

2 DECEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE RUEIL-MALMAISON

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	2 décembre 2010
Lieu de la réunion :	Rueil-Malmaison

### *Introduction et rappel du cadre législatif*

---

**Patrick Ollier**, maire de Rueil Malmaison, accueille l'ensemble des participants.

**François Leblond**, président de séance et président de la CPDP sur le projet de réseau du Grand Paris, anime la réunion, en compagnie de **Didier Serrat et Christine Uribarri**, membres de la CPDP.

Tout d'abord, **Didier Serrat** rappelle les objectifs et fondements législatifs du débat public qui poursuit plusieurs objectifs. D'abord, informer la population sur le projet, son opportunité, ses enjeux et ses caractéristiques. Ensuite, permettre à cette population de s'exprimer au travers de leurs commentaires, critiques ou suggestions. Enfin, le débat public a pour objectif d'éclairer le maître d'ouvrage par de nouveaux éléments d'appréciation qui seront pris en compte dans le cadre du bilan qui sera dressé ultérieurement.

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

---

*Projection d'un film.*

**Isabelle Rivière**, membre de la SGP, représentant le MO, présente les principales caractéristiques du Métro Grand Paris, les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Rueillois. Elle rappelle qu'à Paris, 63 % des déplacements internes 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 à 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, puisque 45 % des déplacements s'y font en transports en commun. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne répondent plus aux besoins des populations. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER et de métro convergent vers la capitale. Ceci oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant et les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 1 du métro ou le T2 vivent au quotidien ces difficultés.

Le métro automatique du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant une quarantaine de nouvelles gares en correspondance avec le réseau de transport en commun existant. Ces 155 km d'infrastructures 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 et les pôles de recherche et d'enseignement. Les habitants d'Ile-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études ou leurs loisirs, mais aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Ce nouveau réseau en rocade répond également aux exigences des entreprises qui ont besoin d'un système de transports fiable, rapide et efficace pour se développer.

Le réseau Grand Paris transportera 2 millions de voyageurs par jour à sa mise en service pour aboutir, à terme, à 3 millions. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle de 85 secondes entre 2 trains aux heures de pointe. Le métro Grand Paris proposera une qualité de service optimale en matière de régularité, de souplesse, d'adaptabilité à la demande et de sécurité. Il sera accessible aux personnes à besoins spécifiques.

La gare de demain est conçue comme un espace de vie au service des voyageurs. Elle est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, qui sont,

d'après les statistiques, utilisés par 13 % de la population active de Rueil. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'auto-partage, de co-voiturage, d'Autolib et de Vélib.

Isabelle Rivière commente ensuite le tracé des trois lignes. La **ligne verte**, qui intéresse tout particulièrement les habitants de Rueil-Malmaison, est une rocade de 75 km desservant 16 gares. Du nord au sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte et l'aéroport du Bourget. Elle dessert ensuite Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles et se connectera aux futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et La Défense. Elle va également irriguer le plateau de Saclay. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C et les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte de la plateforme d'Orly.

Rueil est la ville la plus étendue des Hauts-de-Seine, avec une superficie de 1 474 hectares. Fort d'une volonté de s'inscrire dans une logique davantage métropolitaine – tant sur le plan économique que territorial –, Rueil ne peut s'appréhender seule. Elle s'intègre dans un territoire plus vaste : celui de communauté d'agglomérations du Mont-Valérien qui regroupe les communes de Rueil-Malmaison, Suresnes et Nanterre (à partir de 2011). Rueil est aujourd'hui un pôle économique majeur de la région Ile-de-France. Avec 78 000 habitants, la population Rueilloise a augmenté, au cours des 50 dernières années, de 150 %. La population de Suresnes a augmenté quant à elle de 11 % entre 1999 et 2006. La population Rueilloise est jeune puisque les moins de 30 ans en représentent 39 %. Plusieurs facteurs l'expliquent, parmi lesquels la livraison de logements neufs et l'impact du bassin d'emploi de La Défense (relié en transports en commun en 10 minutes).

La future gare de Rueil sera située entre les territoires des Guillaeraies et de Rueil-sur-Seine. Aux Guillaeraies, l'objectif est de transformer des friches industrielles en un quartier urbain d'activité et de développement tertiaire. Cette mutation économique s'accompagne de l'arrivée de nombreuses entreprises. À terme, plus de 13 000 emplois nouveaux y seront implantés. Le quartier de Rueil-sur-Seine est situé en bord de Seine, au nord du faisceau ferroviaire du RER A, de part et d'autre de l'A86. Cette zone d'activité rassemble de grands sièges sociaux d'entreprises leader sur des marchés à fort potentiel : pétrole, industries pharmaceutique, automobile, agroalimentaire. Au total, près de 1 060 entreprises du secteur tertiaire s'y sont implantées ces dernières années, mais aussi des logements. Des évolutions sont encore programmées avec les extensions de RUEIL 2000 prévues par la commune.

Isabelle Rivière évoque enfin d'autres territoires de projets. Quelques quartiers comme les Hauts-de-Suresnes ou le Plateau de Rueil sont peu desservis et il serait intéressant de développer les projets qui permettront de les ouvrir en améliorant la mobilité des résidents et en limitant le trafic routier, déjà très encombré. Par ailleurs, un projet d'écoquartier, de 15 hectares, est envisagé à l'horizon 2015 dans le village du Mont-Valérien. À la demande de l'équipe municipale, la SGP mènera une réflexion sur cette nouvelle zone de pertinence. En effet, à terme, ce secteur est appelé à recevoir 32 000 habitants et 6 000 emplois.

#### *Débat avec la salle*

---

- **La future gare de Rueil : un emplacement qui ne répond pas aux besoins des Rueillois**

*L'emplacement de la future gare de Rueil suscite de nombreuses observations et critiques.*

Ainsi, **Bernard de la Cèdre**, habitant du secteur du Plateau de Rueil, note que la présentation du projet du Grand Paris se limite au quart nord-ouest de la commune. Pourtant, la zone Est de Rueil, qui concentre plus de 40 000 habitants (si l'on inclut la Cité Jardin de Suresnes), ne dispose pas de réseau de transport, ce qui explique probablement le silence du maître d'ouvrage sur le sujet. Or, il convient de souligner la mixité sociale qui caractérise les secteurs du Plateau, du Mont-Valérien, des Coteaux et de Mazurières, mixité qui renforce les besoins en transports en commun. Dans ce contexte, Bernard de la Cèdre suggère la création de deux gares supplémentaires, la première située entre la frontière du Plateau et du Mont-Valérien, la seconde située sur les Mazurières.

Sur la méthode, **Marc Véron**, président du directoire de la SGP, rappelle que l'un des objectifs de ce débat public est d'aboutir à un consensus sur le tracé et les gares. Depuis le début de ce processus de débat public, force est de constater que la SGP a souvent été amenée à opérer des ajustements sur sa proposition initiale. À ce titre, toutes les propositions formulées aujourd'hui sont légitimes. Elles le sont d'autant plus que Patrick Ollier, Maire de Rueil, a fait part à la SGP des problèmes spécifiques au secteur du Plateau. **Monique Bouteille**, maire adjoint au transport et à l'urbanisme de Rueil-Malmaison, rappelle que les élus n'ont pas attendu la réunion de ce soir pour faire-valoir les préoccupations des Rueillois du Plateau, des Mazurières ou du Mont-Valérien, lesquels souffrent tout particulièrement du manque de transports en commun. **Fabrice Poggi**, membre de la SGP, le confirme. Il ajoute que le projet tente de poursuivre plusieurs objectifs : améliorer les déplacements et la mobilité, accompagner le développement économique et urbain. La prise en compte de ces enjeux a conduit à proposer l'emplacement d'une gare entre les secteurs de Rueil-sur-Seine et des Guillaeraies. Cela étant dit, si les enjeux locaux sont fondamentaux, ils ne doivent pas se substituer aux enjeux territoriaux, et notamment la « désaturation » des réseaux existants.

**Bernard Méric**, habitant de Rueil, note que la nouvelle gare prévue est encore plus éloignée du centre de la commune – ou des régions susmentionnées – que l'actuelle gare du RER. Il ne comprend pas comment la SGP espère « désaturer » le réseau, et notamment la ligne du RER A, en écartant la gare des lieux d'habitation. **Jean-Yves Toulhier**, habitant du quartier Plaine-Gare, le confirme. La nouvelle gare est implantée à la circonférence de la commune de Rueil. Elle est donc trop éloignée du centre de gravité de la population de Rueil. Il comprend que ce projet répond aux attentes de Patrick Ollier dont l'objectif est de développer Rueil 2000, un quartier pourtant déjà desservi par le RER A ! **Jean-Luc Limagne**, également habitant de Rueil, abonde dans son sens et souhaite savoir si la SGP a anticipé les liaisons entre les deux gares ferrées. Toujours sur ce sujet, **Pierre Mercky**, habitant de Rueil, pose la question des parkings dans les nouvelles gares.

**Isabelle Rivière** tient à préciser que ce choix d'implantation répond à une logique territoriale. Rueil-sur-Seine est un quartier en développement – un développement à la fois économique et urbain – et a besoin, à ce titre, d'une desserte spécifique. Quoi qu'il en soit, et plus généralement, le réseau du Grand Paris ne pourra pas résoudre toutes les problématiques. S'agissant des futures liaisons entre les deux gares, Isabelle Rivière précise que les problématiques des bus seront étudiées en collaboration avec le STIF (Syndicat des Transports en Ile-de-France) à qui il reviendra, une fois l'implantation des gares approuvée, de redéployer les lignes de bus.

**Jacob Pinto**, consultant en transport, demeure persuadé, cartes à l'appui, que le meilleur emplacement pour la future gare de Rueil se trouve au sud de la commune. La ligne verte relie Nanterre à Versailles-Matelots. Or, si l'on trace une ligne droite entre les deux villes, on s'aperçoit qu'elle ne passe pas par le nord de Rueil. Le projet du Grand Paris propose ainsi de créer une déviation de plus d'un kilomètre pour desservir les quartiers nord, déviation qui peut être chiffrée à 80 millions d'euros.

**Bertrand Rocheron**, conseiller municipal de Rueil, souhaite élargir le débat. Ce projet, qu'il ne trouve pas bon, a pour principal objectif de relier les grands pôles économiques et ne privilégie pas les déplacements au quotidien des populations. Ce projet est également symptomatique des priorités accordées par la municipalité de Rueil-Malmaison qui souhaite s'inscrire dans une intercommunalité dont l'objectif est, au final, de favoriser le développement économique du pôle de La Défense. En d'autres termes, la priorité est donnée au développement des m<sup>2</sup> de bureaux...

**Marc Véron** tient à rappeler que lorsque le conseil de surveillance de la SGP aura à trancher – au plus tard à la fin du mois de mai 2011 – sur le tracé, l'implantation des gares et la séquence des travaux, il devra s'appuyer et argumenter ses choix à partir du travail de synthèse qui sera effectué par la CPDP. La SGP ne pourra donc pas s'écarter des expressions fortes qui auront été recueillies au cours de ce débat public. De surcroît, le

président du conseil de surveillance devra défendre ses choix devant les commissions compétentes du Sénat et de l'Assemblée nationale. Le conseil d'État rédigera (au plus tard au mois de juin) un décret qui, très probablement, prendra en compte à la fois les décisions motivées de la SGP et la synthèse de la CPDP. Cela étant dit, toute la difficulté aujourd'hui revient à optimiser l'emplacement des gares à l'intérieur du vaste territoire compris entre le pont de Neuilly et le pont de Chatou. Plusieurs critères sont retenus pour définir cet emplacement ; des critères qui sont parfois difficiles à concilier. Le projet reposant sur la construction d'un métro automatique à grande vitesse, des choix ont dû être opérés ; choix que la SGP souhaite assoir sur des consensus forts. Pour finir, Marc Véron constate que les communes traversées, qui sont arrivées aujourd'hui à une forme de consensus, sont celles qui ont réussi à concilier les impératifs de développement économique (pour favoriser la création d'emplois) et les besoins de déplacement de leurs populations. Toutes ces communes, au-delà de la réflexion sur le réseau du Grand Paris, ont énoncé des besoins de rabattement sur les gares futures.

➤ **Coûts et financements**

Plusieurs intervenants s'interrogent sur le mode de financement du projet. **Jean-Luc Brulard**, agent immobilier, a cru comprendre qu'une partie du financement repose sur la promotion immobilière et craint que ce projet ne constitue, au final, un facteur de flambée des prix et de discrimination en matière d'habitat. **Marc Véron** lui rappelle que l'ouverture d'une gare entraîne systématiquement une flambée des prix du foncier et de l'immobilier. Il lui semble légitime, à partir du moment où ce projet est financé par l'argent public, qu'il y ait un retour des plus-values foncières vers l'investisseur public. Au demeurant, c'est ce que l'on peut observer dans tous les pays du monde. **François Leblond** tient à préciser que les questions financières seront traitées de façon plus détaillée lors du débat public du 5 janvier prochain.

➤ **Arc Express et le Grand Paris : deux projets complémentaires**

**Aurore Gillmann**, habitante de Suresnes, a compris que la SGP s'était engagée à réaliser une étude sur la nouvelle zone de pertinence du Mont-Valérien. Cette étude sera-t-elle finalisée avant la fin des débats publics ? Mais surtout, avant la réunion commune avec Arc Express prévue le 11 janvier prochain à Saint-Cloud ? Sur ce point, Aurore Gillmann tient à préciser que le projet Arc Express a affiné son faisceau ouest et propose des gares sur les territoires de Rueil et de Suresnes. **François Leblond** rappelle que la CPDP « Arc Express », présidée par Jean-Luc Mathieu, a affirmé que les corridors est et ouest ne seront pas traités dans le présent débat et que le public sera à nouveau consulté sur ces faisceaux selon des modalités qui seront définies ultérieurement. Toutefois, **Fabrice Poggi** indique que si les nouvelles propositions d'Arc Express ne sont effectivement pas inscrites au débat public, elles seront toutefois étudiées et prises en compte par la SGP.

**François Leblond** met fin à ce débat dont il tient à souligner la richesse. La SGP a entendu l'ensemble des contestations exprimées. François Leblond remercie le public pour sa sincérité et le maître d'ouvrage qui a essayé de répondre avec beaucoup de courtoisie et de précisions aux questions qui lui ont été posées.