

VERBATIM DE LA REUNION 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

—

10 janvier 2011

Boulogne Billancourt

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC

Réseau de transport public du Grand Paris :

- François LEBLOND, Président 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
- Marie-Laure JOUSSET, 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 VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIERE, Société du Grand Paris
- Jack ROYER, Société du Grand Paris

La séance est ouverte à 20 h 12 sous la présidence de François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

François LEBLOND, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport public du Grand Paris : Mesdames, Messieurs, je déclare ouverte cette réunion de la Commission Particulière sur le réseau automatique du Grand Paris consacrée à ce qui se passe aux environs de Boulogne. Et je vais demander à Monsieur le Maire de Boulogne, selon la tradition, de venir nous dire quelques mots.

D'abord, avant que Monsieur le Maire le dise, mais il le dira de son côté, je vous souhaite à tous une très bonne année, puisque l'on est en ce début d'année, et que ça me fait bien plaisir de nous retrouver tous ensemble. Monsieur le Maire, vous avez la parole quelques instants pour le mot républicain.

Pierre-Christophe BAGUET, Maire de Boulogne-Billancourt : Monsieur le Préfet de Boulogne-Billancourt, Bernard BOULOC, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public François LEBLOND, Monsieur le Président du Directoire de la société du Grand Paris, Marc VERON, Monsieur le Ministre André SANTINI et Député-maire d'Issy-les-Moulineaux, et Président du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, je voulais aussi saluer mes collègues élus Hervé MARSEILLE de Meudon qui doit nous rejoindre dans quelques instants, François KOSCIUSKO-MORIZET également, le Maire de Sèvres qui va nous rejoindre dans quelques instants. Il est là ? Voilà, il est derrière, il s'est caché. Je voulais aussi saluer le Sénateur des Hauts-de-Seine Jean-Pierre FOURCADE, la Conseillère générale Marie-Laure GODIN, et mes collègues élus ici présents, de la majorité comme de l'opposition, du Conseil municipal. Je suis très heureux de vous accueillir aujourd'hui à Boulogne-Billancourt, au Carré Belle-Feuille, pour la réunion de proximité organisée par le Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport du Grand Paris qui est proposé par la société du Grand Paris. Nous entendons parler de ces débats déjà depuis de nombreux moments, et cela prouve l'importance effectivement capitale de ce sujet pour tous les Franciliens, notamment.

Les grands projets comme celui-ci ne se traitent plus dans le secret de quelques réunions. Nous ne sommes plus à l'époque effectivement où tout était décidé dans quelques secrets de bureaux, ou de cabinets ministériels éventuellement. Aujourd'hui, le débat a lieu sur la place publique, et nous ne pouvons que nous en féliciter. Nous sommes dans l'époque de la concertation, et cela va être l'objet, Monsieur le Président, de notre réunion de ce soir.

Je voulais dire que ce n'est pas la première réunion qui est organisée, loin de là, par la Commission particulière, Monsieur le Président. Et André SANTINI me glissait un instant à l'oreille que vous aviez déjà eu 15 000 personnes qui ont participé physiquement à ces réunions, en plus des contributions avec les cahiers d'acteur. Vous en avez eu un certain nombre qui vous ont été distribués à l'entrée du Carré Belle Feuille.

Ce soir, c'est le lieu du débat. Tout le monde doit s'exprimer. Le Président va animer notre débat avec toute l'équité due à l'importance de ce sujet. Je voudrais juste dire une chose. Nous, les parlementaires, nous votons un certain nombre de lois. Parfois, nous avons des petites incompréhensions ou des petits décalages. Et notamment dans la loi sur la société du Grand Paris, nous avons prévu que les collectivités locales débattent avant le 31 décembre. Mais le débat lui-même, justement, s'étend jusqu'au 31 janvier.

Et il se trouve que pour des raisons de calendrier indépendantes de la volonté à la fois de la Commission Particulière du Débat Public et de la ville de Boulogne-Billancourt, nous avons eu à organiser un débat au sein du Conseil municipal le 9 décembre dernier. Et nous tenons le débat public ce soir. Il aurait mieux fallu faire l'inverse. Il aurait mieux fallu débattre ce soir, et que le Conseil municipal se prononce après. Malheureusement, nous ne pouvions pas le faire, mais nous sommes encore dans les temps. Et toutes les interventions de ce soir seront inscrites dans la contribution générale, Monsieur le Président, de la Commission Particulière du Débat Public.

Voilà. En tout cas, je voudrais vous souhaiter une très bonne soirée. J'en profite pour vous présenter également mes vœux, et que ce soit une soirée constructive et enrichissante. Monsieur le Président, merci pour l'organisation de cette soirée.

Applaudissements

François LEBLOND : Monsieur le Maire, Messieurs les Ministres, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, j'ouvre cette séance de la Commission Particulière du Débat Public de proximité consacrée à ce qui se passe aux droits de Boulogne-Billancourt. Et je voudrais rappeler d'une façon rapide, parce que ce n'est pas ce qui vous intéresse, ce qu'est la Commission du Débat Public.

Je suis entouré de Christine URIBARRI à ma droite, et de Marie-Laure JOUSSET à ma gauche. J'ai été désigné par une entité indépendante, la Commission Nationale du Débat Public. Je l'ai été le 3 juin dernier, le jour de la publication du texte qui a été voté par le parlement sur ce très important sujet.

J'ai proposé à la Commission Nationale du Débat Public 11 autres membres que moi-même. Ils ont été acceptés. Aujourd'hui, vous avez trois des 12 membres de la Commission. Je précise, et c'est une première, que j'ai proposé que nous soyons 6 hommes et 6 femmes. Cela ne s'était jamais fait. Une majorité des membres de la Commission sont des personnes en activité, et seulement un tiers sont à la retraite. Vous voyez que c'est une Commission jeune, qui a le désir de faire passer un message moderne, à propos de tous ces sujets d'actualité.

Cette Commission, son rôle est de faire s'engager un dialogue entre le maître d'ouvrage, celui qui est demandeur, qui fait une proposition d'un grand équipement, et tous les publics qui peuvent être intéressés par le sujet. C'est la raison pour laquelle nous avons organisé 54 réunions au total dans la région d'Île-de-France. Sur ces 54, je crois que 38 aujourd'hui

ont été réalisées. C'est donc une opération extrêmement lourde. Je rappelle que nous avons un site Internet qui a été interrogé par 135 000 personnes depuis le début de cette réunion, que nous avons eu 661 questions, et que le maître d'ouvrage a répondu à 582 d'entre elles. C'est un très bon taux de réponse. Nous avons eu 342 avis émis par le public, 51 contributions et 130 avis qui avaient été demandés par la loi du 3 juin, puisque les collectivités locales devaient fournir leurs avis, si elles le voulaient, sur le texte en la matière.

Et puis, ce qui est très important, et vous l'avez tous constaté en entrant dans cette salle, nous avons de nombreux cahiers d'acteur. Il y en a 183 aujourd'hui, dont 168 qui sont déjà publiés sur le site. 62 sont communs avec le projet Arc Express, un est commun avec le débat public Interconnexion sud LGV, et deux sont communs avec le débat public Arc Express et Prolongement du RER vers l'Ouest, c'est-à-dire Eole.

Vous voyez que c'est une opération extrêmement lourde. Cette opération est conduite par nous bien sûr, comme instrument de dialogue, mais c'est le maître d'ouvrage, Monsieur André SANTINI, qui est Président du Conseil de surveillance, et qui s'est modestement mis au premier rang ce soir, Président du Conseil de surveillance de la société du Grand Paris. Monsieur Marc VERON qui est ici, qui est Président du Directoire de la société du Grand Paris. Et ce soir, Isabelle RIVIERE de la société du Grand Paris, et Jack ROYER, également de la société du Grand Paris.

Et puis nous avons d'autres personnes qui viennent nous donner, nous aider ce soir. Deux personnes de la RATP qui sont là devant moi : Monsieur STAUFFERT et Monsieur LECOURT. Et puis, nous avons quelqu'un de Réseau Ferré de France, Monsieur Vincent DESVIGNE. Je ne sais pas si nous avons quelqu'un de la Direction régionale de l'équipement. Je n'en vois pas. Voilà, les différentes personnes avec lesquelles nous allons travailler ce soir.

Je rappelle que ce débat est fondé sur 5 principes : la neutralité de notre part ; l'indépendance ; l'équivalence ; la transparence et l'argumentation de ceux qui s'expriment. On souhaite beaucoup que chaque fois que quelqu'un s'exprime sur ce sujet, il argumente. Il essaie de dire pourquoi il s'exprime sur ce sujet.

Notre débat dure quatre mois. Il a démarré le 30 septembre dernier. Il se terminera le 31 janvier prochain. Il a pour objet de permettre à vous tous de vous informer, sur ce dossier qui a été présenté par le maître d'ouvrage, que nous avons accepté en commission. Mais de vous permettre également de formuler vos propositions, de dire tout ce que vous pensez sur ce sujet. La Commission fera une synthèse dans les deux mois qui suivent le débat. Je précise que j'espère que nous pourrons faire cette synthèse le plus tôt possible, parce que je crois que tout le monde y a intérêt. Et après, le maître d'ouvrage aura deux mois pour indiquer les conséquences qu'il tire de ce débat par un acte motivé et publié.

Voilà ce que je voulais dire en ce début de réunion. Je vais tout de suite laisser la parole à la société du Grand Paris, qui va nous présenter le sujet qui est celui qui est à l'ordre du jour aujourd'hui, celui pour lequel ils nous ont interrogés, et ils nous ont envoyé leur dossier.

C'est sur ce dossier que nous travaillons. Et je vais immédiatement leur donner la parole. Ensuite, mes collègues et moi, nous essayerons d'organiser ce débat. Je dis tout de suite que ce que nous essayons de faire, c'est que les personnes qui s'expriment ne parlent pas trop longtemps, pour permettre aux autres de pouvoir s'exprimer. Nous parlons de trois minutes, et j'essaie d'être aussi vigilant que possible. Quelquefois, mes collègues me disent que je ne le suis pas assez. Il faut que je fasse attention, et je demande notamment aux élus qui sont présents dans cette salle de laisser, autant qu'il est possible, la possibilité à des personnes qui ne sont pas élues de pouvoir s'exprimer sur ces sujets très importants.

Voilà ce que je voulais dire ce soir. J'ai déjà rédigé un rapport d'étape sur les trois premiers mois que nous avons vécu en réunion. Je peux vous dire que ce rapport d'étape est déjà d'une très grande densité. Et je suis convaincu que la réunion de ce soir sera là pour aussi accroître la densité du débat, et exprimer un certain nombre de points de vue qui sont spécifiques à cette partie de notre territoire.

Voilà ce que je voulais dire en préambule, et je laisse tout de suite la parole à la société du Grand Paris pour présenter son dossier.

Isabelle RIVIERE, Membre de la Société du Grand Paris : Messieurs les Ministres, Monsieur le Député-maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, nous avons le plaisir de vous présenter ce soir le projet du métro Grand Paris. Pour commencer, nous allons vous projeter un film qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir.

Projection d'un film

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

Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transport en commun. Cependant, pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des altoiséquanais.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transport d'Île-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale, ce qui 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 du tramway T2, chaque matin, le vivent.

Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner dans ces conditions que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que l'on retrouve dans les Hauts-de-Seine des voiries saturées, l'accès à l'autoroute A13 pour vous, le long des quais de Seine, sur la D910 qui traverse Boulogne, et au quotidien, l'arrivée de la N118 sur le Pont de Sèvres ?

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 trois lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transport en commun.

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

Le métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Île-de-France emprunteront ce métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs, et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises, qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace pour se développer. Nous attendons 2 000 000 de voyages à l'ouverture du métro Grand Paris. Par comparaison, c'est trois 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 kilomètres de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 secondes. Moins d'une minute et demie. Cela équivaut à aller deux fois plus vite que le métro parisien. Avec des quais de 120 mètres de long, équipés de façades vitrées, des trains de huit voitures pouvant transporter près de 1 000 voyageurs, le métro Grand Paris, métro automatique et souterrain, propose une qualité de service optimale en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, et bien sûr sécurité.

Le métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap visuel, auditif, parents avec poussettes ou voyageurs encombrés de valises.

Le métro Grand Paris, c'est aussi de nouvelles gares au service des villes. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux, les cheminements piétons et les pistes cyclables, dont nous ne parlons jamais. La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de dépose-minute pour les voitures, de services d'autopartage, de covoiturage, et des stations d'autolib, de vélib. Au

service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants, des associations, qui travaillent en concertation avec les collectivités locales, qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville. Le métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé, constitué de trois lignes de métro.

Examinons à présent le tracé ligne par ligne. Tout d'abord, la ligne rouge. La ligne rouge pour les alloséquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue-banlieue. Cette rocade, c'est 60 kilomètres de voies nouvelles. C'est 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service. La ligne rouge est en correspondance avec : quatre lignes de métro en terminus (la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9 qui vous concerne, et la ligne 13) ; deux lignes de réseau transilien : L et U ; et enfin le tramway Val de Seine T2, et le futur tramway T6 Châtillon-Viroflay.

Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements dans les Hauts-de-Seine. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la ligne rouge de rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. A l'Est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne, à proximité du bassin d'emplois de Marne-la-Vallée. Toujours à l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder au Bourget, et grâce aux correspondances, au bassin d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Charles-de-Gaulle-Etoile.

La ligne bleue, c'est le prolongement de la ligne 14, au Nord et au Sud. Elle assure une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, le Bourget et Orly. Plusieurs gares TGV, la gare de Roissy, la gare de Lyon et également les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. La ligne bleue facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région capitale. Elle a un tronc commun avec la ligne verte entre Saint Denis Pleyel et la plateforme de Roissy. Sa longueur est de 50 kilomètres, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Enfin, la ligne verte, avec ses 75 kilomètres et ses 16 gares, permet 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. A l'Ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne, et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle irrigue également le plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au Sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER D et C, et les lignes TGV. La ligne verte contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Vous voyez à présent sur cette carte un zoom du métro Grand Paris sur le Sud-Ouest des Hauts-de-Seine, avec une implantation d'une gare au Pont de Sèvres. A noter qu'il subsiste

une variante sur ce tracé, en rose clair. Cette variante permet de desservir l'Île Seguin. Cette variante dépend des projets de développement de l'Île Seguin, envisagés par la ville de Boulogne. Nous y reviendrons un peu plus tard dans la présentation.

Le tracé de référence en rouge prévoit une gare au Pont de Sèvres, en connexion avec le terminus de la ligne 9 du métro, et la gare routière bus du Pont de Sèvres. La ligne rouge accompagne le développement des territoires de la boucle Sud des Hauts-de-Seine, avec des distances courtes entre les gares, de l'ordre de 2 kilomètres.

Regardons à présent les bénéfices du projet. Améliorer les déplacements pour tous. Le métro Grand Paris facilite les déplacements en transport 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 les Bouonnais qui, malgré un réseau de transport développé, dessertes autoroutières, lignes 9 et 10 du métro, desserte par le réseau de bus, est en attente d'une meilleure qualité de service, et d'une meilleure régularité des offres de transport en commun. Avec le métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. Pour la ligne 13, son trafic sera allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution supérieure à 15 % pour le tronçon central. Pour le tramway T2, c'est une amélioration des conditions de confort attendues grâce au métro Grand Paris.

Pour ce qui concerne le développement économique et territorial, neuf territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez colorés en ocre sur l'écran. Le métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité des bassins d'emploi et de vie, des bords de Seine et du quartier d'affaires de la Défense. Ces territoires seront des pôles majeurs pour la création d'emplois, au bénéfice de tous les habitants.

Pour la première fois dans le cadre d'un projet d'infrastructure de transport, nous avons réalisé une évaluation stratégique environnementale très en amont du débat public. Cette étude a permis la prise en compte des enjeux environnementaux dans la conception même du projet. L'étude a été réalisée sur un fuseau d'au moins 3 kilomètres de large, et nous avons pu ainsi proposer un tracé en souterrain, sur Boulogne-Billancourt, et déterminer la profondeur du tunnel en tenant compte de la nature du sous-sol, et en particulier la présence du fleuve.

Rappelons maintenant la place qu'occupe Boulogne-Billancourt dans les Hauts-de-Seine. Boulogne-Billancourt fait partie de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, née de la fusion des communautés d'agglomération Val de Seine et Arc de Seine. GPSO est l'une des plus grandes communautés d'agglomération de France, qui regroupe les communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Chaville, Ville d'Avray, Sèvres, Meudon et Boulogne-Billancourt.

Cette entité de l'Ouest Parisien répond à la volonté affirmée de sept communes de porter

des projets communautaires ambitieux, dans lesquels proximité avec les habitants, attractivité économique, emploi et développement durable sont au cœur des préoccupations, avec plus de 300 000 habitants, 160 000 emplois, et 20 000 entreprises. 9 établissements sur 10 sont issus du secteur tertiaire. 7 entreprises sur 10 sont des sociétés de service. Nous constatons une augmentation de 43 % du nombre d'emplois en 10 ans. Le réseau de transport est composé de 24 gares et stations de métro, RER, SNCF et tramway.

Grand Paris Seine Ouest, autorité organisatrice de proximité depuis juillet 2010, exerce pour le compte du Syndicat des Transports d'Île-de-France, la compétence transport sur les cinq services urbains d'agglomération : le SUP qui vous concerne ; TUVIM ; Chaville Bus ; TIM et la Navette.

Parmi les projets de GPSO, des opérations d'aménagement majeures et innovantes sont envisagées, et plus précisément sur Boulogne, le nouveau quartier Rive de Billancourt et le projet de l'île Seguin Rive de Seine. La communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest s'impose déjà comme une grande puissance économique d'une importance équivalente aux quartiers d'affaires de La Défense.

Boulogne-Billancourt est la ville la plus peuplée du département des Hauts-de-Seine, et la plus peuplée de toutes les communes de l'Île-de-France après Paris. Avec une population de 113 000 habitants et 81 000 emplois sur la commune, Boulogne-Billancourt se place au 34^e rang des villes les plus peuplées de France. Pour développer le tissu économique et social particulièrement riche, Boulogne-Billancourt est organisée en six quartiers que vous voyez apparaître à l'écran.

L'âge d'or culturel de Boulogne-Billancourt fût sans doute la période de l'entre deux guerres, et plus précisément celle des années 30 dont elle possède le plus important patrimoine architectural de France. C'est également durant la première moitié du XX^e siècle que Boulogne deviendra la ville des moteurs d'avion et du cinéma, et verra l'implantation des usines Renault sur son territoire.

Aujourd'hui, avec plus de 12 000 entreprises, Boulogne-Billancourt constitue le premier parc d'activité d'Île-de-France après Paris, et accueille 30 % des 20 premiers sièges sociaux de grandes entreprises dans les Hauts-de-Seine dont Bouygues Immobilier, la Caisse des dépôts, Chanel , LVMH, Spie Batignolles, TF1, etc.

Tout dernièrement, sur le nouveau quartier du trapèze, le siège social de Michelin a décidé de s'installer dans l'immeuble Jazz en juin prochain. D'ici 2014, six entreprises du CAC 40 seront présentes sur la commune de Boulogne-Billancourt. Si la ville accueille un nombre important de grandes entreprises et de sièges sociaux, elle est extrêmement prisée également par des petites sociétés, des commerces et des artisans. 9 entreprises sur 10 sont des PME de moins de 250 salariés.

Boulogne-Billancourt est une ville dynamique au service de ses quartiers. La rénovation du quartier du Pont de Sèvres en est l'illustration. Vous le voyez en rose sur l'écran. Ce quartier

fait partie des 700 quartiers référencés sur le territoire national en zones en RU. Une étude d'aménagement sur la gare routière bus est menée actuellement par le Conseil général des Hauts-de-Seine, et la SEM 92, sur un périmètre de 5,5 hectares, et fréquenté par 100 000 véhicules/jour.

Cette vaste opération de requalification, engagée par la société d'aménagement et d'économie mixte Val de Seine Aménagement depuis 2009, a pour vocation de rénover et d'ouvrir le quartier Pont de Sèvres sur le nouveau quartier Billancourt Rive de Seine. Ainsi, la passerelle Constant le Maître engendra la rue du Vieux Pont de Sèvres, et reliera la place Georges Besse. Un nouvel axe commercial entièrement piéton sera créé dans le prolongement du passage Aquitaine. Enfin, les immeubles de logement des allées du Forum et du Vieux Pont de Sèvres seront entièrement rénovés, et bénéficieront d'espaces verts et de jeux.

Situé sur l'ancien trapèze des usines Renault, ouvert sur la Seine et sur les coteaux de Sèvres et de Meudon, le programme de Rive de Billancourt est conçu comme un nouveau quartier de ville. C'est un véritable morceau de ville qui se rallie sur 37,5 hectares, et qui poursuit trois objectifs principaux : l'équilibre entre la nature et le bâti ; la mixité sociale et urbaine (sur 5 600 logements et résidences, un tiers sont des logements sociaux), et enfin la qualité architecturale marquée d'une forte exigence en matière de développement durable.

Le projet prévoit aussi de nombreux équipements collectifs, dédiés à la petite enfance, à l'éducation, au sport, à la culture ou à la vie associative. Ces équipements, associés aux commerces variés qui s'implanteront progressivement, s'intègrent au sein d'un programme original qui fait de l'opération Rive de Billancourt un véritable quartier de ville attractif et animé. 12 000 habitants profiteront au quotidien de ce nouveau quartier de ville.

Mais Boulogne-Billancourt est également un territoire culturel. Le Musée Albert Kahn, le Musée des années 30, et dernièrement le Musée Paul Belmondo, permettent la découverte de différentes formes d'arts, d'artistes et d'architectures. L'Île Seguin va en devenir la figure de proue. Ce territoire d'exception sera l'île de la culture, de l'extraordinaire, et de l'innovation. Située au cœur de l'opération Île Seguin Rive de Seine, l'île accueillera des équipements culturels d'excellence, qui feront toute leur place à la musique, aux arts contemporains, à l'image, au cinéma et à la création numérique.

Comme l'a imaginé son concepteur Jean NOUVEL, architecte de renommée internationale, l'Île Seguin, née de la Seine, vecteur de rencontres, doit s'ouvrir à nouveau sur la Seine. L'aménagement de l'Île Seguin est porté par de grands partenaires publics : la ville de Boulogne-Billancourt par la Seine Val de Seine Aménagement ; la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest ; le Conseil général des Hauts-de-Seine ; et l'État. D'autres partenaires prestigieux dans la Caisse des dépôts, Europalace Pathé, le Portail de l'art, Madona Bouglione, le CUBE, ont voulu s'engager dans la concrétisation de ce projet unique dédié à la culture et à l'innovation.

Avec plus de 4 000 000 de visiteurs attendus par an, l'Île Seguin sera un pôle d'attraction majeure à l'échelle de la région Île-de-France. Située au cœur du Grand Paris, reliée directement aux principaux pôles d'Île-de-France, l'Île Seguin se doit d'être desservie par une gare de métro Grand Paris, elle-même connectée au réseau de transport existant. C'est tout l'objet de ce débat ce soir. Comme nous l'avons vu, l'objectif du métro Grand Paris est d'apporter des moyens de transport à ces quartiers en plein développement, et donc de proposer l'implantation d'une gare dans le secteur de Pont de Sèvres en lien avec le projet de l'Île Seguin.

Au-delà de l'échelle locale, un réseau de transport efficace doit aussi apporter des bénéfices à l'échelle régionale. La ligne rouge s'inscrit dans cette logique. La ville de Boulogne-Billancourt est dotée d'un réseau de transport attractif et dense. Deux lignes de métro, 9 et 10, irriguent le territoire en direction de Paris. Sur la rive gauche, deux stations de tramway T2 assurent une liaison avec le quartier d'affaires de La Défense au Nord-Ouest, et le Parc d'exposition de la porte de Versailles au Sud.

Enfin, 26 lignes de bus permettent des déplacements de proximité et de desserte fine de quartiers en lien avec les communes limitrophes. L'implantation d'une gare Grand Paris de la ligne rouge dans le secteur du Pont de Sèvres, en connexion avec le terminus de la ligne 9, à proximité du tramway T2, Musée Pont de Sèvres, vient renforcer et compléter le maillage en rocade du réseau de transport.

Grand Paris Seine Ouest soutient la réalisation du réseau de transport du Grand Paris, et s'est exprimé publiquement au travers d'un cahier d'acteur pour approuver la gare située au Pont de Sèvres. Cette gare devra permettre un accès direct à l'Île Seguin, offrant ainsi une accessibilité optimale de ces équipements. Une délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine en date du 17 décembre 2010 va dans le sens des vœux de la Communauté d'agglomération.

Comme nous l'avons vu, la société du Grand Paris considère comme essentielle la gare du Pont de Sèvres Île Seguin, pour le développement du territoire et des nouvelles centralités urbaines. A ce stade des études, le périmètre d'influence de la gare, que vous voyez sur l'écran de couleur ocre, se situe à la charnière du quartier du Pont de Sèvres et de la Rive Billancourt. Il faudra notamment prendre en compte les distances avec les transports qui existent déjà, et la future gare du métro Grand Paris, notamment avec la gare routière, la ligne 9 du métro, et de l'autre côté de la Seine, le tramway T2.

Le maillage fin et efficace du territoire pourrait être complété par une liaison Nord-Sud entre la gare de Bellevue, le tramway T2, l'Île Seguin et le secteur Marcel Sembat, ligne 9 du métro. Ce projet de transport en commun en site propre pourrait être relancé par les nouvelles perspectives de développement prévues à l'horizon 2020, sans oublier bien entendu les modes doux, les stations vélib et autolib.

Il faudra également relier ces nœuds de transport avec les nouvelles centralités urbaines, l'Île Seguin, le trapèze avec notamment le Cours de l'Île Seguin. A titre de comparaison, pour

mieux appréhender les distances entre les territoires de projet, vous voyez en haut à gauche de l'écran, une légende de 120 mètres qui correspond à la longueur des quais du métro Grand Paris. Nous attendons du débat public de ce soir d'enrichir la réflexion sur le meilleur emplacement de la gare du métro Grand Paris. L'emplacement précis de la gare n'est pas encore défini. Il conviendra en effet, sur la base des avis formulés lors de la réunion de ce soir, de définir l'articulation de la gare avec le territoire, en partenariat avec les élus et les aménageurs.

A titre d'illustration, vous voyez à présent à l'écran le réseau de transport actuel de la ligne de Boulogne-Billancourt. Deux lignes de bus irriguent actuellement le trapèze, le bus 389, Pont de Sèvres-Meudon la Forêt-Centre administratif, et le SUB, Service urbain de Boulogne-Billancourt. L'arrivée de la gare du Grand Paris Pont de Sèvres-Île Seguin sera l'occasion de repenser la desserte fine de ces nouveaux quartiers en complémentarité avec le réseau du métro Grand Paris.

Comme nous le disions en début de présentation, la gare du métro Grand Paris sera une porte d'entrée sur le réseau, mais aussi un lieu d'articulation entre le métro et le réseau bus réorganisé à cette occasion.

Examinons à présent les gains de vie pour les Boulonnais. Sur cette carte, vous voyez la gare du Pont de Sèvres en rouge. Le métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transport en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 minutes par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez au déplacement des Boulonnais qui transitent pour leurs travaux et leurs loisirs en Île-de-France, cela représente des gains de temps de vie importants.

Si l'on regarde de plus près les gains de temps au départ du Pont de Sèvres, nous sommes à peine à trois minutes du quartier les Moulineaux, le terminus de la ligne 13 à Châtillon Montrouge, et le tramway T6 à six minutes seulement, contre 38 actuellement. L'aéroport d'Orly n'est plus qu'à 21 minutes grâce aux lignes rouge et bleu. Aujourd'hui, il faut près d'une heure 10 pour se rendre à Orly. Enfin du Pont de Sèvres aux aéroports du Bourget et de Roissy, là encore, nous gagnons plus d'une demi-heure en empruntant les lignes rouge et verte du métro Grand Paris.

Pour conclure, voyons la mise en œuvre du projet. Le projet que nous vous présentons est un projet ambitieux d'intérêt national. Il nécessite entre 21 et 23 milliards d'euros selon les variantes de tracé, le nombre de gares retenues et la proportion de sections aériennes finalement choisies. Ce montant prévisionnel comprend le coût des infrastructures, celui du matériel roulant, et également celui des acquisitions foncières. C'est évidemment un effort financier de première importance que nous devons envisager. Cela correspond à une 3^e génération d'investissements.

Chaque grande période a été marquée par un défi à relever en matière de transport. Le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 70, et aujourd'hui le métro Grand Paris. Le métro Grand Paris est la réponse aux défis de la région Île-de-France du XXI^e siècle. A la fin

janvier, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et avis collectés par la Commission du Débat Public. S'ensuivra une période de 18 mois pendant lesquels les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation, et concevoir finement les ouvrages.

Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018, et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

Applaudissements

François LEBLOND : je crois que, Madame, vous avez fait un exposé extrêmement clair, et nous vous en remercions.

On va organiser ce débat. Nous essayons toujours que la société du Grand Paris vous présente d'abord naturellement l'ensemble du projet. Et puis doucement, elle vous amène jusqu'à ce qui se passe au droit de chez vous. Je propose toujours que les débats se passent dans l'autre sens, c'est-à-dire que l'on parte de vous et de vos préoccupations. Et puis doucement, nous élargissons. Les questions que vous allez poser, mes deux collègues vont les rassembler progressivement, porteront, je vous le demande d'abord, sur toutes les questions de proximité et qui ont été très largement évoquées par vous, Madame, il y a un instant.

Qui pose la première question ? Il y a toujours la première, je vous laisse faire maintenant ?

Jean-Louis TOURLIERE, Boulogne Environnement : nous avons joué notre rôle au travers du cahier d'acteur que nous avons remis, et le tout au sein d'une coordination qui a rassemblé l'ensemble des associations se préoccupant de l'environnement pour ce qui est des Hauts-de-Seine.

Comme vous le suggérez tout à l'heure, commençons par Boulogne, et la spécificité de Boulogne. Il a été clairement précisé que nous étions dans un cas de figure particulier, avec l'aménagement des anciens terrains Renault, et avec l'île Seguin que nous voulons tout à fait spécifique. Et dans ce cadre-là, ces projets sont quand même tous des projets à moyen terme. Nous parlions d'une échéance 2023. Vous n'êtes pas sans savoir que les terrains Renault commencent à être occupés, vous y avez fait allusion, par les entreprises qui y arrivent et par les habitants qui s'y sont installés, car actuellement, c'est globalement 2 000 nouveaux Boulonnais qui sont arrivés sur ces terrains.

Ma question est très précise : est-ce que l'on ne pourrait pas mettre déjà en place un maillage plus fin, permettant aux occupants actuels des terrains Renault de se déplacer d'une manière pertinente, et surtout de prendre la bonne habitude d'utiliser les transports en commun plutôt que d'utiliser leurs voitures personnelles. C'est dès maintenant qu'il faudrait réfléchir à la mise en place de ces dessertes des terrains de Renault et de l'île Seguin bien évidemment.

Isabelle RIVIERE : effectivement, il existe un Syndicat des transports en Île-de-France, et puis vous avez devant vous aussi des représentants de Grand Paris Seine Ouest, une communauté d'agglomération qui a la compétence transport. Je pense que ce sont des questions que vous pouvez leur poser, mais ils y ont déjà à mon avis pour partie répondu, parce que, enfin je ne vais prendre la parole à leur place, mais nous avons étudié votre dossier. C'est vrai que le 389, qui est une ligne de la RATP, a déjà fait l'objet de quelques aménagements. Et le SUB aussi qui est la navette qui transite dans la ville de Boulogne, a également fait l'objet d'adaptations pour pouvoir déjà répondre à la demande des habitants de ces nouveaux quartiers.

On pensait plutôt par la suite, mais cela ne pourrait venir que par le STIF, puisque la société du Grand Paris n'a pas cette compétence-là. Nous n'avons la compétence que pour le projet que nous sommes venus vous présenter ce soir. C'est-à-dire déjà recueillir votre avis sur le positionnement de la gare, de façon à ce que cela puisse correspondre à vos attentes, au plus près de vos attentes.

Par contre, effectivement, il y a un projet de longue date, qui a été porté par votre commune, qui est un projet de transport à haut niveau de service, et qui pourrait justement dans le trapèze, vraiment, c'est ce que l'on a essayé de dire dans notre exposé, vraiment être très bien maillé avec ce que l'on propose. C'est-à-dire être l'adaptation nécessaire pour pouvoir complètement répondre à la problématique de votre quartier de ville du trapèze, et même au-delà. Mais malheureusement, ça n'est pas à la société du Grand Paris de pouvoir prendre ce pouvoir-là. C'est au Syndicat des transports d'Île-de-France, mais je sais que la commune de Boulogne fait ce qu'il faut pour que ces projets soient portés haut.

François LEBLOND : est-ce que la RATP a quelques éléments complémentaires à apporter ? Nous vous donnons la parole.

Jean-Louis STAUFFERT, Directeur de l'Agence de développement territorial des Hauts-de-Seine pour la RATP : Mesdames, Messieurs, bonsoir...

François LEBLOND : je précise, ce n'est pas pour vous monsieur mais, je précise. J'ai omis de le dire tout à l'heure. Si vous voulez bien chaque fois vous lever et donner votre nom pour que dans le verbatim de la réunion, nous puissions faire état de tout ce que vous avez dit. Mais ce n'est pas pour vous que je disais ça, mais parce que j'avais omis de le dire tout à l'heure.

Jean-Louis STAUFFERT : effectivement, je crois qu'il y a... Tout d'abord, peut-être avant de répondre précisément à l'interrogation de monsieur, je crois que l'on peut se féliciter qu'il y ait ce débat sur une rocade ferroviaire, parce que pour la RATP en tout cas, et son point de vue qu'elle défend, nous avons trois mots clés qui permettent de montrer le caractère majeur de ce projet. C'est la problématique du déplacement banlieue-banlieue, qui est un vrai besoin aujourd'hui, qui s'exprime, et qui sera certainement le défi des années à venir. C'est également le développement, et enfin c'est le maillage, le maillage du réseau. Et quand

nous parlons de Pont de Sèvres, bien entendu, en tant qu'opérateur de transport, ce que l'on voit, c'est la façon d'interconnecter au mieux les différents réseaux.

C'est le moyen-long terme. Effectivement, entre-temps, nous, c'est notre travail au quotidien, puisque nous avons des relations de proximité avec GPSE, avec les communes qui la composent. Nous travaillons sur une évolution du réseau à très court terme, et c'est pour ça que dans un premier temps, comme cela était parfaitement dit par Isabelle RIVIERE, nous avons commencé par travailler sur l'évolution de la structure de réseau du service urbain de Boulogne-Billancourt. Nous sommes en cours d'étude sur l'évolution de la ligne 389, et nous travaillons aujourd'hui sur un schéma d'évolution progressive autour d'un bus à haut niveau de service qui pourrait préfigurer un tramway qui avait été étudié par le passé très longuement par la RATP, en soutien de la ville de Boulogne et du Syndicat mixte Val de Seine de l'époque.

Aujourd'hui, nous en sommes encore au stade des études. Mais comme le précisait très justement Isabelle RIVIERE, nous sommes force de propositions. Nous avons une expertise que nous mettons à disposition des collectivités. Et après les décisions et les financements, ce n'est plus nous. C'est le STIF, et ce sont les différentes collectivités publiques qui portent les projets.

Aujourd'hui, en ce qui concerne ce bus à haut niveau de service, nous en sommes au stade des études. Nous prévoyons la possibilité de desservir le trapèze avec, dans un premier temps peut-être, des bus traditionnels. Ensuite, avec éventuellement un bus à haut niveau une configuration qui permettrait de muter cette future ligne entre Meudon et notamment la place Marcel SEMBAT, muter en tramway.

Pour cela, il faut prévoir les emprises qui vont bien et les aménagements de voirie qui vont bien, de façon à ce que cela puisse s'insérer. Et je dois dire qu'une des grosses difficultés à Boulogne, et tout le monde le sait, c'est quand même l'insertion d'un système de transport dans la partie dense de la ville. Voilà. J'ai été peut-être un peu long. Pardonnez-moi.

François LEBLOND : non très bien. Allez-y mesdames.

Philippe GALY, CESL de Boulogne-Billancourt : est-ce que l'on a une évaluation possible de l'effet de la réalisation de ce métro, et notamment pour nous la gare prévue au Pont de Sèvres, sur la diminution potentielle du trafic automobile de la RN118, qui arrive au Pont de Sèvres, et dont la majorité du trafic se déverse dans Boulogne ?

Isabelle RIVIERE : non. Globalement, nous savons que 100 00 voitures transitent par jour à cet endroit-là. Par contre, ce que l'on espère, et je pense qu'il y a un travail en commun à faire avec la ville, c'est que cet axe-là, qui est une entrée de ville, puisse être remodelé justement en fonction de l'arrivée de la gare du métro Grand Paris. Ce que l'on sait, c'est qu'il y a report modal de la voiture pour pouvoir revenir sur les transports en commun de 10 à 15 %. Nous espérons qu'il y ait 10 à 15 % de personnes, qui aujourd'hui utilisent la voiture, et qui vont demain revenir sur le réseau du métro Grand Paris, à l'échelle globale. Et 1 % à

peu près pour le tramway. Ce sont des chiffres globaux, il n'y a pas eu d'étude spécifique sur la N118, mais je pense que cette entrée de ville pourrait effectivement être réaménagée avec l'arrivée du métro Grand Paris. Et puis effectivement, il y a des projets de la ville aussi sur la gare routière. Nous arriverons à peu près dans la même temporalité, ce qui vous permettrait vraiment d'avoir une autre entrée de ville.

Marie-Laure JOUSSET, Membre de la Commission Particulière du Débat Public du réseau de transport public du Grand Paris : oui, vous voulez prendre la parole monsieur, merci.

Jean-Pierre FOURCADE, Sénateur des Hauts-de-Seine, Conseiller municipal de Boulogne-Billancourt, Conseiller communautaire GPSO : je voulais poser deux questions. Au préalable, je voudrais vous féliciter, Madame, de la qualité de la présentation et du caractère très intéressant de tout ce que vous nous avez dit. Justement, il y a deux points que vous n'avez pas abordés, et sur lesquels je souhaiterais vous interroger. Premièrement, dans tous les documents écrits et dans tous les textes concernant votre grand métro, il y a une variante à Boulogne-Billancourt, qui est une variante Île Seguin. Première question : pourquoi n'avez-vous pas présenté cette variante Île Seguin, de manière aussi précise, aussi complète, que vous avez présenté la variante gare du Pont de Sèvres ? J'aurais aimé pouvoir regarder et étudier les deux variantes pour voir quels étaient les avantages et les inconvénients par rapport à la desserte du nouveau quartier Renault et par rapport à la desserte de tout le Sud de Boulogne-Billancourt, qui est à l'heure actuelle un peu privé de moyens de transport. J'aurais aimé avoir deux schémas pour pouvoir les comparer.

Deuxième question, elle est générale. Vous nous avez parlé de la ligne rouge, de la ligne bleue, et de la ligne verte. Deux sous-questions : est-ce que la ligne rouge sera construite avant les deux autres ? Est-ce qu'elle sera après les deux autres ? Quel est l'ordre de grandeur du timing entre les trois lignes ?

Et deuxièmement, comme je sais par habitude et par expérience que nos amis de l'Est parisien ont très envie que les travaux commencent de leur côté et non pas du côté de l'Ouest, car il faut reconnaître que l'Ouest parisien s'est un peu trop désintéressé de ce projet, alors que nos confrères de l'Est ont beaucoup travaillé, notamment avec l'Orbival, etc., je voulais savoir si nous ne risquons pas dans la desserte de Boulogne-Billancourt de passer en dernier, c'est-à-dire plutôt vers 2023 que vers 2015. Merci de me répondre.

Applaudissements

François LEBLOND : Je précise qu'il y a une des deux questions de Monsieur FOURCADE qui est directement liée au caractère local, et qu'il y en a une deuxième sur laquelle probablement, nous reviendrons dans le courant de ce débat.

Isabelle RIVIERE : merci de vos questions Monsieur le Ministre. Nous avons présenté en fait effectivement la variante. Nous ne nous y sommes pas attardés, mais nous avons en fait réalisé des tableaux que nous pourrions fournir d'ailleurs, justement sur les avantages et les inconvénients des deux, ce qui nous a amené à travailler beaucoup en amont avec les élus

de GPSO, Grand Paris Seine Ouest, et ce qui nous a amené à faire une présentation qui était plus axée sur une station que l'on a appelée Pont de Sèvres Île Seguin, avec effectivement une liaison qui sera prévue pour desservir l'Île Seguin. D'après les transporteurs, d'après nos études, une desserte sur l'Île Seguin n'est peut-être pas forcément la meilleure, alors qu'en fait... d'un point de vue technique et d'un point de vue de maillage. Je vais vous répondre en termes de transport. Après, au-delà, ce n'est pas à moi d'en juger. C'est la raison pour laquelle nous sommes là ici ce soir, à savoir pour en discuter.

D'un point de vue technique et de transport, l'avantage du Pont de Sèvres, c'est un maillage avec la ligne 9 du métro qui est une ligne très importante. Il y a une gare routière très importante aussi qui dessert notamment Vélizy, qui dessert toutes les communes qui sont effectivement de l'autre côté du Pont de Sèvres, et au-delà, comme Chaville. C'était important d'avoir un maillage. C'est une des raisons pour lesquelles nous l'avons dit là. Il y avait le T2 aussi, puisque quand nous regardons, nous avons une carte, avec une zone d'influence de la gare, puisque l'on voit qu'une gare, ce n'est pas juste habitée au pied de la gare. Il y a une zone d'influence qui est très importante, et qui couvre un peu près tout le trapèze, et qui couvre une partie de l'île.

Donc une station Pont de Sèvres, ce que l'on appelle Île Seguin, avec une liaison sur l'île, permettrait de résoudre la problématique des équipements qui sont sur l'île, puisque, nous l'avons vu, cela va vraiment être une figure de proue, et qu'il faut effectivement pouvoir desservir au mieux cette île. Et nous avons vu que techniquement, ne serait-ce que pour pouvoir fluidifier l'accès à cette île, avoir une station sur l'île, d'un point de vue transport, cela ne sera pas forcément évident. Il y aura des événements culturels. Et pour fluidifier en fait l'arrivée des différentes personnes, il vaut mieux avoir une station un peu déportée, ce qui permet de mieux gérer les flux des voyageurs.

Vous voyez la zone de pertinence. Et nous avons vu, nous avons mis aussi, c'est ce que je disais à la présentation, le petit trait rouge en haut, c'est la longueur des quais du métro Grand Paris. C'est-à-dire que l'on a des quais de 120 mètres de longueur. C'est quand même assez important. Nous voyons que le trait... Quand vous voyez un peu les longueurs du trapèze, et les longueurs entre l'île et puis la rive, 120 mètres, vous voyez, c'est quasiment la traversée de la Seine. C'est une raison technique de transport. C'était déjà le maillage. Il y a une autre raison qui nous a poussés à aller dans le sens d'une gare, d'une implantation d'une gare sur la rive, ce sont des problématiques d'insertion. C'est-à-dire qu'en fait, ce métro Grand Paris va traverser la Seine pour ensuite aller rejoindre Saint Cloud. Et il est beaucoup plus facile, en termes d'insertion, de pouvoir positionner la gare sur cette rive-là, dans un axe spécifique, de façon à ce qu'elle puisse ensuite aborder assez rapidement la phase de montée, puisque comme vous le savez, Saint Cloud est une ville qui a une forte déclivité, et qu'il va falloir pouvoir y répondre techniquement. Ce sont des raisons techniques. Mais encore une fois, c'est une alternative qui a été posée. Et si nous l'avons proposée dans le projet de débat, c'est justement pour pouvoir en discuter avec vous ce soir, et recueillir vos avis.

Nous avons été à une réunion qui était organisée dans cette même salle, avec Jean NOUVEL, où certains habitants s'étaient déjà prononcés, ou en tout cas avaient quelques inquiétudes justement sur l'émergence d'une gare au sein de l'île. Ils avaient peur que ce ne soit pas forcément très beau et que vu les grands projets qu'il y avait sur l'île, cela puisse occasionner

quelques soucis. C'était ce que l'on avait recueilli. Et ensuite, nous avons travaillé avec GPSO. C'est pour cela que nous avons pris cette orientation, mais rien n'est clivé. Nous sommes là pour en discuter. C'est pour la première partie de la question.

La deuxième, je la laisse au Président du directoire.

Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris : sur la question du timing, Monsieur le Ministre, au risque de répéter un certain nombre d'échanges que nous avons eu au Sénat dans le cadre de l'examen du texte de loi, il n'est bien entendu pas concevable que le Conseil de surveillance de la société du Grand Paris, au plus tard à la fin du mois de mai, dans sa délibération sur le tracé et la position des gares, ne statue pas également sur la séquence des travaux. Le mode d'emploi, c'est tout de même d'abord et avant tout, cette séquence de travaux.

De ce point de vue là, deux observations. La première, c'est qu'étant donné l'amplitude du tracé au-delà de 150 kilomètres, il est évident que pour réaliser celui-ci dans les temps impartis, c'est-à-dire au plus tard en 2023, il faut bien entendu que l'on commence les travaux à plusieurs endroits. Je rappelle, la norme de travail d'un tunnelier, puisque pour l'essentiel, c'est tout de même des passages en souterrain, étant donné la traversée de zones denses. C'est 3,5 kilomètres par an. Nous voyons bien que mécaniquement, arithmétiquement, il faut mettre en batterie de l'ordre de 8 à 10 tunneliers si nous voulons avoir une chance raisonnable d'être pleinement dans les temps impartis pour boucler les travaux. C'est la première observation. Il n'y aura pas un début et une fin de manière unique, mais il y aura une simultanéité d'engagement des travaux.

La deuxième observation, c'est que la mission qui nous a été confiée est de commencer les travaux en 2013. Si nous voulons commencer les travaux en 2013, il n'est pas mal aisé de comprendre en établissant un compte à rebours, que nous sommes dans l'urgence pour démarrer les études d'avant-projet sommaires, et les études d'enquête publique. Pourquoi ? Tout simplement parce que pour démarrer les travaux en 2013, il faut naturellement avoir épuisé les procédures, et être en capacité de passer les appels d'offres, en tout cas pour les parties premières de ces travaux, dès 2012.

Pour commencer ces travaux maintenant, cela suppose d'anticiper d'une part le rapport de synthèse qui sera présenté par la Commission Nationale du Débat Public, et j'allais dire, les conclusions du Conseil de surveillance dans sa réunion de fin mai. Vous allez dire que c'est choquant. En réalité, oui et non, parce que fort heureusement, ce que nous constatons au travers des débats qui nous ont occupés depuis un peu plus de trois mois, c'est que sur des portions larges du projet, il y a consensus. Il y a adhésion à la fois sur le tracé, la localisation des gares, et quelle que soit la formation des salles que nous avons rencontrées, les parties en responsabilité des communes en question... Enfin tout cela transcende assez largement les clivages.

Et nous pouvons dire sans exagération que sur le fameux tracé rouge, par exemple, il y a un très large consensus. A une variante ou deux près sur des options, il y a adhésion de la

totalité des communes. Lorsque vous entendez ici ou là rapporté par la presse que des discussions établissant certains constats peuvent aujourd'hui avoir lieu entre l'État et la région, disons tout de suite que c'est à l'appui des observations et de ces consensus qui ont été recueillis au travers de tous ces débats. Ce n'est pas jeter l'argent par les fenêtres que de commencer les études, et nous y sommes prêts, c'est à présent vraiment très fort, et nous y sommes prêts, par ces zones, par ces bandes de tracés, qui font l'objet de larges accords.

François LEBLOND : si vous voulez, nous reviendrons peut-être encore sur ces sujets-là tout à l'heure. Mais nous allons revenir à tout ce qui est de question de proximité. Mesdames.

Agnès POPELIN, Association du quartier du Parc des Princes (APP) : j'aurai une question pratique. Je voulais savoir si vous aviez déjà choisi pour ce réseau, le mode de rames sur fer ou sur pneu, sachant que chacun a ses inconvénients. Je crois que le pneu, c'est le problème d'échauffement des pneumatiques en cas de vitesse. Vous avez évoqué une vitesse de 65 km/h. Et le problème du fer est celui du bruit. Là, c'est un métro souterrain. Je ne sais pas si après, il sera sur un mode extérieur. Merci.

Marc VERON : cette question revient périodiquement. Je crois qu'il faut laisser vraiment à la consultation toute sa portée, et solliciter de la part des entreprises le plus vaste éventail de réponses technologiques possibles. Ce qui est important, c'est de déterminer les critères de performance, et de laisser ensuite aux industriels le soin de se caler sur les performances qui auront été annoncées, plutôt que de fermer le jeu d'entrée en se fixant sur un choix ou sur un autre, ce qui laisserait augurer que nous avons, à la place des industriels, déjà déterminé ce qui permet d'être réconciliés avec les performances de base.

Nous ne répondons pas la question non pas parce que nous considérons qu'elle n'est pas importante, mais parce que dans le processus même de soumission, nous pensons qu'il faut d'abord partir d'un cahier des charges, d'un cahier fonctionnel des charges, et des performances techniques que nous demandons aux industriels.

François LEBLOND : nous continuons.

Marie-Laure JOUSSET : monsieur, à vous à gauche, et puis après ça, nous prendrons la parole de monsieur à droite.

Daniel MOURANCHE, AUT-FNAUT Île-de-France : Daniel MOURANCHE de l'Association des usagers des transports, FNAUT Île-de-France. De façon générale, ce que dit l'AUT dans les deux débats publics actuels, c'est qu'il faut faire attention à ne pas accentuer les inégalités par cette rocade. Et du coup, il est extrêmement important de voir en même temps l'emplacement des stations est peut-être même encore plus important que les moyens de rabattement sur les stations.

Je remercie beaucoup l'effort qui a été fait aujourd'hui dans de la présentation de parler du transport transverse qui permettrait de rejoindre la Gare de Bellevue à Marcel SEMBAT, qui est quelque chose effectivement dont nous parlons depuis très longtemps. Et la RATP d'avoir commencé à évoquer une préfiguration de ce moyen de transport transverse, puisque

depuis que l'on parle d'aménager les terrains Renault en 1992, nous évoquons un transport transverse de ce type-là.

Maintenant, pour revenir dans le débat, je voudrais quand même dire qu'en matière de rabattement, les premiers rabattements, c'est de pouvoir mailler cette rocade avec les transports existants. Or, sur notre communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest, nous avons six radiales à mailler. Il se trouve que le projet que présente le Grand Paris n'en maille que deux. Et le projet Arc Express maille les six. Enfin peut-être pas dans ces deux tracés ou dans le mixage de ces deux tracés, dont nous avons eu la configuration pour Arc Ouest, tout en restant dans une interstation de 1 000 à 1 500 mètres, parce que GPSO est assez étendue.

A priori, il n'y a pas photo. Si nous demandons ici aux gens de GPSO de choisir entre le tracé Grand Paris et le tracé Arc Express, c'est sûr que l'on préfère Arc Express avec six stations, six pas forcément sur le territoire. Dans les six, je compte la gare de Clamart dans le cas où le tracé passe plutôt au niveau de Clamart qu'à Vanves. Mais de toute façon, on nous assure une gare avec la ligne de Montparnasse qui fait partie des six lignes. Je cite rapidement les six lignes en partant du Nord vers le Sud : la ligne 10 qui n'est pas desservie par le tracé ; la ligne 9 ; le T2 ; ensuite la ligne 12, en tout cas si elle est prolongée, à Issy ville, en tout cas dans son état futur avec ce qu'est le SDRIF ; ensuite le RER C ; et enfin la ligne Montparnasse dont je parlais tout à l'heure.

Voilà. En termes de rabattement et de non-accroissement des inégalités, il n'y a pas photo du tout entre le tracé Grand Paris et le tracé Arc Express. Maintenant, sur GPSO, nous n'avons pas parlé des avis à fournir par les collectivités locales avant le 31 décembre. Je n'ai pas encore eu le temps de regarder celui Boulogne. Il y a tellement de choses à voir effectivement dans ces débats publics. Par contre, je connais celui du Conseil général des Hauts-de-Seine, et je connais celui de GPSO. Tous les deux ont émis le vœu d'un rapprochement, voire d'une fusion rapide des deux tracés entre Arc Express et Grand Paris.

Jean-Paul HUCHON a fait des déclarations, Monsieur LEROY également, le Ministre, qui suit l'affaire. Cela avance, et là, je suis vraiment un peu surpris que ce soir d'abord, nous n'ayons pas réussi, malgré le caractère tardif de cette réunion, à effectivement mettre, à apporter au moins, peut-être pas mettre autour de la table, à apporter au moins un témoin du STIF ou de la région dans l'intervention de cette réunion. Puis surtout, dans l'exposé que vous nous avez fait, dont je salue tout de même tout à fait l'effort de territorialisation dans votre présentation, mais néanmoins, il n'y a pas eu du tout cet effort de mise à jour. Ma question est évidente : quand est-ce que l'on parlera réellement de l'emplacement des gares et du tracé de la rocade sur notre territoire ? Pour ce qui concerne l'AUT et ses associations locales, nous avons déjà bien sûr un certain nombre de propositions à faire.

Isabelle RIVIERE : je pense que pour répondre à votre question, ce serait intéressant de la poser justement à Arc Express. Parce que nous, justement ce soir, à la différence d'eux, nous posons une gare. C'est-à-dire que ce soir, nous sommes devant vous au débat public pour vous présenter nos propositions d'implantation de gares. C'est-à-dire qu'Arc Express

effectivement, sur papier, peut paraître intéressant parce que l'on a l'impression qu'il maille partout. Mais à un moment donné, il va falloir qu'ils fassent un choix. C'est-à-dire qu'ils ont proposé plusieurs tracés, sans jamais se déterminer. En gros, quand vous voyez six gares apparaître, au final, il n'y en aura pas six. Il y en a beaucoup moins, puisqu'ils vont être obligés de faire des choix de maillage. Ils ne vont pas pouvoir passer partout. En fait, ils proposent sur papier trois tracés. Si vous additionnez le nombre de gares, vous allez partout. Mais à un moment donné, il faut choisir. Et en l'occurrence, sur votre territoire, là où nous posons la station, Arc Express ne pose pas une gare. Et nous pensons justement à l'implantation du Pont de Sèvres Île Seguin. C'est là où vous avez des besoins, d'abord parce que comme nous l'avons expliqué, il y a du maillage à faire par rapport au mode de transport existant. Il y a surtout les habitants qui sont d'ores et déjà là, et qui vont arriver. Il y a des entreprises qui arrivent, et c'est là où il y a à faire un effort spécifique, avec justement le projet de l'Île Seguin, avec une desserte nécessaire pour que cette île puisse être accessible à un maximum de personnes, et dans les meilleures conditions.

Je pense que votre question sur l'implantation des gares serait très intéressante à poser à Arc Express. Nous, au moins, cela vous a été proposé ce soir. Sur la ligne rouge, il y a un maillage très précis. Sur ce qui vous concerne, en tout cas pour GPSO, nous passons à Issy les Moulineaux. Nous venons jusqu'ici. Ensuite, nous allons à Saint Cloud. Ensuite, nous allons à Suresnes pour rejoindre La Défense. Très important cet aspect de rejoindre La Défense, parce que, et pour les habitants puisque beaucoup de Bouloonnais travaillent sur le quartier d'affaires de La Défense, c'est extrêmement important pour eux de pouvoir aller, par ce moyen de transport efficace, travailler dans les meilleurs conditions. Nous avons une proposition qui est claire et précise, et pas des propositions qui, au final, ne se réaliseront pas forcément, et en tout cas pas toutes.

François LEBLOND : madame, je voudrais que vous me précisiez un peu votre réponse sur un point Arc Sud. Dans le cas Arc Express, il y a Arc Sud et Arc Nord. Et après, il y a naturellement toutes ces réflexions sur les liens entre les deux. Arc Sud se termine où aujourd'hui côté Ouest ? Vous pouvez le repreciser ?

Isabelle RIVIERE : à Issy les Moulineaux.

François LEBLOND : il ne vient pas jusqu'ici. En fait, la question ne se pose pas ce soir. Elle se posera à Saint Cloud demain.

Isabelle RIVIERE : c'est un petit peu particulier, puisque effectivement, c'est soumis au débat public alors qu'en fait le Syndicat des Transports en Île-de-France, tout au moins Arc Express... Ce tracé Ouest n'est pas proposé normalement en débat public, puisqu'en fait, il y a des procédures à suivre. Dans le métro Grand Paris, nous avons effectivement proposé et soumis au débat public un réseau bouclé. C'est la raison pour laquelle nous vous le proposons de trois lignes, ce qui n'est le cas pour l'autre projet.

François LEBLOND : oui. Je précise, en tant que Président de la Commission Particulière du Débat Public du Grand Paris, la procédure telle qu'elle est prévue. C'est-à-dire que chacun

des maîtres d'ouvrage, il se trouve qu'il y a le maître d'ouvrage de la société du Grand Paris d'un côté, le maître d'ouvrage, le STIF pour Arc Express, a adressé à la Commission Nationale du Débat Public un dossier. Dans ce dossier, qui pour le Grand Paris, a été approuvé le 1^{er} septembre dernier... Celui d'Arc Express avait été approuvé quelques temps avant, plusieurs mois avant. Et en réalité, juridiquement, les débats se passent à partir du dossier présenté par le maître d'ouvrage. Il faut toujours bien rappeler cela.

Après, il peut y avoir des réflexions complémentaires qui interviennent. C'est bien ce qui est probablement en train de se passer. Mais je rappelle que sur le plan juridique, nous devons rester extrêmement vigilants, parce que ce n'est pas le désir de couper les cheveux en quatre. C'est simplement que si un jour, il y a des contentieux, les contentieux seront forcément gagnés par ceux qui les engageront, parce qu'il y a toujours un bon avocat pour expliquer que l'on n'a pas suivi les règles du débat public telles qu'elles devaient être réalisées.

Je suis extrêmement vigilant sur le droit en la matière, étant entendu que naturellement, nous savons évoluer quand des évolutions se produisent. Mais il faut toujours le faire dans un cadre juridique qui soit bien clair. Et c'est pour cette raison qu'aujourd'hui, à Boulogne, nous ne parlons que du Grand Paris et pas d'Arc Express. Voilà, nous continuons.

André MOINE, Directeur général délégué de SAEM Val de Seine, Aménagement de la ZAC Seguin, Rive de Seine : André MOINE, directeur général délégué de la SAEM Val de Seine, Aménagement qui est l'aménageur de la ZAC Seguin Rive de Seine, et de ces terrains Renault, comme l'expliquait Madame RIVIERE. La SAEM est évidemment particulièrement satisfaite que se trouve à l'intérieur même de la ZAC un projet de gare du métro automatique du Grand Paris. Je dirais qu'il soit au Pont de Sèvres ou sur l'Île Seguin, nous comprenons bien aisément qu'il faut une jonction avec la ligne 9. Si nous pouvions trouver une jonction confortable avec le T2, ce serait également un plus. Je suis conscient que ce serait assez difficile à faire, mais je pense que c'est quand même quelque chose auquel nous pouvons aussi réfléchir. Et une sortie sur l'île Seguin est évidemment un avantage considérable pour la desserte de cette opération qui recevra de nombreux visiteurs, puisque c'est un projet très ambitieux sur le plan culturel, vous l'avez rappelé, et que nous recevons énormément de visiteurs venant de bien plus loin que Boulogne-Billancourt.

Ce que je voudrais dire, vous y avez déjà répondu en grande partie, mais cette gare ne remplacera tout de même pas la desserte locale à l'intérieur de l'opération, parce que nous nous occupons essentiellement de l'opération. Mais cet endroit de Boulogne-Billancourt est particulièrement mal desservi, puisqu'il y avait les usines Renault, et qu'il n'y avait pas la possibilité de faire passer le transport en commun. Il est absolument indispensable que soit pensé, en même temps que cette gare, un maillage de proximité qui permet d'avoir une desserte très efficace et très performante de l'ensemble trapèze-Île Seguin.

Nous avions ce projet avant que n'existe le projet du Grand Paris. Ce projet-là est la ligne transversale qui relie le T2 à la ligne 9, la ligne 10, et au-delà. Il était prévu effectivement d'aller jusqu'à Saint-Cloud, ce qui posait un certain nombre de problèmes qui ont ralenti ce

projet. Il n'en demeure pas moins que la ZAC est actuellement conçue sur ce schéma-là, sur ces réservations-là. Et s'il est nécessaire de modifier les réservations, il est temps de le faire, puisque je vous rappelle que le trapèze a très largement commencé. L'île Seguin devrait commencer, je l'espère, très vite maintenant. Et il faut donc réfléchir en termes de réservation. Quant à la position précise de la gare, je pense qu'il faudrait que nous nous rapprochions de manière à pouvoir y réfléchir d'une manière beaucoup plus technique et pragmatique que sur papier ou sur plans. Voilà.

Isabelle RIVIERE : la société du Grand Paris a même l'obligation de travailler justement, à proposer, et nous travaillerons en participation avec le STIF, un maillage avec les lignes de bus, de façon à ce qu'il y ait une desserte qui soit la plus facilitée, et qu'il y ait un rabattement le plus logique possible sur nos gares.

Effectivement, tout l'objectif des gares du métro Grand Paris, ce sera de s'articuler avec déjà le réseau existant, et puis surtout de l'améliorer, puisque les gares vont arriver sur des territoires qui existent déjà, et qui sont déjà constitués. Nous voyons bien que sur les Hauts-de-Seine, vous avez un réseau de transport, et surtout sur Boulogne, un réseau de transport extrêmement important. Votre gare routière, c'est plus d'une dizaine de lignes de bus. Nous voyons très bien que vous avez déjà de l'existant. Comme nous l'avons dit, vous avez un service urbain qui a été déjà adapté, mais qui va nécessiter encore d'autres adaptations. Des lignes de bus, comme le 389. Ce sera effectivement, une fois les débats publics, c'est-à-dire une fois que l'on aura vraiment fixé l'emplacement de la gare, un travail nécessaire à faire avec les aménageurs, les SAEM, les élus, le Syndicats des transports en Île-de-France, de façon à favoriser tous les modes de rabattement sur nos gares, et surtout de les adapter, en fréquence et en amplitude.

Effectivement, à chaque fois que l'on regarde un peu plus près votre territoire, nous voyons bien que sur ce trapèze, il y a eu l'implantation des usines Renault, et vous voyez d'ailleurs quasiment un trou sur la carte, puisqu'effectivement, il n'y a pas possibilité d'y passer. Le fait maintenant d'arriver dans un quartier constitué, puisque c'est le souhait des élus, et nous voyons bien qu'il y a un travail remarquable qui a été fait... Il y a l'adaptation du réseau bus, et un maillage plus fin qui va être fait. Et c'est ce que l'on disait. Nous espérons que l'arrivée du métro Grand Paris va permettre encore de renforcer cela, et peut-être de relancer ce projet que vous aviez de transport à haut niveau de service, dont nous parlons : BHNS, Bus à haut niveau de service... Il s'appellera comme il faudra. Sachant que cela pourrait être un moyen de relancer ce projet de façon à ce que tout l'ensemble du trapèze soit irrigué, et qu'un maximum de personnes venant d'autres communes puissent arriver sur le réseau du métro Grand Paris.

François LEBLOND : autres questions ?

Charles DE MARIN, Habitant de Chaville : effectivement, en ce qui concerne cette gare, elle nous intéresse, et le projet par lui-même est un très beau projet. C'est audacieux. Le maillage est bon, et ce qui est vraiment très intéressant, c'est de pouvoir gagner au point de vue temps. Aller sur Vitry, aller sur La Défense, mais également aller sur Pleyel, c'est une

excellente chose. Le déplacement banlieue à banlieue est bien envisagé. Et il est clair qu'il fallait renverser la tendance. La situation actuelle est pleinement insuffisante. Et je dirais que pour nous, c'est une possibilité de plus. Nous pensons à nos jeunes. Nous avons des jeunes qui sont étudiants, qui doivent se déplacer, et qui mettent beaucoup de temps de transport. Nous avons actuellement des étudiants par exemple à Sèvres, au stade collège. Certains camarades de promotion de mon fils passent leur temps dans le transport, et c'est assez négligeable.

D'autre part, je pense effectivement, et je le vis au niveau d'une situation actuelle, où vous avez à peu près 2 000 collaborateurs qui vont quitter la Seine Saint-Denis, du côté de Carrefour Pleyel. Et parmi ces salariés, vous avez des gens de l'Oise, de la Seine Saint-Denis, qui, en 2014, mais même si le projet sera terminé en 2013, devront s'organiser pour venir travailler en groupe à Clamart. Il est sûr qu'il faut penser à ça. C'est l'avenir, et c'est indispensable. D'abord, merci pour cette excellente présentation d'autre part, et merci également pour les groupes de travail qui ont planché sur ce projet. C'est un excellent projet. Nous sommes ravis de pouvoir à l'avenir nous déplacer plus facilement pour aller dans les aéroports, comme également pour rejoindre les gares de TGV.

Marie-Laure JOUSSET : merci monsieur.

Isabelle RIVIERE : j'en profite juste pour ajouter un mot. Effectivement, l'intérêt est d'avoir un métro rapide pour pouvoir relier votre ville aux points de la région assez rapidement. Et pour répondre aussi ou compléter la réponse que j'avais faite à une autre personne de la salle, l'attractivité, c'est aussi la vitesse. Si nous voulons qu'il y ait un report modal de la voiture sur les transports en commun, il faut que l'on ait un réseau qui soit efficace. Certes, quelquefois, nous voudrions qu'il s'arrête tout le temps pour pouvoir desservir tout le monde. Mais l'efficacité, c'est aussi la rapidité. Et nous sommes plus proches d'un mode RER que d'un mode métro classique de Paris. Et c'est pour répondre effectivement aux besoins des personnes qui vont travailler le matin, et puis aussi pour tout un chacun des étudiants, de pouvoir, d'aller d'un point à l'autre très rapidement. Et sur les Hauts-de-Seine, c'est nécessaire vu la géographie de votre département.

Marie-Laure JOUSSET : question suivante au premier rang, madame.

Sandy VETILLART, Conseillère municipale de Boulogne-Billancourt, Conseillère communautaire Grand Paris Seine Ouest : vous avez rappelé le poids économique de notre territoire communautaire : 20 000 entreprises ; plus de 160 000 emplois. Les liaisons vers les aéroports sont bien sûr primordiales, mais aussi vers La Défense. Nous savons que le T2 est déjà saturé. Les quais de Seine, je n'en parle même pas. Une liaison rapide et fiable pour La Défense, et notamment la grande arche, c'est-à-dire des entreprises situées autour de la grande arche, est primordiale. Est-ce que vous pouvez nous confirmer qu'effectivement, la gare desservira bien le cœur de La Défense, le quartier d'affaires ?

Isabelle RIVIERE : c'est la proposition du Grand Paris. La proposition du Grand Paris, c'est vraiment de proposer une gare sur la ligne rouge, un emplacement de gare à définir,

puisqu'il y a un groupe de travail actuellement, mais sur le quartier d'affaires historique, et avec une jonction avec la ligne verte, puisqu'il y a la ligne verte qui part du quartier historique pour pouvoir aller jusqu'aux aéroports. La proposition du Grand Paris est qu'il faut effectivement aller au bout des études techniques pour que cela puisse être réalisable. En tout cas, notre souhait, c'est vraiment le quartier historique d'affaires de La Défense, mais également par la ligne verte, de répondre aux problématiques territoriales avec une station sur, on va dire Nanterre Les Groues, nous n'avons pas encore de nom, mais sur un territoire en développement qui est l'Arrière Défense. Une des différences avec l'autre projet, c'est que nous desservons les deux. Le quartier d'affaires, parce qu'effectivement, c'est une demande de vos entreprises et de vos territoires, parce qu'en fait les salariés de vos grandes entreprises, ils ont envie d'aller à La Défense directement, et de ne pas être obligés d'aller jusqu'à Nanterre pour faire une rupture de charge, et reprendre la ligne A ou la ligne 1 pour revenir sur le quartier d'affaires. Nous proposons une station sur le quartier d'affaires, et une autre station sur Les Groues pour répondre à d'autres enjeux.

Nous avons bien ce souhait-là, et effectivement les relier aux aéroports, parce que si nous allons un petit peu plus loin sur la ligne verte, nous avons également des zones d'activité notamment à Bécon-les-Bruyères. C'est la ZAC des Bruyères. Et ces entreprises, de la même façon, veulent être reliées à La Défense historique, et non pas être obligées de faire une rupture de charge pour aller à Nanterre, et revenir sur leurs pas. C'est notre proposition.

Marc VERON : juste un petit complément par rapport à cela. Si j'ai bien compris, mais il y a des experts dans la salle, si j'ai bien compris, il y a certaines inquiétudes qui se sont exprimées, notamment dans le Conseil général des Hauts-de-Seine. Elles tiennent, ces inquiétudes, au mode de fonctionnement entre l'ensemble des moyens de desserte de La Défense. Car il y a ceux d'aujourd'hui, la ligne A, la ligne 1, le tramway, et puis il y a ceux qui s'annoncent, comme le métro du Grand Paris, Éole, et demain éventuellement, une ligne normande TGV. Et je comprends que les responsables de ce quartier et le Conseil général s'inquiètent un peu du mode de fonctionnement entre l'ensemble de ces moyens, qui se trouveraient par hypothèse concentrés à l'intérieur de La Défense historique, c'est-à-dire à l'intérieur du circulaire, et à la limite, pourraient être cafardeux, si par négligence, ou par habitude, nous pratiquons, chaque maître d'ouvrage, isolément des autres.

C'est la raison pour laquelle cette anxiété est tout à fait à prendre en compte. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé qu'il y ait un groupe projet intégré, qui réunisse la totalité des maîtres d'ouvrage dans cette affaire, et les opérateurs, de manière à ce que l'ensemble des gares, qu'elles soient sous le CNIT, qu'elles soient au pied de la grande arche ou ailleurs, soient envisagées de manière unique, et avec un mode de gestion des flux pensé dès l'amont de façon unitaire.

Je tenais à cette précision, parce qu'il serait dommage qu'au nom de cette anxiété, nous sortions, par exemple, s'agissant du métro du Grand Paris, cette localisation au pied de la grande arche. Ce serait, nous semble-t-il, perdre un élément de compétitivité formidable du métro, qui par le fait qu'il mette l'ensemble des milieux d'affaire concernés par des

déplacements à La Défense depuis les aéroports, vraiment au cœur des rendez-vous qu'ils doivent avoir... Ce serait vraiment perdre un élément de compétitivité formidable que d'évacuer au motif que les réponses n'auraient pas été faites de manière péremptoire et suffisante, sur les transferts, sur les correspondances, sur la gestion homogène des flux, que par le délestage de telle ou telle gare.

Marie-Laure JOUSSET : merci. Monsieur au troisième rang.

Hughes SIRVEN-VIENOT, Président Agir 92 : oui bonjour. Je voudrais faire un constat et vous poser deux questions. Le constat, c'est qu'en fait, cette gare, l'emplacement est décidé. Il ne peut se faire qu'à la jonction du réseau de bus, qui va à partir du Pont de Sèvres, et la liaison avec la ligne 9. Le problème concerne surtout le T2, l'Île Seguin, et la liaison et le maillage du trapèze. Et je pensais que la question pouvait se poser sur la nature justement de ce maillage pour qu'il soit rapide, surtout le matin lorsqu'il faut alimenter les bureaux, et le soir lorsqu'il faut alimenter les salles de concert ou autres personnes qui viennent encore en plus grande quantité dans un laps de temps très court. Est-ce que c'est un tapis roulant rapide ? La question est rassurante. Est-ce que c'est de la nature du maillage dont nous parlons ? Ou est-ce que c'est simplement l'idée, le principe même du maillage ? C'était le premier constat.

La deuxième question : est-ce qu'au niveau de la gare routière, il est prévu un parking important sous la gare routière ? Sachant qu'il y a un parking déjà prévu et qui est actuellement en partie construit sur la partie du trapèze. C'est la question que je voulais vous poser sur cette existence du parking.

Isabelle RIVIERE : tout d'abord, rien n'est décidé. Autrement, nous ne serions pas là ce soir. Nous avons proposé des emplacements de gare, parce que l'on a fait des choix qui étaient des choix, soit de densité, cela veut dire une densité de population, soit parce qu'avec des développements importants, et des développements économiques importants, soit parce qu'il y avait un maillage important, ou quelquefois les trois. Après, nous croisons les différents paramètres pour proposer l'endroit qui nous paraissait le plus propice. Proposer.

Nous sommes ici dans une proposition d'emplacement de gare au Pont de Sèvre Île Seguin, sachant qu'en ayant rencontré les élus et en connaissant votre territoire, il n'était pas possible de passer à côté d'une liaison avec l'Île Seguin, puisqu'il va y avoir des équipements qui nécessitent que l'on puisse permettre à des gens de pouvoir aller sur l'île de façon aisée. Nous sommes donc vraiment dans une proposition. Et en l'occurrence, comme je vous l'expliquais, c'était le maillage très important des nouveaux habitants, puisque c'est un vrai quartier de ville, ce que l'on a essayé de dire dans la présentation, qui nécessite qu'il y ait un emplacement de gare à cet endroit. Après, c'est à vous de décider, et puis il y a des questions d'insertion. Mais de toute façon, nous pouvons toujours résoudre des problématiques techniques. Il faut déjà savoir ce que vous souhaitez vous, et ensuite nous verrons.

En ce qui concerne le parking, ce sont des questions qui peuvent se poser, et qui se posent, c'est-à-dire que l'on a déjà envisagé, mais qui doivent être faites une fois que l'on aura fait

un choix. C'est-à-dire qu'une fois que vous aurez fait un choix avec vos élus en nous disant que c'est là et pas ailleurs, à ce moment-là, nous garderons ce qui est possible.

On n'exclut évidemment pas la voiture. C'est une complémentarité que l'on a tous dans notre quotidien. Nous utilisons les transports en commun, la voiture, les modes doux, en fonction des différentes destinations et des voyages que nous avons à faire. Pour la voiture, nous souhaitons évidemment des rabattements les plus aisés possibles. La question du parking sera alors envisagée avec les élus qui nous donneront leur sentiment, et nous verrons là où nous pouvons le placer de façon à ce qu'il n'y ait pas d'engorgement, et que ce soit le plus paisible possible pour les habitants des différents quartiers.

Marie-Laure JOUSSET : est-ce qu'au Pont de Sèvres, vous avez la place de faire un parking ?

Isabelle RIVIERE : oui. Il y a toujours la place de faire un parking. Nous pouvons creuser là où il y a la possibilité technique de faire un parking. Après, c'est vraiment à voir avec les élus, en fonction de l'emplacement de la gare qui sera choisi.

On souhaite aussi travailler sur du vélib, des modes doux et des cheminements piétons. Comme vous l'avez vu sur la carte, quand nous voyons une zone d'influence d'une gare, ce que l'on souhaite aussi sur le trapèze, nous voyons bien, nous sommes dans les 800 mètres, c'est à peu près la bulle. 500 mètres, nous pouvons les faire quand même à pied. Il y aura tout un travail, une fois que l'emplacement de la gare sera choisi, un travail pour les modes doux vélib, puisque vous avez des stations de vélib, et que nous avons vu que GPSO souhaitait aussi l'arrivée d'autolib. Là, encore une fois, l'autopartage, tout ce qui va concourir à faire en sorte de pouvoir attirer des voyageurs sur nos lignes, sera fait.

Pierre-Christophe BAGUET : merci de m'autoriser à répondre en une phrase à Hughes SIRVEN-VIENOT sur le Pont de Sèvres. Il est prévu 800 places de parking. Aujourd'hui, le parking souterrain de l'ensemble du quartier de Pont de Sèvres fait à peu près 2 000 places. Nous allons individualiser 1 200 places. Paris habitat aura son propre parking. General Electric aura son propre parking. Les copropriétés auront leur propre parking individualisé. Il restera 800 places publiques que la ville va récupérer, et que l'on va confier à un délégataire de service public, qui sera le même que celui qui va gérer les 600 places au pied du nouveau Pont Renault que l'on appelle le Pont Barani, et au pied du pont Daydé lorsqu'il sera refait.

On aura 800 places au Pont de Sèvres, en souterrain ; 600 places au Pont Renault et 600 places au pont Daydé. 2 000 places de parking. Voilà Monsieur le Président.

Marie-Laure JOUSSET : merci, à vous madame au cinquième rang. Et ensuite, nous passerons de l'autre côté.

Nathalie ANGULO, Habitante de Boulogne-Billancourt : bonsoir. Je suis tout simplement habitante du Pont de Sèvres, et utilisatrice quotidien des transports en commun. Je voudrais simplement vous dire que le métro Grand Paris qui passe au Pont de Sèvres me semble le plus pratique pour tous les habitants, puisque c'est vrai, le côté économique sur l'Île Seguin

reste économique. Mais au quotidien, les habitants, je pense, préfèrent le côté Pont de Sèvres.

Et par rapport à cela, je voudrais savoir comment vous allez penser l'intercommunication entre tous les transports, la ligne 9 et la gare routière qui est aujourd'hui super dangereuse. Je voudrais avoir comment vous avez pensé cette intercommunication entre tout cela ?

Et juste un détail : tout à l'heure, nous avons parlé du bruit. Je pense que c'est aussi dans votre cahier des charges, à savoir les vibrations que l'on ressent beaucoup. Voilà.

Isabelle RIVIERE : pour le maillage, pour le projet de gare routière, c'est ce que l'on a vu ensemble. C'est à peu près dans les mêmes temporalités, et nous allons travailler ensemble. Nos gares sont souterraines déjà. Nous serons à peu près à -20 mètres sous terre. Nous allons travailler ensuite des correspondances évidemment les plus aisées possibles. Nous n'allons pas essayer de faire des couloirs horribles, enfin évidemment. Nous sommes vraiment dans le concept d'une nouvelle gare, un nouvel espace de vie, des nouveaux commerces, donc quelque chose de très vivant. Nous ferons en sorte que justement, l'emplacement de cette gare et la création de cette gare aillent de concert avec le projet de gare routière. Mais ça, c'est plutôt à Monsieur le Maire d'y répondre, en tout cas sur le projet de gare routière. Mais évidemment, nous allons essayer de faire en sorte que ce soit mieux que ce qui existe aujourd'hui, avec des traversées que l'on connaît, qui sont extrêmement difficiles et extrêmement dangereuses, pour pouvoir rejoindre la gare routière.

François LEBLOND : et sur les vibrations ?

Isabelle RIVIERE : sur les vibrations, il y a une étude stratégique environnementale qui a été réalisée très en amont du projet, qui prend en compte ces différents paramètres. Et tout ce qui concerne le développement durable a été vu, et nous ferons les choses en fonction évidemment de ces différents paramètres, pour que la vie des habitants soit la moins impactée possible par rapport à l'arrivée de cette gare. Sachant qu'il y aura obligatoirement des travaux, et que l'on ne peut pas dire que cela se fera tout seul. Mais enfin cela vous le savez, puisque vous le vivez déjà sur vos différents territoires. Quand il y a une création, quand il y a un projet, il y a forcément des désagréments pendant un certain temps.

Marie-Laure JOUSSET : oui monsieur, à vous. Merci d'avoir été patient.

François KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres, Vice-président GPSO, Conseiller général des Hauts-de-Seine : j'interviendrai sur deux points. Sur l'emplacement de la gare du Pont de Sèvres, beaucoup a été dit. Je rajouterai simplement un point dont il faut être conscient, c'est que quand nous avons implanté une gare sur un réseau de ce genre, qui est une gare majeure, mais il y a peu de gares, il faut penser non seulement à la desserte locale, mais aussi à la desserte du voisinage et des autres villes voisines. Et c'est pour ça qu'à GPSO et au Conseil général, nous avons soutenu et nous soutenons l'idée d'une gare au Pont de Sèvres, ayant certes une connexion par une voie que l'on peut imaginer assez facilement avec l'Île

Seguin. Mais au Pont de Sèvres, parce qu'elle est en cohérence, et elle est accessible à la fois par toutes les lignes d'autobus, et il y en a beaucoup, aussi bien pour les gens de Chaville comme disait monsieur tout à l'heure, que ceux de Sèvres et beaucoup d'autres. Elle est en liaison avec les lignes de métro, avec le T2. Et c'est quand même beaucoup plus facile. D'autre part, au point de l'accessibilité de voitures, nous ne voyons pas un parc à voitures desservant une gare qui serait située sous l'île Seguin. Cela deviendrait un peu compliqué.

Là, je crois qu'il y a quand même un argument fort. Le deuxième point que je voudrais dire, et je ne sais pas si nous pouvons avoir la carte avec l'ensemble des trois lignes du réseau du Grand Paris... Cela rejoint également ce qui a été dit à propos de La Défense. Une suggestion que nous faisons, et dont nous souhaitons l'étude pour la ligne rouge, quand je dis nous, c'est le Conseil général des Hauts-de-Seine, pour la ligne rouge et nous le verrions mieux si nous avions, si vous arrivez à nous la mettre, c'est de boucler la ligne rouge. C'est-à-dire que quand vous regardez la ligne rouge, elle s'arrête d'un côté à Nanterre, de l'autre elle fait le tour, et elle s'arrête au Bourget. Il serait probablement plus intéressant en termes de transport et de trafic de boucler la ligne rouge, et de considérer que la ligne verte s'arrête à La Défense, avec un changement quai à quai avec la ligne rouge. Cela permet ensuite, en passant à Pleyel et autres, de retrouver la liaison vers Roissy. Et à ce moment-là, nous nous apercevons, si nous bouclons cette ligne rouge, que nous avons un trafic plus important et une meilleure rentabilité de la ligne rouge. Et je pense qu'au moins, cela mérite débat. C'est une question qui est posée. Je pense que l'équipe du Grand Paris va y réfléchir.

En ce qui concerne La Défense, je dirais enfin qu'il y a à la fois les deux gares ici du réseau du Grand Paris. Les deux gares d'Éole éventuellement, mais il n'y aura pas à la fois le Grand Paris et Arc Express. Cela ne va pas rajouter, mais cela fait quand même encore 4 gares à implanter. Et que comme l'a dit Marc VERON, je pense que la bonne solution, c'est de mettre des équipes de projet intégrées pour trouver les localisations optimum. Le sous-sol de La Défense n'est pas infini. Il y a déjà beaucoup de choses qui passent dedans, et il va falloir trouver la solution optimum pour faire passer tout le monde. Voilà quelques éléments du point de vue du Conseil général.

François LEBLOND : je voudrais rappeler, avant que vous ne repreniez la parole, que nous avons, Commission du Débat Public, organisé à La Défense une réunion commune à la fois de Grand Paris, Arc Express, et Éole. Et nous avons fait venir ceux qui sont en train de préparer les problèmes de liaison entre Paris et la côte, que ce soit la Haute ou la Basse Normandie, tout cela devant se conjuguer dans La Défense. J'ai moi-même visité les lieux. Ce n'est pas très simple. Mais il est vrai que ce que la proposition qui est faite est une proposition qui correspond bien à vos réflexions qui ont été celles du débat public quand nous sommes allés à La Défense. Je voulais rappeler quand même que nous avons pris cette initiative qui, je pense, a été une initiative bienvenue. Et je laisse la parole maintenant à la...

Isabelle RIVIERE : pour la société du Grand Paris, il y a eu une réunion publique qui s'est tenue au mois de novembre, qui était très importante, peu aisée parce que dans le même temps, il fallait que l'on voit trois projets. Et puis il y avait une intervention aussi pour

expliciter l'arrivée de la ligne TGV. Le projet du Grand Paris, c'est qu'il y a une boîte qui existe sous les Quatre temps, qui est suffisante pour accueillir la ligne verte et la ligne rouge. Il y aurait quai à quai... Il y a différentes possibilités. Et ce que l'on voudrait au moins, c'est ne pas tout de suite conclure, c'est-à-dire aller au bout des études pour montrer la faisabilité technique. Parce qu'il y a différents scénarios d'implantation qui ont été présentés lors cette réunion publique, et il y a une faisabilité technique sur une des propositions de tenir sous les Quatre temps, quai à quai, la ligne verte et la ligne rouge.

On voit bien que la ligne rouge qui vous dessert arrivera à La Défense. Quai à quai, il y aura la ligne verte qui repartirait vers les aéroports. Et nous sommes, dans notre proposition, très intéressés à avoir cette proposition-là, parce qu'il y a un hub de transport. Nous appelons ça comme ça. Les conditions sont requises. C'est-à-dire que malgré tout le développement qu'il y aura ailleurs, le quartier de La Défense historique restera en poids plus important en termes d'emploi et de densité. Il faut pour nous avoir une proposition qui aille au bout des études à cet endroit-là.

Et la ligne verte permet aussi d'avoir ce positionnement à La Défense, quai à quai. Mais également, quand nous regardons sur le schéma, il y a un petit point vert qui est juste à côté de celui qui est à la jonction avec la ligne rouge. Ce petit point vert, c'est Nanterre Les Groues qui nous semble extrêmement important. Cette ligne verte est extrêmement importante pour nous, Grand Paris, parce qu'elle permet à ces territoires qui sont au-delà de La Défense de pouvoir être irrigués. C'est-à-dire qu'ils n'ont pas les mêmes fonctions. Nous sommes vraiment dans le hub de transport à La Défense, et on assoit le développement des futurs territoires à Nanterre, et un petit peu plus loin à Rueil-sur-Seine, qui est en limite avec Nanterre également. Et là, nous voyons bien qu'il y a un mouvement d'entreprises qui se déplacent, et qui vont au-delà de La Défense pour aller sur Nanterre, sur Rueil, ce qui est déjà le cas puisqu'ils ont quand même Rueil 2000. Pour nous, c'est extrêmement important d'accompagner ces deux mouvements, mais de ne pas laisser La Défense. Il y a quand même des nouvelles tours qui arrivent. Il y a des signes architecturaux très importants. Il y a des grands sièges d'entreprises qui ont des salariés qui souhaitent être reliés aux aéroports directement, et ne pas être obligés de faire une rupture de charge vers Nanterre. Pour nous, nous sommes vraiment sur deux logiques différentes, et nous souhaitons juste aller au bout des études pour voir ce qui est faisable, comme l'a dit Marc VERON, ou pas faisable. Mais pour nous, la ligne verte est aussi indispensable pour les raisons que je vous ai amenées.

Marie-Laure JOUSSET : avant monsieur oui. Je ne veux pas oublier le fond de la salle, si jamais quelqu'un voudrait parler. Très bien, la lumière est moins forte, alors je vous vois moins bien.

Jean-Loup GARCIN, Habitant de Boulogne-Billancourt : je voudrais savoir dans quelle mesure la création d'une nouvelle station au Pont de Sèvres peut résoudre un des problèmes qui se posent à la ville de Boulogne, à savoir ces liaisons avec l'extérieur notamment vers Sèvres, vers Vélizy et le Plateau de Saclay. Je vous remercie.

Isabelle RIVIERE : concernant notre proposition de gare au Pont de Sèvres, comme nous l'avons dit, la zone de pertinence est quand même assez large quand nous regardons la carte. Cela permet de pouvoir quand même avoir une liaison avec le T2 très importante, donc de relier Sèvres. Pareil, c'est pour cela que nous l'avons posée à cet endroit-là. Il y a un maillage avec la gare routière, et nous voyons bien qu'il y a un démarre de bus avec Traversiel, que vous connaissez aussi tous. Il y a énormément de bus qui partent de là pour pouvoir aller sur Vélizy, Chaville, et au-delà. Pour nous, c'est la réponse du maillage pour pouvoir répondre aux demandes des communes limitrophes, que ce soit Sèvres, et puis Meudon. C'est important qu'il y ait cette connexion qui se fasse là.

Pour Saclay, c'est une autre problématique. Nous soutenons beaucoup la ligne verte. Nous avons proposé cette ligne parce que justement, elle nous semble indispensable pour accompagner les projets d'envergure qui se profilent sur ces territoires-là. Il faut absolument amener du transport. C'est-à-dire que sans transport, cela handicape terriblement le territoire. Il y aurait beaucoup plus d'entreprises qui y iraient si elles avaient du transport. Quand nous regardons vos entreprises, si elles viennent sur Boulogne, c'est parce que vous leur proposez des alternatives énormes. C'est-à-dire que vous avez deux lignes de métro. Quand nous regardons GPSO, 24 stations de gare, de métro et de tramway. Évidemment, tout cela concourt à attirer les acteurs économiques qui vont y trouver ce qu'ils souhaitent, et des liaisons extrêmement rapides.

Notre projet vient encore renforcer cette facilité que vous avez, puisque vous ferez partie des 50 villes, sur toute l'Île-de-France, qui vont bénéficier d'une gare. Nous pensons que Saclay mérite une gare, et qu'il faut absolument les soutenir dans ce projet-là d'aménagement du territoire.

Marie-Laure JOUSSET : merci, dans le haut, monsieur a déjà le micro.

Jérôme FLEURY, Habitant de Boulogne-Billancourt : je voulais savoir si ce futur métro automatique allait marcher 24h/24. Et vraiment, nous avons parlé aussi des vibrations tout à l'heure. Au final, pour les personnes qui seront sous le tracé, est-ce qu'il y aura des garanties qu'elles n'auront aucune nuisance, ou nous n'en savons pas trop là-dessus ? On m'a dit que sur les nouveaux métros, nous n'entendons rien. Est-ce que c'est vrai ? Je voulais avoir votre avis.

Marc VERON : cela a été étudié, bien entendu, la desserte 24h/24. Il faut bien voir qu'il y a quand même une exigence de maintenance qui se pose. C'est un métro dont les infrastructures vont être terriblement sollicitées. Et les seules plages horaires pendant lesquelles nous pouvons faire de la maintenance, c'est précisément la nuit. Je répondrai à votre question de la manière suivante. Je pense que l'idée d'exploiter 365 jours par an en 24h/24 est totalement exclue. En revanche, nous pouvons imaginer qu'il y ait des plages d'ouverture par exemple en fin de semaine, etc. Tout cela s'envisage bien entendu avec celui qui, par la suite, va avoir la responsabilité de gérer ce réseau, une fois qu'il aura été livré, c'est-à-dire avec le STIF.

Isabelle RIVIERE : juste un complément par rapport à votre question sur les vibrations. Nos gares sont entre 20 et 25 mètres sous terre, et nous passons le plus possible sous le réseau viaire et pas sous les immeubles, pour que vous ayez le moins d'incidence possible par rapport à votre lieu de vie.

Sylvain CANET, Président de l'association Cité des Savoirs du 21eme Siècle, Mouvement Démocrate de Boulogne-Billancourt : bonsoir. Je parle au nom de l'association Cité des Savoirs du XXI^e siècle. Nous avons réussi, 8 associations ensemble, la coordination Seguin Rive de Seine, à se mettre d'accord. Et j'aimerais, parce que l'on a entendu cela ce soir, j'aimerais relever quelques consensus, au moins trois consensus peut-être politiques, citoyens, ou associatifs. Il y en a un, je pense, qui est clair ce soir. C'est le Pont de Sèvres avec une liaison ou en tout cas une sortie côté Île Seguin. Cela a été exprimé à plusieurs reprises aussi bien par des collectivités locales et territoriales, que par nous.

Un deuxième consensus, c'est le besoin de maillage et la nécessité de la liaison Nord-Sud, ou l'*out* vers l'*in*, la façon dont nous allons relier, par exemple par un bus à haut niveau de service ou par un tramway à haut niveau de service, l'Île Seguin jusqu'à Marcel SEMBAT, en passant par Rive de Seine, et que l'on ne soit pas seulement sur le périphérique de la rocade, mais que l'on soit aussi par des traverses.

Et de ces deux consensus, j'aimerais que l'on en arrive à un troisième, et c'est l'objet de la question. Inévitablement, ce maillage doit se faire de manière simultanée. Sinon, nous allons perdre beaucoup de temps, et nous aurons beaucoup d'ennuis en tant que citoyen pour épuiser ces transports en commun.

Cela implique effectivement - et peut-être de là où je parle en tant que centriste, sûrement, j'y pense - de relier les projets du Grand Paris avec peut-être le tracé Arc Express, en tout cas qu'il y ait des décisions politiques qui avancent aussi bien pour relier le STIF, qui aura lui la charge plutôt d'un bus ou d'un tramway, avec la RATP éventuellement, mais aussi une rocade Grand Paris. La question, c'est : quelles sont les échéances actuellement politiques, décisionnelles, pour que ce consensus puisse se faire entre les deux tracés ? Et puis si ces trois consensus pouvaient être entendus comme une force de pression politique associative et citoyenne ce soir, ce serait assez intéressant, pression sur les décideurs bien sûr que vous êtes.

Marc VERON : dans votre question, il y a deux aspects. D'abord, je voudrais rappeler que le législateur, dans la préparation de la loi, et le texte auquel *in fine* il a été abouti, a beaucoup insisté sur le point que sont les interconnexions. Je crois qu'il vous a été assez dit tout à l'heure que toutes les importunités d'interconnexion sur les différents tracés, notamment la ligne rouge, ont été saisies. Et deuxièmement, sur les maillages. C'est évidemment un autre volet de l'affaire qui consiste à avoir, à partir des gares, tout un dispositif en surface, qui rende aisé l'accès à ces gares. Et de ce point de vue là, le travail ne peut évidemment être mené qu'avec le Syndicat des Transport d'Île-de-France. C'est dans l'esprit même de la loi.

Alors, à partir de quel moment, disiez-vous, ce travail doit être mené ? Disons qu'il faut d'abord arrêter le schéma de transport, c'est-à-dire le tracé et les gares. Or, par rapport à la proposition qui a été déposée dans le dossier de débat public auprès la Commission Nationale du Débat Public, il y a un certain nombre d'évolutions. J'en cite deux ou trois au hasard, dont nous avons déjà quasiment fait notre miel. D'abord, il y avait un certain nombre de gares optionnelles qui avaient été présentées dans ce dossier. Des débats ont eu lieu sur toutes ces localisations, et nous avons entendu les arguments, parfois des arguments très forts, dont nous allons bien entendu tenir compte. Mais j'imagine que tout cela sera reflété dans la synthèse présentée par la Commission de Débat Public.

Ensuite il y avait les questions de localisation des gares. Et certains débats... Je pense, sans humour ni au premier ni au deuxième degré, au débat dans la commune voisine d'Issy les Moulineaux. Dans le dossier public, nous avons présenté une option clairement de localiser aux Moulineaux la gare en question. Puis à la suite de toute une série d'observations que nous avons considérées comme totalement pertinentes, c'est plutôt à l'endroit dit Léon Blum qu'*in fine*, la gare doit être implantée. Très bien. Vous imaginez que nous sommes absolument ravis que ce débat puisse faire émerger un certain nombre de propositions d'ajustement.

Puis troisièmement, il y a sur les tracés mêmes des souhaits qui ont été exprimés pour que telle ou telle partie de tracé soit rejetée. Je pense en particulier... Nous avons demandé que l'on discute d'un passage par le port de Gennevilliers, donc d'un tracé avec cette espèce de pointe plus au Nord. Cela n'a pas été souhaité. Clairement, tous les acteurs économiques, sociaux, politiques se sont exprimés contre. Bien entendu que nous allons en tenir compte.

Alors, j'arrête la malice, mais tout cela montre qu'il aurait été assez prématuré et assez présomptueux d'amorcer ce travail de réflexion sur les maillages avant que l'on puisse statuer sur le tracé définitif et sur les gares. Nous sommes quand même à une échéance à moins d'un semestre. C'est donc extrêmement rapide. Ce dont vous parlez, par ailleurs, est un autre aspect de la question. Bien entendu, je peux penser que lorsque les sénateurs et les députés se sont réunis en commission mixte paritaire, ils ont eu dans la tête d'obtenir *in fine* par leur rédaction un produit de sortie qui soit celui là. C'est le fait que personne n'a jamais imaginé qu'à l'issue des débats publics, celui d'Arc Express et celui du tracé du Grand Paris, il puisse y avoir deux réseaux posés côte à côte. Personne n'a pu un instant dans ses rêves les plus fous imaginer cela.

Bien entendu que le texte adopté dans la commission mixte paritaire poussait à ce qu'il y ait un seul tracé à la sortie tout cela. Je crois ce qui est bien, c'est qu'au fond, nous sommes maintenant à presque trois mois et demi de consultation. Ce qui est bien, c'est qu'il y ait eu, précisément à travers ces débats publics, une légitimation de tracés et de gares, et de services associés, dans les modes d'exploitation, dans les maillages, etc. Cela donne une grande force à la décision *in fine* qui devra être prise selon les termes même de la loi, puisque ce n'est pas une réflexion en chambre qui permettra d'aboutir à cette décision, et c'est par cette large participation, qui se retrouve dans l'oral et dans l'écrit, que l'on pourra

fonder tel ou tel ajustement, tel ou tel amendement par rapport à ce qui était imaginé à l'origine. Ce que je dis vaut pour la société du Grand Paris, mais cela vaut bien évidemment pour le STIF et pour Arc Express. Il avait été clairement dit, je crois, par notre Président dès le départ, que tout cela était amené à converger. Il est bien que cette convergence s'appuie sur une expression aussi large que celle que nous avons constatée depuis trois mois et demi.

François LEBLOND : Nous continuons.

Marie-Laure JOUSSET : oui monsieur dans l'angle là bas.

Philippe BERRÉE, Habitant de Boulogne-Billancourt : oui bonsoir. Je suis simple résident de Boulogne. Je suis un peu surpris, je dois dire, par le tracé de cette ligne rouge qui semble se superposer avec le T2. Alors certes un premier effort avait été fait avec le doublement des rames du T2. Il semble que ce ne soit pas suffisant. Ceci étant, il me semble que la problématique principale de la ville de la Boulogne, qui plus est avec les 15 000 nouveaux habitants des nouveaux quartiers, c'est la congestion automobile.

Cette ligne rouge n'a d'intérêt que si elle permet justement de décongestionner la circulation, d'où l'intérêt des aires de délestage, les parkings que l'on a évoqués un peu plus tôt. La ligne T2 n'a pas permis de décongestionner le flux venant la RN 118. Dans quelle mesure la ligne rouge prolongée par la ligne verte peut le permettre ? Et je suis un peu surpris par le tracé, car en définitif, à Boulogne, en tout cas pour accéder à Boulogne ou en sortir au Sud, ce sont les axes Pont de Billancourt-Île Saint Germain-Pont d'Issy les Moulineaux qui sont les plus touchés par la congestion automobile. Et les choses ne vont pas s'arranger avec les nouveaux quartiers.

Est-ce qu'il n'est pas plus utile de prévoir, puisque l'on semble se réduire autour de la problématique de la station de la gare, de se pencher aussi sur le tracé ? Est-ce que le tracé n'aurait pas dû peut-être pénétrer dans la ville de Boulogne pour permettre justement une véritable emprise des transports collectifs sur les transports individuels ?

Isabelle RIVIERE : nous allons essayer de répondre à votre question. Tout simplement, un objet de la ligne rouge, un des objectifs de la ligne rouge par rapport au T2, c'est que vous allez être reliés à 8 minutes à La Défense, en 8 minutes au lieu de 22 aujourd'hui. C'est déjà une première réponse qui vaut aussi pour la voiture. C'est-à-dire que quand nous utilisons notre voiture, c'est pour aller plus vite. Quand nous arrivons à avoir un réseau de métro avec une puissance importante, nous utiliserons plus facilement le métro plutôt qu'être obligé de supporter les quais de Seine pour aller jusqu'à La Défense. Donc déjà, c'est la vitesse.

Ensuite, par rapport au T2, il faut savoir que nos trains... Comme vous l'avez vu, nos quais sont 120 mètres de long. Nous avons 1 000 personnes par train, et la fréquence est de toutes les 85 secondes. Ce n'est pas du tout les mêmes objectifs que le T2. Le T2, c'est vraiment une desserte très fine des territoires, puisqu'il y a des arrêts beaucoup plus fréquents. Et nous ne sommes pas du tout dans les arrêts aussi fréquents que le T2. Cela n'a strictement rien à voir. Nous pourrions croire que nous avons le même itinéraire.

Simplement, nous n'avons pas ni la même fréquence, ni la même capacité de ligne. Nous ne répondons pas aux mêmes objectifs. Nous répondons à des objectifs capacitaires beaucoup plus importants. Et il y avait effectivement... Nous avons des points de jonction qui ne sont pas si importants que cela avec le T2. Nous en perdons un justement aux Moulineaux, puisque notre proposition, c'était de mailler le T2 aux Moulineaux. Ce sera à Léon Blum.

Encore une fois, ce n'est pas très grave, parce que les zones d'influence d'une gare permettent justement avec un cheminement à pied... Quand nous sommes à Léon Blum, nous pouvons tout à fait prendre le T2. Nous voyons bien que l'on n'a pas les mêmes fonctionnalités que la ligne du T2. Quant au rabattement voiture, j'espère bien justement que notre attractivité fera que l'on utilisera plus facilement notre réseau que les voitures. Et comme nous l'avons dit précédemment, les aires de parking seront à imaginer une fois que l'on aura vraiment tous les emplacements de gare vraiment précis sur la ligne rouge, puisque le débat public continue. Nous avons une réunion demain sur Saint Cloud. Nous en avons une autre à Suresnes. C'est vraiment à l'issue de ces débats et quand nous saurons exactement où seront implantées les gares, que nous pourrons travailler sur ces rabattements de parking, avec comme je vous l'ai dit, j'espère en tout cas... Nous allons travailler avec autolib. Nous allons travailler sur de l'autopartage, du covoiturage, et faire en sorte que les voitures ne soient absolument pas exclues du paysage.

François LEBLOND : nous allons peut-être donner la parole à monsieur, qui attendait depuis longtemps.

Jehan COQUEBERT de NEUVILLE, Maire adjoint Boulogne-Billancourt : bonjour, maire adjoint à Boulogne-Billancourt au développement économique. Mais surtout, j'ai été longuement utilisateur de la N 118. Ma question est la suivante. Mon premier commentaire, c'est vraiment merci, J'ai vraiment apprécié la présentation. Et le fait de quitter le réseau en étoile pour avoir un réseau en anneau s'imposait. Bravo.

Par contre, j'aurais bien voulu une branche d'étoile améliorée sur la N118, parce que vous avez à juste titre insisté sur le fait que l'on va avoir un superbe plateau universitaire avec un cluster de grandes écoles. Mais je ne sais pas comment est-ce qu'ils vont faire. Dans tous les cas, ce n'est pas de Boulogne qu'ils iront travailler sur votre réseau. Les Versaillais pourront accéder aux réseaux des grandes écoles. Pour les Boulonnais, si nous ne changeons pas le boyau de la N118 qui est pratiquement irréformable sur le plan routier, il va falloir d'autres méthodes de transport, que ce soit des trains suspendus, je n'en sais rien. Mais il faudra trouver quelque chose pour que les Boulonnais puissent aller étudier sur le cluster universitaire d'Orsay. Et malheureusement, dans le projet du Grand Paris que vous présentez, il n'y a aucune perspective pour que les Boulonnais puissent faire des grandes écoles sur le plateau d'Orsay. Qu'est-ce qui est prévu pour ce boyau de la N118 ? Je vous remercie.

Isabelle RIVIERE : comme vous l'avez vu, il y aura à peu près une cinquantaine de gares. Forcément, il y a des choix qui doivent être opérés, obligatoirement. Nous avons proposé ce réseau avec ces trois lignes en fonction de différents critères, comme je vous le disais tout à

l'heure, de densité, de développement économique, parce qu'il y a des zones qui méritent du développement économique, des zones qui méritent aussi... Il y a des quartiers qui sont totalement enclavés, comme sur le 93, quand nous regardons Clichy Montfermeil ou d'autres villes qui ont un vrai besoin de transport en commun. Et puis un troisième paramètre, c'est le maillage. Nous avons cherché un maillage. 85 % de nos gares sont en correspondance avec des lignes du réseau existant, de façon à ce que justement, nous puissions favoriser ces rabattements d'une ligne à une autre, et avoir cette efficacité du réseau.

Alors, nous ne résoudrons pas tout avec le métro Grand Paris. Nous en sommes bien au courant, et justement le fait de vous rencontrer tous les soirs, parce que cela fait quand même trois mois que nous rencontrons des habitants tous les soirs qui viennent nous expliquer leurs problématiques de transport qu'ils vivent au quotidien, que ce soit en voiture, et qui souhaiteraient justement pouvoir avoir une alternative à la voiture, que l'on puisse leur proposer autres choses. Nous sommes vraiment bien conscients des problématiques que vous vivez tous. Nous avons proposé ce réseau-là. Cela ne va pas s'arrêter là. Effectivement, il y aura d'autres moyens de transport. Nous ne pouvons pas juger ce soir de la situation et imaginer que demain, nous serons dans la même équation. L'arrivée de ces gares va obliger l'ensemble des transporteurs, et puis surtout les autorités organisatrices, à repenser leur réseau de façon à ce qu'au-delà des gares qui seront posées sur un territoire, nous permettions à ceux qui n'auront pas eu une gare du Grand Paris de pouvoir y accéder par tous les moyens possibles.

Il y a le réseau SNCF. Je crois qu'il y a un correspondant SNCF dans la salle. Il y a tout le transilien. Il y a des connexions que l'on a essayées de rechercher le plus possible sur le transilien. Une des raisons pour lesquelles, justement, nous souhaitons avoir une gare sur La Défense historique, le quartier d'affaires, c'est qu'il y a des lignes Transilien. Il y a deux lignes Transilien à Saint-Cloud également. C'est la raison pour laquelle nous proposons le maillage à Saint Cloud. Nous allons essayer, par ce biais-là, de permettre à des bassins d'emploi ou à des bassins de vie, qui n'auront pas de gare du Grand Paris, de pouvoir accéder à notre réseau le plus rapidement possible, et puis au-delà des ce que l'on appelle des modes lourds, c'est-à-dire des tramways et des RER. Aussi, la desserte bus sera effectivement à revoir, pour qu'il y ait des liaisons qui soient facilitées. Ce n'est pas une réponse qui peut satisfaire, parce que je comprends bien qu'il y a vraiment trop d'attentes. Mais au moins, en tout cas, il y aura un travail de réalisé en profondeur pour pouvoir faciliter au maximum la vie des habitants d'Île-de-France.

Solange THIELAND, Habitante de Boulogne-Billancourt : j'habite sur le Quai Le Gallo depuis 1961. Je constate qu'il y a beaucoup de choses magnifiques qui sont faites, et que j'approuve tout à fait. Mais malheureusement, quand nous parlons du Pont de Sèvres, entre le Pont de Sèvres et le Pont de Saint Cloud, c'est-à-dire tout le quai qui est là où il y a tout de même pas mal de gens, et puis aussi pour aller vers les passages où il y a l'aspect culturel ou médical ou n'importe quoi, il n'y a rien à la rue Gallieni. Il n'y a rien du tout. Autrefois, il y avait un petit

car qui passait, mais qui ne descendait même pas sur le quai. Et maintenant, il n'existe même plus.

Alors, il y a depuis très peu de temps un autobus qui a passé sur le Quai Le Gallo, mais qui passe très peu et pas forcément toujours à l'heure, qui est grand et peu utilisé, justement parce qu'il n'est pas suffisamment présent. Et en plus de cela, il ne revient pas par là. Je pense malgré tout que depuis très longtemps, il y a des gens qui vivent là, que je connais depuis très longtemps, et qui ne peuvent pas profiter de tout ce que Boulogne peut offrir. Ils sont véritablement les isolés du quai.

Isabelle RIVIERE : c'est une question qui pourrait être prise par, on va dire, les transporteurs, et puis par la ville de Boulogne. Puisque vraiment, cela concerne et la ville de Boulogne et ensuite le Syndicat des Transports d'Île-de-France. Là, le Grand Paris n'a pas de réponse.

Pierre-Christophe BAGUET : je vais essayer de vous répondre, Madame, effectivement sous le contrôle de Monsieur STAUFFERT de la RATP. Je pense que vous faites référence au réseau Phébus, c'est ça ? Le grand bus avec le soufflet au milieu ? C'est ça ? C'est effectivement... Lui, il vient de Saint Cloud. Le rythme est... Traversiel, voilà le nom, c'est Traversiel. Ce n'est pas PHEBUS. C'est Traversiel. Il descend de Rueil. C'est celui-là qui vient de... Il vient d'où celui là ? Alors expliquez-moi. Monsieur STAUFFERT ne le connaît même pas. Alors si la RATP ne le connaît pas, cela m'inquiète alors. Ce n'est pas un bus RATP. Ah, c'est le bus VEOLIA.

Solange THIELLAND : j'ai une voiture. Je me sers souvent de ma voiture justement à cause de cela. Mais j'entends autour de moi beaucoup de gens et des personnes d'un certain âge qui ne peuvent pas profiter de leur retraite, comme nous pouvons dire, et qui ne peuvent aussi pas aller facilement à l'hôpital, rappelle-moi, Ambroise Paré.

Pierre-Christophe BAGUET : là, il y a deux choses. Il y a un, la desserte intramuros, si je puis dire, de Boulogne, où là c'est vrai que l'on peut réétudier le circuit des SUB. Tout à l'heure, cela a été dit par Isabelle RIVIERE, le fait que l'on ait demandé au STIF l'autorisation... Nous sommes aujourd'hui autorité organisatrice de transport. C'est ce qui a été dit tout à l'heure. Nous nous occupons du réseau SUB. Nous nous occupons du réseau TUVIM à Issy les Moulineaux, du Chaville Bus à Chaville. Nous pouvons réorganiser. A chaque fois, cela nous coûte de l'argent parce que la RATP, à chaque modification, nous demande effectivement de participer, très cher comme dit André SANTINI. Enfin, en tout cas, nous pouvons essayer de revoir le réseau du SUB. Ça, c'est une première chose.

La deuxième chose, c'est la desserte effectivement entre Saint Cloud, la ligne 10, le métro Danube et le Pont de Sèvres. Effectivement, nous sommes en train d'étudier un transport pour désengorger la gare de Saint-Cloud Montretout, et favoriser la desserte de ces deux terminus de métro. Il faut que l'on travaille sur un véhicule adapté. S'il est trop gros, il a du mal à passer rue de Sèvres. Si effectivement il est à taille importante, il passe Quai Le GALLO, mais c'est quand même un peu excentré par rapport au reste de la ville. Il faudrait que l'on trouve un véhicule de taille moyenne qui puisse passer soit par la rue de Sèvres, soit éventuellement par la rue de Silly, et qui puisse desservir les deux terminus en

même temps que la gare de Saint-Cloud Montretout. Il y aurait le pendant, c'est ce qui a été évoqué tout à l'heure avec le BHNS, le bus à haut niveau de service, qui serait préfigurateur d'un tramway, et qui irait du T2 de Meudon-sur-Seine, en traversant l'Île Seguin et le Trapèze, ce que l'on a évoqué tout à l'heure au maillage de proximité du trapèze, et qui irait vers la ligne 9.

A l'origine, nous avons prévu un tramway qui fasse en une seule ligne de Saint Cloud Montretout, qui passe par Marcel Sembat et qui aille jusqu'au T2. Mais c'était techniquement difficile. Il y avait des problèmes de déclivité à Saint Cloud, et des problèmes de franchissement de Marcel Sembat. Il y avait des problèmes d'accès et de demi-tour sur Meudon-sur-Seine. C'est pour cela que l'on a segmenté ce tramway, pour justement en faire deux parties qui permettent de desservir à la fois les terminus de métro, à la fois de desservir tout ce qui est rond-point Danube et Pont de Sèvres d'un côté, et puis Île Seguin et Marcel Sembat de l'autre. Voilà. Nous travaillons sur ces deux projets en même temps.

Solange THIELLAND : et en allant également dans l'intérieur de Boulogne.

Pierre-Christophe BAGUET : ça, c'est avec le SUB. Avec le SUB, le Service Urbain Boulogne-Billancourt, le SUB, les petits bus, vous avez vu que l'on les a même modifiés. Et maintenant ce sont des bus plus accessibles. Le plancher a été rabaissé. Simplement, l'accès au fauteuil n'est pas encore vraiment très adapté. Il faut aussi revoir l'accès aux fauteuils qui ont été du coup surélevés. Mais nous avons effectivement un peu travaillé sur ce projet. Mais plus la boucle est longue, plus effectivement, lorsqu'il y a des embouteillages dans Boulogne, les bus prennent du retard. Il faut que l'on réétudie le maillage global de Boulogne-Billancourt avec le SUB. Pour l'instant, nous avons deux idées de boucle. Nous fonctionnons avec deux boucles. Nous pouvons peut-être en rajouter une troisième. Il faudrait voir, mais c'est un problème purement local.

François LEBLOND : nous sommes très heureux qu'à l'occasion de ces débats sur le Grand Paris, nous puissions permettre aux collectivités locales de poser toute une série d'autres problèmes. C'est très bien. Mais si vous voulez, nous allons... Merci Monsieur le Maire d'avoir répondu sur ce point, mais je voudrais que l'on s'en tienne si nous le pouvons au dialogue entre la société du Grand Paris et ceux pour qui elle est en train d'essayer de travailler.

Marie-Laure JOUSSET : monsieur au deuxième rang qui a été très patient. Merci monsieur.

Michel TIPHINEAU : merci pour la présentation que vous avez faite. C'était très intéressant et passionnant. Pour moi, je connais bien la région, puisque je suis la 3^e génération de Boulonnais.

Alors je voulais poser une question, à savoir que vous m'expliquiez pourquoi nous ne pourrions pas faire rouler ces trames sur les mêmes voies. Pourquoi une rupture de charge de la boucle rouge ? La boucle rouge ne pourrait-elle pas rouler sur le circuit vert ? Ce qui fait que ceux qui voudraient changer, parce qu'ils changent de destination, comme vous

l'avez expliqué, nous sommes à quai à quai, ils changent de train. Ceux que ça n'intéresse pas de changer de train, ils peuvent continuer sur le même train. Nous pouvons bien alterner des trains rouges et des trains verts sur la même voie... Oui ! Pour le sujet qui a été évoqué par le Maire de Sèvres, pourquoi ne pas boucler le circuit rouge en utilisant des voies communes ? Tout ça, c'est automatique. C'est planifié sur ordinateur, et je ne comprends pas le problème technique qu'il y aurait à ne pas pouvoir utiliser cette option. Alors s'il y a un réel problème, je voudrais bien que vous nous l'expliquiez.

Marc VERON : juste, votre question me fait vous dire deux choses au passage. La première est qu'à l'évidence, sur un réseau de 150 kilomètres, il faut les ruptures de charge. Personne ne peut imaginer que l'on est capable d'avoir en continu, sur les deux boucles, une circulation sans avoir un certain nombre de points de rupture de charge, de l'ordre de trois à quatre ruptures de charges, pour éviter tous les problèmes que nous connaissons aujourd'hui avec le RER, qui fonctionne sur 200 kilomètres sans rupture de charge, ce qui veut dire que dès lors qu'il y a un incident quel qu'il soit, vous avez immédiatement le trafic en aval qui est planté. Quand nous savons les volumes de trafic visés par le réseau de métro du Grand Paris, c'est proprement s'exposer à la révolution. Nous éviterons ce type d'inconvénient. A partir de là, à partir du moment où il y a des ruptures de charge, cela nous permet de distinguer formellement une ligne d'une autre.

Alors la deuxième remarque qui me vient à l'esprit... J'avais envie de le faire à l'occasion de plusieurs des questions précédentes, et d'une certaine façon, monsieur le Maire de Sèvres ne m'en voudra pas, à l'occasion de sa question. C'est que - et là c'est une observation que l'on peut faire après trois mois bientôt et demi de débat - c'est un projet qui concerne essentiellement Paris et la proche couronne, les trois départements de la proche couronne. Il se trouve que nous tangentons la Seine-et-Marne. Nous y allons à Chelles. Alors depuis quelque jours, il y a une demande pour que l'on aille au-delà de Roissy, le Mesnil-Amelot, avec une proposition évidemment au passage qu'il faut rendre j'allais dire attractive, cette suggestion de faire une aire de maintenance au Mesnil Amelot. Nous tangentons la Seine-et-Marne. Nous tangentons le Val d'Oise même si par Roissy, nous touchons un élément substantiel. Et puis nous tangentons, mais un peu plus, les Yvelines, puisque nous prétendons aller aux chefs-lieux. Et nous tangentons l'Essonne.

Et alors il est très curieux de voir comment cela se passe avec les départements plus éloignés. C'est forcené à l'Est, et forcené au Nord, où je dois dire que ce projet de métro a réveillé ou éveillé toute une série de projets de développement économique. Et je peux vous dire que par exemple le débat que nous avons eu sur le Triangle de Gonesse a été massivement économique, et vraiment avec une argumentation travaillée et pas seulement avec des contours un peu flous. Vraiment une densité de propositions.

Et puis alors assez curieusement, quand nous abordons le Grand Ouest, je suis désolé de dire cela et j'en prends seul la responsabilité, je n'engage évidemment pas mes collègues là-dedans, je dois dire que l'on ne trouve pas la même pugnacité pour arracher absolument le passage par Versailles. Et lorsque l'on est au Sud, quand nous tangentons l'Essonne, nous

avons même eu des avis extrêmement hostiles à l'idée de voir le métro arriver à Saclay, extrêmement hostiles.

Nous, nous persistons et nous signons, parce qu'il nous paraît que pour les mêmes raisons que tout à l'heure, monsieur le Maire de Boulogne expliquait qu'une ville de largement plus de 100 000 habitants peut difficilement se passer du réseau de métro, de la même façon, le constat s'applique, nous semble-t-il, à Versailles. Et d'autant plus quand nous connaissons tout de même la notoriété internationale de Versailles. Et il nous semble que s'agissant de Saint Quentin en Yvelines, il y a des arguments économiques extrêmement forts.

Quant à Saclay, et puis j'arrête là puisqu'il y aura un 5^e débat la semaine prochaine à Gif-sur-Yvette, le constat que je fais est très simple. En 1983, j'étais patron opérationnel à Orsay, à Saclay. Il n'y avait personne, sauf évidemment les implantations historiques, CEA, etc. Et il n'y avait déjà aucun moyen de transport. 25 ans après, il y a eu effectivement la décision d'inscrire un site propre à partir de l'Ouest vers polytechnique, etc. Mais rien ne s'est passé, et nous n'avons toujours pas eu d'investissement industriel. Voilà. Le constat est très simple. Nous sommes restés avec les décisions d'implantation des années 50-60, et puis rien ne s'est passé en 25 ans. Et très honnêtement, par rapport aux ambitions que Saclay affiche à l'international, c'est extrêmement choquant.

Alors pourquoi je prends ce long détour d'explication ? Pour dire que je vois bien l'idée de boucler la rouge, mais qu'il y a un risque, me semble-t-il tout à fait considérable, que par la même la verte tombe. Et je pense que ce serait extrêmement préjudiciable, pas seulement pour le plaisir que nous avons de parler, mais réellement pour les intérêts économiques et techniques du Sud de Paris.

François LEBLOND : nous avons bien compris.

Marc VERON : j'ai bien compris, mais vous m'offriez cette remarque sur un plateau.

François LEBLOND : allez, nous continuons.

Marie-Laure JOUSSET : madame au 5^e rang, à côté de l'hôtesse.

Martine VASSEUR, Habitante de Boulogne-Billancourt : bonjour. Je profite d'avoir le représentant de la RATP. Je voudrais savoir s'il est prévu une rénovation complète de la ligne 9 qui, aujourd'hui, est quand même très abîmée et très vieille. Et c'est toujours en liaison avec le Grand Paris.

François LEBLOND : nous sommes quand même en relation avec le Grand Paris. Est-ce que vous pouvez répondre ?

Jean-Louis STAUFFERT : oui. Quand vous parlez de rénovation, je suppose que vous pensez matériel roulant ? Oui, parce que les infrastructures, en général, en tant que gestionnaire d'infrastructures, nous essayons de faire en sorte d'entretenir nos infrastructures. Alors, il y a un programme d'acquisition de matériels nouveaux, et ce serait sur la période... Je crois que ça démarrerait en avril 2013, pour s'échelonner jusqu'en 2016, au niveau du matériel

roulant. Il y aura des nouveaux matériels roulants qui arriveront en 2013. Ce n'est pas tout de suite, mais c'est prévu dans nos programmes. Alors ce qu'il faut savoir simplement, c'est qu'aujourd'hui, la RATP, toujours pareil, a un programme, propose au STIF un programme de rénovation de matériels, et d'acquisition de matériels neufs. Et après, c'est le STIF qui prend les décisions, pour savoir quel type de matériel nous mettons, et où, et quelles sont les lignes que l'on va équiper en priorité.

On n'est pas... Ce n'est pas la RATP qui dit : nous le changeons, et nous le payons. Ça, c'est le passé. Aujourd'hui, c'est forcément une décision concertée avec le STIF. Et les décisions, nous les attendons. Nous pensons pouvoir renouveler les matériels sur cette ligne à ce moment là, à partir de 2013.

Marie-Laure JOUSSET : merci monsieur. Une question à gauche.

Sylvia BONDOUX, Conseillère municipale de Boulogne-Billancourt : bonsoir, j'ai deux sujets. Le premier, c'est entre les deux gares, donc Pont de Sèvres et Île Seguin. Je ne me rends pas compte quand nous allons au Châtelet Les Halles, Saint-Michel etc., nous marchons pas mal en souterrain pour relier deux lignes. Je crois que c'est à peu près la même chose du côté de l'Opéra.

Est-ce que si nous faisons une station sur l'Île Seguin, nous aurions par rapport à ces exemples que j'ai en tête, plus ou moins de trajets à pied ou en tapis roulant à faire, pour ensuite aller au Pont de Sèvres ? Est-ce que l'on peut avoir une interconnexion souterraine avec malgré tout l'arrivée de la ligne rouge de Grand Paris sur l'île, mais une interconnexion à pied pour rejoindre la ligne 9, etc. ?

La deuxième question porte toujours sur ces deux stations. Je reprends à nouveau un exemple que j'ai en tête. Quand nous allons au Stade de France et que l'on sort d'un spectacle où il y avait eu 80 000 personnes par exemple, nous sommes quand même redirigés, même quand nous sommes à l'autre bout du stade, vers le RER de façon assez fluide. Et nous avons en plus les rames qui arrivent assez rapidement. Je ne me rends pas compte. Si nous sortons d'un spectacle à, par exemple au cirque sur la pointe amont de l'île, et que l'on veut aller à pied de façon fluide, mais au milieu d'une foule, c'est ça que je veux dire, fluide mais au milieu d'une foule, et que l'on veut aller sur la station de ligne rouge que l'on créerait là sur le Pont de Sèvres d'une part, sur l'Île Seguin d'autre part, quel temps mettrait-on comparativement ? Est-ce que l'on mettrait plus ou moins de temps que ce que pas mal de Franciliens vivent quand nous allons au Stade de France et que l'on veut récupérer le RER après. Ça, ce sont mes questions locales.

J'ai une question plus générale, mais toujours sur le sujet d'aujourd'hui du Grand Paris, qui est par rapport à la ligne verte, entre Rueil et Versailles. Je crois que c'est ce mois-ci que l'on ouvre le dernier tronçon de l'A86 après 40 ans sur ce... Il y a eu Rueil A13 il y a un an et demi, et puis maintenant A13 Versailles ce mois-ci.

Est-ce que... C'est une zone qui est très difficile à traverser, et pourtant qui amène au plateau de Saclay, qui est donc très importante dans les tracés. Est-ce qu'il est envisagé, je ne vois pas bien, de faire peut-être pour gagner des temps de discussion locaux, de faire le métro automatique plus ou moins collé à cette A86, ou c'est autre chose avec les inconvénients de... Tout le monde n'est pas d'accord pour passer par là.

Isabelle RIVIERE : nous allons diviser la réponse avec Marc VERON. En ce qui concerne les temps, enfin en tout cas le maillage entre la gare et puis l'île, les liaisons, effectivement, nous avons regardé Châtelet, puisque l'on connaît bien l'exploitation de ces hubs-là, et celui justement d'Opéra. Nous avons regardé de façon à ce que justement, nous essayons d'éviter entre guillemets pas forcément les erreurs parce qu'en l'occurrence, ce sont des lignes qui sont venues se greffer, et c'est un petit peu toujours la logique d'un hub. Il y a d'abord une première ligne, une deuxième ligne, et une troisième ligne. Tout cela s'emboîte et fait qu'en gros, nous essayons de penser au mieux avec les difficultés que l'on peut rencontrer. L'objectif du Grand Paris, c'est justement de pouvoir travailler très en amont sur ces aménagements-là pour essayer de reproduire le moins possible les inconvénients que l'on connaît justement aujourd'hui à Châtelet, et puis à Saint Lazare.

Une autre raison justement qui renforce la proposition que l'on fait à La Défense, c'est que de créer un hub à La Défense, c'est aussi désaturer les lignes de transport existantes, et désaturer aussi Châtelet, puisque l'on est obligé tous de converger vers Paris, alors que l'on n'a pas besoin. Nous sommes aujourd'hui obligés, quand nous sommes à Anthony, de passer à Châtelet pour être de quai à quai entre la ligne B et la ligne A pour pouvoir rejoindre La Défense.

Un de nos objectifs, c'est justement - pour pouvoir permettre de désaturer ces hubs qui ont été conçus en leur temps, mais qui nécessitent quand même d'être revus - de pouvoir proposer de l'alternative. Ça, c'est une première réponse. Nous avons déjà regardé, mais nous allons imaginer des liaisons les plus agréables possibles. Si souterrain il y a, que ce soit vécu le mieux possible et que ce ne soit pas des boyaux pas dimensionnés correctement, de façon à ce que vous soyez à l'étroit et mal. Nous allons vraiment reproduire le moins possible les problèmes que vous connaissiez au quotidien.

Sur l'Île Seguin, effectivement nous ferons en sorte que la liaison qui sera choisie... Nous ne savons pas encore. CE sera à voir déjà, s'il sera en souterrain, si ça sera une passerelle. Tout est possible et envisageable avec les aménageurs, les SAEM, les architectes, et la ville évidemment. Au premier rang, voir quelle sera la liaison la plus appropriée. Nous savons qu'il y a une passerelle *a priori* piétonne. Est-ce qu'elle sera suffisante à envisager ?

En ce qui concerne les événements sportifs ou autres, puisque effectivement l'Île Seguin qui va devenir figure de proue, et va attirer énormément de monde, une des problématiques des stades, et vous le connaissez pour le Parc des Princes, est qu'il vaut mieux ne pas avoir un mode de transport trop proche justement de l'équipement sportif, parce que justement, cela ne laisse pas le temps de fluidifier les passages, et de les canaliser au mieux. C'est une des raisons pour lesquelles nous vous proposons en fait une gare à Pont de Sèvres et non

pas sur l'île, puisque là, il y aurait ce risque de sortir de l'événement culturel ou sportif, et d'être tout de suite en masse dirigés sur un point et un seul, et ce qui là peut poser quelques soucis. C'est donc une autre réponse à votre question.

En ce qui concerne la ligne verte entre Rueil et Versailles, je laisse Marc VERON vous y répondre.

Marc VERON : sur l'A86, il y a deux types d'observations qui doivent être faites. La première, c'est qu'il y a eu un débat sur aérien/souterrain. Vous savez que les architectes insistaient beaucoup pour qu'il y ait un maximum du tracé qui soit en aérien. La formule qui avait été utilisée à l'occasion de l'intervention de Nicolas Sarkozy le 29 avril de l'année dernière, était de dire que toutes les fois qu'il est possible, nous devons passer à l'aérien.

Cela laissait évidemment le champ à l'étude. Alors l'étude d'évaluation environnementale dont je ne saurais trop vous recommander la lecture, sauf qu'elle fait 800 pages, elle est évidemment sur le Net, puisque c'est une des pièces constitutives du dossier du Grand Paris. Elle montre les endroits où il est possible de passer en aérien, et les contre-indications, car il y a pour des raisons variables d'environnement, de faune, de flore, de topographie, etc., des impossibilités. Il faut donc utiliser cette étude d'évaluation environnementale comme une aide à la décision, une sorte de tamis qui permet en effet d'écarter un certain nombre de bonnes idées, mais de fausses options.

Alors, la deuxième chose, c'est que le principe de tracé du réseau de métro de Grand Paris, c'est de ramasser à la fois un maximum de passagers, et c'est vrai que le passage sur l'A86 est contrariante de ce point de vue là à plusieurs endroits, et surtout de desservir les territoires économiques. Nous avons systématiquement privilégié, au travers de nos réflexions, tout ce qui pouvait maximiser les utilités dans les territoires, dans les communes traversées. Alors pour reprendre l'exemple neutre par rapport à la situation d'ici mais que je donnais tout à l'heure au Nord, il y avait le projet, à un moment donné, de passer sur l'A86 au Nord de Paris.

Puis quand nous regardons effectivement les potentiels de passagers qui peuvent être ramassés, nous nous apercevons que le tracé *in fine* que nous avons proposé, qui a été resitué tout à l'heure sur le schéma, est infiniment plus prometteur de trafic par Gennevilliers et les communes de proximité à l'Ouest notamment, passant par le territoire de Bécon les Bruyères, qu'en passant plus beaucoup au Nord sur l'A86. Nous avons sciemment pour cette raison, enregistré les avis qui se sont exprimés. Et pour notre part, notre religion est faite de ce point de vue là.

Voilà. Je pense qu'il y a eu, il y a un an et demi, beaucoup d'idées qui ont été émises dans le flot de la discussion, mais qu'au fond aujourd'hui, un processus est intervenu. Deux consultations sont intervenues. Nous avons l'étude d'évaluation environnementale. Elle joue comme un tamis, mais d'une aide à la décision qui est extrêmement importante, et puis surtout, maintenant, nous avons une vision claire à la fois des trafics que nous pouvons

escompter au travers de tel ou tel tracé, et nous avons une vision également très claire des potentiels de développement économique des territoires traversés.

François LEBLOND : je voudrais ajouter que sur l'évaluation environnementale, qu'effectivement dans les 38 débats que nous avons eu jusqu'à présent, c'est vrai que le sujet a été peu abordé. Mais c'est très important pour la suite du dossier parce que tant que l'on en est au stade où nous nous situons effectivement, nous ne parlons pas, sauf avec cette dernière question, nous parlons peu de cette question d'évaluation environnementale. Mais quand nous allons arriver à des questions très concrètes sur le terrain, c'est là que ce travail énorme qui a été fait et qui a été remis à notre commission, le 1^{er} septembre dernier, sera particulièrement important.

Marie-Laure JOUSSET : oui sur la gauche, la personne qui attend, voilà.

Judith SHAN, Conseillère municipale de Boulogne-Billancourt : bonsoir. Quand nous regardons le tracé de la ligne rouge, nous nous apercevons qu'il y a des endroits où les interstations sont un petit peu plus resserrées qu'à Boulogne-Billancourt. Alors c'est peut-être l'effet de l'échelle où notamment quand nous regardons vers Arcueil Cachan, Bagneux-Châtillon Montrouge. Boulogne-Billancourt, vous l'avez décrit tout à l'heure, c'est quand même une ville qui a aujourd'hui 115 000 habitants, qui est appelée à en avoir beaucoup plus. Est-ce que finalement, nous n'avons pas une opportunité unique - et là pour rejoindre des demandes qui ont été faites sur la liaison Sud au Nord qui permettent de rejoindre le Pont de Saint Cloud, parce qu'aujourd'hui, c'est quand même un vrai défi d'aller du Pont de Sèvres au Pont de Saint-Cloud - d'avoir deux arrêts et non pas un seul, le premier étant donc soit au Pont de Sèvres, soit sur l'Île Seguin. Je pense que l'on saura trouver l'endroit le plus pratique pour le piéton, et qui sera adéquat. Et le deuxième au rond-point Rhin et Danube, où nous avons le maillage avec la ligne 10 qui permet quand même aux Boulonnais du Nord d'aller directement dans le centre de Paris et ensuite de rejoindre, et puis 9 lignes de bus aussi à cet endroit. Cela permettrait ensuite d'avoir non pas une station à Saint-Cloud Transilien tel que c'est prévu, mais à la station Val d'Or, ce qui permet d'une part l'interconnexion avec le T2 qui aujourd'hui, nous l'avons remarqué à plusieurs moments de la soirée, n'est pas assurée. Et d'autre part, elle présente quand même un avantage au Val d'Or, c'est que, oui c'est ça, le T2 n'est qu'à 250 mètres du Transilien, alors que sur la station Saint Cloud tout court, c'est à 450 mètres. Cela fait quand même une grosse différence pour le piéton. Et nous aurions un tracé à peu près similaire, décalé un tout petit peu de la gare de Saint Cloud. Je pense que l'on en parlera peut-être demain. Mais cela permettrait quand même à Boulogne qui est une grande ville, nous l'avons dit, particulièrement riche en emplois, en équipements à desservir... Je pense que ce serait quand même justifié d'obtenir deux gares. Et c'est une opportunité. Puisque l'on est sur des travaux, allons-y. C'est un peu dommage d'attendre d'autres types de transports qui viendraient se greffer sur celui-ci.

Applaudissements

Isabelle RIVIERE : nous comprenons bien vos attentes. Il n'y aura qu'une cinquantaine de gares pour toute l'Île-de-France. C'est quand même extrêmement complexe de proposer,

quand bien même la commune est comme la vôtre et comme vous l'avez dit, une commune d'importance, puisque je pense qu'on l'a montré dans notre présentation et que l'on est tout à fait conscients du territoire sur lequel nous sommes, il est quand même extrêmement coûteux d'implanter des gares. Et donc la gare là où nous la présentons nous paraît être nécessaire. Après, suffisante, il faut toujours Effectivement d'autres moyens de transport. En tout état de cause, la société du Grand Paris présente une proposition de gare.

Ensuite, pour répondre à votre question, sur le Val d'Or, il n'y a pas toutes les connexions avec le Transilien, alors qu'à Saint-Cloud, oui. Tous les arrêts se font à Saint-Cloud. Et c'est la raison pour laquelle demain, enfin si vous venez au débat, nous en parlerons. Et c'est la raison pour laquelle, nous avons proposé la gare à Saint-Cloud, pour avoir cette connexion-là.

On comprend bien qu'effectivement deux gares... Mais quand nous avons été sur la commune d'Issy les Moulineaux, nous avons eu la même demande. Et je pense que l'on pourrait le faire tout le long du parcours de la ligne, qu'elle soit verte, que ce soit la partie Nord des Hauts-de-Seine, ou sur la partie Sud. Quand nous avons été à Issy les Moulineaux, il est ressorti très fermement peut-être trois propositions de gares. Il y en avait une sur le Fort d'Issy. Il y en avait une à Léon Blum. Et là où nous l'avions posé aux Moulineaux. Nous avons la même réponse sur tous les territoires à des propositions que nous faisons, d'une implantation d'une gare. Parce que comme vous l'avez vu, et d'ailleurs cela nous est souvent reproché, nous avons des infrastructures d'envergure, avec des quais de 120 mètres de longs, des trains capacitaires de 1 000 personnes. Elles ne correspondent pas aux projets que l'on nous oppose souvent, et font qu'effectivement, nous avons un projet qui correspond à 21 milliards d'euros. Nous serions ravis de pouvoir proposer un nombre de gares bien plus important. Je ne suis pas sûre que nous soyons en capacité de pouvoir le financer. Nous faisons des propositions qui nous semblent les plus intéressantes. Encore une fois, il nous est arrivé d'arriver sur des territoires, et que l'on attire notre attention sur d'autres secteurs de la ville qui semblent être plus importants ou plus intéressants pour les habitants. Nous l'avons pris en compte, comme l'a dit Marc VERON. Nous l'avons fait sur Issy les Moulineaux. Nous avons proposé une connexion au T2 aux Moulineaux. Et en fait, il est ressorti du débat public que la connexion la plus intéressante était à Léon Blum. Nous essayons au maximum d'être à votre écoute, mais en restant dans une équation financière qui soit supportable pour que nous puissions avoir un réseau qui, lui, soit efficace le plus rapidement possible puisque comme nous l'avons entendu ce soir, il faut faire vite.

Marie-Laure JOUSSET : merci beaucoup. Avant que le Président ne close le débat, nous allons prendre encore deux questions, une à gauche et une à droite. Est-ce que quelqu'un à gauche veut poser une question ? Non ? Alors au centre peut-être ? A droite ? Voilà. Monsieur.

Damien FELD, habitant du nouveau quartier Rive de Seine : oui, bonjour. Tout au début de la présentation, vous nous avez sollicité pour savoir exactement où nous souhaitions avoir la station qui serait potentiellement au Pont de Sèvres. Est-ce qu'il serait possible de zoomer

sur ce quartier-là, et de savoir où exactement pourrait être installée la station, à savoir plutôt sous la gare routière ou alors plutôt sous le Carrefour Market par exemple, ou alors un peu plus décentrée près du Square Renault, ou même sous le Parc du Nouveau Trapèze ?
Merci.

Isabelle RIVIERE : je pense que l'on ne peut pas faire de zoom sur la carte que l'on vous a proposée ce soir. Nous allons vraiment réfléchir plus finement à l'implantation de cette gare. Nous savons simplement l'orientation qu'elle doit prendre pour traverser la Seine. Nous avons regardé évidemment le sous-sol. Cela faisait partie de l'étude stratégique et environnementale. Nous voyons à peu près l'inclinaison qu'elle devra avoir pour traverser la Seine dans les meilleures conditions, pour pouvoir rejoindre Saint Cloud. Il faudra vraiment que l'on regarde assez finement. Et justement, ce sera le travail que l'on aura à faire prochainement, pour justement qu'il y ait le meilleur maillage possible avec la gare routière, avec en sous-sol, la ligne 9 du métro, puisqu'il y a les infrastructures qui sont présentes. Il faudra que l'on réfléchisse à la meilleure implantation et orientation possible. Mais aujourd'hui, nous n'en sommes pas là. Nous avons déjà des études, mais pas suffisantes, et nous attendions vraiment de toute façon le débat de soir et les conclusions du débat de ce soir pour pouvoir aller au-delà, et savoir exactement l'implantation de la gare.

Marie-Laure JOUSSET : merci bien, et la dernière question, voilà, à vous.

Agnès BANCHE, Conseillère municipale de Boulogne-Billancourt : je vous remercie. Il y avait un point que j'aurais aimé connaître, et peut-être que vous l'avez pris en considération, à savoir l'extrême augmentation des coûts du logement. Et si nous regardons notre ligne rouge, en fait tous les gens qui habitent sur la ligne rouge sont obligés d'avoir des revenus importants, parce que les coûts du logement sont très proches de l'impossible. Et je vois bien que l'on va pouvoir avoir des travailleurs qui vont venir dans notre bassin d'emplois GPSO. Ils viendront du Nord, où ils viendront de l'Est avec notre système. Mais comme il va coûter 23,5 milliards et peut-être même plus, je voudrais être sûre que le Grand Paris prend en considération que les réseaux rayonnant ne doivent pas être laissés à l'abandon jusqu'en 2023, parce que l'on aura un vrai problème. Les 113 000 habitants de Boulogne, il y a bien 80 000 emplois, mais ils ne travaillent bêtement pas tous à Boulogne. A Issy les Moulineaux, il y a plus d'emplois que d'habitants, et donc il faut faire venir les gens. Et dans ce bassin d'emplois, nous allons avoir des problèmes. L'hôpital Ambroise Paré ne trouve pas d'infirmières. Elles ne sont pas assez payées pour se loger dans tout ce coin là. Et je voudrais être sûre que ce point qui est en train d'évoluer est bien pris en considération.

François LEBLOND : nous prenons la dernière question.

Marie-Laure JOUSSET : nous prenons une dernière question à droite.

Hélène SADIÈRE, Habitante de Boulogne-Billancourt : oui bonjour. J'ai une question toute simple à poser en tant que Boulonnaise. Je ne comprends pas le tracé de Boulogne jusqu'à La Défense, à savoir que le Grand Paris, il est là pour relier les banlieues qui ne sont pas reliées entre elles actuellement. Et comme nous savons tous, de Boulogne à La Défense,

nous mettons moins de 15 minutes via le T2 et le T3, et nous sommes à 20 minutes de Porte d'Ivry. Le problème, pour moi, ne se pose pas pour Boulogne, puisque notre ville, elle est déjà encore chargée et alourdie par les transports en commun, par les voitures et tout. Je ne comprends pas cette portion-là puisqu'il y a déjà le T2, et les autres trains. Voilà, merci.

Isabelle RIVIERE : par rapport au T2, nous nous réjouissons de l'existence de ce mode de transport à tel point, et je pense que vous vous êtes réjouis à tel point, qu'en fait, c'est un mode de transport qui vit déjà quelques difficultés pour ceux qui l'empruntent au quotidien, parce que justement, pour y rentrer dans de bonnes conditions, c'est un petit peu compliqué. Ça, c'est le premier point. Il faut aussi désaturer le T2 qui est déjà arrivé quasiment à saturation.

Il faut déjà faire quelque chose. Nous y arrivons en 22 minutes à La Défense. Nous mettrons quant à nous 8 minutes pour rejoindre La Défense. C'est une demande, en fait, des acteurs économiques et puis aussi des habitants qui vont effectivement travailler sur cette portion du territoire là. Mais par contre, elle n'a pas que cette utilité. Nous descendons aussi, quand vous regardez la ligne rouge, au-delà de Boulogne, nous descendons et nous allons relier d'autres départements, et puis même le Sud du département.

Aujourd'hui, pour aller de Gennevilliers à Bagneux, c'est quand même la croix et la bannière. Quand vous allez aussi à Anthony, c'est quand même la croix et la bannière. En fait, notre réseau, il n'a pas que l'utilité de pouvoir rapprocher vos zones d'habitation des zones d'emplois, mais il aussi une vocation à pouvoir desservir, au-delà de Boulogne, la partie Sud du département. Et ça, c'est fait aujourd'hui par la ligne rouge, et ce n'est pas fait par d'autres modes de transport. Pour nous, il a une vraie utilité sachant, comme je vous l'ai dit, que la capacité des trains est de 1 000 personnes. Ce n'est absolument pas le cas du tramway qui n'a pas la même vocation. C'est normal. En fait, ce ne sont pas des modes de transport qui sont à mettre en opposition. Il y a une capillarité qui se fait avec le T2, très fine. Le métro du Grand Paris a une vocation à desservir beaucoup plus rapidement et avec un nombre de personnes beaucoup plus important à l'intérieur des trains. C'est pour la première question. Sur le logement ?

Marc VERON : oui, enfin sur le logement. Je comprends de votre question. Il y a deux aspects. D'abord, nous améliorons l'accessibilité d'une manière claire, et cela vous a été évidemment présenté tout à l'heure. C'est l'objectif tout de même, l'un des objectifs majeurs que nous poursuivons au travers de ce réseau de métro. Pour le reste, il ne fait pas de doute qu'à partir du moment où nous ouvrons une gare, nous créons un pôle d'attractivité nouveau. Et à partir de là, bien entendu, il y a de l'investissement sous la forme de développement économique, sous la forme de logement, etc.

Alors il y a une disposition de la loi du 3 juin dernier qui permet un certain niveau et même un niveau profond de concertation entre l'État et les collectivités locales à travers ce que l'on appelle un « contrat de développement territorial », de manière à ce que des équilibres puissent être trouvés dans la nature des projets autour des gares.

Alors, je ne décris pas longuement ce dispositif, mais je rappelle que c'est une option forte qui est ouverte. Bien entendu, ce n'est qu'une option. Les communes ne sont pas tenues de passer par une négociation et par une conclusion d'un tel contrat, mais c'est une manière de programmer de façon concertée, sur une période longue, les projets, et notamment les équipements publics qui accompagnent ces pôles nouveaux qui se créeront autour des gares. Alors, après sur les niveaux de prix du logement, c'est vrai qu'à partir du moment où nous avons une gare de proximité, il y a un mouvement que nous connaissons bien, qui est le renchérissement de la valeur des terrains et de l'immobilier. C'est tout à fait certain.

François LEBLOND : oui mais ça, nous l'apporterons dans d'autres... Mettons que vous... Nous en reparlerons notamment peut-être à Saint Cloud, puisque l'on aura la chance d'avoir le STIF à Saint Cloud. Mesdames et Messieurs, je vais mettre fin à cette rencontre de ce soir en vous remerciant beaucoup d'être... Voilà. Comme vous avez déjà applaudi, je ne vais pas continuer, et je vous souhaite une bonne nuit.

Fin de la réunion à 22 heures 58