

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

COORDINATION SEGUIN RIVES DE SEINE

Qui sommes-nous ?

La coordination Seguin Rive de Seine est un ensemble d'associations de la commission consultative Seguin Rives de Seine ayant à cœur de participer à la préparation des décisions d'aménagement du quartier.

Ont été associés à la préparation du cahier d'acteur et peuvent être contactés :

- **Actions Environnement Boulogne- Billancourt**
5, avenue du maréchal Juin
92100 Boulogne-Billancourt
info@aebb.org
- **AUT Fnaut Île-de-France,**
32, rue Raymond Losserand - 75007
Paris 06 62 16 58 32
- **Boulogne Environnement,**
60, rue de la Belle Feuille
92100 Boulogne-Billancourt
contact@boulogne-environnement.com
- **Cité des Savoirs du 21^e siècle,**
3, rue Lemoine - 92100 Boulogne-
Billancourt 06 81 32 04 01
cite.savoirs@free.fr
- **Environnement 92**
23, rue Henri Savignac
92190 Meudon
www.environnement92.fr
- **Intégrer Billancourt**
188, av Emile Zola 92100 Boulogne-
Billancourt - 01 46 21 17 65
- **Issy l'Ecologie**
2, allée Maximilien Luce
92130 Issy-les-Moulineaux
06 80 67 85 60
- **Val-de-Seine Verts**
2 rue, du dr G. Ledermann
92310 Sèvres - vdsv@valdeseinevert.net

Vous avez dit desserte des zones denses en expansion ?



Le programme d'aménagement des terrains
Renault à **BOULOGNE-BILLANCOURT** en 2007

Au début des années 90, dans la partie Sud de Boulogne-Billancourt, Renault libérait 65 hectares : 54 ha formant « trapèze » dans une des plus belles boucles de Seine, et les 11 ha de l'île Seguin.

Leur aménagement constituait une formidable opportunité pour la ville. Elle a créé

à cette fin la ZAC Seguin Rives de Seine, une société d'aménagement publique (la SAEM) et, depuis 2005, une commission consultative. Celle-ci, dite commission Seguin Rives de Seine, regroupe un grand nombre d'associations de Boulogne-Billancourt, de sa communauté d'agglomération (Grand Paris Seine Ouest dite GPSO : 300 000 habitants, 160 000 emplois, 20 000 entreprises) ou du « souvenir Renault ». Y sont

aussi représentées la fédération départementale Environnement 92 et l'association régionale des Usagers des Transports Fnaut Île-de-France. Elle est présidée par le maire de la ville, également président de la communauté d'agglomération, et animée par la direction de la SAEM.

Seguin Rives de Seine : l'urbanisation en plein essor, les transports à la traîne

Les 65 ha en cours d'aménagement dense sont mal desservis par les transports en commun. Pourtant trois lignes sur rail passent, à vol d'oiseau, à moins de 1 000 m de son centre (métro ligne 9, tramway T2 et Transilien Montparnasse) et trois autres plus loin (métro : ligne 10 à 1 800 m, ligne 12 à 2 600 m et RER C à 1 700 m). Mais ces radiales sont lentes (à l'exception du Transilien Montparnasse, beaucoup plus rapide ici que le RER C) et surtout ne sont pas maillées (à l'exception du T2 et du RER C en correspondance lointaine à Issy Val-de-Seine). Les deux bus ne sont que de piètres alternatives, pour rejoindre le centre de Boulogne (SuBB) ou le terminus de la ligne 9 Pont de Sèvres (le 389 venant de l'autre côté de la Seine).

Notons au passage qu'en dépit de ses 5 stations de métro, c'est toute la ville de Boulogne-Billancourt qui souffre d'un mauvais maillage et de l'absence de transport rapide : ceci explique la part importante de la voiture individuelle (38 % des liaisons pendulaires en 2006, soit 4 ou 5 points de plus qu'à Issy-les-Moulineaux et Vanves) dans cette grande ville de la petite couronne réputée bien desservie en transport en commun.

Les ponts Daydé et Seibert, qui reliaient l'ensemble des usines Renault établies à la fois sur l'île Seguin et les deux rives, offrent une opportunité de remédier à l'absence de transport transverse aux 6 lignes précitées d'autant plus précieuse que la nouvelle ligne qui les emprunterait peut assurer une desserte fine de l'ensemble des 70 ha libérés par Renault sur Boulogne-Billancourt et Meudon.

Cela n'a d'ailleurs pas échappé aux élus locaux, qui avaient poussé le projet d'un tramway – le tram du Val de Seine – jusqu'à l'étape du schéma de principe approuvée en 2006 par l'autorité régionale, le STIF. Hélas, ils n'ont réussi ni à éviter son éviction des programmations de l'État, de la Région et du Département, ni plus tard l'enlisement de l'étude de la solution alternative de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) proposée par le STIF. Si celles-ci sont précisément évoquées dans les documents d'urbanisme locaux récents (SCOT des Coteaux et du Val de Seine et PLU de Meudon), elles ne sont pas plus présentes dans les programmations financières actuelles que le tramway écarté.

En revanche, l'opération Seguin Rives de Seine approche maintenant le million de m² dans le plan de travail de la SAEM. Ainsi, elle pourrait accueillir plus de 45 000 habitants et emplois. Ils viendraient s'ajouter aux 112 000 habitants et 78 000 emplois recensés actuellement sur Boulogne-Billancourt.



Les livraisons d'immeubles d'habitations, de bureaux ou d'équipements s'accélèrent.

Le retard des transports sur l'urbanisation vivement dénoncé ici par les associations depuis 2005 prend maintenant des dimensions alarmantes. Les livraisons de hauts immeubles serrés s'accélèrent sur le trapèze. La saturation automobile, conséquence directe de la pénurie de transport en commun, est déjà une réalité. La voiture qui devait être cantonnée sur quelques rares voies et interdite sur l'île Seguin pourrait se révéler le mode essentiel, voire la solution imposée par les promoteurs sur qui repose l'équilibre financier de l'aménagement. L'image vertueuse de l'éco-quartier s'éloigne.

C'est dans ce contexte préoccupant d'un développement non durable que se dessine une merveilleuse chance : la perspective d'une rocade francilienne traversant ces 70 ha hérités de Renault.



Images ou mirages d'éco-quartier ?



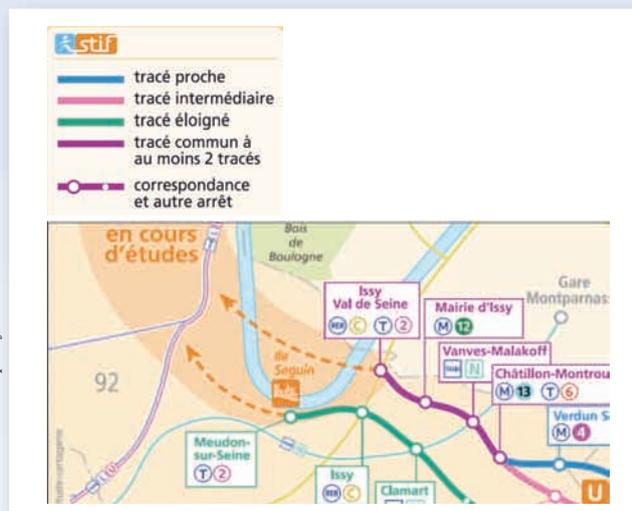
Arc Express ou Grand Paris, Boulogne-Billancourt/Seguin-Rives de Seine doit être desservi

Il est remarquable de constater que les deux projets Arc Express et Réseau Grand Paris (ici incontestablement plus concurrents que complémentaires) passent effectivement dans cette zone.

Quatre emplacements de gares sont en effet esquissés. Pour Arc Express : Meudon-sur-Seine sur le tracé éloigné, ou quelque part à Boulogne-Billancourt sur le tracé proche (jusqu'au 15 novembre 2010 aucun emplacement précis n'était rendu public sur l'arc Ouest).

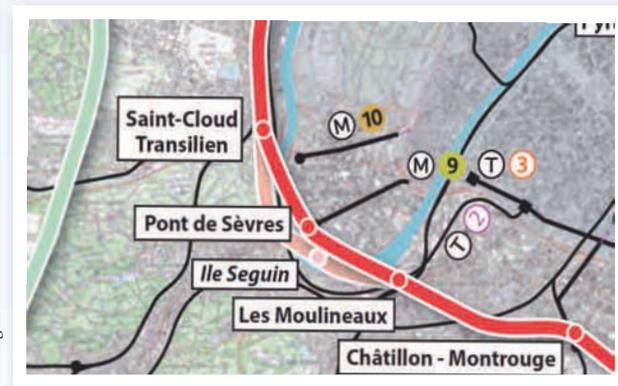
changement d'hypothèse du maître d'ouvrage d'Arc Express dans son plan du 15 novembre dernier levant le voile sur les arcs Est et Ouest : par l'effet d'un audacieux changement de cap de l'ouest au nord, le tracé éloigné desservirait désormais lui aussi la rive droite. Il est vrai que le dossier « Arc Sud » souligne en sa page 16 que Boulogne-Billancourt est « le premier parc d'activités d'Île-de-France après Paris ».

Source : lettre Arc-Express juillet 2010

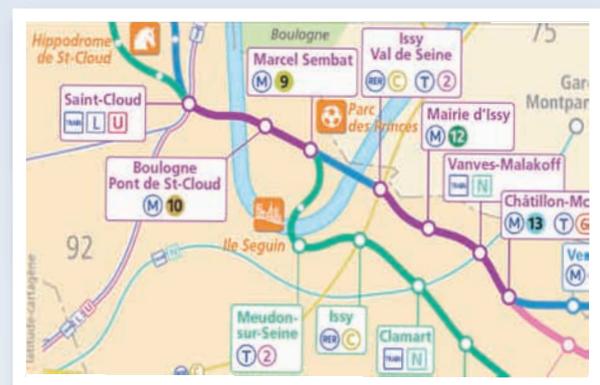


Pour le réseau du Grand Paris : Pont de Sèvres ou Île Seguin, deux emplacements situés sur le trapèze de Boulogne.

Source : synthèse du dossier du maître d'ouvrage du réseau Grand Paris



Notre coordination note que dans trois hypothèses sur quatre le tracé traverse la Seine pour desservir Boulogne-Billancourt. La quatrième hypothèse est celle du tracé éloigné d'Arc Express qui reste sur la rive gauche. Elle manque de pertinence au regard des densités des territoires traversés et des transports existants. Preuve en est le



Source : <http://www.stif.info> à partir du 16 novembre 2010

Le 15 novembre 2010, le maître d'ouvrage d'Arc Express dévoilait sous les feux des médias les tracés des Arcs Est et Ouest. Jusqu'à ce jour les associations s'étaient heurtées au black-out sur les études en cours. Notre coordination, très directement intéressée par l'arc Ouest et porteuse de propositions de principe, regrette ce refus de participation à la préparation des décisions en amont de la procédure formalisée du Débat Public.

Notre coordination note que compte tenu des ambitions annoncées pour l'Île Seguin et quelles que soient les chances de tels ou tels projets d'aboutir, l'implantation d'une gare d'une ligne rapide d'intérêt régional n'est pas dénuée de toute pertinence. Nous sommes aussi favorables à l'implantation d'une gare au pôle de transport du Pont de Sèvres, très proche de Seguin Rives de Seine. Elle ne saurait au demeurant exclure une deuxième gare à Boulogne-Billancourt, par exemple au pont de Saint-Cloud. En tout état de cause, la question de la desserte d'un territoire aussi dense et porteur d'avenir que Seguin Rives de Seine ne peut être ignorée par les maîtres d'ouvrage de la rocade de petite couronne (qui répétons-le ne peut être qu'unique, autant ici qu'au sud). C'est la première recommandation de Paris Métropole dans son cahier d'acteurs d'octobre 2010 : desservir prioritairement les zones les plus peuplées et les principaux pôles.

Desservir Seguin Rives de Seine ? Tram ou BHNS sont, dans tous les cas, nécessaires

Paris Métropole recommande également un maillage efficace avec le réseau de proximité. C'est une évidence. Aussi nos associations ne comprendraient pas que ne soient pas couplées au projet de rocade les décisions sur les transports de rabattement, éventuellement multi-axiaux, lorsqu'ils font manifestement défaut. C'est le cas ici.

La coordination Seguin Rives de Seine demande instamment aux maîtres d'ouvrage de la petite rocade francilienne d'inscrire dans leur programmation le transport transverse traversant l'île Seguin qui permettra aux 45 000 habitants ou employés des 70 ha abandonnés par Renault d'en profiter effectivement. Sans compter les milliers de visiteurs, clients ou usagers des équipements projetés sur l'île Seguin. La question de savoir si ce sera un tram, un ou deux BHNS ou une combinaison des deux est importante. Elle partage les militants des associations. Certains privilégient la capacité du tram, d'autres l'évolutivité du BHNS. Ils se

rejoignent toutefois pour demander que le ou les transports transverse qui traverseront l'île Seguin :

- soient mis en correspondance avec la rocade dans les meilleures conditions possibles,
- desservent le cœur du trapèze et son parc,
- offrent un confort, une régularité et une vitesse propres à décourager l'usage de la voiture même en heures creuses,
- assurent aussi des correspondances avec les radiales existantes : en priorité le tramway T2, la ligne 9 du métro et la ligne Transilien sur Montparnasse (extrêmement rapide), en second lieu les lignes de métro 10 et 12, le RER C et les lignes Transilien sur Saint Lazare passant à la gare de Saint-Cloud,
- contribuent à la continuité et à la rectitude des aménagements cyclables de rabattement sur la rocade



Une île, deux rives, trois ponts, mais pas encore de transport traversant.