

# Issy Clamart

Boulogne-  
Billancourt

station  
Issy



Issy-les-Moulineaux

station  
Fort Issy -  
Clamart

Vanves

Malakoff

Châtillon-Montrouge

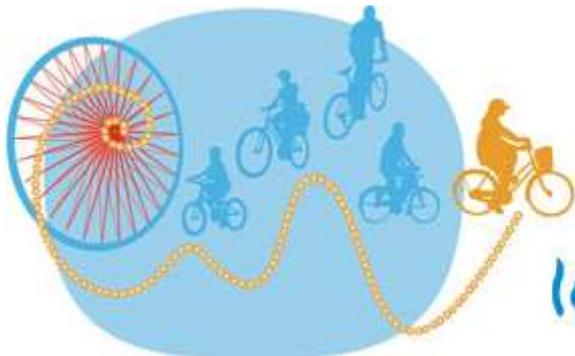
Clamart

## Paris *Grand express*

Meudon

**contribution de l'association  
aux deux débats publics  
sur la ligne de transport  
circulaire**

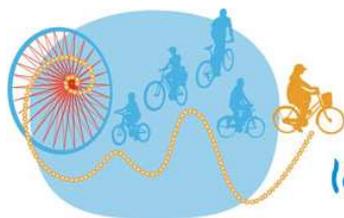
*les d'orailleurs  
d'Issy*



*les d'orailleurs  
de Clamart*  
le vélo en ville tous les jours

double

## contribution aux débats publics sur la ligne de transport circulaire



*Les Déraillleurs*  
de Clamart  
le vélo en ville tous les jours

*Les Déraillleurs*  
d'Issy

**Monsieur le commissaire du débat public du projet Arc Express,  
Monsieur le commissaire du débat public du projet du Grand Paris,**

L'association Les Déraillleurs de Clamart est une structure qui agit en faveur du vélo urbain comme mode de déplacement. Elle a été créée en mars 2005 par Hélène Giraud-Toutain et Martine Guénot. Elle est aujourd'hui présidée par Patrick Delavier et fait partie de la fédération des associations de cyclistes urbains, la FUB (fédération des usagers de la bicyclette).

Implantée à l'origine sur Clamart, et ayant adopté en 2010 une révision de ses statuts pour s'intéresser à un secteur plus vaste des Hauts-de-Seine, l'association interagit avec les diverses collectivités territoriales : communes de Clamart et d'Issy-les-Moulineaux, conseil général des Hauts-de-Seine, communautés d'agglomération Sud de Seine et GPSO, ... afin de proposer ou de conseiller les aménagements urbains destinés à faciliter ou à sécuriser la pratique du vélo à Clamart et dans ses environs. Par exemple, l'association suit le dossier du tramway Châtillon – Viroflay et a proposé de nombreux aménagements afin de créer des voies cyclables sécurisées à proximité du tracé du tramway.

Le conseil d'administration comprend 9 personnes : Patrick Delavier, Pierre Benvegner, Sylvain Brisse, Didier Couval, Bruno Gaucière, Brigitte de Gaulmyn, Hélène Giraud, Martine Guénot, Valérie Gyselinct et David Plainfossé.

Les membres de l'association étant des résidents des communes de Clamart et d'Issy, il est logique pour notre structure locale de s'intéresser et de contribuer aux débats publics des deux projets de boucle de transport en périphérie de Paris, celui du Grand Paris comme celui d'Arc Express, qui prévoient de traverser et de desservir ce territoire dans les Hauts-de-Seine.

**Les Déraillleurs  
de Clamart,  
association loi  
de 1901,  
c/o Hélène  
Giraud-Toutain,  
66, rue Pierre-  
Brossolette,  
92140 Clamart**

Site web :  
[http://derailleurs  
declamart.com/](http://derailleurs<br/>declamart.com/)

*Patrick Delavier  
Président des Déraillleurs de Clamart  
Le 18 janvier 2011*

## sommaire

# une contribution en 8 propositions sur la ligne de transport circulaire

Le secteur du cadran sud-ouest des Hauts-de-Seine souffre d'une desserte médiocre par les services de transports collectifs, avec une absence de liaisons de banlieue à banlieue et des lignes de bus à la fréquence, la régularité et l'amplitude horaire par trop réduites.

Un contexte qui nous fait privilégier le vélo dans nos déplacements mais qui ne peuvent toutefois être tous effectués intégralement à bicyclette ! Nous nous intéressons donc à ces projets de transport au titre de leur combinaison avec le vélo, ce mode efficace de transport de proximité.

En effectuant une comparaison rendue difficile par l'absence sur Issy et Clamart de réunions publiques de présentations communes, on peut constater dans les documents techniques que ces deux projets envisagent des options souvent convergentes mais s'appuient sur **des options différentes qu'il s'agit de combiner plutôt que d'opposer**.

Cette contribution vise donc à ne prendre parti ni pour l'un, ni pour l'autre des projets, mais d'exploiter les points forts de chacun et de retenir le meilleur des deux, d'où le titre de « **Paris Grand express** ».

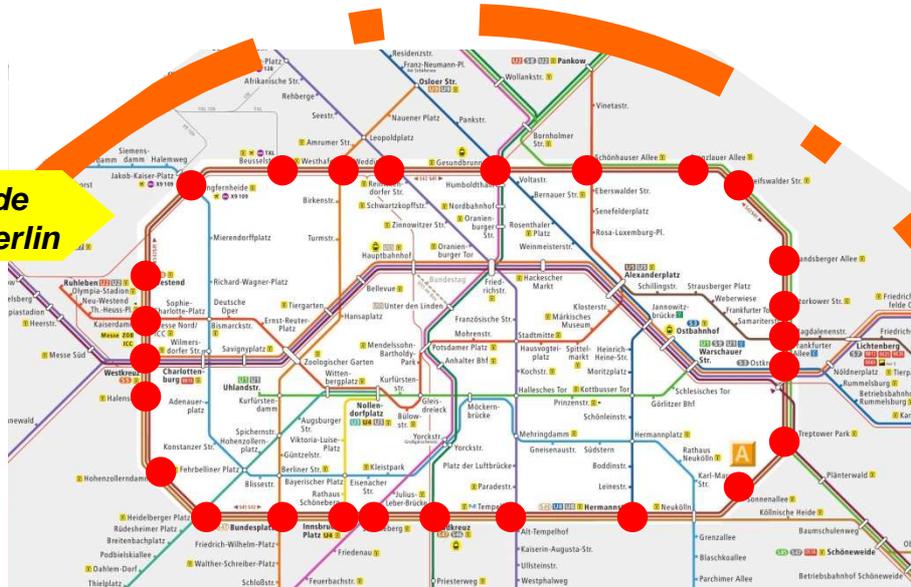
Elle se base sur **une série de huit propositions concrètes**, à l'échelle du bassin de vie des communes du secteur sud-ouest des Hauts-de-Seine, et autour d'un site d'exception qu'est le plateau partagé entre les communes de Clamart, Issy et Vanves.

- 1 > prendre le meilleur des deux projets en lice !
- 2 > retenir comme base de réflexion le fuseau qui relie et dessert les deux pôles majeurs Boulogne <> Châtillon-Montrouge.
- 3 > répartir entre ces deux pôles deux stations selon une inter distance de 2 km adaptée à la desserte de la couronne dense.
- 4 > tenir compte de l'importance du relief entre les deux communes d'Issy et de Clamart.
- 5 > assurer la desserte des 2 sites de développement urbain des éco-quartiers du fort d'Issy et de la gare de Clamart.
- 6 > optimiser le potentiel du futur réseau de rocade en le connectant aux lignes radiales de transport majeures.
- 7 > renforcer l'attractivité des stations grâce au rabattement à vélo.
- 8 > des sources d'économies grâce à certains tronçons en aérien.

# 2

## projets de transport en lice : prenons le meilleur des deux !

**rocade  
de Berlin**



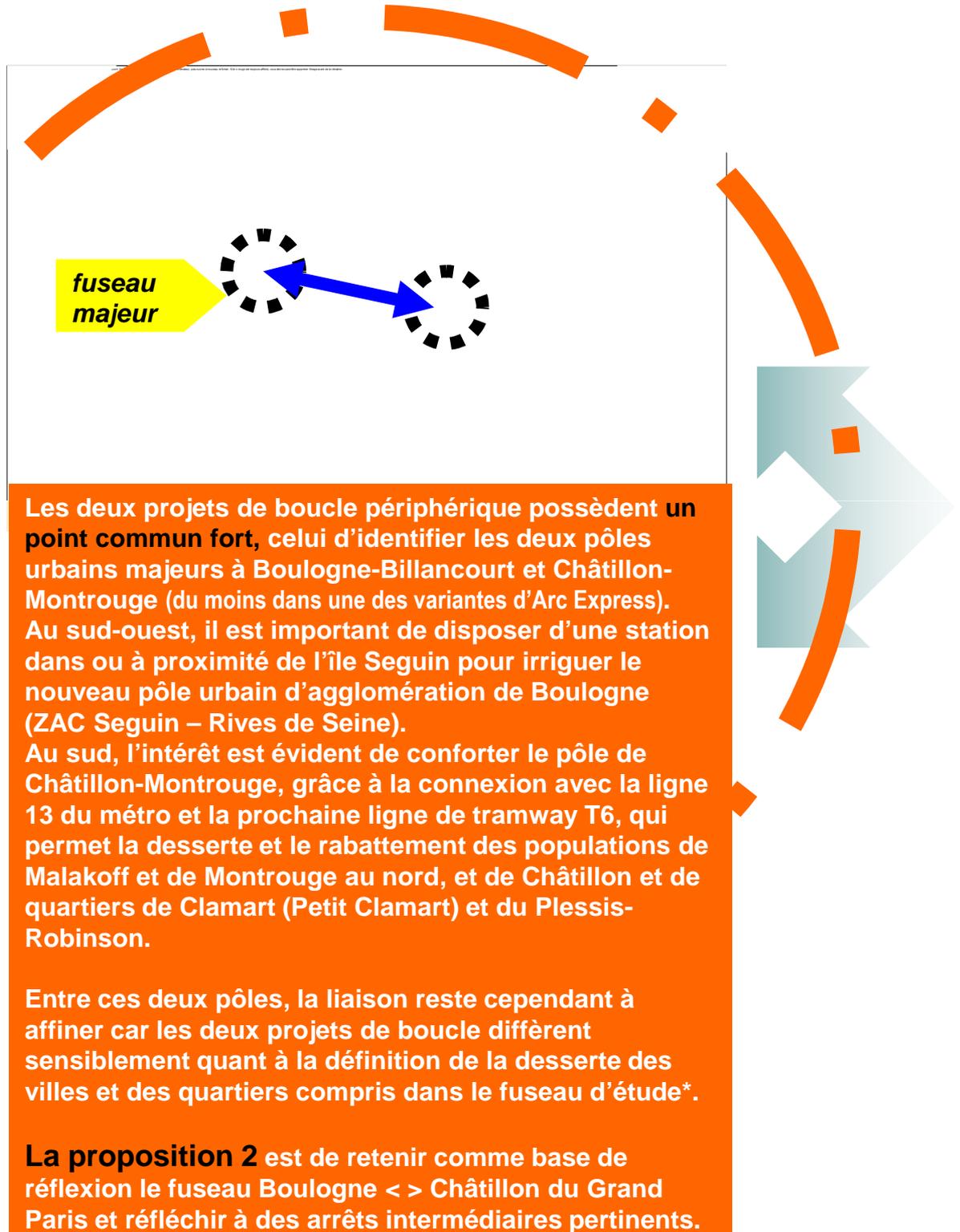
Il existe un exemple de ligne circulaire implantée dans un tissu urbain dense, le cas du «S-Bahn» (équivalent du RER) de Berlin démontre qu'il est possible de concilier les exigences portées par les 2 projets franciliens d'un réseau assurant une desserte locale tout en garantissant une haute performance.

**Le point fort du projet Grand Paris** est son ambition qui se traduit par une réalisation conjointe des différents tronçons et par la conception de stations à grande capacité, ce qui permet d'assurer la relation avec le pôle majeur de La Défense, alors même que la ligne T2 du tramway est d'ores et déjà saturée, et d'anticiper sur l'augmentation future de la fréquentation (ex. du RER). **Le point fort du projet Arc Express** est son adaptation aux enjeux et à l'environnement de la proche couronne, ce qui permet de répartir les stations de façon rapprochée et de répondre aux besoins des populations vivant à proximité.

**La proposition 1** est de combiner les atouts des deux projets afin de s'adapter au contexte particulier de la proche couronne qui n'est pas celui des territoires plus périphériques : dans la définition du réseau et dans la conception des stations, il importe de retenir à la fois les critères de densité et de capacité dans le projet. Un nombre adapté de stations rendra la ligne plus attractive que sa vitesse proprement dite tandis que la taille des stations et des rames permettront d'accueillir confortablement les usagers même en cas de hausse de la fréquentation.

# 2

## pôles urbains constitués à valoriser et un tronçon entre les deux à étudier



\* *En détail :*  
> le projet du Grand Paris ne propose qu'une station intermédiaire  Issy-les-Moulineaux,  
> le projet Arc Express propose plusieurs variantes, avec un nombre supérieur de stations, mais dont une seule dessert Châtillon.

# 2

## kilomètres entre stations : l'inter-distance adaptée à la couronne dense



Si la création d'un arrêt génère une faible réduction de la performance du réseau en boucle, vu la densité actuelle (et le potentiel de valorisation) du territoire desservi, cet effet sera largement compensé par la croissance du nombre potentiel d'usagers parmi les riverains mieux desservis. Si en grande couronne peu dense, le réseau peut se contenter d'arrêts distants, la proche périphérie de Paris doit bénéficier d'une desserte fine.

Si une variante d'Arc Express prévoit des stations à Issy et à Clamart, la faiblesse du projet de Grand Paris est de n'envisager qu'une station unique entre Boulogne et Châtillon : de ce fait, la distance entre les deux stations prévues dans ce projet est de l'ordre de 4,5 km\*, un intervalle réellement excessif pour assurer une desserte locale adaptée.

Ces stations sont trop écartées pour permettre de les rejoindre aisément à pied et de les rendre incitatives auprès des actuels automobilistes pour inciter ces derniers à utiliser ce futur réseau de transport : le fait de devoir prendre un bus pour rejoindre les stations distantes, transport qui sera tributaire des encombrements de circulation locaux, sera un facteur dissuasif pour des usagers dont les habitudes sont difficiles à changer (confort du véhicule, desserte porte-à-porte entre domicile et lieux de destination).

**La proposition 3** est de favoriser une desserte locale de plus grande proximité et donc de plus forte attractivité, par la réalisation de deux stations intermédiaires, permettant de réduire les distances pour rejoindre la boucle entre les deux pôles de Boulogne et de Châtillon.

\* Source : calcul itinéraire routier Googlemap donne une distance de 4,9 km, le tracé direct en souterrain étant légèrement plus court.

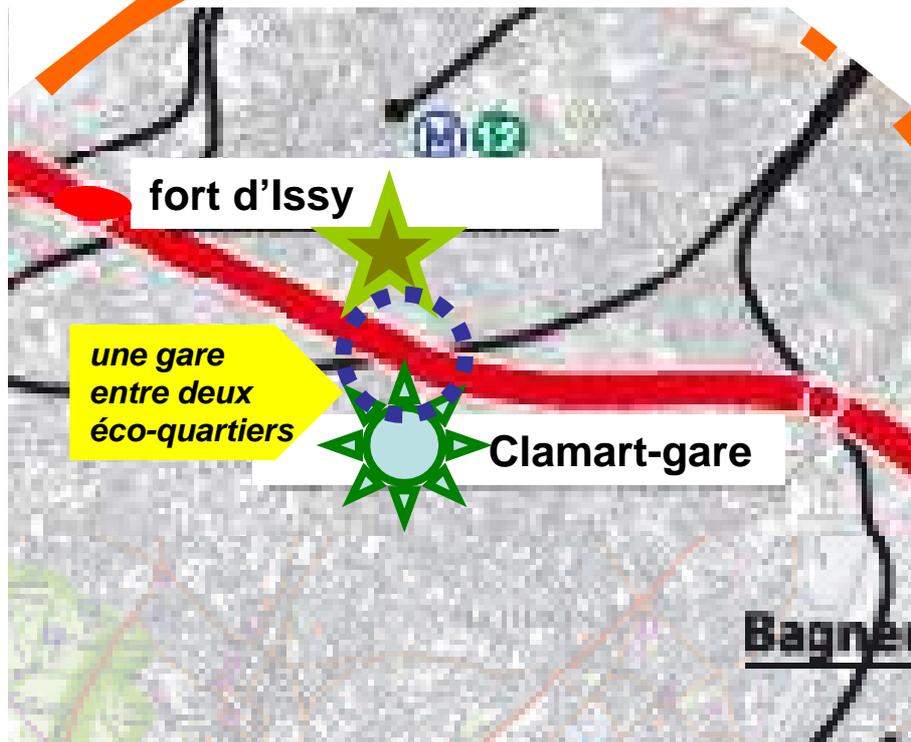
## communes séparées par un fort dénivelé : de grosses difficultés de déplacement.



# 2

## quartiers d'excellence bien desservis grâce à la gare de Fort d'Issy-Clamart\*

• Vu le contexte local, la difficulté sera peut être de trouver un nouveau nom qui convienne aux deux communes !



Au niveau local, sur les communes d'Issy et de Clamart, deux quartiers en devenir vont émerger à proche échéance :

- côté Issy, l'éco-quartier du Fort vient valoriser un ancien site militaire et est déjà en cours d'aménagement, avec 1 500 logements et 1 600 emplois (siège de la Direction générale de la Gendarmerie nationale) ;
- côté Clamart, le futur éco-quartier de la gare, va venir valoriser des friches ferroviaires à proximité immédiate du site de la gare qui assure déjà la desserte principale de la population du Bas Clamart.

**La proposition 5** est de créer une station de desserte de ce double pôle urbain d'excellence environnementale, en totale cohérence avec la portée de ce projet de transport visant à valoriser les emprises foncières vacantes englobées dans la zone urbaine pour limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces périphériques.

$$1 + 1 = 4$$

## grâce à la connexion des réseaux de transports



La connexion des lignes de transport radiales existantes et la future boucle périphérique est indispensable car elle permet de desservir des territoires dans les quatre points cardinaux.

\* La création d'une station à la gare RER d'Issy est une véritable opportunité de prolonger la ligne 12 du métro, pour favoriser la desserte depuis Paris des zones d'emploi du sud des Hauts-de-Seine, à l'image du prolongement de la ligne 1 à Fontenay-sous-Bois jusqu'à la station Val-de-Fontenay du RER A et E, obtenu par un consensus politique local remarquable.

**La proposition 6** est de tirer partie des potentiels des deux gares existantes sur le territoire :

- à la gare de Clamart, la connexion avec ligne N du Transilien permet le rabattement depuis et vers les communes voisines de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (Vanves, Meudon et Chaville), et plus loin depuis/vers Paris-Montparnasse et le réservoir de population (ménages fortement motorisés) et d'emplois de la grande couronne (Versailles-Chantiers, Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY), Rambouillet) ;
- à la gare d'Issy, la connexion avec ligne C du RER permet le rabattement depuis et vers les communes voisines de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (Meudon et Sèvres), et plus loin depuis/vers Paris (ligne 12 du métro prolongée\*), Versailles-Chantiers + Rive gauche, et St-Quentin-en-Y.



## renforcer l'attraction des stations grâce au rabattement à vélo

Neuilly-Plaisance (93)

parc à vélos  
gare RER



En raison de la distance optimale de 2 km à prévoir entre chaque station, le rabattement des voyageurs ne peut se faire qu'en partie à pied et doit donc aussi être prévu en bus et à vélo qui sont deux modes complémentaires.

Aussi rapide que le bus, le vélo est même plus performant car il permet d'assurer des trajets de porte-à-porte et sans attente : le réseau de bus ne pourra jamais desservir chaque îlot et offrir une fréquence et une amplitude horaire pour un départ instantané.

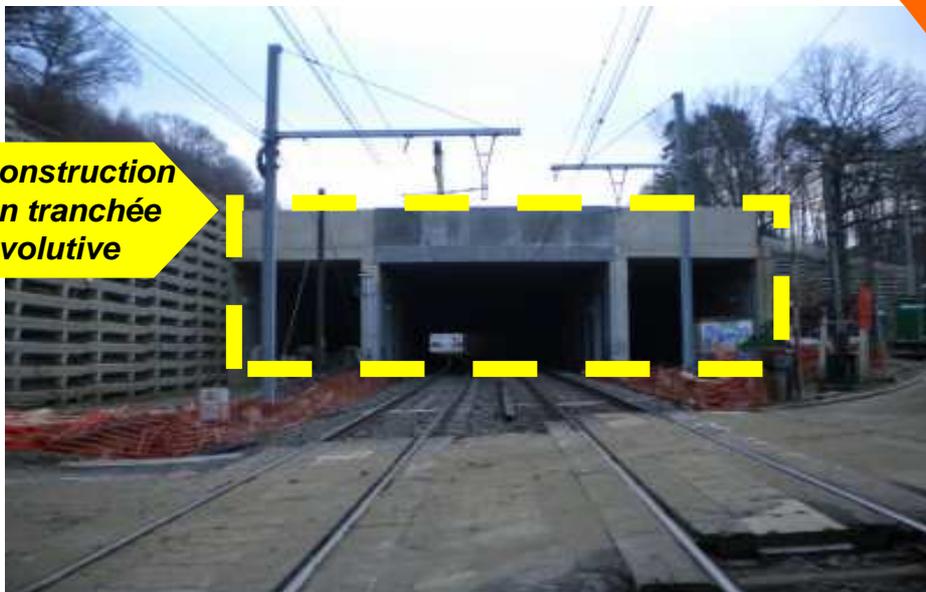
**La proposition 7** est d'étudier sérieusement les conditions de rabattement à vélo sur les stations, à l'image des gares en Suisse ou au Japon, deux pays de référence pour la combinaison vélo-transports collectifs :

- installation d'abris éclairés pour le stationnement de courte et de moyenne durée (achat billets, consommation de services et de biens grâce aux commerces implantés dans les gares et à leurs abords),
- aménagement d'enclos pour le stationnement de longue durée, vidéo-surveillés et à accès limité aux seuls abonnés (nombreux exemples existants en France).



## **des sources d'économie pour améliorer l'attractivité du réseau !**

**construction  
en tranchée  
évolutive**



La combinaison des deux projets de transport a pour conséquences d'alourdir leurs coûts respectifs : plus de stations que prévu pour Grand Paris et un réseau plus long pour Arc Express.

Pour pouvoir couvrir ces nouveaux besoins financiers, des économies peuvent être trouvées dans le projet en grande couronne en n'enterrant pas systématiquement le réseau : à quoi peut servir de disposer d'un métro souterrain sur le plateau de Saclay ?

De nombreuses lignes du RER sont réalisées en tranchée dans les secteurs non urbanisés entre pôles.

**La proposition 8** est de réaliser ces tronçons en aérien dans un 1<sup>er</sup> temps, qui pourront être recouverts à l'avenir au fur et à mesure de l'extension urbaine de ces zones agricoles.