

10 JANVIER 2011

COMPTE-RENDU DE LA REUNION DE PROXIMITE DE BOULOGNE-BILLANCOURT

Type de réunion :	Réunion de proximité
Date de la réunion :	10 janvier 2011
Lieu de la réunion :	Boulogne-Billancourt

Introduction et rappel du cadre législatif

Pierre-Christophe BAGUET, maire de Boulogne-Billancourt, accueille l'ensemble des participants à cette réunion de proximité organisée par la Commission Particulière du Débat Public sur le réseau de transport du Grand Paris. L'époque est à la concertation. Les grands projets de ce type ne se traitent plus dans le secret et il se félicite que le débat puisse, dorénavant, avoir lieu sur la place publique. 15 000 personnes ont d'ores et déjà participé physiquement aux différentes réunions organisées depuis le mois d'octobre. Pierre-Christophe BAGUET espère que cette soirée sera à la fois constructive et enrichissante.

François LEBLOND, Président de la CPDP, rappelle les objectifs et les fondements législatifs du débat public, avant de céder la parole au maître d'ouvrage.

Présentation du projet « Réseau de transport public du Grand Paris » par la SGP

Isabelle Rivière membre de la SGP, se propose de présenter les principales caractéristiques du métro Grand Paris. Elle rappelle qu'à Paris, 63 % des déplacements internes à la ville se font par les transports en commun. Aussitôt passé le périphérique, ce taux descend à 23 % pour les déplacements internes à la petite couronne et s'effondre à 10 % en grande couronne. En zone dense, le département des Hauts-de-Seine est bien desservi et 45 % des déplacements se font en transports en commun. Cependant pour répondre aux défis du département, les infrastructures actuelles ne correspondent plus aux attentes des populations.

D'une manière générale, les déplacements en transport en commun de banlieue à banlieue sont difficiles parce que toutes les lignes de RER et de métro convergent vers la capitale. Ceci oblige beaucoup des voyageurs à passer par Paris pour effectuer leur trajet de banlieue à banlieue. Ce phénomène contribue à la saturation du réseau existant et les voyageurs qui empruntent la ligne du tramway T2 chaque matin vivent ces difficultés au quotidien. Il faut savoir que 10 % des utilisateurs des transports en commun sont obligés de passer par Paris pour aller d'une banlieue à une autre. Comment s'étonner alors que 80 % de ces déplacements s'effectuent en voiture et que les voiries des Hauts-de-Seine soient saturées ?

Le métro du Grand Paris est un réseau souterrain, composé de 3 lignes automatiques, dont 2 en rocade (rouge et verte) et une nord-sud (bleue) desservant le centre de Paris. Il est composé de 155 km d'infrastructures (dont 87 % de rocade) et de 40 gares nouvelles conçues comme des espaces de vie au service des voyageurs. Ce réseau permettra de répondre, d'une part, aux besoins des Franciliens pour leurs déplacements de banlieue à banlieue et, d'autre part, d'assurer une liaison fiable entre les aéroports, les gares TGV, La Défense et les pôles de recherche et d'enseignement. Ce réseau en rocade répond à la fois aux besoins des populations et des entreprises qui ont besoin d'un système de transport fiable, rapide et efficace.

Le réseau Grand Paris transportera 2 millions de voyageurs à sa mise en service pour aboutir, à terme, à 3 millions de voyages jour. La vitesse commerciale moyenne sera de 65 km/h, compte tenu des temps d'arrêt en gare. Les automatismes permettront d'adapter l'intervalle entre 2 trains en fonction de l'affluence, avec un intervalle de 85 secondes entre 2 trains aux heures de pointe.

Isabelle Rivière propose d'étudier le tracé du futur métro, ligne par ligne :

- La ligne rouge est une nécessité pour les Alto-Séquanais. D'une longueur de 60 km, cette ligne en rocade dessert 23 gares, dont 12 dans les Hauts-de-Seine, et permettra d'accueillir jusqu'à 800 000 voyageurs par jour dès sa mise en service. La ligne rouge est en correspondance avec 4 lignes de métro en terminus (les lignes 1, 4, 9 et 13), avec deux lignes du réseau francilien, le tramway T2 et le futur tramway T6. À l'Est, elle offre une liaison rapide pour accéder aux bassins d'emplois du Bourget, Roissy, de Pleyel et de Marne-la-Vallée. Au sud, elle reprend intégralement le tracé porté par l'association Orbival. Elle met en relation l'Est parisien et les secteurs denses de la rive gauche de la Seine.
- La ligne verte est une rocade de 75 km desservant 16 gares. Du nord au sud, elle dessert Roissy, le Parc des expositions de Villepinte et l'aéroport du Bourget. Elle dessert ensuite Le

CPDP RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Bourget, Le Blanc-Mesnil, Saint-Denis, Gennevilliers, le secteur de Nanterre-La Défense et les nouveaux quartiers de Rueil-Malmaison. Elle offre un nouveau maillage avec le RER C, à Versailles, et les futures gares TGV de Saint-Denis Pleyel et La Défense. Elle va également irriguer le plateau de Saclay. Au sud, elle se connecte sur le pôle de Massy, où elle fait la jonction avec les RER B et C et avec les lignes TGV. Elle contribue enfin à la desserte en transport en commun de la plateforme d'Orly.

- La ligne bleue est la ligne 14 prolongée au nord et au sud. Elle dessert 22 gares, dont 13 gares nouvelles et assurera une liaison stratégique entre les trois plateformes aéroportuaires de Roissy, Le Bourget et Orly, ainsi qu'entre plusieurs gares TGV (gare de Roissy et gare de Lyon) et les futures gares TGV à Saint-Denis-Pleyel et Orly. Elle conforte ainsi la dimension internationale de la région Capitale, facilite les échanges au sein de notre agglomération et sera en correspondance avec le réseau existant (métro, RER, Transilien). Sa longueur est de 50 km, dont 9 km correspondent à la ligne 14 actuelle. Elle a notamment un tronç commun avec la ligne verte entre Saint-Denis-Pleyel et Roissy.

Isabelle Rivière fait ensuite un point spécifique sur le sud des Hauts-de-Seine. Il est à noter que si la ligne rouge prévoit une gare au Pont de Sèvres (en connexion avec le terminus de la ligne 9 du métro et la gare routière), une variante est prévue au niveau de l'Île Seguin. Cette variante dépend des projets qui seront réalisés dans cette zone.

Boulogne-Billancourt fait partie de la communauté d'agglomérations de Grand Paris Seine Ouest (GPSO). Née de la fusion des communautés d'agglomérations Val-de-Seine et Arc-de-Seine, GPSO est aujourd'hui – avec 300 000 habitants, 160 000 emplois et 20 000 entreprises – la 2^e communauté d'agglomération d'Ile-de-France. Elle s'impose d'ores et déjà comme une grande puissance économique d'une importance équivalente au quartier d'affaires de La Défense. Elle regroupe les communes d'Issy-les-Moulineaux, Vanves, Chaville, Ville-d'Avray, Meudon et Boulogne-Billancourt. Le réseau de transport est composé de 24 gares. GPSO, autorité organisatrice de proximité depuis juillet 2010, exerce, pour le compte du STIF, la compétence-transport sur les 5 services urbains d'agglomération.

Avec une population estimée à 113 000 habitants, Boulogne-Billancourt est la ville la plus peuplée du département et se place au 34^e rang des villes les plus peuplées de France. Pour développer le tissu économique et social particulièrement riche, la ville est organisée en 6 quartiers : Parchamp - Albert Kahn ; Silly-Gallieni ; Billancourt - Rives de Seine ; République - Point du jour ; Centre-ville ; enfin Prince-Marmottan. Aujourd'hui, avec 12 000 entreprises, Boulogne-Billancourt constitue le premier parc d'activités d'Ile-de-France (après Paris) et accueille 30 % des sièges sociaux des grandes entreprises dans les Hauts-de-Seine. La ville est, également, extrêmement prisée par les plus petites sociétés, les commerces et les artisans. Ainsi, 9 entreprises sur 10 sont des PME de moins de 250 salariés.

Boulogne-Billancourt est une ville dynamique. La rénovation du quartier du Pont de Sèvres en est l'illustration. L'objectif est d'ouvrir cette zone sur le nouveau quartier de ville « Billancourt - Rives de Seine ». Et comment ne pas évoquer l'Île Seguin qui, avec 4 millions de visiteurs attendus par an, est vouée à devenir un pôle culturel majeur ?

La ville de Boulogne-Billancourt bénéficie d'un réseau de transport dense. Deux lignes de métro (9 et 10) irriguent le territoire en direction de Paris. Sur la rive gauche, deux stations de tramway T2 assurent une liaison avec le quartier d'affaires de La Défense, au nord-ouest, et au Parc d'Expositions de la Porte de Versailles, au sud. Enfin, 26 lignes de bus permettent des déplacements de proximité. L'implantation d'une future gare Grand Paris, dans le secteur du Pont de Sèvres, en connexion avec le terminus de la ligne 9 et à proximité du T2, viendra renforcer et compléter le maillage en rocade du réseau de transport. GPSO soutient la réalisation du réseau de transport du Grand Paris et s'est exprimée publiquement au travers d'un cahier d'acteur pour approuver la gare située au Pont de Sèvres. Cette gare devra permettre un accès direct à l'Île Seguin offrant ainsi une accessibilité optimale de ses équipements. La délibération du Conseil régional des Hauts-de-Seine, en date du 17 décembre 2010, va dans le sens des vœux de la communauté d'agglomérations.

Débat avec la salle

- **Questions de proximité. L'implantation de la future gare : l'option « Île Seguin » en débat.**

L'Île Seguin se doit d'être desservie par une gare du métro Grand Paris, elle-même connectée au réseau de transport existant. C'est l'un des principaux objets du débat de ce soir. **Jean-Pierre Fourcade**, Sénateur des Hauts-de-Seine, regrette qu'Isabelle Rivière ait omis, dans son exposé, de présenter plus en détail la variante prévue sur l'île Seguin. Sa présentation portait essentiellement sur la gare au Pont de Sèvres. **Isabelle Rivière** convient qu'elle ne s'est pas attardée

sur la variante susmentionnée. La Société du Grand Paris a été conduite, sur cette question, à travailler très en amont avec les élus du GPSO et il a été décidé d'axer la présentation sur une station nommée « Pont de Sèvres - Île Seguin », une liaison étant prévue pour desservir les deux zones. Il est à noter que les études réalisées ont démontré qu'il serait difficile, d'un point de vue technique, d'implanter une gare sur l'Île Seguin. De surcroît, il ne faut pas oublier qu'une gare au Pont de Sèvres permettrait un maillage avec la ligne 9 du métro.

S'il ne minimise pas les difficultés techniques évoquées, André Moine, directeur général délégué de SAEM Val de Seine, n'en demeure pas moins persuadé qu'une sortie spécifique sur l'Île Seguin constitue un avantage considérable pour la desserte de cette opération qui est vouée à recevoir un grand nombre de visiteurs.

S'agissant justement du nombre de visiteurs prévus, **Isabelle Rivière** est persuadée que l'implantation d'une gare sur l'Île ne permettra pas de fluidifier l'arrivée des visiteurs. La création d'une gare plus déportée permettra de mieux gérer les flux. Cela étant dit, Isabelle Rivière tient à rappeler que rien n'a été décidé ; auquel cas ce débat public n'aurait pas été organisé.

Enfin, **Judith Shan**, conseillère municipale de Boulogne-Billancourt, se demande s'il ne serait pas préférable de créer deux gares sur le territoire. Une première gare au Pont de Sèvres (ou éventuellement sur l'Île Seguin) et une seconde gare au rond-point Rhin et Danube, ce qui permettrait un maillage avec la ligne 10. **Isabelle Rivière** comprend bien les attentes des Boulonnais. Le réseau du Grand Paris comprendra une cinquantaine de gares et il s'avérera extrêmement complexe et coûteux d'implanter des gares supplémentaires. De surcroît, il ne faut pas oublier que l'une des caractéristiques fondamentales du réseau Grand Paris est la vitesse. Certes, nombreux sont ceux qui souhaitent multiplier les gares sur les réseaux pour s'assurer que la majorité des habitants puissent en profiter directement. Or, l'efficacité d'un réseau repose également sur la rapidité et le réseau du Grand Paris est plus proche d'un mode RER que d'un mode « métro classique ».

Au-delà du choix final de l'emplacement de la future gare, **Philippe Berrée**, habitant de Boulogne-Billancourt, est surpris par le tracé de la future ligne rouge qui semble se superposer avec le T2. De même, **Hélène Sadier**, habitante de Boulogne-Billancourt, fait remarquer que les Boulonnais bénéficient déjà, grâce au Tramway, d'un transport efficace et fiable vers La Défense. **Isabelle Rivière** tient à rappeler que les objectifs ou les fonctionnalités des deux lignes sont différents. La T2 permet une desserte très fine des territoires. Le réseau du Grand Paris mise sur une vitesse commerciale et sur des fréquences de passage élevées et prévoit des capacités (en matière du nombre d'utilisateurs) largement supérieures. De surcroît, nombreux sont ceux qui affirment aujourd'hui que le T2 doit être « désaturé ». Enfin, la desserte de La Défense (que le réseau du Grand Paris permettra de rejoindre depuis Boulogne-Billancourt en 8 minutes) répond aux attentes exprimées par les acteurs économiques et des habitants. Cela étant dit, le réseau du Grand Paris n'a pas pour unique objectif de rapprocher les zones d'habitation des Boulonnais des zones d'emplois, mais a également pour vocation de desservir – au-delà de Boulogne-Billancourt – la partie sud du département.

➤ **Le cas spécifique de La Défense.**

Sandy Vétillart, conseillère municipale GPSO, insiste sur le poids économique du territoire communautaire. Or force est de constater que le T2 est aujourd'hui saturé. Les quais de Seine sont impraticables. Les liaisons vers les aéroports ou vers La Défense, et notamment vers la Grande Arche, sont à ce titre, primordiales. **Isabelle Rivière** en convient. C'est d'ailleurs pour cette raison que le réseau du Grand Paris propose l'implantation sur le secteur de La Défense de deux gares. Lesquelles deux gares permettront de desservir à la fois le quartier d'affaires historique et les territoires en devenir, situés derrière l'Arche.

Marc Véron, Président du directoire de la SGP, fait part des inquiétudes – exprimées notamment par le Conseil Général des Hauts-de-Seine – concernant le mode de fonctionnement prévu entre l'ensemble des moyens de desserte de La Défense, que ce soient les moyens actuels (RER A, Ligne 1 du métro, Tramway) ou futurs. Ces inquiétudes sont justifiées et c'est la raison pour laquelle il a été proposé de mettre en place un groupe projet intégré qui réunisse la totalité des maîtres d'ouvrage et des opérateurs concernés sur ce territoire. L'objectif est de s'assurer que l'ensemble des gares soit envisagé de manière unique et que le mode de gestion des flux soit pensé, dès l'amont, de façon unitaire.

➤ **La gestion et la rénovation du réseau existant.**

Agnès Banche, conseillère municipale de Boulogne-Billancourt, veut s'assurer que, compte tenu des coûts envisagés, les réseaux rayonnants au Grand Paris ne seront pas laissés à l'abandon jusqu'en 2023. De même, **Jean-Louis Tourlière**, Boulogne Environnement, évoque plus spécifiquement la croissance importante de la population sur Boulogne-Billancourt, croissance qui exige que l'on étudie dès aujourd'hui la rénovation des dessertes existantes, voire la mise en place de nouvelles dessertes. **Isabelle Rivière** invite les participants à ce débat à poser leurs questions aux représentants du GPSO. Sachant qu'il lui semble qu'ils y ont déjà partiellement répondu. À ce titre, elle évoque le projet d'aménagement de la ligne 389. De même, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) a également fait l'objet d'adaptations pour répondre aux attentes des habitants des nouveaux quartiers.

Jean-Louis Stauffert, représentant de la RATP, confirme les propos tenus précédemment. Une étude est effectivement en cours sur l'évolution de la ligne 389. Des études sont également menées sur un schéma dévolution progressive autour d'un BHNS. Cela étant dit, si RATP se veut force de proposition sur l'ensemble de ces projets et met son expertise au service des collectivités, les décisions et les financements sont de la responsabilité du STIF et des différentes collectivités publiques qui portent les projets. S'agissant plus particulièrement du BHNS, **Jean-Louis Stauffert** tient à préciser qu'il est prévu, dans un premier temps, de desservir le « Trapèze » avec des bus traditionnels. L'objectif étant de muter progressivement cette future ligne entre Meudon et la place Marcel Sembat en Tramway. Toute la difficulté sera d'intégrer ce nouveau mode de transport dans les parties denses de Boulogne-Billancourt.

Martine Vasseur, habitante de Boulogne-Billancourt, profite de l'occasion pour interroger le représentant de la RATP sur un éventuel projet de rénovation de la ligne 9 du métro. **Jean-Louis Stauffert** évoque un programme d'acquisition de matériels roulants nouveaux, lequel programme devrait démarrer en avril 2013. Il tient à préciser que toute décision en la matière est prise en concertation avec le STIF.

➤ **Questions plus techniques**

Jérôme Fleury, habitant de Boulogne Billancourt, souhaite savoir si le futur métro circulera 24 heures/24. **Marc Véron** lui répond que ce principe a été étudié. Or, il rappelle que les exigences de maintenance doivent être prises en compte. Les infrastructures du futur métro seront fortement sollicitées et les seules plages horaires disponibles pour réaliser cette maintenance sont situées pendant la nuit. Ainsi, l'idée d'exploiter ce réseau 24 heures/24 est exclue.

Plusieurs intervenants s'inquiètent des éventuelles nuisances pour les habitants – en termes de bruit ou de vibrations – qui pourraient survenir. Sur ces questions, **Isabelle Rivière** tient à rappeler que le métro automatique du Grand Paris sera principalement souterrain, ce qui facilitera son implantation dans un tissu urbain déjà très dense ou en pleine densification. Les gares seront implantées à 20 ou 30 mètres sous terre ce qui devrait réduire les incidences sur la qualité de vie des habitants.

François Leblond clôt la séance. Il remercie l'ensemble des participants à ce débat.