il y a des études qui ont fourni des conclusions différentes. On pourra toujours revenir et remettre le métier sur l'ouvrage mais très honnêtement à ce stade-là, nos études ne montrent pas cette possibilité de façon évidente, sauf à admettre une station très profonde, ce que l'on souhaite éviter d'une façon générale. Madame RIVIERE, un tout petit complément peut-être ?

Isabelle RIVIERE : C'est pour cette raison, en fonction de cette difficulté technique, que nous n'avons pas répondu pour l'instant. Il y a une planche qu'on vous a passée tout à l'heure pour vous expliquer cette difficulté technique. On a plutôt regardé ce qui existait déjà. Les projets puisque le STIF l'a dit, ils vont pousser leurs projets qui existent ou qui sont en devenir de façon à apporter un maillage complémentaire par rapport au réseau qui verra le jour et donc, il y a un projet de transport à haut niveau de service soutenu depuis de

nombreuses années par la ville de Boulogne et puis maintenant par le Grand Paris Seine Ouest. En fait, on s'est appuyé sur ce projet donc on va effectuer ce maillage complémentaire.

Didier SERRAT : Merci Madame.

Jean-François HELAS : Excusez-moi parce que là, on parle à la place du STIF qui plus est n'est absolument pas dans le plan de mobilisation, qui n'est pas développé, ni étudié aujourd'hui parce qu'il n'est pas financé. Cela ne veut pas dire qu'il n'a pas sa pertinence à terme mais en tous les cas, si on veut aller sur ce terrain-là, cela veut dire qu'il faut en trouver les moyens financiers et les étudier ce qui n'est pas aujourd'hui dans le panorama.

Didier SERRAT : Effectivement et cela pour tous les projets.

Une autre question là-bas, Monsieur ?

Frédéric SGARD, Président de l'Association Agir pour le Territoire des 2 Seines (AT2S) : Merci beaucoup. Je suis Frédéric SGARD. Je suis le Président de l'Association Agir pour le Territoire des 2 Seines (AT2S). Je voulais poser une question à propos de la desserte de ces deux projets sur les centres d'enseignement supérieur. On sait que le logement étudiant est un vrai problème en Île de France et tous les établissements ne se situent pas à Paris intra-muros. Donc la desserte de ces centres d'enseignement supérieur notamment, sur l'ouest de Paris, est très importante pour les étudiants. C'est à la fois, Paris Nord autour de Villetaneuse. C'est tout l'axe Paris ouest entre Nanterre, Cergy et puis même La Défense et c'est ce regroupement sud ou ouest donc Saint-Quentin, Versailles et Saclay qui est amené à se développer avec le transfert d'Orsay. Le Grand Paris répond en partie à cette demande, mais pas forcément totalement et j'aurais voulu avoir des précisions sur cette desserte et puis Arc Express, par contre, ne semble pas vraiment répondre à ce besoin étudiant donc j'aurais voulu avoir un peu votre avis sur ces besoins qui vont en croissant.

Didier SERRAT : Merci Monsieur. La Société du Grand Paris ?

Marc VERON : Non, il y a effectivement un certain nombre de chiffres qui vous ont été donnés sur les gains de temps extrêmement appréciables puisque bien sûr, dans le projet du Grand Paris, nous relient aussi un certain nombre de grands pôles d'enseignement et de recherche, bien sûr le cas de Saclay est emblématique, mais je pense par exemple, à la cité Descartes qui est un point majeur quand on regarde sur toute cette couronne est et sud-est. Il faut y englober Créteil, au sud de Paris, toutes les coulées scientifiques jusqu'à Saclay d'un côté, au-delà Orly, Evry sont évidemment un sujet majeur de préoccupation. Cela ne résout pas la question fondamentale que vous posez du logement étudiant, en tout cas, cela permet de très sensiblement améliorer les relations entre pôles d'enseignement, pôles de recherche et lieux d'habitation.

Didier SERRAT : Merci. Le STIF, Madame MOUGARD ?

Sophie MOUGARD : Je voudrais juste indiquer qu'effectivement le débat public nous amène et notamment, sur la question des tracés, à focaliser sur Arc Express mais qu'il s'inscrit dans un plan de mobilisation. Ce plan, c'est une soixantaine de projets et il faut examiner l'ensemble de ces projets, qui sont maillés entre eux, pour comprendre comment on peut mieux desservir ces centres universitaires et, comment on peut faciliter les déplacements des étudiants notamment.

Je voudrais citer la tangentielle nord qui va intéresser et qui lie Villetaneuse dans une première tranche, mais qui, au-delà, se prolonge pour desservir Sartrouville et aller se connecter à l'est du territoire.

Je voudrais citer la tangentielle ouest qui va permettre de desservir Cergy, Achères, Saint-Germain, Saint-Cyr, Versailles. Je voudrais citer le train Massy – Evry qui peut se prolonger sur Versailles, vous voyez qu'on a là, une rocade complémentaire en grande couronne qui va desservir des pôles importants. Ce sont quelques uns des projets et puis le transport en site propre, bus à haut niveau de service qui permet de mailler Massy, l'Ecole Polytechnique, Saclay. On peut dire simplement qu'au-delà de ces projets, ils sont pour une bonne partie, en cours, en termes d'étude et de travaux et que sur ces 60 projets, près de la moitié sera mise en service d'ici 2014.

Marie-Françoise CORNIETI : Pour permettre de respecter une certaine alternance dans les questions qui s'expriment dans la salle. Oui, Monsieur ?

Emmanuel GRANGE : Emmanuel GRANGE. Je suis clodoaldien. Je voudrais poser une question aux deux sociétés. Est-ce que vous pouvez produire un tracé exact de la gare de Saint-Cloud ? Est-ce que les riverains seront impactés par cette gare ? Seront-ils expropriés ?

Marie-Françoise CORNIETI : Qui veut commencer à répondre à cette question. Le STIF ?

Sandrine GOURLET : Pour ce qui concerne la gare de Saint-Cloud, les études qu'on a menées, il faut bien voir que sur les tracés est et ouest, on n'est pas au même niveau d'étude que sur les arcs nord et sud puisque la Commission nous a demandé d'éclairer le débat sur ces arcs est et ouest donc, contrairement aux arcs sud et nord par exemple, nos études ne sont pas en ligne, mais sinon vous verrez, si vous allez sur le site internet du débat public Arc Express, pour toutes les autres gares, pour tous les autres tracés, à l'exception des arcs est et ouest, tout est en ligne, vous avez les plans, etc. Cela ne répond pas à votre question, mais c'est pour vous dire qu'on a fait l'exercice de pouvoir mettre sur la table, l'intégralité des tracés, des pentes, des émergences de station, etc.

Pour la station de Saint-Cloud. Cette station est enterrée et pour laquelle il y aura des émergences, mais qui seront pour nous des émergences réduites. C'est vraiment des sorties de métro telles que vous les connaissez dans Paris, à Neuilly. On n'envisage pas à Saint-Cloud de faire une grosse gare en plus de la gare existante. La topographie des lieux, les habitats

proches, l'hôpital en face, ne permet pas de toutes façons de prendre une emprise énorme et donc la station, elle sera en fait plus basse que la station de Transilien, plutôt enterrée par rapport à la topographie naturelle du terrain ce qui veut dire que pour passer d'Arc Express au Transilien, vous descendrez comme vous en avez l'habitude pour rejoindre devant l'hôpital et vous redescendrez d'un niveau pour accéder au métro Arc Express. Cela veut dire aussi qu'on n'envisage pas, sous réserve de confirmation et d'étude ultérieure, d'expropriation autour de la gare de Saint-Cloud.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. La Société du Grand Paris ?

Didier BENSE : Oui, pour ce qui concerne la gare de Saint-Cloud, on est effectivement dans un tissu urbain constitué. On va être typiquement dans le cas d'une gare discrète. Je reprends un peu les mêmes expressions que celles du STIF. Vous avez vu qu'on avait un tracé relativement orienté nord sud, dans le même axe que les voies SNCF. On va chercher à se loger soit au nord, soit au sud, préférentiellement de la station donc, c'est quelque part entre la place Joffre pour la partie Sud et la rue Dailly. L'idéal étant de se mettre en souterrain de ces rues et si cela n'était pas possible, on a le deuxième fer au feu sur la partie nord du quartier hospitalier qui est la rue du Calvaire si ma mémoire est exacte ou quelque chose comme cela.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie.

Didier BENSE : En termes d'expropriation, on les limitera au strict nécessaire évidemment. L'essentiel du sujet étant au stade des études, c'est parcellaire, on ne sait pas qui possède quoi. Encore une fois, on va se limiter aux besoins de correspondance et d'urgence. On ne va pas construire la gare ambitieuse, la nouvelle centralité de Saint-Cloud dans le quartier de la gare Transilien bien entendu.

François LEBLOND : Moi je constate que les deux gares sont enterrées. Elles sont au même endroit.

Didier SERRAT : Merci. On va prendre une question de ce côté-là. Madame ?

Nicole FAUQUENOT, habitante : Nicole FAUQUENOT. Dans le projet du STIF, vous avez 4 stations qui entourent l'hippodrome : Fouilleuse, Hippodrome de Saint-Cloud, Bérengère et Cité-jardin. Quand on connaît le problème du stationnement à Saint-Cloud où tous les parkings sont saturés. Je crois que vous n'avez pas d'autres solutions que de racheter l'hippodrome et d'en faire un immense parking. Cela permettrait aussi aux Garchois de venir prendre le métro.

Ceci dit dans le projet là aussi, vous passez plusieurs fois au-dessus des égouts. A quelle profondeur allez-vous creuser ? Est-ce que vous irez toucher ce collecteur parce que, lorsqu'il a été construit il y a quelques années, cela a beaucoup ébranlé tous nos quartiers de Montretout. Cela a changé le niveau de la nappe phréatique. Est-ce que cela ne va pas nous

poser des problèmes à ce sujet ? Dans le projet du Grand Paris, ce que je trouve sympa, c'est de pouvoir aller en métro jusqu'à Roissy alors qu'actuellement il faut une heure ou deux heures quelques fois pour aller à Roissy. Si on peut y aller en métro directement, ce sera très bien.

Didier SERRAT : Merci Madame. Sur l'expropriation de l'hippodrome, le STIF veut-il répondre ?

Sandrine GOURLET : Je ne crois pas que ce serait une idée qui recueillerait l'assentiment général. Comme on vous l'a dit, on est en proche couronne, on est en habitat dense. L'objectif n'est pas de privilégier un recours massif à la voiture. En ce qui concerne le collecteur, c'est effectivement un point, quand on a fait les études, qui nous a posé pas mal de soucis. On a fait des vérifications assez poussées pour s'assurer qu'on pouvait effectivement passer sans l'impacter et sans revenir sur des travaux qui avaient déjà été faits et, sans risque pour ce collecteur, tout en ayant la hauteur qui allait bien pour pouvoir faire des correspondances faciles avec la gare de Saint-Cloud et, pouvoir prendre la pente pour descendre sur Boulogne. Cela n'a pas été complètement simple mais on a trouvé les tracés qui permettent de le faire et donc, on sait que les tracés proposés, on peut les réaliser techniquement sans impacter des projets qui avaient été faits précédemment.

Didier SERRAT : La Société du Grand Paris a des éléments à apporter ?

Didier BENSE : On est effectivement sur les mêmes éléments. Sur la question concernant la profondeur du souterrain, le coin difficile, c'est le passage sous la Seine. Donc, il faut aller relativement profond pour rencontrer les bonnes couches. C'est un élément effectivement dimensionnant. Ensuite, on a essayé de monter dans les bonnes couches de craie. Tout cela fixe de façon à peu près intangible, la profondeur.

Marie-Françoise CORNIETI : Madame RIVIERE, vous voulez intervenir ?

Isabelle RIVIERE : Il y a une étude stratégique environnementale qui a été réalisée que vous pouvez trouver aussi en ligne, qui est assez importante. Effectivement, toutes ces questions seront abordées très précisément et donc nous avons étudié un fuseau en tenant compte de cette étude qui a été réalisée en amont et qui est nécessaire à tout projet. La plupart du temps, elle se fait en aval, ce qui prend du temps. Nous, nous l'avons fait en amont.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci. Une question sur ma droite, Monsieur ?

Jacques CAPET, VP Naturellement Nanterre : Bonsoir. Jacques CAPET de l'Association Naturellement Nanterre. Je voulais évoquer une question qui n'a pas encore été abordée, c'est le paradoxe de la desserte de La Défense. A première vue, avec tous les projets qu'on nous présente, quel que soit celui retenu, La Défense sera mieux desservie et donc les gens qui y travaillent, les gens qui vivent à La Défense même s'il n'y en a pas beaucoup, cela va aller mieux.

Or, on néglige deux aspects à mon avis. Le premier, c'est que ces nouvelles gares, celle d'Eole qui est à peu près acquise puisque presque personne ne s'oppose à une nouvelle gare dans le cadre du prolongement de la ligne E, cela fait une de plus. Le projet du Grand Paris, c'est dans un cas sur deux qu'il passe à La Défense, dans un autre cas il passe à Nanterre Préfecture.

Ce projet crée une nouvelle gare à La Défense. Le Grand Paris voit large puisqu'ils voient deux nouvelles gares à La Défense. Au total, il y en a au moins deux de plus. Est-ce que cela ne va pas être un monstre invivable pour les gens qui vont transiter, descendre ou entrer à La Défense dans ces conditions-là, première chose et la deuxième, c'est le fait que La Défense, ce n'est pas un petit rayon de 800 mètres autour de Cœur Défense.

Les gens qui travaillent près du Pont de Neuilly à la hauteur de la station de métro Esplanade, ils sont nombreux aussi. Ils sont déjà en souffrance parce que la station de métro est très insuffisante et même dangereuse avec ce quai central qui, aux heures de pointe, est bondé, archi bondé. Bientôt, on aura des portes palières définitives mais il y a un problème de ce côté-là.

Aucun des projets que ce soit pour Eole, pour Arc Express, que ce soit le Grand 8, n'améliore la situation dans ce secteur-là. Je pense que c'est une lacune. J'invite les maîtres d'ouvrage qui sont ici présents à réfléchir s'il n'y a pas une possibilité de mieux desservir ce secteur-là parce que sinon avec l'accroissement du nombre de gens qui travaillent à La Défense, on va avoir une situation pire encore dans quelques années qu'actuellement sans parler de la période transitoire où le nombre de gens travaillant à La Défense va augmenter sans que les nouveaux projets soient encore en place mais, même une fois qu'ils seront en place, cela sera pire qu'actuellement notamment, pour les gens qui sont du côté du métro Esplanade.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci Monsieur. Le Grand Paris veut-il répondre ?

Marc VERON : Sur la première question, la préoccupation que vous exprimez si j'ai bien compris est très exactement celle des élus concernés en tout cas du Conseil Général. La réponse ne peut venir qu'à travers une équipe projet intégré car vous avez à peu près tous les intervenants dans cette affaire-là.

Le STIF avec ses partenaires RFF, la RATP, la Société du Grand Paris mais on peut difficilement imaginer que la SNCF ne soit pas intégrée. Vous avez bien entendu les établissements d'aménagement qui ont fusionné d'ailleurs depuis. Bref, si on n'approche pas cette question comme un système en soi, c'est évident que cela va dysfonctionner, car chaque maître d'ouvrage va pousser sa logique. Il sera de son point de vue totalement rationnel et le tout sera potentiellement, comme vous l'avez dit, catastrophique. Donc, c'est la question qui est posée aujourd'hui, d'être capable de traiter La Défense comme un seul projet et pas comme une série de projets.

Finalement, la question ainsi abordée permet également de revisiter tous les attendus des modes actuels et de leur fonctionnement parce que, c'est un problème à certain moment d'hydraulique. A partir du moment où on augmente considérablement et continûment le nombre d'utilisateurs, tous les moyens notamment, de couloirs, d'accès etc. se trouvent en question et vous avez d'ailleurs un constat simple à faire, tout le monde l'a fait dans cette salle, si vous êtes à certains moments de la journée, le matin ou le soir et vous constatez ce qui se passe aux issues, vous voyez bien déjà dès aujourd'hui, que ce problème de saturation se pose. Donc, l'équipe de projet intégrée a cette double vertu.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Le STIF ?

Jean-François HELAS : Oui. Je crois Monsieur que vous avez mis le doigt sur un problème tout à fait pertinent qui d'ailleurs a été soulevé dans d'autres réunions Arc Express et dans le cadre du débat public d'Eole.

François LEBLOND : Notamment dans la grande réunion que nous avons tenue à La Défense avec les trois maîtres d'ouvrage.

Jean-François HELAS : Absolument. D'abord pour vous dire qu'effectivement, côté STIF, on vous rejoint sur la réflexion et la mesure que l'on doit avoir par rapport au gigantisme de ces grands « hubs ». On est bien placé pour le savoir, on a un certain nombre de projets que l'on fait évoluer et, en particulier, Châtelet Les Halles, qui est aussi un pôle tout à fait majeur. Je crois que personne n'en doute. C'est une des plus grandes gares européennes avec son niveau de RER, de métro, de liaisons souterraines de type tunnel, un centre commercial au-dessus, la canopée demain et, on voit bien toute l'ampleur, les difficultés d'exploitation et tous les coûts pour modifier, moderniser, faire évoluer ces grands centres. Quand on abordait la question du coût de La Défense, on y est allé avec cette prudence-là en quelque sorte et on a un peu distingué nos réflexions selon les différents cas.

Pour ce qui concerne le RER E que nous portons avec RFF et le partenaire SNCF, il s'est avéré que la proximité de la gare de RER E avec celle du RER A est absolument essentielle à la décharge de RER A. Or la décharge du RER A est un des enjeux essentiels du prolongement du RER E. Donc, là il faut faire le morceau de bravoure qui consiste à réaliser une gare souterraine sous le CNIT. Ce ne sera quand même pas un temps très facile. Pour ce qui concerne Arc Express, là au fond il y a un peu de choix et dans les propositions qu'on a faites, on a un peu identifié, soit la réutilisation d'un espace qui avait été réservé en son temps par nos anciens, qui avaient gardé en gros sous le bâtiment commercial des Quatre-temps, une boîte qui permet de venir raccorder la ligne Arc Express dans un sens et pour repartir également sur l'arc nord de l'autre ou bien, une autre possibilité qui passerait plutôt par Nanterre, le site de La Folie, qui a sans doute aujourd'hui moins de flux voyageurs mais, qui ouvre davantage la question du développement futur d'un côté et, qui en quelque sorte, commence à desserrer un peu le système.

Enfin, vous avez raison aussi sur la question de la desserte interne parce que la question que vous évoquiez au niveau de Neuilly, des retours de la ligne 1 extrêmement importantes et la desserte de l'Esplanade se pose évidemment. Il faut partir de ce point qui est très congestionnant, il faut l'élargir et penser sans doute à un nouveau système de desserte qui viendrait un peu desservir et irriguer un peu plus large l'ensemble de ce secteur. L'EPADESA, qui est aménageur du secteur nous a déjà rencontrés à cette occasion, a lancé un certain nombre d'études. Nous y sommes extrêmement attentifs. Il y a un enjeu effectivement là pour les années à venir qu'il faut construire avec tous les partenaires concernés, Monsieur VERON l'a rappelé tout à l'heure.

Didier SERRAT : Très bien, merci. Monsieur FOURCADE a demandé la parole.

Jean-Pierre FOURCADE, ancien Maire de Saint-Cloud : Jean-Pierre FOURCADE, ancien Maire de Saint-Cloud. En vous écoutant parler aimablement depuis deux heures, il y a quelque chose qui m'a beaucoup étonné. C'est la différence d'évaluation financière entre les deux projets. Le premier projet Grand Paris, entre 21 et 23 milliards, le projet du STIF, 6 milliards plus quelques petites choses compte tenu des améliorations apportées. Et bien croyez-moi, ce n'est pas vraisemblable. Ou bien l'un est trop fort, ou bien l'autre est mal évalué.

Madame le Directeur général, je pense que vous avez assez de compétences pour faire un calcul financier convenable. Votre projet avec les ajouts que vous avez apportés à la fois pour la desserte des aéroports et le bouclage à l'est et à l'ouest, vaut beaucoup plus de 8 milliards. Donc, je souhaiterais qu'avant de parler Monsieur le Président, des problèmes de financement de chacun des projets, on se mette d'accord sur des procédures d'évaluation afin qu'en débat public, on ait des chiffres clairs et qu'on voit comment le choix va pouvoir être effectué en fonction de chiffres raisonnables.

Applaudissements

Sophie MOUGARD : Je voudrais juste préciser, nous avons présenté les chiffres tout à l'heure pour ce qui concerne Arc Express. Nous sommes sur un coût, une fourchette de coût qui représente entre 7 et 8 milliards d'euros, j'arrondis. Je laisserais Jean-François HELAS prendre le relais pour expliciter le détail de ces coûts.

Il y a une fourchette parce que nous avons des tracés possibles différents et que bien entendu, nous avons donc un kilométrage différent suivant que l'on prend les tracés un peu plus éloignés, qui seront donc un peu plus longs ou des tracés un peu plus rapprochés et donc un peu plus courts. Je voudrais indiquer qu'il ne faudrait pas confondre le coût d'Arc Express et le coût du projet de complémentarité. Effectivement, la complémentarité, c'est-à-dire le plan de mobilisation que nous avons présenté tout à l'heure et qui représente déjà 19 milliards d'euros d'ici à 2020. Lorsqu'on y ajoute l'ensemble des éléments qu'on a rapidement évoqués tout à l'heure, l'arc grand est, la desserte des aéroports et également un certain nombre d'éléments supplémentaires qui ont été présentés, nous arrivons à un

total de 29,6 milliards d'euros. Je crois que c'est important d'évoquer le fait. On ne va pas prétendre faire une rocade Arc Express uniquement autour de Paris pour répondre à un certain nombre de fonctionnalités mais bien d'évoquer une complémentarité d'ensemble de ces projets.

Le deuxième point par rapport à ces questions de financement. Elles seront longuement abordées demain. Nous avons effectivement une préoccupation puisque, lorsque nous avons présenté le plan de mobilisation à 19 milliards d'euros, nous avons présenté des recettes permettant de financer l'ensemble de ces 19 milliards d'euros. D'abord un apport des collectivités et du STIF, de 12 milliards d'euros, puis des ressources fiscales attendues de 5 milliards d'euros et un apport de l'Etat de 2 milliards d'euros.

Nous pouvons constater du vote de la loi de finances rectificative, que les ressources fiscales supplémentaires, qui sont en quelque sorte identifiées pour financer le plan de mobilisation, ne représenteraient sur la période des dix ans qui viennent, je cumule chaque année, qu'un milliard d'euros. Nous avons donc un manque de 4 milliards d'euros pour financer l'ensemble du plan de mobilisation.

Je dirais qu'à fortiori pour financer l'ensemble de la complémentarité. Nous avons un manque d'où la question qui est posée par le Président Huchon à l'Etat des conditions dans lesquelles on peut, non seulement achever la rocade autour de Paris mais, sans pour autant que l'on sacrifie les projets en cours et en particulier, toute l'amélioration de l'existant à travers les schémas directeur des RER qui sont un élément essentiel du plan de mobilisation et les différentes réunions publiques nous l'ont prouvé à nouveau. Peut-être sur le détail sur les conditions dans lesquelles on a évalué le projet Arc Express.

François LEBLOND : Je crois qu'on en parlera demain puisqu'à chaque jour suffit sa peine.

Jean-Pierre FOURCADE : Pour financer, nous sommes aux environs de 29 milliards tout compris. Là on est à 22, 23 milliards mais il faut ajouter les éléments de maillage complémentaire. Donc, on est dans une perspective qui dépasse les 20, 25 milliards. Nous sommes bien d'accord. Et le financement est une autre question.

Sophie MOUGARD : Le schéma directeur des RER, Monsieur le Ministre.

François LEBLOND : La Commission note bien l'observation que vous avez faite sur la nécessité d'approfondir les bases d'évaluation de chacun des projets. C'est un élément tout à fait fondamental.

Marie-Françoise CORNIETI : Je rappelle que la réunion spécifique sur le financement se tient demain à Paris à l'Hôtel Meridien près de l'Étoile, porte Maillot.

Marie-Françoise CORNIETI : La Société du Grand Paris voulait apporter un éclairage sur cette question.

Marc VERON : Ecoutez d'abord il y a cette réunion demain, mais deux observations simplement au passage. En principe, un kilomètre souterrain de métro coûte le même prix qu'il s'agisse d'Arc Express ou du projet du Grand Paris, même chose pour les viaducs. J'accorde que dans le cas du Grand Paris, les stations représentent un mètre plus long, plus développé puisque ce sont des stations de 101 mètres et que bien entendu, semble induit un coût supérieur. Tout cela montre quand même étant donné les ordres de grandeur que l'on manie que la question des appels d'offres et de la productivité des appels d'offres est une question totalement centrale. Je suis extrêmement sensible au fait que nous recevons un certain nombre de chiffres de la part d'excellents partenaires avec qui nous avons des habitudes de travail, mais là je pense que l'on sort de l'épuration et que la question de tester le marché par la procédure d'appel d'offres international, dans le cas du Grand Paris, c'est totalement explicite, de ce point de vue, un certain nombre de doctes institutions, à commencer par l'Autorité de la concurrence, se sont penchées là-dessus, est essentielle dans la manière d'optimiser le coût de cette opération.

Deuxièmement, là encore, la question était incidemment évoquée tout à l'heure, sur la question d'un certain nombre d'additions. Je pense et il va falloir arbitrer toutes les fois que l'on crée une gare supplémentaire, cela a des impacts en termes de service et ça a surtout des impacts en termes de coût. J'entends que depuis l'ouverture du débat public, les projets, les propositions ont fleuri, mais nous sommes en dehors de l'épuration quand on est largement dans l'ordre de la quinzaine ou de la vingtaine de gares supplémentaires, on sort totalement de l'épuration.

A 80 millions pièce la gare, je vous laisse penser que cela pose une question de financement. J'ajoute il n'en a pas été question parce qu'en effet à Saint-Cloud, nous n'avons pas ce type de projet d'ambition, mais il y a l'opportunité en tout cas. Des maires se sont prononcés en ce sens, pour faire de véritables gares avec complexe fonctionnel d'activités tertiaires, d'activités commerciales, etc. Donc, des superstructures lourdes au-dessus des gares. Ce n'est pas financé dans les projets et cela ne peut d'ailleurs pas l'être, ce qui veut dire que toutes les fois, qu'il sera souhaité qu'on procède de cette manière en développant vraiment des activités de service ou de commerce, fortes sur les gares, il faudra monter les ingénieries spécifiques et notamment, financières. Je doute que l'argent public parvienne à financer ces projets. Donc, cela veut dire que là nous avons un champ ouvert au privé. Il faut dire les choses clairement sinon on raconte évidemment des histoires. Il y a une grosse émulation autour de la création de gares complexes. La réalité, c'est que pour le moment les moyens financiers sont totalement à définir.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Il nous reste un quart d'heure environ, le temps de prendre deux ou trois questions. Monsieur ?

Rémi STEFANI, Habitant : Rémi STEFANI. Je voudrais vous poser une question locale. Tous ceux qui prennent le tramway aujourd'hui, savent bien qu'il est complètement engorgé le

matin et qu'il est impossible de monter dedans. Ce que je voudrais savoir avec l'aménagement de l'île Seguin, on peut se dire que ça va augmenter encore le trafic et on se demande comment les gens vont tout simplement pouvoir monter dans le tramway. Je voudrais savoir de La Défense à l'île Seguin, en fonction des projets, est-ce que vous améliorez le temps pour aller d'un point à un autre.

Deuxième question. C'est un peu plus général. Je suis allé à la réunion de Rueil et j'ai été très surpris de ne pas voir Arc Express à cette réunion. J'apprends qu'à Boulogne-Billancourt, vous n'étiez pas présents non plus à cette réunion. Je voudrais savoir pourquoi. On nous demande de choisir. J'ai cru comprendre qu'on avait un choix à faire entre deux projets concurrents et j'ai l'impression en fait, je ne comprends pas pourquoi il y a des intervenants qui sont absents lors de ces réunions.

Olivier GUERIN : Je vous remercie. Je vous réponds sur la dernière question posée. Les débats publics ont été organisés tous les deux par la Commission nationale du débat public sur proposition des Commissions particulières et nous avons souhaité qu'il y ait à la fois des réunions communes comme celle de ce soir où les deux projets sont un petit peu mis en comparaison. On voit les tracés, les objectifs de l'un et de l'autre et aussi qu'il reste des réunions particulières parce que certains secteurs ne sont pas desservis par les deux tracés et d'autre part, parce qu'il est apparu aussi dans les débats qu'il y avait lors de ces réunions particulières ou était seul présent un des maîtres d'ouvrage, permettait une discussion plus fine sur des projets qui sont différents puisqu'on vous a dit que les objectifs étaient un peu différents. Voilà pourquoi il y a des réunions communes comme celle de ce soir et qu'il y a aussi un certain nombre de réunions particulières à chacune des Commissions.

François LEBLOND : Et puis, il y a peut-être un élément de fait. Au départ, il y avait d'un côté, un tracé fixé par la Société du Grand Paris dans le projet et de l'autre côté, les travaux qui ont été faits par le STIF et qui sont intervenus depuis. Effectivement, ils ne pouvaient être intégrés tout de suite dans le calendrier. S'ils étaient intervenus plus tôt, probablement on aurait changé certaines réunions de place.

Rémi STEFANI : À la réunion de Rueil, je peux vous assurer que si le STIF avait été présent ce soir-là, il y aurait eu un énorme succès pour le STIF parce que la critique qui était adressée au Grand Paris, c'était de ne pas desservir le plateau. Vous n'avez pas inventé ce projet depuis le mois de décembre.

François LEBLOND : Si.

Marie-Françoise CORNIETI : Merci Monsieur, je pense qu'on vous a répondu sur votre deuxième question et très rapidement je demande au STIF et ensuite à la Société du Grand Paris de répondre à votre première question.

Jean-François HELAS : Concernant le T 2, vous avez raison effectivement, il n'est pas loin de

la saturation et je comprends votre souci. On le partage mais l'enjeu entre autres de l'arc ouest d'Arc Express dans ce secteur permettra par son maillage avec le T 2 également de réguler la question que vous posez par exemple, le développement du secteur du Trapèze, de l'île Seguin en particulier. Ce n'est pas contradictoire avec le fait d'éviter la redondance. Le fait de se mailler permet d'alléger certains réseaux qui sont très chargés aujourd'hui et cette problématique-là, on vous l'a indiquée dans la présentation générale en chiffrant autour de 5 à 10 % pour un certain nombre de lignes de métro par exemple et, ce n'est pas contradictoire avec le fait d'aller desservir en populations et emplois, d'autres secteurs non desservis aujourd'hui entre deux points de maillage fondamentaux.

Marie-Françoise CORNIETI : La Société du Grand Paris, rapidement.

Olivier BENSE : Juste sur le niveau de service offert par rapport au T 2, je crois qu'il y avait une question d'accès à partir de Boulogne jusqu'à La Défense. On mettra de l'ordre de 8 minutes au lieu de 22 minutes aujourd'hui. Cela va entraîner une décharge de la ligne T 2 qu'on chiffre à peu près à 10 % sur la partie sud, sur cette partie du territoire à la condition qu'on ait une gare à la Grande Arche parce que, si on impose aux gens de passer par le secteur de La Folie et de reprendre une correspondance pour se rendre sur le grand pôle d'emploi qu'est La Défense avec l'Esplanade, on pense effectivement qu'à ce moment-là, les gens continueront à s'engouffrer un peu plus massivement dans le T 2 et, que l'effet de décharge sera moins important. C'est aussi un des enjeux d'offrir une alternative plus rapide sinon on ne désengorge pas ce système qui en aura besoin à l'horizon, on parle de 2025 - 2030, donc ce n'est pas le T 2 que vous connaissez. Il y aura un peu plus de mobilité, un peu plus d'emploi on l'espère et un peu plus de monde.

Didier SERRAT : Merci. Une toute dernière question, Monsieur ?

Didier CHOPPIN, Président du Conseil de Village du Plateau à Rueil-Malmaison : Bonsoir. Je suis Didier CHOPPIN de Rueil-Malmaison. Je voudrais terminer un peu sur une note optimiste. J'ai l'impression que ces débats servent à quelque chose puisque tout à l'heure j'ai entendu dire que le plateau pourrait peut-être figurer dans les tracés soit de Grand Paris, soit d'Arc Express. Effectivement je regrette aussi comme le disait Monsieur, nous n'avons pas connaissance à Rueil des projets d'Arc Express et j'espère que vous pourrez confirmer ceci puisque nous avons également déposé un cahier d'acteurs pour expliquer qu'il y a 30 000 personnes sur le plateau, 6 000 emplois et environ 20 000 si on ajoute ceux qui sont limitrophes à Suresnes. Merci de bien vouloir me le confirmer.

Isabelle RIVIERE : Effectivement, on vous confirme bien lors de la réunion de Rueil, nous avons fait une ouverture puisque nous avons travaillé avec les élus, on a pris la problématique à cœur. Il y a effectivement les terrains Renault, il y a d'énormes espaces, il y a 13 ha qui sont à remodeler. L'éco-quartier qui fait 13 ha, il y a d'autres terrains qui sont autour dont on pourrait bénéficier et surtout ? il y a un habitat dense et ça correspond à des

demandes de la population.

Un petit complément puisqu'on parle de Rueil et que vous êtes rueillois, il a été dit tout à l'heure, par le STIF que l'on posait la gare du Grand Paris à côté du RER A, c'est inexact. La proposition que nous faisons, c'est Rueil-sur-Seine, en limite avec Nanterre, ce qui n'est pas la même chose et, contrairement à ce que dit le STIF, cela intéresse beaucoup Nanterre de pouvoir développer leur zone d'activités des Guillaeries qui, pour eux a un potentiel suffisamment important et pour Rueil. Le maire de Rueil, Monsieur OLLIER, s'est exprimé très clairement sur la question. Il souhaite qu'il y ait également une gare sur Rueil-sur-Seine parce qu'il estime qu'il y a du potentiel et que c'est l'arrière-Défense qui est à développer. La ligne verte est très importante pour reprendre ce que Monsieur disait sur le T 2. Il y a une décharge du T 2 mais la Société du Grand Paris pour La Défense et également une gare sur les Groues parce que ce sont des fonctionnalités différentes à apporter. Sur le quartier de La Défense, comme l'a dit mon collègue Didier BENSE, on a besoin de cette desserte, parce que c'est demandé par la plupart des habitants des Hauts-de-Seine qui veulent relier le quartier d'affaires et les aéroports jusqu'au quartier d'affaires, mais, au-delà de ça, il y a à assurer du développement et cela se fait par le canal de la ligne verte sur les Groues. Donc, il y a bien complémentarité entre ces deux gares qui sont nécessaires.

Marie-Françoise CORNIETI : Je vous remercie. Il nous reste le temps d'une toute petite dernière question. Le STIF, vous souhaitiez ajouter un commentaire ?

Sandrine GOURLET : En fait, je voulais dire que nous sommes très contents de voir que les études menées correspondent bien à une attente très forte telle qu'exprimée et qu'on ne s'est pas trompé en vous proposant ces tracés. Notre enjeu, notre souci, c'est vraiment de répondre aux besoins des gens, à leurs déplacements quotidiens. Nous sommes contents de voir que le métier que nous exerçons, répond bien à leurs attentes.

François LEBLOND : Nous avons quelqu'un dans la salle qui devrait recevoir le prix de l'assiduité, car nous l'avons vu pratiquement dans toutes nos réunions, dans toute la région de l'île de France. Je précise qu'il vient toujours en transport en commun. Il a posé la question, cela fait un moment qu'il lève le doigt. Je propose que la dernière question soit la sienne.

Marcello PICCIOTO : Bonsoir. Carmello PICCIOTO, je suis un vieux rueillois. J'ai un frère qui demeure à Rueil dans la zone grise, qui va travailler dans la zone grise à Billancourt. Il s'est lassé des transports en commun donc il a acquis un véhicule. Le projet de métro automatique ne risque-t-il pas du fait du manque de financement, d'empêcher toute desserte fine. Finalement, ces projets de métro automatique ne sont-ils pas les fourriers des constructeurs automobiles puisqu'en fait la desserte locale n'existera jamais.

François LEBLOND : Est-ce que quelqu'un peut répondre ?

Sandrine GOURLET : Effectivement, la question de la desserte fine, c'est un enjeu essentiel. Déjà d'avoir une station tous les kilomètres ou tous les kilomètres et demi. L'objectif c'est majoritairement de pouvoir y aller à pied quand vous n'êtes pas très loin d'une station. Si c'est tous les 4 kilomètres, c'est plus compliqué.

L'autre enjeu, à l'occasion de projet de ce type, quand on a un plan de nouvelles stations, c'est de réorganiser le réseau de bus pour permettre d'aller chercher des zones qui resteront peu desservies.

François LEBLOND : On en reste là si vous voulez bien. Nous arrivons à la fin de cette réunion. Je trouve qu'elle a été active. Je pense qu'il y a beaucoup d'éléments de convergence qui apparaissent dans cette rencontre d'aujourd'hui et c'est un gage de progrès pour l'avenir.

Bonsoir à tous et merci d'être venus

Applaudissements

Fin de la réunion à 22 h56