

## **VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

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

***Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public***

—

***26 octobre 2010***

***Nanterre***

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC**

#### **Réseau de transport public du Grand Paris :**

- Didier SERRAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Laurence HENRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Christine URIBARRI, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

### **MAITRISE D'OUVRAGE :**

#### **SGP (Société du Grand Paris) :**

- André SANTINI, Président du conseil de surveillance de la Société du Grand Paris
- Marc VÉRON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Fabrice POGGI, Société du Grand Paris

*La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de Didier SERRAT, Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**Patrick JARRY, Maire de Nanterre :** Mesdames, Messieurs, je veux juste vous dire un petit Mot, vous souhaiter bienvenue à Nanterre, pour débat placé sous la responsabilité de la Commission nationale du débat public, à laquelle je vais laisser la parole. Je dirais simplement un mot, pour ne pas enfreindre les règles du débat. Je trouve, pour ma part, très positif qu'il y ait un débat, ou des débats, à l'échelle de l'ensemble de la région Ile-de-France, sur les transports en commun. Je pense que c'est un moment évidemment important pour la métropole parisienne. Pour le débat de ce soir, il aurait pu peut-être y avoir plus de Nanterriens, mais vous savez que l'actualité à Nanterre a été un peu difficile ces derniers jours, et très sincèrement, nous avons la tête ailleurs que de préparer le débat de ce soir. Donc merci à ceux qui ont quand même fait l'effort de venir, et puis donc, bon débat. Monsieur le Président.

*Applaudissements*

**Didier SERRAT, Membre de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport du Grand Paris » :** merci Monsieur le Maire. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, et merci d'être, tous, venus ce soir participer à ce débat sur le projet de Réseau de transport du Grand Paris. Moi-même, Christine URIBARRI et Laurence HENRIOT, membres de la Commission particulière du débat public, nous avons le plaisir d'animer ce débat ce soir, qui durera jusqu'à environ 23 h, bien que nous ayons commencé avec quelques minutes de retard. Pour préciser dans quel contexte se place ce débat, je souhaiterais vous rappeler que le débat public a été institué dans le cadre de la législation d'abord de 1995, la loi BARNIER sur l'environnement, puis la loi de 2002 qui développe la démocratie de proximité, qui a été, sur ce projet particulier du Réseau de transport Grand Paris, précisé par la loi du 3 juin 2010 qui a défini plus précisément les manières d'organiser le débat public. Donc la Commission nationale du débat public a nommé une Commission particulière, dont nous sommes 3 des 12 membres, ce soir, à animer ce débat. Cette Commission est donc une autorité neutre et indépendante, notamment du maître d'ouvrage.

Nous respectons et garantissons l'application de 5 principes — est-ce que les slides sont présentées ? — dont le premier est le principe de neutralité. Notre Commission ne prend pas parti sur le projet en tant que tel. Le deuxième principe est un principe d'indépendance ; nous sommes, comme je l'ai déjà dit, indépendants du maître d'ouvrage. Le troisième principe est la transparence. Nous veillons à la qualité de l'information transmise sur ce projet. Il y a aussi un principe d'équivalence. Aucune parole n'est supérieure à une autre, quelle que soit la situation. Toute personne a le droit de poser une question, d'intervenir, de donner un avis, et nous répondrons à toutes les questions qui seront posées, soit ce soir à l'occasion de ce débat, soit sinon, via notre site internet, de manière écrite. Toute question reçoit une réponse. Pour précision, les débats sont enregistrés. Un verbatim sera publié, dans une dizaine de jours, sur le site de la Commission du débat public. Le cinquième et

dernier principe est celui du respect, respect des personnes et des avis qui sont exprimés. En particulier, nous veillons à ce que chacun puisse donner un avis argumenté.

Nous avons donc, dans le cadre du débat qui est prévu et organisé par la loi du 3 juin sur le projet Grand Paris, 4 mois pour informer les différents acteurs de la région sur le projet en question. Il y a toute une série d'informations qui ont été distribuées, qui sont disponibles sur le site, notamment de la Commission, notamment le dossier complet du maître d'ouvrage. Toutes les questions, les réponses qui sont apportées, les contributions, les cahiers d'acteur (nous préciserons ce que c'est) sont publics, et sont disponibles sur ce site.

Les objectifs du débat sont tout d'abord d'informer la population sur le projet, l'opportunité du projet, ses enjeux et caractéristiques. Ensuite, c'est permettre à la population de s'exprimer sur le projet, en formulant des observations, des critiques, ou des suggestions. Enfin, c'est éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation. C'est également une opportunité, pour le maître d'ouvrage, d'ajuster au plus près du terrain le projet en question. C'est encore plus vrai pour une réunion de proximité, comme celle-ci. Nous avons par ailleurs d'autres réunions, des réunions dites thématiques, sur des sujets plus précis, par exemple celui du financement ou des réunions plus techniques, sur la technique de transport.

À l'issue de ces débats, la Commission fera une synthèse et un bilan, dans les 2 mois à la fin du débat, c'est-à-dire après le 31 janvier. Ce bilan et ce compte-rendu seront remis au maître d'ouvrage, qui aura, lui, 2 mois pour définir la décision finale qu'il prendra, relative à ce projet, par un acte motivé et publié. Quelles sont les questions en débat ? Ce sont d'abord des questions de débat de principe : faut-il construire ce réseau et pourquoi, avec des arguments économiques, sociaux, culturels, environnementaux ou techniques ? Cela peut être un débat également sur les modalités : quel trajet, quels arrêts, quels emplacements pour les gares, quelles caractéristiques, vitesse, tracé, aérien, souterrain, pneu, rail, interconnexion, tarification ? Toutes ces questions sont ouvertes, bien évidemment. Il peut y avoir aussi un avis sur le bilan socioéconomique et les modalités de financement : quels sont les enjeux d'un tel projet, les risques, les potentialités, les impacts sur l'environnement, l'urbanisme, la compétitivité ? Il y a également des problématiques de proximité. Il est important de saisir l'opportunité de ce débat, aujourd'hui, à Nanterre, pour traiter des situations concrètes des citoyens de Nanterre. Il s'agit aussi d'apporter des réponses concrètes à ces questions. Et puis, il y a de plus, une série de questions qui, au fur et à mesure des différentes réunions que nous avons tenues, commencent à émerger, et qui s'appliquent aussi à Nanterre : les questions relatives à l'interconnexion entre les différents réseaux, à l'intégration des gares dans l'environnement urbain. En quoi la qualité de la vie locale va-t-elle être améliorée par le projet en question ? Quelle est la coordination entre le projet du Réseau de transport du Grand Paris et les nombreux autres projets de transports qui existent sur ce territoire ? Et puis, il y a aussi un certain nombre de problématiques sur lesquelles il faut probablement avancer, au fur et à mesure que le débat se construit et s'enrichit, pendant ces 4 mois : des questions sur le financement de ce projet, des questions

relatives à la qualité de la vie, par exemple.

Alors, quelles sont les règles du jeu ? D'abord, le projet sera présenté par le maître d'ouvrage. Puis, la parole sera donnée à la salle. Pour recueillir le maximum d'interventions, il est très important que chaque intervention, question, avis ou recommandation, puisse se tenir dans un temps limité de 3 à 4 minutes, comme d'ailleurs la réponse elle-même. Donc, je serai peut-être amené à demander, dans certains cas, de conclure une intervention, soit sous forme de question soit sous forme de recommandation. Il y a plusieurs manières d'intervenir : soit de manière orale, des micros baladeurs seront distribués en fonction des intérêts des différentes personnes, soit de manière écrite, avec la possibilité de poser des questions écrites, qu'on nous apportera pour que nous puissions vous les lire, et que le maître d'ouvrage puisse y répondre. Il y a donc 2 modalités. Concernant les élus, ils peuvent bien évidemment poser directement des questions à cette occasion, mais je souhaiterais rappeler qu'il existe toute une série d'autres modalités disponibles. Par exemple, de par la loi du Grand Paris, l'ensemble des communes et des organismes de coopération intercommunale ont une obligation, avant le 31 décembre, de donner un avis, une délibération sur le projet de Réseau de transport de Grand Paris. Sauf avis motivé, la commune ou l'organisme intercommunal sera considéré favorable au projet. Donc il y a cette première manière d'exprimer un avis. D'autre part, il y a la possibilité de donner des contributions écrites sur ce projet, dans un format totalement libre. Ces contributions sont ensuite publiées sur le site de la Commission particulière. La troisième possibilité est celle du cahier d'acteur, qui est un format un peu plus structuré de 4 pages, 12 000 signes, qui sera imprimé. Il y en a déjà un certain nombre qui est déposé sur la table, à l'entrée, que vous avez pu voir. Voilà une troisième possibilité pour les collectivités locales de s'exprimer de cette manière.

Aujourd'hui, le débat public, au 26 octobre, a commencé il y a quelques semaines, le 1<sup>er</sup> octobre seulement. Quelques chiffres rapidement : c'est près de 50 000 visites sur le site internet, depuis son ouverture au 1<sup>er</sup> septembre, 253 questions reçues et publiées, 127 avis émis par le public, 9 contributions, 21 cahiers d'acteur publiés sur le site, dont 7 en commun avec le débat public sur le projet Arc Express. Voilà les grandes règles d'organisation de notre débat. Nous avons donc jusqu'à 23 h, plus quelques prolongations du fait de notre démarrage un peu décalé. Je vous propose donc de commencer et de passer la parole à la Société du Grand Paris, qui va se présenter et présenter son projet, de manière à ce qu'ensuite, nous puissions enchaîner directement sur les questions de l'auditoire, de manière à ce que la SGP puisse répondre directement à ces questions-là. Merci de votre écoute.

**Isabelle RIVIERE, Membre du directoire de la Société du Grand Paris :** bonsoir à tous. Monsieur le Maire, bonsoir. Mesdames, Messieurs les élus, 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. Si vous pouvez passer le film.

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail les tracés des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Nanterriens. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation. Tout d'abord, rappelons qu'à Paris, 63 % des déplacements se font en 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 s'y font en transports en commun. Cependant, pour répondre au défi, les infrastructures habituelles ne correspondent plus aux besoins des Alto-Séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Cela oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 1 du métro et le tramway T2 vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que nous trouvons dans les Hauts-de-Seine des voies saturées comme l'A86 et des quais de Seine, de part et d'autre de La Défense, complètement encombrées chaque matin ?

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le Métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transports 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'Ile-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, leurs loisirs et leurs démarches de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide, efficace, pour se développer. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du Métro Grand Paris. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A, chaque jour.

Voyons maintenant les performances de ce nouveau métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens : 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 s aux heures de pointe, c'est-à-dire moins d'une minute et demie. Cela équivaut à aller 2 fois plus vite que le métro parisien. Le Métro Grand

Paris est un métro automatique et souterrain qui propose une qualité de service optimale, avec une régularité, une souplesse, une adaptabilité à la demande, une sécurité (avec ses façades vitrées sur les quais). Il est accessible aux personnes à besoin spécifique, aux personnes à mobilité réduite, aux personnes avec handicap, visuel ou auditif, parents avec poussettes ou voyageurs encombrés de valises.

Maintenant, voyons la gare. La gare de demain est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service du voyageur. La gare du Métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux (cheminements piétons et pistes cyclables dont nous ne parlons jamais). Elle dispose de connexions avec le réseau de bus, de déposes-minute pour les voitures, de services d'auto-partage, de covoiturage, de stations d'Autolib, de Vélib. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants et des associations. Il y a surtout un travail 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.

Voyons maintenant le tracé, ligne par ligne. Le Métro Grand Paris est un réseau bouclé de 3 lignes de métro. Nous allons commencer par la ligne rouge. Cette ligne, pour les Alto-Séquanais est une évidence, comme vous le voyez sur la carte. C'est une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue/banlieue. Cette rocade, c'est 60 km de voies nouvelles, 23 gares dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service. À l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emplois de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Le Blanc-Mesnil et Montfermeil. On dit toujours que nous ne desservons pas les quartiers : la ligne rouge dessert les quartiers. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier tertiaire de La Défense, mais pas uniquement. Elle dessert finement les quartiers de Bagneux, en son cœur de ville, avec la ligne 4, les zones d'activité de Suresnes, et accompagne le développement des territoires de bord de Seine, avec des interstations courtes (contrairement à ce que nous entendons), de l'ordre de 2 km, et des correspondances avec 4 lignes de métro en terminus (la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9 et la ligne 13), 2 lignes de Transilien (lignes L et U). Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements des Hauts-de-Seine.

Passons maintenant à la ligne bleue. Elle est le prolongement de la 14, au nord et au sud. Elle assurera une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV (la gare de Roissy, la gare de Lyon), et également de futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région-capitale. Sa

longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronçon commun avec la ligne verte, entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 nouvelles.

Enfin, la ligne verte, avec ses 75 km et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison 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. À l'ouest, elle constitue une rocade de Moyenne Couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles. Elle va irriguer le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au sud, elle se connecte avec le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte, en transports en commun, de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Maintenant, nous allons faire un petit zoom et regarder ce qui se passe sur la boucle nord des Hauts-de-Seine. À noter qu'il subsiste une variante sur le tracé, que vous voyez apparaître en vert clair sur l'écran. Elle propose la desserte du port de Gennevilliers. Le tracé de référence, lui, passe aux Grésillons et aux Agnettes, afin de desservir des quartiers d'habitation et d'emplois. Enfin, nous arrivons à la gare de Bécon-les-Bruyères, pour desservir le nouveau quartier des Bruyères. Il faut savoir que de grandes entreprises sont arrivées récemment (Colgate, Aviva, IBM et dernièrement GDF SUEZ). Ensuite, la ligne verte dessert le secteur de Nanterre-La Défense, et la ZAC des Guillaies. Cette ZAC est dans la zone d'influence de Nanterre, en limite avec Rueil-Malmaison.

Quels sont les bénéfices du projet ? Améliorer les déplacements pour tous est le premier bénéfice. Le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transports en commun dans des 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 Nanterre, qui malgré un réseau de transports très développé (dessertes autoroutières, transport fluvial, gares RER et Transiliens) est en attente d'une meilleure qualité de service, une meilleure régularité des offres de transports en commun. Avec le Métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Enfin, pour le RER A qui vous concerne particulièrement à Nanterre, c'est une diminution de 15 % sur le tronçon central et 25 % aux extrémités.

Le deuxième bénéfice est de soutenir le développement économique et territorial. Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires ont été identifiés. Vous les voyez apparaître en ocre sur l'écran. Le Métro du Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité du secteur Nanterre/La Défense. Les personnes qui habitent ou travaillent à Nanterre seront ainsi directement reliées aux autres bassins de vie et bassins d'emplois de la région. Les nouvelles gares, à l'ouest de l'Arche, permettront de consolider le développement de Seine-Arche, et d'engager la transformation du quartier des Groues.

Le troisième bénéfice est de participer au développement durable. Pour la première fois, c'est exceptionnel dans le cas d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis de prendre en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. Elle a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 km de large. Nous avons pu proposer un tracé en conséquence et déterminer la profondeur du tunnel, en prenant compte par exemple de la nature du sous-sol.

Nous allons revenir sur Nanterre et sur les lignes qui desservent les Hauts-de-Seine, qui vous concernent. Nanterre est un pôle économique majeur de la région Ile-de-France. Elle est également une capitale administrative des Hauts-de-Seine. Avec ses 88 000 habitants, elle se caractérise par la jeunesse de sa population. Avec 92 300 emplois salariés en 2006, Nanterre représente près de 10 % des emplois du département. Elle détient 5 parcs d'activité : les Guillaeries, les Hauts de Pâture, les Groues, Nanterre-Préfecture et les Champs pierreux. Elle concentre 60 % des emplois salariés sur une superficie 320 ha, soit 25 % du territoire communal. C'est également un grand pôle universitaire, avec l'université Paris X, deuxième université de France avec 35 000 étudiants et 2 000 chercheurs-enseignants. C'est également un carrefour culturel et sportif, avec de nombreux équipements attractifs. Nous pouvons citer le Théâtre des Amandiers, que nous connaissons tous, et un projet en cours : la construction d'un stade multifonctionnel et modulable de 40 000 places sur le territoire des Groues, le stade Arena. Mais Nanterre ne peut d'appréhender seule. Elle s'intègre à un territoire beaucoup plus vaste : la communauté d'agglomération du Mont-Valérien, qui regroupe les communes de Rueil et Suresnes, que Nanterre rejoint, et celui du périmètre du syndicat intercommunal d'étude et de projet des deux Seine, qui regroupe les communes de Rueil, Suresnes, Puteaux, La Garenne et Nanterre. Ces communes représentent 450 000 habitants, ce qui équivaut à une métropole régionale telle que Lyon ou Toulouse intramuros.

Les 3 gares que nous vous proposons, dans le cadre du Métro Grand Paris, Nanterre, Rueil et Bécon-les-Bruyères, accompagnent et soutiennent le développement de l'Ouest parisien. Nous ne pouvons parler de ce développement sans faire référence à La Défense qui est aujourd'hui le premier quartier d'affaires européen. Imaginez : construit à la fin des années 1950, le quartier de La Défense se renouvelle sans cesse. Accueillant 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, et déjà plus de 30 000 sur Seine-Arche. Cet ensemble unique se mue en un quartier métropolitain qui s'étend de la Seine à la Seine. Maintenant, lorsque nous nous attachons aux déplacements domicile-travail des Nanterriens, nous constatons qu'ils se traduisent par à peu près 74 000 personnes qui viennent chaque matin sur la commune et 30 000 qui en partent. Nanterre est la première commune de résidence, suivie de Paris et de Rueil. Chaque année, 300 nouvelles entreprises s'installent sur Nanterre. Son emplacement stratégique aux portes de Paris et de La Défense, premier centre d'affaires européen, et son réseau de transports ont transformé la ville, ces dernières années, et fortement vitalisé son tissu économique. Cette année, Nanterre est le premier pôle d'emplois du département. 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.

Actuellement, 85 % des usagers de La Défense utilisent les transports en commun, et 50 % des Nanterriens le font quotidiennement. Ce sont des sources de la DREIA. Vous voyez un peu la carte des transports aujourd'hui. Ces usagers bénéficient d'un réseau de transport très dense, avec 3 gares du RER A (Nanterre-Ville, Nanterre-Université, Nanterre-Préfecture), 1 gare SNCF Transilien, la ligne du tramway T2 (en cours de construction et dont l'ouverture est prévue courant 2012), et de nombreuses lignes de bus (16) pour irriguer le territoire. Il nous faut impérativement soulager la ligne A du RER, qui constitue le mode dominant et mieux travailler les articulations, les correspondances avec La Défense et les nouvelles gares de l'Ouest parisien en complément du prolongement du RER E. Tous ces projets permettront de réduire le nombre de voyageurs qui empruntent le réseau existant et proposeront des itinéraires alternatifs. Cela rendra moins vulnérables des lignes très sollicitées comme la ligne A. Le Métro Grand Paris propose une gare sur les Groues qui permettra de renforcer significativement l'offre de transports de Seine-Arche et d'ouvrir le développement sur ce nouveau quartier. Pour porter les emplois de demain et améliorer la qualité de vie des Nanterriens, les transports doivent être au rendez-vous. Là, vous avez une photo des Groues, pour voir un peu les changements qui s'opèrent sur ce territoire en ce moment. Le secteur de Seine-Arche verra l'émergence de ce quartier sur lequel le Métro Grand Paris se propose d'implanter une gare. Irrigué également par le projet Éole, ce quartier nouveau de plus de 600 000 m<sup>2</sup> proposera une nouvelle approche qui concilie un développement mixte de logements, et pas uniquement de bureaux. Elle permettra au projet de stade de bénéficier d'une très bonne accessibilité et l'arrivée d'une ligne à grande vitesse se dessine également sur ce secteur. Comme vous le voyez à l'écran, il n'y a pas que le quartier des Groues. Il y a également les Terrasses, cœur de quartier, le projet du stade Arena. L'amélioration de l'offre qualitative et quantitative des transports en commun constitue un facteur clé de succès du développement de Seine-Arche, et plus largement de La Défense. Elle apporte également une très large contribution à l'aménagement du territoire francilien.

Tout cela pour vous dire que le Métro 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, étudiants, dans le respect des équilibres existants et de l'identité des quartiers. Sur cette carte, vous voyez Nanterre, avec le Métro Grand Paris en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 min par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des Nanterriens qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela donne des gains de temps de vie importants. Nous allons encore faire un zoom un peu plus particulier, avec des exemples précis. Avec la ligne verte, en partant de la gare de Nanterre, nous pouvons rallier Saint-Denis-Pleyel en 12 min. Il y a d'autres exemples qui vont apparaître, je ne vais pas tous vous les citer. Autre exemple, les emplois de la plateforme de Roissy, qui pourront être atteints de puis Nanterre en 31 min. Pour le sud de Nanterre, nous pouvons rejoindre la zone d'emplois de Massy en

26 min ces gains de temps sont des gains de vie.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux, comme vous l'avez vu, d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros, selon les variantes de tracés, le nombre de gares retenues et la proportion de secteurs aériens finalement choisie. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant et aussi celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond, comme nous l'évoquions dans notre film d'introduction, à une troisième génération d'investissements. Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport. Comme vous l'avez vu dans le film d'ouverture, il y a eu le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 1970, et aujourd'hui le Métro Grand Paris. Il est la réponse au défi de la région Ile-de-France du XXI<sup>e</sup> siècle. Nous sommes aujourd'hui au lancement de notre débat public. À la fin janvier, à la clôture du débat, la loi impose à la SGP de proposer un schéma d'ensemble, par un acte motivé et public, avant la fin du mois de mai 2011. Ce schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du débat public, et devra surtout constituer une base largement partagée. S'en suivra une période de 18 mois, pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Il restera alors à réaliser les travaux dans les meilleurs délais, les mises en service se succédant de 2018 à 2023. Je vous remercie de votre attention.

*Applaudissements*

**Didier SERRAT** : merci Madame. Un dernier point, Monsieur ?

**André SANTINI, Président de la Société du Grand Paris** : merci Monsieur le Président. D'abord merci à tous ceux qui sont venus de ce qui les regarde, puisque Paul VALERY disait « *La politique, c'est l'art d'empêcher les gens de s'occuper de ce qui les regarde.* ». Vous, vous vous occupez réellement de ce dossier. Ce grand projet, nous vous l'avons dit, s'inscrit dans l'histoire de notre région. Depuis 1970, depuis le RER, il n'y a pas eu de grands travaux, et aujourd'hui, nous subissons l'usure de ce système. Ce sont les populations les plus fragiles qui subissent ce dossier. Nous souhaitons, nous, présenter un projet dont vous avez vu qu'il était innovant, créatif, qu'il va très loin, puisque Le Havre sera à nouveau, comme le disait Napoléon « *le port de Paris et la Seine sa plus grande avenue* ». Nous voulons rappeler le discours du Président de la République, à Chaillot. Ce dossier ne pourra se réaliser qu'avec l'appui de la Région, de la Ville de Paris, des Conseils généraux et avec les élus. Nous allons donc proposer à chacun de ces secteurs, à chacun des élus, de trouver la meilleure formule pour lui convenir. Nous recevons actuellement beaucoup de remontées, des remarques très fines, parce que de proximité, de terrain. Notre équipe du Grand Paris sera, plus que jamais, à la disposition des élus pour faire aboutir ce projet, dans les délais fixés par la loi. Merci.

**Didier SERRAT** : bien, nous allons passer à la partie débat, question ou bien avis, ou bien recommandation. Qui souhaite poser la première question ? Une main s'est levée, là-bas. Monsieur, s'il vous plaît, veuillez vous présenter.

**Frédéric LEFRET, Association Nanterre Métropole d'avenir** : bonsoir, Frédéric LEFRET, nous avons fait, avec l'association Nanterre Métropole d'avenir, un cahier d'acteur, que vous trouverez à l'entrée. Je voulais juste revenir sur deux choses. Une chose qui me paraît très importante est tout ce qui concerne le rabattement, c'est-à-dire que vous allez faire des gares qui vont être en jonction avec des lignes de bus (etc.), donc il va y avoir un transfert de flux vis-à-vis du réseau. Comment allons-nous gérer cela ? Allons-nous augmenter et prévoir des places de stationnement pour vélos, motos et automobiles, aux gares ?

Deuxième chose, nous voyons évidemment l'intérêt du projet qui est de désaturer l'ensemble des transports en commun, comme chacun d'entre nous connaît quand il les prend, notamment à Nanterre. Ce qui est important, c'est que cela va devenir attractif. Donc, nous allons avoir aussi une augmentation du foncier. Que faisons-nous pour maîtriser le foncier, pour éviter que là aussi nous ayons une population qui aille de plus en plus vers l'ouest, le plus loin possible ? Parce qu'elle ne pourra pas rester si le foncier augmente, alors que les transports en commun sont aussi faits pour permettre à cette population de pouvoir vivre dans de bonnes conditions. Une autre proposition que nous avons : par rapport aux Groues, c'est très bien, mais en même temps, il y a un quartier, à côté, qui est totalement enclavé, qui est le petit Nanterre. Là aussi, nous proposons qu'il y ait une gare qui soit installée à ce niveau-là. Et la dernière question, que nous voyons dans tous les journaux, qui est importante. Bien évidemment, c'est quelle complémentarité avec Arc Express ? Comment allons-nous pouvoir gérer ces deux réseaux en même temps, toujours au service des Nanterriens notamment, et puis des Franciliens par ailleurs ? En tout cas, nous soutenons ce projet. Moi, qui suis un utilisateur, j'ai de la chance, car je fais RER A et ligne 13. J'ai tout gagné dans ma journée. Vraiment, si cela peut désaturer l'un et l'autre et les deux, alors là, c'est fantastique.

**Didier SERRA** : merci Monsieur.

**Isabelle RIVIERE** : simplement, sur la première question sur les rabattements. Effectivement, nous avons envie d'avoir des gares attractives. Donc, pour avoir cela, il faut pouvoir y accéder facilement. Ce que nous voudrions sur ces gares de demain, c'est faire ce qu'il n'y a pas aujourd'hui, c'est-à-dire prévoir des parkings à vélo. C'est pour cela que j'ai parlé de Vélib's et d'Autolib's. Nous devons aussi faire en sorte que les bus puissent venir au plus près, et ne pas opposer non plus la voiture particulière aux transports en commun. Il faut aussi que nous puissions venir, et faire une dépose-minute ou, ce qui ne concerne pas vraiment le 92, mais peut-être d'autres territoires un peu plus loin, pouvoir avoir des parkings de rabattements. Donc l'objectif est vraiment de pouvoir accéder au mieux, pour avoir vraiment le trafic attendu sur ces lignes, et rendre le service pour lequel nous sommes attendus sur cette question-là. Je vais peut-être passer la parole à Monsieur VERON, sur la complémentarité avec Arc Express.

**Marc VÉRON, Président du directoire de la Société du Grand Paris** : d'abord, sur la maîtrise de l'urbanisme. Nous sommes à la dixième réunion de ce type, souvent, nous entendons que les processus décrits dans la loi du 3 juin dernier dessaisiraient les collectivités locales de leur pouvoir essentiel en matière d'urbanisme. Je rappelle quand même le dispositif très novateur sur lequel le législateur a particulièrement travaillé, qui est le dispositif de contrat de développement territorial. Autrement dit, la faculté est ouverte, aux communes qui accueillent des gares, mais bien au-delà, dans un principe de continuité territoriale, à toutes les communes adjacentes qui le souhaitent, de négocier avec l'État dans la période qui suit immédiatement le décret pris en Conseil d'État qui fixe le tracé définitif et la localisation des gares, à un contrat dont les matières sont assez larges (cela touche à l'urbanisme, à l'aménagement, au transport de surface, au logement, à la mixité... l'énoncé est tout à fait complet dans la loi). C'est une période qui se clôt 18 mois plus tard, c'est-à-dire en fait à la fin 2012. S'agissant de ce territoire, si je comprends la création d'un syndicat d'étude au niveau des 6 communes qui ont été rappelées, il me semble que nous sommes déjà dans la préfiguration de ce que pourrait être un contrat de ce type négocié avec l'État. Alors, s'il est négocié, c'est la libre volonté des parties. Donc par conséquent, rien n'est imposé aux communes, par définition. Votre question n'allait pas à cette affirmation, mais j'en profite pour rétablir un peu l'ordre législatif des choses.

S'agissant d'Arc Express, il y a évidemment un débat sémantique dont la subtilité n'aura échappé à personne. La Région pose la question en termes de complémentarité. Nous, nous disons qu'après tout, ce n'est pas un mot qui doit sonner étrangement aux oreilles de la majorité régionale, mais nous parlons plutôt de synthèse. En ce sens, que complémentarité voudrait dire, si je comprends bien la conception de la Région, que nous ferions les 2 arcs, et qu'au fond, il appartiendrait à l'État d'ajouter ce qu'il souhaiterait ajouter à ces 2 arcs. Je rappelle quand même deux choses. C'est que le Métro Grand Paris est un bouclage complet, tel qu'il a été assez clairement exprimé tout à l'heure. Sa force est précisément dans le caractère bouclé de son tracé. La puissance d'attraction du Métro Grand Paris et donc la puissance d'attraction des gares tiennent, essentiellement, dans ce phénomène de boucle fermée, de doubles boucles même.

Deuxièmement, quand nous regardons les cartes assez précisément, pour les 2 arcs proposés par la Région, au sud, il y a une association, comme cela a été rappelé, dite Orbival, qui va de Bagneux à Champigny. Après beaucoup de discussions avec les membres de cette association, les communes qui sont sur le trajet, nous nous sommes mutuellement convaincus que le tracé efficient devait être commun à ce que proposait Orbival et à ce que propose la Société du Grand Paris. De sorte que la réunion de Créteil a permis d'établir la parfaite identité de vue entre l'association Orbival, les élus d'Orbival et la société du Grand Paris. C'est ce que nous retenons. Alors il y a en débat, parce que tout n'est pas parfait dans la vie, sur le point de savoir si Saint-Maur accueillera ou pas une gare. Donc il y a une discussion qui a cours, avec le maire de Saint-Maur, sur ce point. Autrement, honnêtement, je ne vois pas l'épaisseur d'une feuille de papier à cigarette entre nous. Arc Express, il est vrai, a posé dans son projet un certain nombre d'alternatives à cette ligne. Il faudra bien qu'à

un moment ou un autre, ils fassent des choix. Nous ne pouvons pas, simplement en posant des variantes (il y en a 3 au Sud) essayer, par là, de grappiller un maximum d'adhésions. À un moment donné, il faut bien choisir. Nous ne pouvons pas passer partout. Au Nord, il me semble que, là encore, les tracés ne sont pas particulièrement divergents. Puisque quand nous prenons les choses depuis la Plaine-Saint-Denis, il y a des variantes dans notre projet. Je crois qu'il a été rappelé, en particulier, qu'une des variantes consiste à passer par le port de Gennevilliers, l'autre de traverser plus au sud cette commune. Mais je comprends que les élus de Gennevilliers sont assez au clair sur ce qu'ils veulent faire. Donc nous en tiendrons le plus grand compte. Donc nous voyons bien, quand nous voulons regarder les cartes en superposition, qu'il n'y a pas de raison qu'une synthèse ne puisse pas s'établir entre Arc Express et le tracé du Grand Paris. Comme Arc Express a été chiffré, pour les 2 arcs, à 4,5 milliards d'euros — je ne discute même pas de savoir si ce chiffre est valide ou non — j'en conclus que nous pourrions réaliser par là une économie de 4,5 milliards d'euros. Ce qui, après tout, dans la politique des transports en Ile-de-France, n'est pas complètement négligeable.

**Didier SERRAT** : tous vos points ont été répondus, Monsieur ? Très bien. Il y avait une question ici, une première main qui s'est levée. Ensuite j'ai vu d'autres mains de ce côté-là, à cet endroit.

**Jacques GAUTIER, Président de l'association des Maires des Hauts-de-Seine** : merci. Mesdames, Messieurs les Présidents, Monsieur le Préfet, mes chers collègues, Mesdames, Messieurs, Jacques GAUTIER. J'interviendrai en tant que Président des Maires de ce département, d'abord pour me féliciter que, 40 ans après le RER, l'État s'engage dans les transports en commun pour structurer la région Ile-de-France. Nous en avons besoin. Avec mes collègues, je me félicite de l'organisation du débat public sur les réseaux du Grand Paris, mais aussi, parallèlement, sur celui d'Arc Express. Nous saluons aussi le projet Éole dont nous connaissons l'importance vers La Défense, et vers Le Mantois, pour éviter l'arrivée de transports en commun qui sont des bus tous les matins vers La Défense. Nous saluons cette initiative et je tiens à souligner la qualité de la présentation qui nous a été faite. Tous les maires, quelle que soit leur appartenance, sont conscients que nous devons développer des transports en commun à grande cadence et interbanlieue. Nous ne voulons plus être obligés de passer par la capitale tous les jours pour nous rendre, avec nos concitoyens, les uns les autres vers leur lieu de travail. Donc ce que vous nous proposez correspond à cette demande, à cette attente de nos populations. De même, nous sommes persuadés qu'il faut accepter de s'engager dans la durée pour avoir un projet qui réponde le plus possible aux aspirations de nos populations.

Alors chacun de mes collègues maires interviendra ici, et dans tous les débats qui auront lieu dans les Hauts-de-Seine, pour donner sa position précise par rapport à tel point de gare, à tel tracé, sa préférence dans le Sud pour certains endroits, Arc Express ou pas, et il se prononcera en fonction de ce qu'il ressent, de ses engagements ou de sa situation géographique. Je crois que c'est cela, la démocratie. À titre personnel, je voudrais

simplement ajouter que nous sommes conscients que c'est une perspective à 2023, 2025. Je voudrais faire une proposition, que les pouvoirs publics, c'est-à-dire l'État, la Région, les collectivités territoriales, travaillent ensemble pour choisir le meilleur des 2 projets, et surtout travaillent à 2 niveaux : la perspective d'un investissement à long terme pour réaliser ces transports que nous attendons et dont nous avons besoin, mais aussi, et c'est ce qu'attendent nos populations, que nous ayons un engagement sans faille de l'ensemble des partenaires financiers pour rénover les réseaux actuels et permettre à nos concitoyens bloqués dans la galère quotidienne — l'intervenant avant moi l'a signalé — de ne pas attendre 2023 pour mieux circuler en Ile-de-France. Ce sont 2 engagements, du court terme, améliorer, rénover, nettoyer, sécuriser, apporter une régulation qui n'existe pas aujourd'hui et puis travailler sur le long terme. C'est ainsi que nous répondrons à l'attente de nos concitoyens. Je vous remercie.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur le Maire. Une question, de ce côté-là ?

**Jacques CAPET, Vice-président de l'Association Naturellement Nanterre** : bonsoir, Jacques CAPET, Vice-président de l'association Naturellement Nanterre. C'est une association qui a la particularité d'être reliée à 2 collectifs d'associations qui sont souvent concurrents, mais qui, là, s'entendent bien. Il s'agit d'Environnement 92, elle-même reliée à Ile-de-France Environnement et à France Nature Environnement, et d'autre part le Mouvement national de lutte pour l'environnement. Sur certains sujets, ils sont très contradictoires, mais sur les problèmes de Nanterre, ces 2 collectifs se rejoignent.

Dans l'exposé qui nous a été présenté, une chose m'a choqué, qui rejoint un des problèmes que nous avons rencontrés lorsque nous nous étions prononcés par rapport au schéma directeur de la Région Ile-de-France : c'est la place de La Défense. Tel qu'il nous a été présenté sur l'écran, c'est finance, un point c'est tout. Alors que tous les autres pôles, ou presque, ont au moins 2 ou 3 items, qui apportent une certaine variété d'activités, de préoccupations. Alors, je sais bien que c'est pour schématiser, je sais bien qu'à La Défense il y a aussi Total, EDF et d'autres activités que la finance. Mais, justement, cette place prédominante de la finance, la SGP, semble-t-il, veut la renforcer encore et cela ne nous satisfait absolument pas, parce que parmi les habitants de notre ville, la majorité ne travaille pas dans ce secteur d'activité. Alors si nous leur facilitons les trajets pour aller ailleurs exercer leur activité, très bien. Mais nous souhaiterions que, sur ce territoire de La Défense et ses alentours, il n'y ait pas que de la finance ou du tertiaire. Nous voudrions aussi que ce secteur-là ne soit pas conforté, comme il a été dit dans le schéma directeur de la Région Ile-de-France, ni renforcé comme la majorité nationale, donc la minorité régionale, le souhaitait. Nous pensons qu'il faut s'orienter différemment.

Alors ce n'est pas le sujet du débat de ce soir, je le sais, je l'assume. Mais pour nous, c'est très important, d'autant plus que les projets de transports que vous nous présentez ce soir, dans le cadre de la Société du Grand Paris, qui vont nous être présentés dans le cadre d'Arc Express, comme ils vont nous être présentés dans le cadre d'Éole, sont tous intéressants, mais seront réalisés dans 10 ans environ. Or, la densification du secteur de La Défense et de

Nanterre se réalise tous les jours. C'est-à-dire que, dans 10 ans, les voyageurs venant de l'extérieur ou partant d'ici pour l'extérieur, auront peut-être des conditions de transport légèrement supérieures ou équivalentes à celles de maintenant, mais d'ici à la première mise en service d'un de ces 3 projets (en tout cas d'un des 2 projets parce que nous espérons que le Grand Paris et Arc Express fusionneront), ils auront des conditions de transport aggravées. Pourquoi ? Parce que la densification et la tertiarisation accélérées de La Défense se font dès maintenant. Donc cela va au détriment, à long terme, des gens, mais cela va au détriment aussi de leurs intérêts immédiats, dans le très court terme, dans les années à venir. C'est l'aspect important que nous tenions à souligner.

Maintenant, pour en revenir au projet présenté, celui-ci a des aspects très positifs, mais il ne répond pas forcément aux besoins les plus urgents. Je voudrais dire, avant de revenir sur les problèmes locaux...

**Didier SERRAT** : il faudra penser à conclure, Monsieur, s'il vous plaît.

**Jacques CAPET, Vice-président de l'Association Naturellement Nanterre** : oui. Nous nous glorifions que Clichy-Montfermeil va être desservi. Oui, il va être desservi en rocade. Cette ville, il est effectivement d'actualité d'en parler puisque nous sommes, presque jour pour jour, 5 ans après le drame qui s'y est produit, avait une double carence en matière de transport. Comme toutes les autres villes de banlieue, elle n'avait pas de desserte de rocade. Mais, à la différence, de presque toutes les villes de banlieue, elle n'avait pas de radial pour la rabattre sur Paris, et de là, pouvoir aller ci ou là. Alors, le projet du Grand Paris remédie effectivement à une de ces carences, mais pas à l'autre.

Et pour en revenir, et je terminerai là-dessus, à cela, il y a effectivement des choses intéressantes, mais le projet Arc Express est sur toute la périphérie de Paris. Elle est plus opérante, parce qu'elle assure un meilleur maillage. Je suis stupéfait qu'il n'y ait pas, au niveau de Rueil, une liaison avec le RER à ce niveau-là. Beaucoup de gens, venant de Saint-Germain (etc.), seront obligés d'aller à La Défense contribuer à la saturation du RER sur cette partie-là, pour la suite de leurs déplacements.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur.

**Isabelle RIVIERE** : il y a plusieurs questions, en fait, dans votre question. Déjà, la place de La Défense. C'est un quartier d'affaires. Nous l'avons dit, il y a 2 500 entreprises, mais ce ne sont pas 2 500 entreprises qui s'occupent de finance. Il y a des entreprises qui représentent différents secteurs d'activité. Il y a aussi 300 entreprises nouvelles qui viennent d'implanter sur Nanterre. Ces entreprises sont aussi des entreprises de service et de commerce, qui justement, permettent à ces grandes entreprises de pouvoir vivre. Il y a tous les sous-traitants. Tous ces sous-traitants proposent aussi des services qui sont importants, et ce ne sont pas que des cols blancs. Il y a aussi des cols bleus. Et nous nous intéressons à la population. Donc ces grandes entreprises, non seulement elles ont un intérêt, mais elles en font vivre d'autres. Cela n'est pas qu'un quartier d'affaire où seul le domaine de la finance est représenté. Donc, c'était pour répondre peut-être à votre première question.

Vous en aviez une autre. Je pense, en tout cas comme vous l'avez vu sur la ligne rouge, que notre projet est bouclé. Nous avons une ligne de rocade complète. Arc Express ne présente pas cela. Ils présentent uniquement 2 arcs. Ils nous ont dit qu'ils feraient des études pour le reste, mais ils présentent 2 arcs, un Nord et un Sud. Nous, nous avons présenté une boucle complète, même une double boucle. Nous avons une desserte fine des quartiers, et ce n'est pas uniquement un réseau à grande vitesse. C'est effectivement une de ses qualités, mais pas uniquement. Nous desservons finement aussi les quartiers, comme nous avons essayé de vous le démontrer, par la ligne rouge. Par la ligne verte, sur Rueil, il y a effectivement différents projets, notamment des projets de tramway. Donc c'est à voir aussi. Nous aurons une réunion sur Rueil. Les habitants et Monsieur le Maire pourront se prononcer. Peut-être que seront envisagées des implantations différentes. En l'occurrence, nous avons mis la gare à la limite entre Nanterre et Rueil, pas à Rueil 2000, qui est desservie par le RER A, mais à côté, parce qu'il y a une zone d'activité qui s'appelle la ZAC des Guillaeraies, qui nécessite un système de transports qui n'existe pas aujourd'hui. Aujourd'hui, pour y accéder, beaucoup utilisent la voiture particulière. C'est bien, mais nous proposons aussi du transport en commun, de façon à pouvoir y accéder plus facilement.

**Didier SERRAT** : merci Madame. Vous souhaitez compléter ?

**Fabrice POGGI, Membre de la Société du Grand Paris** : je voudrais compléter la réponse. Je pense que nous ne pouvons pas opposer le besoin d'aujourd'hui et le besoin de demain. Tout le monde prend les transports en commun aujourd'hui. Nous sommes tous utilisateurs, peut-être, de la ligne A, de la ligne 13. Aujourd'hui, des choses sont prévues, il y a un plan d'amélioration de la ligne A, avec déjà une modification de l'intervalle et une soixantaine de rames qui doivent être livrées l'année prochaine. Donc il y a déjà une action qui est prévue aujourd'hui. En 2012, il y a aussi le prolongement du T2 jusqu'au pont de Bezons ; qui sera une amélioration évidente des transports en commun sur l'axe. Il ne faut pas oublier qu'un tramway T2 qui arrive, c'est 6 bus d'un coup qui arrivent toutes les 4 minutes. Donc c'est vraiment une augmentation de l'offre. Il y a aussi des projets sur la ligne 13, des projets de tangentiels. Je pense qu'il faut traiter ces problèmes aujourd'hui. Mais faire l'impasse sur les transports de demain, c'est créer l'urgence de demain, donc il faut regarder tous ensemble ces 2 problèmes ensemble, justement, et ne pas les opposer.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Une question Madame ?

**Caroline BARDOT, Conseillère municipale de Nanterre et régionale Ile-de-France** : bonjour, Caroline BARDOT, je suis Conseillère municipale à Nanterre et Conseillère régionale. Tout d'abord, moi aussi je me réjouis d'un débat sur les transports de banlieue à banlieue, puisque cela fait que nous, élus communistes, portons cette nécessité. Vous nous avez invités, en début de réunion, à donner notre avis. Donc, permettez-moi de vous donner le mien.

Pour donner un avis précis sur ce projet, je pense qu'il faut d'abord se questionner sur les objectifs que nous lui fixons. À mon sens, ces objectifs sont doubles. Le premier est de

couvrir les besoins quotidiens de déplacement des Transiliens, quand nous savons que près de 3/4 des déplacements se font de banlieue à banlieue et 2/3 se font au sein de villes. Donc pour cela, il faut consolider le réseau existant en le modernisant et en améliorant les dessertes de banlieue à banlieue, mais il faut également faciliter les déplacements de proximité. Pour ce faire, nous avons donc besoin d'un grand projet structurant et ambitieux, afin de couvrir ces objectifs.

Le deuxième objectif devrait être de répondre aux besoins du territoire, et notamment, pour nous Nanterriens, exiger un projet de développement alternatif pour l'Ouest parisien. Pour cela, il faut sortir de la vision de cet Ouest parisien comme d'un eldorado de la finance. Il nous faut élever le débat et poser la question du développement urbain et social en banlieue et aux abords de La Défense. Or, le projet proposé est déconnecté des caractéristiques démographiques et urbaines de certains territoires traversés. Il vise avant tout à desservir les pôles d'excellence, sans lien avec les besoins réels des populations, avec des stations éloignées de 2 km pour les plus proches à 13 km pour les plus éloignées. Ainsi, dans notre département, seulement 10 ou 14 stations seraient envisagées. À titre indicatif, c'est 18 à 22 pour le projet Arc Express.

Pour illustrer mon propos, je vais prendre l'exemple du tracé pour la ligne La Défense/Versailles/Saclay/Orly, qui est la ligne verte proposée tout à l'heure. Cette ligne, c'est 4 ou 5 stations entre Nanterre et Orly. Je vous laisse imaginer le peu de territoires desservis. Cela me paraît être un exemple flagrant de liaison entre des pôles dits de compétitivité, au détriment d'un tracé qui fasse sens pour les populations. Des moyens financiers énormes seront mobilisés, alors que les besoins en transport sont ailleurs. Le film que nous avons vu le montre très bien. Nous parlons d'objectif de développement de l'activité économique en liant les pôles de compétitivité. J'ai envie de vous dire « Et après ? ». Une fois que ces pôles seront liés, est-ce que cela désengorgera la ligne 13 ? Est-ce que cela permettra aux Nanterriens de mieux se déplacer au sein de leur ville ? J'en doute. Nous devons partir des besoins du territoire et de ses populations pour ensuite dessiner le tracé, et non l'inverse, où nous traçons d'abord et ensuite les logements arrivent. Il y a aujourd'hui des logements, des habitants : il faut tenir compte de leurs besoins. Ainsi, nous pouvons nous réjouir de la présence d'une gare sur Nanterre. Mais encore faut-il se demander où elle sera localisée.

Pour moi, il s'agit de desservir de nouveaux territoires qui sont encore aujourd'hui enclavés. Je pense notamment au petit Nanterre. Il faut donner la priorité à la réduction des inégalités territoriales, en obtenant la desserte de territoires en souffrance. Mais au-delà de ces questions concernant le tracé et la qualité des dessertes, il faut s'interroger sur le mode de financement retenu. Aucun grand projet ne peut sortir de financement. Il faut aussi s'interroger sur le mode de gouvernance de l'exploitation, ce qui n'est pas indiqué dans votre joli PowerPoint. Or, je m'interroge sur la manière dont le gouvernement financera les 23 milliards d'euros nécessaires pour faire sortir de terre ce seul projet. Aujourd'hui, ce projet n'est pas financé, puisque l'État a prévu de mettre sur la table 4 milliards d'euros. Il en

manque donc 19. Pour combler ce fossé, le projet prévoit de faire reposer cet effort sur la spéculation liée à l'aménagement autour des futures gares. Ce mode de financement s'oppose au principe d'un véritable service public des transports, géré publiquement dans le cadre d'un aménagement régional, économiquement et socialement solidaire. À ce sujet, je voudrais vous signaler qu'une incertitude pèse toujours sur le ou les futurs exploitants de ce réseau. Ainsi, il n'est pas impossible qu'il soit mis entre les mains du privé, et pourquoi pas, dans la logique, sortir du réseau Navigo. Nous n'avons aucune information précise là-dessus.

Je souligne également que ce projet, malgré son coût exorbitant et son tracé inadapté, fait totalement fi des autres projets mis en avant par la Région, au travers du Plan de modernisation pour les transports, qui prévoit notamment le prolongement des lignes de métro (la ligne 13 notamment), des bus à haute performance pour mieux circuler dans les villes, les prolongements et nouvelles lignes pour le tramway, et la modernisation du RER. Vous l'aurez donc compris, j'exprime un avis plus que réservé sur la nature même du projet du Grand Paris, tant d'un point de vue technique (tracé, nombre de gares) que du point de vue de ses modalités de réalisation et de financement. À mon sens, cette Société du Grand Paris devrait être au service d'un projet concerté. Pour cela, il doit nécessairement revoir ses modes de financement et de gouvernance, et bien entendu, modifier le sens du projet, afin de répondre aux besoins des Franciliens d'aujourd'hui et de demain, pour un territoire solidaire, écologique, et citoyen. De cela, j'en suis désolé, nous en sommes loin.

**Didier SERRAT** : merci Madame. Quelle réponse souhaitez-vous apporter à ces différentes questions ?

**Marc VÉRON** : écoutez, d'abord c'est le dixième débat de ce genre. Madame, pardonnez-moi, mais c'est la dixième fois que j'entends le propos que vous venez de tenir, à la virgule près. Donc j'essaie de me roder dans la réponse, au fur et à mesure des réunions.

D'abord, je suis toujours un peu surpris de la caricature. C'est un exercice difficile, parfois réussi, mais là, je trouve que le trait est trop gros. Il faudrait quand même verser un tout petit peu plus dans la nuance. Je veux bien que, comme l'a dit un de vos prédécesseurs, ce soit un métro de riches. Il n'empêche que, quand nous regardons les communes traversées, il y a exactement 25 % des communes traversées qui sont dans une situation difficile. Je ne vais pas faire la liste : Clichy, Montfermeil, Sevran, Aulnay, Le Blanc-Mesnil, je pourrais continuer. Je pense que vous n'avez pas voulu, dans votre propos, pas plus que vos prédécesseurs, insulter les habitants de ces communes, qui ne sont pas du tout sur la ligne que vous défendez, qui considère que le fait d'avoir un métro qui arrive chez eux est une fantastique chance. Quand vous dites que ce métro ne fait que relier des territoires économiques, pardonnez-moi, c'est totalement inexact. La caractéristique de ce métro, par rapport à tout autre projet, est qu'en effet, il a inventé, comme colonne vertébrale, le prolongement au nord et au sud de la ligne 14. Ce qui fait que n'importe quelle station du réseau de Métro du Grand Paris se trouvera connectée à n'importe quelle station du métro urbain existant. C'est cela, la réalité.

Alors, c'est vrai qu'il y a des novations. C'est vrai que personne n'avait, apparemment, songé à relier les aéroports. C'est quand même une grande curiosité parmi les capitales du rang de Paris, aucun moyen direct de connexion entre les aéroports et le cœur de la capitale. Alors, on m'objecte que c'est pour les hommes d'affaires. Il y a 130 000 personnes qui travaillent sur la plateforme de Roissy, 28 000 personnes qui travaillent sur la plateforme d'Orly. Est-ce que, raisonnablement, nous pouvons qualifier une desserte par métro de ces 2 aéroports comme un privilège qui serait accordé aux hommes d'affaires ? Je ne le crois vraiment pas. Quant à la connexion avec Nanterre, ma collègue a assez démontré que ce n'était pas uniquement pour que les hommes d'affaires passent de Roissy à La Défense (cela peut d'ailleurs être tout à fait intéressant), mais enfin que l'essentiel traitait des problèmes de déplacement des habitants de cette commune et des communes voisines.

Pour les financements, nous affirmons un certain nombre de choses dans le dossier du Grand Paris. Cela n'a aucune importance, c'est comme si nous n'avions rien dit. Je répète. Pardon, rassurez-vous, cela n'aura aucun moyen de vous convaincre, j'en suis convaincu. Nous disons 4 milliards apportés par l'État. C'est écrit. Évidemment, vous avez fait la soustraction. Il faut donc emprunter 19 milliards. Je n'ai rien à dire, c'est ce que nous écrivons. Bien entendu, il s'agit là d'une dette contractée sur le long terme. La question n'est pas la dette contractée, c'est de savoir par quelle ressource nous amortissons la dette contractée. Il faut raisonner avec 3 périodes de temps. Une première période bien modeste, qui se trouve dans la loi, qui crée une ressource au bénéfice de la SGP, pour entamer immédiatement les études, notamment les études nécessaires pour la série des enquêtes publiques (et au-delà) qui permettront de démarrer les travaux en 2013. Une deuxième liste de ressources va être examinée dans un mois par le Parlement, à la faveur de l'examen de la loi de finances et de la loi de finances rectificative pour 2010. Vous verrez si les parlementaires ne votent pas, en effet, ces ressources au bénéfice de la Société du Grand Paris. J'ai cru d'ailleurs également entendre que la Région était demandeuse, dans les mêmes lois, par le même législateur donc les mêmes majorités, d'un vote en faveur du versement transports. Donc vous voyez qu'il faut nuancer la demande de ce point de vue largement exprimé. Nous verrons si le législateur va dans le sens de ressources créées, encore une fois, pour permettre à la SGP de financer son projet, c'est-à-dire d'amortir sa dette sur le long terme.

Au-delà de l'ouverture du réseau à l'exploitation, il y a d'autres ressources, notamment des ressources de caractère commercial. Ce n'est pas la recette passagers. Il s'agit notamment des activités créées dans les gares, des espaces tertiaires, de commerce (etc.), qui créeront de la ressource. Quant à la spéculation foncière, c'est toujours absolument étonnant. L'interprétation que vous sembliez donner ou sous-entendre, mais je pense que vos prédécesseurs vont en tout cas dans ce sens, c'est qu'au fond, pour alimenter l'amortissement du Grand Paris, nous voudrions, autour des gares, nous livrer à un bétonnage massif de façon à maximiser le rendement au m<sup>2</sup>. Comme j'ai dit tout à l'heure que la possibilité était ouverte aux communes qui accueillent des gares, aux communes voisines, de s'engager dans un processus avec l'État de négociation et de conclusion d'un

contrat de développement territorial, précisément cela va à l'encontre de cette image caricaturale, puisque là, les dosages, les mixités dont nous parlions, ont tout à fait la possibilité de s'exprimer. Quant à la part, qui serait exagérée, dans la captation de la plus-value foncière, je rappelle qu'il faut beaucoup de temps pour capter la plus-value foncière. Je rappelle aussi que, lorsque le mouvement est en marche de croissance des prix du foncier et de l'immobilier là où nous posons des gares, cela peut aller très vite. Il y eut, dans les quelques années qui ont suivi l'ouverture de la station de métro Bibliothèque François Mitterrand, 70 % de croissance du prix du m<sup>2</sup>. Alors faut-il s'en désintéresser ? Nous serions le seul pays au monde, je dis bien le seul, à considérer que c'est un phénomène qu'il faut laisser faire, laisser aller.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Le monsieur avait une question.

**Hassan HMANI, Maire-adjoint Nanterre** : bonsoir. Hassan HMANI, Maire adjoint à Nanterre.

**Didier SERRAT** : Excusez-moi, Monsieur.

**André SANTINI** : je voudrais juste répondre complètement à Mademoiselle, qui a un sourire charmant et un dossier préfabriqué. Madame, attendez s'il vous plaît, nous essayons de vous répondre. J'essaie de vous répondre. Après vous pourrez piquer votre colère, cela fait partie du scénario. Écoutez, quand j'entends par exemple qu'on ne sait pas comment va être géré le Métro du Grand Paris alors que c'est dans la loi : tout ce que va réaliser la SGP, Mademoiselle, va être confié au STIF. ET vous osez parler de privatisation, etc. ? Qui vous a soufflé cette idée ? C'est insultant enfin. Relisez la loi, nous pouvons vous en envoyer un exemplaire, mais cessez de dire des choses aussi grosses. Pardonnez-moi de vous avoir vexée.

*Intervention hors micro*

**Caroline BARDOT** : mais enfin, respectez mon point de vue. Ce n'est pas respectueux de dire qu'il est caricatural.

**André SANTINI** : Votre point de vue est caricatural, mais vous avez le droit de l'exprimer. Il ne s'agit pas de ne pas être d'accord, c'est la loi.

**Nadine GARCIA, Conseillère générale des Hauts-de-Seine** : il a été demandé de respecter les gens. Je suis désolée, je m'adresse aux modérateurs. Vous avez demandé qu'on respecte les gens. Il y a une personne qui exprime un point de vue...

**André SANTINI** : pas un point de vue, une accusation Madame. Je ne peux pas laisser dire des choses contraires à la loi.

**Nadine GARCIA** : non, elle exprime un point de vue. Vous avez le droit, Monsieur SANTINI, de ne pas être d'accord. Mais respectez les intervenants. Je suis désolée.

**André SANTINI** : mais il faudrait peut-être qu'elle respecte aussi les autres.

**Nadine GARCIA** : sinon, cela ne vaut pas le coup de rester là.

**Didier SERRAT** : excusez-moi. Il y a un certain nombre d'avis qui ont été donnés, des réponses qui ont apportées, et je rappelle qu'il y a la possibilité de poser par écrit des questions extrêmement détaillées, sur lesquelles nous garantissons, à la Commission qu'il y aura des réponses aussi détaillées. Monsieur, vous souhaitiez poser une question ?

**Hassan HMANI, Maire-adjoint Nanterre** : oui. D'abord, à mon tour, j'aimerais souligner positivement cette initiative.

**Didier SERRAT** : pouvez-vous vous présenter ?

**Hassan HMANI** : je me suis présenté. Hassan HMANI, Maire adjoint à Nanterre. Il s'agit enfin de la desserte des quartiers et de l'articulation en transports entre la desserte de banlieue à banlieue. Néanmoins, j'ai quelques questions, et j'espère les relier parce que ce sont des questions qui ont été posées au travers des échanges que nous avons eus avec les habitants de Nanterre. La première est que nous nous demandons quelle utilité et quel intérêt de programmer une gare, comme nous l'avons entendu, au niveau des Groues, qui est à peine, à tout casser, à 800 m de La Défense.

Deuxième question. Nous voulons bien donner notre avis, être consultés, participer à ce débat, mais donnez-nous l'ensemble des éléments. J'espère ne pas vous froisser, Monsieur SANTINI, en vous disant cela. Vous voyez, j'essaie de vous transmettre l'avis des Nanterriens. Aujourd'hui, il s'agit du Métro Grand Paris, mais vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a sur Nanterre aussi le projet d'Éole, vous l'avez dit, Arc Express, sans parler du TGV. Comment voulez-vous que nous essayions objectivement de donner votre avis, sans avoir l'ensemble des éléments. Je pense que ce n'est pas respectueux vis-à-vis des Nanterriens et de l'ensemble des acteurs associatifs qui essaient d'être citoyens actifs, acteurs dans ce processus. Encore une fois, nous sommes une ville solidaire, et nous saluons cette initiative, mais donnez-nous l'ensemble des éléments pour que nous puissions donner notre avis, tranquillement et sereinement, en fonction de ce qui va se programmer et se projeter sur notre territoire.

Troisième question. Vous savez, Nanterre aujourd'hui, c'est 1 000 trains par jour. Je ne parle pas des fractures urbaines qui résultent des faisceaux, des tracés qui ont été mis en place auparavant. Je me demande, et nous nous interrogeons, si vraiment le sens qui vous régit est celui que vous venez de dire, si on ne profite de cette initiative et de cette programmation pour un peu réparer ces dégâts que Nanterre a connus. Donc effectivement, je pense, je vous le dis directement, au désenclavement par exemple du petit Nanterre. La question a été posée, mais je n'ai pas entendu de réponse. Je vous remercie.

**Didier SERRAT** : excusez-moi, avant de vous passer la parole, je voudrais préciser que le jeudi 18 novembre est prévue une réunion commune Arc Express, Éole et Grand Paris, à La Défense, à titre d'information. À vous.

**Isabelle RIVIERE** : oui, je pense que mes propos seront aussi complétés par mon collègue. Quelle utilité, c'était votre première question, de programmer une gare au niveau des Groues, à 800 m de La Défense. La Défense, c'est un hub aujourd'hui, et demain, il y a effectivement d'autres projets qui vont arriver. La problématique des hubs est qu'il y a souvent une désertification autour ; ce qui renforce encore le rôle du hub et qui le complexifie encore. Donc ce que nous voudrions, c'est une gare de nouvelle proximité, une gare de quartier qui vienne s'adosser à ce hub, de façon à justement désengorger les lignes (notamment, la ligne A), pour pouvoir mieux accéder de banlieue à banlieue sans forcément devoir repasser par Paris, comme nous l'avons dit. C'est une des premières raisons. Un hub seul ne peut pas répondre à toutes les problématiques ; donc il faut absolument pouvoir l'adosser à un système de transports performant. Ce système performant, c'est une gare importante du Grand Paris au niveau des Groues.

Vous parlez en fait des autres projets en cours, avec une lisibilité qui est peut-être un peu complexe. Cela n'est pas de notre fait. Le projet Éole est essentiel. Il nous paraît très important et complémentaire. Ce n'est pas à opposer, nous avons besoin de tous ces transports pour pouvoir répondre, comme nous l'avons dit, à l'urgence et au futur. En fait, le projet Éole est en cours de débat public. Encore une fois, des conclusions seront prises et il y aura un travail en commun. D'ailleurs, comme l'a dit le membre de la CPDP, il y a une réunion le 18 novembre, où nous parlerons justement de la juxtaposition de ces projets et de la façon dont ils s'articulent entre eux. En ce qui concerne la ligne TGV à grande vitesse, le débat public aura lieu dans 1 an. Donc, nous ne pouvons pas aller plus vite que le temps. Mais ce sera à intégrer dans nos projets.

En ce qui concerne le désenclavement des quartiers, nous avons parlé des Groues, et vous me parlez du petit Nanterre. Pour le petit Nanterre, il va y avoir le T1 qui va complètement désenclaver ce quartier, avec en plus un croisement avec le T2, au niveau de la ZAC de la Marine. C'est un territoire qui a effectivement une problématique et qui va être traité par le biais de cette arrivée des différents tramways. Encore une fois, nous vous avons soumis un tracé. Cela ne veut pas dire que le tracé proposé ce soir sera celui qui sera retenu. C'est la raison pour laquelle nous sommes là, devant vous ce soir, pour écouter ce que vous avez à nous dire et recueillir vos avis. Pourquoi nous l'avons mis sur les Groues ? Parce que c'est un territoire de 600 000 m<sup>2</sup> qui est en plein développement. Comme vous l'avez vu sur la photo, il y a quand même des coutures urbaines qui sont très importantes. Notre métro est en souterrain. Et nous voulons vraiment redonner de la vie à ce quartier, ne pas travailler que sur du bureau, travailler sur une mixité, sur du logement, travailler avec vous, pour que cette nouvelle gare corresponde à vos besoins, aux besoins des associations et des habitants. Donc nous l'avons posée là parce que c'était une zone de pertinence qui nous semblait intéressante. Le débat est ouvert ce soir.

#### *Intervention PowerPoint*

**Fabrice POGGI, Membre:** sur le petit Nanterre, je voudrais préciser aussi que c'est une zone, un quartier qui n'a peut-être pas les transports qu'il mérite aujourd'hui. Il y a le 304 qui

passer. La ligne T2 va être ouverte en 2012 et passe non loin. Le projet T1 passe également au milieu du petit Nanterre. Nous pouvons peut-être aller encore plus loin. Aujourd'hui, le choix du Métro du Grand Paris, pour la ligne verte, est la desserte du quartier des Groues. Et puis vous voyez sur cette planche aussi la ZAC des Guillaeraies. Je voudrais citer aussi, pour mémoire, le fait qu'il y ait une réflexion déjà lancée, dans le SDRIF, sur le prolongement de la ligne 1. Donc il y a une vraie réflexion sur la desserte du petit Nanterre. Est-ce que la ligne verte du Grand Paris est l'unique solution ? Aujourd'hui, il y a éventuellement d'autres pistes à regarder et c'est l'objet du débat.

**Didier SERRAT** : il y a un monsieur qui lève la main.

**Michel LOPEZ** : bonsoir. Je m'appelle Michel LOPEZ. De l'œuf et de la poule ? Y a-t-il eu des transports avant la spéculation ? Moi, je pense plutôt qu'il y a de la spéculation et après il y a une demande de transports qui est créée par l'éloignement domicile/travail. En fait, le fait de développer les transports en commun va simplement renforcer la spéculation. Nous allons essayer de lutter contre, mais nous connaissons le pouvoir de l'argent. En conséquence, nous n'aurons plus d'inconfort social dans les transports, parce qu'il faut voir que la majeure partie des kilomètres parcourus, et la moitié du nombre de déplacements sont des transports subis, pas des transports choisis. C'est-à-dire que nous allons au travail, nous sommes obligés de nous déplacer. Et quand nous y passons 10, 20, 30 min, c'est du temps que nous aurions préféré passer à faire autre chose. Donc, pour moi, la spéculation est vraiment à la racine du phénomène que nous essayons de combattre actuellement, et le fait de développer du transport ne va pas résoudre le problème. Nous sommes face à un projet d'État. À ce titre, il se devrait d'être exemplaire. Ici, cependant, il ne satisfait pas les critères, les ambitions du Grenelle de l'environnement, loin de là. Au niveau de l'impact sur le réchauffement climatique ou le dérèglement climatique, nous sommes loin d'avoir les gains attendus en rejet de CO2. Concernant l'efficacité énergétique, pareil. Nous sommes proches du zéro, enfin quasiment sans impact ; et en plus, au niveau de l'énergie, le bilan énergétique néglige l'énergie grise nécessaire à la construction de ce méga projet. Ce projet sous-estime les effets rebonds. L'étalement urbain sera inévitable. Et c'est lié au fait qu'il n'y aura pas de rapport modal. Les gens qui prennent leur voiture actuellement vont continuer à prendre leur voiture, s'il n'y a pas d'incitation forte pour les en dissuader. Donc ils vont continuer à faire 10, 20 ou 30 km aller, et autant au retour, mais pas jusqu'à La Défense, jusqu'à Versailles ou Saclay. Et ils vont aller habiter encore plus loin, et cela va encore alimenter la spéculation locale un peu plus loin. Tout se tient. Donc moi je propose des péages urbains ou une vignette pour utiliser les grands axes.

Une question : le porteur de projet a-t-il répondu à l'autorité environnementale, qui a émis des critiques et des demandes de complément d'information ? À mon sens, nous n'avons ni l'énergie ni les finances pour ce projet. Arc Express est peut-être mieux, mais je préférerais que nous utilisions l'argent que nous voulons investir là-dedans à l'amélioration de l'habitat et à la redistribution des emplois. Merci.

**Didier SERRAT** : merci de votre point de vue, Monsieur. Sur la question relative à l'agence environnementale, avez-vous une réponse ponctuelle ?

**Marc VÉRON** : d'abord, sur les mécanismes d'urbanisme, je rappelle qu'il y a toujours la possibilité de vider et que dans le cadre notamment des contrats de développement territorial, les conditions dans lesquelles il peut être procédé à la création de ZAD sont précisément l'un des objets de discussion entre l'État et les communes, de manière à produire une décision commune. Car pour le phénomène spéculatif dont vous parliez, il y a d'ores et déjà, dans le code de l'urbanisme, des moyens, si nous voulons les employer, de le traiter en avant phase.

Quant aux questions environnementales que vous avez soulevées, qui sont multiples, je rappelle que l'intérêt de l'étude environnementale (qui fait quand même 800 pages au passage) analyse l'existant, tous les impacts du projet, sous quelque angle que ce soit. Nous avons parlé de la faune, de la flore, de la nature de sols, des questions hydrologiques, enfin tous les impacts sont analysés. A ma connaissance, c'est le seul projet mis en débat public pour lequel une telle étude sur un cycle biologique complet a été mise à la disposition du public. La loi prévoyait d'ailleurs que cette pièce devait figurer dans la consultation, au même titre d'ailleurs que l'avis donné par l'autorité environnementale sur cette étude. Après, nous pouvons discuter de chacun des items. Nous sommes tout à fait ouverts à la discussion et à l'appréciation que vous pouvez porter sur chacune de ces parties, mais ce matériau exceptionnel existe aujourd'hui, et c'est un cas unique. Donc on ne peut pas nous accuser d'avoir méconnu tous ces aspects. Au contraire, nous les traitons frontalement.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur.

**Isabelle RIVIERE** : juste un complément. En ce qui concerne le report modal, il a été calculé, il est de l'ordre de 15 %. Donc on nous reproche un peu tout et son contraire. C'est-à-dire qu'on nous dit que nous allons très vite, que nous ne desservons pas les quartiers, et après on nous dit que nous desservons trop finement. L'intérêt, justement, d'avoir un réseau qui est rapide, c'est de pouvoir permettre à des gens de l'emprunter. En fait, c'est un peu comme quand nous avons pensé le RER : si nous avions fait des interstations comme dans le métro, entre Châtelet et Auber, nous aurions mis 40 min. Aujourd'hui, nous mettons 10 min. C'est la raison pour laquelle nous empruntons le RER A, parce qu'en fait nous allons rapidement d'un point à un autre. Nous mixtons les besoins en fonction des territoires, parce que ce n'est pas un tracé qui a été posé comme cela. C'est un tracé qui a été réfléchi. Comme nous l'avons vu, nous avons travaillé avec des quartiers. Quand nous allons sur Bagneux, nous voyons bien que nous sommes dans le prolongement de la ligne 4, en plein cœur de ville, et cela correspond. Nous allons à Suresnes et nous voyons bien que nous desservons des zones d'habitat et en même temps des zones d'emploi. Quand nous allons à Rueil, de la même façon. Nous avons fait un travail au plus près des territoires, qui est contestable, parce qu'effectivement vous pouvez avoir d'autres idées. Mais en tout cas, il n'a pas été posé comme cela. Et s'il est rapide, c'est pour permettre ce report modal, parce que nous utiliserons la voiture si nous allons plus vite en voiture qu'en transports en commun ;

nous trouverons une qualité toujours meilleure à son habitacle qu'à un train. L'objectif est vraiment de le rendre attractif. C'est ce que nous allons essayer de faire au mieux.

**Didier SERRAT** : Monsieur JARRY avait levé la main. Est-ce que quelqu'un peut apporter le micro ? Ici, pardon.

**Patrick JARRY, Maire de Nanterre** : si vous faites des confusions comme cela, il va y avoir des problèmes. Non, moi je ne veux pas évidemment monopoliser la parole, donc je vais rester dans les 3 minutes qui me sont imparties. Forcément, je ne partage pas l'ensemble des choses qui ont été dites.

D'abord, je veux dire que le fait d'affirmer que le pôle de La Défense est un pôle financier, vu comme un pôle financier dans son développement me déçoit. Je suis vraiment déçu que vous ayez fait le choix, je ne le savais pas, de continuer à porter cela à travers la région parisienne. Je suis très déçu que vous le fassiez. D'abord parce que sur tous les autres pôles, leur définition a été vue avec les élus locaux, nous avons essayé avec eux de déterminer ce que pouvait être la richesse de leur pôle. Sur celui-là, ce n'est pas le cas, même si évidemment le Président de la République a son importance dans le débat, mais pour l'instant, c'est la seule affirmation du Président de la République, un soir de débat, un soir où il faisait un discours du côté du Trocadéro. Je crois que personne ne veut nier ou ne peut nier, dans la salle, que La Défense est un lieu dans lequel il y a des activités financières, mais la réduire et réduire l'ensemble de notre territoire (dont vous avez parlé tout à l'heure, dans lequel il y a presque 400 000 emplois, c'est-à-dire quasiment un emploi sur deux des Hauts-de-Seine, à la finance), ce n'est pas sérieux. C'est vraiment décevant, pour moi, que vous ayez choisi cela.

La deuxième chose que je veux dire, c'est que je pense que la question d'aller mettre l'interconnexion des lignes à La Défense même peut être contestée, en tout cas interrogée. Pourquoi je dis cela ? D'abord parce que la concentration des transports à La Défense est déjà telle que, de toute façon, ces 2 moyens, ces 2 lignes qui arriveront là, apporteront peu de choses par rapport à cet endroit.

La troisième chose que je veux dire c'est que, évidemment, les gares à cet endroit, ne parlez pas, quand vous parlez cœur de transports, d'un projet de gare qui serait une gare agréable, etc. La concentration en un même lieu, vous avez parlé tout à l'heure de hub, en réalité, fait un endroit totalement déshumanisé, et à l'inverse de créer de la vie, le hub et le renforcement à cet endroit-là, c'est comme le désherbant, il n'y a plus rien qui pousse autour. Je pense qu'il faut s'interroger sur le fait que desservir l'ensemble de territoire qui est autour de La Défense et donc le connecter au reste de la périphérie et aux aéroports, présente un intérêt. Mais le voir nécessairement à La Défense même, à mon avis, nécessite d'y travailler et de ne pas s'enfermer sur cette idée qu'il faut absolument que cela soit là. Les possibilités techniques sont d'ailleurs extrêmement compliquées.

La deuxième chose est que je prends positive l'ouverture. Je ne voulais pas intervenir jusqu'à maintenant, car je me demandais si c'était un débat et s'il y avait une ouverture. Je ne pense

pas que vous puissiez répondre comme vous avez répondu à ma collègue tout à l'heure, sur la réponse stéréotypée. Quand on commence à utiliser de tels mots, je peux vous les renvoyer. Cela a peu d'intérêt. Je me suis décidé à intervenir parce que j'ai entendu tout à l'heure le mot ouverture. Ce soir, vous exposez un point de vue, un tracé, nous le regardons et nous l'examinons. S'il s'agit de travailler, dans les semaines et les mois qui viennent, avec Nanterre et avec l'ensemble des communes qui sont autour de Nanterre, les élus, mais aussi la population, les acteurs, pour voir comment, dans ce grand réseau, nous pouvons positionner différemment les gares, nous sommes preneurs. Et sans doute que le débat rebondira à travers d'autres échanges, qui sont à la fois des échanges de développement, évidemment de techniques, puisque le transport en commun est aussi une question de technique. Je prends au bond cette idée d'ouverture. Nous verrons si nous arrivons dans ce sens-là.

Dernière chose que je veux dire, qui est la spécificité, sans doute, du territoire de Nanterre et peut-être de quelques autres endroits en Ile-de-France. C'est que c'est évident qu'il y a un problème que ne traitent pas les 3 Commissions du développement public et qu'elles devront forcément traiter : nous, nous sommes concernés par 3 réseaux, par Éole, par le réseau Grand Paris ou Arc Express, en tout cas par ce réseau de périphérie, et par un projet de TGV. Or, la ville de Nanterre, ses habitants et tous ceux qui sont autour ou dedans ne peuvent pas s'engager dans un débat, nous ne pouvons pas conclure un débat sur les transports en commun concernant notre territoire sans forcément approcher l'ensemble des choses. Sans quoi, nous irons à des incohérences. Éventuellement, la conjonction de plusieurs transports peut permettre de répondre, y compris à des demandes qui étaient tout à l'heure, par exemple de desservir autrement le petit Nanterre. Pour notre part, nous apporterons des propositions, s'il y a ouverture. Mais il y a nécessité, et c'est une question qui est posée à la CNDP, puisqu'elle suit les 3 débats, sans doute il y a quelques endroits comme cela en Ile-de-France où nous ne pouvons pas nous prononcer sans mettre l'ensemble des données qui sont sur la table. Évidemment, la question de l'environnement, des conditions dans lesquelles tous ces moyens de transport arrivent sur le territoire et les conséquences que cela a ne sont pas minimes. Voilà.

Mon collègue disait tout à l'heure qu'il y a 1 000 trains par jour qui passent à Nanterre. Comme la préoccupation actuellement des ferroviaires, que ce soit de la RATP ou de la SNCF, n'est pas de réduire le bruit, mais de considérer que nous devons être contents que passent les trains chez nous, et éventuellement qu'ils s'y arrêtent, comme la préoccupation de ceux qui font les réseaux de transports n'est pas d'utiliser éventuellement les espaces qu'ils occupent, pour en faire des espaces agréables qui participent à faire de l'urbain, mais sont les endroits les plus délaissés de la ville (quand il faut les entretenir, c'est à la ville que nous demandons de participer), évidemment il faut traiter ces questions-là. Nanterre le dit très fortement, elle le redira à la Commission à La Défense, il est hors de question que Nanterre accepte que, pour la moindre raison qui soit, son territoire soit de nouveau abîmé par le passage de réseau de transports. C'est hors de question. Donc il faudra forcément, dans son passage (cela ne concerne pas directement le Grand Paris parce que nous passons en

souterrain, mais les autres réseaux), prendre en compte cette question-là. À moins que nous considérons que le territoire de Nanterre, nous le disions hier, est la part du feu, la part qu'on laisse à ce qu'il faut accepter que les territoires soient abimés, pour que d'autres soient desservis. Mais comme je ne pense pas que cela soit l'envie de personne dans la métropole parisienne, je crois que nous devons pouvoir trouver des solutions.

**Didier SERRAT:** merci Monsieur le Maire. Des réponses ?

**Isabelle RIVIÈRE :** juste une réponse concernant en fait La Défense et le pourquoi de La Défense. Je pense que, si nous sommes là tous ce soir, c'est parce que nous voudrions autre chose pour les transports en commun, nous voudrions mieux vivre les transports en commun. Aujourd'hui, que se passe-t-il, en fait ? Nous laissons La Défense comme cela ? Quand nous vivons la ligne A au quotidien, je pense que c'est le cas de pas mal d'entre vous dans la salle, quand nous vivons la ligne 1 quand nous arrivons sur La Défense, ce qui est quand même la logique, ce sont des transits au quotidien, nous voyons bien qu'il n'y a plus de possibilités de continuer ainsi. Ce n'est plus possible, donc il faut absolument désaturer la ligne A. Et comme nous l'avons dit dans tout le projet, l'objectif est d'essayer de ne plus, quand nous voulons faire du banlieue/banlieue, repasser par Paris. Il faut désaturer. Nous ne pouvons le faire qu'avec des projets transports. Et plus ces projets seront nombreux, mieux nous agirons sur les correspondances, moins nous rendrons vulnérable le réseau de transports. Ce qui le rend vulnérable aujourd'hui, c'est que s'il y a un problème sur la ligne A, si elle est en carafe, ce sont des milliers de personnes qui se retrouvent en difficulté. Comment pouvons-nous faire pour les aider ? Pour les aider, il faut créer d'autres modes de transports, de façon à désaturer et à leur permettre d'autres correspondances. C'est la raison pour laquelle nous mettons encore du transport en plus à La Défense, parce que c'est le premier d'affaires, qu'il faut pouvoir y arriver, dans de bonnes conditions, pas complètement debout, coincé (et si encore nous pouvons prendre la 1<sup>ère</sup>, le 2<sup>nd</sup>e ou la 3<sup>e</sup> rame). C'est la raison pour laquelle nous avons fait du transport sur La Défense.

Mais justement, c'est ce que j'essayais de dire. Si ce que nous faisons avec la ligne verte, c'est une autre gare (qu'elle soit sur le Groues, nous avons mis cette zone de pertinence parce que cela nous paraissait important par rapport au défi de votre ville), c'est justement pour qu'il n'y ait pas cet effet autour d'un hub, où autour il n'y a rien. Nous voulons créer une nouvelle gare de proximité, encore une fois, permettre d'autres possibilités pour les habitants, de ne pas être systématiquement obligé de passer par La Défense. Donc cela ne s'oppose pas, ce sont vraiment des projets en complément.

**Didier SERRAT :** sur le positionnement des gares ? Comment allez-vous travailler ?

**Marc VERON :** je pense que c'est très clair. Monsieur le Maire a tout à fait le calendrier en tête. Il y a un débat public qui se termine fin janvier, une décision qui doit être prise par Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris au plus tard à la fin du mois de mai. Donc cela laisse une plage de plusieurs mois pour échanger sur les sujets que vous avez dits.

Juste une remarque amusée, mais amicale en tout cas. Vous avez dit que nous avons été terriblement réducteurs en mettant La Défense égale Finance. Nous avons complètement en tête que le pôle dit financier, c'est-à-dire les banques, les assurances (etc.), tout mis bout à bout faire 30 % des emplis. Mais c'est assez curieux que, quand par exemple à Saint-Denis-Pleyel, nous disons cluster de la création, mis bout à bout tous les emplois des créateurs, cela fait 10 000. Personne ne proteste alors que c'est inexact. C'est totalement réducteur de dire qu'à Pleyel c'est le cluster de la création. Personne ne proteste. Là, c'est la finance. Vous voyez la différence ?

**Isabelle RIVIERE** : le projet est également en souterrain. Nous ne mésestimons pas votre problématique, parce que quand nous voyons la photo des Groues, nous comprenons bien quelle est la problématique de votre ville. Nous comprenons que le transport est important, mais qu'il faut aussi que les habitants vivent au mieux les transports. Donc notre gare est souterraine pour éviter un maximum de désagréments.

**Didier SERRAT** : donc c'est une réponse sur l'aspect de l'intégration du réseau dans l'environnement urbain ?

**Isabelle RIVIERE** : oui.

**Didier SERRAT** : Monsieur OLLIER, vous souhaitiez poser une question ?

**Patrick OLLIER, Député-maire de Rueil-Malmaison** : je souhaitais poser une question, et puis en même temps apporter des éléments dans le débat. D'abord, moi je suis favorable à ce projet. J'en étais le rapporteur, on ne peut pas douter de mon accord donc je n'en parle plus. Ce n'est pas le problème. Mais je suis aussi de ceux qui considèrent que les communes doivent être maîtresses de leur destin et que ce sont aux élus de déterminer la pertinence du développement sur leur territoire. Pour moi, c'est incontournable. Donc, quand nous abordons ce projet, nous sommes confrontés à un débat (et c'est très bien) avec la société qui va avoir à aménager tout ce réseau de transports, et je pense que c'est aux élus de dire quel est leur souhait pour organiser leur développement sur leur territoire. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que ce projet est un moteur de croissance, premier point. Monsieur LOPEZ, tout à l'heure, parlait de la spéculation. La spéculation, si cela veut dire — pardon, je schématise — moteur de croissance et créer des emplois, je trouve que c'est plutôt bien de créer des emplois grâce à ce projet. Réfléchissez, ce n'est pas un projet juste pour regarder ; c'est un projet moteur de croissance et de développement durable. Développement durable veut dire que c'est la propulsion électrique, je ne me trompe pas, non ? Bien. Pensez aux millions de voitures que nous n'aurons pas à mettre dans les rues et le CO2 dans l'atmosphère, grâce à ce projet. Donc c'est bien aussi du développement durable. Je ne veux pas agrandir le débat sur ce plan-là.

Je veux revenir sur ce que Nature Environnement a dit tout à l'heure, et Madame BARDOT également, au niveau de la spéculation et de la finance. Ce que dit le maire de Nanterre est légitime. Je n'ai pas à me mêler de ce qui se passe à Nanterre, ce n'est pas moi qui vais vous dire où vous devez mettre votre gare. J'attends le débat de Rueil pour dire où moi je

souhaite mettre les gares. Ce que dit le maire de Nanterre est légitime, et c'est à lui de voir, avec son conseil municipal ce qu'il souhaite, et la population et les associations. Mais je voudrais quand même vous dire une chose. C'est que, quand nous avons voulu créer le syndicat intercommunal d'étude et de projet, c'est une idée que j'ai proposée à mes collègues, ce n'est pas pour rien. C'est justement pour répondre à la question qui est posée de savoir qui doit déterminer quoi. Ce n'est pas l'État qui doit décider à notre place, dans nos communes, de ce que nous voulons faire. C'est à nous de le faire. Et nous avons eu, je ne sais pas si c'est une question d'intelligence Patrick, avec les 5 maires (il y en a un qui ne partage pas nos idées, il est là), ensemble, cette intelligence d'accepter de discuter de l'intérêt général au-delà des clivages politiques. Je voudrais que vous reconnaissiez cela, parce que c'est cela qui va nous permettre de résoudre le problème. Au sein de ce syndicat d'étude et de projet, nous allons ensemble déterminer, Monsieur, le problème d'urbanisme dont vous parliez tout à l'heure. Ce n'est pas l'État qui va nous dire comment construire, c'est nous qui allons décider. C'est nous qui allons décider de la mixité, des transports, bien sûr en concertation avec l'État, bien sûr qu'il nous faut un interlocuteur, bien sûr en discutant pour les transports, pour les gares, avec vous. Il y a une ouverture des négociations. Donc, ne pensez pas que c'est un débat manichéen, vous contre eux. C'est un débat qui a plusieurs parties prenantes. Nous les élus, vous la population et eux qui sont les tenants du projet global. Moi, je crois en cela. Si notre syndicat échoue, je reconnais qu'à ce moment-là, chacun rentrera sous sa tente, et cela se passera certainement très mal. Si nous avons l'intelligence de faire ce travail, au mois de décembre 2011, nous aurons, nous les élus, ensemble, les 6 maires, un projet de contrat de développement territorial que nous proposerons aux représentants de l'État qui nous permettra de signer, avec telle ou telle commune (parce que ce ne sera pas l'agglomération dans ce cas, mais un syndicat d'étude et de projet). L'État signera avec la commune de Nanterre, celle de Rueil, celle de Suresnes (etc.) les contrats de développement territorial, le contrat divisé en plusieurs parties, qui permettra de savoir quel projet sera tenu, comment il sera financé et comment chacun s'engage. Voilà comment les élus souhaitent engager le débat. Nous avons un esprit ouvert, nous souhaitons la concertation, nous souhaitons réfléchir ensemble pour créer notre projet commun. Nous ne voulons pas nous laisser imposer.

Madame BARDOT, finance, je termine là-dessus, pourquoi pas finance ? Pardon, je trouve excessif de dire que ce pôle de développement n'est fondé que sur la finance. Je suis d'accord avec vous. J'ai participé au débat, au début, avec Christian BLANC, maintenant c'est MERCIER. André, tu étais avec nous, tu le sais, au début, nous nous sommes battus pour que le gouvernement nous propose un moyen de développement, qu'il souhaite nous aider à mettre en œuvre sur Nanterre, La Défense, Puteaux, etc. Il propose un pôle, à travers du quartier d'affaires fondé sur la finance. Mais c'est lui qui le propose. Moi, je dis bravo, nous prenons. Mais ce pôle financier ne sera qu'un des éléments du développement économique de l'ensemble. Sur Rueil, je ne tiens pas à ce qu'il n'y ait que des entreprises liées à la finance. D'ailleurs, ce n'est pas le cas. Nous voudrions le faire que nous n'y arriverions pas. Voilà. Donc je crois qu'il faut voir les problèmes avec du recul et ne pas penser aux stéréotypes dont j'entendais parler tout à l'heure, parce que je n'ai pas du tout l'intention de

rentrer dans ces discussions-là, Patrick. Parce que si c'est dans ces discussions que nous rentrons, je plie mes billes, je rentre sur Rueil et je ne m'occupe plus de rien. C'est bien clair. Parce que si nous devons nous envoyer les expressions toutes faites, les uns ou les autres, à la figure, nous ne nous en sortirons pas. 5 min, tu as raison, je vais m'arrêter. Donc je pense que nous sommes assez grands pour maîtriser notre avenir, pour discuter avec le Grand Paris, pour discuter avec l'État. Faut-il encore que nous ayons la volonté de le faire ensemble. Ainsi, Patrick, nous maîtriserons notre développement.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Une question, de la dame qui levait la main depuis un moment.

**Sophie DONZEL, Maire adjointe de Nanterre au développement économique à l'emploi et à l'artisanat** : merci. Bonsoir, Sophie DONZEL, je suis Maire adjointe à Nanterre. Pour démarrer, je voudrais dire quelques mots sur le déroulé du débat, parce que je suis un peu contrariée. Je trouve dommage, par exemple, que nous interlocuteurs en tribune ne se présentent pas, ne se soient pas présentés depuis le démarrage de notre rencontre. Je trouve que ce serait la moindre des choses que nous puissions — nous-mêmes, nous nous présentons, dans la salle — savoir à qui nous nous adressons. Je pense que Monsieur SANTINI est largement identifié dans cette salle. Ce n'est pas le cas des personnes qui sont à sa table.

La deuxième remarque que je veux faire est que, moi, j'entends un propos très concurrentiel, beaucoup plus concurrentiel en tribune que dans la salle, sur le débat Arc Express ou métro blanc, pour faire court. Et j'en suis assez étonnée. Je trouve que nous sommes un peu dans le combat de coqs, en tout cas que nous sommes dans un niveau de discours qui s'apparente plus à de la concurrence féroce et à de la compétition aujourd'hui qu'à véritablement une présentation d'ouverture au débat sur ce projet-là, à certains moments. Je le regrette. Et puis je suis quand même un peu choquée par l'incident de tout à l'heure, avec ma collègue Madame BARDOT. Je dois dire que nous n'appartenons pas au même groupe, mais je trouve que cela révèle une forme d'irrespect vis-à-vis d'une élue de la République. Moi-même étant élue de la République, je ne peux qu'en être marrie, pour le moins.

Sur le fond, maintenant, je voudrais revenir sur le petit film qui a été montré en introduction. Mon propos ne se veut pas caricatural, je ne crois pas que le vôtre l'ait été non plus. Simplement, il y a des choses qui ont été dites dans le film que vous avez répétées, Madame, également dans votre propos introductif, notamment sur le fait que c'est un projet qui a une entrée économique, qui se veut notamment tourné vers le développement économique d'un certain nombre de territoires franciliens. Vous avez parlé d'entreprises qui ont besoin de transports fiables. Moi, j'aimerais quand même que nous puissions nous redire aussi ce soir que les citoyens, eux, ont besoin de transports commodes. Des transports commodes sont des transports qui les transportent là où ils vivent, là où ils travaillent, là où ils ont des loisirs, là où ils ont des parents, là où ils apprennent, là où ils consomment, entre autres choses. Donc sur l'ensemble de ces maillages, qui sont à

géométrie variable, aujourd'hui, ce projet tel qu'il nous est introduit ce soir, me semble-t-il ne répond pas à la totalité de la problématique. Cela me pose question, plus particulièrement sur le développement économique.

Nous avons des transports qui relient notamment des pôles d'emplois, je suis d'accord. Vous parlez également de quartiers. Pour un certain nombre de stations, ok. Néanmoins, quand nous regardons le type de liaison que nous avons, je ne peux que constater, pour le territoire que je connais le mieux, qui est celui-ci, que nous avons un décalage, malheureusement, de ces radiales par rapport au besoin constaté. Typiquement, nous savons que la population active nanterrienne est plutôt moins qualifiée que les emplois de La Défense et de l'Ouest francilien. Ce qui veut dire que leurs bassins potentiels de déplacement ne se trouvent pas à Saclay. Ils peuvent éventuellement être à Roissy, mais ils se trouvent aussi beaucoup dans le Val d'Oise, par exemple. Et sur ces problématiques, là encore, moi je ne suis pas tout à fait satisfaite de ce qui nous est montré. Alors, Monsieur OLLIER, effectivement, des emplois, oui, c'est bien. Mais je voudrais quand même, préciser, pas n'importe lesquels. Parce que nous voyons bien que, dans un territoire comme l'Ouest francilien, le hiatus peut être tellement douloureux entre des emplois nombreux à La Défense, des valeurs ajoutées produites phénoménales et, finalement, des richesses extrêmement mal distribuées et des populations modestes. Non seulement elles sont modestes, mais pour un certain nombre d'entre elles, elles n'accèdent pas à l'emploi. Donc il faut bien que nous raisonnions un peu plus finement qu'à simplement vouloir relier des zones d'emplois à d'autres zones d'emplois, en passant parfois par des lieux d'habitation.

Sur la sous-traitance locale, Madame, je voudrais vous dire (il se trouve que je suis Maire adjointe au développement économique), si seulement c'était aussi vrai que cela. Hélas, non, parce que nous souffrons quand même d'une inflation immobilière, que vous ne méconnaissez pas, et d'une pression sur l'immobilier de bureaux phénoménale. Cela veut dire que, justement, toutes ces entreprises potentiellement sous-traitantes, soit ont du mal à rester à Nanterre, soit ont du mal à s'y installer. Parce que l'immobilier économique, d'entreprise, est trop cher. L'immobilier artisanal n'existe presque plus. L'immobilier de TPE PME, l'immobilier d'activité (hors bureaux) sont en voie de disparition à Nanterre. Leur espace était encore abordable aux Groues : vous voyez bien que ce qui se passe à la fois au niveau de l'EPASA, et ce qui pourrait se passer autour de la future rocade des Groues. Tout cela me laisse un peu inquiète sur le devenir de ce secteur.

Je voudrais donc terminer sur 2 ou 3 questions. La première est vraiment toute simple. Vous nous annoncez de diminutions de trafic de l'ordre de 15 %. J'ai entendu ce chiffre, vous l'avez dit plusieurs fois. Ma question est simple. Est-ce que nous raisonnons toute chose égale par ailleurs, ou est-ce que nous prenons en compte, dans ces 15 %, la hausse attendue du trafic du RER A ? Nous avons très bien que plus les années passent, plus le trafic sur le RER A augmente. Donc est-ce que nous considérons que c'est moins 15 % par rapport à aujourd'hui ou est-ce que c'est moins 15 % par rapport à ce que sera le trafic du RER A dans 10 ans ? Il y a le plan de renouveau de La Défense, il y a des milliers et des milliers de m<sup>2</sup> de

bureaux qui sont en train d'être faits à La Défense. Cela génère des besoins en transports qui vont arriver bien avant le projet ici, et donc il faut savoir de quoi nous parlons.

Autre question. Vous avez répété plusieurs fois une station aux Guillaeraies. Dans les cartes que j'ai vues, je la vois plutôt à Rueil. J'entends, tout à l'heure, en plus, évidemment, que Monsieur OLLIER et les Ruellois sont tout à fait légitimes à pouvoir débattre d'où ils ont envie de placer la station de Rueil. Simplement, j'aimerais avoir une précision : elle est aux Guillaeraies ou à Rueil ? Mais manifestement, elle n'est pas aux 2 endroits à la fois, donc il faudrait nous préciser cela. Quelle est la marge de positionnement et comment cela s'articule, notamment avec les bus ? Vous y avez fait mention, mais rapidement. Or, ce n'est pas budgété dans les 24 milliards.

Ma troisième question porte précisément sur les conséquences du financement, dont vous avez un peu fait état. Moi, votre réponse, en l'état, ne me satisfait pas. Autant je suis tout à fait favorable à ce qu'il n'y ait pas une captation de la plus-value foncière, quels que soient le contexte, le lieu géographique et le projet, je suis pour le principe d'une taxation, pour faire en sorte qu'il y ait un retour au bien commun d'une plus-value foncière liée à un projet d'intérêt général, je suis pour. Autant, en revanche, de se dire que c'est cela qui financera le projet de transports, là, cela ne va pas. Cela ne va pas parce que cela veut dire que nous comptons sur l'inflation attendue pour financer un déficit de financement initial. Cela a, pour moi, deux conséquences. La première est que nous allons assister à une éviction du logement abordable — je vais finir là-dessus — du logement social, parce que, pour réaliser de la plus-value, il va falloir plutôt générer du bureau et du logement privé. La deuxième conséquence est que, par effet de polarité, par effet domino, nous allons avoir une inflation foncière et immobilière sur l'ensemble de la zone. Aujourd'hui, nous sommes déjà dans des taux d'effort pour l'accès au logement qui sont absolument insupportables pour les gens. Il faut savoir que dans le parc privé, en petite Couronne, nous atteignons régulièrement 40 % des revenus des ménages. Nous ne pourrions plus aller plus loin. Donc ma question est : comment allez-vous concrètement vous assurer et garantir qu'il y a du logement abordable en proximité des gares ? Et comment allez-vous, très concrètement, mettre des plafonds, quitte à la mettre en numéraire, sur l'inflation immobilière et foncière qui n'est même pas prévisible, qui est certaine ?

**Didier SERRAT** : merci Madame.

**Marc VÉRON** : je vais dire juste quelques mots, avant que mes collègues ne répondent plus en détail, encore que la somme de questions que vous avez soulevées me paraît mériter un tel débat que je ne pense pas que nous puissions retenir l'attention de la salle sur tous ces points.

Sur les raisons pour lesquelles l'État est intervenu dans cette affaire des transports en Ile-de-France. À la limite, lorsque nous entendons un certain nombre d'interventions, nous avons le sentiment que l'État agirait comme un usurpateur, et qu'au fond, par son intervention, il mettrait à mal les projets nés dans la région. Je rappelle que le constat qui a été fait, que

n'importe qui peut faire, est que l'Île-de-France se trouve dans la situation suivante : un énorme retard d'investissements, non pas sur les quelques récentes années, mais sur une génération. Cela fait que, aujourd'hui, la Région Ile-de-France, objectivement, n'est pas en capacité matérielle et financière de faire face à cet énorme retard. De surcroît, comme toute région, il lui faut préparer l'avenir. Or tous les projets de transports sont des projets à 10 ans et au-delà, des projets structurés. Donc l'État intervient, et c'est le sens à donner à l'intervention du Président de la République le 29 avril de l'année précédente, en disant qu'il prend à son compte, bien entendu avec les instruments de la concertation tel que la loi les énonce, et donc fait supporter par la collectivité nationale, au nom de l'intérêt général, l'investissement à long terme dont nous avons besoin pour préparer l'avenir. Et par ailleurs, il ne diminue en rien les dotations, qui d'ores et déjà existent, sur les programmes, notamment au travers du contrat de projet État/Région, du Plan Espoir Banlieue, etc. C'est cela le sens de la démarche de l'État. Et les autres régions d'observer, nous avons eu ces remarques au Parlement, que donc, si l'État réservait à nos régions le geste qu'il est en train de faire pour la région parisienne, elles en seraient fort heureuses. Donc ce n'est pas du tout une démarche outrancière, ce n'est pas une démarche antagoniste, c'est une démarche qui consiste à soulager la région, qui est dans un état de retard formidable sur les transports, eu égard à ce qu'elle doit préparer pour l'avenir. Donc nous ne pouvons pas dire que de ce point de vue l'État ferait œuvre de force et agirait comme un usurpateur dans cette affaire-là.

Maintenant, un autre point avant de passer la parole à mes collègues. Comment croire qu'avec un taux de croissance sur longue période (encore une fois cela n'a rien à voir avec la crise), qui est de 1,8 (nous appelons cela une croissance molle), qui est 2 fois moindres que ce que nous constatons à Londres (même si elle a été touchée par la crise sur ces 2 dernières années, bien entendu), l'Île-de-France soit en capacité de financer les fantastiques besoins collectifs qui sont devant elle ? C'est naturellement impensable, donc nous assumons totalement l'objectif économique qui est derrière le réseau structurant de Métro du Grand Paris. Bien entendu, nous ne nous en cachons pas comme d'une honte. Il faut dire qu'aujourd'hui, si nous ne trouvons pas les leviers de la croissance qui permettent de décoller par rapport à ce 1,8 de longue période, nous allons droit à l'échec. Et la région parisienne régressera en termes de moyens collectifs et de niveau de vie. C'est cela qu'il faut dire. Donc nous l'assumons totalement. Et ce n'est pas parce que nous assumons cette dimension économique que nous mépriserions les autres dimensions qui ont été rappelées au cours de cette discussion. Bien entendu, non. Maintenant, je passe la parole à Madame RIVIÈRE.

**Isabelle RIVIERE** : oui. Il y avait plusieurs questions. J'espère que je vais essayer de les reprendre toutes, en tout cas en partie.

Sur la ligne verte, en ce qui concerne... Oui, je vais me présenter. Isabelle RIVIÈRE, je travaille à la SGP au côté de Marc VERON et de Fabrice POGGI. J'en profite pour présenter mes collègues puisque j'ai le micro. Sur la ligne verte, il y a effectivement une gare qui est notée

comme étant Rueil. Comme nous avons essayé de vous le démontrer ce soir, nous avons travaillé sur des zones de pertinence des gares. Cela veut donc dire qu'avec une zone de pertinence, nous n'avons pas travaillé finement en disant que ce sera là et pas ailleurs. Cela veut dire que quand nous avons parlé de Rueil, c'est une gare qui nous a paru pertinente à cet endroit-là, et qui est en limite des 2 communes. Donc après ce sera un travail, Monsieur OLLIER l'a dit, avec vous. C'est-à-dire que la ZAC des Guillaeraies est intéressante, nous n'avons pas voulu la mettre à Rueil 2000, parce qu'il y avait déjà une desserte avec la ligne A. Donc c'est en limite de ces 2 communes, sur une pastille que nous avons mise. C'est donc vraiment un travail fin avec vous, avec les élus et avec certainement ce syndicat intercommunal d'étude que nous travaillerons. À ce moment-là, nous pourrons vous dire si c'est sur la limite communale de Rueil ou sur la limite communale de Nanterre. Dans mon propos, je disais justement que c'était dans la zone d'influence de Nanterre, mais que c'était en fait posé sur Rueil. Voilà, en ce qui concerne cette question.

Ensuite, sur les emplois, j'ai dû mal me faire comprendre, mais quand nous avons passé une carte avec les temps de transport, pour nous il est bien évident que l'objectif est de répondre à la demande des habitants et pas de répondre à la demande des hommes d'affaires. Donc quand vous parliez de la zone aéroportuaire de Roissy, c'est pour cela que j'avais pris cet exemple. J'en avais pris un autre sur le Sud, à Massy, parce que c'est la zone d'emploi en l'occurrence qui est ciblée. Ce que nous voulons, c'est aider dans le domicile/travail, et faire en sorte que nous puissions apporter une réponse qui ne soit pas celle des transports actuels et qui leur permette d'avoir des gains de vie en ayant un réseau extrêmement performant. Donc c'est vraiment répondre à la demande des habitants, et pas uniquement à leurs besoins une fois par an, pour aller prendre l'avion à l'aéroport de Roissy ou d'Orly.

En ce qui concerne la part des emplois, là, je me suis appuyé sur un travail que nous avons eu avec la collectivité. La part des emplois, comme nous l'avons dit, Nanterre est une ville en mutation très importante puisque cela devient vraiment un pôle financier. Et nous voyons que la nature des emplois, mais ce n'est pas à vous que je vais l'apprendre, n'est pas si caricaturale que cela. Il y a vraiment 3 tiers. Alors effectivement, il doit y avoir des personnes qui sont en demande d'emploi et qui sont très loin de l'emploi. Simplement, ce n'est pas uniquement aussi caricatural que cela. Il y a beaucoup de cadres qui, simplement comme vous le disiez, pour des raisons foncières, viennent trouver un habitat pas forcément dans Paris et viennent chez vous parce que vous avez une desserte tout à fait correcte, même excellente, et qui trouvent que la qualité de vie à Nanterre est largement plus appréciable qu'à Paris. Je pense que nous sommes vraiment dans des équilibres qui changent.

Quant à l'artisanat, encore une fois, j'espère que c'est ce que nous allons essayer de faire avec ces nouvelles gares de proximité, celle de Nanterre en l'occurrence. Vraiment travailler à ce qu'il y ait des espaces qui soient réservés à ces artisans pour que nous n'ayons pas que des entreprises de service, que nous puissions aussi laisser la place peut-être à des bureaux de proximité. Nous pouvons inventer, travailler ensemble à une gare de demain. Nous le

ferons justement avec vous, en prenant en compte vos besoins. Sur la ligne A, je vais peut-être passer la parole à Fabrice.

**Fabrice POGGI** : je crois que la question était que nous affichons 15 % de réduction de trafic sur la ligne A. C'était de savoir si c'était en prenant en compte les évolutions d'ici les mises en service. Ce que je sais, c'est que dans la cadre des simulations qui ont été faites, la SGP effectivement pris en compte l'évolution de la demande sur le RER A, et sur toutes les autres lignes de métro. Il me semble, mais si vous voulez je vous le confirmerai d'une manière que vous pourrez me dire, que c'est pris en compte, effectivement.

**Didier SERRAT** : bien sûr, vous pouvez confirmer certaines réponses par écrit, sur notre site. Sur la question du prix du logement, est-ce que vous souhaitez répondre maintenant ou répondre ultérieurement, sous forme écrite, sur une question certes complexe ?

**Isabelle RIVIERE** : peut-être que nous répondrons par écrit. Cela nous laissera plus de temps, et cela laissera l'occasion à la salle de pouvoir s'exprimer sur d'autres questions.

**Didier SERRAT** : très bien. Donc nous notons ce complément sur le prix du logement, une question qui a été posée par Madame. Alors, il y a d'autres questions de ce côté-là, aussi.

**Gwenn HERBIN, Coordinatrice départementale MJCF 92** : bonsoir. Je ne m'attendais plus à intervenir, donc tant mieux. Il n'y a pas beaucoup de jeunes qui sont intervenus ce soir, et finalement il n'y a pas beaucoup de Nanterriens. Je pense que c'est une responsabilité des 2 côtés, du local et du débat, parce que tout est fait pour que nous ne comprenions pas. Tout est fait pour nous éloigner. Voilà, pourquoi viendrions-nous discuter d'une chose que nous ne saisissons pas finalement ?

Je vais revenir juste sur le respect de la salle, parce que cela ne permet pas d'intervenir en toute tranquillité. Comment Monsieur SANTINI s'est comporté tout à l'heure est totalement scandaleux. Je pense qu'il l'a compris, mais je préfère le rappeler. En tant que jeune et femme, les propos sur le sourire d'une intervenante, il faut se les garder. Voilà. Donc je ne reviendrai pas sur les 4 milliards de l'État pour le financement parce que, en tant que communiste, je passerais forcément pour une caricature. Juste, sur les 4 milliards, cela va finalement peut-être se rattraper sur la tarification. Je mets un peut-être, mais j'en suis certaine. Et là, je me pose la question, en tant que jeune, de la carte Imagin'air et donc du pass Navigo. Aujourd'hui, dans le projet du Grand Paris que vous proposez, j'aimerais clairement que vous nous disiez, ce soir devant tout le monde, de combien le pass Navigo, de combien la carte Imagin'air vont augmenter. Quels prix ? Oui, c'est le STIF. Je passe en raccourci parce qu'il n'y a que 3 min d'intervention, mais ne vous moquez pas de moi, nous savons très bien que la tarification va augmenter.

Secondo, je suis désolée, je ne suis pas à l'aise, donc je tremble un peu. Donc aujourd'hui, la place des jeunes dans le transport, je pense qu'elle n'y est pas. Oui, je veux un nouveau projet et une amélioration des transports, mais je pense que le projet du Grand Paris ne le porte pas. Je pense que l'augmentation dans la tarification va être présente et l'éloignement

aussi, des stations qui sont censées desservir, mais desservir qui ? Est-ce que ce sont les entreprises, ou les citoyens, tout le monde je veux dire ?

**Didier SERRAT** : merci Madame.

**Marc VÉRON** : il y a une observation qui est assez simple à faire sur les financements. C'est qu'à partir du moment où la SGP porte totalement à son compte le financement de l'infrastructure et du système de transports et donc amortit dans la durée l'opération financière rendue nécessaire par cet investissement, cela, arithmétiquement, dégage totalement la Région et le STIF du soin de répercuter le coût de ce financement, de cet amortissement dans les tarifs. Encore une fois, il y a une étanchéité parfaite — relisez, si vous en avez le temps, le texte de loi — des sources de financement. Autrement dit, en rien la SGPP ne doit ponctionner les ressources qui sont aujourd'hui au bénéfice de la Région et du STIF, pour faire son affaire de l'amortissement dans la durée du projet de Grand Paris. Donc, je considère que, ou alors c'est un argument qui pourrait être assez curieux, la Société du Grand Paris, l'État donc, de ce point de vue, contribue d'une manière décisive au financement d'un projet à long terme, totalement nécessaire. Encore une fois, je reprends en résumé et vite tous les arguments qui ont pu être donnés sur les raisons fondatrices de ce réseau de transports : économique, territorial, de décroisement d'un certain nombre de villes qui sont gravement marginalisées, et bien entendu, de desserte quotidienne, au bénéfice non pas des entreprises, mais du commun et de la population. Mais enfin, les entreprises, dites-moi, sont composées par qui ? Vous pensez réduire les entreprises peut-être à un chef d'entreprise, mais elles sont composées de salariés. Donc ceux qui en bénéficient, si les entreprises sont desservies par ces moyens de transport, par ces gares de métro, sont les salariés, que je sache.

Quant à la tarification, je rappelle qu'en rien les compétences du STIF ne se trouvent impactées par le texte de loi du 3 juin dernier, donc il appartient au STIF de fixer les tarifs de transports en région parisienne, sur ce type de transports comme sur tous les autres. Et nous n'avons en rien à intervenir dans les choix et dans la décision du STIF. Alors on nous dit que c'est abominable, que nous transférons des charges indues au compte du STIF. Il faudrait, à ce moment-là, admettre qu'il n'y a aucun voyageur qui est transporté par ce métro, donc pas de ressources commerciales. Il faudrait admettre qu'en rien la carte de service aux entreprises ne se trouve modifiée par l'ouverture de gares et la création de nouvelles polarités. Si je comprends bien les demandes faites par la Région pour que la majorité au Parlement l'aide, c'est quand même cela, à ce que le produit du versement transports soit élevé, au travers du texte de loi de finances dont je faisais état tout à l'heure, cela veut donc dire qu'en effet nous élargissons, nous modifions la carte, les zonages du versement transports. Ce n'est pas tout à fait rien. Donc tout cela va venir en contribution de l'équilibre d'exploitation et de maintenance, une fois que le réseau de Métro du Grand Paris sera ouvert aux passagers. Donc il ne faut pas dire que c'est une charge indue et qu'il n'y a rien en contrepartie. Je vous dis que si. En contrepartie, il y a au moins 2 ressources essentielles des réseaux de transport en région parisienne aujourd'hui, que sont les contributions

passagers (parce qu'il y aura plus de passagers, de billets, de cartes ou de pass Navigo qui seront vendus) et le versement transports, parce que, nécessairement, avec l'ouverture de ces gares nouvelles, la carte des zonages se trouvera modifiée et le produit du VT sera nécessairement augmenté.

**Didier SERRAT** : une question, ici.

**Jincheng NI, Directeur des affaires territoriales région SNCF de Paris-Saint-Lazare** : bonsoir. Directeur des affaires territoriales à la SNCF, Saint-Lazare. Je vois que le débat sur le projet Grand Paris est très intéressant. Ce que je voudrais dire, c'est que la SNCF participe à ce débat. Elle a préparé un cahier d'acteur. Les gens peuvent s'en procurer sur les stands.

Dans le cahier d'acteur, le message de la SNCF est qu'en effet, le projet Grand Paris, avec les autres projets comme Éole, la ligne nouvelle Paris/Normandie, sont des projets à assez long terme. D'ici là, tout le réseau Transilien est saturé, y compris la ligne RER A, toutes les lignes du réseau Saint-Lazare, plus les autres lignes de RER. Donc il est urgent d'améliorer cet existant. C'est une vraie urgence. C'est-à-dire qu'à l'arrivée des grands projets, il faut que les réseaux existants soient aussi performants à ce que les grands projets peuvent offrir à nos concitoyens Transiliens. Alors d'ici là aussi, en attendant ces grands projets qui vont se réaliser, j'espère, il y a aussi la rocade ferroviaire, les tangentielles Nord et Ouest. Ce sont des projets qui sont déjà démarrés, donc il faut les réaliser le plus vite possible. En revanche, surtout sur le territoire de Nanterre/La Défense, je pense qu'il faut avoir une approche globale. En effet, l'inter-modalité, plus le maillage entre le projet ville nouvelle Paris/Normandie, Éole et le Grand Paris, surtout dans le futur, font que la SNCF préconise une rocade TGV autour de Paris. Donc l'emplacement de la future gare TGV et son interconnexion avec le réseau Grand Paris sont capitaux pour l'ouverture de ce projet vers le monde, vers l'Europe et vers le reste de la France. C'est vraiment quelque chose qu'il faut étudier dès maintenant pour voir comment articuler tous ces projets.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Une réaction ?

**Isabelle RIVIERE** : nous ne pouvons être que d'accord avec le constat de saturation. C'est la raison pour laquelle nous sommes là ce soir, à vous présenter ce projet. Il appartient à la Région, mais les transporteurs sont aussi dans la salle, d'améliorer un maximum la situation actuelle, avec du matériel nouveau notamment — enfin, comme vous êtes de la SNCF, je ne vais pas vous l'apprendre — sur la ligne 1 aussi, avec son automatisation qui va donner des réserves de capacité supérieures. Quant au travail à réaliser ou à entamer avec vous sur la ligne à grande vitesse, il y aura un débat public dans un an, donc nous n'en sommes pas là, mais effectivement c'est à travailler ensemble. Comme vous l'avez dit, c'est avec la complémentarité et le maillage que nous pourrons répondre aux défis auxquels nous avons à répondre aujourd'hui et demain.

**Didier SERRAT** : donc l'approche globale est bien prévue ?

**Isabelle RIVIERE** : complètement, oui. D'ailleurs, si nous avons un débat le 18 novembre, c'est justement parce que cela donner aussi l'occasion aux différents maîtres d'ouvrage de parler ensemble d'un projet qui est commun de la « désaturation » des réseaux par de nouveaux projets.

**Didier SERRAT** : très bien. Monsieur avait demandé la parole.

**François KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres** : merci. Je m'appelle François KOSCIUSKO-MORIZET, je suis le Maire de Sèvres et Vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine. Je voudrais faire 3 remarques et poser une question.

D'abord, en préliminaire, me réjouir du souffle nouveau. Cela fait 30 ou 40 ans, et il s'est à peu près passé très peu de choses en matière d'investissements et de transports en région parisienne. C'est reparti, avec beaucoup de projets, peut-être un peu trop. Il faut faire le tri, mais nous en avons bien besoin, parce que nous avons étions, d'autres l'ont dit, un peu en train de perdre notre rang. Parce que derrière les transports, il y a le développement économique, il y a aussi la vie de tous les jours. Cela, je crois que c'est un élément tout à fait positif.

Je veux d'abord poser des questions, parce qu'on m'a demandé à l'entrée pourquoi le Conseil général n'a pas fait de cahier d'acteur. C'est pour une raison très simple. Nous pensons qu'en ce moment, la première période de ce débat public, c'est la période des débats, d'aller écouter, de débattre et de discuter. Nous ferons un cahier d'acteur, le Conseil général prendre position, mais seulement le 17 décembre. Donc, nous avons préféré attendre avant d'affirmer d'emblée quelque chose, et voir comment les uns et les autres présentaient les positions, et essayer de nous instruire.

La première remarque que je voudrai faire. Nous ne parlons pas beaucoup d'Éole aujourd'hui. C'est normal puisque le Président de Séance nous a rappelé qu'il y avait un débat conjoint. Je pense quand même, il faut que nous soyons tous conscients qu'Éole est un projet majeur, intéressant (non seulement pour le secteur de Nanterre, mais aussi pour l'Ouest de Paris, et aussi pour une bonne partie des Hauts-de-Seine et au-delà même des Yvelines et de la liaison vers Nantes et Le Havre) et que ce projet peut être réalisé rapidement. Il désature à la fois la ligne 1, le RER A, le faisceau SNCF entre Saint-Lazare et La Défense, au profit de toutes ces villes qui sont en chapelet le long de ce faisceau. Donc il nous apporterait beaucoup de choses.

La deuxième remarque est que, là aussi nous n'en parlons pas, mais il faut que nous ayons cela à l'esprit, c'est le problème des gares TGV, notamment cette conception un peu nouvelle de gare TGV traversante. Nous vivons depuis toujours avec des gares TGV qui arrivent en cul-de-sac, dans Paris, et qui bloquent. Cela veut dire que cela réduit considérablement la capacité des gares. Saint-Lazare, actuellement, est à peu près pleine. Nous ne pouvons pas y faire partir ou arriver plus de trains. Quand nous aurons les gares TGV traversantes, comme celles qui sont envisagées à La Défense, à Massy, et d'autres, nous aurons à ce moment-là des liaisons. Nous aurons, par exemple, une liaison Normandie/La

Défense/Roissy. Nous pourrions peut-être envisager aussi un tunnel commun, pourquoi pas, entre La Défense et Pleyel, où il y a à la fois des TGV et le réseau du Grand Paris. Donc là, nous avons des visions qu'il faut que nous intégrions.

Ma question est peut-être un tout petit peu plus technique. Il a été dit qu'il y avait une synthèse possible des tracés entre Arc Express et le réseau rapide du Grand Paris. Je le crois volontiers, si ce n'est qu'il est difficile de se prononcer, parce qu'Arc Express, nous ne savons pas où cela passe. Entre La Défense et Issy-les-Moulineaux, il y a un grand et vaste fuseau ; nous ne savons pas où. Dans l'Est parisien, c'est encore pire. Il y a 3 ou 4 tracés en pointillés, proches ou lointains. La seule chose qu'on nous dit, c'est combien cela coûte. Moi, je suis ingénieur, je suis incapable de dire combien coûte quelque chose quand je ne sais pas où cela passe, quand je ne sais pas combien il y a de gares. Donc je pense que c'est difficile. Cela dit, admettons qu'il soit possible de faire une synthèse des tracés. Pouvons-nous pour autant faire une synthèse des fonctionnalités. Nous avons d'un côté un réseau Grand Paris qui dit rapidité, donc interstations, débit élevé, et de l'autre un réseau qui s'appelle Arc Express mais que nous appellerions plutôt Arc omnibus, avec des stations extrêmement proches. Est-ce qu'il est possible techniquement d'imaginer que, sur la même infrastructure, avec en plus des gabarits différents qui sont annoncés, mais cela peut se résoudre, nous puissions faire passer à la fois en quelque sorte des trains express et des trains omnibus ? La SNCF le fait sur un certain nombre de grandes lignes, mais est-ce que c'est aussi possible en région parisienne ? Merci.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur.

**Marc VÉRON** : alors dans la question que vous soulevez, une remarque tout d'abord. La consultation sur Arc Express porte sur les 2 arcs qui ont été tracés, qui ont été matérialisés et pas sur les faisceaux, qui sont esquissés comme une éventualité ultérieure. Donc déjà, cela restreint énormément le champ de la synthèse. Ce que je vous disais tout à l'heure, c'est que quand nous examinons les tracés et les gares qui sont aujourd'hui suggérés, à peu de variantes près (pour le tracé, il n'y en a quasiment pas, et pour les gares il y a quelques ajustements), nous voyons bien s'esquisser le fond d'une synthèse.

Alors vous soulevez la question suivante qui est celle de la nature des services offerts à la clientèle. Par définition, il faut que nous en parlions avec le STIF, avec la Région. Nous ne pouvons pas, unilatéralement, nous mettre d'accord sur la nature des services. Ce qui est sûr, c'est que les réponses techniques existent. Elles ont simplement un coût. Bien entendu, si nous imaginons des trains plus ou moins rapides, il faut doubler les voies aux stations qui permettent aux trains rapides de passer, cependant que les trains plus lents qui s'arrêtent à toutes les stations progressent.

Il y a une quatrième question qui est sur la table, qui est la séquence des travaux. Car il faudra bien commencer par un bout, ou des bouts. Il faudra bien se mettre d'accord, dans la décision qui sera prise en mai prochain, sur la séquence des travaux.

Dernier point, qui n'est pas complètement négligeable, c'est les financements. Les financements, en réalité, touchent 2 aspects de la question. Pendant tout le débat, nous avons fait allusion aux financements qui portent sur le réseau de métro. C'est une chose. Il y a par ailleurs les financements de toutes les conséquences des connexions, des maillages (etc.). Je suis frappé d'observer que quand nous allons au détail de l'emplacement des gares, aux points de connexion, il y a parfois, par rapport aux gares existantes aujourd'hui, nécessité de les déplacer pour avoir l'optimum de connexion. Cela a un coût. Quand nous parlons des rabattements des maillages, c'est un champ qui est complètement à explorer. Certes il y aura des liaisons de surface qui tomberont de fait avec les nouvelles dessertes du réseau de métro automatique, mais il faudra probablement créer des rabattements nouveaux. Cela a un coût. Donc cette question-là est également à examiner. Je pense que vous avez raison, la question qui suit le positionnement des gares est la nature des services.

**Didier SERRAT** : merci. Alors de quel côté il n'y a pas eu de question ? Le monsieur au fond peut-être ?

**Alexis MARTIN, Verts/EE Nanterre** : bonsoir, Alexis MARTIN, Verts de Nanterre. Je voulais parler un peu de la situation de l'emploi à Nanterre, puisque vous avez dit, dans votre présentation, qu'il y avait 89 000 habitants à Nanterre pour 92 000 emplois. Or, au niveau du chômage à Nanterre, nous sommes au dessus de la moyenne régionale et départementale. Je voulais savoir si, au lieu de faire un réseau tout autour de Paris pour pouvoir permettre aux habitants de Nanterre de travailler à l'autre bout de la région parisienne, à Roissy, il ne serait pas plus judicieux d'essayer d'amener des entreprises pour faire travailler les gens de Nanterre sur place, autres que des banques ou des sociétés de la finance qui sont en dehors des compétences d'un certain nombre de Nanterriens ?

Je voulais aussi savoir ce que pensaient les Val d'Oisiens de ce projet. Je ne sais pas s'ils voient d'un bon œil d'être totalement mis hors de la zone du Grand Paris, puisque d'après ce que j'ai vu, aucune des gares n'est prévue dans le Val d'Oise. Or, par exemple pour Roissy, je sais que les communes du Val d'Oise qui se trouvent à proximité de Roissy se plaignent qu'il n'y ait aucun réseau de transports qui peut permettre à ses villes comme Villiers-le-Bel d'aller travailler à Roissy. Les maires sont assez mécontents de ne pas pouvoir profiter de l'essor de Roissy. Je voulais savoir si quelque chose était prévu à ce niveau-là.

Après, vous avez dit que dans les nouvelles gares il y aurait des systèmes d'autopartage, d'autolib, de dépose-minute (etc.). Vous avez aussi parlé un peu de vélib, mais pas beaucoup. Je voulais savoir : à ma connaissance, il n'y a pas de projet de vélib prévu pour les villes par exemple de Sevrans, Versailles, toutes les villes un peu éloignées de Paris. Je n'ai vu dans votre projet aucun rattachement de ces nouvelles gares à des réseaux de transports doux, que ce soit des pistes cyclables, des parkings pour les vélos. Vous avez tout misé sur la voiture. Les gens viennent en voiture dans la gare, et après prennent le RER. Je ne suis pas certain que ce soit une vision très durable des transports en Ile-de-France.

Enfin, je voulais revenir sur la désaturation de la ligne A. Pour commencer à la désaturer, il serait bien de commencer par arrêter certains projets de tours à La Défense, comme Ermitage ou la Tour Phare, puisque rien que cette dernière représente 8 000 salariés en plus. Ce qui surchargera encore un peu plus le RER A, sachant que le projet de Grand huit est prévu pour dans de nombreuses années, bien après la fin de la construction des prochaines tours. Il y aura un temps de battement entre les deux où le RER A sera encore plus saturé sans qu'il y ait d'alternative au niveau transports. Donc ce serait peut-être plus judicieux de ne pas concentrer tous les emplois dans le même endroit et de les diversifier un peu plus autour de l'Île-de-France, et de ne pas faire des pôles 100 % personnalisés dans un secteur de l'économie. Voilà. Merci pour votre attention.

**Didier SERRAT** : merci pour la brièveté et la précision de vos questions.

**Isabelle RIVIERE** : je vais essayer de répondre sur l'économique, en tout cas sur les entreprises. Le critère majeur d'implantation des entreprises est l'accessibilité en transports en commun. C'est ce qui les fait se décider pour un territoire plutôt qu'un autre. Donc si vous souhaitez de l'emploi, il faut qu'il y ait du transport. Il accompagne les développements. Nous le voyons bien, sur les grandes entreprises qui sont justement sur votre territoire, sur la boucle Nord ou même sur les Hauts-de-Seine, elles viennent aussi parce que, comme nous l'avons dit, vous avez déjà un réseau qui est assez important et très représenté. C'est-à-dire qu'il y a quand même 50 % des personnes qui utilisent les transports en commun. Et les entreprises viennent pour cela, parce qu'il y a du transport. Pourquoi elles viennent à La Défense ? Parce qu'il y a du transport. Pourquoi vont-elles maintenant sur les quais de Seine ? Parce que nous voyons bien qu'il y a des mouvements. IBM est parti et va sur la ZAC des Bruyères. Donc nous l'accompagnons par du transport. En fait, il faut vraiment prendre cela en compte si vous voulez de l'emploi. Il faut des transports. Donc nous avons le même combat, là. Il faut absolument arriver à répondre à la logique des habitants et des emplois, et nous le ferons ensemble. C'est une première réponse.

Sur Vélib et les parkings à vélo, il n'y a pas une gare qui va être dupliquée 40, 50 ou 60 fois, puisque nous ne connaissons pas encore le nombre de gares qui vont être décidées à l'issue des débats. Chaque gare sera unique. Il y aura des gares de nouvelles centralités, des hubs, des gares de centres-villes. Nous le voyons bien, elles vont toutes être différentes ; et justement, nous ne voulons pas les calquer les unes sur les autres parce que cela perdrait tout l'intérêt. Ce que nous essayons de faire avec vous, de travailler avec les collectivités locales, ce que nous ferons avec les CDT, c'est justement d'appréhender au plus près les besoins et au plus près les besoins des transports. Donc sur certaines, il y aura effectivement du Vélib parce que ce seront des communes qui seront en toute proximité de Paris et qui vont pouvoir bénéficier de ce dispositif-là, mais je sais que les Hauts-de-Seine travaillent aussi sur des parkings à vélo, un appel d'offres a été lancé assez récemment. Donc nous nous adapterons aux territoires. En tout cas, l'objectif est qu'il y ait justement un report modal (que nous avons calculé à peu près à 15 %) sur des modes doux. La marche à pieds en fait partie, mais il faut pouvoir le faire. Quand nous voyons un territoire comme le vôtre,

marcher à pied du petit Nanterre pour revenir sur les Groues, ou de Nanterre-Université pour revenir sur le centre-ville, c'est compliqué. Donc cela veut dire qu'il y a un travail à faire en commun, et justement nous espérons que des gares vont être le moment de redessiner une ville plus humaine, et que nous pourrons le faire à vos côtés. C'est une des réponses.

En ce qui concerne le Val d'Oise, l'objectif aussi du Grand Paris, nous ne pourrons pas répondre et nous ne pourrons pas mettre une station ou une gare absolument partout sur l'Île-de-France. Nous ne partons pas de rien. Il y a un réseau existant, et tout l'objectif de notre projet est de travailler les correspondances et le maillage. Ce n'est pas uniquement quand nous avons une gare que nous sommes « servis », mais c'est aussi le travail qu'il y aura à faire sur les rabattements. Madame parlait de bus tout à l'heure, nous allons aussi travailler cela. Parce que les bus permettent de rabattre. C'est un jargon un peu technique, mais il y a des rebelotages de lignes de bus, c'est-à-dire que nous allons faire en sorte de redessiner les tracés, avec le STIF et les collectivités, de façon à pouvoir amener au mieux sur ces nouvelles gares. Donc ce n'est pas parce que nous n'avons pas une gare que nous n'avons pas une amélioration de notre accessibilité. Il faut travailler absolument ces correspondances et ce maillage. Et nous ne partons pas de rien en Île-de-France, heureusement pour nous.

**Fabrice POGGI** : j'ai remis la planche qui avait été présentée, où nous voyions effectivement la ligne verte. Il y a la même chose pour la ligne rouge et pour la ligne bleue. Nous voyons que la ligne verte n'est pas seule, elle prend en compte ce qui existe et existera en Île-de-France, aujourd'hui et demain. Nous avons une articulation entre la ligne verte et le RER C qui vient du Val d'Oise, aux Grésillons. Ce la permettra aux gens du Val d'Oise de bénéficier de la rapidité de la ligne verte et de sa desserte. C'est un exemple parmi d'autres.

**Didier SERRAT** : merci. Il y avait une question, là.

**Jean-Vincent KOSTER, Enseignant université Paris X** : merci. Vincent KOSTER, je suis habitant de Nanterre et aussi enseignant à l'université Paris X. Alors le projet qui a été présenté dans le film et l'exposé est ambitieux. J'avais l'impression parfois, en regardant le film, que nous avions affaire au lancement du dernier jeu vidéo Sin City. J'ai quelquefois été un peu pris de vertiges et j'ai besoin de quelques précisions sur des points, qui ne sont pas de détails, mais de grandes lignes.

Vous avez, lors de la présentation, pointé qu'il y aurait une importance faite au maillage, à la complémentarité des transports, tout en rappelant que la clé de voûte du projet est cette double boucle. Ce n'est pas que je sois contre, mais je me pose la question de la priorité ; comme je vous l'ai dit, je suis enseignant à l'université Paris X. Même s'il m'arrive de dialoguer avec des collègues chercheurs dans d'autres sites et à l'étranger, les besoins de l'université ne sont pas forcément d'être reliés à Roissy (ou même au plateau de Saclay parce que nous toucherions au problème du cloisonnement disciplinaire à la fac, mais passons). C'est surtout les besoins d'accessibilité des usagers, du personnel, d'étudiants, qui viennent de Gennevilliers, des Yvelines et d'au-delà. Or, la question est que vous avez

suffisamment d'expérience pour savoir que les coûts ont tendance à exploser, contrairement à leur enveloppe. Que restera-t-il après ce projet de grande boucle quand nous savons que la priorité devrait être portée sur ces transports de proximité fluides, plus rapides et à moindre coût ? Donc la question est la priorité. Nous avons l'impression que c'est avant tout la double boucle et qu'après nous arrimerons tout cela. Mais cela ne devrait pas être consécutif, mais en amont. Quand nous voyons l'horizon 2023, même si en ce moment nous avons l'habitude, avec l'allongement du départ à la retraite, de nous projeter dans l'avenir, je pense évidemment que c'est un projet que nous pourrions discuter à une échelle moins importante.

Je partage également, avec l'intervenant précédent, la déception de voir qu'après toute la réflexion très intéressante qu'il y a eu avec les 10 projets d'architectes (etc.), le mandat de la SGP se concentre uniquement sur le transport. Vous avez beau rappeler le chemin qu'il reste à parcourir, nous avons l'impression d'avancer en boitant, en nous concentrant uniquement sur le transport et non pas sur d'autres thèmes. Nous ne pouvons pas nous satisfaire de la réponse que les emplois viennent uniquement où c'est bien desservi.

Dernière chose, Monsieur VERON. Chat échaudé craint l'eau froide. Vous ne pouvez pas vous étonner qu'à Nanterre nous soyons parfois sceptiques concernant le côté grand frère de l'État. Et d'ailleurs, je pense qu'il devrait se remettre en cause. Pourquoi, dans cette intervention, contrairement aux politiques de l'emploi ou à l'éducation, il y a une méfiance des habitants ? Tout ceci pour dire que même si, comme vous l'avez rappelé, un contrat doit se faire entre 2 parties égales, nous pouvons quand même être inquiets quand il y a une partie qui a les moyens, et l'autre qui veut à tout prix sa gare (parce que personne ici ne veut ressembler au village d'Astérix). Même si nous pouvons nous satisfaire que les élus et civils aient décidé de favoriser la coopération et les projets partagés que de réfléchir chacun dans son coin.

**Didier SERRAT** : merci.

**Marc VÉRON** : il y a évidemment beaucoup de questions au travers de votre intervention. Il y a surtout beaucoup de scepticisme. Malheureusement, quand nous lançons un nouvel avion, un nouveau TGV, une nouvelle fusée, nous le faisons à 15 ans. Si vous ne faites rien aujourd'hui, si aucune décision n'est prise, il y a une chose qui est totalement certaine, c'est que nous ne serons peut-être plus dans cette composition en 2025, dans la même salle. Mais il y aura les mêmes niveaux de protestation, de rejet, de rancœur. C'est la loi du genre. Dans les grands programmes d'infrastructures, si vous ne prenez pas la décision, 15 ans après vous n'avez rien. C'est la constante de temps. Je reviens, à travers votre question à mon observation précédente. Pardon, je vous perçois comme sceptique. Ceux qui sont sceptiques disent que ce projet du Grand Paris jouera d'un effet d'éviction sur le court terme, sur tous les projets qui sont engagés. Je ne vois pas en quoi cela joue un rôle d'éviction. Pourquoi ? Parce que ceux qui sont en charge du court terme, de faire avancer les projets, en 2011, 2012, 2013 (etc.) — ce sont d'ailleurs des projets qui sont déjà étudiés, pour qu'ils sortent l'année prochaine, ils sont matures, en cours de réalisation, comme nous l'avons dit du tramway qui

va au pont de Bezons — ont été élus pour cela. Ils ont voté des budgets pour cela. L'État y a même contribué. Et encore une fois, la parole de l'État n'est pas du tout en cause dans cette affaire. À aucun moment l'État n'a proposé de se retirer des financements qu'il a contractés, dans le cas du contrat de projet État/Région. Donc être en charge du court terme, par dévolution institutionnelle, c'est le rôle de la Région, du STIF. Il est pleinement dans son objet social en poussant, en faisant avancer ces projets qui intéressent en effet la vie quotidienne, demain matin, en 2012, etc. Il faut bien que les 2, le court moyen terme et le long terme soient réconciliés. Sinon c'est une course permanente derrière les retards, tel que nous la vivons en gros depuis 10 ans. Depuis 10 ans, les mêmes considérants sont vers dans les débats, depuis 10 ans. Donc s'il n'y a pas un coup de rein, tout d'un coup, qui est donné pour que la région parisienne reprenne sa place dans le rythme des grandes capitales, des grandes agglomérations (je rappelle quand même que ce dont nous parlons, l'agglomération parisienne, c'est la somme des 14 premières villes de France), il n'y a aucune chance que la région parisienne ne reprenne un rythme de vie normal.

Pour le reste, nous avons déjà dit beaucoup de choses. Je répète que quand nous sommes à Gennevilliers, en amont, en aval de La Défense, nous sommes également intéressés, pour des raisons de déplacement, de commodité (puisqu'il y a une majorité de déplacements qui ne s'effectuent pas pour des raisons professionnelles, comme vous le savez. Les statistiques sont claires.), par le réseau dont nous parlons.

**Didier SERRAT** : Monsieur ?

**Gilles CATOIRE, Maire de Clichy-la-Garenne** : bonjour. Gilles CATOIRE, Maire de Clichy, mais je suis surtout là en tant que Co président de la Commission transports du Syndicat mixte Paris Métropole. Je voudrais rebondir sur les propos de Patrick OLLIER.

C'est vrai que nous avons créé des structures où les élus de différente sensibilité travaillent ensemble. Maintenant, c'est vrai des communes, des agglomérations, du Conseil général, de la Région, au sein de notre Commission, même s'il y a des points de vue de départ différents, les objectifs sont bien de rechercher des synthèses. Paris Métropole, qui sera amené à se prononcer aussi avant le 31 décembre, a fait aussi un cahier d'acteur. Je ne vais pas vous le lire en détail, mais il reprend une partie des débats qui ont eu lieu ici. Donc je vous invite à le voir sur le site de Paris Métropole : desservir prioritairement les zones les plus peuplées, répondre aux situations d'urgence, favoriser les secteurs ayant un fort potentiel de développement pour éviter l'étalement urbain, connecter les rocade et les lignes radiales, irriguer le territoire en profondeur et enfin, je ne rentre pas dans le détail, raisonner en termes de qualité de service pour les usagers, éviter les saturations de ligne. Je ne m'exprimerai pas sur ma commune, il y a d'autres réunions. Bien qu'apparemment, ce sera à vérifier, celle qui doit avoir lieu à la porte de Clichy a été supprimée. Je pense qu'il y en a d'autres où je m'exprimerai.

Mais je voudrais dire ici qu'effectivement, il est important de rechercher des convergences, ne serait-ce que pour des raisons financières. Gilles CARREZ l'a montré dans son rapport,

nous ne pourrons pas tout faire, tout financer. Donc il y aura certainement des questions. Je pense que c'est important de retrouver les synthèses à pouvoir réaliser ensemble. Le STIF (je suis suppléant au Conseil d'administration) a un rôle important à jouer, aussi, dans ce domaine. Il y a eu une convention entre la Région, les départements et le STIF sur un certain nombre de projets qui se réalisent déjà. Donc il faut mener de front le quotidien, l'immédiat et le long terme. Je pense que ces débats ne sont pas en concurrence, mais recherchent les complémentarités. Je sais que ce n'est pas facile sur certains territoires, qu'il va falloir regarder dans le texte, certains supports (pneu, rail ou autre), c'est important. Mais je pense que nous n'avons pas le choix. Tu parlais de lignes où il y avait de grandes vitesses et de l'omnibus. Moi, j'ai vu le réseau à Berlin où, au contraire, avec la nouvelle gare centrale de Berlin, les réseaux équivalents au TGV, de banlieue, sont bien interconnectés. Quand nous regardons ce qui se passe même à Londres où il y avait beaucoup de retard ou dans les autres métropoles, effectivement je crois que nous devons faire front commun pour que le Grand Paris, le Paris Métropole soit bien au niveau des enjeux internationaux, mais aussi des enjeux pour les habitants. J'étais venu pour écouter et faire un compte-rendu au sein de Paris Métropole, pour que nous puissions travailler à cette convergence.

**Didier SERRAT** : merci de votre avis. Monsieur ? Juste une précision. Nous approchons de la fin de la réunion, il reste peut-être une dizaine de minutes maintenant, donc nous allons essayer de nous concentrer. Merci.

**Hervé BOLARD, Responsable du développement CCIP** : bonjour. Je suis Hervé BOLARD, de la CCIP Hauts-de-Seine. Je voulais juste vous dire que nous soutenons très fortement le projet du Grand Paris, notamment pour tout ce qui est de la question de l'attractivité internationale de notre métropole, et puis notamment sur ce quartier, pour faire face aux problèmes de cogestion du RER A, de la ligne 1, de l'absence de liaison directe entre le pôle de La Défense (dans une acception assez large) et les portes internationales de l'Île-de-France, qui nuisent fortement à l'attractivité ce premier quartier d'affaires internationales d'Europe, j'aime à le rappeler. Toutes ces difficultés liées aux transports et aux déplacements sont aujourd'hui au centre des préoccupations des entreprises de La Défense et plus largement de l'Île-de-France. Cet enjeu du Grand Paris est donc essentiel pour notre attractivité. Il faut quand même absolument maintenir les délais qui ont été affichés par le maître d'ouvrage, parce que les problèmes de saturation et de cogestion deviennent vraiment cataclysmiques pour le quartier d'affaires, et que l'une des qualités centrales du projet, le fait que cela fasse un système complet de boucles, ne soit pas remise en cause par les débats publics. Nous considérons également qu'il peut être envisagé de faire converger les projets du Grand Paris et d'Arc Express, avec un peu de bonne volonté des deux parties. Et je suis ravi de voir que, sur la partie sud et la partie nord, a priori nous commençons à tous tomber d'accord. Sur le quartier précisément, évidemment la liaison avec Roissy nous paraît essentielle. La proposition d'avoir deux gares, l'une sur La Défense et l'autre sur Nanterre, dans la zone des Groues, nous paraît également essentielle, car cela permet de faire un maillage de proximité entre deux pôles. Cela permet d'accompagner le développement de la zone des Groues, comme vous l'avez dit, qui est un espace qui dispose

de 600 000 m<sup>2</sup> de foncier. Il est indispensable néanmoins de bien réfléchir en parallèle à une étude d'implantation des gares qui tienne compte de tous les projets (TGV, Éole, prolongement de la ligne 1 sur la gare de Nanterre, au niveau des Groues). Merci.

**Didier SERRAT** : merci. Une question, Madame ? Courte, nous arrivons à la fin.

**Aurore GILLMANN, Conseillère régionale** : oui, mais enfin cela fait trois quarts d'heure que je demande la parole. Aurore GILLMANN, Conseillère régionale. Je me dois un petit peu de prendre la parole, même si je n'en avais pas l'intention à l'origine, puisque les oreilles de la Région ont beaucoup sifflé ce soir. J'aimerais juste rectifier 2 ou 3 petites choses.

La première, et je suis sûre que Patrick OLLIER pourra me corriger si je me trompe. Il me semblait que dans la loi, si non ne signe pas de contrat de développement territorial, la SGP a tout pouvoir, on va dire, dans un périmètre de 400 m autour d'une gare. Petit élément de précision, qui compte aussi dans les éléments de négociation, parce que pas de contrat égale pas beaucoup de négociation pour les maires. Simplement, je voulais revenir sur la question des financements des projets. La Région ne s'occupe pas que du court terme, je suis navrée. C'est la loi aussi. Elle a la compétence en termes d'aménagement du territoire et également de transports. Elle a adopté le SDRIF en 2008. L'État consent à peine, récemment, à le promulguer. C'est un schéma de développement à l'échelle de 2020/2030, et le schéma Arc Express s'insère dans cette politique cohérente et générale. Donc il est bon aussi de le rappeler. Le projet Arc Express, c'est effectivement 6 milliards d'euros. C'est une boucle bouclée également. Le STIF, à la majorité des collectivités qui le composent, à savoir la Région bien sûr, mais les 8 départements dont les Hauts-de-Seine, a adopté Arc Express, en 2009, donc bien avant la loi du Grand Paris. Arc Express, c'est 6 milliards, mais c'est aussi 12 milliards en plus pour le Plan de mobilisation des transports, soit 18 au total, qui prévoient eux, et cela répond à une des questions posées au début de ce débat, la rénovation du réseau existant (les nouvelles rames pour le RER A, Éole...). Voilà, tout de suite c'est du court terme, pour le coup. Mais cela, c'est le Plan de rénovation et c'est la compétence régionale.

Simplement, j'ai bien entendu le souhait que les 2 arcs, Nord et Sud, se rapprochent. C'est très bien. Jean-Paul HUCHON dit effectivement la même chose. Sur l'Arc Sud, c'est très bien que vous louiez le tracé Orbival puisqu'Arc Express s'est justement calé dessus. Donc, nous sommes tous d'accord, c'est parfait. Ce que vous avez dit, Monsieur VERON, sur la possibilité pour la SGP de récupérer 4,5 milliards m'inquiète beaucoup plus dans la mesure où je ne suis pas d'accord avec vous. Mais le financement du projet du Grand Métro et des projets connexes (vous avez bien fait de la dire parce que c'est 23 milliards, mais c'est beaucoup plus à mon avis, et je ne suis pas la seule à le penser) : comment finançons-nous cela, au final ? Le STIF et la RATP, effectivement vont récupérer la propriété du matériel roulant et des réseaux, mais peut-être aussi la dette qui va avec. Nous n'avons toujours pas d'assurance là-dessus. Si tout n'est pas rentabilisé une fois le métro bouclé, comment faisons-nous ? C'est le STIF qui va devoir gérer. Et il y a un risque d'augmenter les tarifs rien qu'à cause du financement de ce métro-là. Il faut que cela soit dit haut et clair.

Enfin, moi j'attendais un petit peu, ce soir, que nous parlions faisceau, parce que nous avons, à Nanterre, qui part de La Défense, un faisceau, une ligne verte qui va à Rueil, une ligne rouge qui va à Suresnes. Pouvons-nous avoir les moyens d'en financer deux ? Voilà, moi c'est aussi cela que je voulais entendre ce soir. Nous n'en avons pas du tout entendu parler. Problème de financement général : avons-nous les moyens de payer 2 lignes rien que pour les Hauts-de-Seine ? Je sais que ce département est très riche, mais quand même, il y a peut-être des limites. Donc moi, en tant que Conseillère régionale, je rectifie également qu'Arc Express prévoie quelque chose pour l'Arc Ouest (ce sera d'ailleurs débattu à la réunion de Saint-Cloud le 11 janvier prochain et je vous invite tous à y venir) qui passe précisément entre la ligne rouge et la verte. Soit exactement dans les territoires de la communauté d'agglomération du Mont-Valérien qui est enclavé et n'a aucun réseau de transports lourds. C'est justement là que le faisceau ouest d'Arc Express est posé. J'appelle au rapprochement, sur la base du faisceau Ouest d'Arc Express et de la Région, parce que ce ne sont pas du tout les mêmes projets. Arc Express est un projet de transports, le Grand Paris est un projet de développement économique. Je vous remercie.

**Didier SERRAT** : merci Madame. Il y a plusieurs questions. Donc compte tenu du temps limité, toutes les questions sont enregistrées donc elles recevront réponse soit oralement maintenant, soit ensuite par écrit, compte tenu du temps limité qui nous reste.

**Marc VÉRON** : s'il n'y a pas de contrat de développement territorial, la question a évidemment été posée par **Laurent**, c'est le code de l'urbanisme qui s'applique.

Alors maintenant, sur les financements, moi, j'aimerais que la validation qui nous est proposée pour le 5 janvier prochain, après le vote par le Parlement du projet de loi de finances et loi de finances rectificative, soit la même pour tout le monde. C'est-à-dire qu'on nous dit « la Société du Grand Paris, comment avez-vous calculé le coût des 23 milliards ? ». Pourquoi pas ? Mais il faut dire la même chose à Arc Express. Comment a-t-elle calculé le coût de ses, je ne sais pas très bien ? Vous dites 6 milliards. Si j'ai bien compris, il y a deux arcs qui sont définis et le reste n'est pas défini. Donc il y a 4,5 milliards, si j'ai bien compris, pour deux arcs qui ont été définis, et 1,5 milliard pour deux arcs qui n'ont pas été définis. Cela me paraît un peu cursif. Écoutez, je n'en sais rien, je lis. S'il y a d'autres explications, je suis évidemment prêt à les entendre. Ce que je veux dire, c'est que méthodologiquement, il faut tout le monde mettre également ses cartes sur la table, et en matière de coût et en matière de source de financement et en matière de séquence des travaux. Après, nous y verrons peut-être clair. Pour le moment, cela reste un clair-obscur. Voilà. Le reste, c'est des questions qui ont été reprises de précédentes, donc peut-être que...

**Didier SERRAT** : alors, avant de donner la dernière question, je rappelle que vous avez tous la possibilité de poser des questions par écrit, et bien évidemment de faire des contributions aussi, en donnant des avis sur le site. Une dernière question, s'il vous plaît. Monsieur ?

**Michel MATHIS, ABERPA (association d'habitants d'un quartier de Nanterre)** : oui, Michel MATHIS, représentant d'une association d'habitants de Nanterre. Je m'étonne quand même

qu'il soit si difficile, pour un habitant ou un membre associatif, de prendre la parole, en 3 heures sur ce débat, alors que vous avez très bien présenté la chose, tout à l'heure, en disant que ce débat public était plutôt ouvert aux habitants isolés, aux associations. Nous n'avons tant de moyens que cela de nous exprimer.

**Didier SERRAT** : allez-y.

**Michel MATHIS, ABERPA (association d'habitants d'un quartier de Nanterre)** : j'ai une observation et deux questions. La première observation est que j'ai bien regardé la carte du réseau du Grand Paris. Vous avez beaucoup parlé de boucle. Lorsque nous voyons la boucle verte, entre La Défense et Orly, via Versailles, nous ne voyons pas trop le recoupement des arguments, notamment par rapport aux pôles de développement, puisque, entre Rueil et Versailles, il y a 13 km sans aucune station. C'est une remarque. Moi, j'ai lu dans la presse que, d'un point de vue de projection de fréquentation, ce n'était pas forcément estimé rentable. Donc cela donne le sentiment que cette boucle-là du réseau aura peut-être du mal à voir le jour. C'était mon observation.

Pour les questions, j'en ai deux. Sur les gares à Nanterre, nous, ce que nous aimerions en tant qu'habitants, c'est connaître l'ensemble des projets. Nous voyons qu'il y a une gare Éole, c'est à peu près certain, peut-être une gare du Grand Paris ou Arc Express, mais en tout cas un des réseaux en rocade. Et puis nous parlons aussi d'une gare TGV, dont nous n'avons pas d'information. Je pense que si nous voulons essayer d'imaginer ce que donnera ce hub bis (parce que s'il y a vraiment 3 gares, ce sera un hub bis, avec tout ce que cela implique), en tant qu'habitants, nous voudrions connaître les choix qui sont faits, y compris sur le projet de gare TGV.

Et puis j'ai assisté au débat sur Éole. Il y a 2 choses qui ont été dites. C'est écrit dans le document : que du point de vue désaturation du RER A, la désaturation compenserait finalement la progression de trafic entre aujourd'hui et 2020. Je crois que, dans les chiffres, il faut essayer de mettre en avant la progression, notamment pour le RER A, du trafic jusqu'en 2020.

Et dernier point. Dans le projet Éole, où il y a une gare terminus, il y a besoin d'infrastructures pour garer les rames dans les heures creuses. Je n'ai rien vu dans le projet, où il y avait à implanter des infrastructures, puisque La Défense, ou éventuellement Nanterre sont un terminus de la ligne rouge. Quelles infrastructures sont prévues en dehors de la gare pour toute l'intendance de ce réseau ? Merci.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Des questions très précises.

**Isabelle RIVIERE** : effectivement, j'avais entendu votre question aussi, puisque j'étais au débat d'Éole. Comme nous vous l'avons dit, nous ne pouvons pas vous en dire plus aujourd'hui. Ces projets sont en débat public, quasiment en même temps. La volonté que nous avons, en tout cas, est de travailler ensemble de façon à nous articuler au mieux pour pouvoir répondre aux besoins que nous avons tous exprimés.

Le RER A est pris en compte, avec la progressivité de l'arrivée des salariés jusqu'à 2025. En fait, nous l'avons comptabilisée comme telle. Il faut savoir aussi que nous allons avoir du matériel — mais enfin, la SNCF et la RATP sont dans la salle, ils pourront peut-être en parler — attendu là, très rapidement, de façon à pouvoir offrir des capacités de transports supplémentaires, pour pouvoir répondre aujourd'hui, sans attendre 2025.

En ce qui concerne la verte, c'est quand même à peu près 400 000 voyages. Donc nous parlons uniquement d'une section spécifique, qui revient d'ailleurs à chaque fois dans les débats, de 6 000 à 8 000 voyages, qui correspondent à un dimensionnement d'un métro. En même temps, nous sommes bien obligés de prévoir l'avenir. C'est-à-dire que, aujourd'hui nous sommes là parce que justement il y a eu une carence en termes d'investissements de transports. Aujourd'hui, nous avons la possibilité de pouvoir anticiper et de pouvoir mettre du transport là où demain nous allons vraiment en avoir besoin pour accompagner le développement de ces territoires. Pourquoi ferions-nous cette économie ? C'est ce que nous avons dit au début, il ne faut essayer d'opposer le présent et l'avenir. Nous allons essayer, justement, c'est un peu la force de ce projet, de concilier le présent et l'avenir, et de pouvoir avoir des réponses diversifiées en fonction des territoires. Et les lignes, j'espère que nous avons réussi à vous le prouver, par leur tracé et leur fonctionnalité, sont assez différentes pour répondre à des besoins assez divers sur les différents territoires.

**Didier SERRAT** : merci Madame. Avant de conclure les débats, pardon.

**Fabrice POGGI** : oui, donc la ligne rouge est terminus à La Défense ; il n'est pas prévu d'implanter le site de maintenance à La Défense. Donc nous n'avons pas du tout les mêmes problématiques que sur Éole, où il y a un complexe qui est prévu sur les Groues. Le site de maintenance est ailleurs.

**Isabelle RIVIERE** : pour Éole, par contre, vous pourrez peut-être poser des questions, justement le 18 novembre prochain.

*Intervention de la salle, hors micro*

**Fabrice POGGI** : oui, il y aura une organisation de l'exploitation qui va être prévue. Un terminus, son intérêt est aussi de pouvoir intégrer les aléas. Quand un train arrive, il ne repart pas forcément automatiquement, il peut y avoir un train de réserve. Mais cela n'arrivera pas au-delà d'un train de réserve. Ce n'est pas du tout l'endroit où nous ferons le stockage des rames.

**Isabelle RIVIERE** : donc il n'y aura pas de site de maintenance sur Nanterre, ni à La Défense, si c'est la question. En tout cas, en ce qui concerne le Métro Grand Paris.

**Fabrice POGGI** : dans le terminus, il y aura 3 voies au lieu de 2, par exemple. C'est fait comme ailleurs dans le métro.

**Patrick JARRY** : c'est un exemple ou c'est prévu ? Parce que c'est une question qui a son importance. Justement, nous avons bien compris comment fonctionne Éole, et donc,

forcément comment fonctionne un transport comme celui-là. Nous le savons bien à La Défense, quand le RER A arrive en terminus à La Défense, il faut pouvoir les stocker quelque part, en attente, parce qu'ils ne repartent pas tous comme cela. À La Défense, c'est bien pourquoi je pose la question, il y a besoin d'interconnexion. Avec la capacité avec ce qu'il y a techniquement en dessous, il faut l'expliquer. Cela fait partie du débat, non ? Comment nous faisons pour mettre tout cela à La Défense ?

**Fabrice POGGI** : il y a des études qui sont en cours. LA SGP est en train de les faire, sur les différents scénarios d'implantation, et de la ligne verte en passage, et de la ligne rouge en terminus. Il y a des solutions, en ce moment, qui sont en cours d'étude. Nous pourrions en reparler à La Défense, si vous voulez.

**Didier SERRAT** : bien. Merci Monsieur. Un dernier mot, Monsieur SANTINI, avant de clore les débats ce soir.

**André SANTINI** : Monsieur le Président, mes chers collègues, je voulais vous remercier à nouveau, tous, de votre présence active. Ce que je note, c'est le geste tendu de notre ami JARRY qui dit que s'il y a ouverture, il est d'accord. Il l'a montré avec Patrick OLLIER, parce que vous êtes une des rares intercommunalités qui dépasse les clivages politiques, économiques. Et nous suivons l'expérience avec beaucoup d'intérêt. Moi, je peux vous garantir, en tant que Président du Conseil de surveillance, que nous passerons beaucoup de temps à discuter avec les gens. Je dois dire que je ne connais pas encore la position du Président DEVEDJIAN sur La Défense, mais c'est une position forcément technique. Le département est fier de ce pôle financier, mais vos arguments, Monsieur JARRY, sont tout à fait recevables. Je ne suis pas évidemment l'expert de la maison, Monsieur VERON et son équipe sont là. Je vous garantis que nous allons vous rencontrer, avec vos collaborateurs et élus, et que nous allons essayer de vous trouver une solution. Voilà. Entre nous, nous l'avons dit, le métro en 1900, le RER en 1970 et aujourd'hui peut-être le Grand Paris, si nous ne le faisons pas aujourd'hui, mes chers amis, nous ne le ferons jamais. Alors, je crois que cela vaut la peine que chacun accepte de discuter avec l'autre et que nous trouvions des solutions. Nous avons parlé de complémentarité, de synthèse avec Arc Express. Il faut à tout prix que nous trouvions une solution, c'est notre position. Merci à vous toutes et à vous tous.

**Didier SERRAT** : merci Monsieur. Avant de conclure, je sais qu'il reste un certain nombre de questions que certains souhaitaient poser. Il y a toujours la possibilité de les poser par écrit. Deuxièmement, vous savez que tous les propos, les positions, les avis, les questions sont retranscrits sur le site internet. Ils seront annexés à l'ensemble du dossier du débat, pour consultation et synthèse. Nous avons eu un certain nombre de questions très précises, avec des réponses également très précises, et des questions plus générales et certes plus complexes aussi, certaines fois, sur toute une série de thèmes. Il y a encore plusieurs réunions publiques, soit de proximité, soit générales, qui vont permettre d'avancer dans des réponses à ces questions. Nous avons relevé plus particulièrement des problématiques concernant la gestion des nouveaux flux de population, par exemple, la complémentarité

avec les autres projets de transports, le mode de gouvernance du réseau, des questions très précises, récurrentes, sur la tarification, et le niveau de cette tarification, la gestion de l'existant en attendant la réalisation de l'ensemble du projet de la Société du Grand Paris, et enfin des questions concernant le développement économique et territorial. Donc, ces thèmes-là vont continuer à être adressés dans les prochaines réunions et je souhaiterais, nous souhaiterions préciser le calendrier : le jeudi 18 novembre une réunion à La Défense, réunion commune Arc Express et Grand Paris (nous l'avons dit), Rueil-Malmaison le jeudi 2 décembre, une réunion de proximité, une réunion à Paris sur le coût et le financement le mercredi 5 janvier, la cité Descartes avec une problématique sur l'environnement et la qualité de vie le 3 décembre, demain 27 octobre, à La Plaine-Saint-Denis urbanisme et quartier (une autre manière d'aborder un certain nombre de questions qui ont été traitées ce soir), et enfin le jeudi 11 janvier à Saint-Cloud une réunion commune avec Arc Express. Je vous remercie tous, Mesdames et Messieurs, de votre participation, ainsi que la Société du Grand Paris à cet exercice de démocratie participative, sur un grand projet structurant pour la région Ile-de-France, et je vous souhaite à toutes et tous une très bonne nuit. Merci.

*Applaudissements*

*(Fin de la réunion à 23 h 13)*