

Débat public du grand Paris et du projet Arc Express

BOULOGNE-BILLANCOURT Cul de sac dans une boucle de Seine ??

La situation géographique de Boulogne-Billancourt présente des particularités locales de relief, de desserte, que les projets à grande échelle ont du mal à saisir. L'urgence, vu les développements qui débouchent actuellement après des années de mûrissement, est également hors d'échelle avec les projets en cours de consultation.

Or il est probable qu'un approfondissement de l'approche d'interconnexion qui est à la base d'Arc-Express permettrait, à frais relativement limités, de desserrer sensiblement l'étreinte de la voiture particulière sur cette commune et sur ses zones limitrophes. Ce document propose une piste — d'aménagement des pôles multimodaux d'interconnexion susceptible de leur permettre de fonctionner — même dans les situations défavorables que l'on constate autour de Boulogne-Billancourt.

1.1 Situation délicate, tant pour l'automobile individuelle que pour les transports en commun.

Boulogne-Billancourt, se trouve enserré dans une boucle de Seine, coupure confortée par un relief marqué en rive externe et, bien qu'apparemment desservie par deux lignes de métro est en fait un double cul de sac unidirectionnel de et vers Paris. Boulogne-Billancourt ne se trouve que difficilement connecté par transports en commun aux principaux pôles d'emploi du proche ouest Parisien :

- La Défense n'est rapidement accessible que par le tram T2 qui circule en périphérie de la commune (généralement plus d'1,5km du centre), de l'autre côté de la Seine, avec accès limité à quelques ponts dont la traversée est éprouvante, tant en raison des échangeurs automobiles dont ils sont pourvus sur chaque rive, que des conditions climatiques en hiver. L'accès par bus implique généralement une rupture de charge (et de fréquents blocages en heures de pointe).

- La zone d'emploi de Velizy dépendant d'un département voisin, et ses satellites n'est pratiquement accessible que par Bus partants, eux aussi en périphérie de Boulogne (Pont de Sèvres...); ce qui implique aussi une rupture de charge, et des trajets de durée aléatoire sur l'itinéraire très chargé de la F18. La configuration du relief n'offre que peu d'itinéraires alternatifs, et toute le transit Sud-Ouest de Paris tente de passer par cet itinéraire.

Pour les zones d'emploi située à plus grande distance, la conception des maillages de réseau à l'échelle desquels la consultation est effectivement lancée serait primordiale, mais la situation de Boulogne-Billancourt ne fait manifestement pas partie des zones dont le traitement a été jugé prioritaire. Il faudra donc espérer que le maillage général parviendra à aspirer une partie du transit actuellement observé au travers de Boulogne, et, pour les trafics en provenance, et vers Boulogne, se contenter d'amélioration des interconnexions locales, pendant de longues années;

- Le pôle d'emploi de St Quentin en Yvelines n'est pratiquement accessible qu'en voiture particulière, mais la bretelle d'autoroute A13 qui passe au nord de Boulogne limite les risque d'engorgement du trafic de Transit sur la commune.

- Le pôle d'emploi de Saclay, par contre risque fort de surcharger encore l'itinéraire déjà saturé par le transit vers Velizy, si des alternatives efficaces au trajet automobile sur F18 ne sont pas rapidement mises en place.

1.2 Des améliorations notables semblent pourtant possibles, à frais limités.

La coupure par un fleuve renforcé d'un relief d'une centaine de mètre d'altitude est effectivement une coupure lourde pour les trafics à haute capacité, en site propre : Coût des passages sous-fluviaux,

Difficultés pour fortes pentes en voie ferrée, Infrastructure automobile très contrainte par ponts et relief et donc peu propice à la réservation de voies pour transports en commun en site propre.

Il est donc illusoire de vouloir profiter d'infrastructure à haut débit traversant cette zone pour améliorer la desserte locale. Les deux projets ne présentent d'ailleurs aucune perspective d'amélioration du transit NE/SO au travers de Boulogne-Billancourt, autrement que par transfert du transit vers des contournement sur un maillage relativement éloigné.

Les améliorations de desserte locale, tant pour les emplois locaux que pour les habitants, semblent devoir d'abord être recherchées sur la base d'infrastructure d'interconnexion à beaucoup plus petite échelle transformant les voisinages d'infrastructure en véritables interconnexions. La philosophie Arc-Express offre à terme des pistes d'adaptation potentiellement intéressantes pour les infrastructures lourdes, comme on le verra dans certains des cahiers d'acteur évoqués plus loin.

Mais la mise en place de transports hectométriques appropriés aux différents sites pourrait apporter des améliorations sensibles aux interconnexions actuellement trop distendues pour fonctionner efficacement et permettrait un minimum de desserte des nouveaux quartiers en pleine urbanisation sur les anciens terrains Renault (Trapeze et île Seguin).

Curieusement aucun des projets présentés ne semble envisager un moyen de transport en commun, économique, à débit important et à faible impact environnemental dans un tel site; capable d'assurer une traversée fluviale ou l'infiltration au travers d'un relief marqué : Le Télécabine.

Il serait en effet relativement aisé d'équiper chaque station du tram T2 d'une sur-station permettant aux passagers du tram T2 de prendre un télécabine, les déposant confortablement sur la rive opposée, avec un débit d'un ordre de grandeur compatible avec ce que le tram peut apporter. Ces infrastructures pourraient desservir les îles, au passage, et donner lieu à des extensions à coût et emprise très limitée, permettant d'améliorer la desserte de certains recoins des nouveaux quartiers ou d'assurer des interconnexions complémentaires avec des infrastructures de transport plus éloignées.

Les stations T2 du parc de St Cloud (liaison métro ligne 10), du Musée de Sèvres (liaison métro ligne 9), de Brimborion, de Meudon-sur-Seine, et des Moulineaux pourraient être équipées, procurant un effet de série favorable aux coûts de construction comme d'exploitation, et une diffusion fine du trafic passager entre rives de la Seine.

Des extensions complémentaires pourraient à partir du T2 Meudon-sur-Seine atteindre la gare SNCF de Meudon-Bellevue (lignes MontParnasse/Ouest), et de façon un peu plus délicate à partir de T2 Parc de St Cloud atteindre la gare SNCF de St Cloud (St Lazare/Versailles). Le bassin d'emploi de Boulogne-Billancourt serait alors notablement accru. L'île Seguin et le quartier du Trapeze pourrait voir démultiplier leurs points d'accès à partir de plusieurs stations du T2, et même profiter d'un dédoublement du raccordement à la ligne 9, évitant la saturation du terminus de Pont de Sèvres. D'autres concentrations d'habitat ou d'activité pourraient à terme profiter de ces télécabines d'éclatement du trafic adaptés à la configuration rivière/colline et à l'habitat assez dense du site, une fois la faible nuisance de ces infrastructures démontrée au droit des traversées de Seine.

Boulogne pourrait ainsi attendre plus sereinement l'amélioration puis la saturation du T2 avant le développement des portions locales d'arc Sud-Ouest, ou de la branche rouge du grand Paris qui assurerait son raccordement au nouveau maillage rapide longue distance et haut débit.

1.3 Des cahiers d'acteurs relatifs à cette zone encore « à compléter ».

Le cahier d'acteur de la communauté d'agglomération Grand-Paris-Seine-Ouest (GPSO) n'est pas le meilleur. Cette communauté de constitution récente semble en être resté à la pétition de principe en faveur du projet de transport du Grand Paris, alors que quelques unes des observations mentionnées (besoin d'interconnexion) collent beaucoup mieux avec l'objectif annoncé d'Arc-Express, et que la relation avec Saclay appelée de ses vœux ne semble pas prévue dans le projet Grand-Paris sans

importants détours. Les besoins de liaison avec Velizy ne semblent pas évoqués, et la pression du transit automobile n'est pas rappelée. La carte détaillée présente de d'autres projets utiles, mais lourds et apparemment tout à fait indépendant du réseau rapide à gros débit. Espérons que cette puissante communauté saura contribuer dans les semaines qui restent de façon plus précise et constructive à l'aménagement des transports dans sa zone de compétence.

Le cahier d'acteur de Paris-Metropole a bien identifié le besoin de compléter les grandes infrastructures par le développement de pôles d'interconnexion multimodaux efficaces, couvrant même les modes de circulations douces, mais il n'analyse pas spécifiquement les contraintes des interconnexions de Boulogne-Billancourt (relief et fleuve) et n'évoque donc pas les moyens nécessaires à cette zone.

Le cahier d'acteur du mouvement démocrate à Issy-les-Moulineaux présente une approche assez approfondie des besoins de la zone, bien qu'essentiellement centrée sur cette commune. La solution hectométrique de l'escalator est évoquée pour l'une des interconnexions d'Issy-les-moulineaux, le problème de la traversée de Seine pour desservir les îles et le nouveau quartier de Boulogne est identifié, mais la solution envisagée est lourde et donc reportée à une phase Arc-Express ultérieure.

Le meilleur cahier d'acteur concernant la zone de Boulogne-Billancourt semble être celui de la coordination Seguin-Rives-de Seine. Les besoins et l'historique des recherches de solution sont décrits de façon assez détaillée. Mais la recherche de transports hectométriques adaptés (tapis roulants, escalators, télécabine suggéré au chapitre précédent) n'est malheureusement pas abordée. La coordination en reste aux moyens de transport coûteux et à emprise lourde (variante de tram, BHNS...), au risque de bloquer les solutions légères qui procureraient de fortes améliorations locales à coût limité, et permettraient d'attendre de façon moins acrobatique la dizaine d'années nécessaires à l'arrivée en première priorité de la zone de Boulogne-Billancourt.

1.4 Conclusions

Une amélioration sensible de l'efficacité du maillage existant de transports en commun sur Boulogne-Billancourt peut être obtenue à condition de tenir compte des spécificités de ses problèmes d'interconnexion (fleuve et collines raides).

Des infrastructures existent en effet (2 lignes de métro une ligne de tram, 2 lignes SNCF un peu plus éloignées, mais les stations sont trop distantes (traversée de Seine ...) pour permettre une interconnexion efficace sans infrastructure hectométrique spécifiques.

Des solutions économiques mais non classiques (télécabine trans-fluviales) devraient être envisagées et implantées à titre de démonstrateurs de leur débit, et de leur faible impact environnemental (évident pour les portions trans-fluviales).

En cas de succès un pôle d'exploitation télécabine pourrait développer des extensions d'interconnexion allant au delà de l'hectomètre et très profitables à la desserte et à la diffusion du trafic en zone dense dans des conditions géographiques difficiles.