

# Contribution à la révision du SDRIF

## Deuxième conférence territoriale

### Atelier 3 : Transports et déplacements

#### Participants :

*Michèle CANET, Conseillère générale*

*François CANGARDEL, Directeur général adjoint, chargé de l'Aménagement, de la Construction et du Développement, SEM 92*

*François de CHAUMONT, Maire-adjoint aux Transports et à la Circulation, Mairie de Ville d'Avray*

*Sophie DEVEDJIAN, Directeur de cabinet, Mairie d'Antony*

*Nicole GOUETA, Conseiller général, Maire de Colombes*

*Jean GUILLOT, Directeur départemental, DDE*

*Itsyan KRISTOF, Conseil général, Service de l'Urbanisme*

*Michel LAUBIER, Conseiller général, 1<sup>er</sup> Adjoint au Maire de Nanterre*

*Philippe LEROUX-HUGON, Directeur de la SEM Arche*

*Christiane MAME, Maire-adjoint à l'Urbanisme, Mairie de Neuilly-sur-Seine*

*Yves MENEL, Maire-adjoint à la Circulation et aux Transports, Mairie de Garches*

*Jean-Michel PAUMIER, Membre de la Commission Transport et Déplacements, CESR – RATP*

*Dorothee PINEAU, Maire-adjoint à l'Urbanisme, Mairie de Boulogne-Billancourt*

*Martine ROMELOT, Direction des Infrastructures et des Transports, Conseil général*

*Didier TABART, Chargé d'études, Service de l'Aménagement et du Territoire, Conseil général des Yvelines*

*Président : Hervé MARSEILLE, Vice-Président du Conseil général en charge de la Sécurité et de la Prévention, Maire de Meudon*

*Rapporteur : Patrick DEVEDJIAN, Vice-Président du Conseil général en charge de la Voirie, de la Circulation et des Transports, Adjoint au Maire d'Antony.*

*Animateur : Pierre MAYET, Res Publica.*

Hervé MARSEILLE indique que l'objectif de l'atelier est de définir collectivement une position des Hauts-de-Seine, pour contribuer activement à l'élaboration du prochain SDRIF.

Plusieurs pistes de réflexion lui semblent pouvoir guider l'atelier :

- la construction et le prolongement des lignes de transport en commun ;
- l'identification de tous les pôles intermodaux du département ;
- l'ancrage des Hauts-de-Seine aux maillages nationaux et internationaux ;
- la concertation avec Paris sur sa politique de circulation et de stationnement ;
- le développement des circulations douces.

## **I. Transports et déplacements en Hauts-de-Seine : éléments de réflexion**

Didier VANONI souligne les lacunes du SDRIF 1994.

- Il a mal anticipé le changement de nature des flux, avec la montée en puissance des transports en commun par rapport à l'automobile.
- Il a sous-estimé la capacité de la banlieue à s'organiser en bassins de vie et n'a pas mis en place les infrastructures de transport en découlant.
- Il ne respecte pas les objectifs de développement durable en matière de pollution atmosphérique, de réduction des consommations d'énergie et de nuisances sonores.
- Il n'a pas pris en compte le sous-dimensionnement de certaines infrastructures.

En termes de déplacements, il est aujourd'hui très difficile de faire passer des transports en commun dans le tissu très urbanisé. Si certains projets routiers du SDRIF 1994 ne sont pas encore terminés, d'autres restent à définir à l'échelle régionale.

Les enjeux fédérateurs pour l'avenir pourraient ainsi être les suivants :

- faciliter l'émergence de nouveaux bassins de vie ;
- développer le transport fluvial de marchandises ;
- renforcer les liaisons avec les départements voisins ;
- favoriser les liaisons douces ;
- mieux gérer les flux automobiles en direction de Paris.

## **II. Débat**

Michel LAUBIER souligne qu'il est nécessaire, avant même d'engager d'autres projets, de déterminer la façon dont les chantiers commencés pourraient être achevés. Il estime également que les problèmes d'enclavement de quartiers engendrés par les infrastructures de transports ne sont pas pris en compte dans le SDRIF. En outre, selon lui, le transport ferroviaire et fluvial de marchandises devrait être mieux mis en valeur. Il rappelle l'importance d'établir une liaison La Défense-Roissy. Enfin, il propose d'améliorer et de multiplier les liaisons douces au niveau régional et de revoir le réseau de bus, qu'il estime trop ancien.

Patrick DEVEIDJIAN est d'accord pour privilégier les projets qui n'ont pas encore été terminés, mais s'interroge sur les problèmes financiers qu'ils engendrent. Il souhaite d'ailleurs dresser un bilan du SDRIF 1994 pour ne pas en répéter les erreurs et considère que le projet ORBITALE devrait plutôt s'inscrire dans un cadre régional que départemental.

Michèle CANET souligne que le maillage interne au département est également important et estime qu'il faut systématiser la construction de murs anti-bruits le long des routes.

Jean-Michel PAUMIER rappelle qu'il est indispensable de valoriser et consolider l'existant pour le rendre plus durable.

Nicole GOUETA estime que le T2 ne tient pas compte du projet urbanistique de Colombes. Suite au doublement de la circulation sur la voie Paris-Ermont, elle souhaite également que des murs anti-bruits soient construits sur sa portion existante. En parallèle, elle souligne que les efforts réalisés pour faciliter la circulation des transports collectifs sont inutiles si la RATP n'augmente pas son trafic. Enfin, elle dénonce les nuisances sonores dues aux lignes aériennes.

Hervé MARSEILLE appelle à une meilleure coordination des projets urbanistiques non-achevés, notamment en termes budgétaires. Il indique également que l'utilisation des bateaux-bus est à l'étude pour les transports des riverains de la Seine.

Pierre MAYET souligne que le PDU actuel ne met pas l'accent sur le développement de l'automobile, alors que ce phénomène nécessite des projets environnementaux cohérents.

Christiane MAME souhaite que l'avenue Charles de Gaulle à Neuilly-sur-Seine soit enfouie.

François CANGARDEL rappelle qu'une des missions de la SEM 92, est justement d'étudier la façon dont l'espace peut être employé autour des voies de tramway.

Sophie DEVEDJIAN souhaite que l'atelier se prononce sur les problèmes de stationnement dans le département.

A cet égard, Hervé MARSEILLE indique que la réflexion doit être menée au niveau régional. Il précise par ailleurs que l'émergence de parcs de rabattement autour des stations de tramway n'est pas favorisée par la loi.

Néanmoins, Martine ROMELLOT précise que le Conseil régional considère que le rabattement n'est efficace que lorsqu'il se trouve en deuxième couronne.

Jean-Michel PAUMIER estime que la construction d'infrastructures doit être associée à une offre de services tout autour, de façon à les rendre attractives.

Yves MENEL s'étonne que le trafic automobile n'ait pratiquement pas augmenté entre 1991 et 2001 : il souhaiterait savoir où ce trafic a augmenté et où il a diminué. De même, il pense qu'il serait bon d'étudier qualitativement les comportements des Alto-Séquanais en termes de déplacements de façon à mieux structurer l'existant.

Patrick DEVEDJIAN trouve léger de faire l'impasse sur l'automobile pour des raisons de pénurie d'énergie. Il rappelle que 70 % des réserves de pétrole connues ne sont pas exploitées et que l'arrivée des voitures bi-modes va réduire largement la consommation d'énergie fossile.

Itsvan KRISTOF considère qu'à partir d'une certaine distance, l'hypothèse d'un meilleur maillage routier et ferroviaire est inévitable.

Pierre MAYET lie la minimisation de la part des déplacements domicile-travail à l'émergence des bassins de vie et propose d'élaborer des politiques départementales pour favoriser leur développement.

Les Hauts-de-Seine ayant leurs spécificités, Jean GUILLOT appelle à élaborer de nouvelles approches, pour lesquelles des choix politiques clairs doivent être exprimés. Il se demande ainsi s'il faut accélérer la densification des zones déjà desservies par les transports.

Dorothee PINEAU met l'accent sur la nécessité d'établir une liaison entre La Défense et les aéroports d'Orly et de Roissy, de façon à développer la compétitivité économique des Hauts-de-Seine.

Malgré la minimisation des trajets domicile-travail, Didier TABART insiste sur la nécessité de coordonner les politiques d'infrastructures au niveau interdépartemental.

Philippe LEROUX-HUGON signale l'importance du développement des deux roues motorisés, qui occasionnent des pollutions atmosphériques et sonores et défient les plans d'urbanisme.

Nicole GOUETA souhaite que la ligne 13 du métro soit prolongée jusqu'à Colombes.

Itsyan KRISTOF indique que le gabarit du réseau viaire n'est pas aussi large qu'à Paris : l'introduction de nouveaux modes de transports tels que le tramway se heurte à de nombreux obstacles concrets.

Patrick DEVEDJIAN indique que la densité des transports parisiens est de toute façon sans équivalente avec celle des Hauts-de-Seine.

Le développement économique des Hauts-de-Seine étant une priorité, François de CHAUMONT estime que la liaison entre La Défense et Roissy et Orly est fondamentale.

Pour conclure, Jean-Michel PAUMIER rappelle que, s'il est indispensable de terminer ce qui a été engagé, il s'agit également de hiérarchiser les propositions.

- au niveau national : les liaisons avec les aéroports et le TGV Normandie ;
- au niveau régional : les liaisons avec les autres départements, notamment à travers ORBITALE ;
- au niveau local : les liaisons au sein des bassins de vie.

Patrick DEVEDJIAN résume les six réflexions qui ressortent de l'atelier :

- faire le bilan du SDRIF précédent ;
- achever ce qui a été entrepris et en déterminer les modes de financements ;
- définir et organiser les relations avec les départements voisins ;
- gérer l'émergence de centralités nouvelles ;
- étudier la mise en place des rocade ;
- anticiper l'impact de la libéralisation des transports et le changement de statut du STIF.