



LIGNE 15 | OUEST

PONT DE SÈVRES <> SAINT-DENIS PLEYEL

CONCERTATION

du 11 juin au 12 juillet 2014

Compte rendu de la réunion publique

**Théâtre André Malraux,
Rueil - Malmaison**

- Gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien »
- Gare de Nanterre La Boule

25 juin 2014 – 19h

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

La réunion publique a duré **2h20**, de 19h10 à 21h30 et a rassemblé près de **280 personnes**.

En tribune, les intervenants étaient les suivants :

- **La SGP** : Philippe YVIN, président du directoire, Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales et Xavier DUCLAIR, directeur de projet
- **Le garant** nommé par la CNDP : Jean-Yves AUDOUIN

Antoine DUPIN, directeur des relations territoriales à la SGP, a animé la réunion.

Introduction

Accueil

Antoine DUPIN accueille les participants et les remercie de leur présence. Il indique que la réunion se tient sous le contrôle attentif de Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation désigné par la Commission nationale du débat public. Il annonce que, pour sa restitution, la réunion est enregistrée et qu'un photographe est également présent en invitant les participants qui ne souhaitent pas être photographiés à se faire connaître.

Patrick OLLIER, ancien ministre, député-maire de Rueil-Malmaison, se dit heureux d'accueillir cette réunion publique de concertation avec Patrick JARRY, maire de Nanterre, et Jean-Louis TESTUD, adjoint au maire de Suresnes Christian DUPUY, étant retenu par une autre réunion. Il souligne que la gare dont il est question aujourd'hui est celle de Rueil – Suresnes « Mont Valérien », qui intéresse les deux communes. Il indique qu'il est important pour la ville de Rueil-Malmaison d'avoir ce transport comme il l'a confié plusieurs fois à Philippe YVIN, dont il salue la présence. En effet, il rappelle que la commune de Rueil-Malmaison n'est desservie que par une station de RER, au nord. Il salue également Xavier DUCLAIR et Isabelle RIVIERE, avec qui les élus du territoire ont eu de nombreuses réunions fructueuses. Il indique que le conseil municipal de Rueil-Malmaison a, lors de cette réunion publique, validé le projet de la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien ». Il souhaite que la concertation s'engage ce soir avec franchise. Il remercie les participants pour être venus aussi nombreux.

Patrick JARRY, maire de Nanterre, indique que la réunion publique porte également sur la gare de Nanterre La Boule, qui est d'autant plus importante pour les habitants qu'elle n'était pas prévue dans le projet initial. Il souligne que si la commune dispose déjà de 3 gares RER – et bénéficiera également d'une nouvelle gare à La Défense grâce à la ligne 15 ouest –, la gare de Nanterre La Boule sera très intéressante pour les habitants, car il s'agit bien d'une gare qui desservira des habitants résidant déjà à proximité et non d'une gare implantée en zone peu urbanisée. Il précise que d'autres projets sont menés en parallèle, comme le tramway qui desservira Nanterre La Boule, le centre-ville de Rueil-Malmaison et de Bougival. Il appelle à préparer les communes de la Communauté d'agglomération du Mont Valérien à l'arrivée du Grand Paris Express et souhaite que la concertation soit poussée le plus loin possible. Il se dit très heureux que cette concertation s'engage aujourd'hui autour des gares et remercie la SGP de l'organiser.

Présentation de la concertation et de la réunion

Antoine DUPIN remercie le maire de Rueil-Malmaison de son accueil et les services municipaux pour avoir facilité l'organisation de la réunion. Il rappelle que le débat de ce soir sera centré sur les futures gares du Grand Paris Express « Rueil – Suresnes "Mont Valérien" » et « Nanterre La Boule ». Il indique, de plus, qu'à la différence du débat public de 2010, il n'est plus question de l'opportunité du projet, mais d'ajuster les phases ultérieures des études et d'enrichir le projet en prévision de l'enquête publique prévue au printemps 2015. Toutes les remarques, avis et interrogations sont donc bienvenus à propos des fonctionnalités des gares, de leur architecture, de la méthode constructive ou encore du déroulement des travaux.

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

Pour répondre le plus largement possible aux questions, la Société du Grand Paris propose trois possibilités :

- une phase de questions/réponses, après l'exposé des intervenants
- une urne à l'entrée de la salle pour déposer des questions écrites sur les papiers distribués par les hôtesses,
- le site internet affiché à l'écran : www.ligne15ouest.fr

Philippe YVIN, président du directoire de la SGP, remercie les maires de Rueil-Malmaison et de Nanterre pour leur accueil et le travail qu'ils effectuent pour ce projet.

Il présente les membres de la tribune :

- Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation nommé par la CNDP
- Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales
- Xavier DUCLAIR, directeur de projet

Il souligne l'importance qu'accorde la SGP à la concertation, en rappelant que des réunions de ce type ont eu lieu dans toute l'agglomération parisienne depuis le début du projet et qu'une concertation similaire est en cours pour le prolongement de la ligne 14 au sud. Ces réunions, qui ne sont pas obligatoires, sont très importantes car elles permettent à la SGP de recueillir les premières remarques et propositions avant de rentrer dans la phase plus codifiée de l'enquête publique en 2015, qui permettra d'obtenir en 2016 une déclaration d'utilité publique indispensable à la poursuite du projet. Il estime nécessaire d'écouter les citoyens avant d'élaborer le dossier d'enquête publique.

Un film de quelques minutes est projeté à la salle. Il présente les objectifs du Nouveau Grand Paris, le calendrier du Grand Paris Express et le cadre de la concertation.

Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation nommé par la CNDP, présente sa mission. Il explique que la concertation est continue et permanente : depuis janvier 2011, fin du débat public concernant le réseau de transports publics du Grand Paris et le 6 mars 2013 avec le lancement du Nouveau Grand Paris, la SGP, maître d'ouvrage du Grand Paris Express, a mené de nombreuses réunions avec les élus, les associations, les opérateurs. Cette phase de concertation « renforcée » est organisée en amont de l'enquête publique pour préparer l'élaboration du dossier d'enquête publique. Il rappelle le dispositif : 5 réunions publiques, des panneaux d'exposition, des dépliants.

Pendant cette période d'études et de réalisation, la loi prévoit que la SGP informe la Commission nationale du débat public (CNDP) des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre.

La CNDP est une autorité administrative indépendante, présidée aujourd'hui par Christian LEYRIT, chargée par la loi « d'émettre tout avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public » pour tous projets publics ou privés ayant un impact significatif sur l'environnement.

Dans le cas présent, le débat public ayant eu lieu, la CNDP a validé le dispositif d'information proposé par le maître d'ouvrage (SGP) et, sur sa demande, a désigné une personne indépendante de l'ensemble des acteurs du projet pour être garante de la mise en œuvre des modalités d'information et de concertation validées par la CNDP.

Jean-Yves AUDOUIN est ce garant ; il respectera quatre principes :

- Neutralité et indépendance totale vis-à-vis des acteurs du projet ;
- Transparence, les arguments et propositions émises seront retranscrits sans interprétation ;
- Argumentation, il poussera les intervenants à argumenter leurs propositions afin de leur donner du poids ;
- Égalité de traitement lors des prises de paroles, chacun, quel qu'il soit et quel que soit son statut, doit pouvoir s'exprimer.

Dans un premier temps, il a veillé à ce que les informations diffusées au travers des différents supports soient fiables, de qualité et compréhensibles par tous et à s'assurer que les meilleures dispositions ont été prises pour la diffusion de l'information.

Puis, pendant le temps des réunions publiques, il favorisera l'expression du public et veillera à la qualité (complétude et fiabilité) des réponses apportées par les intervenants aux questions.

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

Enfin, à l'issue de la concertation, il rédigera un rapport remis à la CNDP. Ce rapport sera public, consultable par tous sur le site de la CNDP et sur celui de la SGP. Il sera intégré au dossier d'enquête publique.

Il rappelle qu'il est possible de le contacter par mail (jyaudouin@orange.fr) pour évoquer la qualité de la concertation uniquement et non sur le projet, le garant ne se prononçant pas sur le fond du projet.

Le projet de ligne 15 ouest

Le Grand Paris Express

Philippe YVIN précise que le Nouveau Grand Paris comporte deux volets : le plan de mobilisation, piloté par le Président de la Région Ile-de-France et du STIF et qui vise la modernisation et l'extension du réseau existant (prolongement du RER E ou de la ligne 11 du métro par exemple), et le Grand Paris Express, qui crée plus de 200 km de métro automatique de banlieue à banlieue, entre 2020 et 2030. Au total, 4 nouvelles lignes et 69 nouvelles gares (plus 3 sur le prolongement de la ligne 11 à Noisy-Champs) seront créées ; l'ensemble contribuera à l'amélioration de l'ensemble du réseau de transport. La colonne vertébrale de ce réseau permettra de relier Paris à ses aéroports, Roissy et Orly et participera au développement de l'attractivité de la région Ile-de-France. Les nombreuses correspondances avec le réseau existant (RER, Transilien, métro...) créées avec le Grand Paris Express permettront aux Franciliens comme aux personnes extérieures à la région parisienne de gagner du temps dans leurs trajets en petite couronne. Il estime qu'il s'agit d'un projet d'intérêt national, bénéfique pour l'économie du pays, au-delà de l'Ile-de-France.

Le Grand Paris Express poursuit quatre objectifs :

- Alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes ;
- Offrir des déplacements plus faciles, en assurant la desserte du territoire en transport en commun ;
- Favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant les territoires ; c'est l'objectif notamment de la ligne 16, qui permettra par exemple aux habitants de Clichy-Montfermeil de se rendre aisément à Roissy ;
- Soutenir le développement économique et l'emploi.

Ce grand projet est mis en œuvre par la SGP, maître d'ouvrage, en partenariat avec les acteurs nationaux et locaux concernés, en particulier avec le STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, la RATP, gestionnaire de l'infrastructure et futur exploitant de la Ligne 14 Sud, les élus locaux et les associations.

Philippe YVIN revient sur les retombées économiques du Grand Paris Express. C'est un moteur formidable pour l'emploi, en phase chantier, avec 15 à 20 000 emplois directs créés par an, 2/3 dans les travaux publics et 1/3 dans les industries ferroviaires, et à terme avec la création au minimum de 115 000 jusqu'à 315 000 emplois induits (en plus de l'évolution naturelle).

Parallèlement à la mise en œuvre du Grand Paris Express, qui sera en connexion avec le réseau existant, la SGP contribuera au financement du plan d'amélioration des transports à hauteur de 2,9 milliards d'euros. Pour financer cet investissement, la SGP dispose de recettes fiscales affectées, des recettes en propre qui garantissent la pérennité de l'investissement : une fraction de la taxe locale sur les bureaux, la taxe spéciale d'équipement et une composante de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux. Au total, la SGP perçoit ainsi plus de 500 millions d'euros de recettes fiscales affectées par an depuis 2014. La SGP aura également recours à l'emprunt, dans un second temps, qu'elle remboursera avec les ressources fiscales affectées, les redevances d'usage payées par les exploitants une fois les lignes mises en service et les recettes complémentaires tirées notamment de l'exploitation commerciale des gares. Philippe YVIN précise qu'une mission d'évaluation a été mise en place par l'Assemblée nationale qui auditionne très régulièrement les responsables de la Société du Grand Paris pour vérifier l'avancement du projet.

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

La ligne 15 ouest

Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales, rappelle que le Grand Paris Express est une réponse à trois objectifs cruciaux issus du débat public de 2010 : disposer d'une liaison entre le nord et le sud des Hauts-de-Seine ; être connecté rapidement aux aéroports de Roissy, Orly et du Bourget ; relier les pôles d'emploi et d'habitat des Hauts-de-Seine. Elle souligne que le département des Hauts-de-Seine est concerné par trois grands rendez-vous du Grand Paris Express :

- En 2020, la partie sud de la rocade, avec 5 nouvelles gares ouvertes au public dans les Hauts-de-Seine : Bagneux M4, Châtillon-Montrouge, Fort d'Issy-Vanves-Clamart, Issy RER et Pont de Sèvres ;
- En 2020 également, l'arrivée d'Eole constituera aussi une étape importante pour les Hauts-de-Seine, avec la desserte du pôle d'affaires de la Défense et de la ville de Nanterre – la SGP contribue à ce projet à hauteur d'1 milliard d'euros ;
- En 2025, la partie ouest de la rocade sera mise en service entre Pont-de-Sèvres et Nanterre, avec 4 nouvelles gares construites dans les Hauts-de-Seine : Saint-Cloud, Rueil-Suresnes « Mont Valérien », Nanterre La Boule et Nanterre La Folie en terminus provisoire.
- En 2027, la partie ouest de la rocade jusqu'à Saint-Denis Pleyel s'achèvera avec la création de 5 autres gares : la Défense, Bécon-Les-Bruyères, Bois-Colombes, Les Agnettes et Les Grésillons ; et sur la ligne 18, la gare d'Antony-pôle sera créée.

Elle indique qu'il sera alors possible, en effectuant une correspondance, de rejoindre aisément les aéroports, celui d'Orly avec la ligne 14 au sud, celui de Roissy CDG avec la ligne 17 au nord.

La ligne 15 ouest, longue de 20 km et entièrement souterraine, s'insérera sous des secteurs urbains particulièrement denses et déjà bien connectés au réseau de transport en commun existant. Elle comptera 9 nouvelles gares. Parmi elles, 3 ont été rajoutées à la demande des élus et des participants au débat public de 2010-2011 : la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien », initialement, située à Rueil-Malmaison ; la gare de Bois-Colombes ; la gare de Nanterre La Boule, dont le caractère optionnel a été levé par la décision gouvernementale du 6 mars 2013.

A l'horizon 2030, lorsque le réseau sera achevé, la ligne 15 ouest accueillera un trafic d'environ 600 000 voyageurs par jour pour 9 gares. A titre de comparaison, au même horizon, le trafic sur la ligne 15 sud sera de l'ordre de 600 000 à 800 000 voyageurs par jour, pour 16 gares. Onze communes sont concernées par le projet. La ligne 15 ouest sera au service de 4 départements franciliens : les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis, les Yvelines et le Val d'Oise. Toutes les gares de la future ligne seront en correspondance avec des lignes de métro, RER, tramway et Transilien, à l'exception de la gare de Rueil Suresnes « Mont Valérien », dont l'implantation a été motivée par l'absence de métro dans les quartiers des Hauts de Rueil et des Hauts de Suresnes. La ligne 15 ouest desservira deux pôles de transport majeurs à l'échelle de l'agglomération parisienne : La Défense et Saint-Denis Pleyel. Ces nombreuses correspondances permettront aux usagers du Grand Paris Express de réaliser des gains de temps conséquents sur leurs trajets quotidiens.

Isabelle RIVIERE explique qu'un travail très conséquent a été réalisé entre 2010, année du débat public, et aujourd'hui, avec l'ensemble des partenaires de la SGP : les élus et les acteurs du transport de voyageurs. Elle souligne que ce travail, qui se poursuit, a permis notamment d'obtenir les gares de Rueil-Suresnes Mont Valérien et de Nanterre La Boule, grâce à la mobilisation des élus et des citoyens. Elle indique que les élus sont étroitement associés à l'avancement du projet au sein des comités de pilotage, dédiés à chaque gare, permettant d'examiner avec l'ensemble des partenaires les meilleures solutions techniques, urbaines et environnementales pour l'implantation et l'insertion des gares. Depuis début 2011, 80 réunions rassemblant tous les partenaires se sont tenues sur les 9 gares de la ligne 15 ouest.

Par ailleurs la SGP intervient à la demande des élus lors des conseils municipaux ; elle répond également aux différentes interrogations des habitants et des associations, à l'occasion de réunions de quartier ou lors de réunions publiques. Un site internet dédié est également disponible pour répondre à toutes les questions.

Enfin, elle rappelle qu'après le débat public de 2010-2011, la SGP a mené des études préliminaires qui ont porté sur l'implantation des gares, leur intégration dans l'espace existant, la délimitation des emprises

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

nécessaires ou encore la définition du fonctionnement intérieur de la gare. Aujourd'hui, la SGP revient vers les citoyens dans le cadre de la concertation renforcée afin de partager le résultat de ces études. Elle sollicite les remarques, avis et interrogations qui viendront nourrir l'élaboration du projet de dossier d'enquête publique qui sera mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique, prévue pour le printemps 2015. Cette dernière étape, essentielle pour la poursuite du projet, doit permettre d'obtenir la déclaration d'utilité publique du projet, autorisant le démarrage des travaux.

En parallèle, la SGP va procéder à l'identification et à l'acquisition des volumes en sous-sol nécessaires au passage du tunnel, ainsi que des emprises en surface dont elle a besoin pour l'implantation des nouvelles gares et des équipements annexes du tunnel. Début 2015, les études de maîtrise d'œuvre pourront démarrer. Elles permettront de préparer la phase travaux qui débutera mi-2018 pour une mise en service en deux temps :

- En 2025, le tronçon allant de Pont de Sèvres à Nanterre La Folie, en terminus provisoire.
- En 2027, le tronçon allant de Nanterre La Folie à Saint-Denis Pleyel.

Le Grand Paris Express près de chez vous

Xavier DUCLAIRIOR présente les gares de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » et de Nanterre La Boule. Ces deux gares souterraines sont situées sur un territoire aujourd'hui très peu desservi par des transports en commun lourds, c'est-à-dire pouvant accueillir un grand nombre de passagers. La future gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » est située à proximité de la place du 8 mai 1945 où convergent la rue Gallieni et la rue des Bons raisins. Elle s'implantera en partie sur les terrains de l'OTAN et en partie sur des terrains appartenant à la ville, à l'arrière de la mairie annexe du Mont Valérien. La future gare de Nanterre La Boule est, quant à elle, située à proximité immédiate de la place de La Boule à Nanterre. Cette gare sera concernée par le prolongement, en cours d'étude, du tramway T1 entre la Garenne-Colombes et Rueil-Malmaison, qui sera en correspondance avec le Grand Paris Express. Ces gares seront parfaitement intégrées au réseau de transports existant, notamment les lignes de bus dont certaines pourront être réorganisées pour assurer au mieux la correspondance avec les gares du Grand Paris.

La gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien »

Le quartier desservi par la gare de Rueil-Suresnes « Mont Valérien » est composé notamment de résidences collectives – dont la cité jardin de Suresnes – et de sites industriels en mutation. La gare s'implante d'ailleurs en grande partie à proximité du site du futur éco-quartier de Rueil-Malmaison, sur les anciens terrains de l'OTAN. Le site d'implantation de la gare a été trouvé grâce à l'étroite collaboration établie entre les villes de Rueil-Malmaison, de Suresnes et la SGP.

La future gare du Grand Paris Express est également porteuse de fortes perspectives de développement pour le plateau du Mont Valérien. Elle est entourée d'équipements publics tels que l'école primaire Robespierre, le Collège des Bons Raisins, le lycée Gustave Eiffel, le Gymnase Alain Mimoun ou encore la Paroisse Notre-Dame de la Compassion. Le fort du Mont Valérien et son parc font également partie du paysage de cette future gare.

En termes d'organisation, la gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien » sera implantée le long de la rue Gallieni, derrière la mairie annexe. Le volume souterrain de la gare, qui comprendra 4 niveaux, sera surmonté d'un bâtiment sans étage élaboré en collaboration avec le cabinet d'architecte en charge du projet d'éco-quartier. Deux accès sont prévus, l'un côté sud, au plus proche de la place du 8 mai 1945, l'autre côté nord, près de la rue des Géraniums. Le tunnel du métro sera situé à environ 20 mètres de profondeur. Les quais, longs de 108 mètres, seront accessibles à tous, grâce à des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

La gare Nanterre La Boule

Le quartier desservi par la gare de Nanterre La Boule est composé de résidences collectives et individuelles ; on y trouve également des zones en plein développement, comme la ZAC Centre Saint Geneviève ou l'îlot des suisses. Elle se situe à proximité d'un nœud routier, la place de la Boule, et du centre-ville de Nanterre. La gare se trouve également à proximité d'équipements publics structurants comme le lycée polyvalent Louise Michel ou les lycée et collège Joliot-Curie, sans oublier la mairie de Nanterre. Elle permettra également de desservir les quartiers nord-est de Rueil-Malmaison. Le site d'implantation de la gare a été trouvé grâce à l'étroite collaboration de la ville de Nanterre avec la SGP.

Le bâtiment de la gare est situé sur le parking en plein air de Décathlon. Elle sera réalisée sous l'avenue Joliot-Curie. Le tunnel se situera également à une profondeur de 20 mètres. De même, la partie souterraine comprendra 4 niveaux et les quais seront accessibles à tous par des escaliers mécaniques et des ascenseurs.

Les ouvrages

En plus de la gare, **Xavier DUCLAIR** souligne que des ouvrages sont nécessaires au bon fonctionnement de la ligne de métro, en toute sécurité :

- Le tunnel est conçu pour faire circuler les trains, en souterrain, à une vitesse de pointe de 120 km/h, ce qui impose des contraintes importantes pour son tracé.
- Les puits de ventilation et d'accès des pompiers permettent le désenfumage du tunnel et l'évacuation des blessés en cas d'incident ; ils sont implantés tous les 800 mètres au plus, conformément à la réglementation.
- Pour l'ensemble de la ligne 15, la maintenance sera assurée sur un site localisé à Champigny dans le Val-de-Marne.

Les travaux

Xavier DUCLAIR indique que la quasi-totalité du tunnel sera réalisé avec un tunnelier. Cette technique de creusement permet de réaliser l'infrastructure en réduisant considérablement les gênes pour les riverains du projet, car celui-ci creuse en profondeur et nécessite peu d'emprise en surface.

L'utilisation du tunnelier garantit la stabilité du terrain situé au-dessus du tunnel et en fait la technique la plus sûre. Le tunnelier est introduit dans un ouvrage, qui permet également l'évacuation de tous les déblais. Les 20 km que compte la ligne 15 ouest seront réalisés à l'aide de deux tunneliers dans les Hauts-de-Seine.

Pour préparer ces travaux, la SGP a pris en compte l'ensemble des enjeux environnementaux et conduit de nombreuses études sur ces différents enjeux. Ces études environnementales – sondages de sols, prospections écologiques, modélisations des fonctionnements des nappes d'eau souterraines, ... – viennent alimenter les études de conception des différents ouvrages (tunnels, gares, ouvrages de sécurité, organisation des chantiers...), de façon à employer des méthodes de construction adaptées et réalistes. S'agissant plus particulièrement de la ligne 15 ouest, certains enjeux environnementaux font l'objet d'une attention particulière, notamment en matière d'hydrogéologie et de risque d'inondation, avec la présence de la boucle sud de la Seine au niveau de Boulogne et celle du nord au niveau de Gennevilliers. Le territoire de la ligne 15 ouest comporte également des sites naturels remarquables, comme la Seine et ses berges ou le parc de Saint-Cloud. À ce titre, la SGP s'est engagée dans une campagne d'inventaires faunistiques et floristiques sur tous ces sites identifiés pour préserver les espèces, en phase chantier comme en phase d'exploitation. Des campagnes de sondages géotechniques et de mesures des niveaux de pollution permettront à la SGP de mieux connaître la nature du sous-sol concerné.

Compte tenu de l'ampleur du projet et donc des quantités de déblais à évacuer, un schéma directeur d'évacuation des déblais a été élaboré, qui tient compte de l'équilibre territorial et veille à l'évacuation des déblais au plus près de leur zone de production. Ce plan recense tous les centres de stockage et de traitement des déblais, les grandes orientations en matière de type d'évacuation, par le fleuve, le train, la route, ainsi que les secteurs de destination pour ces déblais. L'objectif est de diminuer la gêne sur les territoires et les riverains, lors de l'évacuation de ces déblais, en recherchant le transport par péniche ou

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

train lorsque cela est possible, et en privilégiant l'utilisation des grands axes de circulation, s'il n'est pas possible d'évacuer les déblais autrement que par camions.

Un travail de réduction des gênes est également réalisé, très en amont avec les maîtres d'œuvre afin d'agir sur les méthodes de réalisation si besoin. Ce travail sera complété par des échanges avec les riverains et une communication adaptée à chaque chantier.

Les acquisitions foncières

Isabelle RIVIERE présente le dispositif d'acquisitions foncières de la SGP. Ces acquisitions concernent environ 800 parcelles, dont 10 % seulement en surface, pour l'intégralité de la Ligne 15 ouest. Ces emprises accueilleront les gares et les puits de sécurité. La SGP a veillé à planter, autant que faire se peut, ces ouvrages sur des emprises publiques, qui représentent un quart des parcelles concernées par la ligne 15 ouest.

Pour acquérir des propriétés privées, la SGP a mis en place un processus de négociations amiables afin de réduire autant que possible le recours à l'expropriation. La SGP désignera un opérateur foncier au dernier trimestre 2014 : il prendra contact avec chaque propriétaire directement concerné par le projet.

Pour réaliser le tunnel de la Ligne 15 ouest, entièrement en souterrain et à grande profondeur, la SGP achètera aux propriétaires, le volume de sous-sol nécessaire au passage du tunnel.

Les performances du Grand Paris Express

Isabelle RIVIERE termine la présentation en détaillant les performances du futur métro, conçu pour transporter un grand nombre de voyageurs à une vitesse élevée. La ligne 15 sera ainsi en mesure d'accueillir jusqu'à 1 000 voyageurs par train toutes les 3 à 4 minutes en heure de pointe – cette fréquence pourra tomber à 2 minutes lorsque le réseau sera intégralement mis en service. Pour garantir une circulation régulière, les trains seront automatiques, et supervisés depuis un poste de commande centralisé installé à Champigny. Il permettra d'assurer la sécurité et le bon fonctionnement du métro en tunnel et en gare.

Questions / réponses

Antoine DUPIN indique qu'il prendra les questions par deux ou trois. Il demande aux intervenants de se présenter.

L'intermodalité et l'accessibilité des gares

Dominique LE GOUELLEC, habitant de Rueil-Malmaison, demande s'il est prévu d'implanter des parkings autour de la future gare de Rueil, qui offre peu de correspondances avec d'autres lignes.

Jean-Luc LIMAGNE, conseiller de quartier à Rueil-Malmaison, souligne que le vélo se développe énormément, avec 23 000 vélos à assistance électrique vendus l'an dernier. Il s'agit donc pour lui d'un moyen de transport à prendre en compte et il cite en référence la gare de Rotterdam, équipée d'un immense parking à vélos sous les voies avec accès en tapis roulant. Si on ne peut pas reprocher au RER A de ne pas avoir intégré les vélos, il estime qu'il faut étudier le moyen de stocker les vélos dans les gares du Grand Paris Express.

Xavier DUCLAIRIOIR indique que toutes les gares du Grand Paris Express seront équipées d'abris vélos et de consignes Véligo – des locaux fermés intégrés à la gare. Ces locaux sont élaborés en concertation avec le STIF, en fonction des besoins. Il explique par ailleurs que la SGP n'a pas conçu de parking à proximité des gares, car la logique du Grand Paris Express est d'inciter les gens à ne pas prendre leur voiture en

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

complétant un réseau existant. De tels parkings peuvent se justifier dans certaines gares situées dans des territoires peu urbanisés – au Mesnil-Amelot par exemple –, ce qui n'est pas le cas ici.

Isabelle RIVIERE précise que le sujet de l'intermodalité fait l'objet d'un travail avec le STIF, dont c'est la compétence. Elle ajoute qu'un comité stratégique rassemblant tous les élus d'Ile-de-France – y compris ceux qui n'ont pas de métro sur leur commune – permet de faire remonter à la SGP les remarques des habitants sur ces aspects.

Gérard DEBERON, habitant de Rueil-Malmaison, demande si l'implantation de la gare Nanterre La Boule va s'accompagner d'une amélioration des circulations piétonnes sur la place de La Boule, afin de rendre la gare facilement accessible.

Xavier DUCLAIRIOR indique que cette problématique des circulations piétonnes est importante, notamment avec l'arrivée du tramway T1 en correspondance directe avec la gare du Grand Paris Express. Il estime que ce travail d'amélioration devra être fait pour garantir la bonne correspondance.

Patrick JARRY confirme qu'il faudra repenser l'ensemble de l'environnement de la future gare. Il précise que l'immeuble de France Habitation va être détruit et que cette démolition due à la vétusté de l'immeuble rend possible l'implantation d'une voie piétonne supplémentaire.

Daniel MOURANCHE, FNAUT Ile-de-France, se dit admiratif par les gains de temps proposés par le futur métro, avec une vitesse moyenne de 60 km/h et un train toutes les 4 minutes dans un premier temps. Il souligne que ce service n'a rien à voir avec celui du tramway et sera bénéfique pour les habitants. Néanmoins, il relève que les usagers viendront parfois de loin et passeront plus de temps dans leur trajet de rabattement que dans le Grand Paris Express, notamment dans les quartiers non desservis par des transports en commun lourds. Il demande s'il est prévu d'étudier le temps d'accès aux futures gares pour évaluer l'attractivité du futur métro malgré la durée des rabattements. Il demande également si la SGP a chiffré le gain économique des minutes gagnées dans ces trajets de rabattements. Il s'étonne par ailleurs que la conception de la gare ne prévoie qu'un seul accès et n'intègre pas la réalisation de couloirs qui permettent de rendre la gare encore plus accessible aux habitants. Il suggère de réaliser au moins trois sorties dans la gare, dont deux aux extrémités des quais.

Philippe YVIN explique qu'en prenant le périmètre de 800 mètres autour des gares et en le multipliant par le nombre total des gares du Grand Paris Express, on arrive à une surface desservie en moins de 15 minutes supérieure à celle de Paris, ce qui est considérable. Il rappelle avoir insisté sur les interconnexions pendant son intervention et souligne que le Grand Paris Express va révéler de nouveaux trajets dont on n'avait pas idée. Il prend l'exemple de l'Oise, dont de nombreux habitants viennent travailler à la Défense : aujourd'hui, ils doivent passer par Paris ; demain, avec le futur métro, ils pourront se rendre à Bois-Colombes et s'y rendre en métro, ce qui va avoir un impact très important sur les habitudes de trajet. A propos de l'intermodalité, qui est également un sujet essentiel pour la SGP, il indique que le STIF réfléchit à une refonte de l'offre de bus pour mieux organiser les rabattements vers les futures gares. La SGP va s'associer au STIF pour planter des gares routières de qualité.

Xavier DUCLAIRIOR explique que les gares du Grand Paris Express sont conçues avec un accès unique, de façon générale ; ce n'est pas le cas de la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien », car elle s'insère dans un projet d'éco-quartier avec un bâtiment à double accès conditionné par les options architecturales retenues pour l'ensemble du projet urbain. Il précise que la SGP a privilégié des accès courts et sécurisés aux gares du Grand Paris Express, en évitant de recourir aux longs couloirs caractéristiques du métro parisien et réputés peu sûrs. Il relève également que la multiplication des accès conduit à une multiplication des circulations verticales, ce qui est parfois compliqué à mettre en œuvre dans des milieux contraints et pose la question du confort et de la sécurité des usagers. Le principe retenu par la SGP est bien de concentrer les flux dans un lieu agréable et sécurisé.

Jacques MIKLICHANSKY, habitant de Rueil-Malmaison, estime que la question du stationnement a été évacuée avec beaucoup de célérité. Il indique qu'il suffit de se rendre devant l'école Robespierre à Rueil-Malmaison vers 8h15 pour se rendre compte des nombreux embouteillages dans le quartier qui empêchent la circulation, y compris des bus. Il considère que la SGP ne peut pas dire qu'il n'y aura pas de voitures, car il pourra y avoir par exemple des personnes âgées qui se feront déposer en voiture à la gare avec des bagages.

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

Claude SPRIET, habitante de Rueil-Malmaison, indique avoir consulté le dépliant et y avoir trouvé des informations sur le handicap dans la rubrique dédiée au métro. Elle relève que rien n'est dit concernant l'accessibilité des gares aux personnes qui ont du mal à marcher. Elle estime qu'il faut que ces personnes ayant des difficultés à se déplacer puissent déposer leur voiture à proximité de la gare.

Isabelle RIVIERE explique qu'il n'est pas question d'exclure la voiture, qui fait partie des transports du quotidien : la SGP et ses partenaires cherchent à organiser l'intermodalité autour des gares, pour les vélos, les piétons, les personnes qui se font déposer avec des bagages... En ce qui concerne la voiture, elle indique que de nouveaux systèmes se mettent en place plus facilement grâce au numérique, comme le covoiturage ou l'auto-partage.

Cyril DELONCA, représentant du STIF, explique qu'en zone dense, comme c'est le cas à Rueil-Malmaison et à Nanterre, le STIF développe l'offre de bus en rabattement vers les gares afin d'inciter au report modal des automobilistes vers les transports collectifs. Pour ce faire, afin que le réseau de bus soit efficace et attractif, certaines voiries congestionnées doivent parfois être adaptées et aménagées en voies réservées (site propre). Ces aménagements relèvent de la compétence des collectivités.

Par ailleurs, la politique du STIF est de développer le rabattement en mode doux. Le système Véligo développé par le STIF est en cours d'installation à la gare RER de Rueil-Malmaison dans le cadre du projet de rénovation du pôle, 450 places sécurisées réservées accessibles aux détenteurs d'un passe Navigo sera mise en service en 2015.

Xavier DUCLAIRIOR indique que les gares seront accessibles pour toutes les personnes à mobilité réduite, parmi lesquelles on compte notamment les handicapés, mais aussi les personnes avec des poussettes. Des ascenseurs leur sont ainsi réservés pour accéder directement aux quais depuis la surface.

Philippe YVIN ajoute qu'un comité a été mis en place par la SGP avec les associations qui représentent la diversité du handicap afin de travailler ensemble sur ces aspects d'accessibilité du Grand Paris Express. S'il n'est pas possible de faire l'adaptation partout dans le métro historique, il s'engage au nom de la SGP à prendre en compte les différentes formes de handicap et à rendre les gares accessibles à tous.

Les ouvrages de la ligne 15 ouest

Jean-Marie BRIENT, habitant de Nanterre, souhaite savoir quelles zones seront concernées par les ouvrages annexes de la ligne 15 ouest.

Xavier DUCLAIRIOR rappelle que les ouvrages annexes doivent être espacés de 800 mètres maximum. La SGP privilégie, quand c'est possible, l'implantation de ces ouvrages sur des espaces publics, en concertation avec les villes. L'emplacement de ces ouvrages sera précisé dans le dossier d'enquête publique. Il ajoute que le premier ouvrage au nord de la future gare Rueil – Suresnes « Mont Valérien » se situera à proximité de la rue Danton à Rueil-Malmaison ; le deuxième, plus près de la station Nanterre La Boule, sera implanté dans le secteur de la rue des Suisses et de la rue des Vignes à Nanterre ; un troisième sera localisé le long de l'avenue Joliot-Curie, non loin des terrains de sport.

Florent BOURDIN, habitant de Rueil-Malmaison, a cru comprendre lors de la présentation que les voies étaient superposées : il demande si les gares seront configurées en duplex ou si les voies seront côté à côté.

Xavier DUCLAIRIOR confirme que les deux voies seront bien au même niveau et non en duplex. Il ajoute qu'un tunnel en duplex aurait un diamètre bien plus important.

Daniel LEFFRAY, habitant de Rueil-Malmaison, demande où seront implantés les locaux techniques nécessaires à la distribution d'énergie. Il souhaite également connaître la puissance consommée par le réseau.

Xavier DUCLAIRIOR indique ne pas connaître la puissance consommée par le réseau, car cela n'a pas été estimé au stade actuel des études. Il précise que les postes de redressement – c'est-à-dire les postes d'alimentation électrique – seront implantés à l'intérieur des gares dans le secteur de Rueil-Malmaison/Nanterre. Il ajoute que ce ne sera pas le cas partout, comme par exemple entre les futures gares

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

des Grésillons et de Saint-Denis Pleyel, où il a fallu positionner un poste de redressement dans un bâtiment séparé.

Les travaux et les nuisances

Laure FAURE, habitante de Rueil-Malmaison, demande si la ligne occasionnera des nuisances pour les gens qui habitent au-dessus du tunnel.

Xavier DUCLAIRIOR explique que le principe du tunnelier permet de ne pas répéter ce qui s'est passé lors de la réalisation du métro parisien, très peu profond et dont les tunnels jouxtent bien souvent les fondations des bâtiments en surface. De fait, les vibrations dans les immeubles parisiens sont courantes et bien inhérentes à la méthode de construction. Il précise que le métro du Grand Paris Express sera bien plus profond, à 20 mètres de la surface, ce qui évitera tout contact avec les fondations. Par ailleurs, il ajoute que les techniques actuelles permettent d'amortir le bruit des trains, par exemple en utilisant des rails continus, évitant ainsi le bruit caractéristique des trains du métro dû aux rails non soudés entre eux. Il explique que des études seront menées sur la nature des sols pour identifier les points sensibles en matière de vibrations : ces points sensibles feront l'objet de modélisations pour évaluer les éventuelles vibrations générées en surface. Il indique ne pas avoir connaissance de vibrations liées à des tunnels récents creusés au tunnelier – ligne 14 et RER E.

Jacques CAPET, association Naturellement Nanterre, ne se satisfait pas pleinement de la réponse de la SGP sur les risques de nuisances. Il indique que le tunnelier, qui existe depuis longtemps, a été employé pour la réalisation du RER E et que les personnes habitant entre la gare du Nord et la Chapelle n'en gardent pas un bon souvenir, puisque le chantier a occasionné des fissures dans les immeubles. Il demande si la nature des sols à Nanterre permet d'éviter ces nuisances et si des précautions seront prises pour éviter de reproduire les mêmes erreurs. En ce qui concerne les vibrations, il souligne que le RER A est source de nuisances à Nanterre Préfecture et dans le secteur des terrasses de Nanterre. Il demande des garanties.

Xavier DUCLAIRIOR explique que l'incident évoqué par M. CAPET a eu lieu il y a 15 ans, lors du chantier du RER E entre la gare du Nord et la gare de Saint-Lazare : la présence d'un puits non identifié avait causé d'importantes fissures dans des immeubles de la rue Papillon à Paris. Il indique que la méthode du tunnelier demeure la plus sûre et que les techniques ne cessent de s'améliorer, notamment dans le suivi en surface effectué au fur et à mesure de l'avancement du tunnelier. Il précise que des injections sont possibles pour stabiliser le sous-sol en cas de risque. S'il ne peut garantir qu'il n'y aura aucune fissure, il indique que la SGP sera en mesure d'identifier les éventuelles fissures liées au passage du tunnelier et dédommagera les propriétaires, comme cela se fait sur de nombreux chantiers. A ce titre, il cite les exemples du prolongement de la ligne 12 du métro et le percement du tunnel pour le tramway T6 à Viroflay, pour lesquels aucune plainte n'a été recensée. En ce qui concerne les vibrations, il explique que le tunnel du RER A n'a pas été réalisé au tunnelier mais qu'il s'agit d'une tranchée couverte dans un secteur qui compte de nombreux ouvrages qui se touchent les uns les autres, comme le tunnel de l'A14.

Philippe YVIN souligne que le commissaire-enquêteur de la ligne 15 sud a attiré l'attention de la SGP sur ces deux points. Dans son mémoire en réponse, la SGP a précisé qu'elle allait mettre en place les techniques les plus performantes pour limiter au maximum les nuisances en phase chantier et ne phase exploitation. Par ailleurs, il signale la mise en place, inédite en France, d'un comité de cinq à six experts indépendants chargés de se prononcer sur tous les travaux souterrains de la SGP, indépendamment des avis émis par le maître d'œuvre.

Alain CROGUENNOC, habitant de Nanterre, relève que la future gare de Nanterre La Boule cohabitera avec le tramway T1, qui arrivera avant le métro. Il s'interroge sur l'articulation des travaux liés aux deux projets et se demande comment la SGP va limiter les nuisances liées aux travaux successifs dans le secteur.

Xavier DUCLAIRIOR explique qu'il est exclu d'arrêter totalement la circulation sur l'avenue Joliot-Curie : les travaux de réalisation de la gare se feront par demi-voie afin de toujours préserver la circulation sur l'avenue. L'excavation des déblais se fera ensuite sur le côté, hors de l'emprise de l'avenue. Il indique que le Conseil général, maître d'ouvrage pour le prolongement du T1, et la SGP se coordonneront pour articuler correctement les travaux des deux projets afin de ne pas casser deux fois la voirie et d'éviter la double peine

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

pour les habitants. Il ajoute que le planning actuel du prolongement du T1 est tout à fait cohérent avec cette exigence.

Isabelle RIVIERE souligne que des comités techniques et des comités de pilotage se tiennent régulièrement pour travailler sur ces sujets avec l'ensemble des partenaires de la SGP que sont les villes, les intercommunalités, les conseils généraux, le STIF, les RFF, la SNCF et la RATP... Ces comités permettent de travailler sur la cohérence des projets et sur leur optimisation financière.

Cyril DELONCA confirme que le STIF se coordonne avec la SGP sur cette question dans le cadre du lancement des premières études (début 2014) sur le prolongement du T1 depuis Colombes. A ce stade, aucun horizon de mise en service n'est défini. Néanmoins, il précise pour rappel que le prolongement du tramway T1 d'Asnières-Gennevilliers à Colombes sera réalisé en deux étapes (2017 et 2023) ce qui laisse à penser que l'arrivée du T1 à Nanterre-la-Boule sera dépendante et mise en cohérence avec cette première phase de réalisation.

Dominique ORTOLLAND, habitant de Nanterre, a lu sur le site internet de la SGP que les emprises de chantier pour les gares représentaient 9 000 m². Il demande si la SGP confirme ce chiffre et souhaite savoir quand et comment les maîtres d'œuvre vont déterminer ces surfaces. Par ailleurs, il demande à connaître la surface d'un puits d'aération.

Xavier DUCLAIRIOR indique que le chiffre de 9 000 m² correspond à une valeur moyenne et que chaque chantier de gare peut être considéré comme un cas particulier, compte tenu de la configuration unique de chaque site d'implantation. En ce qui concerne la future gare de Nanterre La Boule, il relève que l'espace est très contraint pour le chantier : la SGP déterminera avec la ville de Nanterre la solution optimale pour implanter ce chantier, par exemple en installant une base chantier sur la parcelle de l'immeuble France Habitation qui va être détruit ou sur des espaces sportifs le long de l'avenue Joliot-Curie. En ce qui concerne les puits d'aération, il explique que ceux-ci se composent en surface d'une grille de ventilation de 40 m² au maximum et d'une trappe d'accès de 9 m² au maximum. Il précise que ces puits d'aération participent également au désenfumage en cas d'incendie. A la demande d'une participante qui s'interroge sur ce qui se dégage des puits d'aération, il ajoute qu'en temps normal, seul de l'air sort de ces grilles, car la fonction de ces puits est d'extraire ou d'aspirer de l'air en fonction des conditions dans le tunnel. Il répète qu'en cas d'incendie dans le tunnel, l'objectif est de dissiper rapidement la fumée grâce aux puits d'aération, mais ces incidents se produisent très rarement sur le réseau. Il indique également que les puits de ventilation sont également des accès pour les pompiers.

Patrice HAUDEBOURG, habitant de Rueil-Malmaison, note que le projet va créer beaucoup de valeur pour l'ensemble des habitants. Il demande si une indemnisation est prévue pour les personnes qui subiront des nuisances liées au futur métro liées à une perte de valeur.

Isabelle RIVIERE confirme que les propriétaires des parcelles souterraines concernées par les ouvrages du Grand Paris Express seront bien indemnisés pour le passage du futur métro. Elle observe que les terrains seront surtout valorisés, car la présence d'une gare apporte de la valeur à un territoire et permet à ses habitants de se déplacer dans toute l'Île-de-France.

Benoît LABAT, directeur de la valorisation du patrimoine de la SGP, précise que les nuisances aux activités économiques en phase chantier – commerces près des gares, entreprises... – seront prises en charge par la SGP : une commission sera prochainement installée pour traiter les demandes d'indemnisation.

La future offre de transports

Jean-Pierre VEROLLET, habitant de Rueil-Malmaison, observe que ces infrastructures seront remises par la SGP à des opérateurs. Il demande s'il est possible d'exiger de ces opérateurs une productivité et une efficacité économiques ainsi qu'une garantie de régularité dont les opérateurs actuels ont du mal à donner la preuve.

Philippe YVIN indique que la loi prévoit que la SGP est chargée de la conception et de la réalisation des infrastructures. Il signale que la loi prévoit également que RATP-GI – pour gestionnaire d'infrastructure – filiale de la RATP, sera chargée de la maintenance du Grand Paris Express. Le STIF désignera par la suite les opérateurs chargés d'exploiter le réseau : il reviendra donc à l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France de définir le cahier des charges des futurs exploitants. M. YVIN fait observer qu'on peut constater

Compte rendu de la réunion publique du 25 juin 2014 à Rueil-Malmaison

une amélioration de la fiabilité des lignes RATP ces dernières années, grâce aux contraintes fixées par le STIF dans le cahier des charges. Il souligne que le caractère automatique du futur métro permet de fixer facilement des objectifs de performance mesurables. Il exprime sa confiance dans la capacité du STIF à définir correctement le cahier des charges et à comparer les différents exploitants.

Compte-tenu du coût des machines à composter et de leur entretien, **Jacques MIKLICHANSKY** demande si une réflexion a été entamée sur la gratuité des transports.

Cyril DELONCA indique que le coût annuel de fonctionnement des transports en commun franciliens est de 8,5 milliards d'euros. Les usagers en payent 40 %, les collectivités 20 % et les entreprises 40 %. Tout nouvel investissement a un coût qui exclut la gratuité des transports en Ile-de-France.

Emmanuel COIRIER, habitant de Rueil-Malmaison, constate que les quais sont longs de 108 mètres. Il se demande si les trains du Grand Paris Express ne sont pas sous-dimensionnés dès avant la mise en service.

Xavier DUCLAIROR précise que les trains de la ligne 15 auront une capacité de l'ordre de 1 000 personnes. Ce dimensionnement s'appuie sur des prévisions de trafic effectuées à l'horizon 2035, soit 15 ans après la première mise en service, c'est pourquoi il se dit serein sur la capacité du futur métro à transporter correctement les voyageurs. Par ailleurs, il ajoute que le Grand Paris Express dispose d'une marge de manœuvre puisqu'il sera possible à terme d'abaisser la fréquence des trains à 90 secondes en heure de pointe, ce qui permettra de transporter des voyageurs supplémentaires.

L'insertion des futures gares dans leur environnement

Vincent POIZAT, conseiller municipal de Rueil-Malmaison, relève que la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » sera installée sur des terrains publics dont l'acquisition est effectuée par les villes. Il demande quelle sera l'indemnisation apportée par la SGP aux communes, car il juge que ces achats vont coûter cher. Il s'interroge également sur l'articulation de la réalisation de la gare avec celle de l'éco-quartier.

Benoît LABAT explique que la ville de Rueil-Malmaison achète les terrains à l'Etat – qui tient normalement compte du futur usage du terrain pour déterminer le prix de vente – et qui passera prochainement une convention avec la SGP pour lui céder ces terrains à l'euro symbolique. Il précise que si l'Etat est invité de par la loi à céder ses terrains gratuitement à la SGP, certaines collectivités le font aussi, comme Rueil-Malmaison ou le département du Val-de-Marne. Il souligne que la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » s'insère dans un projet urbain porté par la commune et que cette dernière pourra bien évidemment bénéficier des recettes générées par une éventuelle opération urbaine sur la gare si la ville le souhaite.

Isabelle RIVIERE rappelle que la gare de Rueil – Suresnes « Mont Valérien » a été implantée pour pallier le manque de desserte en métro sur ce territoire, à la demande des élus et des habitants qui se sont exprimés pendant le débat public. Ajoutant que ce projet d'éco-quartier permet de créer une dynamique autour de cette gare qui pourra constituer un catalyseur, elle souligne qu'il revient aux élus de définir ces projets, en lien avec la SGP.

Conclusion

Philippe YVIN remercie à nouveau Patrick OLLIER pour son accueil et Patrick JARRY pour sa présence. Il remercie également les participants et indique qu'ils peuvent continuer de faire part de leurs remarques aux moyens d'urnes présentes à la sortie ou sur le site internet de la SGP.