

Transports et mobilité : L'accessibilité des pôles économiques des Hauts-de-Seine

« Il n'est pas de territoire économiquement prospère sans mobilité et donc sans infrastructures de qualité », a précisé **Claude Leroi**, Président de la CCIP Hauts-de-Seine en clôture de la conférence-débat qui a réuni, le 25 juin, des chefs d'entreprises et des acteurs des transports sur les moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des pôles économiques des Hauts-de-Seine.

Depuis les années 2000, le processus de périurbanisation s'est fortement ralenti en Ile-de-France, la croissance des emplois et de la population au sein de la petite couronne surpassant celle de la grande couronne. Parallèlement, les déplacements ne cessent d'augmenter au sein de la zone dense, entraînant une saturation infrastructures routières et ferroviaires.

Dans le cadre de la densification de la petite couronne, dont l'objectif est inscrit dans le SDRIF, l'optimisation des flux devient un enjeu prépondérant pour l'attractivité de la région capitale. Comment reconstruire la ville sur la ville ? Quels schémas de mobilité encourager pour conforter la place de l'Ile-de-France au rang des métropoles internationales ? C'est sur ces sujets que se sont penchés les participants à l'Economie en débat.

Le préfet des Hauts-de-Seine, **Patrick Strzoda**, a ouvert la conférence en rappelant que la compétitivité des territoires passait par un système de mobilité performant, tant dans la desserte interne de ces territoires, que dans leur accessibilité externe, voire internationale.

Selon **Guy Burgel**, fondateur du laboratoire de géographie urbaine à l'Université Paris X Nanterre, les projets à venir devront s'inscrire au sein d'une trame des transports, soutenue par un choix avant tout politique : quelle mobilité souhaitons-nous pour demain ? Reprenant le concept de trame des transports, les intervenants de la première table ronde se sont accordés sur la nécessité de construire un équipement ferré performant et de grande capacité, à l'image du grand 8 préconisé par Christian Blanc ou du projet Arc Express. Reliant les pôles économiques majeurs, cette nouvelle ligne devra s'intégrer dans le réseau actuel, notamment par de nombreuses correspondances avec les stations existantes.

Jean-François Hélas, directeur des projets d'investissement du STIF, précise qu'il faudra choisir entre le renforcement des pôles de correspondances, déjà très concentrés, ou la multiplication de pôles secondaires, ce choix ayant une influence sur le développement économique.

Chaque nouvelle offre de transport étant immédiatement consommée par les usagers, comme le souligne **Yves Ramette**, directeur général adjoint aux transports de la RATP, il s'agira de considérer très en amont les projets à développer en priorité. Selon **François-Régis Orizet**, directeur régional Ile-de-France de RFF, l'idée de trame illustre la notion de réseau et les interactions entre les différentes échelles : le prolongement d'EOLE à l'ouest entraînera non seulement la désaturation du RER A, mais également celle de la gare Saint Lazare, permettant ainsi de redéployer de nouvelles liaisons vers la Normandie, et de créer une liaison de type « métro » entre La Défense et Saint Lazare. Il faudra tirer les leçons des difficultés actuelles, comme le préconise **Daniel Mouranche**, vice-président de l'AUT en charge des Hauts-de-Seine.

Ainsi, l'ensemble des intervenant s'accorde sur la nécessité de limiter la longueur des lignes, la multiplication des ramifications et le groupage des flux, à l'origine des dysfonctionnements accentués par la hausse de la fréquentation de transports en commun.

Depuis les années 2000, cette croissance est plus élevée que celle portant sur les transports individuels, comme le souligne **Alain Méyère**, directeur du département mobilité et transport à l'IAU Ile-de-France, marquant ainsi une rupture par rapport aux décennies précédentes. Le développement des infrastructures routières est fortement limité par l'environnement urbain, comme le souligne **Gérard Sauzet**, directeur de la direction interdépartementale des routes d'Ile-de-France en rappelant que l'objectif d'optimisation des infrastructures prend le pas sur celui du développement des capacités, la seconde table ronde portait sur la place de la voiture dans la ville de demain.

Bruno Marzloff, président-fondateur de l'institut Chronos, signale à ce sujet une évolution importante du rapport à la voiture, avec un basculement d'un usage statutaire, ou patrimonial, vers un usage utilitaire, davantage axé sur le partage (auto-partage, co-voiturage, transport à la demande, etc....). Les utilisateurs sont en attente de réponses pour modifier l'usage de la voiture : les solutions d'intelligence numérique ont leur rôle à jouer pour optimiser la mobilité.

Christian Rousseau, directeur délégué aux transports chez Renault, appuie ce constat : les constructeurs ne doivent plus envisager les véhicules comme un moyen de déplacement isolé, mais comme un élément à intégrer dans un système global de mobilité, dans lequel chaque mode de transport a une place à tenir. Un signe de la prise de conscience croissante de cette évolution vers une logique de services, est l'élargissement constant du périmètre d'acteurs intervenant sur la mobilité.

Outre les opérateurs de transports publics, qui intègrent de plus en plus la notion d'intermodalité, **Vincent Piron**, directeur de la stratégie et des investissements chez Vinci Concessions, témoigne t-il des différents services proposés par son entreprise, comme la plateforme multimodale Mobihway à La Défense. On ne parle plus d'infrastructures routières, mais d'infrastructures de mobilité, comme le souligne **Pierre-Alain Roche**, Directeur général adjoint en charge du Pôle Aménagement du Territoire au Conseil général des Hauts-de-Seine, pour qui chaque type d'infrastructure doit s'adapter aux besoins en mobilité des usagers. Il précise ainsi que le Conseil général privilégie, en liaison avec les maires, le partage des espaces en faveur des usages doux, par le développement de pistes cyclables.

Gérard Sauzet conclue cette table ronde sur un autre symbole de l'évolution des mentalités : le fait de consacrer sur l'autoroute A1 une voie réservée aux bus et aux taxis, privilégiant ainsi une catégorie d'usagers à une autre, s'est fait sans réticences de la part de la population.

Au service des 380 000 entreprises de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, la Chambre de commerce et d'industrie de Paris :

- Représente leurs intérêts auprès des pouvoirs publics
- Accompagne chaque étape de leur développement
- Forme leurs collaborateurs et futurs dirigeants
- Développe les foires, salons et congrès