

27 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE SYNTHESE TERRITORIALE DE SURESNES

Type de réunion :	Réunion de synthèse territoriale
Date de la réunion :	27 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Suresnes

Introduction et rappel du cadre législatif

François Leblond, président de la CPDP du Grand Paris, ouvre la dernière des réunions de proximité des quatre mois de débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris. La réunion sera un peu particulière du fait de la signature, intervenue de la veille, entre l'Etat et la Région, d'un accord, considéré par la CPDP comme une « contribution » au débat public, qui propose une synthèse possible des projets Arc Express et Metro du Grand Paris (MGP), document qui mérite d'être présenté après le projet du maître d'ouvrage. **Christian Dupuy**, maire de Suresnes, souhaite à tous la bienvenue en se réjouissant de l'avènement de cet accord historique, espérant que ce dernier débat permette d'éclairer les zones d'ombres qui subsistent notamment autour du territoire de Suresnes. **Didier Serrat**, membre de la CPDP, présente les objectifs et les fondements juridiques du débat public rappelant que celui-ci prendra fin le 31 janvier 2010. Il s'inscrit dans le système d'organisation de la démocratie participative dont la France s'est doté depuis la convention d'Aarhus au travers des lois de 1995 et de 2002, et plus spécifiquement dans le cadre de la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010 qui a précisé les modalités d'organisation de ce débat spécifique. Il s'appuie sur les cinq principes de neutralité, d'indépendance, de transparence, d'équivalence et d'argumentation, a déjà donné lieu à de très nombreuses réunions sur la base d'un dossier complet réalisé par le maître d'ouvrage (MO), sachant qu'un site internet donne accès aux centaines de questions posées, aux cahiers d'acteurs, aux nombreuses contributions, et aux des synthèses des débats. Ceci aboutira à la rédaction par la CPDP d'un rapport remis au MO qui disposera de deux mois pour en tirer les conséquences et présenter ses conclusions. Il souligne l'ampleur prise par le débat : près de 15 000 personnes ont participé aux réunions, le site internet a reçu 160 000 visites et recense 737 questions, 430 avis, 90 contributions, 140 « avis loi du 3 juin » ou encore 255 cahiers d'acteurs. **François Leblond** ajoute qu'il s'agit là d'une très originale aventure politique, car jamais un débat public n'avait réuni autant de participants et jamais encore la région n'avait été mobilisée et interrogée de la sorte.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Isabelle Rivière, de la SGP et représentant le maître d'ouvrage, se réjouit de pouvoir présenter et débattre du projet de métro automatique du Grand Paris, sachant que les précédentes réunions ont permis de faire évoluer le projet et que l'Etat et la Région ont finalement abouti à une vision partagée de ce que devrait être le futur réseau de transport public francilien. Avec la projection d'un film, elle présente toutefois le projet initial de la Société du Grand Paris (SGP). Globalement, les déplacements de banlieue à banlieue sont difficiles, car le réseau actuel, en forme d'étoile convergeant vers la capitale, oblige bien souvent à passer par Paris pour aller d'une banlieue à l'autre, phénomène qui contribue à l'engorgement des réseaux et explique que 80 % des trajets de banlieue à banlieue se font en voiture aboutissant à des voiries saturées comme l'A86, les quais de Seine ou les ponts de Suresnes et de Puteaux. La réponse à ce défi est le Metro Grand Paris (MGP), un réseau de rocade, bouclé, de trois lignes automatiques de métro, de grande capacité, rapide (d'une vitesse moyenne de 65 km/h avec un écart entre les trains aux heures de pointe de 85s), en souterrain, d'une longueur de 155 km, ponctué d'une quarantaine de gares en correspondance avec les lignes actuelles et qui desservira les banlieues, les aéroports, les pôles de recherche et d'enseignement ou encore les pôles économiques comme la Défense, répondant ainsi aux besoins des Franciliens, mais aussi des entreprises. A l'ouverture, 2 millions de passagers/jour sont attendus c'est-à-dire trois fois le trafic journalier du RER A. Avec des quais de 120 m de long, équipés de façades vitrées, des trains de 8 voitures pouvant transporter près de 1000 voyageurs, accessible aux personnes ayant des besoins spécifiques, le MGP offre une qualité de services optimale en matière d'accessibilité, de régularité, de souplesse, d'adaptabilité à la demande, et de sécurité. Les gares sont d'un type nouveau, devenant des lieux de vie au service des voyageurs avec des équipements publics et des commerces ; elles sont aussi des lieux de correspondance multimodale y compris avec les modes doux comme le vélo et le cheminement piéton. Au service de la ville, elles accompagneront le développement urbain en concertation avec les collectivités locales.

La ligne rouge est une évidence pour les Hauts-séquanais. D'une longueur de 60 km, la rocade dessert 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine, et permettra d'accueillir jusqu'à 800 000 voyageurs par jour dès sa mise en service. À l'est, elle relie le 92 au bassin d'emploi du Bourget et, grâce aux

correspondances, à Roissy, Marne-la-Vallée et Chelles. Au sud, elle reprend intégralement le tracé porté par l'association Orbival et dans les Hauts-de-Seine, elle dessert finement les quartiers de cœurs de villes, le pôle de La Défense, les quartiers d'activité et d'habitation de Suresnes tout en accompagnant le développement des quartiers de bord de Seine avec des inter-gares courtes de l'ordre de 2,5km et des correspondances avec 4 lignes de métro en terminus (1, 4, 9 et 13), les tramways et avec deux lignes du réseau Transilien L et U. La ligne bleue, longue de 50 km, desservant 22 gares, dont 13 gares nouvelles, prolonge les 9 km actuels de la ligne 14 au nord et au sud assurant ainsi une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares et futures gares TGV (Roissy, gare de Lyon, Saint-Denis-Pleyel et Orly). Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région Capitale. La ligne verte est une rocade de 75 km desservant 16 gares, créant un lien direct nouveau entre les aéroports, le Parc des expositions de Villepinte et Le Bourget ou Le Blanc-Mesnil. À l'ouest, elle constitue une rocade de moyenne couronne et offre un nouveau maillage avec le RER C à Versailles. Elle irrigue le plateau de Saclay qui a vocation à devenir un pôle scientifique et de recherche d'envergure ; 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. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly. Localement, la ligne rouge propose une gare à Suresnes la reliant ainsi au reste de l'Île-de-France. Isabelle Rivière saisit ensuite l'occasion pour rappeler quelques-unes des demandes exprimées tout au long des 13 réunions ayant eu lieu dans le département. Sur la ligne verte, le tracé passant par le Grésillions a été préféré à la variante passant par le port de Gennevilliers ; les gares de Bécon-les-Bruyères et Les Agnettes ont été approuvées ; une gare supplémentaire a été demandée à Bois-Colombes ; alors qu'à Rueil, une gare desservant le Mont Valérien a été unanimement demandée. Sur la ligne rouge, la réunion commune à La Défense a permis de souligner la complexité de l'implantation de nouvelles gares et la nécessité de concevoir un groupe projet intégrant tous les acteurs ; à Boulogne-Billancourt, le tracé de référence a été retenu par le public avec une gare desservant l'île Seguin ; à Issy-les-Moulineaux, le débat a fait évoluer le tracé, proposant la création d'une gare sur la place Léon Blum et faisant émerger la demande d'une gare sur le Fort d'Issy qui desservirait aussi la commune de Clamart. Elle souligne les bénéfices que le projet apporterait à la Région et plus précisément à Suresnes – ville où il fait particulièrement bon vivre, au passé riche et qui a été, avec la Cité Jardin le lieu de l'invention des premiers HLM -, à la communauté d'agglomération du Mont Valérien ou encore au groupement de communes des Deux Seines. Le MGP conduirait à une « désaturation » d'au moins 15% des lignes en correspondances, à des réductions spectaculaires de temps de trajet – la plateforme d'Orly sera à moins d'une demi-heure et Roissy à 34 min -, à une amélioration de l'attractivité du territoire en accompagnant ses ambitions métropolitaines, sachant que pour la première fois dans un projet de telle ampleur, les enjeux environnementaux sont pris en compte dès la conception du projet. La population de la ville est relativement jeune, 28 % de sa population habite et travaille sur la commune, mais près de 15 000 Suresnois travaillent aussi ailleurs alors que plus de 23 000 personnes viennent travailler à Suresnes et pourraient utiliser la future gare du MGP, le réseau proposant une alternative efficace à la voiture particulière reliant très facilement la ville à Rueil et Nanterre, désenclavant des lieux comme le plateau de Rueil à ce jour mal desservi, complétant le riche réseau de bus et accompagnant les stratégies liées au développement de l'utilisation du vélo. Elle conclut sur le fait que ce projet ambitieux, d'intérêt national, relèvera, après le métro et le RER, une troisième génération de défis en matière de transport dotant la Région Capitale d'une infrastructure digne du 21^{ème} siècle.

Pascal Auzannet, chargé de mission à la DATAR, présente quelques éléments du protocole d'accord intervenu entre l'État et la Région sur le futur réseau de transport public de la région Capitale. Sous l'égide de la CNDP, deux débats publics se déroulent parallèlement depuis le 30 septembre 2010 autour des projets du Grand Paris et d'Arc Express. À cette occasion, les deux maîtres d'ouvrage, le STIF et la SGP, ont présenté leurs projets, mais ont également entendu la demande forte du public en faveur d'une amélioration rapide des moyens de transports existants assortie de la réalisation d'un réseau de rocade, structurant, à l'échelle régionale, et a priori commun, ainsi que l'indiquait d'ailleurs un communiqué de la CNDP en date du 1^{er} décembre 2010. C'est ainsi que, forts de ce souhait de convergence massivement exprimé par les 20 000 Franciliens ayant directement participé aux débats publics, et nourris par les nombreuses contributions recueillies, Maurice Leroy, ministre de la ville, et Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France, ont présenté hier, devant une assemblée choisie, les grands axes d'un protocole d'accord sur les futurs transports publics de la région parisienne. Le ministre a alors annoncé que « Le Grand Paris Express (GPE), nouvelle dénomination qui résulte de la fusion des projets, sera l'ossature du développement des territoires d'Île-de-France, afin de construire la métropole de demain, la ville-monde souhaitée par le président de la République », alors que le président de Région a insisté sur la volonté de convergence exprimée par les Franciliens ainsi que sur la priorité à donner à l'amélioration du réseau existant (moderniser les RER et « désaturer » la ligne 13 notamment). L'accord propose un rapprochement des projets Arc Express et Grand Paris intégrant le prolongement d'Eole et la « désaturation » de ligne 13. L'investissement

total atteindrait 32,4 mds€ d'ici 2025 dont, sans anticiper sur les conclusions du débat public et les propositions définitives des MO, on estime que 22,7 mds seraient consacrés aux projets de métros automatiques de rocade. Les points d'accord portent sur l'esprit d'une desserte fine et équilibrée des territoires, ce qui pourrait s'incarner dans un tracé qui, au sud, reprend exactement le tracé issu du travail d'Orbival, de Saint-Maur à Saint-Cloud ; les gares de Saint-Maur et Clamart-Issy-Vanves étant pour l'instant considérées comme optionnelles. Au nord, l'arc La Défense-Saint-Denis-Pleyel comprendrait les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes (gare ajoutée par rapport au projet du MGP afin d'assurer une connexion avec le Val-d'Oise par la ligne J), Les Agnettes, et Les Grésillons, conformément d'ailleurs à un délibéré du CR 92. L'arc ouest permettra la liaison de l'arc sud avec La Défense à Saint-Cloud en passant soit par Suresnes-centre soit par Rueil-Mont-Valérien-Suresnes ; la stabilisation du tracé résultera du débat. A cela s'ajoutent des éléments du projet Arc Express qui n'était pas prévu par le MGP à savoir un arc traversant le cœur de la Seine-Saint-Denis. Ce tracé n'est à ce jour pas fixé ; une mission de concertation lui a d'ailleurs été confiée sur ce point. Les enjeux sont importants et multiples et ses conclusions devront être rendues avant le 31 mars 2011. Dans l'actuelle démarche de co-construction, s'ajoute également des éléments prévus par le seul projet du Grand Paris avec la prolongation de la ligne 14 jusqu'à Saint-Denis-Pleyel, notamment pour « désaturer » la ligne 13, et vers le sud pour desservir directement Orly avec des gares optionnelles qui ne doivent cependant pas aboutir à la saturation de ce tronçon. Des modèles de prévision de trafic devront donc être utilisés. Enfin, un grand arc est relira Champigny-le-Plan au Bourget en passant par Chelles, Clichy-Montfermeil, Sevran et Le Blanc-Mesnil et permettra ainsi de contribuer efficacement à la lutte contre la fracture territoriale. Roissy sera desservi depuis Saint-Denis-Pleyel par une ligne prolongeant l'arc commun nord. Une évolution est proposée – conformément à une recommandation des architectes - afin que la liaison entre Versailles et La Défense soit assurée par la ligne U du Transilien, modernisée. Quant aux choix techniques, les extensions de la ligne 14 seront exploitées par des trains roulants sur pneu comme pour le reste de la ligne, les autres choix technologiques seront faits sur la base des réponses industrielles aux appels d'offres. Parallèlement, le document acte un désaccord sur la desserte du plateau de Saclay. L'État souhaite en effet relier ce territoire à Paris en moins de 30 min et à Roissy en moins de 50 min grâce à un métro automatique opérationnel dès 2020, le tracé n'apportant pas de nouvelles coupures au sein des zones de protection naturelles et agricoles ; la Région proposant une réponse estimée comme proportionnée aux besoins de développement du secteur grâce à un Bus à Haut Niveau de Service qui pourra, à terme évoluer vers un tramway. Le protocole traite ensuite des financements et acte la liste des projets et les 9,9 milliards dédiés, d'ici à 2020, au Plan de Mobilisation de la région, et plus précisément à la modernisation des RER C et D et du prolongement d'Éole. De 2021 à 2025, l'État et la Région conviennent de prolonger leur effort et de financer 2 milliards supplémentaires, provisionnées mais non encore affectés à des projets spécifiques. Les dotations budgétaires seront, pour la Région de 5 mds, pour l'État de 2,65 mds, le solde étant financé par les collectivités et RFF. Répondant à une autre logique économique, les infrastructures du Grand Paris Express seront financées par des recettes fiscales - la TAB et la TSE atteignant 5,53 mds - ; par des revenus fonciers ou résultants d'activités commerciales en gare ; par la dotation en capital de 4 mds versée par l'État au fur et à mesure ; par une participation de la Région et des Départements correspondant aux sommes antérieurement prévues pour les projets désormais intégrés dans le projet commun ; par le recours à l'emprunt ; et enfin, par une redevance spécifique. Les coûts d'exploitation supplémentaires assumés par le STIF ont été évalués à environ 1 md€ par an et seront compensés conformément aux préconisations - non encore appliquées - du rapport Carrez. L'État et la Région ont d'ores et déjà convenu de se réunir à nouveau avant le 31 décembre 2013 – date à laquelle le gouvernement devra remettre au Parlement un rapport évaluant les capitaux et les ressources nécessaires au développement du réseau de transport du Grand Paris. Il est ainsi envisagé d'élargir le bénéfice de la modulation d'affectation de la TIPPP en faveur de la Région, que la SGP puisse consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation, ou encore d'élargir les limites de la zone 1 aux communes de la petite couronne les mieux desservies. Le partage de la maîtrise d'ouvrage des projets a été évoqué, et, dans un souci d'efficacité opérationnelle, un décret précisera que le STIF sera consulté avant définition des contraintes d'exploitation incluses dans les spécifications fonctionnelles et relatives au matériel roulant, et qu'il sera associé aux procédures d'appel d'offres sur ces matériels afin notamment d'expertiser les coûts d'exploitation. Enfin, l'accord prévoit que l'État légifère sur le SDRIF, que la SGP installe sans délai le comité stratégique prévu par la loi du 3 juin 2010, et que l'exécution du protocole soit suivie par un comité de pilotage associant toutes les parties prenantes. **Laurence Henriot** lance ensuite le débat avec la salle.

Débat avec la salle

Pour des raisons diverses, l'assemblée estime que Suresnes mérite deux gares, une en haut et une en bas et pourtant, il semble qu'il faille désormais choisir. Les convictions s'expriment avec force

même si le maire s'attache à proposer une solution alternative avec un prolongement du métro parisien.

➤ **Deux gares à Suresnes**

Christian Dupuy rappelle que Suresnes est une des très rares villes limitrophes de Paris privée de métro. Elle est par ailleurs trop proche de la capitale pour bénéficier du RER et n'est donc desservie que par des bus et le Transilien - étant précisé qu'il passe trois fois moins de trains à Suresnes qu'à Saint Cloud sans qu'on puisse en comprendre la logique. Le T2 a été une formidable amélioration, mais pour autant, il faut, pour aller à Paris, passer par La Défense et utiliser un Tramway déjà particulièrement chargé. Le GPE est donc très attendu parce qu'il élargit l'offre, mais aussi pour désengorger le T2. Concernant les gares, Monsieur le Maire rappelle à toutes fins utiles avoir soutenu une solution avec deux gares, une à Suresnes centre et une, limitrophe, à Rueil, sur le plateau. L'accord intervenu suggère cependant de n'en retenir qu'une puisqu'elles seraient désormais sur la même ligne. Le choix est cornélien, voire impossible, car le bas de Suresnes a autant besoin de desserte que le plateau ouest ou la Cité Jardin. **Yohann Corius** et **Rizzo Bernard** militent également pour deux gares et **Jean-Pierre Besse**, président du conseil économique et social local, estime que les deux gares sont en effet nécessaires, l'une favorisant le développement économique – sachant qu'il y a dans le bas de Suresnes, 30 000 emplois et que la construction de 70 000 m² de bureau supplémentaires est d'ores et déjà prévue -, et l'autre, répondant à des considérations plus sociales de désenclavement. **Richard Michel** souligne les beautés mais également les inconvénients d'un relief particulier ainsi que du point de passage de la Seine qui parlent en faveur d'une desserte fine du territoire de Suresnes et donc pour l'implantation de deux gares. **Frédéric Steimer** confirme qu'une gare en centre ville est indispensable, rappelant qu'il faut en bus une demi-heure pour rejoindre une porte de Paris alors que le tissu économique y est très développé. Pour autant, la gare du haut est tout aussi indispensable. Pourquoi faut-il choisir ? **Marc Véron**, président du directoire De la SGP, rappelle alors que dans le projet initial de la SGP, la ligne verte se justifiait par le tronçon St Quentin-Versailles-La Défense en offrant une liaison directe de Versailles - ville internationalement connue -, ou Saint-Quentin - particulièrement riche d'activité - à Roissy, ce qui permettait de gérer sans difficulté deux gares. Il regrette que les débats n'aient pas fait entendre plus fortement ce besoin et que ce tronçon apparaisse désormais en pointillé sur la « carte de réconciliation ». **Claude Vartan** insistant sur l'importance d'intégrer les populations défavorisées comme celles de la Cité Jardin milite pour la gare du haut de Suresnes ; **Bernard de la Codre**, rueillois, rappelle que s'il y a des bus sur le plateau, leur fréquence est de 20 min aux heures de pointe et que le service s'arrête à 20h30 ! Il espère donc que la gare choisie sera celle du Mont Valérien, conformément aux arguments exprimés dans au moins 3 cahiers d'acteurs. **Xavier Lelasseur**, utilisateur du T2 depuis le bas Suresnes, rappelle qu'il est plein avant Suresnes, et que ce sont donc les gares en amont de Suresnes qui délesteront le T2. En revanche la gare du Mont Valérien permettrait de désenclaver tout le plateau et **Jean-Claude Percheron** souligne que mécaniquement l'installation d'une gare en haut soulagera le bas de la ville.

➤ **Une solution pour sortir de l'impasse : compléter le GPE avec plus de métros, plus de trains et plus de bus en site propre**

Une solution doit être trouvée : **Christian Dupuy**, maire de Suresnes propose alors de réfléchir à la prolongation d'une des lignes du métro parisien jusqu'à Suresnes. **Rizzo Bernard** suggère en effet de ne pas oublier les Suresnois qui vont à Paris pour lesquels les solutions n'existent pas réellement, qui doivent faire des détours, passer par La Défense, utiliser des bus qui circulent mal aux heures de pointe, et qui, de fait, engorgent ainsi les réseaux de transport en commun. Interpellé, **Jincheng Ni**, de la SNCF, précise que la réflexion sur les dessertes ne revient pas à la SNCF mais à l'autorité organisatrice à savoir le STIF. Pour le reste, il lui semble que la prolongation d'une ligne de métro, serait un bon complément à la réalisation du GPE. **Manuel Leconte**, pour RFF, explique que la ligne L est organisée avec deux types de trains, des omnibus s'arrêtant à toutes les gares et des trains qui, allant plus loin ne s'arrêtent pas partout, la gare de Saint-Cloud ayant été choisie comme point de jonction. **Didier Serrat** demande à cette occasion si, indépendamment des questions de compétences, des études de prolongement de ligne de métro ont été faites. **Christian Dupuy** répond que l'argument qui était jusque-là avancé était la distance entre les stations. Vu le projet GPE, la distance qu'il y a entre les gares et vu le fait que des gares cumulables sont désormais opposées, la question pourrait redevenir d'actualité et être prise en compte dans le plan d'amélioration des transports existants. **Christophe Martinet**, de la RATP, confirme que sur les renforts d'offres et services, en soirée notamment, la RAPT accompagne les collectivités dans leur réflexion avant que le STIF ne décide. Il est à cet égard particulièrement favorable à l'essor des lignes en site propre ce qui est cependant de la responsabilité des gestionnaires de voiries et donc des Villes et Conseil généraux. **Christian Dupuy** annonce alors travailler déjà à la mise en site propre pour les bus 244, 241 et 93.

➤ **Une attention particulière aux enjeux environnementaux, à l'aérien, aux modes doux**

Le débat qui se détermine a, pour **Jacques Capet**, 40 ans de retard : en construisant le RER, il aurait fallu construire une rocade ! Le carburant gaspillé, le temps perdu dans les embouteillages, les morts sur les routes ne se rattraperont plus. **Hervé Lambel** estime qu'il manque à ce projet des liaisons avec les modes de circulation douce ; **Richard Michel** suggère de travailler avec EDF à un système de voitures et de bus électriques. **Isabelle Rivière** répond alors que la SGP veillera en effet tout particulièrement à l'accessibilité des nouvelles gares avec notamment une adaptation adéquate des réseaux de surfaces, mais par le lien avec les modes alternatifs que sont le vélo, la marche, Autolib', le covoiturage. Et puis, le report modal, avec la diminution du nombre de voitures particulières en circulation, contribuera à l'amélioration de la qualité de vie. **Daniel Mouranche** serait ravi que le débat public contribue à encourager le développement des bus en site propre.

Valérie Guerout demandant si, s'il y avait une gare à Nanterre, la jonction serait enterrée et **Jean-Philippe Gourion** étant inquiet qu'il soit question qu'au moins une partie du tracé soit aérien sur la zone, **Isabelle Rivière** confirme que toutes les gares proposées par la SGP sont souterraines, notamment pour réduire les nécessités d'expropriations mais aussi pour répondre aux problématiques environnementales et **Didier Bense** rappelle que, les architectes ayant émis l'idée qu'il serait bon que le tracé soit aérien le plus souvent possible, des propositions de ce type, évidemment respectueuses des conclusions de l'étude stratégique environnementale, ont donc été livrées au débat. Un audacieux franchissement du fleuve dans un grand geste architectural aux abords de l'Île Seguin avait ainsi été imaginé. L'idée n'a alors pas rencontré de franc succès et tenant compte de l'expression générale, cette partie sera donc traitée en souterrain. Il reste à ce jour quelques possibilités de tracé aérien étudiées au nord et à Saclay.

Quant aux choix techniques qu'il faudra faire, outre les questions de rail et le pneu, l'écart entre les deux propositions concernant les trains et les quais sont rappelés, **Pascal Auzannet** précisant alors que tout est ouvert et que le STIF sera associé aux appels d'offres sur performance. **Didier Bense** confirmant tout de même la différence fondamentale d'estimation des besoins qui devra pourtant converger pour que puisse être co-construit un projet cohérent.

➤ **D'autres lieux : Rueil, La Défense, Vélizy, Saclay**

Les enjeux liés au quartier d'affaire de La Défense étant évoqués par plusieurs participants, **Jacques Capet** attirant notamment l'attention sur le fait que La Défense ne se réduit pas à Cœur Défense et proposant ainsi d'envisager un axe de transport plus proche de la Seine, **Isabelle Rivière** précise que la gare du MGP prévue dans le réseau de référence n'est pas située à Rueil 2000 mais à Rueil-sur-Seine où les projets sont nombreux comme dans l'adjacente ZAC des Guillerets et cela pour desservir également l'arrière Défense. Deux gares sont par ailleurs proposées à La Défense, une dans le quartier d'affaires, jonction des lignes verte et rouge, et une autre à Nanterre les Groux. Pour aller au bout des études sur ce secteur où les intervenants sont nombreux, la proposition d'un groupe de travail intégré a été faite. Par ailleurs, deux correspondances avec le T2 et la ligne 10 disparaissent du projet résultant de l'accord ; **Daniel Mouranche** suggère de les réintégrer par le biais de la gare du Val d'Or. **Mathieu Courcier** se demandant pourquoi Vélizy a été oublié, **Isabelle Rivière** rappelle que la SGP prévoit 40 gares dans la région et qu'il faut donc trancher entre les territoires. L'hésitation actuelle sur la pertinence de la mise en place d'un mode de transport collectif sur le sud de la ligne verte qui correspond à un bassin d'emploi équivalent à celui de Bordeaux ou de Strasbourg est d'ailleurs emblématique ! Pour ce qui concerne Vélizy, il faudra passer par la gare MGP du pont de Sèvres, par les bus ou encore par le T6 prévu au plan de mobilisation. Quant à Saclay, **Jean-Pierre Besse** espère qu'il y aura bien un réseau de transport suffisant pour irriguer ce plateau qui va devenir le premier centre de savoir en Europe ! **Pascal Auzannet** évoque alors la possibilité de trouver une issue au désaccord de la Région et de l'État sur Saclay d'ici le 31 mai même si le débat porte à la fois sur les enjeux d'urbanisme, de développement économique et sur le mode de transport, l'État ayant suggéré de réfléchir à commencer par la mise en place d'un métro léger. **François Leblond** rappelle alors qu'une réunion s'est tenue à Saclay avec 700 personnes porteuses de points de vues très partagés, exprimés d'ailleurs dans 28 cahiers d'acteurs dont 14 étaient favorables à la proposition de la SGP et 14 défavorables. Il espère que la CPDP sera utile aux deux parties en retraçant, sans prendre position, tous les arguments présentés.

➤ **Des questions plus spécifiquement relatives au protocole d'accord**

Aurore Gillmann, conseillère régionale PS, se félicite de l'accord intervenu entre la Région et l'État, car la conjonction des projets se fait dans l'intérêt des franciliens – avec l'intégration du plan de mobilisation et du projet Arc Express - et des deniers publics, mais aussi parce qu'il est l'occasion de « remettre dans la boucle » le STIF, initialement mis à l'écart du projet Grand Paris par la loi. C'est un gage en faveur de la démocratie car ainsi les élus seront associés au projet final. **Jacques Capet** regrettant toutefois que le GPE ne reprenne pas entièrement le projet Arc Express du fait notamment d'une drastique réduction du nombre de gares, **Isabelle Rivière** rappelle qu'Arc Express ne proposait pas de gare à Suresnes et que si les arcs sud et nord était soumis au débat, les arcs est et ouest ne

**CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC
DU GRAND PARIS**

l'étaient pas ce qui supposait qu'il y aurait une deuxième étape consultative avant l'éventuelle mise en œuvre du projet. La SGP a proposé au débat public un réseau bouclé ce qui permet d'aller plus vite. **François Leblond** souligne que des réunions communes ont été organisées là où Arc Express avait proposé son tracé, mais aussi là où elle ne proposait qu'un nuage.

Daniel Mouranche s'étonnant qu'il ne soit pas prévu de prolonger ce débat public alors que les acteurs ont encore beaucoup à dire notamment du fait du protocole d'accord qui change la donne, avant de lever la réunion.

François Leblond propose d'envoyer rapidement les dernières contributions qui pourront être prises en compte et clôt la séance.