

26 OCTOBRE 2010

REUNION DE PROXIMITE A NANTERRE

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	26 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Nanterre

### *Introduction*

---

**Patrick Jarry**, maire de Nanterre, souhaite la bienvenue à l'ensemble des participants à ce débat, placé sous la responsabilité de la CNDP.

**Didier Serrat**, président de séance et membre de la Commission Particulière du Débat Public « Réseaux de transport du Grand Paris », rappelle les fondements législatifs et les modalités de fonctionnement de ce débat public. La CPDP respecte et garantit l'application de 5 principes : la neutralité, l'indépendance, la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Ce débat public a pour objectif d'informer la population sur les enjeux, les caractéristiques et l'opportunité du projet du réseau de transport public du Grand Paris. Mais également de permettre aux citoyens de s'exprimer, de formuler leurs observations, suggestions ou critiques. Enfin, le débat public a pour objectif d'éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation et lui offrir l'opportunité d'ajuster au plus près du terrain le projet en question. La Commission rédigera une synthèse 2 mois après la fin du débat (avant le 31 mars 2011). Après quoi, le maître d'ouvrage disposera de deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat dans un acte motivé et publié.

### *Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP*

---

#### *Projection d'un film.*

**Isabelle Rivière** rappelle, en introduction, que les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des populations du département. D'une manière générale, les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Ile-de-France est en forme d'étoile avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ceci contribue fortement à la saturation du réseau existant, et les voyageurs qui empruntent régulièrement la ligne A du RER, la ligne 1 du métro ou le tramway T2 vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner alors que 80 % des déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture ? Fort de ce constat, le métro Grand Paris sera un réseau de rocade formé de 3 lignes de métro automatique en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau existant. D'une longueur de 155 km et d'une capacité de 2 millions de voyageurs à sa mise en service, ce nouveau métro affichera une vitesse commerciale de 65 km/h en moyenne, avec un intervalle minimal entre deux trains de 85 secondes aux heures de pointe.

Le premier bénéfice du projet de métro du Grand Paris sera d'améliorer les déplacements pour tous. Il facilite les déplacements en transport en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, ce projet constitue un véritable « ballon d'oxygène » pour le réseau existant, car il permet d'alléger la charge sur le réseau ferré. C'est particulièrement vrai pour Nanterre qui, malgré un réseau de transport déjà très développé, est en attente d'une meilleure qualité des services et d'une meilleure régularité des offres de transport. Le métro du Grand Paris permettra une baisse moyenne du trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé d'environ 25 %. S'agissant du RER A – qui concerne tout particulièrement les nanterriens –, on verra une diminution de 15 % sur le tronçon central et de 25 % aux extrémités.

Nanterre est un pôle économique majeur de la région Ile-de-France. Avec ses 88 000 habitants, la ville se caractérise par la jeunesse de sa population. Forte de 92 300 emplois salariés en 2006, Nanterre représente environ 10 % des emplois du Département des Hauts-de-Seine. Elle détient 5 parcs d'activité – les Guillaeraies, les Hautes-Pâtures, les Groues, Nanterre Préfecture et les Champs Pierreux – et concentre 60 % des emplois salariés sur une superficie de 320 hectares, soit 25 % du territoire communal. Nanterre constitue également un grand pôle universitaire, Paris X étant la deuxième université de France, comptant 35 000 étudiants et 2 000 chercheurs enseignants. C'est également un carrefour culturel et sportif. Nanterre ne peut toutefois s'appréhender seule. Elle s'intègre à un territoire beaucoup plus vaste. Les trois gares proposées dans le cadre du métro Grand

Paris – Nanterre, Rueil et Bécon-les-Bruyères – accompagnent et soutiennent le développement de l'Ouest parisien. Bien évidemment, on ne peut pas parler de ce développement sans faire référence à la Défense, qui constitue aujourd'hui le premier quartier d'affaires européen et accueille plus de 2 500 entreprises, dont une partie des plus grands groupes français. Ce sont près de 150 000 salariés qui travaillent sur le site. Chaque année, 300 nouvelles entreprises s'installent sur Nanterre. Son emplacement stratégique aux portes de Paris et de la Défense et son réseau de transport ont transformé la ville et fortement dynamisé son tissu économique. Cette année, Nanterre est le premier pôle d'emploi du Département des Hauts-de-Seine. Le parc de bureaux, sur l'ensemble de la ville, représente 857 000 m<sup>2</sup>, en quatrième position après Courbevoie, Puteaux et Boulogne.

Le métro du Grand Paris propose une gare sur les Groues. Irrigué également par le projet Éole, ce quartier de plus de 600 000 m<sup>2</sup> proposera une nouvelle approche qui concilie un développement mixte de logements et de bureaux. À noter que l'arrivée d'une ligne à grande vitesse se dessine également sur ce secteur.

Le métro du Grand Paris a pour ambition d'accompagner la ville de Nanterre et, plus globalement, l'Ouest parisien dans la mise en œuvre de sa politique urbaine qui favorise le renouvellement des territoires en répondant aux aspirations et aux besoins de tous – habitants, salariés et étudiants –, dans le respect des équilibres existants et de l'identité des quartiers.

**André Santini** déclare que ce projet s'inscrit dans « l'histoire de la région ». Depuis la mise en service du RER en 1970, il n'y a pas eu de grands travaux et la région, mais surtout les populations les plus fragiles, subissent aujourd'hui l'usure de ce système. Le projet de métro du Grand Paris se veut à la fois innovant et créatif. Or, il ne pourra se réaliser qu'avec l'appui de la Région, de la Ville de Paris, des conseils régionaux et des élus. Ainsi, la SGP est à la disposition des élus pour faire aboutir ce projet dans les délais fixés par la loi.

### *Débat avec la salle*

---

*Il ressort des échanges avec le public les principaux éléments suivants :*

➤ **Un projet qui favorise le développement économique au détriment des caractéristiques démographiques et urbaines des territoires traversés**

Plusieurs participants se félicitent du fait que, 40 ans après la mise en service du RER, l'État s'engage dans le domaine des transports en commun pour mieux structurer la région Ile-de-France. Ainsi, **Jacques Gautier** souligne l'importance de développer des transports en commun à grande cadence et inter-banlieues. Les citoyens ne veulent plus passer par la capitale pour se rendre à leur lieu de travail et le projet de métro du Grand Paris lui semble répondre aux attentes des populations.

Toutefois, si chacun s'accorde sur la nécessité de débattre des transports de banlieues à banlieues, certains participants s'interrogent sur les véritables objectifs du projet. **Caroline Bardot** craint qu'il ne vise avant tout à desservir les grands pôles dits de compétitivité, et ceci, sans lien avec les besoins réels des populations. Ainsi, le véritable objectif devrait être de répondre aux besoins du territoire et, notamment pour les habitants de Nanterre, exiger un projet de développement alternatif à l'Ouest parisien. Pour cela, il faut se départir de cette vision de l'Ouest parisien comme un « eldorado de la finance ». **Sophie Donzel** constate que la SGP privilégie le besoin des entreprises en transports fiables. Or, il ne faut pas oublier que les citoyens ont besoin essentiellement de transports commodes. De surcroît, chacun sait que la population active nanterrienne est l'une des moins qualifiées de l'Ouest parisien. À ce titre, son potentiel de déplacement ne se situe ni à Saclay, ni à la Défense. **Alexis Martin**, Verts/EE Nanterre, rappelle que le taux de chômage à Nanterre est supérieur à la moyenne régionale et départementale. « Au lieu de créer un réseau qui permettra aux nanterriens de travailler à l'autre bout de la région parisienne – Roissy, par exemple – ne serait-il pas plus judicieux de créer les moyens pour attirer les entreprises dans la ville et permettre aux habitants de Nanterre de travailler sur place ? » Enfin, étudiant le tracé proposé par la SGP, **Gwenn Herbin**, coordinatrice départementale MJCF 92, se demande qui est réellement desservi par le métro du Grand Paris : les entreprises ou les citoyens ?

**Isabelle Rivière** rappelle que le critère majeur d'implantation des entreprises est l'accessibilité aux transports en commun. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elles s'installent aujourd'hui sur la Défense ou sur les quais de Seine. **Marc Véron** se refuse à opposer les citoyens aux entreprises. En effet,

celles-ci sont composées de salariés. En d'autres termes, si les entreprises sont desservies par les transports, ce sont, au final, les salariés qui en bénéficient. Quoi qu'il en soit, le projet de métro du Grand Paris n'a pas pour seul objectif de relier des territoires économiques. La caractéristique de ce métro, par rapport à tout autre projet, est de proposer pour colonne vertébrale le prolongement au nord et au sud de la ligne 14, ce qui fait que n'importe quelle station du réseau Grand Paris se trouvera connectée à n'importe quelle station du métro urbain existant. Force est de constater, par ailleurs, que ce projet est novateur. Personne n'avait apparemment songé à relier les aéroports au cœur de la capitale. Certains objectent que ce projet a été créé pour les hommes d'affaires. Il ne faut pas oublier que respectivement 130 000 et 28 000 personnes travaillent sur les plates-formes de Roissy et Orly. Peut-on raisonnablement qualifier une desserte par métro de ces deux aéroports comme un privilège qui serait accordé uniquement aux hommes d'affaires ? Enfin, Marc Véron craint qu'avec un taux de croissance sur une trop longue période de seulement 1,8 %, l'Île-de-France ne soit pas en capacité de financer ses besoins collectifs. La SGP assume totalement l'objectif économique qui sous-tend le réseau du métro Grand Paris. Et ce n'est pas parce qu'elle assume cette dimension économique qu'elle méprise les autres dimensions qui ont été rappelées au cours des discussions.

➤ **La complémentarité avec les autres projets de transport**

**Hassan Hmani** estime que « les Nanterriens ne disposent pas de tous les éléments pour se forger un avis sur ce projet ». Le débat porte aujourd'hui sur le projet du métro du Grand Paris. Toutefois, la SGP n'est pas sans savoir que la ville de Nanterre accueille sur son territoire un nombre important de projets : Éole, Arc Express et ligne TGV.

**Isabelle Rivière** fait remarquer qu'il n'est pas souhaitable d'opposer ces différents projets. Ils sont complémentaires. La région a besoin de tous ces projets pour répondre aux enjeux du futur. À cette notion de complémentarité, **Marc Véron** ajoute celle de « synthèse ». Il est en effet persuadé qu'il est tout à fait possible d'établir une synthèse entre Arc Express et le projet du Grand Paris.

**François Kosciusko-Morizet** ne met pas en question les propos tenus par la SGP. Toutefois, il se demande « s'il est effectivement envisageable de faire une synthèse des fonctionnalités des deux projets avec, d'un côté, un réseau de métro Grand Paris axé sur la rapidité, et de l'autre un réseau Arc Express proposant des stations extrêmement proches ». Peut-on faire passer sur la même infrastructure des trains express et des trains omnibus ? Certes, la SNCF le fait sur un certain nombre de grandes lignes. Mais est-ce possible en région parisienne ? **Marc Véron** est persuadé que les solutions techniques existent. Elles ont toutefois un coût.

➤ **De nombreuses interrogations sur le tracé et l'implantation des gares**

Certains intervenants s'interrogent sur l'utilité de programmer une gare sur le quartier des Groues, soit à 800 mètres de la Défense. **Isabelle Rivière** rappelle que la Défense constitue un hub. Or, force est de constater que les hubs entraînent souvent une désertification des espaces adjacents. Le projet de métro du Grand Paris ambitionne de créer une gare de nouvelle proximité – une gare de quartier – qui viendrait s'adosser à ce hub de façon à désengorger les lignes, notamment la ligne A du RER.

Le débat s'oriente alors sur le quartier du « Petit Nanterre », dont chacun s'accorde à dire qu'il ne dispose pas des transports adéquats. Toutefois, **Isabelle Rivière** rappelle que le prolongement du tramway T1 devrait permettre de désenclaver ce quartier. Cela étant dit, elle insiste sur le fait que la SGP soumet aujourd'hui un tracé au débat public. Rien ne permet d'affirmer que le tracé proposé ce soir sera retenu. Le débat public est organisé pour recueillir l'avis des populations concernées pour s'assurer que cette nouvelle gare corresponde bien aux besoins des habitants. Le débat reste ouvert.

➤ **Le rôle des élus**

La mise en place d'un réseau qui répond aux besoins des territoires renforce le rôle et les responsabilités des élus locaux. Ainsi, **Patrick Ollier** considère que les « communes doivent être maîtresses de leur terrain et qu'il revient aux élus de déterminer la pertinence du développement sur leur territoire ». La création du Syndicat Intercommunal d'Études et de Projets (qui associe les villes de Courbevoie, La Garenne-Colombes, Nanterre, Puteaux, Rueil-Malmaison et Suresnes) répond de cette volonté des élus de maîtriser, ensemble, et au-delà des clivages politiques, leur avenir et de ne pas laisser l'État décider à leur place.

**Marc Véron** profite de l'occasion pour aborder la question du rôle de l'État qui, à en croire certaines déclarations, agit aujourd'hui en usurpateur et met à mal, par son intervention, les projets nés dans la

région Ile-de-France. Or, les retards d'investissements enregistrés ces 30 dernières années font que la région n'est pas en capacité – matérielle ni financière – de préparer son avenir. L'État a donc décidé de faire supporter à la collectivité nationale (au nom de l'intérêt général) l'investissement à long terme dont la région a besoin, et cela, sans diminuer les dotations qui ont été programmées dans le cadre du contrat de projets ou du « Plan Espoir Banlieues ». La démarche de l'État consiste donc à soulager la Région.

➤ **De nombreuses interrogations sur le financement du projet**

*De nombreux participants s'interrogent aussi sur le mode de financement retenu. Comment le gouvernement entend-il financer les 23 milliards d'euros nécessaires pour faire sortir de terre ce seul projet. L'État a prévu de mettre sur la table 4 milliards d'euros. Il en manque donc 19 ! Certains s'inquiètent des répercussions de ce projet sur la tarification, mais également sur les prix du foncier. Nombreux craignent, par ailleurs, que le financement de ce projet ne se fasse au détriment des objectifs d'amélioration de l'existant.*

**Marc Véron** explicite le mode de financement du projet, lequel repose sur une dotation de l'État et des emprunts. Les annuités de ces emprunts seront couvertes par les recettes issues de la valorisation foncière, de la fiscalité et de la dynamique économique engendrée par les investissements réalisés.

Aider la région à préparer son avenir est, bien évidemment, un objectif louable. Toutefois, plusieurs intervenants évoquent les difficultés auxquelles sont confrontés aujourd'hui les usagers et insistent, à ce titre, sur la vétusté des réseaux actuels et leur encombrement. Le projet présenté ce soir sera réalisé dans 10 ans. Or, comme le souligne **Jacques Capet**, les conditions de transport sur la Défense et Nanterre s'aggravent de jour en jour. **Jacques Gautier** souhaite quant à lui un engagement sans faille de l'ensemble des partenaires financiers pour rénover, à court terme, les réseaux actuels.

**Marc Véron** abonde dans son sens. La région d'Ile-de-France a accumulé d'importants retards en matière d'infrastructures. Malheureusement, si l'on s'entête à se concentrer sur les retards au lieu de préparer l'avenir, ces retards risquent de s'accumuler. **Fabrice Poggi** estime qu'il est peu judicieux d'opposer les besoins d'aujourd'hui à ceux de demain. D'ailleurs, plusieurs projets sont aujourd'hui développés pour améliorer l'existant (plan d'amélioration de la ligne A du RER et de la ligne 13 du métro, prolongement du tramway T2...). De nombreux problèmes doivent être traités dès aujourd'hui, mais faire l'impasse sur les transports de demain consisterait à « créer l'urgence de demain ».

➤ **Le développement durable en question**

Plusieurs interventions portent en outre sur le développement durable. **Michel Lopez** rappelle que le métro du Grand Paris est un projet d'État. À ce titre, il se doit d'être exemplaire. Malheureusement, il ne satisfait pas les critères et les ambitions du Grenelle de l'Environnement, notamment en matière de réduction des émissions de CO<sup>2</sup> ou d'efficacité énergétique.

**Marc Véron** rappelle à ce propos que l'étude d'évaluation environnementale analyse l'existant de tous les impacts du projet. À sa connaissance, il s'agit du seul projet mis en débat public pour lequel une telle étude – sur un cycle biologique complet – a été mise à la disposition des populations. La loi sur le Grand Paris prévoyait, à ce sujet, que cette pièce figure dans la consultation au même titre que l'avis donné par l'autorité environnementale sur cette étude. Ainsi, on ne peut pas accuser la SGP de méconnaître les aspects environnementaux. Bien au contraire, elle les traite frontalement.

**Alexis Martin** constate qu'aucun projet de *Vélib* n'est prévu pour les villes les plus éloignées de Paris. Les nouvelles gares sont rarement rattachées à des réseaux de transport doux. **Isabelle Rivière** tient à préciser que chaque gare sera unique. La SGP souhaite appréhender au plus près les besoins des territoires traversés. Si les communes les plus proches de Paris seront probablement les seules à bénéficier du dispositif des *Vélib*, les nouvelles infrastructures privilégieront les reports sur les modes de transport doux, notamment la marche à pied. Ces nouvelles gares offriront l'opportunité de redessiner les villes ; de « créer des complexes urbains plus humains ».

**Didier Serrat** propose de clore les débats. Il rappelle que l'ensemble des questions et des observations sera retranscrit sur le site Internet et annexé à l'ensemble du dossier du débat pour consultation et synthèse.