

J'étais hier à la réunion de synthèse territoriale organisée à Suresnes (92).

J'ai vu que le Protocole entre l'Etat et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France versé au débat public, propose un nouveau tracé de la ligne rouge à hauteur de la ville de Suresnes.

En préambule à ma contribution, j'affirmerai que la grande force du métro parisien c'est sa multi-modalité depuis sa conception (à chaque station correspond en surface un carrefour, son tracé est la réplique sous-terrainne du réseau viaire de surface, ses interconnexions sont le plus souvent la réplique de grands carrefours routiers aériens, il dessert sans discrimination divers quartiers « riches ou populaires », sa cohérence initiale a permis son développement au fil du temps) et ce serait bien de s'en inspirer.

Sauf erreur de ma part, il me semble que le fil conducteur pour la conception du réseau de transport du Grand Paris ne repose pas sur le délestage du réseau viaire là où il sature matin et soir à Paris et en banlieue, mais sur la liaison inter bassins économiques autour de Paris ; sachant que la plupart des emplois sont sédentaires, je m'interroge sur la nature des utilisateurs du futur réseau et la rentabilité de l'ouvrage.

A – Y a-t-il eu des études scientifiques et techniques pour évaluer l'impact positif, négatif et neutre, du réseau de transport Grand Paris sur le réseau existant ? Dans la négative, ces études seront-elles produites à l'appui des enquêtes publiques ?

B - Hier les suresnois ont redit leurs problèmes de transports au quotidien et ce dont ils ont besoin, à savoir une liaison directe avec Paris et le délestage de l'axe routier RD 985 Porte-Maillot/Suresnes/Versailles qui passe par le Pont de Suresnes et le boulevard Henri Sellier (ancienne route de Versailles puis boulevard de Versailles pour se rendre du Palais royal au château de Versailles) car c'est un monstrueux calvaire sans alternative.

Aucune étude récente n'a été menée pour connaître le point de départ et le point d'arrivée des dizaines de milliers d'automobilistes qui empruntent quotidiennement cette voie alors que les comptages pendulaires de 2001 enregistraient déjà 35 000 véhicules/jour sur le Pont de Suresnes et le bas du boulevard Henri Sellier. Ce boulevard représente grosso modo aujourd'hui 5,5 hectares, et demain 8 hectares quand le département aura réalisé son projet d'élargissement de la RD 985 à 2 fois 4 voies roulantes contre 2 fois 2 voies actuellement, alors que c'est déjà une nuisance extrêmement importante et sensible pour les riverains (bruit, pollution, accidents) dont l'accentuation ruinera les atouts de la ville de Suresnes.

Question : Dans le cadre du Grand Paris, cette étude peut-elle être lancée en urgence?

Remarque : La région prévoit dans le SDRIF (toujours pas accepté par l'Etat) une réduction des flux automobiles dans le Bois de Boulogne afin de préserver au maximum cet espace naturel.

Question : Dans l'intervalle, un site propre peut-il être mis en place de toute urgence pour la ligne 244 au départ de la Porte Maillot et cette dernière peut-elle fonctionner jusqu'à minuit au lieu de 22h00 aujourd'hui ?

C - Le nouveau tracé de la ligne rouge présenté dans le protocole Etat-Région montre que la ligne rouge et le transilien vont se croiser au niveau du territoire de Suresnes.

Question : Y aura-t-il une gare permettant aux utilisateurs de passer d'un réseau ferré à l'autre à l'endroit où les voies se croisent ?

D - Il semblerait que cette intersection soit plus ou moins au niveau de la gare de tramway T2 « Suresnes-Longchamp » qui est à 8 minutes à pieds de la station SNCF

« Suresnes Mont-Valérien », et qui donne sur le boulevard Henri Sellier, lui-même dans l'axe du pont de Suresnes.

Question : Est-il possible d'envisager à moyen terme le prolongement de la ligne de métro n° 2 (Porte Dauphine) et/ou un embranchement de la ligne n° 9 depuis la Porte de la Muette jusqu'à la gare de tramway T2 « Suresnes-Longchamp », voire au-delà ?

E – Le maître d'ouvrage a argué à plusieurs reprises du développement des dessertes des quartiers en autobus, mais la topographie de la ville de Suresnes ne permet pas la mise en place aisée de transports en commun aériens (rappel : la butte du Mont-Valérien est la même que la butte Montmartre).

Remarque : Il y a une absolue nécessité de desservir le haut du Mont-Valérien, c'est-à-dire Nanterre, Rueil-Malmaison et Suresnes, par un transport rapide en site propre (métro), sachant que la cité Jardins de Suresnes concentre à elle seule plusieurs milliers d'habitants.

Remarque : Aucun transport en commun ne dessert le fort du Mont-Valérien. Ce lieu de mémoire est accessible à pieds aux personnes qui peuvent monter et descendre une côte raide, et en voiture, donc pas aux personnes à mobilité réduite, ni aux jeunes enfants.

Question : Le(s) tronçon(s) ferrés reliant une gare Grand Paris en haut du Mont-Valérien aux parties basses du Mont seront-ils aériens ou souterrains ?

Question : La localisation de la gare sur le plateau haut, sera-t-elle fonction du délestage routier nécessaire de la RD 39 ?

Question : Les habitants de la ville de Suresnes seront-ils consultés sur le nom à donner aux gares ? (Une gare dénommée « Henri Sellier » serait un bel hommage à cet homme politique visionnaire qui avait une vue d'ensemble et égalitaire de la région parisienne et qui est le père de l'expression « Grand Paris »).

F – Dans un souci d'optimiser les infrastructures existantes et celles du futur réseau de transport du Grand Paris.

Question : Pourquoi y a-t-il si peu d'interconnexions avec les réseaux existants sur l'ensemble du projet ?

G - Je n'ai pas trouvé dans les documents du maître d'ouvrage, d'informations relatives à des études concernant l'usage et la saturation de la RN 118 et de l'A86 (entre Sèvres et Créteil, via Vélizy, Antony, Rungis, Vitry, pour la partie que je connais).

Question : Dans le cadre du réseau de transport du Grand Paris, est-il possible d'envisager la création d'un métro aérien empruntant deux des voies de ces axes routiers franciliens compte-tenu qu'il y a peu de contraintes d'ouvrages d'art, afin de réduire embouteillages, pollution et accidents ? (pour mémoire : trafic routier paralysé par la neige).

H – Plusieurs stations de métro du Grand Paris seront en bord de Seine.

Question : En cas de crue de la Seine, si les stations sont inondées, est-ce que les tronçons souterrains le seront aussi, engendrant une cessation du service de transport ? Quel est le coût pour assurer l'étanchéité aux crues ?

Remarque : Je ne comprends pas le raisonnement qui consiste à enterrer le réseau de transport à proximité de la Seine alors qu'il faudrait au contraire qu'il soit en aérien et surélevé pour pouvoir garantir le service quelque soit le niveau de la Seine, ce qui permettrait aussi de rendre définitivement les quais de Seine aux riverains, aux micro-activités commerciales et de loisirs.

I – Concernant les futures gares du réseau de transport Grand Paris, leurs accès seront-ils discrets et peu gourmands en foncier à l'exemple des accès au métro parisien ?

J – Quels seront les moyens de recours si le projet final présentait des aberrations ?

Pour résumer, actuellement les suresnois rejoignent aisément le quartier d'affaires de La Défense en utilisant les transports en commun ferrés, nonobstant le problème des wagons déjà bondés en amont, par contre ils sont obligés de passer par Paris centre -via La Défense- pour se rendre dans le Nord ou le Sud du département des Hauts-de-Seine et toujours par La Défense pour se rendre à Paris alors qu'ils sont à 3 km à vol d'oiseau du boulevard Suchet (Paris intra-muros) et à 4,7 km du Champs de Mars. On voit que le réseau du métro parisien ne sort pas de Paris intra-muros sur toute la portion ouest comprise entre la Porte Maillot et la Porte d'Auteuil.

La topographie de la ville de Suresnes (très fortes déclivités) rend difficile l'irrigation de la ville par les transports en commun collectifs de type autobus. Pour la même raison, les lignes de bus existantes empruntent les routes départementales, qui connaissent des embouteillages de plus en plus criants deux fois par jour.

La densité de la ville en 2008 est d'environ 12.000 habitants au km<sup>2</sup>, mais cette statistique ne tient pas compte des nombreuses emprises foncières publiques (RD 985, RD 39, RD 3 (hôpital Foch), D 7 (quai de Seine), emprise SNCF, emprise RATP, forteresse du Mont-Valérien, Ecole de plein air, etc) qui font que la réalité de la densité de la ville de Suresnes est bien largement supérieure à 15.600 habitants au km<sup>2</sup>. Le projet initial de transport Grand Paris prévoyait une gare dans cette ville hyper dense, le Protocole Etat-Région semble ne plus en prévoir. Ce serait révoltant que les suresnois s'acquittent d'une nouvelle taxe spéciale d'équipement si cette ville qui est la plus dense des Hauts-de-Seine ne bénéficie pas d'une desserte Grand Paris et Arc Express et continue à ne pas être reliée à Paris.

Si l'ouest parisien tire indéniablement parti du dynamisme du quartier d'affaires de La Défense, il me semble cependant très risqué que le plein ouest parisien, appelé à se densifier encore, continue à ne dépendre que la gare de La Défense en matière d'interconnexions entre les différents réseaux de transports publics parisiens et franciliens.

Valérie Guerout