

**DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE
VILLE DE SCEAUX**

**ELABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME
PHASE DIAGNOSTIC**

ACTES

ATELIER N°1
Transport, mobilité, déplacements
Animé par Cyrille Poy

Samedi 10 janvier 2009

Début du débat avec la salle après l'exposé de Mme Brown

Dans la salle : J'ai fait partie de la commission PDU de Robinson. Il y a eu un diagnostic qui a été établi dès le départ. On a travaillé pendant 5 ans. Ce diagnostic existe par rapport aux échanges internes entre RER et bus. Je souhaiterais qu'il soit totalement intégré car avec ce document, on comprend d'où viennent les habitants. Ils ne viennent pas seulement de Sceaux, ils viennent en bus, etc., et tout l'avenir de Robinson compte aussi sur la réactivation du PDU. Il est entièrement gelé en raison des projets urbanistiques de la ville de Sceaux.

Animateur : *Ce diagnostic pourra être intégré, Monsieur, d'après ce que l'on vient de me dire.*

Dans la salle : Vous avez parlé des principaux axes de circulation, j'aurais voulu avoir une idée des points de congestion principaux...

Mme Brown : Ce sont principalement le centre-ville et les abords des gares.

Dans la salle : Je suis étonnée que les abords de l'A86 ne soient pas cités. Les abords de la nationale 20 non plus...

Mme Brown : Vous êtes très peu concernés sur votre territoire par la nationale 20. Les abords de l'A86 sont sur Anthony. C'est sûr que la nationale 20 est l'axe dense le plus proche de vous mais fonctionnellement et territorialement, ce n'est pas chez vous.

Animateur : *des villes sont plus sujettes à la congestion.*

Dans la salle : Je voudrais d'abord remercier Mme Brown pour la clarté de son exposé, mais je souhaitais lui faire deux remarques. Une première sur les chiffres de la RATP qu'elle cite. Ils sont de 2002 pour la gare de Robinson. Or, il se trouve qu'en 2002 -c'est marqué en bas de votre transparent - il y a eu beaucoup de constructions dans les villes aux alentours, et les chiffres sont beaucoup plus importants pour la gare de Robinson. Il faut prendre le RER à 8h du matin, c'est affreux. Le 2^{ème} point : vous avez parlé de places de taxi, et là vraiment, madame, vous n'habitez pas Sceaux, car il n'y a pas de taxi !

Animateur : *Il y a un taxi à Sceaux.*

Dans la salle : Oui, mais il n'y a pas d'emplacement...

Mme Brown : L'accessibilité taxi fait partie des réflexions du comité du pôle pour la gare de Robinson.

Animateur : *M. Lecourt, que nous écouterons tout à l'heure me fait savoir que nous avons de nouveaux chiffres. Vous allez donc en prendre connaissance. Nous écoutons maintenant M. Patrick Carles.*

Vous allez nous parler de la politique de stationnement entre 2002 et 2008 et nous expliquer que le stationnement est un élément déterminant du choix modal, c'est à dire du choix du type de mode de déplacement que font les gens. Expliquez-nous ce qui s'est passé à Sceaux en termes de stationnement.

M. Carles : Le stationnement a 2 fonctions... **Exposé de 20 minutes**

Dans la salle : Quand on n'habite pas dans le centre de Sceaux, c'est difficile de venir soit des Blagis, soit du bas, de la rue de Fontenay. Est-ce que l'on pourrait approfondir l'analyse sur « pourquoi on se déplace », prendre en compte la topographie, et faciliter l'accès aux gens qui habitent en périphérie de la ville ?

M. Carles : Vous avez posé une question qui n'est pas de mon ressort. Moi, je m'occupe du stationnement des véhicules. Évidemment, le stationnement est au bout du déplacement. Et de ce point de vue-là, il y a eu une décomposition résidents / migrants / visiteurs par thème de déplacement. Cela vous donne raison, c'est-à-dire que les analyses, les tarifications sont faites en fonction d'un certain motif. Par contre, le problème au niveau du stationnement, il est possible de le régler par des jeux tarifaires et de faire des spécificités. La loi autorise à différencier les résidents et les migrants. Ce qui est récent. Il y a depuis 18 ou 20 ans une évolution entre le procès sur le tarif résidentiel, avenue de Versailles, à Paris, et la loi SRU qui a officiellement déclaré que l'on pouvait faire des différences. Je veux dire par là que, dans les techniques de stationnement, on ne peut pas, ou très difficilement, faire des différenciations par des motifs autres que ceux évoqués ci-après : visiteurs, résidents et migrants. Il faut donc, peut être, réfléchir en termes d'organisation des déplacements, de qualification des solutions de rechange. Le stationnement est un thème de frustrés. Parce que spontanément, on est mieux dans sa voiture qu'à pied lorsqu'il faut attendre.

Dans la salle : Est-ce qu'il est prévu d'aborder des éléments financiers ? Par exemple, combien coûte l'administration des parkings par rapport à ce que cela rapporte ?

M. Carles : Je peux répondre à des thèmes. Le stationnement payant sur voirie est une activité qui est financièrement plutôt excédentaire. La construction de parking est toujours déficitaire. Voilà les deux grands thèmes financiers et globalement, la plupart des politiques de stationnement sont déficitaires parce que la voirie ne paie pas les parkings.

Dans la salle : M. Carles, vous avez l'air très content de ce qui se fait à Sceaux pour le stationnement. Est-ce que l'on ne peut pas, de temps en temps, s'inspirer de ce qui se fait à Fontenay-aux-Roses qui règle son fonctionnement par le disque bleu ? De Bourg-la-Reine qui règle le stationnement des gens qui prennent le métro par des zones vertes gratuites. C'est très bien de dire « un euro c'est pas cher », « 32 euros, c'est pas cher ». C'est encore trop cher par rapport au disque bleu et par rapport aux zones vertes !

Animateur : *C'est une question pour la table ronde. Je demandais des questions sur l'exposé qui a été fait.*

Dans la salle : Je suis étonnée par certains de vos chiffres, en particulier quand vous avez dit que le nombre de places de voirie a augmenté. Moi, j'ai l'impression qu'il a diminué. Et lorsque vous dites que le nombre de places vides a augmenté entre 2002 et 2008, cela ne semble pas s'appliquer à l'ensemble de la ville.

M. Carles : Sur le premier point, je parlais de la zone payante. Il y a eu en 2002 une extension du stationnement payant, il n'y a pas eu de création de places. Mais l'espace consacré à la zone payante a augmenté. Ensuite, pour ce qui concerne les places vides, il s'agissait de celles qui sont dans la zone payante. On a fait des enquêtes, en 2002 et en 2008 : le taux de places vides a augmenté.

Début de la table ronde

Animateur : Nous allons commencer la table ronde qui va évoquer plusieurs thèmes : Comment favoriser les déplacements doux tout en requalifiant l'espace public ? Il s'agit de parler d'accessibilité aux gares, aux équipements, aux pôles de commerces, aux services, et cela concerne aussi le déplacement des personnes à mobilité réduite. On parlera aussi de la sécurisation des déplacements, de la gestion du stationnement que l'on vient d'aborder avec M. Carles.

Autre question : Quel rôle pour les services de transport publics (RER, liaison intra-banlieues) ? Nous en avons parlé avec Mme Brown. Quelle place pour la voiture individuelle face au développement des nouveaux modes de déplacement : vélos et autos en libre service, co-voiturage ?

Pour répondre à ces questions, nous recevons M. Lecourt, responsable du développement à la RATP, qui s'occupe plus précisément du sud des Hauts-de-Seine.

Véronique Michaud, secrétaire générale du Club des villes et territoires cyclables.

Parmi les forces vives : Irène Bertrand, ancienne présidente de l'association des Usagers des transports de Sceaux ; Jérôme Fromageau, doyen de la faculté Jean-Monnet ; Christian Houard, trésorier de la FCPE Petit Chambord.

Jean-Paul Martinerie, vice-président de la communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre, chargé des transports, vous prie de bien vouloir excuser son absence, car il n'a pu se libérer, ni se faire remplacer à cet atelier.

M. Lecourt, nous allons aborder peut-être dès maintenant avec vous la question des transports en commun et notamment la question de la ligne B du RER. Pourriez-vous rapidement nous dire quels sont vos problèmes par rapport à l'exploitation de cette ligne sachant avant que nous n'évoquions la disparition éventuelle de la liaison directe entre Sceaux et Paris.

M. Lecourt : J'ai compris que la ligne B était un sujet sensible. Mon propos n'est pas de nier les difficultés mais de vous éclairer sur les difficultés de cette ligne. En fait, fondamentalement, le problème de la ligne B n'est pas tant l'accroissement du trafic que le fait qu'il y ait beaucoup d'incidents d'exploitation, qui occasionnent des situations de surcharge très difficiles à vivre pour les voyageurs. Il est important de comprendre ces difficultés.

Selon les derniers chiffres communiqués :

Fréquentation Robinson en 2007: 10 074 entrants, en 2003 : 9 400 entrants

Rapporté aux entrants, sur les différentes gares de la branche Robinson : 4 % du trafic. 25 % de l'offre capacitaire en heure de pointe, puisque vous avez 1 RER sur 4 qui va jusqu'à Robinson.

Au niveau de la régularité, je ne sais pas d'où viennent les 33 % de retard. Ce chiffre existe peut-être mais je ne le connais pas. Ce que je peux vous dire sur la régularité, c'est qu'effectivement 2008 est une moins bonne année que 2007. On est autour de 94 % de régularité.

Dans la salle : Ce ne sont pas les chiffres de la RATP !

M. Lecourt : Ce sont ceux de la RATP, puisque ce sont ceux que j'ai ! Il n'y a pas d'autres sources. Je ne suis pas là pour nier. Nous mesurons la régularité et je vais vous dire pourquoi. On la mesure car nous avons une obligation de résultat par rapport à cet objectif de régularité. On est bien obligé de la mesurer, de la communiquer car cela enclenche pour nous des bonus ou des malus. Quand on est mauvais en régularité, on paie une pénalité. Donc, on est obligé. On ne sort pas les chiffres de notre poche.

On a eu une chute entre 2007 et 2008 (2007 : 95 %, 2008 : 94 %, 2003 : 91 %)

La situation est difficile, mais j'essaie de vous expliquer pourquoi c'est si compliqué et qu'est-ce que l'on prévoit de faire ?

La vocation de la ligne B est d'aller jusqu'au Nord. Le plan de transport de la ligne, la marche normale, va du Sud au tronçon Nord. Pourquoi je vous dis ça ? Parce que le tronçon Sud est exploité par la RATP, le tronçon Nord par la SNCF.

Il y a deux opérateurs pour l'exploitation du tronçon central. Sur la ligne A, vous avez aussi la SNCF qui exploite les branches, mais là, c'est le tronçon central. Il en découle que ce n'est pas le même conducteur sur les deux tronçons. Il y a ce que l'on appelle la fameuse interconnexion : le conducteur RATP laisse sa place à un conducteur SNCF et vice-versa. Pourquoi ? Par ce que les consignes de signalisation et de conduites sont différentes.

Le faisceau de voies utilisées par la ligne B n'est pas uniquement dédié à cette ligne. Il y a également les trains de la ligne D qui passent notamment sur le tronçon Châtelet-les-Halles / Gare du Nord. Nous n'avons pas techniquement aujourd'hui la possibilité de créer un autre tunnel, et ce tronçon est totalement saturé. Cela veut dire que les difficultés de la ligne D peuvent à tout moment réagir sur le fonctionnement de la ligne B. Le tronçon Châtelet-les-Halles / Gare du Nord est totalement saturé. Donc, ça ne sert strictement à rien d'envoyer plus de trains si on ne fait rien d'autre.

Autre point : Il n'y a pas de poste de commandement unique pour réguler l'ensemble de la ligne. Mais nous sommes en train de régler ce problème : en septembre 2009, 100 % des trains auront le même conducteur sur toute la ligne. Cela peut paraître évident mais il faut voir ce que cela implique en terme de formation. Les conducteurs de la SNCF ont des consignes pour faire ralentir les trains beaucoup plus en amont que les conducteurs de la RATP, qui eux sont habitués à conduire les RER qui ont vocation à s'arrêter souvent.

Animateur : Ce sont des secondes gagnées ?

M. Lecourt : Oui, et ce sont des risques d'incidents qui n'existent plus. À partir de ce mois-ci, nous aurons des contrôleurs de la SNCF dans le même local que ceux de la RATP. Ils communiqueront en direct. C'est aussi une plus-value pour l'information des voyageurs.

L'autre point est la fiabilité du matériel. Il y a dans le cadre du contrat de plan Etat-Région des financements qui sont attribués à la rénovation du matériel roulant. Sachant que, pour information, c'est la RATP qui entretient l'ensemble du matériel roulant de la ligne B du RER. Donc ce sont des problèmes de fiabilité en moins.

Pour ce qui concerne le fameux tunnel Gare du Nord - Châtelet, cela va peut-être faire sourire mais la solution qu'on a pu trouver pour limiter le phénomène de désengorgement, en accord avec la SNCF, est de limiter le nombre de trains de la ligne D qui empruntera ce tronçon.

Animateur : *Ce sont les utilisateurs de la ligne D qui vont donc être pénalisés ?*

M. Lecourt : C'est une mesure qui a été envisagée dans le cadre de « D maintenant » qui vise à améliorer la régularité de cette ligne. Dans ce cadre, le président de la RATP, M. Mongin, a indiqué qu'il y avait des réflexions sur la manière de traiter la branche Robinson. L'idée n'est pas de persécuter les voyageurs de Sceaux, mais d'améliorer vraiment la régularité. Il y a eu un certain nombre d'inquiétudes, notamment des maires, de Sceaux, de Bourg-la-Reine, de Fontenay, du Plessis-Robinson. Le scénario de la navette qui a été envisagé (vous prenez un train à Robinson jusqu'à Bourg-la-Reine et après un autre train) permet de ne pas faire subir à la branche Robinson les retards qui se répercutent.

Le président, M. Mongin, a écrit à l'ensemble des maires pour leur dire que nous étions dans une phase de réflexion, et qu'il n'y avait absolument aucun scénario définitif aujourd'hui. Rien ne se fera sans l'aval des élus et du STIF.

Animateur : *Y-a-t-il d'autres options ?*

M. Lecourt : Oui, il y a effectivement la possibilité de mixer des navettes et des directs. Voilà une autre possibilité à laquelle nous sommes en train de réfléchir.

Dans la salle : *Quel est l'avantage pour la ligne B si l'on scinde les deux circuits ?*

M. Lecourt : Il n'y en a pas. Pour l'instant on s'aperçoit que c'est trop compliqué à mettre en œuvre.

Irène Bertrand : La société des usagers des transports a eu des chiffres. Pour la régularité des trains, on nous donne globalement :

1^{er} trimestre 2008 : 89,2 %

2^{ème} trimestre : 87,3 %

Animateur : *Ce ne sont pas les 94 % évoqués tout à l'heure ?*

Irène Bertrand : Je continue de vous donner les chiffres. Si on prend le tronçon central Châtelet/Bourg-la-Reine :

1^{er} trimestre 2008 : 91,2 %

2^{ème} trimestre : 89,3 %

Tronçon B4, Parc de Sceaux / Saint Rémy les Chevreuses

1^{er} trimestre 2008 : 76,3 %

2^{ème} trimestre : 72,2 %

Branche B2, sur Robinson

1^{er} trimestre 2008 : 67,3 %

2^{ème} trimestre : 63,6 %

On voit bien que cette branche (Branche Robinson) est la variable d'ajustement de la ligne. On ne voit pas comment le fait de faire une navette ferroviaire va avantager la branche Robinson. En plus, cela obligerait tous les utilisateurs à un changement qui est vraiment long, pénible et inaccessible ou presque pour les PMR (personnes à mobilité réduite). Donc franchement, je ne comprends pas.

Animateur : M. Lecourt, vos chiffres ne sont pas les mêmes que ceux évoqués par Mme Bertrand et par monsieur...

Dans la salle : C'est un document qui nous a été envoyé par le service central de l'AUT. C'est écrit : tableau de bord du contrat STIF / RATP, 2^{ème} trimestre 2008.

Animateur : Il semblerait que les chiffres du STIF et de la RATP diffèrent...

M. Lecourt : Ecoutez monsieur, on tranchera ce débat à un autre moment. Le débat ne doit pas tourner au règlement de compte avec la RATP. Moi, je vous donne les pistes d'amélioration pour demain. Si c'est pour faire le constat de la situation actuelle, cela n'a aucun intérêt. Je vous ai donné les pistes d'amélioration pour demain, il me semble que c'est le point le plus fondamental.

Animateur : On a compris qu'il y avait un mécontentement des usagers, que les chiffres ne semblaient pas avoir la même source, les uns viennent du STIF, les autres de la RATP. J'aimerais que l'on écoute maintenant M. Fromageau.

Vous êtes doyen de la faculté Jean Monnet, pourriez-vous nous expliquer en quoi la ligne B est importante pour vous et en quoi la possibilité d'accéder facilement à Sceaux est quelque chose qui vous intéresse au plus au point ?

M. Fromageau : D'abord, il y a un élément psychologique très important qui nous pose très souvent des problèmes lorsque nous organisons des manifestations scientifiques. Car, a priori, pour les Parisiens ou les collègues qui viennent de plus loin, venir à Robinson paraît beaucoup plus compliqué que d'aller à la Défense... Ce qui n'est pas vrai si le RER fonctionne ! A l'heure actuelle, nous avons d'énormes difficultés en ce qui concerne le déroulement des examens, car nous travaillons à flux tendu.

Animateur : Combien d'étudiants ?

M. Fromageau : Nous avons 6 000 étudiants, mais ils ne sont jamais là tous en même temps parce que nous avons des emplois du temps très variables et des périodes d'examens. Nous en avons entre 900 et 1 000 étudiants sur le site d'Orsay. On doit à peine atteindre les 3 000 étudiants en même temps à Sceaux.

La question des examens est cruciale. Nous avons, certains jours, 4 examens qui se succèdent dans le même amphithéâtre. Nous ne pouvons absolument pas prendre du retard. Autrement

dit, si des étudiants arrivent en retard, ils sont exclus. Et donc, il faut recommencer une session, ce qui, au niveau du règlement de la Faculté est impossible. Ils passent donc en 2^{ème} session et cette situation est d'une injustice évidente. Cette question est très grave. Si l'on s'orientait vers la solution de la navette, en dehors du fait que cela serait un problème pour l'ensemble de la population, il y aurait le risque évident que la Faculté de droit perde des effectifs. D'autant plus qu'à partir de la rentrée prochaine, les universités ne seront plus sectorisées. Le transport jouera dans leur choix entre Paris X et Paris Sud. C'est, pour nous, une préoccupation majeure.

Animateur : Mme Bertrand, évoquons maintenant les autres modes de déplacements. Pouvez-vous nous expliquer ce que votre association a comme idée de projets à développer ?

Mme Bertrand : Dans le cadre du PLU, on l'a évoqué tout à l'heure, il y a le développement durable, qui implique de diminuer les déplacements et surtout de diminuer la part modale des véhicules automobiles dans ces déplacements. Cela veut dire des transports collectifs plus sûrs et plus fiables, et une préférence pour les modes de déplacement doux. À ce sujet, il y a quelqu'un qui est mieux placé que moi pour parler des déplacements vers les établissements scolaires et universitaires à Sceaux.

Animateur : M. Houard, quel est votre diagnostic par rapport aux transports des enfants à l'école ?

M. Houard : Aujourd'hui, on peut remarquer qu'il est condensé sur une période : le matin, à midi et le soir à la sortie de l'école. Donc, il serait intéressant d'avoir une réflexion sur l'intensification des transports doux, le Pédibus par exemple.

Animateur : Est-ce que Pedibus fonctionne à Sceaux ? Pedibus a été théorisé par un ingénieur qui travaille aussi sur les programmes AIRPARIF. C'est simplement un marquage au sol qui permet aux enfants d'aller à l'école, accompagnés par des parents qui se relaient. Cela demande une organisation des parents. Cette tentative a-t-elle des chances d'aboutir ?

M. Houard : Nous sommes en train de faire des tests pour voir comment ça peut se passer d'une manière concrète. Le souci d'organisation entre parents est grand.

Animateur : Il y a aujourd'hui des compagnies de taxis, comme G7, qui réfléchissent au co-voiturage au moyen d'un site Internet sur le lequel les gens s'inscrivent à l'avance. Cela a l'avantage de diviser la note par deux et de moins émettre du gaz à effet de serre. Les parents pourraient-ils utiliser ce même principe ?

M. Houard : Oui, et en dehors des moyens modernes de communication, il reste le bouche-à-oreille qui fonctionne aussi très bien depuis des milliers d'années ! Cela pour des déplacements de proximité où l'on peut abandonner la voiture pour des transports en communs spécialisés sur ces horaires précis. Peut-être faut-il voir avec les minibus existants pour qu'ils s'adaptent à ces horaires-là.

Animateur : Ils ne sont pas bien adaptés ?

M. Houard : Non, il n'y a pas une intensification des transports en commun le matin, qui permettrait d'avoir un déplacement de quartier en direction d'une école. Sachant que l'on peut savoir d'où viennent les enfants.

Animateur : Et les déplacements en autos pour les parents, sont-ils nombreux, posent-ils des problèmes ?

M. Houard : Il faut savoir que la plupart des parents qui amènent leurs enfants en voiture à l'école font une étape avant de se rendre au travail. Cela fonctionne également en partage. Il y a beaucoup de co-voiturage.

Animateur : Est-ce géré par les associations de parents d'élèves ?

M. Houard : A ma connaissance, il n'y a pas beaucoup d'associations qui gèrent cela.

Dans la salle : On ne va pas rentrer dans l'anecdotique !

Dans la salle : Il est 16h45, il est indiqué sur le programme « Concertation pour un diagnostic ». Or, on ne nous donne pas la parole ! Il y a le quartier des Blagis, par exemple, où l'on peut parler des transports en commun : il n'y en a quasiment pas ! Il y a un minibus qui passe toutes les heures. Il n'y a pas de transports en commun allant des Blagis au centre-ville régulièrement. Que prévoit la ville dans ce quartier ?

Dans la salle : J'ai plusieurs remarques. Je ne vais pas rentrer dans la guerre des statistiques avec la RATP, mais il est clair que le taux de régularité n'est pas le même aux heures pleines et aux heures creuses. Le SDRIF devrait le prendre en compte. Autant la régularité est forte aux heures creuses, autant elle est faible aux heures pleines.

En ce qui concerne la branche Bourg-la-Reine-Robinson. Lorsque la faculté de pharmacie de Châtenay-Malabry a été construite, des engagements avaient été pris pour prolonger la ligne jusqu'à Châtenay. Dans le cadre du développement du Plateau de Saclay, la RATP envisage-t-elle quelque chose ? J'ai assisté, il y a 50 ans, au programme de décentralisation de Londres, qui a commencé par mettre en place les moyens de transport avant de construire les villes de décentralisation !

Dernière remarque, pour le monsieur qui s'occupe des parkings. Vous avez fait un état des lieux tout à fait pertinent concernant Sceaux centre. Mais en ce qui concerne les quartiers de la périphérie, vous avez des situations extrêmement diverses : on se gare très bien dans certains quartiers et il y en a d'autres où l'on ne peut pas se garer. Vous avez aussi fait référence aux places de livraison, en rappelant qu'il y avait des places pour les commerçants. C'est très bien, mais il faudrait aussi penser aux places de livraison pour les résidents. D'autant que vous avez certains types de commerces qui se développent (Internet) et de plus en plus de livraisons qui durent très peu de temps sans qu'il n'y ait aucune place. Ce qui fait que quand vous avez des rues saturées par le stationnement, les livreurs ne peuvent plus stationner.

Animateur : M. Lecourt, que pouvez-vous nous dire sur le projet de prolongement de la ligne ?

M. Lecourt : Le STIF n'a pas confié à la RATP une quelconque étude sur le prolongement de la ligne B. Il n'y a pas de projet aujourd'hui. Il faut poser la question au STIF car c'est lui qui décide.

Dans la salle : En tant que citoyen et consommateur : on nous balade ! Il y a un engagement qui a été pris. Je parle des organismes qui ont pris ces engagements. Et ensuite, on se renvoie

la balle d'un organisme à un autre organisme : c'est la RATP, c'est le Conseil régional... Cela n'est pas sérieux !

M. Lecourt : C'est l'organisation des transports en Île-de-France qui a les commandes. Aujourd'hui, il y a une autorité organisatrice, c'est le STIF. Je ne peux pas vous dire autre chose. Vous savez, pour la petite histoire que vous n'êtes pas sensé savoir, la RATP fait un certain lobbying en faveur de la rocade métro. Je pense que vous avez entendu parler de cette rocade Métrophérique. Il est évident qu'en public, vous ne verrez que rarement un représentant de la RATP évoquer ce sujet. Je suis presque dans la transgression, car aujourd'hui, c'est un projet du STIF et le tracé lui appartient.

M. Fromageau : S'agissant de la Faculté de Pharmacie de Châtenay-Malabry, je peux vous dire que l'université s'est engagée dans la réalisation du programme CAMPUS. Son transfert à Saclay est prévu, si toute fois, le projet CAMPUS aboutit.

Dans la salle : À propos des transports de proximité et des bicyclettes, la remarque faite par Mme tout à l'heure, me fait penser à un problème que la ville ne peut pas régler par elle-même puisque cela dépend de la communauté de communes : ce sont les bus. Le fameux PALADIN qui part le matin. Il n'y a qu'un seul chauffeur de sérieux qui part à l'heure ! Lorsque les enfants attendent 10 mn un bus, ils finissent par aller à pied au collège Lakanal. Donc, si d'autres initiatives sont prises pour des bus, elles ne seront plus crédibles. Un autre problème concernant le même quartier : il y a un déficit de locaux à vélos dans les logements collectifs. Alors qu'il y a parfois plusieurs locaux vide-ordures. Il y aurait une action concertée à mettre en place pour plus de locaux vélos afin d'inciter les gens à utiliser leur bicyclette.

Animateur : C'est effectivement du ressort d'un PLU de prévoir dans les nouvelles constructions des locaux pour les vélos. C'est une remarque tout à fait intéressante qui sera portée au dossier.

Dans la salle : Juste une remarque concernant la régularité du RER B. Hier ma fille a attendu 40 mn à Robinson car deux RER ont été supprimés. Stop. Je parle maintenant en tant que cycliste. Deux points me paraissent importants : il manque un réseau continu de pistes cyclables. Moi, je travaille à Lakanal où je vais à vélo comme de nombreux étudiants puisqu'il y a des classes Prépa. Nous n'avons pas de réseau de pistes cyclables continues depuis le centre ou les différents autres quartiers de Sceaux. J'ai aussi l'habitude d'aller à Bourg-la-Reine en vélo et c'est idem.

Animateur : Vous demandez un réseau continu sur toute la CAHB ?

Dans la salle : Oui. Deuxième chose : le code de la route a été modifié cet été, en particulier, pour tout ce qui est de la circulation des vélos dans les zones 30. Est-il prévue une signalisation adéquate ? Le long du lycée Marie Curie, le dessin sur la piste cyclable indique un sens unique, or, j'ai le droit de circuler dans le sens opposé. Et ce matin, je me suis fait écharper par un conducteur arrêté qui m'a dit que je n'avais pas le droit de circuler sur un sens interdit !

Animateur : En effet, depuis le décret du 30 juillet 2008, il est possible, dans les zones 30, que les cyclistes circulent à contre-sens sauf si cela a été interdit par la municipalité.

Mme Michaud : C'est possible dès aujourd'hui. Un double sens peut-être réservé aux cyclistes dans une rue à sens unique pour les voitures. C'est un gain important pour les cyclistes qui évitent ainsi des détours. Car les plans ont été conçus pour l'automobile. Donc revenir sur ces aspects-là, dans des conditions de sécurité qui sont vérifiées, est également un gain important pour les piétons, car les cyclistes évitent davantage les trottoirs. Ces doubles sens introduisent un maillage supplémentaire. Ils sont généralisés dans les rues à sens unique des zones 30 et dans les futures zones de rencontre qui sont instituées par ce même décret et qui sont encore plus apaisées que les doubles sens. La vitesse y est limitée à 20 km/h et tous les modes de déplacement y sont autorisés.

La condition n°1 est l'apaisement du trafic automobile et des vitesses ainsi que les stationnements. Ce qui se passe pour la voiture se passe aussi pour le vélo. Pour les stationnements dans les logements collectifs, c'est vrai que le PLU, par l'article 12, peut apporter une prescription supplémentaire pour toute nouvelle construction. On peut par ailleurs améliorer les stations existantes.

Animateur : *Et ce que l'on appelle le « tourner à droite » ? Cela dépend de qui ? Est-ce que l'on peut le faire ?*

Mme Michaud : Pour le moment c'est de l'ordre de l'expérimentation. Bordeaux et Strasbourg expérimentent, sur certains carrefours bien identifiés, cette possibilité pour le cycliste de tourner à droite sans marquer l'arrêt au feu. Le nombre de carrefours est limité. Il y aura un retour d'expériences pour vérifier qu'il n'y a pas de difficultés.

Dans la salle : S'il n'y a que vous qui parlez, ce n'est plus une concertation !

Animateur : *Nous essayons d'expliquer des nouvelles notions ! ... À vous la parole.*

Dans la salle : Je vous prie de m'excuser de vous avoir interrompu. J'ai deux remarques qui touchent les parkings. Je trouve que l'on se gare correctement à Sceaux. Globalement, il y a eu de gros efforts de faits, et le stationnement minute a donné beaucoup de flexibilité et de fluidité. J'aurais une proposition à faire : étendre ces bandes de fluidité tout autour de la zone commerçante, côté cours de tennis et côté église, de façon à augmenter cette fluidité. Deuxième chose : l'accessibilité au parking De Gaulle, où je mets au défi les gens d'arriver à prendre un ticket sans heurter la borne et le trottoir. C'est un exercice périlleux. On a été nombreux à le signaler. J'ai vu qu'il y avait eu quelques tentatives mais ne pourrait-on pas réfléchir à un rond-point à cet endroit-là et à une sortie un peu plus judicieuse ?

Dans la salle : Pour répondre au M. de la RATP et à Mme Brown qui nous expliquait que Sceaux n'était pas une île au milieu de l'Île-de-France. Justement, je voulais inciter les gens à aller voir le site Internet de Christian Blanc, qui est secrétaire d'Etat responsable du Grand Paris. Il y a un document de 25 pages sur ce qu'il va se passer sur le plateau de Saclay et tout est expliqué : le réseau, la restauration... Tout ce qui peut manquer au Plateau de Saclay est dans ces 25 pages.

Animateur : *Je ne veux pas médire sur ce projet-là, mais les villes nouvelles avaient aussi plein de projets et il y a des choses qu'il faut voir avec le temps. Les documents ne suffisent pas toujours !*

Dans la salle : J'ai travaillé pendant 40 ans sur les transports dans le monde entier. Je voudrais dire simplement que je suis très étonné par la pauvreté des informations concernant les déplacements. Car, il faut connaître le nombre des déplacements, et les origines des destinations et les motivations. Ces informations n'ont pas été fournies. Or, pour faire des propositions correctes, il faudrait au minimum fournir ces informations !

Mme Brown : Je voulais simplement vous rappeler que le volet Transport-Déplacement a été vu à travers l'approche et la finalité d'un plan local d'urbanisme, qui est un document de réglementation des permis de construire fondé sur un projet de territoire. L'approche beaucoup plus précise et pointue est portée en ce moment par la Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bievre, qui travaille à l'élaboration d'un plan local de déplacement, un PLD, qui est la traduction local du PDU de la région IDF. D'autres données plus précises existent donc.

Dans la salle : Je voulais intervenir au sujet de la zone à 30 avec le système des pistes cyclables, puisque nous allons vers ce système-là dans la rue des Chéneaux. C'est bien de mettre des rues à 30 km/h, ce serait encore mieux de les faire respecter ! Les gens roulent plutôt à 50, voire 70 km/h pour pouvoir passer au feu. Le projet de les mettre en place sur les grands axes est une très bonne idée, mais faisons les respecter !

Dans la salle : Je reviens sur un point qui n'a pas été abordé, il s'agit du déplacement des piétons. J'habite le vieux Sceaux et il n'y a pas de trottoirs. On ne peut plus circuler quand les poubelles sont sorties et cela à n'importe quelle heure. Ça, tout le monde le sait mais rien ne se fait ! D'autre part, je pense qu'au niveau du stationnement, on oublie que l'on ne peut pas stationner dans le cœur de Sceaux. Je pense qu'il faudrait mettre tous les emplacements payants - je suis un utilisateur de ces emplacements - car les gens resteraient moins longtemps. Il n'y aurait pas de voitures ventouse sur des emplacements gratuits. D'autre part, il y avait eu, il y a très longtemps, un projet de parking souterrain au niveau du jardin de la Ménagerie. Je voudrais savoir ce qu'il en est car ce serait plus esthétique que le parking extérieur.

M. Carles : Sur le quartier que vous évoquez, il y a un travail qui a été effectué, et il y a une réunion prévue sur ce sujet jeudi (15 janvier) à 20h. Pour le parking, je parlais tout à l'heure des coûts, et les coûts c'est du ressort d'un projet politique. Il y a eu un choix de fait sur le parc De Gaulle. Cela ne veut pas dire qu'il n'aura jamais lieu.

Dans la salle : J'ai été un peu déçu que l'on parle d'urbanisme et de plan local de déplacement sans évoquer les déplacements des Scéens dans Sceaux. On a parlé des gens qui viennent et qui partent, mais on n'a pas tellement parlé de ce qui se passe dans Sceaux. Monsieur vient d'en parler un peu. Il existe des endroits où il est difficile de circuler. D'autant plus, bien entendu, quand on est mal voyant ou paralysé etc.. ce type de public a beaucoup de difficultés. Moi, je souhaiterais que cela soit abordé dans le diagnostic. Le quart de la population de la ville a plus de 60 ans et est concernée par des problèmes d'accessibilité.

Animateur : Cette question est, bien entendu, très importante. Que proposez-vous ?

Dans la salle : Monsieur a parlé de la largeur des trottoirs. Comment va-t-on s'en occuper ? Que va-t-on faire pour qu'un certain nombre de carrefours soient aménagés pour les malvoyants ? Cela n'apparaît pas dans le diagnostic...

Animateur : Vous êtes justement là pour faire des propositions afin d'enrichir le diagnostic. Vous pouvez également les poster sur le site Internet consacré au PLU.

Dans la salle : Je voulais savoir si parmi les intervenants, il y a des personnes qui ont eu des réflexions sur le débat concernant le système Autolib qui se discute à Paris et dans d'autres communes. Il faut se poser la question pour les personnes qui ont arrêté la voiture. Faut-il développer les systèmes d'auto-partage, de covoiturage...

M. Patrice Pattée, adjoint au maire chargé de l'urbanisme : L'idée du projet Autolib est de proposer pour 2010 des voitures en libre-service à différentes bornes, à l'image du vélib. La commune de Sceaux participe activement aux réflexions engagées par la Ville de Paris et délibérera d'ici mars prochain pour rejoindre le syndicat mixte qui sera constitué pour lancer un appel d'offre auprès des opérateurs qui seront chargés de proposer un dispositif sur ce territoire. Le territoire sera réservé aux communes internes à l'A86, la zone la plus dense de la région parisienne. Sceaux est candidate pour adhérer à ce syndicat et nous partons sur l'hypothèse de quatre points de mise à disposition en libre-service sur la ville.

Dans la salle : Je ne sais pas si la ville de Sceaux adhèrera au projet Autolib si la Ville de Paris choisissait l'option de M. Nègre, c'est à dire, la voiture à air comprimé. M. Nègre est en pourparler avec la Ville de Paris. Vous pouvez regarder son site pour en savoir plus.

Entre les déplacements et l'urbanisme, il est bien évident que l'on a besoin de place pour faire circuler les bus, les PALADINS, les personnes à mobilité réduite, les piétons, etc. Tout ceci est lié notamment aux terrains libres de Robinson. Si l'on veut pouvoir faire en sorte que les gens se déplacent harmonieusement vers la faculté pour les étudiants, que les PMR puissent se déplacer, on a absolument besoin de prévoir l'avenir. Que se passera-t-il dans vingt ans ? Il serait tout à fait regrettable que l'on prenne des dispositions de constructibilité intense dans le triangle Robinson, et que l'on intègre ce terrain, actuellement à la disposition de la RATP ou du STIF, à un projet immobilier dont on pourrait regretter les conséquences. La même remarque pour Albert I^{er}, où il y a actuellement un parking de dissuasion.

Par rapport à l'appendice de la ville de Robinson : si on la supprimait, on supprimerait St Gervais, le Croissic, etc. On supprimerait tous les appendices. Quant au chiffres (il s'agit des chiffres donnés par M. Lecourt, ndlr) 4 %, 25 %, il y a un problème. Si on le faisait sur Saint Rémy, on s'apercevrait qu'il n'y a pas plus de monde qu'à Robinson !

Dans la salle : Il a été évoqué par M. le Maire la disparition de la Faculté pour une implantation à Saclay. Il y a quantité de questions qui se posent à ce moment-là : à qui appartient le terrain ? Que deviennent les installations ? Quels sont les projets et à quels horizons ?

M. Jérôme Fromageau, doyen de la faculté Jean-Monnet : Vous nous mettez dehors ?!

Il y a une partie de la Faculté de pharmacie de Chatenay-Malabry qui devrait déménager à Saclay si le projet CAMPUS aboutit. Il s'agit des locaux que nous occupons sur le site de la faculté des sciences (aujourd'hui dans des locaux provisoires depuis 97). Il est également prévu de déménager trois centres de recherche spécialisés dans l'innovation, l'économie des réseaux, le management et l'environnement. Les chercheurs du même domaine seront ainsi à proximité les uns des autres, ce qui est assez logique. Là s'arrête notre projet, sauf si on arrivait pas à régler le cas de l'ancienne école Normale supérieure qui est à Fontenay. S'il n'y avait pas moyen d'envisager un aménagement plus important à Fontenay, là, nous serions obligé de déménager encore plus de locaux vers Saclay. Mais, je l'ai déjà dit à M. le Maire,

nous sommes implantés à Sceaux depuis 40 ans, nous sommes très attachés à ce lieu et n'avons pas l'intention de déménager intégralement.

Dans la salle : Je rejoins ce qu'ont dit ces messieurs à propos des piétons. Les trottoirs sont mal entretenus, notamment rue Houdan. On met des pavés qui sont très dangereux pour les PMR et qui n'atténuent ni le bruit ni la vitesse des voitures. Exemple : à l'endroit de la coulée verte.

Dans la salle : Quelle est la part des étudiants qui prennent ce RER B ? Cela pourrait-il devenir un argument pour la RATP si une partie de la Faculté déménageait ?

Mme Brown : Nous n'avons pas les chiffres des entrants et des sortants en gare et leurs lieux de destination. Je ne sais pas si l'université a fait des enquêtes sur les déplacements. Il y a juste des hypothèses.

Mme Michaud : Les gros pôles générateurs de trafics sont intéressants pour avoir une photo de l'existant avec les pratiques modales des différents utilisateurs (étudiants, enseignants, etc) et l'objectif vers lequel on veut aller qui est celui de la réduction des voitures. Donc les PDE (plan de déplacements d'entreprise) sont vraiment des outils extrêmement importants.

Animateur : *M. Fromageau, cette remarque vous est destinée !*

M. Fromageau : J'en prends acte.

Dans la salle : Je regrette que l'on ait pas abordé plus en détail le système PALADIN et les transports locaux. Quelqu'un parlait tout à l'heure du fameux taxi mythique. Est-ce que quelqu'un pourrait me dire si des projets sont actuellement à l'étude pour remanier ce PALADIN ? Car il est fait pour Wissous, pour Anthony mais pour Sceaux ? Si on veut prendre le métro à Anthony un jour de neige, on s'aperçoit qu'il y a des tickets spéciaux (tarif de zone 3 probablement, ndlr), etc. Il n'y a aucune synchronisation entre les transports.

Dans la salle : Je voulais revenir sur les populations sur la ville de Sceaux. M. Laurent disait que le chiffre était dans le document. Il y a un chiffre unique et bien évidemment nous avons dans notre quartier l'EPF qui n'est pas représentée aujourd'hui. La problématique du stationnement autour de ces établissements est une réalité. Je voulais aussi dire aux Scéens qui sont témoins de problèmes sur la ligne du RER B, qu'il suffit d'aller sur le site Internet (aut.idf.org) pour envoyer un rapport quotidiennement par mail afin de dénoncer les irrégularités du service.

Dans la salle : Les vélos, je trouve ça dangereux pour les enfants. Plus on fait de pistes, plus cela est dangereux ! Quand on monte des Blagis, c'est très dangereux. L'avenue Jean Perrin est mal entretenue et les portières de voitures qui s'ouvrent. Les aménagements ne sont pas toujours très pratiques. Les voitures doivent-elles se régler sur la vitesse des vélos ? Par ailleurs, les feux sont mal synchronisés sur les grands axes. Cela fait 30 ans que je le dénonce. Eviter les démarrages rapides en voiture, sur les grands axes, permet de limiter la pollution. Rouler à 25 km/h en continu ne serait-il pas mieux ? De Bourg-la-Reine à Paris, par exemple.

Dans la salle : Je circule souvent sur une sorte de vélo (plateau à 3 roues) et en voiture. Je suis président des associations des commerçants de Sceaux. Pourrait-on trouver un système de

livraison commun aux commerces ? L'association des commerçants envisage une réflexion pour éviter les déplacements en voiture : triporteurs électriques, par exemple.

Dans la salle : Les pistes cyclables sont compliquées et dangereuses. Pourrait-on avoir des circuits normaux ? La cohabitation est souvent compliquée entre piétons et cyclistes si c'est sur le même trottoir. Il faut éviter les conflits entre piétons et cyclistes !

Mme Michaud : C'est intéressant car nous allons vers une gamme de modes de déplacement qui vont chahuter le code de la route et perturber la police mais c'est une bonne évolution. Mais c'est vrai que l'on ne sait pas toujours dans quelle catégorie les mettre (les vélos à trois roues, ndlr) !

Dans la salle : Je regrette que le représentant de la communauté d'agglomération ne soit pas là. On doit favoriser les transports en commun. Or, il y a un projet sur la D920 où l'on va passer de 6 voies à 4 voies. Donc 2 voies vont être destinées aux arbres. On aurait pu y faire une voie pour les autobus...

Dans la salle : On a étudié pendant cinq ans un projet (sur la D920, ndlr) qui a été abandonné puis repris par le département et malheureusement, une partie du projet précédent est abandonné.

Animateur : Une concertation a lieu la semaine prochaine sur ce sujet.

Dans la salle : Comment peut-on accéder aux équipements culturels de chez nous — ceux des Blagis, du Trianon ou la MJC — le soir, le samedi et le dimanche ? Il y a un réel problème de transport.

Animateur : Il existe toutes sortes de déplacements modulables à la demande, souvent mis en place par les associations.

Dans la salle : Il existe des méthodes coercitives pour les places « handicapé », mais il ne s'agit peut-être pas d'urbanisme...

Dans la salle : Peut-on éviter de pénaliser les handicapés même s'ils sont en faute ?! Je viens d'avoir une amende à vélo de 90 euros parce que je roulais sur un tout petit morceau de route en sens interdit alors que, semble-t-il, cela est autorisé !

Animateur : M. le Maire, un petit mot pour clôturer cette journée ?

M. Le maire : J'étais devant et j'ai essayé de ne pas réagir. Nous nous sommes astreints, en tant qu'élus, à ne pas monopoliser la parole. Mais ce n'est pas parce que l'on n'a pas réagi que l'on est d'accord, non pas avec les analyses et les propositions, mais avec un certain nombre d'affirmations qui ont été faites ici, souvent par ignorance. Un exemple : on ne peut pas aujourd'hui faire du vélo en sens interdit, à l'exception de deux voies dans Sceaux. C'est à partir de 2010, que l'on pourra le faire sauf si un arrêté du maire interdit de le faire. Je fais partie de ceux, et cela fait débat au sein du conseil municipal, qui depuis plusieurs années, ont proposé que l'on puisse faire du vélo dans les rues en sens interdit, de prendre un arrêté pour ça. Ça n'a pas été possible, il n'y a pas eu de consensus.

Je ne voudrais pas que la remarque de Michel Quintin vous induise en erreur et que vous-même soyez victime de la rigueur de la police municipale ou nationale ! S'agissant des

stationnements « handicapé », j'ai eu ce matin un échange un peu musclé avec une dame qui se garait sur une place « handicapé » en disant qu'elle en avait pour cinq mn. Pas de pot, ils sont passés et elle a eu une amende de 135 euros ! Mais nous sommes tous citoyens même si nous ne respectons pas toujours tout !

Je voulais vous remercier pour cet après-midi. Il y en a encore trois !

Il y a un certain nombre de choses qui ont été dites, certaines ne sont pas faciles. Je ne reviens pas sur la question du RER ou sur d'autres questions extrêmement sensibles. J'étais très content de vous entendre puisque cela rejoint ce que l'on pense introduire dans le PLU, et ce n'est pas terminé.

Le diagnostic complet, qui prend en compte ce que l'on s'est dit, sera disponible sur le site Internet à partir de la mi-février. Il n'y aura pas tout. J'ai bien entendu tout à l'heure un monsieur qui disait qu'il n'y avait pas assez de chiffres sur les transports. Oui, on peut faire d'autres études. Mais ce n'est pas l'objet de l'atelier numéro 1. Les transports, c'est le PLD.

Concernant le conseil local de développement durable (CL3D), il y a un groupe de travail qui a été mis en place pour les plans de déplacements de la Faculté Jean Monnet et de l'EPF. Il ne s'est pas encore réuni puisque cette décision a été prise en novembre. Une réunion est prévue le 14 janvier. La ville a proposé d'engager cette démarche pour que l'on puisse trouver des solutions sans attendre le PLU.

Nous sommes une petite ville de 20 000 habitants. Vous avez une certaine exigence. Tant mieux. Mais on ne peut pas tout faire. Moi je n'ai pas des bataillons de cadres ! Nous essayons de répondre, pas seulement aux urgences, mais en regardant plus loin.

Deux réunions importantes auront lieu la semaine prochaine : la voirie dans le centre (le 15 à 20h30) et une deuxième réunion sur la D920 (le 16 au soir). Par conséquent, les choses se font et n'hésitez pas à faire des remarques. Un forum commence à fonctionner sur le site Internet. Il y a parfois des affirmations qui ne sont pas tout à fait exactes...

Monsieur Perruchet, je suis désolé, vous parliez de la pastille. Mais ce n'est pas la ville de Sceaux qui a enlevé les pastilles. Cela a été voté par le Conseil Régional. Nous avons œuvré avec l'association de quartier (Marne Musiciens), nous avons demandé que des pastilles soient enlevées, mais le conseil l'a décidé.

Dans la salle : Avez-vous demandé d'enlever cette pastille ?

M. le Maire : Non, car tout résulte d'une certaine forme de négociation. Si vous dites aujourd'hui « moi je ne veux rien » — je dois vous dire un point important : la population a baissé et nous sommes la seule ville des Hauts-de-Seine avec Ville d'Avray où la population a baissé. J'ai déjà eu le préfet au téléphone — Donc à force de ne rien vouloir, vous aurez tout ! Le projet de loi adopté (Plan de relance), prévoit des dispositions qui permettent à l'Etat de reprendre la main sur des terrains et de suspendre le droit de préemption du maire. On parlait de l'avenir des terrains de Jean Monnet. Si la Faculté partait complètement, l'Etat serait plus fort que la commune. L'Etat fera ce qu'il veut sur ce terrain. Si nous n'avons pas ensemble une démarche cohérente et construite, cela risque d'être pire que ce que vous redoutez.

Merci à vous tous. Rendez-vous samedi prochain pour un atelier sur le développement urbain.