

18 NOVEMBRE 2010

COMPTE-RENDU DE LA REUNION COMMUNE DE LA DEFENSE

Type de réunion :	Réunion commune
Date de la réunion :	18 novembre 2010
Lieu de la réunion :	La Défense

Introduction et rappel du cadre législatif

Après le mot d'accueil de **Michel Gaillard**, président de la CPDP prolongement du RER E, **Joëlle Ceccaldi-Raynaud**, députée-maire de Puteaux, salue l'opportunité que représentent les trois projets exposés pour la Région, ses habitants et salariés. **Michel Gaillard** expose ensuite le déroulement de la réunion et les objectifs du débat public. Le rôle des maîtres d'ouvrage (MO) et les règles de participation au débat public sont notamment rappelés, ainsi que le calendrier des décisions après la clôture de ces débats.

Présentation du projet « Éole » par le STIF

Sandrine Gourlet, responsable des projets ferrés au STIF, rappelle que le projet de prolongement du RER E à l'ouest est inscrit dans la loi « Grenelle » au titre des projets prioritaires ainsi que dans le plan de mobilisation des transports de la région Ile-de-France. Les études préalables sont financées par l'État et la Région au titre du contrat de projet Etat-Région 2007-2013. L'objectif est la mise en service en 2020, avec un début des travaux en 2013 sur la ligne existante. Ce projet vise à poursuivre le tracé du RER E par un tunnel entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense. Il se raccordera à Nanterre en direction de Poissy et de Mantes. L'objectif fondamental est ici de mettre en service un axe complémentaire au RER A. La ligne entière concernera 30 % de la population francilienne et transportera un demi-million de voyageurs par jour. Afin de maintenir le niveau de performance, le principe d'une « exploitation en recouvrement » a été retenu, avec deux tronçons superposés, mais distincts : l'un entre Nanterre La Folie et Chelles-Villiers-Tournan l'autre, entre Mantes-la-Jolie et Magenta-Evangile.

Jean Faussurier, directeur de projet EOLE-NEXt à RFF, ajoute que le RER E conforte le maillage du réseau existant et améliore la résistance aux perturbations. Il offre un accès direct à l'Ouest pour les usagers des RER B et D, une amélioration de l'accès à La Défense pour les Franciliens venant de l'Est, tout en délestant le RER A entre Auber et Châtelet. Vers l'Ouest, le projet apporte des réponses aux problèmes de régularité et renforce le lien entre les pôles d'emploi. Il améliore la connexion à Paris en complément du RER A, augmente les possibilités d'atteindre des destinations plus variées et permet de rejoindre directement les gares du Nord et de l'Est. Enfin, il libère de la capacité en Gare Saint-Lazare. Le RER E prévoit deux gares nouvelles, à La Défense et à Nanterre La Folie. À La Défense, le choix entre les trois options de gares – sous le CNIT, av. Gambetta, ou sous le bd circulaire - tiendra compte des objectifs suivants : proposer une alternative entre les RER E et A, faciliter les correspondances et assurer des émergences fluides et cohérentes avec le développement en surface. À Nanterre, il existe une vraie opportunité pour un espace ferroviaire de près de 80 hectares, un patrimoine disponible pour construire la ville et prévoir son accessibilité future ; en outre, ce lieu permet les équipements nécessaires pour une « halte technique ».

Sandrine Gourlet énonce alors les principaux bénéfices pour le site de La Défense : trajets plus courts et correspondances améliorées. Le prolongement du RER E vise à répondre aux besoins liés à la croissance naturelle du trafic à l'horizon 2020 et aux difficultés de déplacement des salariés, dont 85 % se rendent actuellement en transports en commun à La Défense. Le projet Éole favorise les sorties sur ledit site, ainsi que les correspondances pour les usagers venant de l'Ouest.

Présentation du projet « Arc Express » par le STIF

Projection d'un film de présentation.

Laurence Debrincat, responsable des études générales au STIF, note que le secteur La Défense Seine Arche est extrêmement dense en emplois et population. De forts développements sont de plus encore attendus, avec une augmentation estimée de 60 % des emplois d'ici à 2030 et même leur triplement dans le quartier des Groues. Elle détaille les tracés possibles d'Arc Express : la ligne verte, qui aboutirait à la Grande Arche dans les réservations construites pour le prolongement de la ligne 1, sous le centre commercial des Quatre Temps ; le tracé bleu qui desservirait le secteur de Nanterre

Préfecture, avec une gare prévue entre les RER E et A. En termes de fréquentation, de population et d'emplois desservis, l'avantage va à la ligne verte, mais cela suppose une concentration des transports dans un endroit où l'organisation des correspondances est déjà compliquée. En termes de faisabilité technique et de gestion des flux de voyageurs, la solution par Nanterre Préfecture La Folie semble plus profitable. Est ici visée la capacité à répondre à l'augmentation des emplois dans ces secteurs et au fort développement urbain. Avec le prolongement du T2, l'automatisation de la ligne 1 et Éole, le gain sera de 140 000 voyageurs à La Défense Grande Arche et 130 000 à Nanterre Préfecture. Arc Express permettra d'irriguer finement le territoire de La Défense et de Seine Arche depuis les secteurs de la proche couronne. Les gains de temps seront élevés, de plus de 20 mn sur de nombreux territoires. En conclusion, Arc Express est complémentaire par rapport aux autres lignes de transport collectif dans le secteur de La Défense Seine Arche. Éole renforcera la desserte Est-Ouest et garantira ainsi le développement économique de La Défense. Dans le même temps, Arc Express, avec une desserte plus fine en rocade, viendra irriguer les secteurs de proche couronne et les reliera à La Défense.

Jean-Paul Huchon, président du STIF, note que la Région, les collectivités départementales et le STIF poursuivent leur avancée en proposant une stratégie de « complémentarité crédible des projets ». Il se dit inquiet quant au financement des transports en Ile-de-France, car la participation de l'État se révèle insuffisante. Le prolongement d'Éole est un projet majeur du plan de mobilisation. Piloté par RFF et le STIF, c'est une réalisation colossale, chiffrée à environ 2,5 Mds€. Ses enjeux sont multiples : projet d'intérêt régional, inscrit au SDRIF, qui assurera une meilleure desserte de l'aval de la Seine ; mais aussi projet d'intérêt métropolitain qui contribuera à rapprocher les pôles d'emploi du Nord-est francilien et de La Défense et à suppléer une ligne parmi les plus fréquentées au monde : le RER A. C'est enfin un projet d'intérêt interrégional, puisqu'il anticipe les travaux pour la future ligne à grande vitesse Paris-Normandie. La rocade Arc Express est un élément central du projet régional de transport, également inscrit au plan de mobilisation et qui participe à l'amélioration des transports existants, avec deux arcs prioritaires pour un total estimé d'un demi-million de voyageurs par jour. Pour Jean-Paul Huchon, le financement reste la question centrale du débat. Il plaide pour la complémentarité des projets portés par le STIF et l'État, en complétant Arc Express par un arc à l'Est, en proposant des dessertes renforcées des aéroports et une meilleure utilisation de la rocade des TGV. Il estime nécessaire de revoir la loi du Grand Paris et s'interroge sur la bonne volonté du gouvernement et sa réelle compréhension des enjeux franciliens...

Présentation du projet « Métro Grand Paris » par la SGP

Projection d'un film de présentation.

Isabelle Rivière, membre du directoire de la SGP, évoque l'objectif principal du Métro Grand Paris qui est de répondre à la demande des voyageurs d'une meilleure desserte de banlieue à banlieue. La mise en œuvre du projet nécessitera 21 à 23 Mds€. Est proposé un réseau en rocade de trois lignes automatiques en souterrain, desservant une quarantaine de gares, en correspondance avec le réseau de transports en commun existant. Ces 155 km de lignes nouvelles permettent d'assurer une liaison performante entre les aéroports, les gares TGV franciliennes, les pôles de recherche et d'enseignement. Sont attendus 2 millions de voyageurs, soit trois fois le trafic quotidien du RER A. Neuf territoires de développement ont été identifiés. Le Métro Grand Paris permettra d'augmenter l'attractivité du secteur de La Défense Nanterre et de le relier aux autres bassins d'emploi et de vie de la région Ile-de-France. Plus de 8 millions de touristes visitent en outre le site chaque année. Le réseau de transports doit être adapté à son niveau de fréquentation actuel et futur, un des plus importants d'Europe (400 000 personnes utilisent chaque jour le hub de La Défense). L'ambition de l'État est de faire de La Défense Nanterre un quartier métropolitain et une cité financière d'envergure mondiale. Deux projets de développement sont en cours aux Groues et sur les Terrasses, où la densité d'emploi est très forte et augmentera encore de façon significative. Le logement est de plus appelé à y tenir une place majeure, visant à davantage de mixité. L'enjeu du plan de renouveau est de faire de La Défense une cité vivante en permanence, en dehors des heures de bureau. Cela se traduira par l'implantation de deux gares de la ligne verte, à La Défense et Nanterre La Folie, et d'une gare en terminus de la ligne rouge à La Défense. La Défense obéit aux critères de performance d'un hub, à savoir le plus grand nombre de lignes en correspondance, des espaces correctement dimensionnés et compacts, et des temps de correspondance faibles (75 000 personnes y transitaient à l'heure de pointe du matin en 2009, 40 % de plus sont prévues à l'horizon 2035). Les échanges entre les différents modes de transport vont plus que doubler, c'est pourquoi l'enjeu se porte sur la bonne organisation de ces correspondances. Tandis que trois implantations sont à l'étude pour la gare d'Éole, les implantations pressenties pour les futures gares du Métro Grand Paris sont : Grande Arche, sous le centre commercial des Quatre Temps ; terminus de la ligne rouge rue Carpeaux et gare de la ligne verte entre le Parvis et le CNIT ; terminus de la ligne rouge sous les Quatre Temps et gare de la ligne verte entre le

Parvis et le CNIT. À noter que l'hypothèse d'une gare à la Grande Arche permettrait de « désaturer » les réseaux actuels, avec un gain de temps grâce à la qualité des interconnexions et la vitesse élevée. Par contre, avec une arrivée de la ligne rouge à Nanterre, les effets bénéfiques de la rocade pour aller à la Défense tombent...

André Santini, président de la SGP, conclut en revenant sur trois idées fortes : (1) le Métro Grand Paris propose une gare à La Défense Grande Arche, en correspondance avec toutes les lignes passant par ce pôle majeur, (2) les réseaux existants doivent être « désaturés », ce que permet l'arrivée des lignes rouge et verte à la Défense Grande Arche, (3) les grands pôles économiques franciliens et européens seront reliés. Il annonce qu'un nouveau mécanisme de financement des projets du Grand Paris, notamment la construction d'une double boucle de métro automatique, d'un coût de 22,7 Mds€, a été inclus dans le collectif budgétaire 2010 présenté la veille même au Conseil des ministres.

Éclairage sur le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie

Jean-Pierre Duport, président du comité de pilotage de la ligne nouvelle Paris Normandie, indique que cette nouvelle ligne doit s'articuler avec l'ensemble du réseau francilien de transports en commun. Ce projet vise à améliorer les relations ferroviaires entre l'Ile-de-France et la région normande, en réduisant les temps de parcours et avec un objectif de réalisation en 2020. Les études préalables ont été lancées début 2010, avec un débat public programmé pour octobre 2011. Trois ancrages sont prévus dans l'Ouest francilien : Nanterre La Défense, Mantes et « Confluence ». La gare de Nanterre répondra à trois objectifs : l'accès au pôle de La Défense, offrir un accès complémentaire à celui de la gare Saint-Lazare et des liaisons avec Roissy. Trois localisations sont à l'étude : Nanterre Université, les Groues ou au plus près du cœur transport. Seront prises en compte la qualité de la correspondance avec le réseau de métro automatique, la cohérence avec les projets de développement urbain envisagés sur le territoire, enfin l'efficacité globale du système de transport, son exploitabilité et son coût.

Comparaison et répartition des flux actuels

Jean-Claude Ruyschaert, directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement, rappelle qu'actuellement, sont dénombrés à La Défense 75 000 usagers à l'heure de pointe, dont 31 000 en correspondance et 44 000 en sortie. Il commente des projections en 2035 des emplois sur le cœur Défense et Les Groues, ainsi que le trafic estimé pour les différents projets. Il en ressort qu'une hypothèse de gare centralisée sur la Défense aura un impact plus positif qu'implantée sur Les Groues. Une implantation en hub favorise en effet la « désaturation » des lignes existantes, même si elle rend plus complexe la réalisation. Cependant, la logique d'éclatement des gares sur le territoire tendrait à préférer une implantation sur Les Groues.

Débat avec le public

Il ressort des échanges avec le public les principaux éléments suivants :

➤ **Maillage** : les participants, notamment Pierre Laurent, conseiller régional, ont émis le souhait d'un maillage le plus fin possible des populations et des territoires, afin de rendre fluides les transports franciliens et de réduire l'inégalité des dessertes. Il faut encourager les populations à rester sur place en valorisant le territoire de manière équilibrée en Ile-de-France. **Jean-Paul Huchon** note que le Grand Paris a pour ambition de relier les grands pôles de développement, celui du STIF de transporter des personnes en desserte fine. Il faut offrir aux Franciliens le meilleur tracé, sans sacrifier la rénovation et la remise à niveau des lignes existantes. Un schéma commun doit être trouvé, en desservant Roissy, Orly, ceci avec un financement commun. Une priorité doit être donnée aux zones denses en trafic. Il faut donner leur chance à tous les quartiers, et pas seulement à quelques pôles d'excellence.

Alain Fournier, maire adjoint de Clichy, met en avant le quotidien des Franciliens, qui ne doit pas être sacrifié au profit des hommes d'affaires. Le projet Arc Express, par son maillage du territoire et en passant par tous les terminus des gares du métro parisien, peut permettre d'éviter la traversée de Paris et répond ainsi aux préoccupations quotidiennes. De plus, d'autres quartiers doivent être développés, afin que les Franciliens puissent travailler au plus près de leur lieu d'habitation. Enfin, il est nécessaire de prévoir un financement pour améliorer l'existant. **Marc Véron, président du directoire de la SGP**, rappelle que 60 000 personnes travaillent dans la zone d'Orly et 130 000 dans celle de Roissy. Toutes les communes ne pouvant avoir un accès direct à ces zones sont fortement intéressées par les tracés proposés par le Grand Paris. Aujourd'hui, des habitants ne peuvent prétendre à des emplois sur ces plateformes, sauf à disposer de voiture (ce qui n'est pas la majorité des cas). La plupart des communes traversées sont celles où les questions de desserte se posent de façon cruciale. C'est donc avant tout

un projet au service des habitants.

➤ **Financement** : sachant que la fréquentation de La Défense va presque doubler, ce qui nécessitera des aménagements importants, qui financera les projets ? Qui assurera la cohérence entre les différentes implantations de gares et leurs interconnexions ? **Jean-Paul Huchon** cite le plan de mobilisation pour l'amélioration de l'ensemble du réseau en Ile-de-France, soit environ 19 Mds€ jusqu'en 2020 (2 Mds/an). La Région et les départements, y compris celui des Hauts-de-Seine et des Yvelines, se sont engagés pour 12,5 Mds€. Est attendue en outre de la part de l'État une augmentation du versement des entreprises à hauteur de 3 à 4 Mds€ sur 10 ans. Est également attendu un supplément de crédit à la Région, par l'intermédiaire du fonds d'aménagement de la région Ile-de-France. Éole à l'Ouest fait l'accord de tous, coûte en moyenne 2,5 Mds€, et est inscrit dans le projet de plan de mobilisation, voté à l'unanimité par les départements et la Région. Il faut trouver dans ce plan de quoi financer le travail effectué par RFF et le STIF. La SGP a quant à elle fait une proposition de dotation initiale de 4 Mds€ que l'État accordera sans doute. Suivra un emprunt pour terminer les travaux, qui sont évalués entre 23 et 25 Mds€. **Marc Véron** se dit ouvert à un débat sur les coûts de tous les projets et les financements. Avec la convergence des projets, il est possible de constituer une « équipe projet intégrée » avec Éole, le Grand Paris, le STIF, sans oublier l'Epadesa et la LGV.

➤ **Implantation des gares**

Comment peut-on implanter la gare d'Éole, plus les deux gares du Grand Paris lignes rouge et verte sous les Quatre Temps. Est-ce possible techniquement ? **Didier Bense, membre du directoire de la SGP**, répond qu'il n'y a pas d'implantation prévue pour la gare d'Éole sous les Quatre Temps. **Jean-François Hélas, directeur des investissements du STIF**, indique que dans une des deux variantes, le projet Arc Express prévoit l'utilisation des réservations de la ligne 1 sous les Quatre Temps (le volume de la gare existe déjà). Il y aurait donc bien une difficulté à concilier ce projet avec celui du Grand Paris. La compatibilité entre la gare d'Éole sous le CNIT et celle d'Arc Express sous les Quatre Temps ou sur Nanterre Préfecture a été étudiée. L'objectif essentiel d'Arc Express est d'irriguer la proche couronne : ce projet compte 17 gares entre Saint-Cloud et Pleyel, contre 7 pour le Grand Paris, soit deux fois plus de population et d'emplois desservis par Arc Express.

Un intervenant se demande notamment pourquoi ne pas avoir choisi un autre endroit pour la gare terminus Arc Express... Une ligne circulaire serait plus efficace qu'en s'arrêtant à un terminus. **Jean-François Hélas** le conçoit, mais il n'existe pour l'instant pas de solution pour la prolonger, du fait de contraintes techniques. Les études vont être poursuivies. Cependant, cette situation en terminus ne semble pas trop pénalisante s'agissant de La Défense, car très peu de personnes transiteront entre les arcs Ouest et Est.

Daniel Mouranche, de l'association des usagers des transports, : *Sur le Grand Paris, y a-t-il une autre solution pour le terminus de la ligne A qu'à La Défense Grande Arche ? Pour Arc Express, existe-t-il une alternative pour une gare à l'Esplanade ou à Neuilly ? Concernant Éole, peut-on chiffrer la différence de fréquentation des correspondances entre les RER E et A à La Défense en rétablissant les arrêts à Houilles et en en créant un à Sartrouville ?* **Laurence Debrincat** explique qu'aucun tracé d'Arc express passant par Neuilly n'a été étudié, car sa desserte et celle des environs étaient déjà de très bonne qualité. Le STIF a préféré positionner le fuseau de desserte d'Arc Express plus loin, mais pas trop, pour assurer des correspondances avec l'intégralité des lignes de métro notamment, et assurer un accroissement de l'accessibilité aux transports collectifs. Concernant la station Esplanade, il est techniquement impossible compte tenu des contraintes techniques sur cette station d'assurer des correspondances de qualité, et d'avoir des flux de correspondance suffisamment importants. **Jean Faussurier** précise que l'implantation de la gare Eole sous le centre commercial n'est pas pertinente en raison de la longueur du RER E (225 m) ; de plus, cela nécessiterait deux passages sous le RER A avant l'arrivée au centre commercial, ce qui est techniquement compliqué. Concernant le Grand Paris, **Didier Bense** indique que le choix de l'un ou l'autre site pour la ligne verte ne s'est pas posé, car celle-ci sert de dorsale Est-Ouest au territoire de La Défense Seine Arche. En revanche, l'alternative du terminus de la ligne rouge à Nanterre La Folie a été étudiée. Il apparaît que la demande se trouve sur Grande Arche pour ceux qui vont y travailler, et pour s'y interconnecter.

Sandrine Gourlet rappelle enfin qu'un des objectifs du RER E est de décharger le RER A de 10 à 15 %, afin de lui permettre au de fonctionner correctement et de revenir à un niveau de service que l'on est en droit d'attendre.

➤ **Accessibilité** : elle est prévue par les différents MO. **Jean Faussurier** précise qu'une étude sur le travail de mise à niveau entre les quais et les rames est engagée sur les gares existantes entre Mantes et Poissy, avec une réflexion plus générale dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité. **Sophie Mougard, directrice générale du STIF**, indique que les 260 gares du réseau doivent être mise en accessibilité, pour un coût de 1,4 Mds€. Une plateforme commune de maîtrise d'ouvrage s'est mise

en place avec la SNCF et RFF pour rendre accessibles ces gares à l'horizon 2015. **Isabelle Rivière** ajoute que l'organisation des correspondances doit être « particulièrement travaillée », avec le meilleur accès possible aux quais et trains automatiques.

➤ **Interconnexion** : *les trois MO s'accordent pour dire que les interconnexions sont des éléments essentiels de la conception du réseau. Mais existe-t-il déjà un plan d'interconnexion consultable, pour La Défense comme pour les autres gares envisagées ?* **Sandrine Gourlet** indique que pour avoir une décharge efficace, la gare d'Éole doit être le plus près possible de celle du RER A, d'où la proposition d'une gare au CNIT. **Jean-François Hélas** rappelle que l'objectif d'Arc Express est d'assurer le meilleur maillage possible. Les hypothèses de gares ont été étudiées sous différents angles : qualité de la correspondance (temps d'échange), capacité à accueillir de l'intermodalité (bus, gare routière), sécurité, accessibilité. C'est l'ensemble de ces paramètres qui ont permis d'identifier les points de correspondance possibles et qui constituent l'ossature des variantes proposées. S'agissant du Grand Paris, **Didier Bense** indique qu'il n'y a pas à ce jour de schéma d'interconnexion consultable. À La Défense, l'option Carpeaux est la meilleure en termes de qualité de connexion, la moins chère en travaux, mais très dérangement en termes d'organisation des accès logistiques et de la gare routière.

➤ **Divers**

Pour **Aurore Gillmann**, vice-présidente de l'Epadesa, *il serait utile d'avoir connaissance des documents techniques avant la fin du débat, afin de se prononcer en connaissance de cause. Quel serait le coût supplémentaire si deux gares étaient construites au lieu d'une à La Défense ? Qui pilotera au final ces gares ? L'Epadesa sera-t-il mis à contribution financièrement pour l'aménagement des gares ?* **Didier Bense** déclare qu'il convient de s'accorder sur la puissance du projet à développer. La solution proposée par la SGP offrira une capacité de 40 000 voyageurs par heure, des gares de 120 m de long. Les autres territoires doivent être développés, et le projet SGP y contribue. Quant au coût, les chiffrages sont différents selon les implantations, mais il représente environ 200 M€, et peut varier selon les choix techniques. Les études, coordonnées par la DRIEA, se poursuivent et ne sont pas encore disponibles. **Jean-François Hélas** indique quant à lui être parti sur une solution « économique » : le ratio au kilomètre est d'environ 100 M€/km pour Arc Express, beaucoup moins élevé que celui du projet du Grand Paris.

Michel Riottot, président d'« Ile-de-France environnement », *s'interroge sur la résistance du sol sous la CNIT, après l'implantation de la tour phare de 300 mètres.* **Jean Faussurier** reconnaît que des interrogations persistent. Le projet n'est pas de s'engager sous la tour phare. Il rappelle que le projet est en phase d'étude préalable et un point sera fait sur la faisabilité technique du positionnement de cette gare Éole, au fur et à mesure de l'avancée des débats.

Gérard Lacoste, directeur-général-adjoint IAU Ile-de-France, *évoque les perspectives d'évolution d'emploi, de l'ordre de 70 000 emplois à l'horizon 2035 pour le secteur de La Défense. Comment évoluent-elles par rapport aux études de trafic ?* **Jean-Claude Ruyschaert** répond que les emplois concernés à l'horizon 2030 ont été définis au travers des projets, sur un périmètre qui n'est pas celui de l'ensemble de La Défense. Les périmètres n'étant pas les mêmes, les chiffres peuvent différer. **Didier Bense** ajoute, selon les hypothèses, que quelques pertes de trafic sont envisagées, de l'ordre de 1 à 7 % selon les lignes. **Jean-François Hélas** souligne pour sa part que, pour le STIF, les chiffres de la SGP sont majorés de 15 % ; à l'horizon 2030, avec les hypothèses du SDRIF, les évaluations du STIF se situent entre 1,4 et 1,7 million, contre 2 millions annoncés par le Grand Paris ; Par ailleurs entre La Défense et Saclay les estimations du STIF sont très différentes de celles de la SGP.

Jean-Yves Durance, président de l'association des utilisateurs de la Défense (AUDE), vice-président de la CCI, appelle l'attention sur la situation actuelle du transport dans le secteur de la Défense, proprement insupportable et fait valoir que la mise en service en 2020 est trop lointaine. Il estime aussi indispensable un arrêt à Porte Maillot et est favorable à la desserte directe et rapide des aéroports Charles de Gaulle et Le Bourget et du parc des expositions de Villepinte.

Jacques Pancera, président Compagnie Foncière Internationale de l'Arche, *invite l'ensemble des acteurs à formuler le plus rapidement possible des solutions concrètes et pérennes, qui permettent d'éclairer la poursuite des efforts d'investissements demandés, sans opposer La Défense aux autres secteurs de développement de la région Ile-de-France. Il note de plus qu'un certain nombre d'opérations vont générer des surfaces de bureau et emplois supplémentaires dans les semestres à venir. Jacques Pancera alerte alors sur le décalage existant : comment la desserte de l'Esplanade pourra-t-elle être assurée avec ces quelque 15 000 emplois générés prochainement sur ce secteur ?*

Les deux projets de rocade Arc Express et du Grand Paris ne traitent pas ce point. Jean-François Hélas explique que ces orientations sont discutées entre l'Epadesa et le STIF. Depuis 2009, et en prévision de l'élargissement de ce quartier, la réflexion se porte sur une desserte fine dudit site, pour accompagner l'ensemble des projets.

Mot de conclusion

François Leblond rappelle à tous ceux qui souhaiteraient émettre d'autres propositions qu'ils peuvent le faire via les cahiers d'acteurs et via internet. Les débats se poursuivront jusqu'à fin décembre pour Éole, et jusqu'à fin janvier pour Arc Express et le Grand Paris. Il se dit heureux que de nombreuses personnes se soient exprimées ce soir et trouve notamment réjouissant de voir que les MO réfléchissent ensemble sur les parties d'ouvrage à géographie commune. Il les remercie, ainsi que le public, pour leur participation active et leur « esprit de dialogue ».