



Présentation de l'association :

Actions Environnement Boulogne-Billancourt (AEBB), créée en 2001, est une association agréée au titre de l'article R.141-19 du Code de l'Environnement dans un cadre intercommunal (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres et Saint-Cloud). AEBB est une structure libre de toute contrainte politique, économique et financière, soucieuse de faire respecter les intérêts de la population dans le développement soutenable de la ville et en veillant notamment :

- à une urbanisation raisonnable respectant la sauvegarde et à la mise en valeur de son patrimoine,
- à l'amélioration de la qualité de la vie dans tous ses aspects : aménagement, transports, logements...
- à favoriser le recours aux moyens de déplacements collectifs et individuels non motorisés, dans le but de diminuer la consommation d'énergie, la pollution et l'émission de gaz à effet de serre.

Coordonnées de l'association :

Actions Environnement Boulogne-Billancourt
5, avenue du maréchal Juin 92100 Boulogne-Billancourt
Site Internet : <http://www.aebb.org>
Email : info@aebb.org

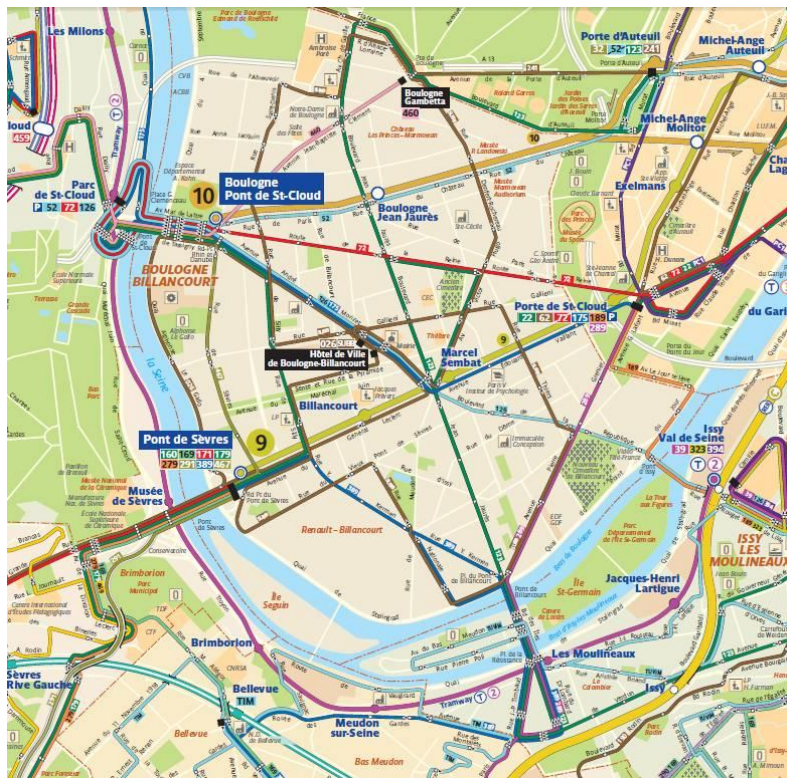
Boulogne-Billancourt: une offre de transport à la mesure des ambitions de la ville

Une interconnexion avec les lignes de métro 9, 10, 12, Transilien L et U, T2 et RER C

1 PREAMBULE

Le territoire de Boulogne-Billancourt, 2^{ème} ville d'Île de France après Paris, fait partie des 10% du territoire des Hauts-de-Seine dont la densité est très élevée (17 662 habitants / km² à Boulogne-Billancourt). A cette situation s'ajoutent les programmes immobiliers en cours, avec notamment l'opération d'aménagement du quartier Seguin Rive de Seine sur les anciens terrains Renault qui devrait se traduire par 46 000 habitants et salariés supplémentaires.

Or la carte de desserte de la ville montre qu'en milieu urbain dense, même à proximité du réseau parisien et bien que desservie par deux lignes de métro, Boulogne-Billancourt reste insuffisamment maillée.



2 DESSERTE ATTENDUE POUR BOULOGNE-BILLANCOURT

2.1 Besoins

Les citoyens de Boulogne-Billancourt ont besoin :

- d'une desserte fine
- de raccordements aux radiales et aux lignes existantes (de trains, de métro, de tramway,...)
- de desservir ses quartiers périphériques : le quartier du sud de la Ville entre le cimetière et les terrains du trapèze
- d'un transport reliant le nord et le sud de la Ville
- de se doter d'un lien entre les villes de GPSO (Issy-les-Moulineaux, Vanves, Meudon,...)
- de relier le nouveau quartier au cœur administratif de la Ville via un véritable réseau de transport (et non la navette gratuite urbaine offrant une fréquence trop aléatoire.

2.2 Projet Arc Express

Le 15 novembre 2010, le syndicat des transports d'île de France (STIF) a ajouté à la présentation de sa rocade Arc Express un Arc Ouest qui dessert les pôles économiques d'importance métropolitaine : Nanterre / La Défense et Boulogne-Billancourt / Issy-les-Moulineaux, qui font l'objet d'importants projets de développement.



Gains de temps par rapport aux moyens de transports existants de novembre 2010 :

| | | |
|--------------------------|------------------------------|-------------------|
| Marcel Sembat (Boulogne) | Porte de Versailles | 13 minutes |
| Marcel Sembat (Boulogne) | Nanterre Préfecture | 16 minutes |
| Marcel Sembat (Boulogne) | Montrouge | 19 minutes |
| Marcel Sembat (Boulogne) | Place de la Boule (Nanterre) | 8 minutes |
| Le Trapèze (Boulogne) | Place de la Boule (Nanterre) | 12 minutes |
| Le Trapèze (Boulogne) | Montrouge | 18 minutes |

2.3 Projet du Grand Paris

Le projet du Grand Paris propose une station au Pont de Sèvres avec une sortie souterraine sur l'île Seguin ou une station directement sur l'île.



Selon le déroulement des débats et conformément à ce que nous pensons, la meilleure solution consisterait à choisir l'emplacement pont de Sèvres et en ajoutant une sortie souterraine sur l'île Seguin avec des couloirs pouvant comporter un tapis roulant mécanique si nécessaire. La distance à parcourir serait de l'ordre de 200 à 300 m.

Gains de temps par rapport aux moyens de transports existants de novembre 2010 :

| | | |
|---------------------------|---------------------|-------------------|
| Pont de Sèvres (Boulogne) | Porte de Versailles | 3 minutes |
| Pont de Sèvres (Boulogne) | Nanterre Préfecture | 22 minutes |
| Pont de Sèvres (Boulogne) | Chatillon-Montrouge | 36 minutes |
| Pont de Sèvres (Boulogne) | Vitry | 52 minutes |
| Pont de Sèvres (Boulogne) | La Défense | 18 minutes |

3 SOLUTION OPTIMALE POUR BOULOGNE-BILLANCOURT

3.1 Boulogne Sud

Quatre emplacements sont à considérer sur Boulogne Sud avec les avantages et inconvénients suivants :

| | Avantages | Inconvénients |
|---|--|--|
| <p>Marcel Sembat Métro M9</p> <p>Distance avec la station Pont de Saint-Cloud = 1,4 km</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Figure que dans les tracés proche et éloigné d'Arc Express. • Dessert relativement bien le centre ville. | <ul style="list-style-type: none"> • Ne figure pas sur le tracé du métro du Grand Paris • Station déjà très utilisée. • Dessert mal le trapèze (1 km de distance à pied entre Marcel Sembat et le cœur du trapèze). • Dessert très mal l'île Seguin. Pour rejoindre le cœur de l'île, il faut rajouter 500 m à la distance précédemment indiquée. • Devra absolument s'appuyer sur le bus à haut niveau de service « M9 – Trapèze – île Seguin – T2 – Transilien Meudon Bellevue ». |
| <p>Pont de Sèvres Métro M9</p> <p>Distance avec la station Pont de Saint-Cloud = 1,3 km</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Figure dans le tracé du métro du Grand Paris et soutenu par le conseil Général des Hauts de Seine, GPSO (la communauté d'agglomération) et la mairie de Boulogne-Billancourt. • Pôle multimodal par excellence avec la ligne de métro M9 et 16 lignes de bus. • T2 situé à 450 m. • Dessert relativement bien l'île Seguin située à 250 m (une sortie souterraine pourrait y être créée. Cela éviterait les problèmes d'accès des risques liés aux ponts (climatiques, enfants, trafic de véhicules individuels et collectifs,...). | <ul style="list-style-type: none"> • Ne figure pas dans les tracés d'Arc Express. • Dessert mal la partie Est du trapèze qui nécessiterait en complément : <ul style="list-style-type: none"> ○ une nette amélioration de la fréquence de la ligne de bus 389 très rapidement. ○ la réalisation d'un bus à haut niveau de service transverse « M9 – Trapèze – île Seguin – T2 – Transilien Meudon Bellevue ». |
| <p>Cœur du trapèze</p> <p>(ex proche du bâtiment X – Pierre Dreyfus de Renault)</p> <p>Distance avec la station Pont de Saint-Cloud = 2,0 km</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Dessert directement très bien le trapèze, notamment sa partie Est. • Dessert relativement bien l'île Seguin située à 200-250 m (une sortie souterraine pourrait y être créée. Cela éviterait les problèmes d'accès des risques liés aux ponts (climatiques, enfants, trafic de véhicules individuels et collectifs,...) | <ul style="list-style-type: none"> • Ne figure que dans le tracé éloigné d'Arc Express. • Ne figure pas dans le tracé du métro du Grand Paris. • Excentré du reste de la ville. • Maillage de moins bonne qualité avec les lignes existantes (distance de 800 m pour les bus, le métro M9 du pont de Sèvres et le T2 de Meudon Brimborion) : nécessiterait un bus à haut niveau de service. |
| <p>Île Seguin</p> <p>Distance avec la station Pont de Saint-Cloud = 2,0 km</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Figure dans le tracé du métro du Grand Paris • Dessert idéalement l'île | <ul style="list-style-type: none"> • Ne figure pas dans les tracés d'Arc Express. • Très excentré du reste de la ville. • Ne dessert pas le plus grand nombre d'habitants et de salariés qui seront situés sur le trapèze et non pas sur l'île Seguin. • Pas de maillage direct avec les autres modes de transports (Métro M9, M10, Bus et Tramway T2). |

3.2 Boulogne Nord

Le meilleur emplacement d'une gare à Boulogne Nord est le terminus actuel du métro Ligne 10 Pont de Saint-Cloud. Cet arrêt permet également un maillage avec 9 lignes de bus.

La distance avec la station Val d'Or de Saint-Cloud (transilien) est d'1,9 km ce qui est la distance type du métro du Grand Paris et légèrement plus que celle des inter stations d'Arc Express.

3.3 Arrêts aux abords de Boulogne-Billancourt

Nous jugeons pertinent de préciser les stations que nous considérons les meilleurs aux abords de Boulogne-Billancourt.

La station de Meudon sur Seine permet non seulement un maillage avec le tramway T2 mais également de desservir l'île Seguin par un second accès.

La station d'Issy-les-Moulineaux située au RER C Issy qui inclurait une prolongation de la ligne 12 a notre préférence, permettant l'accès à deux autres lignes de transports.

La station du transilien Val d'Or (Saint-Cloud) est plus pertinente que celle de Gare de Saint-Cloud identifiée par les deux projets. La distance entre la station et l'arrêt du T2 le plus proche est de 250 m au Val d'Or contre 450 m à la Gare de Saint-Cloud.

CONCLUSION

Nous sommes favorables au **tracé** suivant qui maillerait l'essentiel des lignes de transports (transilien de Saint-Cloud, lignes de métro 9, 10 et 12, RER C, T2 et de nombreuses lignes de bus) :



Il permet de desservir au mieux le quartier ainsi que l'île Seguin grâce à deux stations proches :

- la sortie souterraine de la station Pont de Sèvres - accès aval de l'île Seguin
- la sortie aérienne de la station T2 Meudon sur Seine - accès amont de l'île Seguin

La **fréquence** idéale serait d'une rame toutes les 1 min 30s à 2 min en heures de pointe et de 5 min en heures creuses.

En matière de **technologie**, nous considérons que le fer est plus efficace que le pneu, notamment en termes de consommation énergétique et probablement de durabilité et de fiabilité. L'automatisation et la sécurisation des accès aux rames nous semblent parfaitement convenir.

Considérant qu'il est plus important d'avoir un **maillage** avec un grand nombre d'autres lignes de transports, la vitesse est moins critique. Il faut cependant que la **vitesse** soit raisonnable, de l'ordre de 40 km/h à 50 km/h selon les distances parcourues. **L'intervalle des stations** découlant de ce choix de vitesse et de maillage serait donc situé entre 1 et 2 kms dans les zones les plus denses.

La **tarification** devra être lisible, adaptée pour rendre ce nouveau moyen de transport attractif et être harmonisée avec les autres modes de transports.

Enfin, nous sommes convaincu que ce projet de métro en rocade doit **s'accompagner de transports transverses**, permettant de relier la ligne du transilien de Meudon Bellevue, l'île Seguin, le trapèze est et le cœur de la ville de Boulogne-Billancourt.