

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND PARIS

05 OCTOBRE 2010  
REUNION GENERALE A VERSAILLES

Type de réunion :	Réunion générale
Date de la réunion :	5 octobre 2010
Lieu de la réunion :	Versailles – Palais des Congrès

Le mot d'accueil est confié à **François de Mazières**, maire de Versailles.

RAPPEL DU CADRE LEGISLATIF ET OBJECTIFS DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

**François Leblond** rappelle les fondements législatifs – loi du 27 févr. 2002 et loi du 3 juin 2010 – ainsi que les grands principes de fonctionnement de ce type de consultation publique. Au terme des quelque 56 réunions programmées en région Île-de-France et départements limitrophes, et dans un délai de deux mois suivant la fin des débats, la CNDP dressera un bilan général, retenant les éléments de réflexion essentiels et éclairera les maîtres d'ouvrage par « de nouveaux éléments d'appréciation », sans toutefois intervenir dans le processus de décision finale, lequel interviendra dans les deux mois suivant la parution dudit bilan. Le débat portera aujourd'hui plus spécifiquement sur l'impact sur le département des Yvelines.

PREMIERES REACTIONS...

*Les premières réactions de la salle alertent d'emblée sur le manque de clarté dans la communication et la mise à disposition des informations utiles dans le cadre de ce débat public et, plus généralement, sur la confusion générée par les trop nombreuses informations et sources d'information, mais aussi par le manque d'articulation entre des projets qui sont ressentis parfois comme complémentaires, parfois comme antagonistes et concurrents.*

PRESENTATION DU PROJET « RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS » PAR LA SGP

**Brigitte Grégoire** présente les principales caractéristiques du projet, à savoir : trois lignes de métro automatique pour un parcours total de 155 km, dont deux lignes de rocade – la rouge et la verte – en moyenne et grande couronne, connectées à une ligne « armature » centrale (la bleue, dans le prolongement de l'actuelle ligne 14 « Météor »).

En ce qui concerne plus particulièrement les Yvelines – département qui détient le record du nombre d'automobilistes (700 000) –, et via la ligne verte, le projet amène des gains de temps importants pour rallier notamment les aéroports et rapproche les « Yvelinois » des bassins d'emplois. Les deux gares de connexion principales au réseau Grand Paris étant Versailles, pour les personnes en provenance du sud et la Défense, pour la partie nord.

DEBAT AVEC LE PUBLIC

➤ **Versailles-Matelots vs Versailles-Chantiers : le choix reste à faire...**

La gare de Versailles-Matelots, située au nord du plateau de Satory, est la dernière station du tronçon ouest de la ligne de grande ceinture avant Versailles-Chantiers. Choisir ce site poserait des difficultés techniques en termes de connexions ferroviaires, mais **François de Mazières** se prononce en faveur de ce choix, car de nombreux terrains ont été libérés dans le secteur, notamment par l'Armée. C'est aussi la préférence de **Jean-Marie Têtart** car Versailles-Matelots pourrait constituer un vrai pôle d'intermodalité vers Satory... Versailles-Chantiers est par ailleurs déjà un grand pôle d'échanges et offre un intérêt évident d'accessibilité.

**Marc Véron** déclare que la SGP a « volontairement laissé la question ouverte pour qu'elle soit débattue avec les acteurs locaux »... puis, les éléments d'appréciation sur cette alternative semblant insuffisants, **Valérie Pécresse** invite à procéder à une analyse comparative des avantages et inconvénients des deux implantations.

➤ **Saint-Quentin-en-Yvelines : « oublié ! » ou une gare à La Minière ?**

*La possibilité d'implantation d'une gare à La Minière mérite de sérieux éclaircissements...* Le maire de Saint-Quentin-en-Yvelines, **Robert Cadalbert**, a appelé à ce que le tracé passe plus à l'ouest, de sorte à desservir sa communauté d'agglomération, 1<sup>er</sup> pôle d'emplois du secteur. C'est aussi ce qu'appelle de ses vœux le Département, **Jean-Marie Têtart** s'associant pleinement à la revendication d'une « seconde gare pour Saint-Quentin-en-Yvelines ».

➤ **Les autres oubliés du tracé...**

*Saint-Quentin-en-Yvelines... mais aussi Sartrouville / Houilles / Carrières-sur-Seine, Vélizy-Villacoublay, Mantes-la-Jolie, Achères ou Cergy... Tous ne s'y retrouvent pas !* Le président de l'association *L'Essor (de Versailles)* regrette que rien ne soit proposé de concret pour le quartier de Satory. Le maire de Vélizy-Villacoublay, **Joël Loison**, adhère quant à lui au principe du Grand Paris, mais déplore que de « grands espaces économiques aient été complètement oubliés ». C'est le cas de l'axe Sèvres / Saclay, aujourd'hui complètement saturé. **Marc Véron** prend acte du grief. Le président de la communauté de communes de Sartrouville / Houilles / Carrières-sur-Seine fait un même constat d'oubli - un arrêt ne serait-il pas possible dans ce secteur ? – et un ingénieur regrette que le projet Grand Paris « hypertrophie » le plateau de Saclay au détriment d'autres pôles d'excellence technologique ou scientifique majeurs comme le Mantois ou le secteur de Cergy.

➤ **Le cas « La Défense »**

**Marc Véron** confirme que de fortes difficultés topographiques se posent à La Défense où se superposent de multiples projets. Outre les très nombreuses lignes existantes (T1, Ligne 1 du métro, RER A, SNCF...), sont en effet prévus le prolongement du RER E « Éole », le passage d'une ligne à grande vitesse vers l'ouest (Rouen, Le Havre, Caen), les tracés Grand Paris et/ou Arc Express... Une seule réponse face à ce constat de multiplicité : « il faut que les maîtres d'ouvrages (RFF, le STIF et la SGP) travaillent en commun pour rendre l'ensemble du système le plus fonctionnel possible ».

➤ **Et le secteur primaire ?**

*L'idée de connecter des pôles économiques forts dans les secteurs secondaire et tertiaire, n'omet-elle pas à mauvais escient le secteur primaire ?* Le secrétaire général de l'association des *Amis de la vallée de la Bièvre* estime que la notion de développement durable ne repose pas sur le seul essor du capital industriel et du tertiaire. 2 300 hectares de terres agricoles pourraient voir leurs conditions d'exploitation mises à mal par le projet de Saclay... Sans parler des risques d'urbanisation dans le site classé de la Bièvre...

➤ **Des enjeux écologiques et de préservation des paysages...**

*Comment articuler ainsi les enjeux de « qualité des paysages » et de « qualité des flux » ?* Sur les aspects de préservation de l'environnement, **Florence Castel** précise que l'analyse stratégique faite comprend un volet spécifique sur les paysages. C'est la raison pour laquelle la solution d'un métro souterrain a été préférée, même à coût supérieur ; mais elle demeure négociable... Le maire du Chesnay, **Philippe Brillault** suggère plutôt une forme de « mixité » entre les solutions aérienne et souterraine.

Plusieurs intervenants se sont inquiétés des conséquences d'une densification plus ou moins maîtrisée de l'urbanisation, mais aussi la perte de compétence urbanistique des maires dans le périmètre des gares, et plus généralement de voir certains secteurs « sarcéllisés » ! **Florence Castel** rassure : il a été procédé à une évaluation de la capacité des territoires à absorber des changements, sur la base du MOS (Mode d'Occupation des Sols) et d'autres critères d'aptitude à muter ou non.

Au-delà, le projet du Grand Paris pourrait être l'occasion de démontrer une sincère ambition écologique... mais un représentant de l'association *Apach (environnement de la vallée de la Bièvre)* tire la sonnette d'alarme, car, pratiquement, comment concilier, par exemple, le projet de gare à La Minière avec le positionnement d'un corridor écologique dans ce secteur ?

➤ **Divers autres questionnements...**

En ce qui concerne la saturation du RER A, les représentants de **RFF** invoquent la livraison des rames à deux étages et le prolongement du RER E autre source de désengorgement.

La possibilité des dessertes la nuit fait dire à **Marc Véron** que cela est techniquement possible, mais ne peut être justifiée économiquement ; il ne s'agirait le cas échéant que d'une réponse politique à une « volonté politique »...

Quant à l'impact sur la tarification des transports, il reviendra au STIF de répondre.

Des inquiétudes exprimées sur une éventuelle perte d'emplois à terme, vu les baisses de fréquentation prévues sur les réseaux existants, mais **Brigitte Grégoire** souligne que la mobilité urbaine continue de progresser en Île-de-France, que les réseaux actuels sont surchargés et qu'il n'y aura donc pas de mise en péril des entreprises de transport et de leurs salariés.

Une réponse écrite des intéressés est annoncée pour répondre aux préoccupations exprimées notamment par un représentant de l'association « Oui au tramway, non au tracé ! » sur la question du T6 et d'une éventuelle modification de son tracé.

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC  
DU GRAND PARIS**

EN GUISE DE CONCLUSION... PARIS, METROPOLE MONDIALE OU IL FAIT BON VIVRE...

Paris, seconde place financière d'Europe, mais seule grande capitale où les aéroports principaux ne sont pas reliés entre eux, est en situation de perte de vitesse et doit faire face à la compétition internationale. Le projet Grand Paris suscite l'engouement de délégations étrangères or, la crédibilité du projet vis-à-vis de ces investisseurs étrangers est essentielle. Les entreprises sont également impatientes et attendent des solutions à court et long termes. Les pôles d'emplois étant tous reliés, elles vont pouvoir installer leurs back-offices et autres sites d'exploitation en grande couronne, sans difficulté d'accès. Parallèlement, le Grand Paris affirme mettre largement l'accent sur les besoins urgents des Franciliens, la préservation de leur qualité de vie, et ce, évidemment sans rester sourd aux alarmes des villes marginalisées qui pourraient rapidement devenir le théâtre d'explosions sociales ruineuses...