

Débat public du grand Paris et du projet Arc Express

Interconnexions délicates sur l'arc Ouest !!

Développer des techniques de liaisons hectométriques ??

Les études de tracé dans l'immédiat sud-ouest de Paris (Issy-le-Moulineaux/La-Défense) font apparaître une absence de choix qui illustre notamment une concentration de difficultés techniques dans cette zone. J'ai précédemment établi deux contributions interfèrent avec celles-ci, l'une du 23/01 détaillait l'aspect "cul de sac" du méandre de seine de Boulogne Billancourt pour les trajets en provenance de Paris et en direction du Sud-Ouest (Velizy, Saclay), et l'autre du 28/01, les enjeux croisés de commodité et/ou de prestige des infrastructures de transport; des gares notamment.

Le passage des transports en communs dans cette zone présente des difficultés qui ne sont nullement apparentes sur les vues en plan, du dossier de consultation. En vue aérienne on note en effet un grand nombre d'infrastructure relativement proches les unes des autres (metro 9 et 10, tram T2, Transilien L, U, N, RER C, futur arc Ouest), mais ces infrastructures ne peuvent pas actuellement fonctionner en réseau du fait de la géographie locale. Les interconnexions courtes sur vue en plan sont en réalité très lentes et malcommodes, donc inefficaces et peu utilisées.

Un bon exemple est le pont de St Cloud. Le terminus du métro ligne 9 est techniquement bloqué, coté rive gauche, bien avant la rive de la seine. Le tram T2 circule difficilement dans une tête de pont complexe côté rive droite, tandis que les lignes SNCF de St Cloud circulent à mi-pente d'un coteau escarpé au delà de la rive droite. Entre ces points la marche à pied dépasse largement le quart d'heure, et le bus freinés par les embouteillage et l'échangeur du pont (accès A13 depuis les quais des deux rives...) ne sont guère plus rapide et représentent une rupture de charge avec attente.

Nul ne sait où et à quel niveau pourrait passer l'arc Ouest (la seine et navigable et peut difficilement être amputé d'une part de sa largeur par un viaduc aérien parallèle au cours. Le passage en rive buterait sur les échangeurs de tête de pont (pont de billancourt, puis de Sèvres ,puis de St Cloud, avant celui de Suresne ...). Le passage en souterrain devrait passer sous les metros et la Seine, donc en nappe phréatique active, et serait beaucoup plus bas que les lignes transilien de la gare de St Cloud.

Un schéma similaire se trouve au sud du pont de Sèvres, en pleine zone de développement intense (rénovation de l'occupation des anciens terrains Renault), avec la ligne de metro n°9, et un transilien (et ligen SNCF) carrément en sommet de colline, sur le plateau (Gare de Meudon-Bellevue ou Sèvres rive-gauche), avec en plus une île (dont le développement est engagé) à desservir.

L'activation de ces interconnexions, bien moins coûteuses que la réalisation immédiate de nouvelles infrastructures, me semble nécessiter une recherche technique poussée des moyens de transport continu ou quasi-continu hectométriques (tapis roulants, escalators, mais aussi transports par câble, aériens ou souterrains). Ces derniers ne semblent pas avoir trouvé en région parisienne de lobbyistes capable de contrebalancer ceux du matériel ferroviaire; ils me semblent pourtant avoir des atouts importants dans un site comme celui du méandre Boulonnais.

Les transports par câbles (télécabines...) sont pourtant capables d'atteindre des débits du même ordre que le tram; ils se jouent à faible prix et nuisance, des traversées fluviales, des fortes dénivellation, et je présume qu'avec les progrès des matériaux composites de la dernière décennie on peut carrosser efficacement (point de vue sonore et esthétique) les têtes de pylones, et même créer des conduits aériens légers les isolant efficacement, à faible prix de l'environnement urbain. Le transport des poussettes et chaises roulantes reste aisé en liaison directe point à point (au besoin avec quai

d'embarquement spécial et insertion de cabines spécifiques), et seule la gestion des priorités en station intermédiaire me semble pouvoir être délicate (tout comme dans les bus), ou nécessiter un complément d'infrastructure de coût non négligeable.

Le raccordement Villejuif/La-Défense via Issy-les-Moulineaux, aux infrastructures rapides, qualifié de non prioritaire par Arc-Express, me semble nécessiter, (et pouvoir bénéficier à court délai et à coût relativement réduit) de ses interconnexions potentielles.

Une solution composite et progressive peut être envisagée, mais elle est peu compatible avec les grands effets d'annonce, car les premières étapes oh combien nécessaires dès maintenant, visent à palier aux difficultés concrètes des liaisons domicile travail anonymes.

L'amélioration pourrait s'articuler en plusieurs projets complémentaires :

- Un passage du tram T2 en métro automatique, permettant d'accroître notablement le débit, la vitesse et le confort de la ligne, au prix de la suppression des derniers passages à niveau, d'une expérimentation du futur matériel roulant automatique et de l'aménagement des quais. Ce super T2, un peu moins efficace que le metro arc-express, permettrait d'attendre la réalisation de l'infrastructure rapide et d'y conserver un espacement de station suffisant.
- La mise en place de transports hectométriques modernes assurant les traversées de Seine, puis l'escalade des coteaux de rive gauche, et autant que possible un peu de diffusion dans les nouveaux quartiers de l'île Seguin et du trapèze de Boulogne-Sud. Les interconnexions virtuelles prévisible sur plan deviendraient réalités.
- La planification d'une branche de liaison rapide souterraine à profondeur notable (sous les métros) assurant le transfert au maillage de réseau rapide régional (stations express du maillage régional relativement espacées), et la réservation rapide de ses emprises d'interconnexions avec les infrastructures antérieures à faible profondeur ou en surface.
- Pour le raccordement de ce futur réseau rapide aux infrastructures existantes, on devrait envisager la diffusion des interconnexions sur plusieurs stations plutôt que leur concentration sur des macro-stations monstrueuses qui ne sont en réalité envisageables que dans le cadre d'interconnexion entre infrastructures nouvelles. Ainsi, moyennant la mise en place de transports hectométriques appropriés, la future station d'infrastructure rapide du Pont de Sèvres pourrait-elle probablement être mise en interconnexion à la fois avec Metro-9 Pont de Sèvres et Metro-9 Billancourt, avec T2 Brezillon et T2 Pont de Sèvres, ainsi qu'avec Sèvres Rive-Gauche et/ou Meudon-Bellevue, évitant la saturation des quais des anciennes infrastructures à chaque déversement de passagers. La future station de St Cloud/Suresnes pourrait probablement s'appuyer elle aussi sur des interconnexion multi-station aux infrastructures existantes, et comporter des voies de diffusion hectométriques (camping de Boulogne, Transiliens, T2..).
- Pour les habitants de Paris-ouest et Boulogne il restera à s'assurer que le transport en commun vers Saclay pourra être efficacement assuré. Une interconnexion élaborée entre l'arc rapide sud-ouest et un RER C amélioré, selon le même principe de métro automatique que le superT2 serait probablement la solution.
- Pour la desserte du parc d'activité de Velizy-Villacoublay depuis le pont de Sèvres, je ne vois pas d'alternative à une meilleure organisation des bus qu'un transport par câble à longue distance, donc notablement plus lourd que les portions quasi-hectométriques envisagées dans le cadre des interconnexions diffuses..