



Les équipements structurants majeurs en matière de transports

Le SDRIF de 1994 a surestimé l'évolution des déplacements motorisés et a mal anticipé le changement de nature des flux. Ainsi, sur la période 1991-2001 :

- les déplacements en transports en commun ont progressé de plus de 15% ; la marche a progressé de 7,5% ; le trafic mécanisé ne progresse que de 1% par an (0,7% pour l'automobile) alors que le SDRIF projetait une progression du double ;
- l'augmentation des besoins de déplacement de banlieue à banlieue s'est affirmée ;
- les motifs de déplacement pour activités privées sont devenus majoritaires par rapport aux déplacements domicile-travail (les circuits sont plus diffus et les distances parcourues plus importantes) ;
- l'évolution des temps sociaux réclament des plages horaires plus larges (35 heures, horaires variables et flexibles, travail de nuit) pour un public mobile plus longtemps dans son cursus de vie (augmentation de la mobilité des 60-75 ans)...
- les impératifs économiques et de

production dictent des exigences nouvelles d'organisation des livraisons qui se font plus denses et plus diversifiées (« zéro stock », livraison à domicile, plages horaires des enlèvements et des livraisons sur les lieux de production ou de stockage très amples...)

Le SDRIF a, en revanche, sous-estimé la capacité de la banlieue à s'organiser en véritables bassins de vie comme en témoigne l'augmentation d'un grand nombre de déplacements dans ces périmètres. Par ailleurs, le SDRIF n'a pas intégré que le territoire francilien s'est doté de polarités qui sont aussi utilisées à des échelles très larges faisant émerger un système de multicentralités qui « complètent » le bassin de vie de divers centres « satellites » (centres commerciaux régionaux, bases de loisirs, sites d'arts et d'histoires, multiplexes de cinéma, etc.).

Par ailleurs, le SDRIF de 1994 apparaît, en 2005, en grand décalage avec plusieurs impératifs de développement durable :

- les objectifs de la loi sur l'air (qui est apparue fin 1996) ne sont pas intégrés ;
- les réductions nécessaires des consommations énergétiques ;
- la réduction des nuisances sonores ;
- les coupures physiques qui segmentent les territoires urbains et les séparent des espaces naturels ;
- l'absence de développement des modes de transports de fret et de marchandises par le réseau ferré et par transport fluvial (le transport par route, hors transit, représente 90% du tonnage du transport de marchandises pour 5% à égalité pour le fer et le fleuve).

Et si l'objectif de voir se développer la part des transports collectifs était bien inscrit dans le SDRIF, le principal obstacle qui s'est opposé à la démarche a été la disproportion entre les objectifs annoncés et les moyens disponibles. Il a fallu attendre l'achèvement de MÉTÉOR et de EOLE pour que les contrats de plan Etat/Région puissent envisager d'autres investissements.



L'enjeu pour le futur SDRIF est de favoriser des réseaux de transport qui prennent acte de l'évolution des modes de vie des franciliens mais aussi de ce qu'est devenu le territoire avec ses nouvelles zones d'habitat et les types d'activités qui s'y déploient. Pour la petite couronne de Paris et plus particulièrement pour les Hauts-de-Seine (sachant que beaucoup de projets, comme les rocades, nécessitent une compatibilité avec les départements voisins), il s'agira :

☐ En ce qui concerne les transports en commun (voir carte p.52) :

- de créer pour les communes les plus proches de Paris, un système de desserte en transports en commun correspondant aux besoins d'une zone dense du type de celle qui caractérise Paris-intra muros. Pour cela, il est nécessaire de réaliser rapidement les prolongations radiales des lignes de métro (ligne 4 jusqu'à Bagneux, ligne 12 à Issy-les-Moulineaux, ligne 13 jusqu'au Port de Gennevilliers).
- La desserte en rocade, reliant entre elles les stations issues de ces prolongations, constitue la plus-value de ces réalisations en permettant des interconnexions privilégiant à la fois l'accès vers Paris mais aussi les dessertes de banlieue à banlieue.
- Il s'agit de créer des lignes nouvelles organisant des liaisons efficaces en directions des pôles et de pôles à pôles (les pôles d'emplois et de commerces entre eux et par rapport aux gares TGV et aux aéroports) ;
- Il semble également nécessaire d'adapter ou de renforcer le réseau existant lorsque celui-ci remplit imparfaitement sa fonction de desserte de bassin de vie et de zones d'emplois...

☐ En ce qui concerne le réseau routier (voir carte p.57):

- de finir le bouclage de l'A86 et de lui donner le gabarit suffisant dans sa partie nord (2 fois 3 voies) et de créer une branche ouverte aux Poids lourds ;

- de limiter les nuisances sonores provenant des voies à fort trafic qui passent à proximité des zones d'habitation (dénivellation et couverture de la RN13 et protections phoniques à Colombes, Gennevilliers, Antony) ;
- d'améliorer les caractéristiques et l'insertion urbaine des voies départementales de transit dans l'esprit des attendus du Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (RN 314, RN315, RN 20, RN 192, RN 13, RN 190, RN 10, RD 7, RD 1, RD 985, RD 907).

☐ En ce qui concerne le transport fluvial (voir carte p 68.) :

- La Seine a un rôle à jouer en matière de transport de passagers. Le transport fluvial de type bateau-bus pourrait être développé sur la Seine pour des trajets non liés aux migrations domicile-travail mais pour des motifs plus orientés vers les loisirs et le tourisme...
- Les ports sur la Seine comme les plateformes multimodales doivent pouvoir garder leur vocation et se développer. Le fret et le transport des matériaux en adéquation avec les attendus de l'Agenda 21 local (Agenda 92) (limitation du trafic de poids lourds) pourraient être développés par ce moyen le long de la Seine. L'ouverture de « Port 2000 » au Havre en 2005 est susceptible de générer un trafic fluvial international accru vers l'Ile-de-France.

Apporter des réponses à ces enjeux nécessite de trancher un certain nombre de débats. Ainsi, les prolongements de lignes de métro (M4, M12 et M13) et les aménagements de nouvelles lignes de tramway comme le prolongement de celles qui existent tendent à démultiplier les dessertes et à resserrer la maille de l'offre de transport collectif dans les Hauts-de-Seine. Il semble qu'aujourd'hui, du fait des moyens dégagés par les Contrats de Plan, une « rocade » soit en voie de bouclage (T2) et qu'une seconde se dessine (T1) tandis que des liaisons radiales internes au département ou avec les départements voisins se développent (T8). On peut se demander d'ores et déjà, au vu de la surcharge de certaines lignes



existantes si ces réponses sont suffisantes et si elles ne doivent pas être complétées par un réseau souterrain et/ou par d'autres solutions intermodales. Plusieurs pistes existent :

❶ **Rocade de transports en commun de première couronne** (rocade souterraine prévue pour desservir la couronne parisienne la plus dense) qui devra être pensée en fonction :

- de l'objectif : améliorer la desserte des zones denses ou préparer l'urbanisation de secteurs moins denses afin de les densifier (ce qui pose la question de l'« orbite » de ce réseau et de sa complémentarité avec les lignes de tramway existantes et à venir à court terme).
- des contraintes pour développer les réseaux en site propre dans les secteurs anciens des villes (largeur de voirie insuffisante pour les TCSP, les liaisons douces et la voiture) ;
- de la volonté de relier plus directement La Défense au pôle de Roissy ;

❷ Un certain nombre **d'adaptations et de renforcement du réseau actuel** qui nécessitent de considérer que les investissements lourds (tels que ceux du projet de rocade de transports en commun) ne doivent pas se faire au détriment de la modernisation et de l'adaptation du réseau existant, mais aussi de sa gestion, ni même au détriment de la recherche de son optimisation au moyen d'intermodalités. Parmi ces adaptations et cette optimisation figurerait :

- la liaison de la Défense avec Saint-Lazare et EOLE ;
- le dédoublement de la desserte des deux branches de la ligne 13 avec la création d'une ligne 13bis vers Saint-Denis Université permettant d'optimiser la desserte d'Asnières-Gennevilliers avec des fréquences plus fortes à partir de Saint-Lazare ;
- l'amélioration de la liaison avec Orly dans le prolongement de la connexion OrlyVal/RER B pour les secteurs en développement du Sud du département ;
- le transport en site propre qui va traverser les terrains Renault en se reliant au T2, dont le schéma de principe a déjà été

approuvé par la Comité directeur du STIF en juin 2005.

Le terme du nouveau SDRIF (à l'horizon 2025) autorise à une certaine ambition qui permettrait d'envisager que l'ensemble des projets soient menés successivement (optimisation de l'existant et développement de nouvelles infrastructures).

De ce fait le projet de rocade de transports en commun pourrait avoir cette fonction de fédérer l'ensemble des projets de transports du département. Un tracé « optimal » lui permettrait ainsi d'être dans une logique de cohésion territoriale (voir carte page 52) à la fois le support de développement et le renfort en desserte dans les secteurs les plus denses :

- de Bourg-la-Reine (en interconnexion avec la ligne B du RER et OrlyVal) pour relier Clamart, Issy-les-Moulineaux, Boulogne, Rueil-Malmaison vers La Défense.
- de La Défense vers la Plaine Saint-Denis et le Stade de France puis par interconnexion via la ligne B du RER vers l'aéroport de Roissy.

La desserte ferroviaire entre La Défense et l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle par le nord du département en contournant Paris est une variante qui mérite d'être étudiée.

Par ailleurs, le projet de développer un important pôle d'interconnexion TRAM/SNCF/RER/ à proximité de la Défense « Saint-Lazare 2 » sur un mode Châtelet-Les Halles permettrait de donner une autre dimension au projet de rocade de transports en commun qui viendrait s'y connecter.

Trancher dans ces débats réclame de « positionner » - en les hiérarchisant - tous les projets visant à améliorer ou densifier les réseaux de transport en s'interrogeant sur leur cohérence avec l'aménagement du territoire en cours et à venir.

Afin d'éviter que le projet de transport soit décalé dans le temps ou qu'il peine à trouver sa place dans l'urbanisation existante, il s'agira au travers du SDRIF

d'intégrer projets urbains et projets de transports et ce, en lien avec les projets des autres départements.

« En matière de transport, une question centrale se pose : comment achever ce qui est entrepris, étant donné les enjeux financiers ? Nous sommes sur le point d'élaborer un nouveau schéma et, quand viendra l'heure de le réviser, certains projets du plan précédent ne seront toujours pas finis. Nombre d'entre eux ont déjà échoué dans le passé en raison d'une ambition démesurée et d'une vision étriquée. Dans cette lignée, il serait judicieux de dresser le bilan de l'ancien SDRIF, de façon à ne pas en répéter les erreurs. En l'occurrence, on voit bien que le SDRIF précédent s'était trompé en matière de transports de banlieue à banlieue, puisqu'il s'était fondé sur une relation banlieue-Paris sans voir apparaître l'émergence de nouvelles centralités. », **Patrick Devedjian**, Député des Hauts-de-Seine, Vice-Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, Président de la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre. Deuxième conférence territoriale du 8 juillet 2005. ■

« Contrairement à Paris où les transports collectifs s'imposent comme une évidence, ou à la Seine-et-Marne où la voiture est reine, les Hauts-de-Seine se trouvent dans un entre-deux, avec 30 % de déplacements en transports en commun et 60 % en voiture. Nous devons donc définir des politiques véritablement différentes, élaborées selon une approche positive, et non opposées ou copiées sur des politiques déjà existantes. Dans cette perspective, deux questions fondamentales se posent. Tout d'abord, choisit-on de desservir principalement les zones déjà denses ou bien les bassins de développement ? En outre, sommes-nous d'accord pour accélérer la densification des zones déjà desservies par les transports ? » **Jean Guillot**, directeur de la DDE du département des Hauts-de-Seine. Deuxième conférence territoriale du 8 juillet 2005. ■