

TRANSPORTS ET MOBILITÉ :

L'accessibilité des pôles économiques des Hauts-de-Seine

CONSTATS

« Il n'est pas de territoire économiquement prospère sans mobilité ». Cet axiome, rappelé par Claude Leroi, Président de la CCIP Hauts-de-Seine, souligne l'importance des travaux qui se sont tenus, le 25 juin 2009, lors de la huitième édition de « L'Économie en débat ».

Depuis une vingtaine d'années, plusieurs ruptures se sont produites, entraînant de nouveaux besoins de mobilité.

Le processus de péri-urbanisation s'achève, les déplacements augmentent

Depuis le début des années 2000, Paris regagne de la population. Un phénomène démographique qui s'accompagne d'un resserrement de l'activité économique sur la zone dense - désormais la croissance de l'emploi y est supérieure à celle de la grande couronne.

Parallèlement, les déplacements ne cessent d'augmenter : si la croissance démographique en Ile-de-France est de 12%, celle des déplacements est de 60%. Or, selon le sociologue Bruno Marzloff, Président du Groupe Chronos, nous sommes « à la limite de l'élasticité des déplacements demandée aux usagers, de l'élasticité des ressources (chaque jour, la ville grignote 160 hectares sur la campagne) et de l'élasticité budgétaire ».

Les comportements de mobilité évoluent

Cette croissance s'accompagne d'une diversification des motifs de déplacements : pour la première fois depuis 25 ans, les déplacements dédiés aux « affaires personnelles » sont devenus majoritaires par rapport aux déplacements « contraints » (travail, école). Parallèlement, on constate un allongement des heures de pointe, surtout le soir, dû à l'évolution de l'organisation du travail.

¹Résultats de l'enquête globale de transport de 2001



La répartition des déplacements dans l'espace a elle aussi beaucoup évolué : les mobilités de banlieue à banlieue ont fortement augmenté et représentent aujourd'hui 70% de l'ensemble des déplacements.

Autre rupture dans les comportements, l'usage de la voiture augmente désormais moins vite que celui des transports en commun. Entre 1996 et 2005, la fréquentation des transports collectifs a ainsi augmenté de 25%, alors que la hausse moyenne annuelle des déplacements en voiture n'a été que de 1% entre 1991 et 2001¹. Ajoutons que, selon

Bruno Marzloff, le rapport à l'automobile a changé : on s'intéresse aujourd'hui moins à l'expression sociale de la voiture – l'usage patrimonial, voire statutaire, de la voiture se transforme en un usage de service.

Mais, depuis 40 ans, aucun projet d'envergure

Face à ces principaux constats, l'aveu de faiblesse est patent : hormis le RER E, aucun projet d'envergure du type RER des années 70, n'a été engagé depuis 40 ans. Les conséquences sont lourdes : congestion des grandes interconnexions, saturation de nombreux tronçons, exploitation toujours plus complexe des différentes lignes de RER due à leur allongement progressif (187 kilomètres pour la ligne C !). On ne peut nier aujourd'hui que la configuration du réseau est obsolète et ne correspond plus aux besoins des usagers.

Sommaire

Les infrastructures de transport en commun dans les Hauts-de-Seine : défis et enjeux	P2
Les infrastructures routières dans les Hauts-de-Seine : quelle utilisation de la route ?	P3
Accompagner le développement de l'offre de transports	P4

Les infrastructures de transport en commun dans les Hauts-de-Seine : défis et enjeux

Dans les années à venir, l'essentiel du développement de la métropole se réalisera au sein de la première couronne. Les conditions de déplacement étant un élément essentiel de l'attractivité d'un territoire, il est indispensable d'adapter l'offre de transport.

Une vision urbaine et politique globale

Le préfet des Hauts-de-Seine, Patrick Strzoda, rappelle les quatre exigences d'accessibilité d'un territoire : un système performant de transports internes, une irrigation satisfaisante des territoires adjacents, l'accessibilité externe des pôles d'excellence et l'accès à des réseaux de transport internationaux.

Pour y répondre, Guy Burgel, professeur de géographie urbaine à l'Université Paris X, propose d'élaborer une trame des transports, au service d'« objectifs vertueux » : favoriser le développement économique, l'éco-développement (renouveler la ville sur la ville), et promouvoir l'équité sociale par la construction de logements sur du foncier valorisé. Selon lui, si le renforcement de l'accessibilité internationale des grands pôles économiques est nécessaire, il est également indispensable d'accroître le maillage territorial des autres bassins de vie et d'emplois.

À court et moyen terme, améliorer les systèmes existants

C'est le sens des efforts engagés par la RATP, représentée par son directeur général adjoint, Yves Ramette. Un plan d'amélioration très important a été réalisé sur la ligne A du RER : augmentation de la cadence de trains et modernisation du matériel ; résultat, la ligne accueille aujourd'hui un million de voyageurs par jour. Quant au projet d'automatisation de la ligne 1 du métro, c'est « une première mondiale » puisqu'il se fait en travaux de nuit sans arrêter l'exploitation.

Au nom de l'association des usagers des transports d'Ile-de-France, Daniel Mouranche fait état des priorités à l'heure d'optimiser les infrastructures, comme la réduction du temps de parcours (à distinguer de la vitesse commerciale), qui comprend le temps du transport proprement dit, mais aussi le temps pour se rendre à la station, celui de l'attente sur le quai, de l'orientation, etc.

François-Régis Orizet, directeur régional Ile-de-France de RFF² insiste sur le caractère interactif des réseaux. Ainsi, « en prolongeant Eole à l'Ouest, on pense améliorer le transport sur La Défense. Certes, mais cela va aussi désaturer la gare Saint-Lazare et donc permettre de redéployer de nouvelles liaisons vers la Normandie ».

Repenser la gestion des pôles et interconnexions

Cette question alimente un débat de fond au STIF nous dit Jean-François Hélas, directeur des projets d'investissement : « Faut-il privilégier des pôles très



concentrés et complexes, ou multiplier ceux de moindre importance ? ». Et d'évoquer l'exemple de La Défense où se concentrent déjà les lignes du RER A, du métro, du T2, de trains SNCF, de bus, auxquelles viendront s'ajouter Eole et Arc Express. L'emplacement de la future station Eole fera débat ; le site de La Folie à Nanterre privilégierait le développement économique en créant des flux entre La Défense et les Groues, mais limiterait l'effet de désaturation attendu pour le RER A.

À plus long terme, Arc Express ou le Grand Huit

Arc Express est le projet de rocade autour de Paris porté par la RATP et la Région Ile-de-France qui devrait permettre des connexions avec les lignes de métro, de RER, de train et de tramway. Il s'agit essentiellement de construire des corridors, en desservant des secteurs très denses ou comportant des potentialités importantes de développement.

Le projet élaboré par Christian Blanc devrait relier les pôles économiques majeurs. Cette ligne automatique sera plus éloignée de Paris et pourrait être réalisée dans un délai de 10 à 12 ans. Entre ces deux projets, il y a encore débat : si pour Guy Burgel, le Grand huit entraînera des phénomènes de linéarité au détriment d'un maillage plus social des territoires, François-Régis Orizet et Jean-François Hélas constatent que les deux échelles ont un intérêt pour le territoire desservi et que ce sont les interconnexions qui seront réalisées avec le reste du réseau qui demeurent essentielles.

² Réseau Ferré de France

Les infrastructures routières dans les Hauts-de-Seine : quelle utilisation de la route ?

Chaque jour, 4 millions de véhicules empruntent le réseau autoroutier de l'Ile-de-France. Le matin, à l'heure de pointe, 170 kilomètres d'embouteillages en moyenne attendent les automobilistes. Dans le même temps, on observe que le rapport de l'usager à sa voiture a changé : celle-ci serait devenue une composante, parmi d'autres, de la mobilité ?

Optimiser les infrastructures existantes par des aménagements localisés

C'est l'option qui est prise depuis que l'état des routes dépend, non plus de l'équipement, mais du ministère du développement durable. Les aménagements localisés sont désormais privilégiés aux augmentations importantes de la capacité³. Concrètement, nous dit Gérard Sauzet, directeur de la Direction Départementale des Routes de l'Ile-de-France, cela signifie rendre le réseau homogène et identifier les points de dysfonctionnement pour les corriger. Et de citer l'exemple du tronçon commun aux autoroutes A4 et A86 où, au lieu d'engager des travaux extrêmement lourds estimés à plus d'un milliard d'euros, on a réussi par des aménagements localisés à diviser par quatre le temps de congestion et à réduire de 15% la consommation d'essence.

Partager la route

Pour sa part, le Conseil général des Hauts-de-Seine, représenté par Pierre-Alain Roche, en charge des transports, a adopté une vision hiérarchisée des réseaux avec l'objectif de transformer les grandes infrastructures du département « en boulevards urbains apaisés » et de « valoriser les berges de façon à avoir un véritable partage de la route ». C'est ainsi qu'une part des budgets est consacrée aux « circulations douces » qui viennent renforcer l'attractivité des villes. Alain Méyère, de l'IAU⁴ d'Ile-de-France, estime que c'est également le moyen d'inciter les usagers à ne pas utiliser leur voiture pour des déplacements inférieurs à un kilomètre (en rappelant que 40% des trajets sont infra-communaux).

Gérard Sauzet note que le partage de la voirie est une notion aujourd'hui largement acceptée, y compris sur les voies rapides, comme sur l'autoroute A1 vers Roissy où une voie a été réservée aux transports réguliers, ce qui était inconcevable auparavant. « Il s'agit de privilégier, sur une autoroute urbaine, une catégorie d'usagers par rapport à une autre ».

Accompagner les nouveaux comportements de mobilité

« Les études menées ces dernières années révèlent que plus on est mobile, plus on active des modes différents, et moins la part de la voiture est importante », note

Bruno Marzloff. Parallèlement, les utilisateurs de voitures amorcent de nouveaux usages comme le covoiturage, la voiture en libre-service, le transport à la demande, les taxis collectifs, parfois avec difficulté. Ils sont en attente de solutions susceptibles d'apporter de la fluidité à leurs déplacements, notamment par le biais de services d'information. Ainsi, Google ou les services de télécoms deviennent des opérateurs à part entière de la mobilité. Alors, pour apporter des solutions de fluidité, ne devrait-on pas investir davantage dans des infrastructures immatérielles, de l'intelligence et de la communication ?

Favoriser l'intermodalité

L'évolution des usages a aussi conduit les opérateurs de transports publics à innover et activer des solutions automobiles, devenant ainsi des « fournisseurs de mobilité ». Les constructeurs ont intégré cette dimension dans leurs recherches et Christian Rousseau, directeur délégué aux transports de Renault France, remarque que la finalité du futur « véhicule communicant » est bien de favoriser et de fluidifier la mobilité. Et il n'hésite pas à remettre en question le cadre de la propriété classique d'un véhicule pour évoquer celui, nouveau, de « l'accession à un service de mobilité ». La voiture serait désormais « un des éléments d'un ensemble d'infrastructures nécessaire à la performance d'un système de mobilité ».

Même regard chez Vincent Piron, directeur de la stratégie et des investissements de Vinci Concessions, qui cite l'exemple de Séoul où l'intermodalité est déjà totalement intégrée aux comportements de déplacement des habitants. Une double stratégie doit être mise en œuvre : à court terme, proposer de nouveaux services avec des offres multimodales comme « Mobyway » à La Défense et, à plus long terme, réduire la demande de mobilité. Reste à inventer « des villes dans lesquelles on n'ait plus besoin de se déplacer ». Vaste chantier.



³ Programme de développement et de modernisation des itinéraires », Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.
⁴ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme

Les chiffres clés du transport de personnes en Ile-de-France

- **37 millions** de déplacements quotidiens en Ile-de-France.
- **900 000 Franciliens** viennent travailler chaque jour à Paris et 300 000 Parisiens font le chemin inverse.
- **20% des habitants** de la petite couronne utilisent les transports en commun pour leurs déplacements quotidiens.
- **53% des déplacements** de banlieue à banlieue se font en voiture.

Accompagner le développement de l'offre de transports

Accroître l'accessibilité des pôles économiques secondaires

Claude Leroi rappelle que la question de l'accessibilité des pôles économiques ne peut se limiter à la seule desserte du quartier d'affaires de La Défense mais doit intégrer les territoires adjacents, au premier rang desquels figure la Boucle Nord, dont les nombreuses zones d'activités économiques sont mal desservies. Devant ce constat, le Conseil général des Hauts-de-Seine et la CCIP Hauts-de-Seine ont lancé une étude sur les zones d'activités économiques de ce territoire, pour mettre en œuvre un plan d'actions, à même de résoudre les problèmes de desserte. L'une des pistes envisagées est la mise en place de Plans de Déplacements Entreprises (PDE).

Soutenir les entreprises à toutes les étapes du développement de l'offre de transport

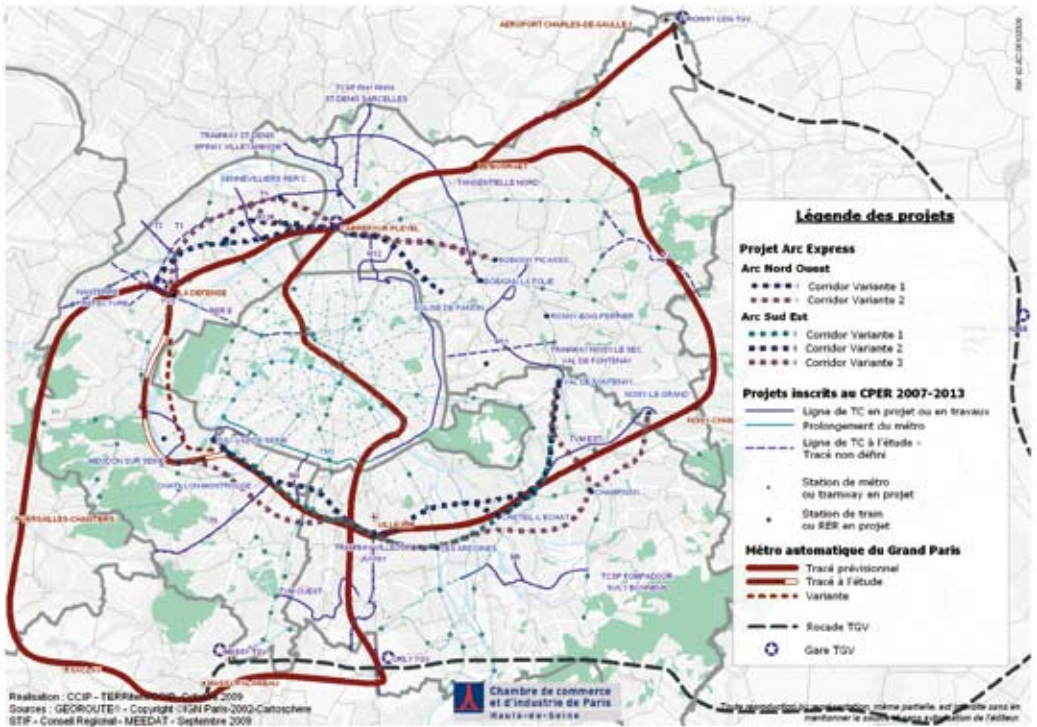
Les projets de création ou d'extension de tramways en cours sur le département auront un impact positif sur les territoires qu'ils desservent. Afin d'atténuer les perturbations liées aux différentes phases de travaux

pour les activités qui y sont implantées, la CCIP Hauts-de-Seine, en partenariat avec le Conseil général, a mis en place un observatoire sur les zones concernées, permettant de mesurer l'impact de ces travaux sur le tissu économique local. Au travers de cet observatoire, l'accompagnement des entreprises et des commerces sera soutenu sur toutes les étapes des projets de transport.

Densifier les quartiers de gare

Claude Leroi rappelle que les projets de transports « devront s'accompagner du développement d'une offre de logements sur le département ». Rechercher l'équilibre entre l'emploi et l'habitat est une nécessité à l'heure où il est indispensable de diminuer les besoins de mobilité. L'assouplissement des règles d'urbanisme autour des gares, afin d'encourager les projets d'aménagement ambitieux et favoriser la densification urbaine, est l'un des éléments du projet de loi sur le Grand Paris auquel la CCIP Hauts-de-Seine se montrera particulièrement attentive.

Les projets de transports en commun en cœur d'agglomération



0820 012 112
 La Chambre de commerce et d'industrie de Paris vous répond
 0,12 €/minute



CCIP Hauts-de-Seine / Département Études économiques
 6-8 rue des Trois-Fontanot 92023 Nanterre cedex
 © 0820 012 112 (0,12 € la minute)
 www.ccip92.fr