



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

EXTRAIT DU REGISTRE DES

DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du : 12 octobre 2010

Le Conseil Municipal de la commune de SURESNES, légalement convoqué s'est réuni à la mairie, sous la présidence de Monsieur Le Maire.

Le nombre des conseillers municipaux en exercice est de 39.

Étaient présents : Mme C. GUILLOU, M. J. MENARD, Mme I. DEBATS, M. T. BURTIN, Mme F. CLAUSE, Mme C. BAUDAT, M. M. J.-L. LECLERCQ, A. LAIDI, M. J.-P. RESPAUT, Mme B. de LAVALETTE, M. L. DEGNY, Mme I. MEGRET – Adjointes – Mme N. HAMZA, Mme G. WESTERBERG-DUPUY, L.-M. BONNE, M. S. PERRIN-BIDAN, Mme A. BEJEAN-LEBUISSON, M. D. MONTET, Mme C. LAUTER, G. BOUDY, M. G. AUDEBERT, M. X. IACOVELLI, Mle A. GILLMANN, M. M. BOURNISSA (à partir de la n°2), M. N. D'ASTA, Mle C. TRIVIDIC, Mme V. MEILHAC, Mme G. CAILLOUX, Mme P. BALLUT – Conseillers Municipaux.

Formant la majorité des membres en exercice.

Absents représentés : Mme I. FLORENNES, Mme B. ROBERTI – Adjointes – M. D. HOANG, Mme J. TILQUIN, M. C. DUEZ, M. R. BALENSI – Conseillers Municipaux.

Absents : M. J.-L. TESTUD – Adjoint – Mme E. PARASTATIDIS, Mme D. VANNER, M. M. BOURNISSA (à la n°1) – Conseillers municipaux

Secrétaire : Mme C. GUILLOU, 1^{er} Maire-Adjoint.

«Le Maire de Suresnes certifie que la convocation du Conseil Municipal et le compte rendu de la présente délibération ont été affichés à la mairie, conformément aux articles L. 2121-10 et 2121-25 du Code Général des Collectivités Territoriales».

Le Maire de Suresnes certifie, conformément à l'article 2 de la Loi du 22 juillet 1982, que le présent acte a été reçu par le représentant de l'Etat... le 14.10.2010..... et publié – notifié le... 14.10.2010.....

Pour le Maire et par délégation
Le Directeur Général Adjoint

HOTEL DE VILLE

2, Rue Carnot - B.P. 24 - 92151 Suresnes Cedex. Téléphone : 01 41 18 19 20. www.ville-suresnes.fr

N°2 Contribution de la ville de Suresnes au débat public du réseau de transport public du Grand Paris.

- Conseil Municipal du 12 octobre 2010 -

Le projet de métro automatique du Grand Paris, qui permettra de desservir l'agglomération et la proche et grande couronne, grâce à un réseau sous forme de double boucle, entre dans sa phase de concertation qui englobe le projet Arc Express soutenu par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

En effet, conformément à l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Ile-de-France, du syndicat mixte ouvert Paris-Métropole, du Syndicat des Transports d'Ile-de-France et de l'atelier international du Grand Paris. Le public est également associé au processus d'élaboration de ce schéma. A cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de ladite loi. Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Afin de nourrir les études réalisées pour le débat public, la présente délibération présente une analyse du projet par la ville de Suresnes et propose des réflexions à porter à connaissance de la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris.

La Ville de Suresnes a reçu de la Société du Grand Paris le dossier de maître d'ouvrage² qui présente les enjeux et caractéristiques de ce projet. Sur environ 155 km de nouvelles infrastructures, le métro automatique du Grand Paris prévoit le prolongement, au nord et au sud, de la ligne 14 du métro ainsi que la création d'une double boucle pour relier les territoires de la proche et grande couronne à l'est et à l'ouest de l'Ile-de-France. Ce métro sera composé de 3 lignes :

- la ligne bleue reliant l'aéroport Charles de Gaulle - Roissy à l'aéroport d'Orly en passant par le centre de Paris ;
- la ligne verte reliant l'aéroport Charles de Gaulle - Roissy à l'aéroport d'Orly en passant par La Défense et le Plateau de Saclay ;
- la ligne rouge reliant La Défense à l'aéroport du Bourget.

Une station de la ligne rouge est prévue au cœur du centre-ville de Suresnes. Sur le scénario alternatif reliant Rueil-Malmaison à la gare Versailles Chantiers de la ligne verte, une station pourrait être envisagée dans le Sud-Est de Rueil-Malmaison à proximité du quartier Cité-Jardins de Suresnes. Les tracés côté ouest du métro automatique du Grand Paris (entre La Défense et Villejuif) prévoient la desserte de mêmes territoires que le fuseau de la branche ouest du projet de métro Arc Express.

Ce projet de métro automatique vise à :

- améliorer les transports au quotidien ;
- soutenir le développement économique ;
- maîtriser le développement urbain ;
- désenclaver les territoires aujourd'hui marginalisés ;
- participer au développement durable.



² Ce dossier, consultable au Secrétariat Général, 7, rue du Mont-valérien, est accessible sur le site internet suivant : <http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org/informer/documents-debat.html>

Afin d'enrichir le dossier du débat public, la ville de Suresnes souhaite mettre l'accent sur plusieurs points du débat, à savoir :

- **Le renforcement du rayonnement international de la capitale parisienne**

Le projet du Grand Paris s'inscrit véritablement dans une démarche prospective qui permettra à la région Ile-de-France de valoriser ses atouts économiques, sociaux et géographiques afin de peser face aux autres métropoles mondiales.

- **Le développement du pôle économique de La Défense**

Le projet du Grand Paris va permettre de renforcer l'attractivité du cluster de La Défense, en l'ouvrant sur les pôles stratégiques régionaux et nationaux et en l'articulant davantage avec les pools d'entreprises des villes avoisinantes. A ce titre, il est essentiel que le développement de La Défense s'appuie sur la réflexion menée à l'échelle des villes du Syndicat d'études et de projets du territoire des Deux Seine.

- **L'implantation d'une station du métro dans le centre-ville de Suresnes**

Une telle station constitue un levier de développement majeur pour le territoire suresnois, permettant d'améliorer la mobilité des habitants et autres usagers du réseau, de renforcer l'attractivité du pôle économique de Suresnes et de favoriser l'émergence d'une dynamique culturelle et sociale.

- **L'implantation d'une station du métro à Rueil-Malmaison, à proximité du quartier Cité-Jardins**

Une telle station est essentielle pour permettre d'améliorer la desserte du quartier Cité-Jardins/Caron-Jaurès de Suresnes et du quartier Clos des Terres Rouges de Rueil-Malmaison, et de les dynamiser. En reliant ces territoires aux pôles économiques franciliens, le projet de métro valoriserait ces territoires et ferait émerger des synergies territoriales.

- **L'articulation du projet de métro avec le réseau de transport local**

La réflexion sur les transports en Ile-de-France ne doit pas se limiter à la desserte des pôles régionaux stratégiques. Elle doit également prendre en compte la question des déplacements de proximité. En ce sens, il est essentiel de renforcer la desserte de Suresnes par le réseau ferré transilien ainsi que le maillage du territoire par le réseau d'autobus, ainsi que les liaisons radiales avec Paris.

L'ensemble de ces points d'intérêt général pour la ville de Suresnes et ses habitants font l'objet d'un avis argumenté (Cf. Annexe 1) qui sera transmis après délibération du Conseil Municipal à la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux pour la ville de Suresnes, ses habitants, ses entreprises et associations en particulier, que conditionnent le fait d'être partie prenante à la mise en œuvre de ce réseau public du Grand Paris, il est souhaitable non seulement de favoriser l'information de tous sur les outils de concertation du public mis en œuvre par la Commission nationale des débats publics (articles dans Suresnes Magazine, site internet de la ville) mais aussi d'associer les instances suresnoises de démocratie locale afin d'enrichir l'avis de la ville de Suresnes porté à la connaissance de la Commission particulière du débat public de la façon suivante :

- Contribution du Conseil Local Economique et Social (CLES) de la ville de Suresnes : organisation par le CLES d'une ou plusieurs rencontre en novembre avec des entreprises et associations pour favoriser les échanges et le récolement de toutes les observations et suggestions ;



- Consultation des six Conseils Consultatifs de Quartiers (C.C.Q.) et organisation par ceux-ci de réunions publiques thématiques au mois de novembre afin de relayer l'information sur les outils mis en œuvre par la Commission nationale du débat public, présenter l'avis de la Ville, favoriser les échanges et le récolement de toutes les observations et suggestions ;
- Conseil des Jeunes Citoyens : dans le cadre d'une démarche d'apprentissage à la citoyenneté, organisation de séances de travail avec l'animatrice de ce Conseil des Jeunes Citoyens aux mois de novembre et décembre, afin de bien leur expliquer ce qu'est la procédure de débat public, de leur présenter l'avis de la ville de Suresnes et de recueillir leur questionnement et toutes leurs réflexions.

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

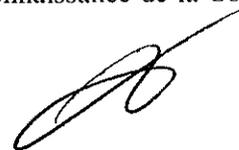
- affirmer la volonté de la ville de Suresnes de voir implanter sur son territoire une station de métro dans son centre-ville, tel que prévu dans le tracé de la ligne rouge du Grand Paris,
- affirmer la volonté de la ville de Suresnes de voir implanter sur le territoire de Rueil-Malmaison à proximité du quartier Cité-Jardins de Suresnes une station de métro, tel que prévu dans le tracé de la ligne verte du scénario alternatif du Grand Paris,
- confirmer la volonté de la ville de Suresnes d'être partie prenante, en sa qualité de membre au Syndicat Intercommunal d'Etude et d'Aménagement des Deux Seine, aux réflexions menées sur le développement de La Défense,
- adopter l'avis annexé à la présente sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris,
- autoriser Monsieur Le Maire à le transmettre à la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, selon les modalités définies par ladite commission,
- dans l'attente de la réalisation de ce projet de réseau public du Grand Paris, réitérer la demande d'amélioration des liaisons radiales avec Paris, et de renforcement de la desserte de Suresnes par le réseau ferré transilien ainsi que du maillage du territoire par le réseau d'autobus,
- approuver les modalités de contribution des instances suresnoises de démocratie locale susmentionnées à l'avis de la ville de Suresnes sur le réseau de transport public du Grand Paris.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment son article L. 2121-29,

Vu la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et notamment son article 3,

Considérant la concertation engagée sur le projet de métro automatique ainsi que l'organisation d'un débat public sur l'élaboration du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris par la Commission nationale du débat public,

Considérant la volonté de la Ville de nourrir les études réalisées pour le débat public, de présenter son analyse du projet et de proposer des réflexions à porter à la connaissance de la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris,



Considérant dans ce contexte le souhait de la Ville de mettre l'accent sur : le renforcement du rayonnement international de la capitale parisienne, le développement du pôle économique de La Défense, l'implantation d'une station de métro dans le centre-ville de Suresnes, l'implantation d'une station de métro à Rueil-Malmaison à proximité du quartier Cité-Jardins et l'articulation du projet de métro avec le réseau de transport local,

Considérant l'ensemble ces points d'intérêt général pour le territoire suresnois,

Considérant les enjeux pour la ville de Suresnes, ses habitants, ses entreprises et associations en particulier, que conditionnent le fait d'être partie prenante à la mise en œuvre de ce réseau public du Grand Paris,

Considérant le souhait de la ville de Suresnes de favoriser non seulement l'information de tous sur les outils de concertation du public mis en œuvre par la Commission nationale du débat public (articles dans Suresnes Magazine, site internet de la ville) mais aussi d'associer les instances suresnoises de démocratie locale (Conseil Local Economique et Social, Conseils Consultatifs de Quartiers et Conseil des Jeunes Citoyens), afin d'enrichir l'avis de la ville de Suresnes,

Vu l'avis argumenté de la ville de Suresnes,

Sur rapport de Monsieur Le Maire,

**Le Conseil Municipal,
Après en avoir délibéré,**

A la MAJORITE

**27 POUR dont 5 pouvoirs – 3 CONTRE dont 1 pouvoir
(M. X IACOVELLI, Mle A. GILLMANN, M. N. BOURNISSA, M. N. D'ASTA, Mle C. TRIVIDIC
et Mme V. MEILHAC ne prennent pas part au vote)**

Des membres présents ou représentés,

Décide,

- Article 1^{er}.** - d'affirmer la volonté de la ville de Suresnes de voir implanter sur son territoire une station de métro dans son centre-ville, tel que prévu dans le tracé de la ligne rouge du Grand Paris,
- Article 2.** - d'affirmer la volonté de la ville de Suresnes de voir implanter sur le territoire de Rueil-Malmaison à proximité du quartier Cité-Jardins de Suresnes une station de métro, tel que prévu dans le tracé de la ligne verte du scénario alternatif du Grand Paris,
- Article 3.** - de confirmer la volonté de la ville de Suresnes d'être partie prenante, en sa qualité de membre au Syndicat Intercommunal d'Etude et d'Aménagement des Deux Seine, aux réflexions menées sur le développement de La Défense,
- Article 4.** - d'adopter l'avis annexé à la présente sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris,
- Article 5.** - d'autoriser Monsieur Le Maire à le transmettre à la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris, selon les modalités définies par ladite commission,
- Article 6.** - dans l'attente de la réalisation de ce projet de réseau public du Grand Paris, de réitérer la demande d'amélioration des liaisons radiales avec Paris, et de renforcement de la desserte de Suresnes par le réseau ferré transilien ainsi que du maillage du territoire par le réseau d'autobus,



Article 7. - d'approuver les modalités de contribution des instances suresnoises de démocratie locale à l'avis de la ville de Suresnes sur le réseau de transport public du Grand Paris comme suit :

- contribution du Conseil Local Economique et Social (CLES) de la ville de Suresnes : organisation par le CLES d'une ou plusieurs rencontres en novembre avec des entreprises et associations pour favoriser les échanges et le recensement de toutes les observations et suggestions ;
- consultation des six Conseils Consultatifs de Quartiers et organisation par ceux-ci de réunions publiques thématiques au mois de novembre afin de relayer l'information sur les outils mis en œuvre par la Commission nationale du débat public, présenter l'avis de la Ville, favoriser les échanges et le recensement de toutes les observations et suggestions ;
- Conseil des Jeunes Citoyens : dans le cadre d'une démarche d'apprentissage à la citoyenneté, organisation de séances de travail avec l'animatrice de ce Conseil des Jeunes Citoyens aux mois de novembre et décembre, afin de bien leur expliquer ce qu'est la procédure de débat public, de leur présenter l'avis de la ville de Suresnes et de recueillir leur questionnement et toutes leurs réflexions.

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits.
Et ont signé au registre les membres présents.



Christian DUPUY
Maire de Suresnes
Vice-Président du Conseil Général
des Hauts-de-Seine

Avis de la ville de Suresnes sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris

Sur environ 155 km de nouvelles infrastructures, le métro automatique du Grand Paris prévoit le prolongement de la ligne 14 du métro au nord et au sud ainsi que la création d'une double boucle pour relier les territoires de la proche et grande couronne à l'est et à l'ouest de l'Ile-de-France. Ce métro sera composé de 3 lignes :

- La ligne bleue reliant l'aéroport Charles de Gaulle à l'aéroport d'Orly en passant par le centre de Paris ;
- La ligne verte reliant l'aéroport Charles de Gaulle à l'aéroport d'Orly en passant par La Défense et le Plateau de Saclay ;
- La ligne rouge reliant La Défense à l'aéroport du Bourget.

Une station de la ligne rouge est prévue au cœur du centre-ville de Suresnes. Sur le scénario alternatif reliant Rueil-Malmaison à la gare Versailles Chantiers de la ligne verte, une station pourrait être envisagée dans le Sud-Est de Rueil-Malmaison à proximité du quartier Cité-Jardins de Suresnes. Les tracés côté ouest du métro automatique du Grand Paris (entre La Défense et Villejuif) prévoient la desserte de mêmes territoires que le fuseau de la branche ouest du projet de métro Arc Express.

I. Le renforcement du rayonnement international de la capitale parisienne

Afin de développer son potentiel économique et de peser face à la concurrence des autres pôles mondiaux, une métropole doit être dynamique, innovante et en constant renouvellement. L'aménagement du territoire et les infrastructures de transports ne doivent pas suivre la croissance des activités économiques, mais être l'un des leviers de développement. C'est ainsi qu'une métropole peut favoriser son dynamisme territorial et permettre à l'ensemble de ses habitants de tirer profit des retombées économiques.

Or, des études montrent que l'attractivité de Paris est de plus en plus menacée face à la concurrence des autres pôles mondiaux. Visant à « repenser la ville » en s'appuyant sur un nouveau réseau de transport structurant, le projet du Grand Paris s'inscrit dans une démarche véritablement prospective, essentielle au développement de la métropole parisienne. Une telle initiative permettra à la région Ile-de-France de tirer parti de ses atouts géographiques et de ses potentiels humains et économiques afin de tenir son rang dans la compétition économique du XXI^{ème} siècle.

Il est clair que le réseau de transport francilien ne répond plus aujourd'hui aux besoins de déplacement des habitants d'Ile-de-France, ce qui nuit fortement à l'attractivité de la métropole parisienne. Le projet de métro en double boucle du Grand Paris permettra de sortir d'une structure essentiellement radiale qui oblige les usagers à passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre. Cela aura notamment pour effet d'améliorer l'offre de déplacements de banlieue à banlieue et donc de conforter les mobilités au sein des bassins de vie.

Reliant Paris et les pôles stratégiques de la région Ile-de-France, ce métro offrira également une meilleure mise en réseau des clusters franciliens, ce qui contribuera à mettre en œuvre une nouvelle dynamique économique. En développant les conditions nécessaires pour faciliter les échanges entre pôles, le réseau de transport favorisera la coopération entre les différents acteurs économiques et permettra ainsi une valorisation de leurs résultats. La mise en réseau des entreprises est un levier de compétitivité essentiel pour les grandes métropoles.



Par ailleurs, l'avenir de la région parisienne doit reposer sur une meilleure prise en compte des enjeux du développement durable. Or, la réduction des émissions de polluants d'origine automobile passe nécessairement par l'amélioration et le renforcement des déplacements publics. En cela, le métro du Grand Paris constitue une véritable avancée écologique, facilitant l'usage des transports en commun sur de grandes distances.

II. Le développement du pôle économique de La Défense Seine-Arche

L'Ouest parisien a un rôle essentiel à jouer dans le cadre du Grand Paris en raison de son attractivité et de sa compétitivité internationale. Le département des Hauts-de-Seine constitue déjà le département francilien le plus tourné vers l'international : 24 % des salariés alto-séquanais travaillent pour un groupe étranger contre 14 % dans la capitale. De plus, la Défense Seine-Arche, premier quartier d'affaires d'Europe, représente un pôle économique régional et national majeur.

Le métro du Grand Paris permettra d'ouvrir d'avantage le pôle de La Défense sur les autres pôles stratégiques régionaux et nationaux. L'attractivité de ce quartier d'affaires va s'en trouver renforcée, ce qui aura des retombées positives sur l'ensemble du territoire de l'ouest parisien.

Par ailleurs, le projet du Grand Paris vise également, d'une part, à faire du pôle de La Défense un cluster de services à haute valeur ajoutée et, d'autre part, à élargir la réflexion de développement et d'aménagement du pôle de La Défense aux communes situées en périphérie de ce centre d'affaires. Pour peser face aux autres pôles mondiaux, il est essentiel que le cluster de La Défense s'appuie sur le réseau de pôles de compétences économiques des villes qui l'entourent.

C'est dans cette perspective que Suresnes s'est engagée en 2009 dans une démarche de réflexion avec les villes de Courbevoie, La Garenne Colombes, Nanterre, Puteaux et Rueil-Malmaison. Les six villes ont décidé de s'associer dans un syndicat, le Syndicat Intercommunal d'études et de projets des Deux Seine. L'objectif est de définir une stratégie de développement s'articulant avec les ambitions du Grand Paris. Cette stratégie permettra de définir les dynamiques et interactions à conforter ou mettre en place entre les villes dans les 20 à 30 ans à venir, afin de guider l'évolution du territoire vers un pôle de développement puissant s'appuyant sur le « cluster » de la Défense et bénéficiant d'un meilleur maillage des transports collectifs.

Dans cette logique, le pôle économique de Suresnes avec ses entreprises de haute technologie et son bassin d'emploi de 31 005 personnes a un rôle primordial à jouer dans le confortement de l'attractivité économique de l'ouest parisien. Le pool d'entreprises suresnois se distingue par la diversité de ses domaines d'interventions, allant des activités d'image et de vie numérique (Havas, Euro RSCG, Publicis...) aux industries pharmaceutiques (Solvay Pharma, Lilly, Laboratoire Servier...) en passant par les services informatiques et électroniques (Philips, Sogitec, EADS, Lexmark, Whirlpool...). Cette variété est un élément essentiel du dynamisme économique local, permettant aux entreprises suresnoises de s'inscrire en complémentarité et non en concurrence du cluster financier de la Défense.

III. L'implantation d'une station de métro dans le centre-ville de Suresnes

L'implantation d'une station de métro dans le bas de Suresnes constitue un levier de développement majeur pour le territoire suresnois.

Permettre une meilleure desserte de Suresnes

En dépit de sa situation aux portes de Paris, Suresnes dispose d'une desserte en transports en commun qui, irriguant principalement l'ouest parisien, est peu tournée vers Paris et les autres départements de la Région Ile-de-France. Les usagers doivent donc passer par La Défense ou bien par les villes avoisinantes (Boulogne-Billancourt ou Issy-les-Moulineaux, par exemple) pour se rendre en transports en commun à Paris ou dans le Sud de l'Ile-de-France. L'arrivée du métro double boucle permettra d'ouvrir Suresnes sur les autres départements d'Ile de France.



Raccordant Suresnes aux autres pôles stratégiques d'Ile-de-France, une telle station de métro améliorera grandement la mobilité des Suresnois. Près de 15 000 Suresnois travaillent en dehors de Suresnes et pourraient donc utiliser une éventuelle station du Grand 8. Il en va de même pour les plus de 23 000 employés qui travaillent à Suresnes mais n'y résident pas. Cette amélioration de l'accessibilité permettra de favoriser l'emploi des Suresnois qui pourront prétendre à des postes plus loin de leur domicile. Et à l'inverse, des résidents de communes lointaines pourront plus facilement venir travailler à Suresnes.

Ceci est d'autant plus important pour Suresnes que, d'après une étude de l'APUR datant de 2010, le bas de Suresnes se distingue par une très forte demande en déplacement par rapport aux 80 communes de la petite couronne (avec un indice de 3 sur une échelle de 1 à 3, 3 étant l'indice de demande de déplacements le plus important).

En outre, l'amélioration de la desserte du pôle de La Défense ainsi que la création de la gare TGV Normandie engendrera une forte augmentation du nombre d'usagers transitant par La Défense, dont la capacité d'accueil est déjà à la limite de la saturation. Or, pour rester attractif, un pôle doit être irrigué par des nœuds secondaires de transports en commun qui permettent d'éviter un engorgement nuisible au réseau principal. Une station du métro Grand 8 à Suresnes permettra, dans une certaine mesure, de limiter le nombre de personnes passant par la Défense pour se rendre vers les autres pôles stratégiques franciliens, en délestant la station de La Défense.

Par ailleurs, dans le cadre du développement d'une métropole durable soucieuse de ses émissions de CO₂, il est intéressant de favoriser la mobilité via les transports en commun propres dans une ville comme Suresnes, où 73 % des ménages sont motorisés (contre 62 % pour l'agglomération parisienne et 45 % pour la ville de Paris).

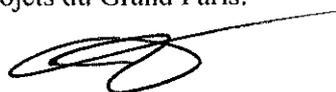
Renforcer l'attractivité du pôle économique de Suresnes

La majorité des entreprises suresnoises sont situées à proximité des quais de Seine dans le bas de Suresnes, secteur qui souffre aujourd'hui de ne pas être desservi directement par un transport en commun en site propre. Certes, la desserte par les bus est relativement bien développée, mais il existe de nombreux points durs de circulation (notamment au niveau des quais), qui nuisent à son accessibilité et donc à son attractivité.

Une station de métro double boucle dans le centre-ville permettra donc de renforcer le développement économique du pool d'entreprises de Suresnes. En effet, une telle station aura pour conséquence, tout en favorisant les échanges avec La Défense, d'ouvrir davantage ce pool vers les autres pôles stratégiques d'Ile de France. Il est clair qu'un pôle ne peut se développer qu'en échangeant en son sein et doit également inter-échanger avec l'extérieur.

Il y a également une synergie qu'il serait intéressant de renforcer entre le pool d'entreprises de Suresnes et le pôle scientifique et technologique du Plateau de Saclay. Le territoire suresnois accueille plusieurs grands groupes de l'industrie pharmaceutique, tels que Solvay Pharma, Lilly et les Laboratoires Servier, qui pourraient constituer des partenaires intéressants pour le pôle du Plateau de Saclay.

Une station à Suresnes est d'autant plus intéressante que les études prospectives montrent que le pôle d'emploi du bas de Suresnes est en plein développement. 350 établissements ont été créés en 2006 dont 85,7 % dans le secteur tertiaire. En outre, situé à proximité de la Seine, le pool d'entreprises suresnoises bénéficie d'un fort potentiel à long terme, en tant que territoire logistique, avec la perspective d'un développement du fret maritime sur la Seine dans le cadre des projets du Grand Paris.



Permettre l'émergence d'un projet culturel et social

Dans le cadre du Grand Paris, des réflexions ont été engagées sur l'importance des espaces naturels en ville, les espaces boisés assurant à la fois des fonctions de prévention des risques naturels, de préservation de la biodiversité, et des espaces de respiration et de loisir très fréquentés par les Franciliens. A ce titre, il est dommageable de voir que le Bois de Boulogne, espace de valorisation de la biodiversité et des ressources naturelles, soit aussi mal desservi par des transports en commun « propres » côté banlieue.

L'amélioration de l'accessibilité du Bois de Boulogne côté banlieue via l'implantation d'une station de métro permettrait d'ancrer cet espace de loisirs dans un territoire plus large et d'éviter que seuls les résidents proches puissent en profiter. Il est intéressant de voir que dans des villes comme New-York (avec notamment Central Park) ou Berlin (exemple du parc de Tiergarten), les espaces verts sont mieux desservis et intégrés à la ville.

De plus, dans la mesure où le fort du Mont-Valérien, l'île de Puteaux et l'hippodrome de Saint-Cloud se trouvent à proximité du pont de Suresnes, il pourrait être intéressant de favoriser l'émergence d'un pôle de loisirs qui s'inscrirait dans la logique du Grand Paris, dont les réflexions proposent notamment de conforter les lieux remarquables situées en périphérie. La Seine a également un rôle clé à jouer dans la mise en place d'un tel pôle de loisirs : elle permet la pratique de loisirs nautiques, offre un paysage intéressant et constitue un véritable trait d'union avec les espaces verts plus au Sud, tels que le Parc de Saint-Cloud.

Le grand ouest parisien constitue en lui-même déjà un pôle touristique de rayonnement international avec les nombreux monuments historiques situés sur son territoire (le château de Versailles, le château de Sceaux, le musée Rodin à Meudon...) et les forêts, parcs et espaces verts qui le recouvrent (Bois de Boulogne, parc de Marly, forêts domaniales de Versailles et de Meudon...). Il y a donc là une véritable dynamique sur laquelle il serait intéressant de s'appuyer.

IV. L'implantation d'une station de métro à Rueil-Malmaison, à proximité du quartier Cité-Jardins de Suresnes

Des territoires enclavés et fragilisés

Dans cette logique de maillage du territoire, une réflexion plus générale doit porter sur les territoires enclavés de l'ouest parisien. Certains territoires, tels que le quartier Cité-Jardins dans le haut de Suresnes et le quartier Clos des Terres Rouges au sud de Rueil-Malmaison, étant à l'heure actuelle très mal desservis, il est essentiel de développer des projets qui pourraient permettre de les désenclaver, en améliorant la mobilité des résidents et en limitant le trafic routier très encombré qui en résulte. Ces quartiers ne sont desservis par aucun transport public lourd leur permettant de relier d'autres territoires franciliens rapidement. Cet enclavement nuit au développement local et ne permet pas une insertion de ces territoires dans le tissu économique et social francilien.

Le projet de métro du Grand Paris poursuivant notamment l'objectif de désenclaver les territoires marginalisés, il serait dommage de ne pas implanter une station de métro à proximité de ces deux quartiers qui rencontrent des difficultés économiques et sociales importantes.

Situé au sud de Rueil-Malmaison, le quartier Clos des Terres Rouges (autrement dénommé quartier de la Fouilleuse) se caractérise par un urbanisme stigmatisant et des écarts de développement en termes d'emploi, de développement économique, de réussite éducative, d'accès au système de santé et de sécurité publique. Ce secteur fait l'objet d'une stigmatisation depuis de nombreuses années.

Au sud-ouest de Suresnes, à la frontière de Rueil-Malmaison et Saint-Cloud, le quartier Cité-Jardins présente des fragilités sociales majeures. En 2007, le diagnostic du Contrat urbain de cohésion sociale a mis en évidence une surreprésentation des situations de précarité économique et sociale, avec notamment un taux de chômage (au RGP 99) de 22,8%, et une forte proportion de bénéficiaires du RSA (19,46%).



Valoriser ces territoires en les ouvrant vers les autres pôles franciliens

Afin d'éviter un accroissement du déséquilibre entre ces territoires fragilisés et les pôles économiques d'Ile-de-France, il est nécessaire d'y implanter à proximité une station de métro du Grand Paris.

Le tracé alternatif de la ligne verte reliant Rueil-Malmaison à Versailles-Chantiers pourrait tout à fait s'arrêter dans ce secteur puisqu'il le traverserait. Cela permettrait à ces territoires enclavés de se rapprocher des bassins d'emploi que sont Rueil sur Seine et Versailles-Chantiers et ainsi de pouvoir bénéficier des connexions de ces pôles vers d'autres réseaux de transports lourds (RER C et RER notamment). L'implantation d'une telle station permettrait d'améliorer grandement la mobilité dans ce secteur et donc de favoriser l'emploi des habitants qui pourraient prétendre à des postes plus loin de leur domicile.

Elle permettrait également de valoriser ces territoires qui disposent de nombreux atouts qui pourraient être mis en avant. En effet, le quartier Cité-Jardins de Suresnes et le sud de Rueil-Malmaison accueillent des équipements publics importants tels que le Théâtre Jean Vilar dont le festival Suresnes Cité Danses est de renommée nationale et internationale, et le cinéma Ariel des Hauts-de-Rueil ainsi que des zones qui ont un potentiel économique intéressant tels que la zone industrielle de Renault et le pôle commercial du centre Leclerc.

Une station de métro à proximité de ces territoires serait une réelle opportunité de développement à l'échelle des quartiers ainsi qu'à l'échelle des villes de Suresnes et de Rueil-Malmaison, permettant l'émergence de synergies territoriales.

V. L'articulation du projet de métro avec le réseau de transport local

La réflexion sur les transports en Ile-de-France ne doit pas se limiter à la desserte des pôles régionaux stratégiques. Elle doit également prendre en compte la question des déplacements de proximité. Sans un maillage fin du territoire, les déséquilibres entre les secteurs franciliens bénéficiant d'infrastructures de transport lourdes et les autres augmenteront, renforçant ainsi l'enclavement de certains territoires. L'accès à la mobilité constitue, pour l'Ile-de-France, un enjeu économique et social majeur qui nécessite la mise en œuvre de projets à l'échelle régionale comme à l'échelle locale. Sans attendre la réalisation du métro proposé par le Grand Paris, il conviendrait donc de mettre en œuvre rapidement des projets qui complèteraient efficacement le maillage de proximité actuel, tout en s'articulant d'ores et déjà avec les grands chantiers à venir.

Prévoir une desserte systématique de Suresnes sur le transilien Paris Saint-Lazare – Versailles Rive Droite

Une première proposition pourrait concerner le transilien Paris Saint-Lazare – Versailles Rive Droite qui dessert les gares de Paris Saint-Lazare, La Défense Grande Arche, Saint-Cloud, Sèvres, Ville d'Avray, Chaville Rive Droite, Viroflay Rive Droite, Montreuil et Versailles Rive Droite. Durant les plages horaires du matin (avant 7h00) et du soir (après 21h00) et pendant le week-end, il dessert d'autres gares, parmi lesquelles la gare de Suresnes Mont-Valérien. Aux heures de pointe, les usagers de la gare de Suresnes Mont-Valérien doivent donc faire un changement en gare de Saint-Cloud pour rejoindre Versailles Rive Droite, ce qui rallonge leur temps de parcours.

De plus, les territoires de Suresnes et de Versailles accueillent des pools économiques complémentaires qui gagneraient à collaborer davantage. A Suresnes se trouvent plusieurs grands groupes de l'industrie pharmaceutique, tels que Solvay Pharma, Lilly et les Laboratoires Servier, qui pourraient constituer des partenaires intéressants pour le pôle scientifique et technologique Plateau de Saclay - Versailles. Afin de mettre en réseau ces territoires et faire émerger une réelle synergie, il pourrait être intéressant que le transilien Paris Saint-Lazare – Versailles Rive Droite s'arrête systématiquement à Suresnes.



Renforcer le réseau d'autobus afin qu'il permette une meilleure desserte des lieux stratégiques

La ligne de bus 244 Rueil-Malmaison RER Porte Maillot constitue un axe de transport structurant à l'échelle des villes de Suresnes et Rueil-Malmaison, permettant une liaison directe sur Paris. Or, en l'état, cette ligne ne permet pas de faire face aux demandes de déplacement liées au développement des pôles économiques et d'habitat de l'ouest parisien.

Aux heures de pointe, les bus sont saturés, en particulier sur le tronçon Porte Maillot Suresnes, et souffrent des embouteillages du secteur. Actuellement, la ligne 244 dispose de bus ayant une capacité d'une centaine de personnes et effectue 139 courses par jour. En comparaison, la ligne 144 Rueil-Malmaison Puteaux et la ligne 304 Nanterre Asnières-Gennevilliers (qui dispose de bus ayant une capacité double) effectuent respectivement 319 et 264 courses par jour. En outre, la ligne 244 s'arrête à 22h00 alors que le Noctilien ne prend le relais que vers 00h30. Il y a donc une plage horaire durant laquelle aucune desserte n'est assurée sur un axe pourtant structurant.

Il paraît donc nécessaire, d'une part, de renforcer sa capacité d'accueil et sa fréquence de passage et, d'autre part, d'étudier la possibilité d'aménager certaines parties de son trajectoire en site propre. Un Comité d'axe, piloté par le Conseil Général des Hauts de Seine, a été mis en place, mais n'en est encore qu'à la phase d'étude. Il est essentiel de formaliser au plus vite ce comité d'axe via la signature d'un contrat d'axe.

Bien que desservant des lieux stratégiques, la ligne 93 Suresnes-de Gaulle Invalides est devenue peu attractive en raison de la lenteur de son parcours. Cette ligne traverse les villes de Suresnes, Puteaux, Levallois, Neuilly-sur-Seine et Paris, en s'arrêtant notamment au pont de Neuilly, à la porte de Champerret, sur les Champs Elysées et aux Invalides. Avec ces 54 arrêts, la ligne 93 constitue l'un des bus transitant par Paris ayant le plus d'arrêts, ce qui ralentit clairement sa vitesse moyenne. Son temps de parcours s'élève à près de 50 minutes alors qu'une voiture individuelle mettrait moitié moins de temps. A cela s'ajoute une sinuosité du tracé qui rend le parcours moins lisible pour les usagers et participe donc à diminuer l'attractivité de cette ligne.

Face à cette situation, il serait pertinent de scinder la ligne 93 en deux lignes distinctes : l'une gardant le tracé initial et l'autre desservant de façon plus directe les points stratégiques que sont la station de Tramway T2 Suresnes Longchamp, le pont de Neuilly, la porte de Champerret, les Champs-Elysées et les Invalides.

