

Paris le 3 décembre 2011

**Avis  
sur  
la révision simplifiée du PLU d'Issy les Moulineaux  
permettant la création de la ZAC du pont d'Issy**

La Ville d'Issy les Moulineaux a engagé sur son bord de Seine une spectaculaire mutation urbaine aux portes de Paris. Sur une trentaine d'hectares, plus d'un million de mètres carrés à dominante de bureaux remplaceront un tissu d'activité industrielle et d'habitat bon marché. La construction avance, mais déjà au pont d'Issy la Ville a décidé de remplacer les premières réalisations par trois tours de 180 m de haut.

Pour ce faire, elle a décidé de créer une ZAC et de réviser en conséquence son PLU par la procédure dite de révision simplifiée.

Ce projet hors du commun attirerait sur 5 ha de bords de Seine 12 à 15000 personnes, pour la plupart des salariés puisque la surface à construire, 250 000 m<sup>2</sup>, est constituée à 93% de bureaux. Ils auraient la chance de disposer de la gare d'Issy Val de Seine en bordure de la ZAC. Elle donne accès à la fois au RER C et au T2. Il y avait 14 000 entrants par jour en 2002, ils seraient aujourd'hui presque 20 000 usagers (chiffres avancés en atelier d'urbanisme le 9 novembre 2011) et demain peut-être 30 à 40 000. C'est dire si dans ce projet les transports collectifs (TC) et plus généralement les déplacements dans le quartier présentent un enjeu important.

Le projet est téméraire. Quelque soit la chance de réalisation qu'on lui accorde, on doit regretter qu'il n'ait pas été l'occasion de réfléchir aux nombreuses améliorations nécessaires aux déplacements et de préparer les mesures de la compétence de la Ville ou de sa communauté d'agglomération. Trois opportunités s'offraient. Elles n'ont pas été saisies.

**1- Le contrat de pôle de la gare d'Issy Val de Seine, défini a minima, n'a pas été remis en chantier.**

Le plan de déplacement urbain d'île de France (PDU IF) approuvé le 15 décembre 2000 prévoyait notamment l'aménagement d'un certain nombre de points d'accès au réseau de TC francilien pour les rendre plus attractifs et, le cas échéant, faciliter les correspondances. La gare d'Issy Val de Seine avait été retenue, parmi les premières, pour être l'un de ces « pôles » du PDU IF. Le comité ad hoc a été créé dès 2001. Les membres apportant le financement ont conclu en novembre 2003 un « contrat de pôle » de 3 M € (montant forfaitaire imposé), qui a été validé par le STIF en mai 2004. Le principal accès routier, la RD 50, et la place de la gare étaient traités à part par le Conseil général (contrat d'axe du 126) et par la Ville (ZAC Forum Seine), de même que l'ascenseur pour accès PMR. Bien qu'il prenne la suite d'un programme SNCF de mise à niveau de la gare, son ambition était limitée aux aménagements indispensables à la seule fluidité, notamment pour la correspondance avec le T2 (si on excepte 20 places de vélo). Le trafic avait déjà tellement augmenté que la sécurité était menacée. Leur réalisation

n'a pourtant été achevée qu'en 2007 : on peut se demander si le PDU IF a apporté quelque chose de plus à la satisfaction d'un besoin aussi pressant.

Le contrat de pôle avait en tout cas laissé de côté les deux aménagements majeurs qu'appelait le doublement ou triplement de trafic prévisible : la création d'une deuxième entrée à l'autre extrémité des quais du RER C (entrée Nord qui, outre la décongestion, offrirait un gain de temps de presque dix minutes aux milliers de salariés du Nord d'Issy), et une gare routière pour les 5 ou 6 lignes de bus (dont 2 en terminus, une troisième, la ligne parisienne n° 39, ayant dû être déportée faute de place).

Le dossier d'enquête publique ignore à son tour les deux besoins, alors qu'il prétend préparer une révision du PLU permettant l'arrivée de 15 000 nouvelles personnes sur le site. Pire : son périmètre d'étude ne prend que la moitié du pôle de la gare d'Issy Val de Seine, laissant de côté la spacieuse place de la gare et l'accès principal !

Il aurait été judicieux d'intégrer aux réflexions au moins trois objectifs complémentaires :

- un passage sous les voies du RER C à l'extrémité Nord des quais qui permette non seulement l'accès aux quais (maintenant prévu dans le programme IMPAQT des gares franciliennes) mais aussi un passage public à travers la coupure urbaine de la voie ferrée. N'est ce pourtant pas une des conditions de l'animation qui est souhaitée autour des halles ?
- une gare routière, ou son équivalent, pour faciliter toute correspondance avec les bus, pour offrir les stationnements de longue durée nécessaires à leur bonne exploitation et, grâce à un circuit de retournement, pour éviter les boucles des 2 lignes au long cours en terminus qui leur font perdre plusieurs minutes à l'arrivée. L'espace central dégagé entre les voies dédoublées de la RD 50, dans sa section passant sous les voies du RER C et du T2, encourage à étudier un espace de stationnement et de retournement pour des bus qui se verraient affecter les voies centrales de la RD 50, avec correspondance directe avec le niveau des voies du T2 (qui est aussi celui de la passerelle du projet de ZAC),
- des itinéraires de convergence sur la gare à pied, en vélo, en bus ou en voiture (dépose minute), susceptibles d'optimiser le « dernier kilomètre » du maillon de la chaîne des déplacements s'achevant par une entrée au pôle d'Issy Val de Seine.

## **2- Le dynamisme du transfert modal de la voiture vers les TC n' a pas été appréhendé.**

Prendre 2 des 4 voies de circulation de la RD 50 pour les affecter au stationnement des bus apparaît une mesure de bon sens pour l'avenir, dès que l'on observe le dynamisme du transfert modal. Les chiffres produits par l'étude d'impact page 78 sont trompeurs. Ils proviennent d'un mauvais résumé de données provisoires figurant dans l'évaluation du PDU IF 2000 de 2007. Sur la même période 2000-2005, le projet de nouveau PDU voté par le STIF le 9 février 2010 livre l'évolution suivante (graphiques p 22 et 23):

- stabilité du trafic routier sur l'ensemble des voies rapides urbaines d'Ile de France, hors périphérique où il baisse de 6,5 %,
- parmi elles, les radiales entre l'A 86 et le périphérique voient leur trafic baisser de 5,5%,
- croissance de 12 % du trafic des RER et trains, pendant que les tramways T1 et T2 doubleraient leur trafic.

Autrement dit, on était en 2006 sur une tendance de décroissance de 1% par an du trafic routier sur les grands axes de la petite couronne, et de croissance du trafic trains et tramways supérieure à 2%.

De 2005 à 2009, dernière année prise en compte dans le projet de PDU, le trafic routier sur les mêmes axes se stabilise tandis que le trafic des TC croît de la même façon sauf en 2009, année de crise, où il marque une stabilité.

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*  
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06  
web : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org)

Le transfert modal est donc une réalité en petite couronne, provoquant un effet de ciseau entre le trafic automobile sur les grands axes stable ou en baisse, et le trafic TC en hausse sensible.

Sur la ville d'Issy les Moulineaux, limitrophe de Paris, cette tendance générale est amplifiée. Une étude de la DDE exploitant le recensement partiel de 2006 y évalue l'usage de la voiture (et 2RM) pour les déplacements domicile-travail à 33%, contre 49% pour les TC et 17 % pour la marche (et le vélo). Par rapport au recensement général de 1999, le transfert modal est de 3 à 4 %.

Quant au site d'Issy Val de Seine, l'observation est difficile : les comptages de la SNCF et de la RATP sont désormais jalousement tenus secrets (le contrat de pôle donnait 7500 entrants par jour pour le RER C et 6200 pour le T2 en 2002, l'étude d'impact se hasarde pour 2010 au seul chiffre de « 8 % de 113000 », soit 9000, pour le T2), et les emplois alentours sont en expansion constante. On dispose en revanche des trafics routiers annuels sur les routes départementales, c'est à dire sur la RD 50 et la RD 7 de bord de Seine. Les données disponibles depuis 2002 sont rassemblées en annexe 1. Leur précision est trompeuse et il y a quelques lacunes. On peut néanmoins constater que depuis 2002 le trafic ;

- sur la RD 7, était en baisse constante de 3 à 4 % par an jusqu'en 2009, avec une possible reprise à compter de 2010,
- sur la RD 50, reste relativement stable sur le pont d'Issy, mais semble reprendre devant la gare après une décroissance de 3 % par an jusqu'en 2007 (sans doute du fait de l'achèvement des travaux d'élargissement en 2008).

C'est assez pour conclure que la tendance structurelle est à la baisse, et que cette baisse est à un niveau suffisant pour éviter que le flux régulier de nouveaux arrivants sur la zone provoque une remontée significative du trafic.

On est donc toujours dans une phase de transfert modal assez rapide de la voiture vers les TC, et les raisons pour qu'il se poursuive dans l'avenir sont nombreuses, ne serait-ce que par l'effet des différentes actions publiques en faveur de la qualité de l'air (le PDU IF par exemple) et de la réduction des gaz à effet de serre (l'agenda 21 de GPSO par exemple).

Il est donc assez regrettable que l'étude de l'impact de 15000 arrivants sur le site s'appesantisse autant sur le fonctionnement des carrefours et se préoccupe si peu du risque de saturation des TC et surtout de leurs accès.

La prudence en matière de norme de stationnement est également condamnable : choisir sur ce site si proche de Paris, à l'urbanisation intense et disposant d'un pôle de transport ne demandant qu'à se développer le futur standard du PDU IF pour les communes limitrophes de Paris (plafond d'une place par 90 m<sup>2</sup> de SHON de bureaux) dénote un manque de solidarité avec les politiques publiques susvisées. Il est possible ici de viser le zéro parking. Pour mémoire le pôle dispose d'un parking public de 297 places qui de fait est réservé intégralement par des entreprises : il pourrait faire l'objet d'une mutualisation obligatoire.

### **3- Aucune des lignes de transports locales qui font tant défaut n'est esquissée.**

Comme l'affirme le SDRIF de 1994, un bon réseau de transport urbain en zone dense est un réseau maillé et hiérarchisé. C'e n'est pas le cas ici, en dépit des qualités du RER C et du T2. Il manque à la fois un maillage et une desserte de 2° niveau.

**Le maillage manquant aurait pu être esquissé :** la communauté d'agglomération GPSO dispose de 6 lignes radiales, 4 en rive gauche (transilien N, métro L 12, RER C et T2) et 2 en rive droite (L9 et L10 du métro). Mais il n'y a que deux lignes maillées, et en un seul point : Issy Val de Seine, gare commune au RER C et au T2. Autrement dit, la ZAC du pont d'Issy n'est pas accessible depuis quatre des six radiales de GPSO. Ou plus exactement n'est accessible que par un ou deux bus lents, peu fréquents, inconfortables, souvent tortueux et aux amplitudes

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*  
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06  
web : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org)

horaires limitées. Grand Paris Express n'apportera qu'un correctif partiel, d'abord parcequ'il ne maille pas les métro L12 et L10, mais surtout parcequ'il passe à une station d'Issy Val de Seine par le RER C. Pour quelqu'un arrivant par exemple par le terminus du métro L9 pont de Sèvres, il devra changer deux fois : prendre le métro automatique, puis le RERC à Issy Ville. La vitesse n'y changera rien : deux changements pour une distance aussi courte sera dissuasif.

La solution, c'est bien évidemment un transport local bénéficiant de quelques sites propres et surtout de priorités au franchissement des carrefours, tournant en double boucle (une dans chaque sens) de manière à desservir au plus court le maximum de gares de GPSO (celle d'Issy Val de Seine étant évidemment incontournable).

**La desserte locale du Val de Seine est encore oubliée** : les 6 km de bord de Seine et les deux îles de GPSO sont fortement urbanisés ou en voie de l'être, sauf les exceptions précieuses des parcs de Saint Cloud, de la fausse île Monsieur et de l'île Saint Germain. Les constructions se chiffrent à plusieurs millions de m<sup>2</sup> : elles accueilleront des centaines de milliers d'habitants, de salariés et de promeneurs. A Issy Val de Seine, avant même ce projet démesuré de trois tours, ils sont déjà 30 000. Une telle concentration ne génère-t-elle pas inévitablement un trafic interne considérable ? Or, les pôles du Val de Seine ne sont reliés entre eux, pour les plus chanceux que par le T2, et pour les autres par des bus, souvent avec changement. La voiture s'impose, en tout cas aux salariés appelés à se déplacer dans le Val de Seine. Même le projet de TCSP du Val de Seine, tramway ou BHNS peu importe, ne concernera qu'une partie de Boulogne et un point de Meudon (face aux ponts construits par Renault pour la desserte de l'île Seguin).

Là encore, la solution est la même : un transport local en site protégé ou priorisé tournant en double boucle. Devant mettre en relation à titre principal les deux rives de Seine et les deux îles et non plus les 6 lignes radiales, il ne peut qu'être distinct du transport local inter-gares. Ils ont bien sûr des points communs, comme Issy val de Seine, le pont de Sèvres ou Brimborion. Loin d'être un inconvénient, ces points de correspondance apportent au contraire l'assurance d'une bonne fréquentation de l'un et de l'autre.

Il reste à souhaiter que toutes ces pistes d'analyse et de préparation des moyens de déplacements sur la ZAC négligées ici puissent être explorées à la faveur d'une reprise du projet dans un sens plus raisonnable.

Daniel Mouranche  
membre du bureau

## Les trafics autour du pôle d'Issy Val de Seine au cours des ans

Sources	RD 50 sur le pont d'Issy	RD 50 à la gare d'Issy Val de Seine	RD 7 du pt d'Issy à Paris	RD 7 du pont d'Issy au pont de Billancourt		
2001				38883		
CG92/DDE 2002	29048	19808	50733			
CG92/DDE 2003	27928	18329	47486	37985		
CG92/DDE 2004	28304	18908		37891		
CG92/DDE 2005		18177		33563		
CG92/DDE 2006	24110	18095		30586		
CG92 2007	29619	16786		29410		
CG92 2008			37681	29007		
CG92 2009			33070	26922		
CG92 2010	29944	18228	37889	26359		
<b>Variation 3 ans 2010/2007</b>	<b>+1 %</b>	<b>+8,6 %</b>	<b>NC</b>	<b>-10,4 %</b>		
<b>Variation 7 ans 2010 /2003</b>	<b>+ 7,2%</b>	<b>-0,6 %</b>	<b>-20,2 %</b>	<b>-30,6 %</b>		

Les cartes annuels de trafic sur les routes départementales des Hauts de Seine sont accessibles sur son site, dans la rubrique Cadre de vie / Déplacements / Voirie.  
[http://www.hauts-de-seine.net/cadre-de-vie/transport-urbain/routes\\_92/Le-traffic-routier-sur-les-routes-departementales](http://www.hauts-de-seine.net/cadre-de-vie/transport-urbain/routes_92/Le-traffic-routier-sur-les-routes-departementales)

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports*  
 32 rue Raymond Losserand 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06  
 web : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org) courriel : [aut@aut-idf.org](mailto:aut@aut-idf.org)