



LIGNE 15 | OUEST

PONT DE SÈVRES <> SAINT-DENIS PLEYEL

CONCERTATION

du 11 juin au 12 juillet 2014

Compte rendu de la réunion publique

Salle du Carré,
Saint-Cloud
Gare de Saint-Cloud

4 juillet 2014 – 20h

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

La réunion publique a duré **2h10**, de 20h10 à 22h20 et a rassemblé une centaine de personnes.

En tribune, les intervenants étaient les suivants :

- **La SGP** : Didier BENSE, membre du directoire, Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales et Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet
- **Le garant** nommé par la Commission nationale du débat public : Jean-Yves AUDOUIN

Nadir BENTOUTA, Directeur des relations territoriales à la SGP, a animé la réunion.

Introduction

Accueil

Nadir BENTOUTA 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. Il précise qu'un photographe est également présent en invitant les participants qui ne souhaitent pas être photographiés à se faire connaître. Il salue la présence de Monsieur le ministre Jean-Pierre FOURCADE.

Eric BERDOATI, maire de Saint Cloud, rappelle que la ville a travaillé avec la Société du Grand Paris lors de plusieurs réunions pour essayer de mieux comprendre le calendrier, les problématiques et les avantages du nouveau mode de transport. Il souhaite laisser la place à la présentation du projet et aux échanges avec les Clodoaldiens.

Présentation de la concertation et de la réunion

Nadir BENTOUTA remercie le maire de son accueil et les services municipaux pour avoir facilité l'organisation de la réunion. Il présente les objectifs de cette troisième réunion de concertation dans les Hauts-de-Seine. 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.

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 hôtes ;
- le site internet affiché à l'écran : www.ligne15ouest.fr.

Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris, présente les personnes en tribune :

- Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales
- Xavier DUCLAIROIR, directeur de projet
- Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation.

Il salue la présence des partenaires de la SGP : le STIF, Réseau Ferré de France (RFF), la SNCF et la RATP présents dans la salle pour répondre à des questions éventuelles avec les services de l'Etat.

Il rappelle les missions de la SGP ainsi que l'historique du projet avec le débat public qui a fait évoluer le projet de manière significative, notamment le nombre de gares ; puis la recherche d'un consensus en 2011

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

et des études préliminaires en 2012 et 2013 qui ont permis d'arrêter des principes de fonctionnement ; ces études permettront en outre de constituer un dossier en vue d'une enquête publique, prochain grand jalon du projet, mi-2015.

Didier BENSE souligne qu'à ce stade les plans ne sont pas totalement arrêtés ; il s'agit de présenter des projets pour lancer la discussion, la réunion ayant pour objectif d'informer les habitants et de recueillir leur avis et de répondre aux questions.

Il indique qu'un bilan sera rédigé à l'issue de cette phase et joint au 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.

Nadir BENTOUTA précise le déroulement de la réunion.

Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation nommé par la CNDP, présente sa mission. Son souhait est que le public dispose d'un maximum de temps pour poser ses questions.

Il expose brièvement que la concertation est continue et permanente avec 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 se réjouit que des avis, le public pose des questions précises auquel le maître d'ouvrage apporte des réponses.

En tant que garant, il rédigera un rapport indiquant comment la concertation s'est déroulée, qui sera intégré au dossier d'enquête publique. Il rappelle le dispositif : 5 réunions publiques, des panneaux d'exposition, des dépliants.

Jean-Yves AUDOUIN respectera les quatre principes de la CNDP :

- 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.

Il rappelle le dispositif mis en œuvre pour la participation du public et précise que toutes les réponses apportées par la SGP lui seront soumises préalablement.

Le projet de ligne 15 ouest

Le Grand Paris Express

Didier BENSE rappelle que le Nouveau Grand Paris des transports comporte deux volets : d'une part, le plan de mobilisation, piloté par la Région Ile-de-France et le STIF, plan qui vise la modernisation et l'extension du réseau existant (prolongement du RER E ou de la ligne 11 du métro par exemple), et, d'autre part, le Grand Paris Express, composé de lignes automatiques. Le projet a été confirmé par la décision du gouvernement du 6 mars 2013, décision qui en a précisé les modalités de mise en œuvre, notamment par la sécurisation du financement.

Le projet comprend 200 km de voies nouvelles 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 vers Noisy - Champs) seront créées ; l'ensemble concernera plus de 2 millions de voyageurs par jour.

Le Grand Paris Express poursuit quatre objectifs :

- offrir des déplacements plus faciles, en assurant la desserte du territoire en transport en commun, et notamment les déplacements de banlieue à banlieue ;

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

- alléger le trafic sur les lignes de transport en commun existantes ;
- favoriser l'égalité entre les territoires en désenclavant les territoires ;
- 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, les collectivités locales et les services de l'Etat, les habitants, les salariés et leurs représentants.

Didier BENSE revient sur les retombées économiques du Grand Paris Express. En période de construction d'abord, avec 15 à 20 000 emplois directs créés par an ; et, à terme, avec la création de 115 000 à 315 000 emplois induits (en plus de l'évolution naturelle). L'insertion professionnelle des publics en recherche d'emploi sera recherchée.

Plus globalement, l'utilité socioéconomique du projet est très forte, au regard de l'investissement réalisé : 70 milliards d'euros d'avantages socioéconomiques pour un investissement de 25 milliards d'euros.

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, notamment pour le prolongement de la ligne 14 au nord et pour le prolongement de la ligne E du RER à l'ouest.

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 (IFER). 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.

La ligne 15 ouest

Isabelle RIVIERE, directrice des relations territoriales, rappelle que le Grand Paris Express est une réponse à trois objectifs cruciaux tels qu'ils sont clairement apparus lors 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 de la gare des Hauts-de-Seine, 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, en 28 mn, et celui de Roissy CDG avec la ligne 17 au nord, en 40 mn.

La ligne 15 ouest, d'une longueur de 20 km et entièrement souterraine, s'insèrera 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 ajoutées 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

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

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 grâce à la forte demande des élus et des habitants du territoire.

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.

11 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.

A terme, 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 ces territoires. 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 Rivière en donne trois exemples.

Isabelle RIVIERE expose ensuite qu'un travail très conséquent a été réalisé depuis 2010, année du débat public, avec l'ensemble des partenaires de la SGP : les élus et les acteurs du transport de voyageurs. 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 et 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 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 qui contribuera à 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 équipement annexes du tunnel. En 2015, les études de maîtrise d'œuvre pourront démarrer et 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 DUCLAIROIR, directeur de projet, présente la nouvelle gare du Grand Paris Express.

La gare de Saint-Cloud

Le quartier desservi par la gare de Saint-Cloud est principalement résidentiel. Le site d'implantation de la gare, proche du centre-ville, a été déterminé en collaboration étroite avec la ville de Saint-Cloud. La future gare est entourée de nombreux équipements publics tels que le centre René Huguenin et le centre hospitalier des quatre villes.

Xavier DUCLAIROIR présente l'implantation plus précise de la nouvelle gare, au pied du bâtiment voyageurs historique.

La gare sera implantée le long de la rue Dailly, dans le tissu urbain existant avec une topographie assez délicate. Elle comportera plusieurs accès, un accès principal sur le parvis, au pied de l'ancienne gare, et un accès au débouché du passage souterrain sous la rue Dailly et du passage souterrain sous les voies en provenance de la ville haute.

Il présente les cheminements entre la gare du Grand Paris Express et la gare Transilien, puis la forme de la gare souterraine, sous la place Joffre, et le tunnel du métro ; enfin les zones qui peuvent accueillir de nouveaux arrêts de bus. Il présente le schéma de la coupe de la gare et ses principes de fonctionnement. Les quais seront à une profondeur de 23 m par rapport au terrain existant avec des quais longs de 108 mètres.

Les voyageurs pourront remonter, depuis les quais, vers la salle d'échange par des escaliers et des escaliers mécaniques. La correspondance avec le Transilien se fera par des escaliers qui mènent jusqu'à la passerelle extérieure rattachée à la passerelle existante du Transilien.

Ces parcours pourront également s'effectuer *via* des ascenseurs.

Tous les quais seront équipés de façades empêchant de tomber sur les voies et toutes les gares seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les autres éléments du projet

En plus de la gare, Xavier DUCLAIROIR 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-sur-Marne dans le Val-de-Marne.

Les travaux

Xavier DUCLAIROIR indique que la quasi-totalité du tunnel sera réalisée 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. La Société du Grand Paris prévoit d'utiliser deux tunneliers pour les 20 km de la ligne 15 ouest situés 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 ... – viennent alimenter les études de conception des différents ouvrages (tunnels, gares, ouvrages de sécurité, organisation des chantiers...), de façon à employer des méthodes de constructions 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

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

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 le parc de Saint-Cloud, dont les gestionnaires sont présents dans la salle. En outre, des campagnes de sondages géotechniques et des mesures des niveaux de pollution éventuelle permettront à la SGP de mieux connaître la nature des sous-sols concernés par le projet.

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 train lorsque cela est possible, et par camions en dernière solution.

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 implanter, autant que faire se peut, ces ouvrages sur des emprises publiques, qui représentent un quart des parcelles concernées par la ligne 15 ouest.

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.

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. Elle désignera un opérateur foncier au dernier trimestre 2014 qui prendra contact avec chaque propriétaire directement concerné par le projet.

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-sur-Marne. Il permettra d'assurer la sécurité et le bon fonctionnement du métro en tunnel et en gare.

Questions / réponses

L'intermodalité et l'accessibilité de la gare

Hervé SOULIE, ancien maire-adjoint de Saint-Cloud, estime qu'il existe un manque dans le projet, à savoir le maillage entre la nouvelle gare de la ligne 15 ouest et le terminus de la ligne 10 du métro. Alors que les axes nord-sud semblent suffisants, ce projet en apporte un supplémentaire, certes très performant, avec une valeur ajoutée évidente, mais il ne résout pas la question de la liaison est – ouest entre Saint-Cloud, Boulogne, l'ouest et le nord du 16^{ème} arrondissement.

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

Il reconnaît que ce maillage n'est pas dans le périmètre du projet. En pratique, la liaison se fera par autobus, ou à pied compte tenu des embouteillages. C'est pourquoi, rappelle-t-il, il a été demandé qu'on profite du projet, avec un quai à 23 m de profondeur, pour créer un tunnel piétonnier vers l'est et débouchant rue Dailly à hauteur de la rue de la libération, afin d'éviter aux piétons des trajets avec de forts dénivelés. Il regrette que cette proposition ne soit pas intégrée dans la présentation de la gare.

Xavier DUCLAIROIR indique que cette question a conduit la SGP à réaliser une étude spécifique. Cette étude montre que, outre le coût très élevé de la proposition, celle-ci présenterait des risques importants liés au sous-sol, des problèmes de faisabilité technique (passage sous l'hôpital, pollution des sols). La solution a donc été écartée. La solution évoquée poserait en outre des problèmes de fonctionnement au quotidien, en particulier en termes de sécurité.

Pierre MENEZ, habitant de Saint-Cloud, revient sur l'accès à la gare depuis la ville haute. Si cet accès doit se faire par la gare SNCF actuelle, fera-t-il l'objet d'une amélioration ? Il souhaite en outre savoir ce qui est prévu pour les parkings, notamment des vélos.

Daniel FAURE, Association des usagers des transports, se demande s'il était vraiment nécessaire de créer une nouvelle gare pour le Grand Paris Express et si une fusion avec la gare actuelle aurait pu être envisagée.

Xavier DUCLAIROIR précise que l'accès ne se fait pas précisément par la gare actuelle mais par les escaliers et escalators existants, à l'extérieur de la gare. Ces espaces sont du ressort de la SNCF.

Pour l'accès à la gare du Grand Paris Express, le principe qui a prévalu a été de pouvoir entrer au plus vite dans la gare du Grand Paris. Ainsi, au débouché du passage sous les voies, on trouve une entrée pour la nouvelle gare.

Isabelle RIVIERE confirme que l'objectif de la SGP est bien de réimplanter un parking pour les voitures, et d'augmenter le nombre de places dans la mesure du possible. Par ailleurs, le sujet de l'intermodalité et donc de l'accès à la gare est étudié avec le STIF : les bus, les cheminements piétons, les vélos. Les habitants seront de nouveau sollicités pour exprimer plus précisément leurs besoins vis-à-vis de la future gare.

Elle indique également que la gare actuelle ne pourrait pas absorber le flux de 80 000 voyageurs prévu pour la ligne 15 Ouest et souligne les atouts apportés aux villes qui bénéficieront d'une gare nouvelle.

Eric SEYNAVE, maire adjoint de Saint-Cloud, revient sur la question du lien entre la nouvelle gare et la gare Transilien. Il estime nécessaire de réfléchir à une refonte de la gare Transilien, qui sera fortement impactée par l'arrivée de la ligne 15 ouest et la création de la nouvelle gare. Par ailleurs, il revient sur la liaison avec la ville haute dont une bonne partie des utilisateurs proviennent. Or l'accessibilité de la gare est très mal traitée depuis la ville haute. Il souhaite donc que soient revus le gabarit de la gare Transilien et l'accessibilité PMR pour la ville haute, même s'il admet que ce n'est pas du ressort de la SGP.

Il souhaite aussi aborder le sujet du maillage avec la ligne 10 et Rhin et Danube / T2 / gare de Saint-Cloud, pour tout le nord de Boulogne et demande que la STIF reprenne ce dossier qui est très ancien.

Le représentant de la SNCF soutient l'objectif de l'amélioration de la gare et de la liaison avec la ville haute. Des investissements sont prévus en 2016 dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, mais sans doute pas à l'échelle du désenclavement attendu par les participants. Cependant, la liaison de la gare avec la gare du Grand Paris Express est parfaitement dimensionnée pour qu'il n'y ait pas saturation sur les quais. La fluidité sera garantie.

Pour l'accès à la ville haute, il n'y a pas cependant de financement à ce stade.

Cyril DELONCA, représentant du STIF, complète sur la question du lien entre les lignes 9 et 10 de métro : la réalisation du TCSP Val de Seine (transport en site propre ou voie réservée aux bus) est inscrite au nouveau SDRIF avant l'horizon 2030 ; il rappelle que ce TCSP avait déjà été étudié jusqu'au schéma de principe approuvé par le STIF en 2005. Il a été décidé de relancer les études d'opportunité, courant juillet 2014, pour répondre aux besoins des zones en développement sur Boulogne, améliorer l'interconnexion entre le T2 et les deux lignes de métro jusqu'à Meudon et s'articuler avec un système de transport en déclivité entre le Transilien N sur les hauteurs de Meudon et le T2, en bas du coteau. L'objectif est d'améliorer l'intermodalité et les creux de desserte.

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

Jacques CAPET, de Naturellement Nanterre et Environnement 92, souligne la contradiction, entre ce qui a été dit au cours des deux réunions précédentes à propos des accès secondaires aux gares, induisant des problèmes de sécurité, et ce qui est présenté sur Saint-Cloud, avec trois accès.

Il demande en outre pourquoi l'accès à la gare Grand Paris Express de Saint Cloud implique que le voyageur descende puis remonte.

Xavier DUCLAIROIR souligne la spécificité de la gare Grand Paris Express de Saint-Cloud qui ne comporte pas vraiment de bâtiment gare en « rez-de-chaussée ». La salle d'accueil est située en sous-sol, ce qui explique qu'il y ait plusieurs accès. On n'est donc pas ici dans une logique de couloir souterrain, comme c'est le cas des gares présentées lors des réunions précédentes, qui pose effectivement des problèmes de sécurité, avec des réglementations plus contraignantes.

Isabelle RIVIERE complète la réponse en indiquant que l'ancienne gare sera conservée, mais ne constituera pas l'émergence de la gare du Grand Paris Express.

Didier COTIN, habitant de Paris (15^{ème}), souhaite mettre en évidence l'intérêt qu'il y aurait à prolonger la ligne 10 du métro afin d'assurer une correspondance avec la ligne 15 et ainsi décharger le réseau de métro sur sa partie centrale. L'extension de la ligne 10 aurait en outre l'avantage de relier la ligne L et U du Transilien à Boulogne, Auteuil et à la rive gauche de Paris. Il croit se souvenir que cette extension était possible, même si elle n'est pas inscrite au SDRIF (schéma directeur). Il appelle les élus à se mobiliser pour ce prolongement.

Didier BENSE se dit favorable, sur le principe, au développement du maillage entre les lignes radiales et la rocade. Les prolongements des lignes 4 et 12 en sont de bons exemples. Sur la ligne 10, le prolongement se heurte à un problème technique en raison de la topologie du secteur.

Robert FRANCK, habitant de Saint-Cloud remercie la SGP pour la continuité de l'effort d'information et d'écoute de la SGP. Il confirme son souhait de préserver le parc de Saint-Cloud et réclame un accès par un escalier mécanique par les hauts de la ville.

Les ouvrages de la ligne 15 ouest

Claude ALLE, habitant de Saint-Cloud, demande si l'emplacement des puits de sécurité est précisément déterminé et quelles sont leurs dimensions. Il souhaite connaître aussi la profondeur du tunnel par rapport à la voie ferrée entre Saint-Cloud et La Défense.

Xavier DUCLAIROIR précise que cette question est en lien avec celle du tracé. A ce jour, celui-ci n'est pas définitif, il s'inscrit dans un fuseau, d'environ 100 mètres de large, afin de tenir compte des ajustements à venir nécessaires ; il sera affiné en 2015 lors des études que mènera la SGP. Cela implique donc que si le tracé peut encore évoluer, c'est également le cas pour les puits de sécurité. Pour ce qui est de l'ouvrage situé immédiatement à la sortie de la gare de Saint-Cloud, il sera *a priori* implanté sur une emprise publique, au début de la rue du Mont Valérien.

Il ajoute que le dénivelé global sera d'environ 30 m. Tous les cheminements seront mécanisés afin d'optimiser la correspondance avec le réseau du Transilien

Sylvain BUFFETEAU, habitant de Garches, se dit inquiet pour l'avenir du domaine de Saint-Cloud, qui, selon lui, a perdu 30% de sa surface avec la voie ferroviaire et l'autoroute. Il s'inquiète aussi des velléités des communes pour prendre encore sur l'emprise du parc pour des projets urbains. Il souhaiterait donc connaître la surface des puits et de la zone qui les entoure. Il demande que le projet passe à l'écart du parc.

Xavier DUCLAIROIR précise que la surface de la grille du puits est de 40 m² et la trappe de quelques m². L'emprise sur le parc est donc marginale..

Les effets du projet sur l'environnement

Cyril PAYET, habitant de Saint-Cloud, demande à la SGP de préciser les impacts du projet sur le parc de Saint-Cloud.

Sophie MICHAUD souhaite connaître le tracé exact du tunnel sous le parc et d'étonne que la SGP ait obtenu des autorisations de l'Etat pour passer sous un site doublement classé : site naturel et monument historique. Elle estime que le percement de puits de sécurité y est impossible dans le parc et demande à la SGP où en sont les procédures d'autorisation.

Xavier DUCLAIROIR explique que le tracé de la ligne 15 ouest passe sous le domaine national de Saint-Cloud avec une contrainte topographique majeure : entre la Seine et la gare de Saint-Cloud, il faut remonter 60 m de dénivelé, ce qui explique la grande courbe du tracé du tunnel. Le tunnel ne pose pas de problème spécifique, en dehors des deux accès pour les secours, pour lesquels des emplacements sont recherchés en concertation avec le gestionnaire du domaine national de Saint-Cloud.

Il confirme que le tracé exact, et donc l'emplacement exact des puits de sécurité, ne sont pas connus à ce stade, car la définition sera affinée au fur et à mesure des études qui fourniront des informations sur les caractéristiques du sous-sol, la présence éventuelle de fondations, de carrières, etc.

Au moment de l'enquête publique, c'est donc un fuseau qui sera présenté.

Enfin, il précise que la SGP privilégie l'implantation des puits sur des emprises dans le domaine public.

Concernant le classement du parc, **Etienne PIHOUEE**, direction de l'ingénierie environnementale de la SGP, confirme que le domaine national de Saint Cloud est un « site classé » depuis 1923, d'une part, et classé « monument historique », d'autre part. Il précise que, dans la mesure où le tracé n'est pas défini précisément, les procédures relatives aux classements n'ont pas été entamées. Cependant, la SGP, dans sa fonction d'établissement public portant un projet d'intérêt majeur, travaille avec les services de l'Etat concernés pour prévoir un aménagement des ouvrages prenant en compte les enjeux environnementaux du site. Il se dit plutôt confiant de pouvoir disposer des autorisations nécessaires.

Consciente de la spécificité du site, la SGP conduit de nombreuses études pour s'assurer que le projet prenne en compte la biodiversité et le cadre de vie des riverains.

Béatrice VINSON-BONNET, habitante de Saint-Cloud, souhaite savoir si les spécificités du sous-sol de la colline de Saint-Cloud ont bien été prises en compte et rappelle les dommages occasionnés sur les cours d'eau par la construction des bureaux de la colline. Elle est préoccupée par la stabilité des constructions existantes au moment du creusement du tunnel.

Xavier DUCLAIROIR confirme que le sous-sol de la colline est particulier. Cependant, compte tenu de la topographie du site, la couverture du terrain atteint à certains endroits 60 à 70 m au-dessus du tunnel. La stabilité de la colline ne semble donc pas contraignante à ce stade, contrairement à la présence de carrières, pour lesquelles des plans ont déjà été rassemblés par la SGP.

Jean-Aubert DUFAUX, habitant de Saint-Cloud, demande si la SGP a provisionné un fond de garantie relatif à l'intégrité du patrimoine du parc de Saint Cloud, en cas de dommage.

Xavier DUCLAIROIR fait remarquer que la problématique des désordres éventuels occasionnés par le projet s'applique tout au long du tracé. Il cite l'exemple du passage sous le site de La Défense.

Etienne PIHOUEE confirme qu'il n'existe pas de provision particulière ; cependant, le passage sous le domaine national de Saint-Cloud induit en soi un coût supplémentaire compte tenu des enjeux particuliers du site et de la nécessité de prévoir des aménagements particuliers pour limiter les effets du projet en phase d'exploitation. Ce surcoût est bien pris en compte.

Enfin, il rappelle que les autorisations données par l'Etat ne représentent pas un blanc-seing dans la mesure où elles sont assorties de contraintes que la SGP devra respecter et sur lesquelles elle devra rendre des comptes.

Hinnerk SPANNUTH, habitant de Saint-Cloud, demande de préciser les impacts du chantier, autour de la gare et dans les autres quartiers.

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

Xavier DUCLAIROIR rappelle la mise en œuvre d'un plan de management environnemental et l'importance accordée à l'information des riverains. Un chantier de construction d'une gare est un grand chantier, comme l'a été celui de l'hôpital. L'objectif de la SGP est, bien entendu, de réduire les nuisances pour les riverains.

Isabelle RIVIERE ajoute que la programmation des travaux est coordonnée avec le Conseil général des Hauts-de-Seine et les élus pour prendre en compte d'éventuels autres chantiers.

Valérie BOSCHETTO, de Saint Cloud se félicite de l'arrivée de la ligne 15 ouest. Elle souhaite savoir si les riverains doivent s'attendre à des vibrations comme c'est le cas avec le métro actuel dans Paris.

Didier BENSE rappelle que le métro de Paris a été construit selon des techniques très différentes, à faible profondeur, et donc près des fondations des immeubles. Pour la ligne 15, la profondeur est beaucoup plus importante. Des vibrations peuvent cependant être provoquées dans certaines natures de sous-sol. Des mesures sont donc envisagées : par exemple la pose de voies avec des dispositions anti-vibratiles. Les zones les plus sensibles seront identifiées au cours des études, et des dispositifs seront, si nécessaires, mis en œuvre suite à des modélisations. En outre des spécialistes seront chargés d'auditer les calculs de la SGP.

L'insertion des futures gares dans leur environnement

Olivier DELOURME, président d'honneur d'Environnement 92, souhaite avoir plus d'informations sur les Contrats de développement territorial (CDT), le périmètre concerné, la constructibilité éventuellement décidée. Par ailleurs, il rappelle que les aménagements annoncés dans le cadre des CDT devaient faire l'objet d'appels d'offres internationaux, auxquels seuls les grands groupes de BTP pourraient répondre, avec une portion congrue pour les PME et PMI locales. Ces dernières peuvent-elles bénéficier des retombées de l'investissement public ?

Isabelle RIVIERE précise que, dans le cadre des CDT, la mission de la SGP est d'assister le préfet de région. Sur le territoire des Hauts-de-Seine, deux CDT ont été signés. Des logements peuvent être créés en dehors des CDT. La SGP a la possibilité d'être aménageur et peut l'exercer en fonction des souhaits des élus.

Isabelle RIVIERE confirme que les appels d'offres prévus sont internationaux, notamment sous la responsabilité du STIF pour la désignation de l'exploitant. Pour les travaux, les PME et PMI seront mobilisées à travers la sous-traitance. Pour optimiser les retombées économiques et sociales des travaux, la SGP travaille en partenariat avec les pouvoirs publics, sur les territoires, pour déterminer les métiers nécessaires pour la mise en œuvre du projet, afin d'anticiper les formations qui seront très variées.

En complément **Benoît LABAT** évoque une étude de KPMG qui remet Paris en troisième position derrière Londres et New York en termes d'attractivité. Le réseau du Grand Paris a vocation à faciliter la création des services, des équipements, des logements. La loi a créé des CDT ; 13 sont signés à ce jour. La SGP n'est pas co-signataire, mais conseille le préfet pour ses choix. La loi a aussi précisé que la SGP pouvait être aménageur si les CDT le prévoient. C'est donc une option, déjà mise en œuvre en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne, à la demande des collectivités.

Enfin, **Didier BENSE** souligne l'importance de la question de l'emploi, en regard de l'investissement public. Pour les chantiers en jeu, il sera nécessaire de faire appel à de grandes entreprises pour certains lots de travaux. Il se trouve qu'elles sont présentes en France et qu'elles sont particulièrement compétitives dans le domaine des travaux souterrains. Il est donc probable qu'elles remporteront des marchés.

Concernant les PME-PMI, les règles européennes sont contraignantes dans le domaine des marchés. Cependant, la SGP travaille avec les Fédérations nationale et régionales des Travaux Publics dans lesquelles les PME-PMI sont bien représentées. Aujourd'hui, de nombreux marchés ont déjà été passés par la SGP pour des sondages : on constate qu'ils ont été attribués à des petites entreprises qui bénéficient déjà des effets du Grand Paris.

En conclusion, **Didier BENSE** affirme que, pour optimiser ces retombées, il faut une préparation importante, et admet que la SGP a une responsabilité particulière dans ce domaine.

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

Hinnerk SPANNUTH, habitant de Saint-Cloud, demande aux élus de la ville s'il existe des projets urbains pour tirer parti de l'arrivée de la gare.

Eric BERDOATI, maire de Saint-Cloud, se félicite que la réunion relaye les questions posées par les élus à la SGP, au STIF et à la SNCF, en particulier sur la compatibilité entre « le nouveau et l'ancien ».

Concernant les CDT, il indique que la ville n'a pas souhaité signer de contrat de développement territorial, contrairement à Grand Paris Seine Ouest (GPSO) : cela s'explique par le secteur extrêmement dense de la nouvelle gare Grand Paris Express, dont l'implantation était imposée de fait par l'emplacement de la gare actuelle, gare Transilien majeure dans les Hauts-de-Seine. Il rappelle à ce sujet que les deux projets présentés en débat public en 2010-2011, Arc Express et le Réseau de Transport Public du Grand Paris, avaient choisi tous les deux d'implanter la nouvelle gare au même endroit que celui présenté aujourd'hui.

En outre, dans la mesure où il n'existait pas de foncier mobilisable autour de la gare, le CDT n'apparaît pas comme justifié. Le maire confirme qu'il n'existe pas de projet en périphérie de la gare.

Enfin, il relaye une nouvelle fois la demande des habitants sur l'accessibilité de l'ancienne gare et de la perméabilité entre les deux gares. Ne pas traiter ce sujet pourrait, selon le maire, remettre en cause la qualité de l'investissement. Il rappelle que la ville s'est battue pour éviter un bâtiment en surface pour la nouvelle gare. Pour autant la compatibilité entre la nouvelle gare et l'ancienne, qui n'est plus adaptée, reste un sujet crucial. Il se réjouit de l'annonce, en réunion publique, du déblocage de crédits pour l'amélioration de l'accessibilité.

Le Grand Paris Express, le calendrier et le financement du projet

Cyril PAYET, habitant de Saint-Cloud, demande pourquoi la date de mise en œuvre de la gare de Saint-Cloud a été décalée de 2017 à 2025.

Didier BENSE rappelle que le calendrier présenté au débat public envisageait une mise en œuvre du premier tronçon en 2018 et 2025 pour la fin de la mise en œuvre du réseau. Aujourd'hui, avec un réseau à construire plus important que dans le projet initial et des capacités de financement plus limitées, le calendrier est calé sur un horizon 2030.

Damien RICHARD, conseiller municipal de Saint-Cloud, souhaite avoir des informations sur le projet CDG Express et son lien avec le Grand Paris Express.

Didier BENSE confirme que le projet CDG Express, qui a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, a pour objectif de relier directement l'aéroport à la Gare de l'Est. Le projet, aujourd'hui porté par Aéroports de Paris et Réseau Ferré de France, ne serait pas intégré au réseau francilien, et fonctionnerait avec une tarification spéciale pour des voyageurs occasionnels (tourisme, affaires). Le type de clientèle ciblé est donc différent de celle attendue sur le réseau du Grand Paris Express destiné à répondre aux besoins du quotidien.

Jean-Pierre FOURCADE, ancien ministre et habitant de Saint-Cloud indique que la perspective d'une exposition universelle à Paris en 2025 fait l'objet de débats. Le calendrier pourrait-il être anticipé (d'un point de vue technique) dans l'hypothèse où l'exposition universelle était décidée, afin de pouvoir relier les deux aéroports au centre de Paris et terminer la ligne 15 ?

Didier BENSE confirme qu'au-delà des contraintes financières, la SGP réfléchit actuellement à la possibilité d'accélérer le calendrier en ciblant certains sites, par exemple les aéroports. Les solutions techniques existent, et la SGP en a fait part au gouvernement, notamment pour la desserte d'Orly. Pour les autres sites, la réflexion pourra être avancée si les lieux de l'exposition universelle sont connus. Dans tous les cas, il semble difficile, pour des raisons techniques, d'accélérer le calendrier de la desserte du nord des Hauts-de-Seine.

Compte-rendu de la réunion publique du 4 juillet 2014 à Saint-Cloud

Cécile MARTIN, de Saint-Cloud, demande s'il est possible de connaître la date à laquelle le tracé exact de la ligne 15 sera connu ou si les habitants devront consulter régulièrement les informations mises en ligne sur le site internet du projet.

Didier BENSE indique qu'un fuseau de 100 m de large sera présenté au moment de l'ouverture de l'enquête publique, mi-2015. Ensuite, les études d'avant-projet, prévues pour durer une année, permettront de lancer des études de reconnaissance du bâti afin de préciser encore le tracé.

Dans tous les cas, la SGP s'engage à mettre en place une information continue sur l'avancement du projet.

Agnès CAMINADE s'interroge sur le financement du projet. Elle souhaite connaître la part financée par emprunt (selon quel calendrier ?), et la part financée par les subventions (part des impôts nationaux, régionaux, locaux).

Didier BENSE confirme que la SGP bénéficie de recettes fiscales ; le financement est exclusivement régional: taxe sur les bureaux en Ile-de-France, taxe spéciale équipement et impôt forfaitaire sur l'exploitation des réseaux (IFER). Les recettes sont en place et pérennisées par les décisions du 6 mars 2013.

Conclusion

Jean-Yves AUDOUIN, garant de la concertation, se réjouit du nombre de questions posées et des réponses apportées par la SGP et ses partenaires. Il attache de l'importance à ce que les questions aient été posées en présence des élus. Il se dit très heureux d'avoir assisté à cette réunion.

Eric BERDOATI, maire de Saint-Cloud, se félicite que la réunion ait permis à la SGP d'apporter à la population des réponses plus concrètes sur le tracé et sur le nouveau mode de transport. Il s'engage à suivre de très près les retombées du projet et le respect, voire l'anticipation du calendrier. Il souligne l'importance du trafic attendu sur le tronçon entre les gares de Pont de Sèvres et de La Défense, ce qui justifierait, selon lui, une anticipation de la mise en service.

Il remercie en particulier la directrice des relations territoriales pour sa disponibilité et la collaboration de qualité avec les élus.

Nadir BENTOUTA rappelle les prochaines réunions de Bois-Colombes et du quartier de La Défense, ainsi que les coordonnées du site internet de la SGP : www.societedugrandparis.fr