

## **VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE**

**Débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris**

***Réunion organisée et animée par la Commission particulière du débat public***

—

***27 janvier 2011***

***Suresnes***

### **MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC**

#### **Réseau de transport public du Grand Paris :**

- François LEBLOND, Président de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Didier SERRAT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris
- Laurence HENRIOT, membre de la CPDP sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

### **MAITRISE D'OUVRAGE :**

#### **SGP (Société du Grand Paris) :**

- Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris
- Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris
- Isabelle RIVIÈRE, Société du Grand Paris

*La séance est ouverte à 20 h 15 sous la présidence de François LEBLOND, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris.*

**François LEBLOND, président de la Commission particulière du Débat public « Réseau de transport public du Grand Paris »** : alors j'ouvre cette dernière réunion de proximité de nitre débat public, sur les 56 réunions qui se seront tenues pendant les quatre mois qui viennent de s'écouler. La dernière réunion ne sera pas une réunion de proximité, mais une réunion globale qui se tiendra à la Porte Maillot, lundi soir. Mais celle-ci est donc la réunion de Suresnes, qui avait d'ailleurs été programmée depuis très longtemps, est une réunion qui concerne justement tout ce qui se trouve autour de Suresnes, dans les Hauts-de-Seine.

Monsieur le Maire de Suresnes est retenu quelques instants. Il m'a demandé de démarrer cette réunion avant qu'il arrive. L'habitude est que nous donnions la parole au Maire, tout de suite en début de réunion. Mais n'ayez crainte, je lui donnerai la parole après, quand il sera là. Je voudrais dire aussi que la réunion de ce soir est une réunion un peu différente des réunions précédentes, dans d'autres collectivités, puisque comme vous le savez, hier matin, il y a eu la signature, entre l'État et la Région, d'un document que nous considérons, nous, comme contribution au débat public. Il faut être précis sur ce sujet-là. Le débat public dure depuis le 30 septembre jusqu'au 31 janvier. Pendant cette période, nous recevons des cahiers d'acteurs. Nous en avons reçu beaucoup. Nous faisons des réunions et puis nous recevons également des contributions. Cette signature, hier, entre l'État et la Région est juridiquement une contribution au débat public, elle ne remet pas en cause le débat public. Donc je précise ces choses-là parce que c'est très important sur le plan juridique. Il ne faut pas qu'il y ait de vice de forme dans ce que nous faisons.

Ce soir, nous aurons Monsieur AUZANNET qui, après que le maître d'ouvrage aura présenté le projet du Grand Paris, nous expliquera ce qu'est cette contribution, et en quoi elle est évidemment importante à intégrer dans nos discussions. Ce n'est qu'à la suite de ces deux types d'intervention que je vous donnerai, naturellement, la parole aussi largement que possible, et que nous pourrions poursuivre cette réunion en principe jusqu'à 23 h.

J'ai deux amis autour de moi, de la Commission. Moi, je suis Président de la Commission du débat public du Grand Paris, je suis François LEBLOND. J'ai Laurence HENRIOT à ma droite, c'est un membre de la Commission, et j'ai Didier SERRAT à ma gauche, qui est un autre membre de la Commission. Il y a aussi dans la salle d'autres membres de la Commission. Nous sommes 12, et certains ont eu la gentillesse, sans être sur l'estrade, de venir aussi ce soir à notre rencontre. Vous voyez l'importance que nous attachons à la commune de Suresnes. Didier SERRAT va d'abord vous donner quelques explications sur ce qu'est un débat public et ce qu'il n'est pas. C'est très important, parce qu'on n'est pas toujours bien au courant de la place qu'occupe un débat public dans une procédure. Donc, il faut recadrer cela, c'est très important pour vous, pour votre information.

Monsieur le Maire, puisque vous arrivez, avant que Didier SERRAT s'exprime, je vais vous donner la parole pour un mot républicain d'accueil. Si vous voulez bien, nous allons vous

donner un micro. Vous pourrez saluer l'ensemble des participants, au nom de la commune de Suresnes.

**Christian DUPUY, maire de Suresnes, Vice-président du Conseil général des Hauts-de-Seine, Président de la Communauté d'agglomération du Mont-Valérien, Conseiller d'État :** merci, Monsieur le Président, merci, Messieurs les Présidents, Mesdames, Messieurs, merci d'être là pour cet échange important, même si nous arrivons en fin de course. Je crois que le débat public touche à sa fin, puisqu'il s'achève le 31 janvier. Si vous avez lu la presse, vous avez vu qu'il y a eu un accord historique. Et je crois que le mot « historique » est bien choisi, puisqu'effectivement, cela concerne l'avenir de l'agglomération parisienne, pour au moins les 20 ans qui viennent. C'est donc un enjeu majeur, et il était indispensable qu'un accord puisse intervenir entre le Gouvernement et la Région, pour que ce projet si important pour l'ensemble des Franciliens puisse démarrer dans de bonnes conditions.

Pardon d'arriver avec un peu de retard, mais j'étais au siège de l'Office départemental pour les vœux traditionnels, en présence notamment du Maire de Rueil et du ministre en charge du Grand Paris. Donc cela explique que j'arrive un peu essoufflé.

Je souhaite que ce dernier débat de proximité permette d'éclairer les dernières zones d'ombre qui demeurent, et qui concernent notamment notre territoire. Je ne doute pas que le débat de ce soir soit riche et instructif, et si possible constructif. Merci.

**François LEBLOND :** Monsieur le Maire, avant que vous arriviez, je précisais, comme vous venez de l'évoquer, l'accord d'hier. Je précisais que, juridiquement, il s'agit d'une contribution apportée par l'État et la Région au débat public. Le débat public se poursuit jusqu'à son terme, dans les formes réglementaires, mais nous intégrons bien sûr cette contribution, Monsieur AUZANNET va nous l'expliquer tout à l'heure, après que le maître d'ouvrage se sera exprimé. Mais avant qu'il en soit ainsi, je demande à Didier SERRAT, membre de la Commission, de nous dire, en quelques minutes, à ceux qui sont présents ici, la nature de l'exercice qu'est le débat public, que nous sachions bien de quoi il s'agit. Ce n'est pas l'enquête publique, c'est un débat.

**Didier SERRAT, membre de la Commission particulière du Débat public sur le réseau de transport du Grand Paris :** merci, Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, et merci d'être venus ce soir, participer à ce débat public.

#### *Diffusion d'un document PowerPoint*

Nous avons la mission d'organiser ce débat public, en la présence du maître d'ouvrage, qui est représenté ce soir, par Monsieur Marc VERON, Président du directoire de la Société du Grand Paris, Madame Isabelle RIVIÈRE et Monsieur Didier BENSE, membres du directoire de la Société du Grand Paris. Le débat public qui est organisé ce soir rentre plus généralement dans l'organisation de la démocratie participative dont la France s'est dotée depuis la Convention d'Aarhus, et au travers d'un certain nombre de loi, en 1995, en 2002 de manière plus générale, et enfin dans le cadre des dispositions de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010 qui a précisé un certain nombre de modalités d'organisation du débat public sur ce projet de

réseau de transport du Grand Paris. Ce débat public, comme les environ 50 débats publics qui ont été organisés en France sur un certain nombre de sujets d'infrastructures structurantes et importantes pour notre pays, est conduit sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, qui est une autorité administrative indépendante, et plus particulièrement par la Commission particulière du débat public réseau de transport du Grand Paris, dont nous sommes 3 représentants ici. Cette Commission particulière est donc chargée, depuis plus de 4 mois (nous avons commencé à travailler dès le mois de juin), de l'organisation de ce débat public, qui se clôt le 31 janvier, très prochainement.

Ce débat public respecte, et nous sommes vigilants sur ces points, 5 principes. Un principe de neutralité. Notre Commission ne prend pas parti sur le projet qui est soumis au débat public, en l'occurrence celui de la Société du Grand Paris. La Commission est indépendante, et tout particulièrement du maître d'ouvrage. Autre principe, c'est celui de transparence. Nous veillons à la qualité de l'information qui transmise au public. Ce travail a commencé bien avant l'organisation des débats, notamment lorsque nous avons examiné le dossier du maître d'ouvrage, qui a été remis au public, et toutes les autres informations qui ont été transmises. Ensuite, principe d'égalité, toutes les paroles ont la même importance, notamment la parole des citoyens et celle des élus. Nous veillons à ce que les citoyens puissent exprimer leur avis, leur recommandation, leur conseil. Et enfin, nous veillons bien évidemment au respect des personnes entre elles dans ce débat, et donc à la qualité de l'argumentation qui est apportée. Voilà 5 principes sur lesquels nous sommes vigilants.

Ce débat s'est organisé sur 4 mois, sur la base d'un dossier complet du maître d'ouvrage, dont je parlais, mais aussi d'un site internet sur lequel vous pouvez trouver plusieurs centaines de questions, 250 cahiers d'acteurs de différentes associations, d'entreprises, d'élus qui ont donné leur avis, de nombreuses contributions également, qui sont un format plus libre que le cahier d'acteurs, qui lui est un 4 pages que vous avez trouvé sur la table, à l'entrée, et qui permet une diffusion beaucoup plus large. Et de toutes ces informations, de toutes les personnes que nous avons rencontrées, des débats qui ont été retranscrits, nous allons faire une synthèse, 2 mois après la fin du débat, avant le 31 mars. Et la Commission nationale du débat public tirera un bilan de ce rapport que nous établirons. Ce rapport sera remis au maître d'ouvrage, qui disposera de 2 mois pour indiquer les conséquences qu'il tirera de ce débat. C'est un acte motivé et publié, qui fera d'ailleurs l'objet d'une présentation au Parlement.

Pour ce qui est des règles du jeu, comme l'indiquait Monsieur LEBLOND, Président de la Commission, le maître d'ouvrage présentera son projet. La contribution qui a été évoquée, consistant dans le protocole d'accord entre l'État et la Région, sera présentée par Monsieur Pascal AUZANNET ensuite. Et la parole vous sera donnée. Nous souhaitons pouvoir recueillir le maximum d'interventions des uns et des autres, donc nous souhaitons que vous puissiez formuler vos questions de manière courte, 3 min maximum. Essayons d'alterner le plus possible la parole des citoyens et celle des élus également. Chacun se présente, bien naturellement. Des micros baladeurs sont disponibles par les hôtessees et nous leur indiquerons qui pourra prendre la parole. Mais vous avez aussi la possibilité de poser des

questions par écrit. Les hôtessees peuvent vous donner un petit support papier sur lequel poser des questions. Soit nous pouvons demander à la Société du Grand Paris de répondre ce soir, soit, si nous n'avons pas le temps de répondre à toutes les questions, il y aura une réponse sur le site internet.

Les chiffres du débat public, très rapidement, je ne vais pas vous donner trop de chiffres, mais quelques chiffres très intéressants, qui vont donner la dimension qu'a prise ce débat public, dimension exceptionnelle dans l'histoire des débats publics, certes courte puisqu'elle remonte à 1995 : 160 000 visites sur notre site internet, 737 questions reçues et 430 avis — vous voyez tous les chiffres établis —, 255 cahiers d'acteurs, près de 15 000 personnes ont été approchées, directement ou indirectement, ou ont participé à nos débats dans la région Ile-de-France. Ce sont des chiffres très impressionnants. Nous nous réjouissons, effectivement, de ce que ce débat public ait pu associer autant de personnes, de contributions et nous espérons encore ce soir bénéficier de vos avis, d'ici la dernière réunion, le 31 janvier, qui est la réunion de clôture, à Paris, commune avec le projet Arc Express, au Palais des Congrès, lundi prochain. Voilà, je pense que j'ai présenté les différentes modalités du débat public pour ce soir, et je vous remercie de votre attention.

François LEBLOND : oui, je voudrais ajouter que ce qui m'a été dit sur d'autres débats publics, c'est qu'en général, les débats publics n'ont jamais réuni plus de 1 000 personnes, et nous, 15 000. Donc, cela veut dire que la nature de ce débat est totalement spécifique par rapport à tout ce qui est toujours fait en France. Ce que je crois, c'est quelles que soient les suites qui seront données à ce débat, et j'espère qu'elles seront intéressantes, c'est un fait politique dans la région Ile-de-France : jamais toute la région n'avait été interrogée comme elle l'a été cette fois-ci. Avec une des règles, puisque nous sommes 12 dans la Commission, nous avons divisé l'Ile-de-France en 4, nous avons pu faire des réunions le même jour à des endroits complètement opposés de l'Ile-de-France, pour bien montrer que notre objectif était de traiter tout le monde de la même manière. Donc, nous pouvons dire aussi que cela a été pour nous une grande aventure, très riche, et j'espère que nous pourrons, ce soir, vous faire partager un peu notre intérêt pour cet important sujet.

Je précise aussi qu'il y a Monsieur LECONTE, de RFF, qui est un fidèle de ces réunions et qui vient régulièrement. Et puis nous avons quelqu'un de la SNCF, Monsieur NI, spécialiste de Paris-Saint-Lazare. Est-ce qu'il y a quelqu'un de la RATP ? Oui, Monsieur ? Bien. Alors, si des questions concernent à la fois la SNCF et la RATP, c'est possible, ils seront en mesure de compléter, le cas échéant, ce que n'aura pas pu évoquer la SGP, quand ce n'est pas dans ses compétences. Je crois que c'est Madame RIVIÈRE qui va intervenir. Je vous donne la parole, Madame.

**Isabelle RIVIÈRE, Société du Grand Paris** : merci. Bonsoir à tous. La Société du Grand Paris, mes collègues et moi-même sommes très heureux d'être présents avec vous ce soir, pour vous présenter le projet de Métro Grand Paris et en débattre avec vous. Le débat de ce soir sera le 53e débat sur le Grand Paris et le dernier dans les Hauts-de-Seine. Comme l'a indiqué à l'instant la Commission particulière du débat public, les précédents débats ont permis de faire évoluer le projet. En parallèle, des discussions ont eu lieu entre l'État et la Région pour Réunion de proximité

aboutir à une vision partagée du futur réseau du transport francilien, qui va être versée comme une contribution au débat. Cette contribution a été présentée hier matin par les ministres Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Monsieur Maurice LEROY, ministre de la Ville, et Monsieur Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Ile-de-France. Cette contribution nous sera présentée par Monsieur Pascal AUZANNET, dans quelques instants. Pour une bonne compréhension, nous souhaitons vous présenter, ce soir, le projet tel qu'il figure dans notre dossier de débat public, et tel que nous l'avons présenté dans les autres communes du département. Nous allons commencer notre présentation par un film de quelques minutes qui va vous donner un premier éclairage sur ce projet d'avenir. Merci.

*Projection d'un film*

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Je vais maintenant vous présenter les principales caractéristiques du Métro Grand Paris. Puis nous regarderons en détail les tracés des différentes lignes qui le composent, et surtout les bénéfices que pourront en tirer les Franciliens, et plus particulièrement les Suresnois. Enfin, nous ferons un point sur la mise en œuvre du projet, son coût et ses délais de réalisation. Rappelons qu'aujourd'hui, à Paris, 63 % des déplacements se font en transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne, et seulement 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi, et 45 % des déplacements se font en transports en commun à l'intérieur des Hauts-de-Seine. Cependant, pour répondre au défi du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux besoins des Alto-Séquanais. D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau de transports d'Ile-de-France est en forme d'étoile, avec des RER et des lignes de métro qui convergent vers la capitale. Ce qui oblige beaucoup de voyageurs à passer par Paris pour effectuer leurs trajets de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation des réseaux. Les voyageurs qui empruntent la ligne A du RER, la ligne 1 du métro et le tramway T2 vivent au quotidien ces difficultés. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner, dans ces conditions, que 80 % de ces déplacements de banlieue à banlieue s'effectuent en voiture, et que nous trouvons, dans les Hauts-de-Seine, des voiries saturées, notamment l'A86, les quais de Seine de part et d'autre de La Défense, et les ponts de Suresnes et Puteaux, que vous connaissez bien ?

Nous sommes aujourd'hui confrontés à un défi : répondre à la demande des voyageurs pour aller de banlieue à banlieue. Notre réponse à ce défi, c'est le Métro Grand Paris. Nous vous proposons un réseau en rocade de 3 lignes de métro automatique, en souterrain, desservant une quarantaine de gares en correspondance avec le réseau de transports en commun. Ces 155 km permettent, d'une part de répondre aux Franciliens dans leurs déplacements de banlieue à banlieue, et d'autre part d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, La Défense, les pôles de recherche et d'enseignement. Le Métro Grand Paris est une réponse globale à ce défi. Les habitants d'Ile-de-France emprunteront ce

métro pour aller de leur domicile à leur travail, pour leurs études, pour leurs loisirs et aussi pour leurs démarches de la vie quotidienne. Notre réseau en rocade répond également aux attentes des entreprises qui ont besoin d'un système de transport rapide, fiable et efficace, pour se développer. Nous attendons 2 millions de voyages à l'ouverture du Métro Grand Paris. Par comparaison, c'est 3 fois le trafic du RER A, chaque jour.

Voyons maintenant les performances du métro. Le Métro Grand Paris est un métro rapide, qui va faire gagner du temps aux Franciliens : 65 km/h de vitesse en moyenne, avec un intervalle entre deux trains de 85 s aux heures de pointe, moins d'une minute et demie. Cela équivaut à aller 2 fois plus vite que le métro parisien. Avec des quais de 120 m de long, équipés de façades vitrées, des trains de 8 voitures pouvant transporter près de 1 000 voyageurs, le Métro Grand Paris, métro automatique et souterrain propose une qualité de service optimale, en matière de régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, sécurité. Le Métro Grand Paris est accessible aux personnes à besoin spécifique, personnes à mobilité réduite, personnes avec handicap, visuel, auditif, parents avec poussettes ou voyageurs encombrés de valises.

Le Métro Grand Paris, c'est aussi de nouvelles gares. La gare de demain, c'est un autre type de gare. C'est un espace de vie au service des voyageurs. La gare du Métro Grand Paris est un lieu d'échange avec les autres modes de transport, y compris les modes doux (cheminements piétons et pistes cyclables dont nous ne parlons jamais). La gare dispose également de connexions avec le réseau de bus, de déposes-minute pour les voitures, des services d'auto-partage, de covoiturage, des stations d'autolib, de vélib. Au service de la ville, la gare de demain, lieu unique, accompagne le développement urbain dans son nouvel environnement. Nous y trouvons des commerces, des équipements publics au service des habitants et des associations, travaillons en concertation avec les collectivités locales qui ont des ambitions pour leurs concitoyens. C'est un repère urbain au service du voyageur et de la ville.

Le Métro Grand Paris, c'est un réseau bouclé de 3 lignes de métro. Commençons par la rouge. La ligne rouge, pour les Alto-Séquanais, c'est une évidence, une nécessité. C'est une rocade qui répond aux besoins des déplacements banlieue/banlieue. Cette rocade, c'est 60 km de voies nouvelles, 23 gares dont 12 dans les Hauts-de-Seine. Cette rocade, c'est 800 000 voyageurs par jour, dès la mise en service. À l'est, elle offre une liaison rapide pour accéder au bassin d'emplois du Bourget, et grâce aux correspondances, aux bassins d'emplois de Roissy et Marne-la-Vallée. C'est une grande avancée, notamment pour les habitants du secteur compris entre Blanc-Mesnil et Montfermeil. Toujours à l'est, la rocade dessert Chelles, la ville la plus peuplée de Seine-et-Marne. Dans le Val-de-Marne, d'Arcueil-Cachan jusqu'à Villiers-sur-Marne, la rocade reprend l'intégralité du tracé porté par l'association Orbival. À l'ouest, dans les Hauts-de-Seine, la rocade assure la connexion avec le pôle financier et tertiaire de La Défense. Elle dessert finement les quartiers des Cœurs de Ville, les zones d'activité et d'habitat de Suresnes. Elle accompagne le développement des territoires de bord de Seine, avec des intergares courtes, de l'ordre de 2,5 km, et des correspondances avec 4 lignes de métro en terminus (la ligne 1, la ligne 4, la ligne 9 et la

ligne 13), 2 lignes du réseau Transilien (L et U). Comme vous pouvez le constater, la ligne rouge, grâce à son maillage, est indispensable pour les déplacements des Alto-Séquanais.

Examinons à présent la ligne bleue. La ligne bleue, c'est le prolongement de la 14, au nord et au sud. Elle assure une liaison stratégique entre les 3 plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi que plusieurs gares TGV (la gare de Roissy, la gare de Lyon), et également les futures gares à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle facilite les échanges au sein de notre agglomération. Elle conforte également la dimension internationale de la région-capitale. Sa longueur est de 50 km, dont 9 correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a un tronç commun avec la ligne verte, entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy. Elle comprend 22 gares, dont 13 gares nouvelles.

Enfin, la ligne verte. La ligne verte, avec ses 75 km et ses 16 gares, va permettre de créer une nouvelle liaison directe avec les plateformes aéroportuaires de Roissy, au nord, et d'Orly, au sud. Du nord au sud, elle dessert le Parc des expositions de Villepinte, l'aéroport du Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis. À l'ouest, elle constitue une rocade de Moyenne Couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles. Elle va également irriguer le Plateau de Saclay, qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure internationale. Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C, et avec les lignes TGV à la gare de Massy. La ligne verte contribue enfin à la desserte, en transports en commun, de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Vous voyez à présent, sur cette carte, un zoom du Métro Grand Paris sur l'ouest des Hauts-de-Seine. La ligne rouge assure le bouclage autour de Paris avec la ligne verte sur le quartier d'affaires de La Défense. Elle dessert, vers le sud, les communes de Saint-Cloud, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Châtillon et Bagneux. La ligne rouge accompagne le développement des territoires de bord de Seine, et propose une gare à Suresnes, la reliant ainsi au reste de l'Île-de-France.

Avant de clore ce chapitre de notre exposé sur les tracés du Métro Grand Paris, nous souhaiterions profiter du débat de ce soir, le dernier dans les Hauts-de-Seine, pour vous faire un retour sur les principales modifications qui nous ont été demandées. Vous voyez s'afficher sur cette carte les 13 réunions publiques qui se sont déroulées dans le département durant les 4 derniers mois. Ceci, bien entendu, sans préjuger de vos interventions dans le débat qui va suivre, sans préjuger non plus ni des conclusions de la Commission du débat public, ni de la future délibération du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris. Ces réunions ont permis de recueillir vos avis sur l'implantation des 12 gares proposées par la Société du Grand Paris. Sur la ligne verte, à Gennevilliers, le tracé de référence du Métro Grand Paris aux Grésillons a été préféré à la variante passant par le port de Gennevilliers. Les élus d'Asnières, de Bois-Colombes, de Courbevoie, et les populations concernées ont approuvé le choix des gares de Bécon-les-Bruyères et les Agnettes. Une gare supplémentaire a été demandée à Bois-Colombes, en correspondance avec la ligne Transilien J, au profit des habitants de Colombes, de Bois-Colombes et des Val d'Oisiens. À Rueil, lors de la réunion du 2 décembre dernier, habitants et élus ont exprimé le souhait d'une gare supplémentaire desservant les quartiers du Plateau Mont Valérien. Sur la Réunion de proximité

ligne rouge, maintenant, à La Défense, la réunion commune avec les maîtres d'ouvrage d'Éole et d'Arc Express a permis de souligner la complexité de l'implantation de nouvelles gares, et la nécessité de constituer un groupe projet intégré regroupant l'ensemble des acteurs, afin de consolider les études de faisabilité. À Boulogne-Billancourt, le tracé de référence a été retenu par le public, avec une gare au Pont de Sèvres métro, en lien direct avec l'Île Seguin. À Issy-les-Moulineaux, le débat a permis de faire évoluer le tracé, proposant ainsi l'implantation d'une gare sur le secteur de la place Léon Blum, en connexion avec le RER C. De plus, les échanges avec la population ont mis en lumière une demande de desserte sur le Fort d'Issy, en limite des communes de Vanves et Clamart, permettant un maillage avec la ligne Transilien N. Cette liste n'est évidemment pas exhaustive, mais illustre la richesse des débats qui ont eu lieu. Il revient maintenant à la Commission particulière du débat public d'en faire la synthèse.

Regardons maintenant les bénéfices du projet. Améliorer les déplacements pour tous. Le Métro Grand Paris facilite les déplacements en transports en commun dans des secteurs encore mal desservis aujourd'hui. En parallèle, c'est un ballon d'oxygène pour le réseau existant, car il va alléger la charge sur le réseau ferré. C'est donc plus de confort pour les voyageurs. C'est particulièrement vrai pour Suresnes, qui malgré un réseau de transports développé (une gare Transilien, deux stations de tramway, 10 lignes de bus) est en attente d'une meilleure qualité de service, une meilleure régularité des offres de transports en commun. Avec le Métro Grand Paris, nous constatons en moyenne une baisse de trafic de 10 à 15 % sur les lignes en correspondance. La ligne 13 verra son trafic allégé de près de 25 %. Pour le RER B, c'est une diminution de 30 % à l'heure de pointe sur le tronçon central. Pour le RER A, c'est une diminution supérieure à 15 % sur le tronçon central, et pour le T2, qui vous intéresse particulièrement, un effet de désaturation entre Suresnes et La Défense grâce à l'utilisation de la ligne rouge.

En ce qui concerne le développement économique et territorial, 9 territoires de développement ont été identifiés. Vous les voyez apparaître en ocre sur l'écran. Le Métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité de Suresnes. Les personnes qui habitent ou travaillent à Suresnes seront ainsi directement reliées aux autres bassins de vie et d'emplois de la région. Les nouvelles gares, à l'ouest de La Défense, permettront de consolider le développement de Seine-Arche, et d'engager la transformation des quartiers des Groux, des Guillerets, et de Rueil-sur-Seine.

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

Rappelons maintenant la place qu'occupe Suresnes dans les Hauts-de-Seine. La ville de Suresnes est le chef-lieu du canton. La commune s'étend sur 3,8 km<sup>2</sup>. Elle est au cœur des Hauts-de-Seine et possède de nombreux atouts : la proximité de Paris et de La Défense, la Réunion de proximité

présence d'axes rapides. Forte de cette volonté de s'inscrire dans une logique plus métropolitaine, tant que le plan économique que territorial, Suresnes ne peut s'appréhender seule. Elle s'intègre dans un territoire plus vaste, celui de la communauté d'agglomération du Mont-Valérien, qui regroupe les communes de Rueil, Suresnes, et tout récemment Nanterre. La communauté d'agglomération du Mont-Valérien a déjà mis en œuvre un schéma directeur économique, qui vise à renforcer l'identité du territoire par la recherche de l'excellence, à accompagner les entreprises à l'international et à fédérer les entreprises dans une dynamique de réseau. Ces objectifs s'inscrivent dans la lignée des ambitions mises en avant par la Métro Grand Paris, et également pour le relier au quartier d'affaires de La Défense. Suresnes s'est également engagée, en 2009, dans une démarche de réflexion avec les villes de Rueil, Nanterre, Puteaux, Courbevoie et La Garenne-Colombes. Cela s'est traduit par la création récente du Syndicat intercommunal d'études et de projets des Deux-Seine, qui regroupe l'ensemble de ces communes. Ces communes représentent 450 000 habitants. Cela équivaut à une métropole régionale telle que Lyon intramuros ou Toulouse intramuros.

Le Métro Grand Paris accompagne la stratégie de développement de ces communes, afin de guider l'évolution du territoire vers un pôle puissant s'appuyant sur le cluster de La Défense et bénéficiant d'un meilleur maillage des transports collectifs. Le Métro Grand Paris va enfin proposer une alternative à la voiture particulière, en proposant un réseau fiable, rapide, efficace, avec des temps d'accès aux communes limitrophes sans aucune mesure avec les temps présents. Un réseau de transport de l'importance du Métro Grand Paris répond à des logiques d'habitat, de développement économique, d'emploi et également de justice sociale. Une infrastructure de ce niveau ne se décide qu'une fois tous les 50 ou 100 ans.

Suresnes, c'est aussi une ville où il fait bon vivre. La commune est organisée en 6 quartiers, que vous voyez apparaître sur l'écran : quartier Liberté, Plateau Ouest, Cité-Jardins, Carnot-Gambetta, Centre-ville et République. L'origine du nom de la ville de Suresnes provient du latin *Surisnæ*. La ville est bordée par la Seine sur plusieurs kilomètres, mais il ne faut pas en conclure que son nom viendrait de « sur Seine ». En 918, si nous remontons dans le temps, Charles le Simple cède ce domaine royal à Robert, Comte de Paris et Abbé de Saint-Germain-des-Prés. En 1593, Henri IV de France y tint ses conférences célèbres, devant les catholiques de l'armée royale et les ligueurs. En 1844, sur les ruines de l'abbaye de la congrégation des prêtres du Calvaire démarrent les travaux de construction du fort du Mont-Valérien, faisant ainsi d'un lieu à vocation religieuse une forteresse militaire. En 1914, lorsque la guerre éclate, Suresnes devient l'un des principaux centres de fabrication d'obus. Maire de Suresnes pendant 22 ans, c'est Henri SELIER qui fait construire les cités-jardins, des logements à bas prix, d'abord nommé HBM, les premières habitations à loyer bon marché (donc les premières HLM). La Cité-Jardins est le quartier figurant en bas, à gauche, sur la carte. Lors de la Seconde Guerre mondiale, le fort du Mont-Valérien fut occupé par les Allemands et fut le théâtre de l'exécution de plus de 1 000 prisonniers et otages, dont Honoré D'ESTIENNE D'ORVES et Michel MANOUCHIAN, exécutés le 29 août 1941. Le Mémorial de la France combattante du Mont-Valérien est aujourd'hui un lieu de pèlerinage national, et le 18 juin, le Président de la République française en fonction y vient pour une commémoration.

Parlons du Suresnes d'aujourd'hui. En 2008, Suresnes comptait près de 46 000 habitants, soit une augmentation de 15 % par rapport à 1999. La population de la commune est relativement jeune. 28,5 % des Suresnois habitent et travaillent sur la commune. Près de 15 000 Suresnois travaillent en dehors de Suresnes et pourraient utiliser la gare du Métro Grand Paris. Il en va de même pour plus de 23 000 employés qui viennent travailler à Suresnes. Cela permettra de proposer aux Suresnois une alternative à l'utilisation de la voiture particulière. En effet, il est intéressant de favoriser la mobilité via les transports en commun, dans une ville où 73 % des ménages sont motorisés, contre 62 % pour l'agglomération parisienne et 45 % pour la ville de Paris. Dans le domaine de l'emploi, fin 2003 2 019 établissements étaient immatriculés à Suresnes, et 83 % d'entre eux exerçaient une activité tertiaire. La majorité des entreprises de Suresnes est située à proximité des quais de Seine. Les principaux pôles d'activités et de recherche, pour n'en citer que quelques-uns, parce qu'il y a énormément d'entreprises, sont Havas, Philips, EADS. Ce pôle d'emplois du Bas Suresnes est en développement. 350 établissements ont été créés en 2006, dont 85,7 % dans le secteur tertiaire. Parmi les projets en cours, notons la ZAC Rivière Seine, qui sur une surface de 3,2 ha va offrir 600 logements pour 1 300 habitants. Une autre ZAC, sur l'ancien site Philips, va accueillir 4 000 emplois. La gare du Métro Grand Paris, située au cœur du quartier Carnot-Gambetta, ouvrira ce pôle d'activité tertiaire vers les autres pôles stratégiques d'Ile-de-France, dont le quartier d'affaires de La Défense.

Voyons maintenant la gare de Suresnes. Suresnes est reliée de plusieurs façons au réseau de transport d'Ile-de-France, plus particulièrement par le quartier d'affaires de La Défense, avec la gare de Suresnes-Mont-Valérien située sur les réseaux Transilien Paris-Saint-Lazare L et U, 2 stations de tramway T2, Suresnes Longchamp et Belvédère. Une gare de la ligne rouge Métro Grand Paris située dans le Bas Suresnes aux portes des entreprises et des nouvelles ZAC améliorera l'accès à l'emploi et aux services. Elle permettra également de relier très facilement Suresnes à Rueil et à Nanterre. Rappelons que Nanterre est aussi la capitale administrative des Hauts-de-Seine. Le réseau de transport de Suresnes est également composé de nombreuses lignes de bus reliant Suresnes à Paris et aux communes limitrophes, Rueil-Malmaison, Garches, Saint-Cloud et Boulogne-Billancourt, 10 lignes du réseau RATP (nous n'allons pas toutes les citer, 93, 144, 241), une ligne du réseau de bus Traverciel (471) et un service urbain, l'autobus suresnois (l'AS, dénommé par vous, paraît-il). D'autre part, 4 stations de vélib sont installées depuis le 30 juin 2009 au niveau du boulevard Henri Sellier, et à proximité de la place Henri IV. La ville de Suresnes a pour projet de développer les pistes cyclables ainsi que les stations de vélib. Au-delà du centre-ville de Suresnes, il existe également d'autres territoires de projet sur les quartiers du plateau Mont-Valérien. Dans notre logique de maillage du territoire, certains quartiers tels que le quartier du plateau de Rueil et des Hauts de Suresnes sont peu desservis. Il serait intéressant de les ouvrir en améliorant la mobilité des résidents, et en limitant le trafic routier, très encombré entre le boulevard Henri Sellier et le pont de Suresnes. Comme vous le voyez à l'écran, entre le Mont-Valérien et l'hippodrome de Saint-Cloud, en vert, en limite de la Cité-Jardins à Suresnes, en orange, un projet d'écoquartier, en rouge, est envisagé à l'horizon 2015. Suite à nos échanges avec les élus locaux de Rueil et de Suresnes, nous menons actuellement une

réflexion sur cette nouvelle zone de pertinence. À terme, ce secteur est appelé à recevoir 32 000 habitants et 6 000 emplois. Le débat de Rueil a confirmé l'intérêt des élus sur ce territoire de projet et accompagne la demande d'une gare supplémentaire souhaitée par les populations. Vous voyez ici à l'écran des images des terrains concernés par ce futur écoquartier. À gauche, les terrains du centre technique de Renault, vu depuis l'avenue Pompidou, en haut à droite, vous voyez toujours Renault, vu cette fois-ci de l'autre côté de la parcelle, et en bas à droite, une partie des terrains de l'OTAN. Cette opportunité, sur le territoire de Rueil, permettra d'aménager, à l'horizon 2015, sur près de 15 ha, un nouveau quartier situé à quelques centaines de mètres de la Cité-Jardins de Suresnes.

En s'inspirant des expériences anglaises du début du XXe siècle, Henri SELLIER, Maire de Suresnes et Président de l'Office public départemental des Hauts-de-Seine, décide, en 1919, la construction d'une Cité-jardins, par les architectes Alexandre MAISTRASSE, Julien QUONIAM, Félix DUMAIL et Louis BAZIN. À l'époque, la cité comprend, en plus des logements collectifs et individuels, un dispensaire, une crèche, des groupes scolaires, des équipements sportifs, des lieux de culte catholique et protestant, un théâtre (le théâtre Jean Vilar, et un magasin coopératif, un foyer de jeunes travailleurs et une maison pour personnes âgées. La cité comprend des commerces, une école maternelle et une maison pour tous. Après la Seconde Guerre mondiale, DUMAIL puis Bazin, les deux architectes, reconstruisent des logements et agrandissent la cité. Réhabilitée, de 1983 à 1996, la Cité-Jardins continue de perpétuer un certain art de vivre souhaité par ses créateurs, et entretenu par ses habitants. La gare demandée lors du débat public à Rueil pourrait bénéficier également aux habitants de la Cité-Jardins. Le débat de ce soir est l'occasion donnée aux Suresnois de s'exprimer sur le choix d'implantation de leur gare.

Regardons maintenant les bénéfices en termes de gain de temps pour les Suresnois. Sur cette carte, vous voyez Suresnes en rouge. Le Métro Grand Paris est en service. Plus c'est foncé, plus vous gagnez du temps dans vos déplacements en transports en commun. Lorsque vous allez dans une zone en vert foncé, vous gagnez au moins 20 min par rapport à aujourd'hui. Si vous l'appliquez aux déplacements des Suresnois qui transitent pour leur travail et leurs loisirs, cela représente des gains de temps de vie importants. Si nous regardons de plus près les gains de temps pour les Suresnois, il devient aisé de se déplacer vers le sud des Hauts-de-Seine. Châtillon-Montrouge n'est qu'à 12 min de Suresnes, la plateforme d'Orly est à moins de 30 min. De même, pour se déplacer vers le nord du département et la Seine-Saint-Denis. L'aéroport du Bourget est seulement à 20 min et celui de Roissy CDG à 34 min, contre plus d'une heure dix aujourd'hui.

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

relever en matière de transport : le métro en 1900, ensuite le RER dans les années 1970, et aujourd'hui le Métro Grand Paris. Le Métro Grand Paris est la réponse au défi de la région Ile-de-France du XXI<sup>e</sup> siècle. Le 31 janvier prochain, à la clôture du débat, un schéma d'ensemble devra tenir compte des observations et des avis collectés par la Commission du débat public. S'en suivra une période de 18 mois, pendant laquelle les rencontres avec les citoyens, les élus, les partenaires, seront permanentes pour élaborer la programmation et concevoir finement les ouvrages. Les travaux pourront alors démarrer dans les meilleurs délais, dès 2013, pour des mises en service à partir de 2018 et jusqu'en 2023. Je vous remercie de votre attention.

### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : je remercie Madame RIVIÈRE, qui comme toujours, a présenté d'une façon très claire tous les éléments qui sont ceux qui ont été présentés par le maître d'ouvrage à la Commission du débat public, avec les enrichissements liés aux différentes réunions qui sont intervenues depuis. Donc tout cela est tout à fait constructif. Comme je vous l'indiquais, avant que nous procédions à nos échanges, je vais donner la parole à Monsieur AUZANNET qui va vous rappeler la contribution de l'État et la Région qui a été conjointement proposée hier lors de la rencontre, dont nous avons déjà fait état, au cabinet de Monsieur LEROY, entre notamment Monsieur LEROY et le Président de la Région, Monsieur HUCHON. Donc, Monsieur AUZANNET, vous avez la parole pour 15 ou 20 min, pas plus, que nous puissions échanger. Je vous laisse la parole. Je précise que Monsieur AUZANNET a été chargé d'une mission, qui est liée à la délégation à l'aménagement du territoire, qui lui a été confiée il y a déjà 2 mois. C'est une mission qui essaie de faciliter les échanges entre les deux partenaires qu'étaient la Société du Grand Paris et Arc Express. Donc, ce document que vous nous présentez, vous y avez naturellement participé. Je vous laisse la parole, Monsieur AUZANNET.

**Pascal AUZANNET, chargé de mission débat public sur le réseau du Grand Paris et des relations avec les élus** : merci, Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je suis très heureux et très honoré d'avoir la charge de vous présenter les grands principes du protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France, qui a été présenté hier matin par le ministre de la Ville en charge du Grand Paris, Monsieur Maurice LEROY, et le Président de la Région Ile-de-France, Jean-Paul HUCHON.

Comme vous le savez, les débats publics relatifs aux projets Arc Express et réseau du Grand Paris se déroulent depuis le 30 septembre 2010 sous l'égide de la Commission nationale du débat public. Les réunions publiques qui ont d'ores et déjà eu lieu ont permis aux deux maîtres d'ouvrage, respectivement le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la Société du Grand Paris, de présenter les principes et tracés des deux projets. Au regard des réunions publiques et des cahiers d'acteurs d'ores et déjà transmis à la CNDP, s'est exprimé le souci du public d'une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes, tout particulièrement des réseaux RER, et de la réalisation d'ici 2025 d'un projet de rocade structurante à l'échelle régionale. Comme la CNDP l'a indiqué dans un communiqué, en date

du 1<sup>er</sup> décembre 2010, les deux débats ont permis de mettre en exergue, je cite : « le souci du public d'un projet commun d'évolution des modes de transport collectif en Ile-de-France. » Prenant en compte l'ensemble de ces éléments, Maurice LEROY, ministre de la Ville chargé du Grand Paris et Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Ile-de-France, viennent de conclure un accord, vous le qualifiez « d'historique », Monsieur le Maire, tout à l'heure, c'est exactement l'expression qui a été utilisée de façon très récurrente depuis hier matin. Le ministre et le Président de Région ont présenté les termes de cet accord, effectivement au cours d'une conférence de presse, qui s'est tenue le mercredi 26 janvier au ministère de la Ville, en présence de Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, des 8 Présidents des Conseils généraux d'Ile-de-France, de l'association des Maires d'Ile-de-France et des représentants des élus de Paris-Métropole, des architectes de l'Atelier international du Grand Paris et des Présidents des entreprises publiques, SNCF, RATP, et RFF. La contribution conjointe, présentée par le ministre et le Président de la Région Ile-de-France, résulte d'un travail de concertation nourrie de la contribution des architectes de l'AIGP et des projets initiaux du réseau de transport du Grand Paris, proposé par l'État d'une part et Arc Express, proposé par la Région, d'autre part. Le travail de convergence a pu bénéficier du contenu des 60 débats publics qui ont déjà eu lieu, et qui ont rassemblé plus de 20 000 Franciliens, et par les 250 à 300 cahiers d'acteurs (deux maîtres d'ouvrage réunis) adressés aux différentes Commissions particulières.

De la conférence de presse qui s'est tenue hier, j'ai retenu deux extraits des discours du ministre et du Président de Région, que je souhaite vous rapporter. Ceci vous permettra d'apprécier l'état d'esprit qui dominait lors de cette conférence de presse. Le ministre de la Ville, Maurice LEROY, a notamment déclaré : « Cet accord historique, que j'acte avec Jean-Paul HUCHON, permet de répondre aux attentes immédiates des franciliens concernant les transports en Ile-de-France, tout en portant une ambition pour le développement économique, l'emploi, le logement et la qualité de vie pour la région Capitale. Le Grand Paris Express — nouvelle dénomination — sera l'ossature de développement des territoires d'Ile-de-France afin de construire la métropole de demain, la ville-monde souhaitée par le Président de la République, Nicolas Sarkozy ». Le ministre a poursuivi : « En prenant la responsabilité de ce dossier crucial, j'avais une volonté claire : rassembler tous les acteurs, en direct, autour de la même table. C'est ma méthode pour éviter les malentendus, les crispations, et pour faire aboutir les projets ».

De son côté, le Président de la Région Ile-de-France a déclaré : « Des milliers de Franciliens qui ont participé au débat public sur Arc Express et le Grand Paris nous ont adressé deux messages. Il faut donner la priorité à l'amélioration du réseau existant. Il faut que la Région et l'État s'accordent sur un projet commun de transport. » Le Président de la Région a poursuivi en déclarant : « J'ai considéré qu'il était de ma responsabilité d'entendre ces messages et de travailler au rapprochement des deux projets. J'ai pu le faire grâce à l'aide du Maire de Paris et des Présidents des Conseils généraux de la Région. J'ai pu le faire grâce à l'action déterminée de Maurice LEROY. La contribution que nous apportons au débat public,

c'est la rencontre de plusieurs volontés : celle de l'État, celle des collectivités locales, celle des Franciliens. ». Voilà, Mesdames et Messieurs, pour les citations.

J'en viens maintenant plus précisément au protocole d'accord. Il porte, cela a été rappelé en introduction, sur la modernisation des réseaux actuels, en particulier des RER — c'est un point qui est devenu très fort lors des débats publics, à la fois chez Arc Express et sur le métro du Grand Paris — et de la réalisation d'une rocade de métro automatique. Madame RIVIÈRE a présenté tout l'intérêt qu'il y ait un développement d'infrastructures nouvelles, de rocade, afin d'assurer des déplacements corrects de banlieue à banlieue. Au total, ce sont 32,4 milliards d'euros qui vont être investis dès 2010 et ceci jusqu'en 2025.

Je vais maintenant vous présenter les grands principes des tracés du projet du futur métro automatique. Je pense qu'il y a une carte qui devrait s'afficher, afin que nous puissions voir, secteur par secteur, quels ont été les évolutions et les points d'accord.

### *Diffusion d'une carte*

Tout d'abord, sur ce projet de métro, le coût prévisionnel, 22,7 milliards, échelonnés sur une période qui va de 2010 à 2025. Au préalable à cette présentation, je souhaite préciser qu'il s'agit toujours d'un projet. En conséquence, il ne se substitue ni n'anticipe le bilan dressé par les Commissions du débat public, ni l'acte motivé des maîtres d'ouvrage prévu à l'issue des débats publics, ceci en application des textes législatifs et réglementaires en vigueur. Il s'agit là d'un point important qui a été rappelé en introduction par le Président, Monsieur LEBLOND. C'est donc encore un projet. Le tracé comporte des points d'accord et un point de désaccord, concernant Saclay. J'y reviendrai tout à l'heure.

Les points d'accord portent sur la reprise des éléments convergents des projets réseau du Grand Paris et Arc Express avec l'objectif d'assurer, c'est venu très fort dans les réunions publiques, une desserte fine et équilibrée des territoires. Je reviens maintenant aux différents secteurs ou arcs. L'Arc sud, tout d'abord, intègre des éléments communs aux deux projets proposés dans le cadre des travaux de l'association Orbival, permettant d'assurer une desserte par métro automatique de grande capacité reliant les gares de Saint-Maur et de Saint-Cloud Transilien. Dans ce schéma, les gares de Saint-Maur et Clamart-Issy-Varves doivent être considérées pour l'instant comme optionnelles. C'est-à-dire que l'État et la Région, à l'état d'avancement des débats publics, ont considéré que nous pouvions consolider un certain nombre de tracés et de gares, mais que sur certains aspects, le débat devait se poursuivre, les réflexions devaient s'engager. Attendre les bilans des Commissions particulières pour stabiliser définitivement les choses. Sur cette partie sud, il y a maintenant, avec la convergence, la fusion des deux projets, une totale adéquation avec les préconisations de l'association Orbival qui rassemble tous les acteurs politiques du département du Val-de-Marne (mais il y en a aussi sur les Hauts-de-Seine et en Seine-Saint-Denis), les acteurs économiques, qui s'étaient mis d'accord sur un tracé. Donc les deux maîtres d'ouvrage sont arrivés avec des propositions. Celle du Grand Paris, qui était assez proche de l'association Orbival. Il y a eu une petite évolution. Des gares ont été rajoutées. Et

Arc Express avait beaucoup de variantes sur ce secteur-là, et s'est donc calé sur la proposition d'Orbival. Il y a donc une totale adéquation.

Concernant l'Arc nord, il intègrera des éléments communs, là aussi, aux deux projets, entre La Défense et Saint-Denis-Pleyel. Soit la desserte par métro automatique, c'est le principe de l'ensemble du futur réseau de métro automatique de grande capacité : la gare de Bécon-les-Bruyères, la gare de Bois-Colombes, qui a été rajoutée, par rapport au dossier du Grand Paris, elle était dans le dossier Arc Express (c'était une demande très forte du département du Val d'Oise, qui souhaitait avoir son réseau connecté sur le futur métro, afin de gagner en accessibilité, depuis le Val d'Oise, sur la région parisienne, il s'agit d'une interconnexion avec la ligne J), les gares des Agnettes et des Grésillons. Le tracé et la localisation des gares sont ainsi conformes d'ailleurs à une délibération, et c'est tout à fait légitime que l'État et la Région en aient pris acte, du Conseil général des Hauts-de-Seine qui avait eu à délibérer du projet du Grand Paris il y a quelques semaines.

L'Arc ouest permettra la liaison de l'Arc sud avec La Défense, depuis Saint-Cloud et la desserte, soit de Suresnes-Centre, soit de Rueil-Mont-Valérien/Suresnes. C'est un point de débat. Et la réunion de ce soir est évidemment très utile pour la stabilisation future du tracé. Madame RIVIÈRE, tout à l'heure, a présenté les différents enjeux.

À cela s'ajoutent des éléments du projet Arc Express qui n'étaient pas inclus dans le projet de réseau du Grand Paris. Il s'agit en particulier d'un Arc est, permettant la desserte de l'Est parisien depuis Saint-Denis-Pleyel ou Le Bourget jusqu'à Champigny, via Val-de-Fontenay, ou Villiers-sur-Marne pour Noisy-le-Grand, selon un tracé et des modalités techniques qui restent à définir, à la suite d'une mission d'étude que le ministre, Maurice LEROY, a bien voulu me confier. Je dois faire un certain nombre de recommandations. Ceci pour le 30 mars 2011. Très concrètement, sur cette partie est, le principe Arc Express proposait un bouclage complet autour de Paris, mais le dossier du maître d'ouvrage, le STIF, ne portait que sur les Arcs nord et sud. Les débats publics ont montré qu'il y avait une demande très forte d'accélérer la procédure et d'intégrer, dès maintenant, dans le futur réseau de transport collectif, cette double boucle à l'est. Il faut maintenant en définir le tracé, la localisation des gares. Il y a des enjeux très forts, notamment pour la desserte du pôle de Val-de-Fontenay, demandée par le département du Val-de-Marne et celui de Seine-Saint-Denis, tout en considérant qu'il y avait là un pôle important. Ce dernier met l'accent très fortement sur un secteur plutôt à Neuilly-sur-Marne, où il y a 130 ha de renouvellement urbain important à réaliser dans les années à venir. Il convient donc, sur la base d'une analyse de type multicritère ou trafic, désaturation des réseaux, parce que l'intérêt d'une rocade en proche couronne est de pouvoir désaturer la zone centrale. C'est un critère qui est important, parce que cela permet d'assurer des déplacements banlieue-banlieue sans passer par le centre, du fait qu'aujourd'hui il n'y a pas ces infrastructures de rocades. Et puis, il y a le critère renouvellement urbain sur le territoire des hôpitaux de Neuilly-sur-Marne, dont je parlais à l'instant.

S'ajoute à ce projet global des éléments du projet du réseau Grand Paris qui n'étaient pas inclus dans le projet du STIF Arc Express. Nous sommes vraiment dans une démarche de co-

construction où nous ajoutons des éléments de l'un et de l'autre pour avoir un projet global. Il s'agit du prolongement de la ligne 14 du métro, au nord jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, par reprise du tracé d'une concertation, qui a d'ailleurs d'ores et déjà été menée par le STIF, et dont un des objets était de désaturer la ligne 13 par une extension de la ligne 14, en proposant un trajet alternatif. Vous savez que la ligne 13 est actuellement l'objet d'une saturation très importante et donc ce sera inclus dans le futur réseau. S'ajoute également la desserte de l'Aéroport d'Orly, là encore par un prolongement, mais au sud, de la ligne 14. Les gares suivantes sont envisagées : Maison-Blanche à titre optionnel, Kremlin-Bicêtre, Villejuif-Institut Gustave Roussy, Villejuif-Chevilly-Larue-L'Haÿ-les-Roses (gare commune aux 3 communes) qui est encore optionnelle, et une gare située au Marché d'intérêt national de Rungis à Porte de Thiais. Il y a des gares optionnelles qui sont proposées sur cette ligne, parce que la ligne 14, qui a une capacité de 40 000 voyageurs à l'heure de pointe, va bénéficier, grâce au réseau du Grand Paris, de l'évolution économique, sociodémographique, d'une augmentation de trafic et il faut veiller à ce que le rajout de gares supplémentaires ne se traduise pas par une saturation sur la ligne 14. L'objet de Grand Paris est de désaturer la zone centrale, il ne faudrait pas avoir une saturation sur l'axe majeur de ce réseau. Donc, il y a un travail d'expertise, de prévision de trafic qui va être fait, pour voir si nous pouvons rajouter ces gares.

Enfin, la réalisation d'un Arc Grand Est permettant la desserte, par métro automatique à grande capacité, de Champigny-le-Plant à la gare du Bourget-Aéroport, avec gares notamment à Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran et Blanc-Mesnil. En cela, cet arc apportera une contribution importante à la lutte contre la fracture territoriale, ces territoires étant situés en politique de la ville.

Enfin, la desserte de Roissy, par un prolongement de l'arc commun nord à partir de Saint-Denis-Pleyel, et ceci toujours par métro automatique de grande capacité.

Une évolution par rapport au projet qui était présenté par la Société du Grand Paris, concernant la liaison entre Versailles et La Défense. Elle sera assurée par la ligne U du Transilien, conformément d'ailleurs à une préconisation de l'AIGP, qui fédère beaucoup d'architectes de grand talent qui ont fait une série de propositions sur un schéma global de transport. Il y avait celle-ci. Elle a été retenue par l'État, et la Région. À terme, bien évidemment des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles-La Défense seront étudiées.

Quelques mots sur les choix technologiques, c'est-à-dire le mode de roulement du futur métro automatique, roulement pneu ou roulement fer. C'est une question qui est revenue à plusieurs reprises dans les débats. Là, il est évident que pour ce qui concerne les extensions de la ligne 14, au nord et au sud, la ligne 14 étant exploitée avec une technologie pneu, c'est celle-ci qui sera réutilisée. Par contre, pour le reste du réseau, ce sera un appel d'offres sur performance qui sera réalisé, sur la base d'un cahier des charges. C'est à ce moment-là que le choix technologique sera arrêté. Donc, rien n'est défini, a priori. Ce sera après cet appel d'offres que les choses seront stabilisées.

Le document présenté par le ministre et le Président de la région comporte un point de désaccord. Je le disais tout à l'heure, il s'agit de la desserte du Plateau de Saclay. Je vais présenter les positions respectives de l'État et de la Région. Pour l'État, il convient de relier ce territoire à Paris en moins de 30 min et à Roissy en moins de 50 min. Cela constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du plateau de Saclay. Selon l'État, cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront pas créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère, conformément au code de l'urbanisme. »

Le point de vue de la Région est différent. Pour la Région, la desserte du plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau (dont certaines sections sont déjà mises en service), qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Selon la Région, cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur. Sur ce point, qui est un point de désaccord, vous avez pu le voir dans les différentes revues de presse, l'État et la Région n'ont pas souhaité masquer la vérité. Donc, hier, Maurice LEROY et Jean-Paul HUCHON ont présenté chacun leur point de vue, en explicitant bien qu'il y avait sur ce point-là un désaccord pour l'instant.

Le protocole d'accord entre l'État et la Région traite évidemment du financement des investissements relatifs au Plan de mobilisation des infrastructures de transport. C'est un point qui a été beaucoup débattu, mais de façon très positive lors des réunions publiques. L'État et la Région ont convenu d'un accord, y compris sur la liste des projets et des engagements financiers. L'ensemble des investissements à réaliser d'ici 2020, est de l'ordre de 9,9 milliards d'euros, dont 1 milliard pour la rénovation des lignes RER C et D (c'est le point très important qui montait dans les débats, dont je parlais tout à l'heure), 6,4 milliards au titre des contrats de projets, et 2,5 milliards pour le prolongement d'Éole à l'ouest. Sur la période 2021/2025, l'État et la Région conviennent de prolonger leur effort afin de financer, avec une provision pour investissement de l'ordre de 2 milliards d'euros, des projets qui n'ont pas encore été identifiés. Leur financement sera assuré par des financements budgétaires : 5 milliards 90 millions de la Région et 2,650 milliards de l'État, le solde de 1,340 milliard étant sollicité auprès de RFF et des départements.

Répondant à une autre logique économique en termes de mode de financement, le financement des infrastructures du réseau de transport du Grand Paris sera lui assuré à partir des ressources suivantes. Des ressources fiscales à hauteur de 5 530 000 000 € en provenance de la taxe annuelle sur les bureaux et de la taxe spéciale d'équipements, instituées en loi de finances rectificative pour 2010, ainsi que des ressources liées au foncier ou à la location de locaux commerciaux en gare. Une dotation en capital de l'État, d'un montant de 4 milliards d'euros, versée au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris. Une participation de la Région et des départements d'Ile-de-France, correspondant au

montant antérieurement réservé au financement du prolongement nord de la ligne 14 (qui rentre dans le réseau Grand Paris) et au projet Arc Express (qui lui aussi est maintenant fusionné au projet du Grand Paris, donc les financements qui étaient dédiés pour ces projets sont intégrés dans cet ensemble). Le recours à l'emprunt, avec des garanties pour le STIF concernant l'étanchéité de la dette, est assuré. Enfin, une redevance d'usage, telle que prévue dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

Le protocole d'accord traite également des coûts d'exploitation nouveaux et de leur financement. La mise en œuvre des projets inscrits au Plan de mobilisation induira un accroissement très significatif des dépenses d'exploitation du réseau francilien à la charge du STIF. À l'horizon 2020, cet accroissement de charges pourrait représenter 650 millions d'euros, auxquels il convient de rajouter les charges d'exploitation liées au réseau de Métro Grand Paris. Au total, c'est une somme de l'ordre d'un milliard d'euros qui est ainsi identifiée. Cet accroissement de charges sera compensé, bien évidemment, par la mise en œuvre, en temps utile, des recommandations, qui ne sont pas encore appliquées, du rapport de Monsieur GILLES CARREZ. Il est le rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale et a fait un rapport qui fait tout à fait référence et qui est totalement consensuel. Hier soir, nous avons une réunion dans le Val-de-Marne où Monsieur CARREZ était présent. Il est d'ailleurs intervenu et donc ce rapport fait référence. C'est la base pour le dégagement de financements nouveaux dans les années à venir.

Afin de réaliser en toute transparence cette grande ambition, il est prévu une clause de rendez-vous avant fin 2013. Ceci est d'ailleurs conforme à la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris puisque le Gouvernement devra remettre au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires à la finalisation des investissements en matière de transport du Grand Paris. L'État et la Région examineront, sur la base de ce rapport, les dispositions permettant : au niveau financier, d'élargir le bénéfice de la modulation de la TIPP à la Région Ile-de-France (dans le cadre des dispositions votées dans la loi sur le Grenelle de l'Environnement), pour la SGP, de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation, d'élargir les limites de la zone 1 du versement transport aux communes de petite couronne les mieux desservies par des moyens de transport public urbain de voyageurs. Là encore, c'est une préconisation du rapport CARREZ.

La question de la coopération entre le STIF et la SGP et la maîtrise d'ouvrage est également traitée dans le protocole d'accord. Ainsi, il a été décidé qu'un décret prévoira en particulier que l'avis du STIF sera sollicité sur les contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles ainsi que sur l'intégralité des spécifications relatives au matériel roulant, que le STIF sera associé aux procédures d'appel d'offres portant sur le matériel roulant, afin notamment d'expertiser les coûts d'exploitation du système à retenir, et les modalités de paiement du matériel roulant au fur et à mesure des débours de la SGP.

Concernant l'exercice de la maîtrise d'ouvrage, c'est aussi un point qui a aussi fortement été débattu. L'État et la Région se sont engagés à trouver les moyens d'un portage de la maîtrise d'ouvrage des projets mentionnés, conformément aux contributions de chacun et dans un

objectif d'efficacité opérationnelle. Le cadre juridique de ce partage sera élaboré au cours du premier semestre 2011.

Enfin, je termine. Concernant le schéma directeur de la Région Ile-de-France, qui est confronté à un imbroglio juridique suite à une décision du Conseil d'État que vous connaissez, il a été décidé à ce que soit trouvée une solution à caractère législatif pour les mises en compatibilité.

Une disposition est également prévue concernant la gouvernance de la Société du Grand Paris. Afin d'associer à l'élaboration des projets de lignes nouvelles l'ensemble des acteurs concernés, la SGP installera sans délai le Comité stratégique qui est prévu dans la loi sur le Grand Paris. À ce titre, il sera saisi en amont sur les orientations stratégiques prises tout au long de la réalisation du réseau de transport du Grand Paris.

Je termine. La Région et l'État proposeront la mise en place d'un Comité de pilotage rassemblant tous les acteurs concernés par les opérations dont je viens de faire l'énumération, afin de garantir une bonne coordination et un bon suivi de la mise en œuvre de l'ensemble des dispositions qui ont été présentées hier matin par le ministre, Monsieur Maurice LEROY, et le Président de Région, Monsieur Jean-Paul HUCHON. J'en ai terminé. Je suis désolé d'avoir été un peu long, mais je devais respecter le cadre, tel qu'il avait été fixé par l'État et la Région, et ne pas en dévier en essayant d'être le plus impartial possible. Merci pour votre attention.

**François LEBLOND** : merci, vous avez bien le droit à quelques applaudissements.

#### *Applaudissements*

Je rappelle que c'est une contribution très importante de l'État et de la Région, qui intervient quelques jours avant la fin de ce débat public. Elle sera donc versée, puisqu'elle a été communiquée formellement à la CNDP hier après-midi, qui en a donc été saisie. Cela fait maintenant partie du dossier. Je vais laisser notre amie, Laurence HENRIOT, démarrer le jeu des questions/réponses. Ce que je pense, et qui est toujours important, c'est que nous sommes à Suresnes, et ce que je souhaite, c'est que les questions soient d'abord des questions sur le passage à Suresnes, avant d'élargir, le cas échéant, doucement, au fur et à mesure que la soirée avance, la sujet à d'autres préoccupations, comme celles évoquées par Monsieur AUZANNET. Mais évidemment, nous ne rentrerons pas dans les détails techniques, puisque vous avez compris que pour parler de ces questions financières, il a fallu beaucoup de travail des différents acteurs, des deux côtés. Donc, nous ne sommes pas tout à fait outillés par parler directement de tous les sujets qui ont été abordés au cours de la réunion. Mais il y a des sujets très concrets, qui sont ceux du schéma général des transports. Suresnes étant concernée par ce schéma, je crois qu'il faut déjà démarrer par Suresnes. Laurence, vous avez la parole.

**Laurence HENRIOT, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris** » : nous vous remercions ce soir d'enrichir ce débat public, de participer à ce moment utile de démocratie participative, avec vos

questions au maître d'ouvrage, vos points de vue et vos suggestions. La parole est à vous, dans la salle, maintenant. Je vous signale que j'ai habité à Suresnes pendant 18 ans et que je suis particulièrement heureuse de vous accueillir ce soir. Monsieur le Maire, première question.

*Applaudissements*

**Christian DUPUY :** pardon de prendre la parole en premier, mais je pense que cela permettra peut-être aussi de positionner un peu les choses. Je voudrais simplement rappeler un premier point, c'est que Suresnes a une particularité, que vous connaissez puisque vous avez habité à Suresnes pendant 18 ans, c'est d'être à la fois une ville limitrophe de Paris et d'être privée de métro. C'est la seule. Je crois qu'il y en a une autre, à l'est, près du Bois de Vincennes. Mais à l'ouest, en tout cas, nous sommes les seuls à ne pas avoir de ligne de métro. Trop loin pour avoir une ligne de métro, du fait de la présence du Bois de Boulogne qui aurait impliqué une longueur entre deux stations du double ou du triple de ce qu'elle est dans Paris. Et en même temps, nous sommes trop près pour avoir le RER. Donc, nous n'avons pas de métro ni de RER, et donc nous avons aujourd'hui des lignes de bus, qui subissent les aléas des embouteillages et puis nous avons le Transilien, mais un sur trois seulement. Le Transilien s'arrête une fois sur trois à la gare de Suresnes. Tous s'arrêtent à la gare de Saint-Cloud, un sur trois seulement à Suresnes. Suresnes, 46 000 habitants, Saint-Cloud, un peu plus de 30 000. Suresnes, 30 000 emplois, Saint-Cloud, je crois 25 000. Cherchez la logique de tout cela, cela paraît un peu compliqué. Le T2 a été une formidable amélioration. J'en sais quelque chose puisque j'ai été Vice-président en charge des transports au Conseil général au moment où nous avons déterré ce projet et réussi, avec le STP, à le lancer. Aujourd'hui, c'est vrai que c'est une amélioration, mais pour autant, nous sommes condamnés, pour pouvoir rentrer dans Paris, à passer par La Défense. Ce qui est d'ailleurs l'un des éléments de la surcharge et de la saturation du T2. Donc, le Grand Paris Express sera un moyen de désengorger, désaturer le T2.

La ville de Suresnes, la communauté d'agglomération du Mont-Valérien, que j'ai l'honneur de présider, le département des Hauts-de-Seine et le Syndicat d'études et de projet des deux Seine ont soutenu une solution qui consistait à avoir deux gares : une à Suresnes-Centre, et une autre en limite de Suresnes, à Rueil, sur le Plateau des Terres rouges, gare dénommée Rueil-Mont-Valérien. Là, avec l'évolution récente qu'on vient de nous exposer, ou plutôt l'accord qui n'est qu'un projet, nous voyons que la ligne verte disparaît et que ces deux gares qui étaient cumulatives deviennent alternatives. Là, je suis dans la situation d'un petit garçon à qui on demande s'il préfère papa ou maman. Moi, je ne peux pas. Je suis désolé, mais les habitants du bas de Suresnes, ceux qui seraient desservis par cette gare de Suresnes-Centre, tous ceux qui habitent dans le quartier Carnot-Gambetta, le centre-ville et le quartier République sont aussi chers à mon cœur que ceux qui habitent dans le Plateau ouest, qui est mon quartier, ou dans la Cité-Jardins.

*Applaudissements*

Par conséquent, les deux gares sont nécessaires. Alors, c'est très compliqué puisque maintenant elles sont toutes les deux sur la même ligne et toutes les deux doivent converger vers La Défense. De deux choses l'une, soit nous faisons une ligne en tenaille, avec deux options, une rame sur deux qui passe à Suresnes-Centre et l'autre qui passe à Rueil, et cela semble très compliqué, soit nous trouvons d'autres moyens alternatifs pour satisfaire les besoins des uns et des autres. Et là, je ne vais pas me transformer en ingénieur, mais je pense qu'il faut effectivement rechercher une solution qui permette de satisfaire les besoins des uns et des autres. J'ai bien une petite idée, que j'oserais émettre. Et si enfin, puisque ce serait la distance moyenne qui existe sur le Grand Paris Express, nous prolongions une des lignes du métro parisien jusqu'à Suresnes ? Voilà, c'est ma contribution.

*Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : merci, Monsieur le Maire. Des questions dans la salle ? Au milieu quatrième rang, Monsieur, vous avez la parole.

**Frédéric STEIMER, président Cottages Village anglais** : merci. Monsieur le Président, Monsieur le Maire, je m'adresse à vous en qualité de représentant d'une association de riverains de Suresnes, du centre-ville. Il est évident que la gare du centre-ville est indispensable. Vous avez, Monsieur le Maire, rappelé les difficultés de transport en commun que nous subissons. Il n'y a, pour rentrer dans Paris, que le bus, avec des temps de transport qui sont extrêmement longs. Il faut compter au minimum 30 min pour rejoindre une des portes de Paris. Il est évident qu'une gare dans le bas de Suresnes est indispensable. Mais elle est également indispensable parce qu'il y a le tissu économique qui est dans le bas de Suresnes. Toutes les grandes entreprises, que ce soit les grands groupes, Madame RIVIÈRE en a parlé, tant Philips qu'EADS ainsi que Havas ou Euro-SCG sont situées en bordure des quais, donc à proximité de cette gare du bas de Suresnes. Mais il est évident que la gare du haut de Suresnes est indispensable, puisqu'il y a une population importante qui y vit, même si le tissu économique n'est pas aussi développé que dans le bas, avec la proximité avec Rueil. Nous comprenons mal aujourd'hui la raison de cette dissociation entre les gares et le choix qui doit s'imposer entre la gare du haut et celle du bas.

*Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : Monsieur VERON, est-ce que vous voulez répondre à cette question ?

**Marc VERON, président du directoire de la Société du Grand Paris** : je vais évidemment bien me garder, vous imaginez, d'émettre un choix. C'est bien entendu à vous qu'il appartient de faire valoir vos arguments. Simplement, l'observation que je voudrais présenter par rapport au dossier initial de la Société du Grand Paris est qu'il y avait en effet la ligne verte (je ne sais pas si vous pouvez présenter la carte, à nouveau, à l'écran).

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Elle se justifiait pour la raison suivante, et notamment le tronçon entre Saint-Quentin-Versailles et La Défense. Bien entendu, l'existence d'un tel tronçon, à l'intérieur du laps de temps 2025, permettait très bien de traiter les deux sujets que vous évoquiez, Monsieur le Maire, sans difficulté. Ce tronçon, qui figure désormais en pointillé sur la carte de réconciliation, est évidemment un tronçon envisagé au-delà de 2025. Quelle était sa justification ? Je regrette un peu d'ailleurs, je le dis, que les débats n'aient pas permis de faire entendre une expression plus forte de la part du point d'origine, c'est-à-dire de toute la zone de Versailles. La raison en était évidemment la liaison directe avec Roissy. Qu'une ville comme Versailles, qui est une ville internationalement connue, qui fait plus de 100 000 habitants, qu'une zone comme Saint-Quentin, qui est une zone riche d'activités et d'entreprises, puissent être connectées directement avec Roissy, voici qui conceptuellement ne pose pas de problème à la compréhension. Or, il faut dire que, probablement par absence de projet suffisamment convaincant, éloquent, de portée économique forte, cet argument de raison s'est un peu effacé dans le débat. Et c'est la raison pour laquelle aujourd'hui nous sommes dans cette difficulté. Parce que, bien sûr, nous ne voyons pas de raison à traverser la plaine de Versailles, de créer des gares artificielles. D'ailleurs, ce serait impossible. Cela n'a évidemment aucune justification. Donc vous voyez bien que la pertinence de ce tracé, en vert, entre Versailles et La Défense, tenait à la pression du point d'origine. La Défense, je n'ai pas besoin d'en parler, cela va de soi. Je tenais à dire cela, parce que ce n'est évidemment pas une décision arbitraire qui a été prise. Elle tient compte, je crois, de ce qui s'est exprimé au cours des débats précédents.

**François LEBLOND** : je voudrais ouvrir un peu le débat au représentant de la SNCF, qui est ici ? Tout à l'heure, Monsieur le Maire a expliqué qu'il y avait, sur la ligne de Versailles U, qui passe par Saint-Cloud, 3 fois plus de trains qui s'arrêtaient à Saint-Cloud qu'à Suresnes. Est-ce c'est quelque chose qui fait l'objet d'une réflexion de la part de la SNCF ? Je précise tout cela parce que vous avez tous vu qu'au début, nous vous avons remis les cartes qui, grâce à toute l'équipe, ont pu être imprimées entre hier et aujourd'hui (il a fallu les corriger). C'est pour cette raison que, comme cette carte porte la ligne U, je vous pose cette question, pour élargir un peu le débat, si vous voulez.

**Jincheng NI, SNCF** : je ne pense pas que cela fasse l'objet de réflexions actuelles de la part de la SNCF, parce que la définition des dessertes appartient à l'autorité organisatrice, qui est la STIF. Mais évidemment, les solutions à venir sont la préconisation du Maire, c'est-à-dire le prolongement éventuel d'une ligne de métro et la réalisation d'un Grand Paris Express. Je pense que c'est la meilleure solution, si nous pouvons accélérer la construction. Surtout, je pense qu'il y a un problème de saturation de la gare Paris-Saint-Lazare, qui ne permet de mettre plus de trains pour la branche.

**François LEBLOND** : donc vous répondez qu'il n'y a pas la possibilité de changer quoi que ce soit ?

**Jincheng NI, SNCF** : je ne réponds pas qu'il n'y a pas de possibilité, je dis que c'est le STIF qui doit décider.

**François LEBLOND** : c'était pour nourrir un peu le débat que je vous ai dit cela. Mais je vois que vous avez un peu de difficulté à répondre sur ce point. Mais Monsieur le représentant de Réseau Ferré de France a peut-être quelque chose à dire sur ces sujets ?

**Manuel LECONTE, RFF** : merci. Ce n'est pas du tout dans les compétences de RFF, je le précise tout de suite. C'est effectivement de la compétence du STIF, ou du transporteur, mais c'est pour vous donner une explication de pourquoi c'est comme cela. La situation de Suresnes est la même que celle de Puteaux, d'autres villes aussi au nord de La Défense, comme Bécon, Courbevoie. Dans l'organisation de la ligne qui part de Saint-Lazare, vous avez trois types de lignes : des trains qui s'arrêtent terminus Saint-Cloud, des trains qui vont vers Versailles-Rive droite et des trains qui vont vers Saint-Nom-la-Bretèche. Les trains qui s'arrêtent à Saint-Cloud sont omnibus, et s'arrêtent à toutes les stations, y compris Puteaux et Suresnes. Les trains qui continuent au-delà de Saint-Cloud, soit vers Versailles-Rive droite soit vers Saint-Nom-la-Bretèche ne s'arrêtent pas à toutes les stations. C'est l'option qui a été prise pour organiser les dessertes et pour ne pas allonger le temps de parcours de personnes qui viennent de plus loin. C'est comme cela que la ligne a été organisée, pour des raisons de répartition des temps de parcours des différents voyageurs. Alors je sais bien que cela ne vous donne pas satisfaction, mais c'est une explication de l'organisation des dessertes sur la ligne L, qui fait qu'il y a des trains omnibus qui s'arrêtent à Saint-Cloud terminus et puis d'autres trains qui vont plus loin et qui ne sont pas omnibus. La raison de l'arrêt à Saint-Cloud, c'est que c'est le point de jonction des 2 branches entre Versailles et Saint-Nom-la-Bretèche.

**François LEBLOND** : c'est une explication qui montre que ma question ne pouvait pas avoir de réponse. Continuons.

**Laurence HENRIOT** : dans la travée centrale, au quatrième rang.

**Xavier LELASSEUX, Suresnes (Bas)** : bonjour, Xavier LELASSEUX. Je suis un simple Suresnois, utilisateur du T2 aujourd'hui, et j'habite en bas de Suresnes. Je subis un peu le T2. Monsieur le Maire, tout à l'heure, vous disiez qu'entre les 2 votre cœur balance, vous voudriez avoir le beurre et l'argent du beurre. C'est louable, vous avez raison.

Mais il y a une chose qui m'étonne ici, c'est le fond. Je parlerai déjà de la forme et après du fond. La forme, vous parlez de démocratie, de neutralité. Je tiens à remercier Monsieur AUZANNET qui a fait preuve d'une belle neutralité, en présentant effectivement les deux projets et le consensus autour de ces deux projets. En revanche, j'ai un peu plus de réserve vis-à-vis de ce qui passait vers ma droite, où je n'ai vu qu'une seule présentation du Grand Paris. Donc, je reste un peu sur ma faim vis-à-vis de cette neutralité. Voilà pour la forme.

Maintenant, pour le fond, en tant qu'utilisateur, il y a un argument que je voudrais opposer à Madame RIVIÈRE, qui disait que le fait, à Suresnes, d'implanter la gare au sud va permettre de délester le T2. Moi, je suis utilisateur du T2 et je réfute cet argument, dans le sens où le T2 est plein avant Suresnes. Le T2, je le prends tous les jours, il est plein avant Suresnes. Donc, cet argument ne règlera pas le problème. Ce sont les gares qui sont seront en amont

de Suresnes, Saint-Cloud, les Moulineaux (etc.) qui vont délester le T2. Le positionnement de la gare à Suresnes, à mon sens, après vous avez des études qui permettent de le prouver, ne changera pas sur ce point. En revanche, je pense effectivement que la gare qui desservirait le haut du Mont-Valérien, qui serait à l'avantage des deux communes et de l'agglomération, de Suresnes et de Rueil-Malmaison, est un grand avantage, car elle permettrait de désenclaver tout un plateau qui est aujourd'hui sans transport en commun, et justement de relier ces personnes-là, tout ce grand secteur qui va avoir un développement sous l'impulsion de Monsieur AULIER, dont vous avez parlé tout à l'heure, qui est quelque chose de très bien. Elle aurait cet avantage de désenclaver ce plateau-là. Voilà pour les deux questions.

### *Applaudissements*

**François LEBLOND** : un argument pour le Mont-Valérien. Continuons. Madame RIVIÈRE, oui, vous avez été prise à partie.

**Isabelle RIVIÈRE** : ce n'est pas une prise à partie, je pense que c'était une question logique et normale, donc aucun problème pour la réponse. En ce qui concerne le T2, c'est la raison pour laquelle nous avons proposé une station T2 à Issy-les-Moulineaux, que nous avons appelée « les Moulineaux », puisque c'est un point de jonction. En fait, quand nous avons parlé de la meilleure qualité de vie sur le tramway T2, ce n'était pas en pendant à votre station ici, mais c'était dans l'ensemble. C'est-à-dire que là où il y avait des points de recouvrement entre le T2 et le Grand Paris, cela permettait d'avoir une alternative pour les voyageurs qui aujourd'hui, quand ils sont à Issy-les-Moulineaux ou sur cette partie du territoire, quand ils veulent aller jusqu'à La Défense, ils n'ont pas d'autre possibilité. Je parlais bien de cela, c'était de l'amont. Et donc, de l'amont, nous arrivons en aval jusqu'à chez vous. Il y aurait évidemment moins d'utilisateurs. Puisqu'il faut rappeler les capacités, un tramway c'est à peu près 180 personnes, notre métro c'est 1 000 personnes. Nous ne sommes pas du tout dans les mêmes équations. Le T2 est à une fréquence toutes les 4 min alors qu'en fait, nous proposons une fréquence, en moyenne, toutes les 85 s. Nous ne sommes pas du tout sur la même logique.

**François LEBLOND** : bien, continuons.

**Claude VARTAN, membre du Conseil syndical d'une copropriété dans le bas de Suresnes** : bonsoir, Claude VARTAN, je suis Suresnois depuis une vingtaine d'années. J'habite dans le bas de Suresnes. J'ai été très sensible, tout à l'heure, à l'allusion qui a été faite au grand précurseur, Henri SELIER, qui a construit toutes ces Cités-Jardins, notamment celle de Suresnes, autour du théâtre Jean Vilar. Cette population est particulièrement défavorisée. Elle souffre d'un certain nombre de carences économiques et sociales, et il me semble que dans le grand souci d'intégration de populations qui sont souvent issues de l'immigration et qui ne trouvent pas facilement d'emplois, en partie parce que l'éloignement est excessif, je crois que la gare du haut de Suresnes serait tout à fait souhaitable.

Ceci étant, je rejoins le point de vue émis par Monsieur le Maire, concernant les trains Transilien. Un sur trois s'arrête Suresnes. J'ai déjà posé la question plusieurs fois à la SNCF.

On m'a répondu que cela a toujours été comme cela et qu'il n'y a pas de raison que cela change. D'autre part, peut-être le prolongement, effectivement, d'une ligne de métro jusqu'à Suresnes. Enfin, cela ne ferait qu'augmenter le coût, mais je crois que ce serait de nature à nous donner une gare en bas de Suresnes, qui ne serait certainement pas inutile, et de desservir convenablement le Plateau de Suresnes. Je vous remercie.

*Applaudissements*

**Richard MICHEL, Producteur TV, Centre-ville de Suresnes :** Richard MICHEL, je suis habitant du centre-ville. Une observation, ce genre de décision politique, que ce soit un accord historique, ou une contribution, comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, nous verrons à l'usage comment les choses vont avancer.

**François LEBLOND :** c'est les deux.

**Richard MICHEL :** c'est peut-être les deux, mais le problème est que c'est à l'usage que nous verrons comment les choses vont avancer. La question, c'est le problème de l'égalité de traitement des territoires. Je pense que, Monsieur le Maire, quand il parlait du choix cornélien entre les deux gares, je pense que les élus à Suresnes, que ce soit la majorité ou l'opposition, devraient être davantage offensifs parce que nous voulons les deux. Pour des raisons, comme vous l'avez dit, Madame, tout à l'heure, très clairement, il y a des enjeux d'attractivité économique pour le bas de Suresnes, mais il y a aussi pour le haut de Suresnes, et notamment pour un quartier dont Monsieur vient de parler, qui est un quartier populaire, une égalité de traitement où il faut effectivement une desserte. Moi, je suis un peu stupéfait de la façon dont la SCNF et la RATP, je le dis très franchement, répondent aux questions en général sur les problèmes qu'il y a. Et dans ce cas, je vais vous faire une proposition, ce sera ma petite proposition personnelle. J'ai eu l'occasion, pour des raisons professionnelles, de rencontrer hier matin Monsieur Cédric LEWANDOWSKI, qui est le Directeur général des collectivités territoriales d'EDF. Aujourd'hui, EDF entreprend, avec toute une série de villes de 30 à 50 000 habitants, une série de projets de voitures électriques ou de petits bus électriques de 15 à 40 places, qui peuvent densifier la desserte. Essayez de prendre, boulevard Sellier, la RATP pour aller en haut ou pour aller à Paris, et vous allez voir le temps que vous y passez. Et en hiver, ce n'est pas joyeux. Alors, je vous fais cette proposition. Je ne sais pas si vous avez rencontré EDF, qui est assez réactive. Je n'ai rien à voir avec EDF, mais j'ai cette information et je souhaiterais que vous puissiez la prendre en compte. Merci.

*Applaudissements*

**François LEBLOND :** je demande à mes collaborateurs s'il y a un cahier d'acteurs EDF. Madame MOREAU me précise que oui. Nous verrons ce qu'ils disent, parce que peut-être qu'ils ont abordé ce sujet-là.

**Hervé LAMBEL, président du CERT (Défense des TPE), Membre du CLES à Suresnes :** bonsoir, Hervé LAMBEL. Pour ma part, j'habite sur le plateau Liberté, donc je ne suis pas du tout concerné, a priori, par les deux gares, puisque je suis un peu décentré. Par contre, ce qui manque fondamentalement, qui a été évoqué dans la présentation, c'est de tenter de

relier autant que faire se peut les nouvelles gares, les nouveaux transports en commun avec les modes de circulation douce. Le vélib a été mis en place à Paris. Il y a eu de grandes discussions pour l'extension du vélib sur les communes avoisinantes et vous n'êtes pas sans savoir, pour ceux qui pratiquent un peu Suresnes, que nous avons des dénivelés extrêmement particuliers. Donc si vous mettez une gare en bas, nous ne pourrons effectivement pas prendre un vélib pour remonter vers le haut de Suresnes, et de la même façon, si nous mettons une gare en haut de Suresnes, vous verrez bien que le matin, nous prendrons peut-être un vélib pour descendre, mais il sera beaucoup plus difficile d'y revenir. Et effectivement, la question de l'attractivité économique est très importante, le désenclavement aussi. Tous ces acteurs-là, aujourd'hui, si vous faites le choix sur une gare, ne pourront pas mettre en place ces nouveaux modes de circulation qui, manifestement, rencontrent un succès grandissant puisque tout le monde s'est battu pour avoir cette extension de ce mode de transport sur les communes avoisinantes. Donc, je suis obligé de rejoindre Monsieur le Maire en disant que nous avons malheureusement besoin de ces deux gares, à Suresnes et sur nos territoires plus qu'ailleurs, et donc à Rueil également, puisque Rueil bénéficie pour notre qualité de vie, mais souffre pour les transports, de ces problèmes liés à un relief très particulier.

**Laurence HENRIOT** : sur cette question de l'aménagement des gares et des transports doux, je crois que, Madame RIVIÈRE, vous étiez déjà intervenue et vous aviez apporté des réponses à ce sujet.

**Isabelle RIVIÈRE** : oui, l'objectif du Métro Grand Paris est que vous puissiez accéder à nos nouvelles gares dans les meilleures conditions. Ce qui voudra donc dire retravailler, et ce sera la responsabilité du STIF, sous l'impulsion de la Société du Grand Paris, et amener des propositions de façon à ce que le réseau de surface, que nous appelons le réseau de bus, puisse vous permettre d'y accéder le plus facilement possible. Mais au-delà du réseau de bus, parce qu'encore une fois il y a certaines gares du Métro Grand Paris pour lesquelles l'accessibilité aux alentours n'est pas évidente, nous allons réfléchir à tous les modes alternatifs. Le vélo, la marche à pieds, il y a même des voiries qui peuvent être adaptées également. Nous allons parler d'autolib, de covoiturage. Nous allons faire en sorte que tous les modes puissent être utilisés, pour que vous puissiez arriver sur nos gares et utiliser nos réseaux. C'est la façon dont nous allons travailler.

Par contre, en ce qui concerne Suresnes, nous avons évidemment des développements économiques, mais il y a quand même des lignes de bus et il y a une desserte qui est présente. La RATP est dans la salle, mais il y a un certain nombre de lignes qui rendent aujourd'hui un service. Donc, effectivement la voirie est assez encombrée. Ce que nous pouvons dire, c'est que l'arrivée du Métro Grand Paris, à l'horizon de sa mise en service, c'est 400 à 500 000 voitures en moins sur les réseaux d'Ile-de-France. C'est un report modal, c'est-à-dire que les gens qui utilisent aujourd'hui leur voiture, ce que nous voulons, c'est leur donner la possibilité de pouvoir utiliser les transports en commun. Et nous imaginons que 10 à 15 % des personnes qui aujourd'hui utilisent la voiture vont pouvoir se reporter sur les transports en commun. Cela veut dire que nous aurez un mieux-vivre aussi, dans la ville,

puisque'il y aura une meilleure utilisation des transports en commun. Ce que nous rechercherons, c'est le meilleur maillage possible avec le réseau de transport existant et à venir, puisqu'évidemment, les lignes vont s'adapter à l'arrivée de ces nouvelles gares.

**François LEBLOND** : oui, Monsieur, vous vouliez dire quelque chose ? Vous n'êtes pas complètement satisfait par la réponse ?

**Hervé LAMBEL** : ce n'est pas que je ne suis pas tout à fait satisfait, mais j'ai oublié juste un point dans mon exposé. C'est qu'effectivement, nous combinons ce relief extrêmement particulier avec la bordure de Seine, comme vous l'exposiez tout à l'heure. Cette bordure de Seine nous conduit, d'un point de vue de l'organisation de la circulation de la voirie, à être un nœud extrêmement important puisque nous bénéficions globalement du pont à l'entrée de l'avenue Henri Sellier, qui fait que cette avenue est particulièrement encombrée. Du coup, comme le disait mon prédécesseur, les transports dits lourds, en l'occurrence les transports en commun comme les bus, sont complètement pris dans cette circulation. Donc quand bien même aujourd'hui, vous allez arriver à faire globalement, sur l'ensemble du territoire, une baisse de 10 à 15 % de l'utilisation de la voiture, sur des nœuds névralgiques comme ceux-là, de croisement (parce que c'est un passage obligé), le boulevard Henri Sellier ne constatera pas, lui, une baisse de 10 à 15 %. Dans le meilleur des cas, vous aurez une baisse de 5 %. Mais vous n'arriverez pas, sur la masse globale, à réduire sur ce point. Donc, là nous avons un vrai souci à Suresnes, qui reste un passage obligé pour les gens qui habitent notamment Saint-Cloud et tous ceux qui remontent derrière.

**François LEBLOND** : je vous remercie.

**Isabelle RIVIÈRE** : juste un complément de réponse, comme vous l'avez vu, sur ce territoire, nous vous proposons pas mal de gares. Il y a effectivement une gare à Suresnes, à déterminer. C'est vous qui nous direz là où vous pensez qu'elle est la plus utile. Et nous avons également une gare à La Défense, une gare aux Groux. Donc, il faut savoir que tout ce territoire, parce que vos communes se touchent, va être très largement impacté par l'arrivée de ces gares. Vous en avez une aussi à Bois-Colombes, donc en fait, il y a quand même un maillage tout à fait particulier qui va faire qu'aujourd'hui, pour des gens qui utilisent la voiture pour aller d'une commune à une autre, même limitrophe, nous allons leur donner la possibilité de faire autrement. Je n'ai pas de boule de cristal, nous avons fait des études. Ce sera quand même relativement conséquent et cela améliorera la circulation au quotidien. Et il y aura des itinéraires évolutifs, notamment pour les lignes de bus.

**Valérie GUEROUT, Suresnoise** : bonsoir, Valérie GUEROUT, Suresnoise, quartier République. J'ai une question d'ordre technique sur le contenu du protocole d'accord. S'il y avait une gare sur le haut de Rueil-Suresnes, la jonction serait-elle enterrée ?

**Isabelle RIVIÈRE** : les gares du Grand Paris, tout au moins celles que nous proposons, sont toutes en souterrain, surtout sur cette partie du territoire. Si elle doit être en haut, comme celle du bas d'ailleurs, sur le territoire de développement sur le haut de Suresnes et de Rueil,

c'est une gare souterraine. Il en est de même pour celle qui était proposée sur notre tracé de référence, à Suresnes-Centre.

**Laurence HENRIOT** : pouvez-vous nous donner un petit complément de réponse sur ce sujet nous dire pourquoi vous avez opté pour la version souterraine ?

**Isabelle RIVIÈRE** : je pense que pour les habitants, c'est effectivement beaucoup plus facile. Il y a beaucoup moins d'expropriations, donc je pense que cela vous concerne tous. Et puis c'est beaucoup plus facile dans les procédures, puisque nous allons évidemment plus vite. C'est une des raisons qui nous a conduits à proposer un tracé souterrain, avec une étude stratégique environnementale qui a été faite en amont pour bien prendre en compte la topologie des sols et les problématiques qu'il peut y avoir, notamment pour vous, la Seine qui est présente. Tous ces éléments ont été pris en compte, et pas uniquement ceux-là, la faune, la flore. Cette étude est très large et très définie, 1 200 pages. Vous pouvez la voir sur le site internet, si vous le souhaitez, elle est en ligne.

**Laurence HENRIOT** : merci, Madame. Dans la travée centrale, à gauche, Monsieur ? Apportez un micro, s'il vous plaît. Merci.

**Jean-Philippe GOURION, Conseil syndical Résidence Orée du Parc/Suresnes** : bonjour, Jean-Philippe GOURION, Conseil syndical de la résidence l'Orée du Parc, quartier République. Madame RIVIÈRE vient de répondre au sujet de la gare souterraine. J'avais posé une question écrite à laquelle il m'a été répondu, et justement, on m'a dit qu'entre Saint-Cloud et Suresnes, le tracé était essentiellement aérien. C'était la seule partie, et d'ailleurs c'est ce qui est écrit dans vos documents. Je suis désolé, mais c'est écrit dans vos documents. C'était la seule partie du tracé où nous envisagions en bord de Seine, compte tenu évidemment des possibilités liées à la hauteur maximum des eaux (etc.), une partie aérienne.

Justement, je voulais vous poser une question sur des précisions en ce qui concerne ce trajet. Parce que, en ce qui concerne des nuisances éventuelles et également un impact sur les investissements immobiliers qui ont été faits par les différentes personnes qui ont acheté des logements dans cette zone, nous aimerions bien savoir si cela va passer par les bords de Seine, si cela va passer en ville. Si nous regardons le plan, nous avons l'impression que cela passe un peu entre le chemin de fer du T2 et celui de la SNCF. Dans un tissu urbain aussi dense, nous ne savons pas très bien comment nous allons passer là-dedans.

**François LEBLOND** : je voudrais dire, pour compléter ce qui vient d'être dit, que j'ai sous les yeux le document que vous avez mis au débat public, et effectivement, dans cette partie du territoire, il est marqué quelque chose en aérien. Alors, sur ce sujet-là, est-ce que vous pouvez donner quelques explications complémentaires ? Parce qu'elles sont fondamentales.

**Didier BENSE, membre du directoire de la Société du Grand Paris** : je ne sais pas si nous pouvons avoir la carte des options qui avaient été proposées, et notamment l'option aérienne.

*Diffusion d'un document PowerPoint*

Il faut se rappeler que tout cela a été élaboré dans un contexte où il y avait eu une très forte contribution de ce que nous avons appelé les 10 architectes du Grand Paris, qui avaient émis l'idée que le tracé soit aérien le plus souvent possible. Donc, dans notre dossier, nous avons, à partir d'un certain nombre de considérations, dont l'étude environnementale, les sujets topographiques et les fonciers disponibles, livré au débat un certain nombre de propositions de tronçons qui étaient susceptibles de faire l'objet d'un traitement en aérien. Donc, pour ce qui vous concerne, nous avons été plus qu'audacieux, puisque nous avons imaginé que sur le bord de Seine, en particulier autour de l'Île Seguin, dans un grand geste architectural, nous pouvions envisager des franchissements nouveaux, comme cela a été fait au début du XXe siècle avec le métro parisien. Cette idée n'a pas rencontré un franc succès, donc cette partie-là sera traitée totalement en souterrain. Ce qui n'est pas le cas, éventuellement, des portions au nord du Bourget, dans le quartier d'Aulnay. Ces portions-là sont encore à l'étude, plus que jamais même, pour faire l'objet d'un traitement en aérien. Mais il est vrai que nous sommes là dans des zones qui sont le plan d'exposition au bruit et donc qui ne sont pas susceptibles d'accueillir énormément de logements.

**François LEBLOND** : nous pouvons donc dire que la SGP a déjà pris en compte les réflexions qu'elle a entendues sur ce sujet, lors du débat public.

**Didier BENSE** : absolument. Il y a même des réflexions à l'envers, puisque sur le Plateau de Saclay, nous n'avons pas osé proposer de l'aérien. Là, au contraire, il y a quelques voix qui ont demandé pourquoi ne pas proposer un tracé en surplomb, en viaduc, qui respecte bien entendu la continuité des zones agricoles. C'est une réflexion qui est aussi portée au débat.

**François LEBLOND** : oui, mais enfin vous confirmez qu'à cet endroit-là, le document que nous avons sous les yeux est un peu dépassé, et que vous avez tenu compte du débat ?

**Isabelle RIVIÈRE** : c'était une proposition, absolument. Nous avons rencontré les élus et, effectivement, sur cette partie du territoire, c'est souterrain.

**François LEBLOND** : c'est intéressant. Cela montre en tout cas l'utilité de nos rencontres. Au deuxième rang, Monsieur ?

**Jean-Pierre BESSE, président du Conseil local économique et social** : merci. Jean-Pierre BESSE, je suis Président du Conseil local économique et social (CLES), qui est une instance de démocratie participative de notre ville, comme le Conseil communal de la jeunesse, par exemple, et les Conseils consultatifs de quartier.

Je voudrais d'abord faire une observation personnelle un peu générale. D'abord, vous remercier de cette présentation, d'avoir la possibilité de présenter l'état de nos réflexions. Deuxième chose, de se féliciter, quand même, de l'accord qui est intervenu hier entre le ministre concerné et la Région. Troisième chose, un sentiment un peu personnel, il y a trois pôles qui me sont chers. Il y a ce pôle de La Défense, qui est le premier secteur en matière d'affaires, européen. Il y a également le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines, et puis une entité, où j'interviens à la fois à titre d'enseignant sur le campus polytechnique et comme conseiller du commerce extérieur de la France, qui est le Plateau de Saclay. Est-ce qu'il y

aura bien, vraiment un réseau de transport suffisant pour profiter de cette dynamique ? Je pense au Plateau de Saclay qui va devenir le centre n° 1 du savoir en Europe. Il serait vraiment tout à fait regrettable que quelques considérations freinent un peu cet élan remarquable que nous pourrions avoir entre ces 3 centres qui représentent un peu une grande partie de l'avenir de notre pays.

Maintenant, en ce qui concerne notre ville, je remercie Madame RIVIÈRE d'avoir parlé de son dynamisme, et aussi de l'attachement un peu exceptionnel de ses habitants, et pas simplement à la Vigne de Suresnes, bien connue, mais à la commune, à la qualité de vie que nous y avons et que nous développons tous ensemble. Le CLES s'est attaché à travailler autour de 3 pôles, si je puis dire : l'amélioration du réseau existant, bien sûr la gare du haut de Suresnes, et puis la gare de Suresnes-Centre. C'est évident que l'amélioration doit se faire d'une manière progressive, mais elle peut être aussi une conséquence du choix que nous ferons de telle ou telle implantation de gare. Bien évidemment, comme tous mes amis, les deux gares si possible, car la gare du haut de Suresnes répond à des considérations plus sociales, et peut-être d'un certain désenclavement. Cette zone étant bien desservie par des bus, mais uniquement des bus. Une gare serait effectivement la bienvenue. Par contre, nous nous sommes, le CLES, attachés au bas de Suresnes. Nous avons questionné nos interlocuteurs en matière économique. Et c'est vrai que c'est là que se situent 30 000 emplois. Il y a 25 000 habitants, mais 30 000 emplois. Je crois que dans les années à venir, d'ici 2013, 2 000 habitants supplémentaires, 5 000 emplois supplémentaires, puisque je crois que plus de 70 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont prévus. Je pense que cette gare a un intérêt tout particulier et c'est à partir de son implantation que nous pourrions redéfinir un meilleur réseau, un meilleur maillage de tous les modes de transports possibles, dans lesquels il ne faut pas oublier ceux qui sont plus écologiques. Je pense aussi à ceux qui sont en liaison avec l'aménagement des berges de la Seine, le secteur piétonnier, balisé, le vélo, etc. Voilà les quelques réflexions que le CLES a apportées et je tiens à remercier tous mes collègues ici présents, qui nous ont beaucoup aidés dans ce domaine. Merci.

#### *Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : merci, Monsieur. Au troisième rang, Monsieur ?

**Bernard de la CODRE, Rueillois, Conseiller de village** : je vous remercie. Bernard de la CODRE, je suis Rueillois, et j'interviens à ce titre. Je voulais d'abord faire une petite remarque. Madame RIVIÈRE, tout à l'heure, avez confondu les problèmes de transport sur le boulevard Henri Sellier, qui est un axe est-ouest, avec toutes les solutions que vous proposez sur un axe nord-sud.

La deuxième chose, Monsieur le Président, qui venez d'intervenir à l'instant, quand on dit que le plateau est bien desservi par des bus, je veux bien, fréquence de 20 min aux heures de pointe. Deuxième chose, à 20 h 30, c'est terminé, c'est à pieds. Troisième chose, pour descendre de la place de la Paix, à Suresnes, jusqu'au pont de Suresnes, aux heures de pointe vous mettez 35 à 40 min en bus. Voilà l'excellente desserte du plateau Mont-Valérien à l'heure actuelle.

*Applaudissements*

Je voulais le préciser. D'autre part, en tant que Rueillois, je viens ici un petit peu, comme vous avez annoncé que le but du débat était on Suresnes ou Rueil, en terrain ennemi. C'est pour cela que j'ai fortement apprécié la réflexion de Monsieur le Maire de Suresnes qui apporte la solution d'un métro à Suresnes, et une gare sur le plateau Mont-Valérien.

*Applaudissements*

Je rappelle que le plateau Mont-Valérien concerne 30 000 Rueillois et 25 % de la population de Suresnes. Cela aussi, je pense qu'il faut en tenir compte. Il est exact en plus que c'est une zone où il y a des problèmes sociaux, que ce soit sur Suresnes ou Rueil. D'autre part, j'insiste sur le fait que vous avez eu 3 cahiers d'acteurs. L'un rédigé par les entreprises qui travaillent sur le plateau Mont-Valérien, et il y en a, les habitants de Rueil et l'administration municipale. Tous les 3 arrivaient, avec des arguments différents, aux mêmes conclusions. Donc j'espère que vous n'avez pas besoin de faire le choix du « où », mais du « et ». Et même si le premier « et » n'est qu'un métro à Suresnes, ma foi, Monsieur le Maire dit qu'il s'en contentera, donc vous avez la solution. Merci.

*Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : merci, Monsieur.

**François LEBOND** : Monsieur AUZANNET, vous avez quelque chose à dire sur ce débat difficile ?

**Pascal AUZANNET** : alors, je me suis posé la question de Saclay, sur la façon dont nous pourrions trouver une issue au désaccord entre l'État et la Région. J'ai rappelé la position de l'État, je n'y reviens pas, qui est clairement pour une desserte à 30 min du centre de Paris, 50 min de Roissy, avec une préconisation de type métro. La Région, BHNS, ensuite tramway. Je dirais qu'il y a un protocole d'accord qui vient d'être signé. Le débat public se termine le 31 janvier. Les Commissions particulières ont deux mois pour remettre leur bilan, et ensuite, les décisions seront prises (2 mois pour la SGP et 3 mois pour le STIF). C'est-à-dire que pour la SGP, cela nous mène au 31 mai. J'ai envie de dire, note d'optimisme, que nous avons peut-être jusqu'au 31 mai pour trouver une solution. Mais là, ce que l'État et la Région, dans ce protocole, ont souhaité, c'est montrer le rythme, sur une première étape, et les points sur lesquels ils se sont mis d'accord. Il y a des choses qui restent encore à traiter. La question de la maîtrise d'ouvrage n'est pas complètement stabilisée, puisque cela renvoie à un acte juridique d'ici la fin du premier semestre. Il y a des choses qui sont encore en suspens. Il y a un mouvement qui est enclenché, c'est cela qui est important, une espèce d'alchimie. C'est pour cela que j'ai souhaité rappeler les déclarations des deux, du ministre et du Président de la Région.

Sur Saclay, nous avons encore du temps, jusqu'au 31 mai. C'est vrai que c'est quelque chose d'extrêmement difficile. Le débat porte à la fois sur la dimension en termes d'urbanisme, les enjeux d'urbanisme, de développement économique. C'est un sujet de débat. Il y a un

deuxième débat, c'est le choix du mode de transport. L'État, sur la dernière période, a parlé de métro léger dans une première étape, pour essayer de faire un pas en avant.

**François LEBLOND** : cela ne figure pas dans le document.

**Pascal AUZANNET** : non, mais l'État a fait cette idée d'un métro léger. Vous savez, en province, depuis 20 ans, le débat entre métro léger et tramway, c'est l'objet d'enjeux politiques extrêmement forts. Nous l'avons connu à Strasbourg, à Rennes, à Bordeaux. Concernant ce débat, là, nous n'innovons pas. Il existe depuis 20 ans en France, depuis qu'il y a des métros légers. Donc, il faut laisser se poursuivre la discussion, la concertation, pour voir comment nous pouvons essayer de rapprocher les points de vue. Nous avons jusqu'au 31 mai, c'est le point sur lequel je veux attirer votre attention.

**François LEBLOND** : je voudrais quand même ajouter quelque chose. Nous avons tenu une réunion à Saclay, il y a maintenant une semaine. Il y avait 700 personnes dans cette réunion, avec des points de vue qui étaient très différents les uns des autres. Elles se sont parlé. C'était exceptionnel, sur le Plateau. Elles se sont parlé et à l'occasion de cette rencontre, j'ai compté le nombre de cahiers d'acteurs que nous avons recensé à Saclay. Il y en avait 28. Et sur les 28, il y en avait 14 qui étaient favorables à la position exprimée par le Gouvernement et 14 qui étaient défavorables. Alors, cela montre bien que ce n'est pas très simple. Mais ce qui est important pour nous, c'est que la Commission du débat public que je préside a maintenant deux mois pour dire ce qu'elle a entendu dans ces réunions qu'elle a tenues. Elle a deux mois pour dire ce qu'elle a lu dans les cahiers d'acteurs. L'espoir que nous avons en développant un peu tout cela le plus possible dans les conclusions que nous allons tirer du débat, c'est que ce développement soit utile aux deux parties. C'est ce que nous espérons, et c'est là que nous voyons qu'il faut continuer cette procédure du débat public jusqu'à son terme. Parce que nous voyons bien que, même avec la meilleure volonté du monde, les deux parties ne sont pas arrivées sur ce point à un accord. C'est un constat de désaccord, cela arrive et c'est tout à fait légitime qu'il puisse y avoir deux points de vue différents sur un sujet comme celui-là. Mais il faut nourrir les arguments, et c'est quand même l'objet des débats publics. C'est ce que nous essaierons de faire dans les conclusions que nous tirerons. Nous ne prenons pas position, la Commission ne prend pas position. Ce n'est pas son rôle. Elle recense ce qu'elle a entendu ou lu et elle essaie d'en faire la synthèse. Monsieur AUZANNET, nous espérons que notre action sera utile. Nous continuons, si vous voulez bien ?

**Jean-Claude PERCHERON, habitant de Suresnes** : habitant de Suresnes, du haut. Je voudrais revenir sur la question du choix entre la gare en haut et la gare en bas. Nous avons dit que pour la gare en bas, Suresnes était desservie par le T2 et le U, et que le T2 était engorgé. Or, j'ai entendu dire aussi que cet engorgement venait en aval et non pas en amont, c'est-à-dire avant Suresnes. Donc, si nous mettons une gare en haut de Suresnes, automatiquement, le bas va être désengorgé puisque le train ne passera pas par le bas. Il y aura donc le recours de l'existant, le T2 et le U, qui seront largement soulagés du fait de ce nouveau tracé. Voilà ma réflexion.

**Didier BENSE** : simplement, pour souligner que le réseau Grand Paris contribue au soulagement d'un certain nombre de lignes, notamment celles qui convergent vers Paris, où là les gens n'ont plus de raison d'aller à Châtelet, Saint-Lazare pour faire des correspondances pour ressortir, et en particulier la desserte du T2, trajet sur lequel nous sommes un peu parallèles, parfois les gens nous disent « un peu en redondance », mais sur lesquelles la fonctionnalité que nous offrons, à savoir la vitesse de déplacement (nous avons parlé de 65 km/h puisque nous avons assez peu de gares), fait que quand vous êtes à Issy-les-Moulineaux ou même un peu près de la gare de Saint-Cloud, vous allez plutôt vous reporter sur le métro automatique que sur le T2. Donc cela donne de l'air à ces infrastructures, qui en ont bien besoin, comme vous dites.

**Isabelle RIVIÈRE** : avec un dimensionnement qui n'est pas le même non plus. Entre un tramway avec 180 personnes et un train toutes les 85 s avec 1 000 personnes, nous ne sommes pas du tout dans la même équation.

**Aurore GILLMANN, conseillère régionale** : bonsoir, Aurore GILLMANN, Conseillère régionale de la majorité de Jean-Paul HUCHON, socialiste en l'occurrence. Je profite de cette occasion, puisque l'accord qui a été passé hier entre le Président de Région et le ministre compétent nous a été très bien présenté par Monsieur AUZANNET, je l'en remercie, pour m'en féliciter également. L'ensemble de ma majorité de Jean-Paul HUCHON est ravi de cet accord, puisque nous ne pouvions effectivement pas avoir deux projets concurrents ad vitam aeternam, et au bout du bout, nous sommes obligés d'avoir un seul réseau. C'est l'intérêt des Franciliens et c'est l'intérêt de nos deniers publics.

Donc ce projet d'accord, bien esquissé maintenant, pourquoi est-il bon ? Tout simplement parce que le STIF (l'autorité compétente en matière d'organisation de transport, de par la loi, et qui représente la Région, mais aussi les 8 départements franciliens), qui était au début mis à l'écart du projet du Grand Paris, de par la loi, est remis dans la boucle. Et c'est un gage de meilleure démocratie parce que les élus seront associés au projet final. Nous ne pouvons que nous en féliciter. Donc avec l'État, tout va bien. Le Plan de mobilisation des transports de la Région, c'est-à-dire la modernisation en priorité du réseau existant est financé et est quasiment intégralement repris par le protocole d'accord. C'est aussi une excellente nouvelle puisqu'effectivement, c'est ce qu'attendent les Franciliens. Enfin, le projet Arc Express initial, qui ne vous a pas été présenté ce soir, et je trouve cela dommage, a été repris intégralement également dans ce protocole d'accord, avec un projet de grande boucle à l'est, notamment pour le Grand Paris, et un désaccord pour Saclay, pour le Grand et la Région. Donc, nous pouvons être très satisfaits parce que l'affaire était quand même assez mal emmanchée. Je rappellerais quand pour mémoire, qu'au moment du vote de la loi, les élus et la Région ont dû se battre pour qu'un débat public ait lieu sur Arc Express, et pas que sur le Grand Paris. Donc, nous allons dire que les choses évoluent favorablement, et nous sommes tous ravis de cette situation.

Pour ce qui nous concerne ici, effectivement il y a un point de débat qui n'est pas tranché, c'est de savoir si la gare du réseau commun desservira Suresnes ou Rueil. Malheureusement, c'est la question qui nous est posée aujourd'hui. Comme tout le monde à Suresnes, Réunion de proximité

j'aimerais bien moi aussi que nous ayons deux gares, une pour le centre et une pour le haut. Mais cela paraît très compliqué, parce que nous ne pouvons pas faire des réseaux en boucle, cela coûte très cher. Mais nous pouvons toujours rêver et l'appuyer, il n'y a pas de souci. Un projet d'extension de métro parisien, c'est aussi un projet intéressant, même s'il arrive un peu tard dans le débat. Je tiens à le dire à Monsieur le Maire, même si les bonnes idées arrivent toujours tard. Donc, un vrai sujet, d'où l'importance de ce débat territorial.

Par contre, j'avais une petite question pour la Commission du Grand Paris, parce que j'ai du mal à comprendre et je suis un peu surprise. Nous avons eu un débat sur le faisceau ouest il y a peu de temps à Saint-Cloud, justement avec les deux projets Arc Express et Grand Paris. Et au final, j'ai assisté à la réunion, cela s'est mué en réunion de proximité et nous n'avons pas du tout parlé des deux projets, avantages, inconvénients. Pour la réunion de ce soir, j'ai vu qu'elle avait été programmée tout début janvier. Et j'étais très contente parce qu'on annonçait une synthèse territoriale entre les deux projets. Et là, ce soir, c'est une réunion Grand Paris. Donc c'est un peu dommage parce que du coup, nous n'avons pas de vrai débat entre les deux projets Arc Express et Grand Paris, que nous retrouvons avec les deux versions de ce soir.

**Laurence HENRIOT** : pouvez-vous conclure, Madame, parce que vous dépassez les 3 min ?

**Aurore GILLMANN, conseillère régionale PS et membre du Conseil d'Administration de l'EPAD** : le doublon du T2 a été évoqué plusieurs fois, c'est ce que dit le STIF, mais il ne peut pas le dire ce soir malheureusement. Moi, ce que j'aimerais dire, en tant que Vice-présidente de l'Epadesa, c'est que le projet du Grand Paris dessert avant tout l'extension du quartier de La Défense. À Rueil 2000, nous avons vu qu'il y avait une gare dans cette visée-là. C'est une gare qui a été obtenue par Monsieur le ministre Patrick OLLIER. Il faut dire que cela aide. Et c'est un peu la même logique pour une gare au centre de Suresnes. Moi, j'ai 2 questions. Puisque nous n'avons pas eu de débat contradictoire, je m'adresse au Grand Paris. Quid de l'étude que vous avez annoncée en décembre dernier à Rueil ? Quand l'aurons-nous ? Quels en sont les premiers éléments ? Parce que cela fait quasiment 2 mois qu'elle a dû être lancée. Et en quoi, vous avez dit cela dans votre exposé, la liaison Suresnes-Centre-Rueil serait améliorée avec une gare à Rueil 2000 et une gare à Suresnes-Centre, en termes d'estimation d'impact du trafic routier à la baisse ? Merci.

*Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : merci, Madame.

**Isabelle RIVIÈRE** : il y a énormément de questions. Nous vous en remercions. Premièrement, je ne vais pas répondre à la place de la Commission particulière du débat public qui décide, organise, y compris les thèmes (etc.). Par contre, puisque vous demandiez les désavantages et les inconvénients par rapport à Arc Express, en l'occurrence Arc Express ne proposait pas de gare à Suresnes. Là, au moins, cela avait cet avantage-là d'être clair. Et puis de surcroît, ils ont déposé au débat public un arc nord et un arc sud. Les arcs est et ouest n'étaient pas soumis au débat public. Il y a effectivement eu une réunion à Saint-Cloud, mais ce n'était pas

soumis au débat public. C'était une réunion d'information, mais ils n'avaient pas la possibilité de faire comme nous, puisque nous, nous avons proposé (c'est encore une des différences) au débat public un réseau bouclé. Ce qui permet justement, à la fin des débats, une fois que l'implantation des gares aura été choisie par vous tous, d'aller beaucoup plus vite puisque nous n'avons pas à soumettre de nouveau au débat public (ce qu'aura dû faire Arc Express) les arcs est et ouest. C'est une première partie de la réponse.

Pour la gare de Rueil, pourquoi avons-nous proposé une gare à Rueil-sur-Seine, qui n'est pas Rueil 2000 ? Il y a effectivement la ligne du RER A qui dessert Rueil 2000 et au-delà de l'A86, sur le territoire de Rueil-sur-Seine, qui est un quartier de Rueil-sur-Seine que vous connaissez en limite de la zone des Guillerets, qui se trouve par contre sur la commune de Nanterre, il y a des gros projets de développement qui sont communs aux deux villes. C'est-à-dire que le quartier de Rueil-sur-Seine a des projets, avec des habitants nouveaux qui vont arriver également. Sur la ZAC des Guillerets, il y a de très gros projets de développement avec des entreprises qui vont également arriver puisque, vous le savez très bien, à La Défense il y a le quartier historique qui reste et qui restera, mais il y a également des projets de développement sur l'arrière Défense, c'est-à-dire Rueil, Nanterre, et aussi Suresnes puisque vous avez de grandes entreprises qui viennent ici parce qu'elles cherchent à s'adosser à ce cluster de La Défense et à trouver la facilité qu'elles n'ont pas sur La Défense. Nous voyons bien que la gare que nous avons proposée dans notre réseau de référence, à Rueil-sur-Seine, a de l'intérêt. Par contre, en allant rencontrer les élus de Rueil, de Suresnes, et en regardant tout simplement le territoire, il y a des projets sur les hauts de Rueil et de Suresnes qui font que nous ne pouvons pas passer à côté. Il y a un écoquartier, 13 ha, il y a des emplois à venir, des habitants. Donc nous avons écouté et proposé l'implantation d'une gare.

Les études, nous ne les avons pas commencées. Nous allons les faire, mais il faut déjà savoir exactement où vont si situer les gares. Donc, nous attendons la fin du débat public, ce qui semble quand même la moindre des choses, puisque nous sommes là pour vous écouter, pour ensuite envisager les études nécessaires. Voilà pour les éléments de réponse.

**François LEBLOND :** je reprends une seconde la parole, Madame, pour bien préciser que nous avons fixé la liste des réunions communes avec Arc Express, d'ailleurs nous étions particulièrement demandeurs d'un nombre suffisant de réunions communes avec Arc Express. Nous avons organisé des réunions communes sur des tracés dans lesquels Arc Express avait fait sa proposition première, figurant dans le dossier du débat public. S'est posée pour nous la question des deux nuages que nous avons à l'est et à l'ouest, sur lesquels il n'y avait pas eu de précisions dans le dossier déposé par le maître d'ouvrage. Et nous avons décidé que même s'il y avait un tracé qui était prévu par le Grand Paris à ces endroits-là et pas de tracé formellement désigné par Arc Express à ces endroits-là, nous ferions quand même une réunion avec Arc Express dans ces endroits. Il se trouve que pour la réunion de Saint-Cloud, Arc Express est arrivée avec des propositions qui ne figuraient pas dans le dossier, et qui ont été portées à la connaissance de ceux qui étaient là. C'est tout à fait normal. Mais vous voyez que ce n'était pas du tout une volonté de ne pas associer Arc

Express. Nous n'avions pas de dossier sur Suresnes, pas plus que sur Saint-Cloud. Nous n'allons pas faire de la polémique sur ces sujets. Je peux vous dire qu'il y a une bonne volonté manifeste de la Commission de faire tout pour que les uns et les autres puissent se comprendre davantage.

**Laurence HENRIOT** : dans le fond, Monsieur, qui a la main levée depuis longtemps.

**Yohann CORVIS, Membre du CCQ - Carnot/Gambetta** : bonjour, je suis Yohann CORVIS, j'habite au quartier Carnot-Gambetta, c'est écoquartier de Suresnes. Je voudrais revenir sur la dualité entre le haut et le bas de Suresnes. Je trouve que, nous l'avons déjà dit, ce serait un atout pour la ville et aussi pour les villes limitrophes d'avoir à la fois une station en haut et en bas de Suresnes. Donc les modalités ensuite seront à définir par la suite. En haut, nous l'avons évoqué, par rapport à la population qui demande depuis longtemps, par rapport justement aux 244 et 144, qui sont difficiles d'accès, et en bas de Suresnes, pour les raisons économiques que nous avons évoquées précédemment.

Je voulais aussi revenir sur les deux stations dont vous avez parlé, de Bécon et de Bois-Colombes, si je ne m'abuse. Ce sont des stations qui doublent le Transilien. Donc l'argument est caduc pour le bas de Suresnes, pour l'arrivée d'un métro. Je suis partisan, comme d'autres personnes dans la salle, de deux stations de métro à Suresnes.

*Applaudissements*

**Rizzo BERNARD, Conseil consultatif du quartier Carnot/Gambetta** : je fais partie du Conseil consultatif du quartier Carnot-Gambetta. J'habite Suresnes depuis 50 ans. D'abord, je suis d'accord avec tout ce qui a été dit. Il nous faut deux gares. Je résume, il faudrait aussi une prolongation d'une ligne de métro sur Porte Dauphine ou sur la Muette, parce que nous pensons à aller de La Défense à la Porte de Versailles, ou à Roissy ou à Orly, mais nous ne pensons pas aux Suresnois qui doivent aller à Paris. Ils sont obligés de passer par La Défense, ou par la Porte de Versailles, et ils encomrent, soit ils prennent les bus Porte d'Auteuil, pont de Neuilly, mais comme nous l'avons dit, nous mettons 30 min. Moi, il m'arrive, pour aller de la rue Carnot au boulevard Henri Sellier, de mettre 25 min. Je vais plus vite à pied, mais je ne peux pas aller à pied à Paris. Donc, je résume, nous, Suresnois, souhaitons une ligne de métro qui puisse partir de la Porte Dauphine ou de la Muette et qui desservirait Suresnes-Centre, le haut de Suresnes et une station à Rueil.

*Applaudissements*

Alors, je fantasme, mais si nous ne le demandons pas, nous ne l'aurons pas. Merci.

**François LEBLOND** : non, vous ne fantasmez pas, Monsieur. Vous avez tout à fait le droit de proposer cela. Après, il faut faire les comptes. C'est un petit peu lourd, mais vous avez le droit de le proposer. Ce n'est pas du tout un fantasme.

**Laurence HENRIOT** : Madame RIVIÈRE voudrait dire quelque chose.

**Isabelle RIVIÈRE** : non, c'est intéressant parce que ce sont des débats qui permettent de vous exprimer sur des demandes de transport. Je rappelle juste que c'est au STIF, comme l'a dit Madame, à l'autorité qui régule les transports, de proposer, exploiter et décider des lignes de transport. C'est effectivement à eux de décider si oui ou non il y a des prolongements de ligne de métro.

**François LEBLOND** : pouvons-nous demander au représentant de la RATP s'il a des observations à faire sur ce sujet ? Nous ne vous avons pas entendu. Vous me direz que c'est le STIF qui est compétent, mais c'est quand même intéressant que la RATP puisse dire un peu ce qu'elle pense des préoccupations de Suresnois en matière de transport. Nous avons entendu parler d'autobus qui vont très lentement. Quelle est votre position ?

**Christophe MARTINET, RATP** : je confirme effectivement que sur ces questions, sur les renforts d'offre, sur les services en soirée, la RATP accompagne les collectivités dans les demandes qui sont faites et sur l'étude de ces services renforts, de ces services soirée, mais ensuite c'est le STIF qui décide. Je confirme aussi que sur le réseau bus sur Suresnes, qui est important, nous avons parlé des lignes 144, 244, 141, 93. Ce sont des lignes qui, en heure de pointe, ont des fréquences qui sont entre 3 et 10 min. C'est relativement important. Sauf que la difficulté, cela a été évoqué plusieurs fois, c'est la congestion. Elle fait, en heure de pointe, que la solution bus n'apparaît pas toujours satisfaisante.

Je tiens à souligner aussi un autre point. J'ai vu dans de nombreux cahiers d'acteurs, dans celui de Suresnes notamment, une proposition qui est faite, et qui nous va bien aussi, que les lignes les plus importantes, les lignes de bus 244, 141, soient accompagnées, sur leur itinéraire, de site propre. Ce sont des solutions importantes parce qu'elles permettent de rendre les lignes de bus plus satisfaisantes en alternative pour les gens qui veulent se rendre sur Paris. Simplement, la question des sites propres est de la responsabilité des gestionnaires de voiries, c'est-à-dire des villes et des Conseils généraux. Et là, la RATP suit tous les projets, que nous appelons les projets Mobiliens, avec des Comités d'axe qui existent pour de nombreuses lignes depuis de nombreuses années, et qui ont eu mal à avancer. Mais ce sont des sujets que nous suivons et qui sont très importants parce que sur le réseau de bus, pour qu'il soit plus performant, il faut qu'il y ait des couloirs bus, des sites propres qui puissent irriguer tout le territoire.

**François LEBLOND** : merci.

**Didier SERRAT** : une question complémentaire, Monsieur, concernant les questions de prolongements de ligne de métro. Pouvons-nous savoir si éventuellement il y a eu des études qui ont été faites, indépendamment des questions de compétence, pour la décision ?

**François LEBLOND** : cela s'adresse à la RATP. Non, vous ne savez pas ? Bon, Monsieur le Maire.

**Christian DUPUY** : oui, sur la prolongation d'une ligne de métro, cela avait été envisagé soit depuis la Porte de Passy soit depuis la Porte Maillot. À l'époque, les réponses qui nous avaient été faites par ce qui ne s'appelait pas encore le STIF, mais le STP, c'est que ce n'était

pas envisageable en raison du fait que nous aurions eu une distance entre deux stations qui aurait été 2 ou 3 fois plus importante que les distances moyennes du métro parisien. C'est la raison pour laquelle jusqu'à présent ce n'était pas d'actualité. Mais lorsque nous regardons la carte du réseau Grand Paris Express, nous nous apercevons que là, nous avons des distances entre stations qui sont encore plus importantes. C'est la raison pour laquelle, bien que tardivement, je reformule cette demande aujourd'hui parce qu'elle me paraît à même de pouvoir concilier ce qui dernièrement nous était présenté comme n'étant plus cumulable, mais alternatif, c'est-à-dire desservir à la fois le bas de Suresnes et le plateau du Mont-Valérien. Je crois que là, c'est une question qui peut redevenir d'actualité et qui pourrait être prise en compte dans le cadre notamment des financements prévus à travers le STIF pour l'amélioration des réseaux existants. Je pense que c'est au contraire le bon moment pour en parler, puisque jusqu'à présent ce n'était pas d'actualité. La gare du bas de Suresnes n'était pas remise en question. Aujourd'hui, elle devient potentiellement transférable ; c'est le moment de proposer une solution alternative pour desservir quand même le bas de Suresnes.

J'en profite pour apporter une petite précision. Le T2 actuellement, n'est pas dans le bas de Suresnes. Prenez un plan et vous verrez qu'il est plus près du Mont-Valérien que des rives de Seine. Ce n'est pas une polémique, c'est une simple constatation géographique. Donc vous pouvez le vérifier aisément en prenant n'importe quel plan de Suresnes. Vous verrez que le T2 passe plus près du Mont-Valérien que des rives de Seine. Là n'est pas le problème. Je ne vois pas pourquoi cela pourrait provoquer des polémiques, mais il est clair, vous le voyez bien, que nous sommes beaucoup plus éloignés des rives de Seine que de la forteresse du Mont-Valérien, comme le montre la vue aérienne. Cela confirme ce que je viens de dire. Je suis surpris que ce soit un sujet de polémique.

Pour finir, il y a un dernier point. Sur la mise en site propre, je compte, et le Maire de Rueil-Malmaison avec moi, nous en avons parlé ensemble, réclamer une réunion la plus rapide possible du Comité d'axe du 244/241, et pour ce qui me concerne, tout seul, pour Suresnes, du 93 également, pour obtenir justement l'étude pour la première de ces lignes, la 244/241, d'une mise en site propre. Cela implique évidemment que l'ensemble du Comité d'axe soit réuni, Paris aussi, puisque le 244 et le 241 traversent le Bois de Boulogne, et également pour le 93, pour obtenir une amélioration des cadences de cette ligne de bus. Je pense en particulier, non seulement à des cadences plus rapprochées tout au long de la semaine, mais également un fonctionnement de cette ligne le weekend. Puisqu'actuellement, le dimanche, elle ne fonctionne pas du tout, et le samedi avec un bus toutes les heures. Là, je pense qu'il y aurait une amélioration de la desserte qui serait également très utile. Je ne parle pas du dédoublement de la ligne 93, qui serait aussi souhaitable pour avoir une ligne qui aille plus directement aux Invalides que le circuit touristique de l'actuelle ligne 93. Merci.

*Applaudissements*

**Laurence HENRIOT** : Madame RIVIÈRE voudrait apporter une réponse.

**Isabelle RIVIÈRE** : oui, nous pouvons nous féliciter de votre proposition de site propre pour le bus. Je reprends ce que disait le représentant de la RATP. Tous ces éléments seront importants quand il y aura l'arrivée d'une gare du Métro Grand Paris puisque cela permettra justement d'avoir ce maillage, cette complémentarité entre les différents modes pour vous permettre d'accéder, dans les meilleures conditions, à nos gares.

**Laurence HENRIOT** : au fond de la salle, vous avez un micro ?

**Jacques CAPET, Association Naturellement Nanterre** : bonsoir. Jacques CAPET, de l'association Naturellement Nanterre. Nous avons déjà un cahier d'acteurs, que je vous conseille de lire, qui développe des points que je n'aurai pas le temps d'exposer ici. Environnement 92 et Ile-de-France Environnement, dont nous faisons partie, ont également rédigé des cahiers d'acteurs, qui sont aussi très bien faits.

Je ne comptais pas intervenir là-dessus, mais sur la question du prolongement du métro pour desservir Suresnes, je pense qu'il n'y a pas besoin d'attendre Arc Express, le Grand Paris ou le projet fusionné. La ligne 5 a son terminus actuellement entre Pantin et Bobigny : l'intervalle est beaucoup plus grand que l'intervalle moyen en centre-ville. Et la ligne 14, entre Châtelet et Gare de Lyon, a également un intervalle assez important. Donc, Monsieur le Maire, vous avez des appuis effectifs, sans attendre le futur.

Maintenant, j'en viens à ce qui me motivait. Le débat que nous connaissons, qui se termine, a 40 ans de retard. Lorsque nous avons construit le RER, il aurait fallu en même temps construire une rocade en banlieue. Les gouvernements successifs, quelle que soit leur couleur, ont été en dessous de tout, en cette matière-là en tout cas. Tant pis, nous allons essayer de rattraper le retard maintenant. Tant mieux, mais il faut le dire. La quantité de carburant qui a été gaspillée, le temps perdu dans les embouteillages, les morts sur les routes, malheureusement, nous ne pourrions pas le rattraper. C'était un préalable.

Deuxième point, sur la question du projet qui va se substituer aux deux projets initiaux, je suis moins optimiste que la conseillère régionale qui s'est exprimée tout à l'heure. Le projet Arc Express, dans notre secteur, n'est pas repris intégralement. Sur le projet Arc Express, entre le secteur où nous sommes ici et la liaison avec le RER A ou le RER E aux Groux, à Nanterre ou La Défense, il y avait 3 ou 4 stations. Là, il n'y en aura plus qu'une. Donc, nous ne pouvons pas dire que nous conservons les acquis du projet Arc Express, malheureusement.

Autre point, qui est très souvent oublié, il y a un secteur qui apparemment va être mieux desservi, parce que cela viendra de tous les côtés, ce sera La Défense. Moi, je dis qu'il sera oublié en partie parce que La Défense n'est pas uniquement les 2 ou 3 km<sup>2</sup> autour de Cœur Défense, où se situeront les gares qui sont prévues dans le cadre du prolongement d'Éole et du nouveau projet dont nous parlons ce soir. C'est également ceux qui travaillent beaucoup plus loin, notamment du côté du Pont de Neuilly, du côté de la station de métro Esplanade. Ces gens-là vont être de plus en plus nombreux, puisque les tours se construisent. Il y a des grues, des projets, sans compter ceux qui ne sont pas encore sortis de terre, mais qui sont

annoncés. Hélas, parce que nous sommes contre la densification, surtout en l'absence d'une amélioration de la desserte. Pour ces gens-là, rien n'est prévu. Je me demande si ce n'est pas opportun d'envisager soit une bretelle du métro passant plus près de la Seine pour rejoindre l'esplanade de La Défense et après, Bécon-les-Bruyères, ou alors le tramway qui avait été suggéré il y a une dizaine d'années par Environnement 92, sur ces bords de Seine.

**Laurence HENRIOT** : merci, Monsieur.

**Isabelle RIVIÈRE** : nous pourrions peut-être passer la slide sur La Défense. Cela permettrait de voir la localisation des gares du Grand Paris.

#### *Diffusion d'un document PowerPoint*

Comme nous l'avons dit, nous proposons, dans le cadre de notre projet, deux gares. Une gare à La Défense, jonction des lignes verte et rouge, qui vous permettra de pouvoir aller à La Défense, quartier d'affaires. Et nous voyons le poids économique des différents sites, c'est-à-dire le site de La Défense actuel, le centre historique, et puis Nanterre-Les Groux. Nous, nous faisons une proposition de deux gares complémentaires. Pour nous, un hub comme à La Défense, c'est très important parce que nous y venons, mais nous y correspondons aussi beaucoup. Et le projet Éole répondra en partie à la problématique, puisqu'Éole est une radiale, et pas une rocade. Donc nous parlons de la désaturation de la ligne A par cette ligne Éole. Elle va y contribuer, mais c'est surtout la rocade qui va permettre de pouvoir désaturer La Défense. Pour nous, il est important d'aller au bout des études. Nous avons fait une proposition d'un groupe intégré, avec les différents maîtres d'ouvrage qui travaillent sur le site, de façon à ce que chacun ne travaille pas dans son coin, de façon désordonnée, mais que nous regardions véritablement la faisabilité technique de l'implantation de plusieurs gares, parce qu'il s'agirait d'Éole et d'une gare du Grand Paris. Par ailleurs, pour nous, il est extrêmement important d'adosser à ce hub de transport, à ce cluster, une autre gare pour qu'il n'y ait pas un désert. Parce que ce qui participe aussi à l'effet de saturation, c'est que nous concentrons tout sur un point, et par ailleurs nous n'apportons rien. D'où l'intérêt d'avoir la gare des Groux, et ensuite celle de Rueil-sur-Seine, pour pouvoir absorber les différents flux qui ne vont pas forcément arriver des mêmes endroits. Nous avons vraiment deux gares différentes, avec deux fonctionnalités différentes. Celle de Nanterre-Les Groux, et vous voyez le poids économique (nous pouvons vous donner les chiffres) et puis celle de La Défense historique, qui est évidemment intéressante parce que nous y arrivons, mais aussi parce que nous y correspondons et qu'il y a énormément de transits qui s'effectuent chaque jour sur ce site-là.

**François LEBLOND** : merci. Nous prenons encore deux ou trois questions. Nous arrivons à la fin de notre débat.

**Mathieu COURCIER, habitant de Suresnes** : bonjour, Mathieu COURCIER, je suis suresnois. Mais je connais des gens qui travaillent à Vélizy et je voulais savoir pourquoi Vélizy a été oubliée, parce que nous n'en entendons jamais parler. Il y a un pôle économique à La Défense, à Saclay et à Saint-Quentin, mais pourquoi Vélizy ? Nous connaissons les difficultés

d'accès à Vélizy, les congestions permanentes, et le développement des entreprises, qui aujourd'hui sont peut-être très nombreuses, mais qui dans 5 ou 6 ans seront encore plus nombreuses. Je voulais savoir si nous avons pensé à Vélizy, ou alors pourquoi l'avons-nous oubliée ?

*Applaudissements*

**Isabelle RIVIÈRE :** nous allons desservir l'Île-de-France avec une quarantaine de gares. Quand nous voyons que le tronçon de la ligne verte, au sud, paraît disproportionné alors que nous ne répondons pas qu'à Saclay, nous répondons à Saint-Quentin, à Versailles, à Massy-Palaiseau, c'est à peu près un bassin de 300 000 habitants, qui correspond à une ville comme Lille, Bordeaux ou Strasbourg, et que nous hésitons sur la mise en place d'un mode de transport sur ce secteur-là, il faut regarder un peu les poids des uns et des autres. En ce qui concerne Vélizy, il y a effectivement une gare du Métro Grand Paris à Pont de Sèvres, avec un certain nombre de lignes de bus qui vont irriguer Vélizy, et il y a surtout, dans le cadre du Plan de mobilisation, le tramway T6 qui va desservir ce secteur-là. Ne pouvant pas desservir toute l'Île-de-France, ce que nous recherchons, c'est du maillage et c'est une complémentarité entre les différents modes. Donc le T6 est le mode de transport qui va permettre d'irriguer ce secteur, des lignes de bus, et nous avons une gare au Pont de Sèvres, plus proche de la première couronne.

**François LEBLOND :** je demande maintenant que nous nous concentrions deux minutes, pour les uns et les autres, que nous passions deux ou trois questions, avant 23 h. Deux minutes alors.

**Laurence HENRIOT :** Monsieur, à côté de la colonne, qui demande la parole depuis un bon moment.

**Daniel MOURANCHE, Association des usagers des transports :** Daniel MOURANCHE, de l'association des usagers des transports et habitant Meudon. C'est une association régionale. Je vais essayer d'aller très vite : un écho au Maire de Suresnes, une question à Monsieur AUZANNET et une question à la Commission.

Au Maire de Suresnes, je répondrais que nous ne serions ravis si ce débat public permettait de pousser le développement des Comités d'axe et des sites propres pour les bus, ce serait une grande victoire. Et en ce qui concerne le prolongement d'une ligne de métro parisien pour arriver à Suresnes, c'est exactement ce que nous répétons dans les Hauts-de-Seine depuis qu'on parle du Grand Paris, qu'il fallait mettre absolument dans le dossier Arc Express ou Grand Paris, les moyens de rabattement. Alors, ce sujet-là, ce n'est pas un prolongement à Suresnes bas qu'il faut. C'est à Suresnes bas et à Suresnes haut, bien sûr, pour assurer le raccordement sur cette fameuse rocade. Le nombre d'endroits autour de Paris où se pose cette question est important.

La question à Monsieur AUZANNET, c'est juste pour essayer de lever un voile qui n'est pas levé par le protocole, question technique. Il a été dit que le choix entre le fer et le pneu se ferait par appel d'offres sur performance. Mais quid de la longueur et de la largeur des

rames ? Puisque le Grand Paris, c'est 120 m et 2,40 m, et Arc Express 55 m et 2,80 m. Ce qui n'a pas manqué de nous interpeller au sein de l'association des usagers des transports, où nous aimons bien le matériel roulant et ces questions.

Ensuite, je reviens maintenant à la question sur la Commission. Le protocole fait des choix. Nous avons bien compris qu'ils ne sont pas définitifs puisque la procédure n'est pas terminée. Mais choisir, c'est exclure. Exclure, c'est faire des malheureux. Suresnes a été choisie plutôt que Rueil, parce qu'Arc Express ne prévoyait pas Suresnes et Rueil. Des situations comme celle-là, il y en a beaucoup. Je voudrais juste en prendre deux qui nous concernent, qui sont les correspondances d'une part avec le T2, d'autre part avec la ligne de métro 10, qui disparaissent dans la solution du protocole. Alors que c'était deux correspondances qui étaient proposées dans les nombreuses alternatives d'Arc Express. La correspondance du T2 à Meudon a disparu. Sur le métro au Pont de Saint-Cloud, le terminus M10 est difficile à faire tout en desservant Saint-Cloud et nous avons répété, mais n'avons pas encore eu l'occasion de l'inscrire dans les contributions, que la gare de Val d'Or, à la place de Saint-Cloud, offrirait un très bon moyen d'assurer la M10 et le T2. Je ne voudrais pas aborder le fond, mais la question à la Commission est que faire, alors que nous sommes à J-4 de la clôture du débat ? J'ai compris que vous n'envisagiez absolument pas une prolongation du débat public, qui est pourtant possible par le dispositif. Que conseillez-vous aux acteurs qui ont encore beaucoup de choses à dire sur ce protocole, pour faire en sorte que le débat public puisse se jouer ? Est-ce que nous envisageons un autre débat public sur la résolution du protocole ? Nous sommes vraiment embarrassés. Que faut-il faire dans les quatre jours qui viennent pour faire valoir des choses qui ont été exclues par le protocole ?

**François LEBLOND :** Monsieur MOURANCHE, les cahiers d'acteurs sont clos depuis le 20 janvier, pour des raisons techniques. Nous ne pouvons pas les imprimer, les distribuer, etc. En revanche, je vous connais, nous savons que vous avez beaucoup d'idées. Si vous voulez continuer à nous envoyer, jusqu'à demain soir, voire lundi soir, des contributions, nous les prenons. C'est une proposition que je vous fais. Ce n'est plus un cahier d'acteurs, c'est une contribution de votre part.

**Daniel MOURANCHE :** nous n'avons pas attendu le protocole.

**François LEBLOND :** si elle est en préparation, sortez votre contribution. Elle sera dans notre dossier.

**Daniel MOURANCHE :** une contribution d'association est un peu plus longue à élaborer.

**François LEBLOND :** je sais bien, mais je vous fais quand même une offre gentille, non ? Monsieur AUZANNET, vous avez quelque chose à dire, puisque nous vous avons posé une question ?

**Pascal AUZANNET :** oui, sur la question du choix de la technologie, je rappelais tout à l'heure que le STIF serait associé en amont sur la définition des spécificités fonctionnelles et sur la procédure d'appel d'offres pour le matériel roulant. Donc les questions seront effectivement ouvertes. Vous savez que dans le dossier du Grand Paris, c'est plutôt un gabarit de 2,45 m,

en termes de largeur, qui a été préconisé. Dans le dossier du STIF, c'est une technologie fer avec un gabarit de 2,80 m de largeur. Les choses sont ouvertes. Ce qui est important, c'est que les deux entités puissent travailler de concert sur ces questions-là. Mais vraiment, c'est un appel d'offres sur performance, que le meilleur gagne. Nous verrons à ce moment-là.

Sur la question du choix des gares, il y a un problème d'arbitrage à faire. Sur le dossier Arc Express, différemment d'ailleurs du projet du Grand Paris, il y avait beaucoup de variantes et d'options. L'État et la Région se sont mis d'accord. Tout à l'heure, je rappelais que lors de la conférence de presse de Jean-Paul HUCHON et de Maurice LEROY, les 8 Présidents des Conseils généraux étaient là. C'est-à-dire que pour définir ce projet commun, cette fusion, il a fallu faire des arbitrages. Ce que je peux vous dire, c'est que cela s'est fait sur la base de l'émanation du suffrage universel, essentiellement représentée par les Présidents des Conseils généraux, qui sont été amenés à délibérer. Je rappelais tout à l'heure que sur des tracés, nous nous étions appuyés sur la délibération du Conseil général des Hauts-de-Seine. Je cite les Hauts-de-Seine puisque nous y sommes. C'est la méthode qui a amené effectivement à arrêter ce tracé. Mais il fallait faire des choix.

**François LEBLOND** : avec quelques options qui sont encore envisagées dans le tracé. C'était une des raisons du débat de ce soir.

**Didier BENSE** : oui, un petit complément quand nous parlons d'appel d'offres sur performance. Parmi les performances, il y en a une qui est prépondérante peut-être, c'est la capacité d'emport de la ligne. Et là, c'est vrai qu'aujourd'hui, nous n'avons pas encore convergé sur ce point, avec le STIF. Nous avons des visions assez différentes de la puissance que doivent offrir ce réseau et cette ligne. Il faut essayer de se l'expliquer.

**François LEBLOND** : capacité d'emport, cela veut dire le nombre de personnes que vous mettez dans une rame ?

**Didier BENSE** : non, le nombre de personnes qui sont susceptibles d'emprunter la ligne pendant une heure, à l'heure de pointe du matin.

**François LEBLOND** : vous voyez que j'ai eu raison de poser la question parce que je ne suis peut-être pas le seul à ne pas avoir compris.

**Didier BENSE** : tout à fait. Après, cela rebondit sur la capacité de la rame et du nombre de rames qui vont passer à l'heure de pointe. Nous pensons que c'est au-delà de 30 000 voyageurs par heure qu'il faut, en matière de dimensionnement. Et aujourd'hui, le système Arc Express est dimensionné beaucoup plus bas que cela. Donc, nous avons un problème, qui n'est pas seulement lié à la largeur des quais, mais à la capacité unitaire de la rame. Il faudra se l'expliquer. Quand nous regardons dans le détail, il y a plusieurs choses qui permettent d'expliquer cet écart. D'abord, on a dit que nos hypothèses socioéconomiques étaient déraisonnables. Nous avons fait le teste avec les hypothèses du SDRIF. Cela ne change pas fondamentalement les choses. Ensuite, nous voyons que les estimations de trafic d'Arc Express sont faites à l'horizon 2020. Nous avons travaillé à l'horizon 2035. Et nous pensons qu'il est raisonnable de regarder un peu au-delà de la mise en service pour

dimensionner. Le troisième effet, et là je ne suis pas très sûr de ce que je dis, c'est qu'effectivement, le projet Arc Express proposé n'est pas bouclé, et nous savons que le bouclage ajoute entre 30 à 40 % de trafic. Mais je pense qu'il y a certaines estimations de trafic du STIF qui sont mal greffées. Il faudra voir avec eux, parce que réellement c'est un élément fondamental. Nous ne pouvons pas imaginer d'ouvrir en 2025 une infrastructure qui n'aurait pas pris en compte les besoins réels de desserte de la population, en matière de dimensionnement. C'est plus important que le roulement fer ou pneu, me semble-t-il, c'est ce dimensionnement fondamental, longueur des trains multipliée par l'intervalle entre deux trains.

**François LEBLOND** : je vois qu'une partie de ceux qui assistaient à cette séance est partie, maintenant. Donc, il faut que je mette fin à ce débat. Je le crois très intéressant, ce débat, parce que nous avons posé les vraies questions. Je crois, effectivement, que ce n'est pas le débat public en lui-même qui va conclure sur le sujet qui a été le plus souvent abordé ce soir, mais que naturellement tous les spécialistes qui auront à se pencher sur ces différents dossiers, avec les coûts et avantages pour chacune des opportunités, travaillent à partir de là. Mais chaque jour suffit sa peine, donc c'est bien d'avoir posé toutes ces questions, ce soir, à Suresnes. Et comme nous sommes encore dans la période des vœux, je vous dis encore bonne année, et bonne nuit.

*Applaudissements*

*(Fin de la réunion à 23 h)*