

Les transports et la révision du SDRIF de 1994

**Bilan – Orientations
Premières Propositions**

Rapport

La Commission a confié à un groupe de travail, ainsi constitué, la mission d'assister les rapporteurs :

Michel FÈVE, Président de la Commission des transports

Paul DUBOST,

Louis GUIEYSSE, ex Président de la Commission des transports et membre associé

Jean-Louis JAMET

Daniel RABARDEL, Vice-président de la Commission des transports

Jean-Marc SCHAEFFER

Laurent SCOTT de MARTINVILLE

Francis VITEL

Nous adressons nos très vifs remerciements aux personnes qui ont bien voulu, lors d'auditions ou de rencontres, apporter par leurs informations et leurs réflexions, leur contribution au présent rapport.

Les personnes auditionnées

Conseil Régional d'Ile-de-France

Jean-Claude GAILLOT, Directeur, Direction de l'aménagement et des transports

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, Préfet, Directeur Régional de l'Équipement d'Ile-de-France

François POUPART, Directeur adjoint des infrastructures et des transports

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

Alain MEYERE, Directeur du département des transports et des infrastructures

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Emmanuel DURET, Directeur Général

Laurent FORTUNE, Directeur des investissements

Laurence DEBRINGAT, Responsable de la mission « Etudes générales »

Olivier NALLIN, Directeur du développement, des affaires économiques et tarifaires

RATP

Pascal AUZANNET, Directeur du département « Développement et action territoriale »

SNCF Ile-de-France

Thierry MIGNAUW, Directeur Régional

Jean-Luc AUDE, adjoint au Directeur délégué chargé des relations institutionnelles

RFF

Bernard SULPIS, Délégué régional Ile-de-France et Champagne-Ardenne, Direction des relations institutionnelles

François TAINURIER, Responsable de la division territoriale Ile-de-France, Direction du développement

CRCI et CCIP

Claude LEROI, Président de la Commission de l'aménagement Régional, des transports et de l'environnement de la Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie (CRCI) – Président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)

Patrick CLEMENT, Directeur de l'aménagement régional, des études et de la communication à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP)

Philippe MATHERON, responsable du département « Aménagement » (CCIP)

Isabelle de CHAMP SAVIN, chargée de mission (CCIP)

Association Paris Ile-de-France Environnement

Marc AMBROISE RENDU, Président

OPTILE

Jean-Pierre FRIEDERICH, Directeur Général

Alain RIOU, Directeur du développement

Les personnes rencontrées

Conseil Régional d'Ile-de-France

Yves SINOUE, Directeur, Direction de l'Aménagement et des Transports

Jean-Raymond FRADIN, Directeur, Direction de l'Aménagement et des Transports, Sous Direction des routes

Pascal HAUCHECORNE, Chargé de mission de l'aménagement et des transports, Sous Direction de l'aménagement

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France

Yves GEFFRIN, Directeur, Division des Infrastructures et des Transports

Syndicat des Transports d'Ile-de-France

Philippe PEYRONNET, Directeur Général Adjoint

RATP

Anne-Marie IDRAC, Présidente Directrice Générale

SNCF Ile-de-France

Guy BUISSON, Directeur Adjoint

RAPPORT

Table des matières

Préambule	7
Chapitre 1 Le bilan du SDRIF de 1994	
1. Le SDRIF de 1994 – Rappel des ambitions et objectifs en matière d'aménagement de transport.....	11
1.1. Une ambition européenne	11
1.2. Un parti général d'aménagement confortant le polycentrisme.....	11
1.3. Le contexte prévisionnel du SDRIF : une croissance mesurée de la population et des emplois mais une forte augmentation de la mobilité.....	12
1.4. Des objectifs ambitieux et novateurs en matière de transport afin de : «mieux répondre aux besoins de transport et d'échange et conforter les priorités de l'aménagement régional»	12
1.4.1. Les transports collectifs.....	12
1.4.2. Le réseau routier	13
1.4.3. Le réseau des transports interrégionaux de personnes.....	13
1.4.4. Le transport de marchandises.....	13
2. La traduction des objectifs du SDRIF en matière de transport	15
2.1. Les transports collectifs	15
2.1.1. Les principes	15
2.1.2. Les préconisations.....	15
2.2. Les routes.....	15
2.2.1. Les principes	15
2.2.2. Les préconisations.....	16
2.3. Les transports interrégionaux de personnes	16
2.3.1. L'équipement aéroportuaire et la desserte des aéroports	16
2.3.2. Les liaisons avec les villes du Bassin Parisien	17
2.3.3. La desserte par les TGV	17
2.4. Le transport des marchandises.....	18
2.4.1. Les principes	18
2.4.2. Les préconisations.....	18
2.5. L'insertion des infrastructures dans leur environnement	19
3. Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du SDRIF	21
4. Point des opérations réalisées, entreprises ou non engagées	23
4.1. Le Transport des personnes.....	23
4.1.1. Le transport collectif	23
4.1.2. La route	25
4.2. Le transport des marchandises.....	27
4.2.1. Les voies navigables	28
4.2.2. Le transport par la voie ferrée	28
4.2.3. Les réalisations.....	29
4.2.4. Les études et actions engagées.....	29

5. Les transports et le SDRIF de 1994 : un bilan en « demi-teinte »	31
5.1. Le SDRIF de 1994 : un projet ambitieux mais insuffisamment partagé de développement pour la région	31
5.1.1. Une vision élargie et solidaire du territoire francilien.....	31
5.1.2. D'importants débats et travaux préalables qui se sont déroulés sur cinq ans	31
5.1.3. Une réflexion conduite dans le cadre de commissions thématiques	32
5.1.4. Une démarche de concertation non aboutie	32
5.2. Le volet transport de personnes : un projet d'une certaine ampleur, ambitieux et novateur	33
5.2.1. Une démarche structurée et cohérente mais ne comportant pas d'élément de pilotage ni de programmation	33
5.2.2. Des infrastructures corrélées aux options d'aménagement dans une approche très « spatiale » du développement urbain	34
5.2.3. Une conception de la mobilité basée sur l'idée que « la portée des déplacements est l'expression de l'efficacité de la ville »	35
5.2.4. Une conception du maillage routier en moyenne et grande couronne susceptible de favoriser l'étalement urbain	36
5.2.5. Logique de réseau et logique de service	36
5.3. Le transport des marchandises et la logistique : une question vitale insuffisamment traitée	37
5.4. Le SDRIF et la prise en compte des questions environnementales et des valeurs du développement durable	38

Chapitre 2 Orientations pour le futur SDRIF

1. Les éléments nouveaux à prendre en compte pour le futur SDRIF	43
1.1. Un schéma directeur d'une nouvelle nature.....	44
1.2. Un cadre institutionnel et législatif renouvelé	45
1.2.1. De nouveaux textes d'une plus large portée en matière de planification urbaine et d'organisation territoriale	45
1.2.2. L'abondance du cadre législatif actuel peut-il être un frein à l'action ?.....	47
1.3. Une démarche de concertation plus approfondie.....	48
1.3.1. Une élaboration concertée... mais comment et jusqu'où ?.....	48
1.3.2. Concertation, débat public... une pratique nouvelle à construire	48
1.4. Urbanisation, mobilité, transports : un contexte francilien en évolution	49
1.4.1. Une urbanisation dont la progression se ralentit.....	49
1.4.2. Une extension urbaine éclatée et discontinuée	49
1.4.3. Quelles conséquences prévisibles sur la mobilité et l'organisation des transports ?	50
1.4.4. Y a-t-il un modèle urbain ?	51
1.5. Une relative stabilité de la mobilité francilienne	52
1.5.1. Les résidents de Paris intra-muros restent les plus mobiles.....	52
1.5.2. Paris voit sa part relative diminuer dans les déplacements	52
1.5.3. Une part croissante des déplacements mécanisés ne concerne pas Paris.....	52
1.5.4. La progression de l'usage de l'automobile marque un ralentissement.....	53
1.5.5. Une hausse des déplacements pour des motifs privés.....	53
1.5.6. La voiture particulière davantage utilisée pour des déplacements courts	53
1.6. Une compétition accrue des grandes métropoles et un impératif d'attractivité	54

2. Le futur SDRIF : principaux enjeux et orientations	55
2.1. Politiques urbaines et mobilité : un lien à renforcer	55
2.2. Transports collectifs de personnes et transports de marchandises : paradoxes et enjeux	55
2.3. Les déplacements de personnes : une évolution à structurer	56
2.3.1. Des bassins de vie qui polarisent davantage les déplacements.....	56
2.3.2. Des changements de comportement qu'il importe de favoriser	56
2.3.3. Des modes de vie qui rythment différemment les déplacements	56
2.4. La nécessité de hiérarchiser les enjeux et de fixer des priorités	57
2.5. Les réponses que devra apporter le futur SDRIF	57
2.5.1. En matière de transports collectifs	57
2.5.2. Dans le domaine routier	59
2.5.3. Les modes individuels non motorisés	60
2.5.4. Le transport des marchandises et la logistique	60
3. Les orientations majeures à retenir dans le cadre de la démarche nouvelle	61
3.1. En matière d'aménagement.....	61
3.1.1. Réaffirmer la nécessité de poursuivre et de développer le polycentrisme.....	61
3.1.2. Intensifier les actions destinée à dynamiser le développement urbain, particulièrement en proche couronne.....	62
3.2. En matière de transport de personnes.....	63
3.2.1. A Paris et en proche couronne.....	63
3.2.2. En limite de la zone agglomérée	65
3.2.3. En grande couronne	66
3.2.4. Les questions spécifiques	67
3.3. En matière de transport de marchandises et de logistique.....	70
3.3.1. Le transport de marchandises.....	70
3.3.2. La Logistique	74
Chapitre 3 Les premières propositions pour le futur SDRIF	
1. Les premières propositions pour le futur SDRIF.....	79
1.1. Organiser une véritable priorité aux transports collectifs, homogénéiser et mieux gérer le réseau routier en vue d'améliorer le service à la population	79
1.1.1. Développer de nouvelles infrastructures	79
1.1.2. Améliorer l'existant : un réseau structuré qu'il faut fiabiliser et valoriser	80
1.2. Renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France	82
1.3. Intégrer dans la réflexion la question vitale du transport de marchandises et celle de la logistique, essentielles du point de vue de la qualité de vie, de l'emploi et du développement économique.....	82
1.3.1. En matière de transport de marchandises :	82
1.3.2. En matière de logistique	83
1.4. Accompagner les propositions du SDRIF de dispositions opérationnelles concernant les outils d'aménagement et les moyens, notamment financiers, nécessaires à leur mise en œuvre.....	84
1.5. Entreprendre une démarche d'élaboration concertée	84
2. Conclusion : les principaux enjeux pour les 20 ans à venir.....	85
Glossaire.....	87
Bibliographie	93

Préambule

Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (SDAURIF) de 1976 a constitué une étape déterminante dans la modernisation de l'Ile-de-France. La politique d'aménagement régional souhaitée par les pouvoirs publics dans les années soixante, au moment où la motorisation, avec l'augmentation rapide de la population, connaissait une forte croissance, a été marquée par trois grandes orientations :

- le choix d'une **organisation polycentrique de l'urbanisation** avec une volonté de favoriser le développement de pôles périphériques (les villes nouvelles et les pôles « restructurateurs » de banlieue) ;
- le maintien de la **diversité des fonctions** dans les agglomérations : mixité des usages du sol et densité résidentielle permettant d'y fixer les services de proximité (écoles, commerces...), répondant au souci de réduire la demande de déplacements motorisés;
- des **réseaux de transport**, cohérents avec le schéma polycentrique de la région, offrant des conditions de déplacement de bon niveau, au moins sur les principaux axes radiaux.

Fondé sur ces orientations, le SDAURIF de 1976, dont Paul Delouvrier fut l'inspirateur, a donné lieu à des **réalisations qui structurent et organisent durablement l'espace francilien** comme la constitution du réseau RER, en lien avec les villes nouvelles, l'interconnexion des réseaux ferroviaires et le développement du réseau d'autoroutes radiales et de rocade.

Lorsqu'en 1989¹ s'est engagé un large débat sur l'avenir de l'Ile-de-France, le gouvernement décida la mise en chantier d'un nouveau schéma directeur qui, tenant compte des évolutions profondes intervenues depuis 1976, permette de fixer les **grandes options en matière de planification urbaine**. L'organisation d'une urbanisation maîtrisée en cohérence avec les hypothèses économiques et démographiques retenues, la poursuite et le développement du polycentrisme, la définition des grandes infrastructures de transport et des équipements structurants, supports de l'aménagement... telles furent les principales questions abordées, en écho aux attentes des collectivités soucieuses du cadre de vie des Franciliens et des préoccupations de l'Etat en matière d'aménagement du territoire.

Promulgué en avril 1994 par décret du Premier Ministre pris en Conseil d'Etat, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) constitue encore aujourd'hui le **document de planification de référence**, dont sont notamment issus les projets de transport programmés dans l'actuel Contrat de plan.

¹ En 1980-1981 un projet de révision du SDAURIF de 1976 a été élaboré mais la démarche n'a pu être menée à son terme, dans le contexte politique de l'époque.

Après avoir rappelé les objectifs de ce SDRIF en matière de **transport**, instrument privilégié de l'aménagement régional, la **première partie** du présent rapport évoque les difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre, fait le point de la réalisation des principales opérations envisagées et présente un **premier bilan**.

La **deuxième partie** du rapport met en relief les éléments concernant le volet transport qui, à la lumière des enjeux d'aujourd'hui, semblent devoir être mieux pris en compte dans la nouvelle démarche de planification qui s'engage et dans l'élaboration des projets de transport appelés à la concrétiser. Sur ces bases, le rapport tente de dégager des **orientations pour le futur SDRIF**.

La **troisième partie** du rapport formule de toutes **premières propositions** pour le volet transport du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

Chapitre 1

Le bilan du SDRIF de 1994

1. Le SDRIF de 1994 – Rappel des ambitions et objectifs en matière d'aménagement et de transport

Les documents successifs traitant de la planification spatiale de la région Ile-de-France ont été guidés par un double objectif :

- exprimer une stratégie de l'aménagement et du développement régional ;
- constituer un document de référence et instaurer un outil de maîtrise spatiale.

Les transports y ont toujours occupé une place importante. L'impact des investissements de grande ampleur qu'ils mettent en jeu, constitue un puissant levier pour concrétiser dans la durée les orientations en matière d'aménagement et accompagner, voire anticiper, le développement de la région.

1.1. Une ambition européenne

Le SDRIF de 1994, dont les objectifs portent d'abord sur l'aménagement du territoire régional, confirme l'ambition de l'Ile-de-France, capitale européenne visant l'excellence mondiale. Il s'agit à la fois de :

- prendre en compte la **dimension européenne de l'aménagement** : accueil des grandes entreprises françaises et internationales, valorisation des sites de recherche avancée, renforcement de la place de la région comme pôle de communication commerciale avec les salons, les expositions, les congrès...
- conforter la place de la région dans les grands **réseaux d'échanges européens** pour lui permettre de jouer un rôle de premier plan, renforçant ainsi son attractivité de région capitale ;
- promouvoir les « **pôles d'envergure européenne** » : Paris, La Défense, Massy- Saclay, Roissy, Marne-la-Vallée dont l'accessibilité depuis Paris, les commodités de communication, la nature des équipements et activités, les mettent au rang des grands sites à vocation internationale.

Le SDRIF fait ainsi le constat qu'avec tous ses atouts, l'Ile-de-France, associée au Bassin parisien, peut figurer au premier rang des capitales européennes et des métropoles mondiales.

1.2. Un parti général d'aménagement confortant le polycentrisme

Confirmant le principe fondateur du schéma directeur de 1976, le SDRIF de 1994 amplifie le schéma d'organisation urbaine polycentrique fondé sur des pôles urbains et des équipements forts, structurant la région, et prenant appui sur un **système de transports individuels et collectifs performants.**

Il prône la solidarité avec les régions voisines, les territoires du **Bassin parisien** formant avec l'Ile-de-France un ensemble de plus de vingt millions d'habitants, disposant d'éléments forts d'attractivité et de compétitivité dans le réseau des grandes métropoles européennes et représentant ainsi une composante majeure de l'aménagement du territoire national.

1.3. Le contexte prévisionnel du SDRIF : une croissance mesurée de la population et des emplois mais une forte augmentation de la mobilité

Le SDRIF de 1994, fondé sur la volonté de maîtriser la croissance de la région, a retenu en définitive les perspectives suivantes en matière de population et d'emploi :

- 11,8 millions d'habitants en 2015 (10,65 millions en 1990), scénario intermédiaire entre le bas de la fourchette correspondant à 11,5 millions d'habitants et le scénario « haut » situant la population à 13 millions d'habitants à cet horizon² ;
- une évolution des emplois en rapport avec l'augmentation de la population, situant à 5,8 millions leur nombre à l'horizon 2015 (5,09 millions en 1990).

En revanche, il évalue les besoins de mobilité de manière tendancielle, ce qui l'amène à prévoir une augmentation importante de la demande en déplacements motorisés : +55% de voyages x kilomètres soit un accroissement cinq fois supérieur à celui de la population. Le SDRIF n'envisage pas d'infléchir ni même de maîtriser cette tendance mais propose de l'accompagner par un accroissement substantiel de l'offre de transport tant pour les modes individuels que pour les transports collectifs.

1.4. Des objectifs ambitieux et novateurs en matière de transport afin de : « mieux répondre aux besoins de transport et d'échange et conforter les priorités de l'aménagement régional »

Dans le SDRIF, qui traite essentiellement du déplacement des personnes, l'objectif central assigné au système de transport de voyageurs, en appui au schéma régional d'aménagement, est de favoriser **les échanges à l'intérieur de la région** par :

- la fluidification des déplacements pour faire face à la situation de congestion des réseaux et à l'accroissement prévisionnel des besoins de mobilité, principalement sur les liaisons de banlieue à banlieue ;
- le renforcement de l'accessibilité « tous azimuts » dans l'espace régional par la complémentarité des réseaux routiers et des réseaux de TC ;
- la possibilité d'atteindre des destinations de plus en plus nombreuses à l'intérieur d'un « budget temps » donné, relativement stable sur une longue période.

Le SDRIF se donne également comme objectif de faciliter les **échanges avec les autres régions**.

1.4.1. Les transports collectifs

Le SDRIF exprime une grande ambition pour le développement des transports collectifs pour lesquels un important retard avait été pris en regard des besoins. Le schéma proposé, principal support du parti d'aménagement retenu, traduit une volonté d'en renforcer significativement la place et le rôle, essentiellement dans la partie dense de l'agglomération.

²La DATAR estimait que l'Ile-de-France pourrait atteindre 13 millions d'habitants en 2015. Le CESR s'est efforcé de « tracer les limites du probable » en situant la population francilienne à l'horizon considéré, entre le scénario « bas » et celui de la DATAR. C'est finalement le chiffre de 11,8 millions qui a été retenu comme étant l'hypothèse à la fois « vraisemblable et souhaitable ».

Il privilégie le développement des liaisons de rocade, principalement en banlieue, où se situent les besoins croissants de déplacement, et organise leur maillage avec les radiales ferroviaires.

1.4.2. Le réseau routier

Le SDRIF met l'accent sur la nécessité de le développer prioritairement en moyenne et en grande couronne, où la plus grande partie des déplacements a vocation à être assurée par la route, et de « boucler » les rocades A 86 et la Francilienne en les maillant avec les grandes radiales.

1.4.3. Les transports interrégionaux de personnes

Cette question est développée autour de quatre thèmes :

- **l'équipement aéroportuaire** : accompagner et anticiper une croissance « modérée » des flux de passagers ;
- **la desserte des aéroports** : améliorer les liaisons entre les deux aéroports internationaux et avec Paris ainsi qu'avec les principaux pôles régionaux ;
- **les liaisons aériennes** : exploiter au maximum le potentiel de l'aéroport du Bourget et développer l'aviation d'affaires autour des villes nouvelles et des pôles de la périphérie ;
- **la desserte par les TGV** et les relations avec les régions voisines : compléter les liaisons de l'Ile-de-France vers les autres régions et vers l'Europe.

1.4.4. Le transport de marchandises

Après avoir fait le constat de **l'évolution croissante de cette activité** (+10% par an au début de la décennie 1990) et observé que le mode prédominant d'acheminement des marchandises était la route (74% des flux externes, 95% des flux internes), le SDRIF se limite à l'énoncé de quatre objectifs de portée générale :

- mieux utiliser la **voie d'eau** et la **voie ferrée** (le fer devant voir son importance augmenter avec le développement du transport combiné) ;
- intercepter les flux lourds routiers de transit à la périphérie de la région de manière à limiter l'utilisation des infrastructures régionales par les poids lourds ;
- rationaliser la circulation des marchandises dans l'espace urbain et périurbain régional ;
- permettre la mise en place d'un réseau cohérent de **plates-formes logistiques** multimodales.

2. La traduction des objectifs du SDRIF en matière de transport

2.1. Les transports collectifs

2.1.1. Les principes

Pour les transports collectifs, la démarche du SDRIF se fonde sur la nécessité de :

- **conquérir** une part plus grande des **déplacements périphériques** de banlieue à banlieue qui connaissent la croissance la plus forte ;
- **consolider** et valoriser leur **domaine d'excellence** : les radiales à grand gabarit et le métro parisien ;
- **constituer un réseau maillé et hiérarchisé** s'appuyant sur :
 - le réseau principal d'infrastructures à grand gabarit ;
 - le réseau métropolitain ;
 - un réseau complémentaire de transports en commun en site propre.

2.1.2. Les préconisations

Le SDRIF préconise que les transports collectifs accompagnent le développement urbain :

- principalement en proche couronne, par :
 - le développement des **lignes de rocade** et notamment la réalisation d'« Orbitale »³ ;
 - le renforcement du **maillage** avec, en particulier, l'extension du métro jusqu'à la rocade « Orbitale » ;
- en moyenne et surtout en grande couronne où les besoins sont de nature différente (relations de pôle à pôle, notamment entre les villes nouvelles et les « centres d'envergure européenne »), il propose :
 - de réaliser des **tangentiels**, rocades ferroviaires à grand gabarit ;
 - d'améliorer les radiales ferroviaires à grand gabarit et de **développer le RER** ;
 - de constituer un réseau complémentaire de **transports en commun en site propre (TCSP)** « dans les avenues et les boulevards urbains ».

2.2. Les routes

2.2.1. Les principes

Dans le domaine routier, le SDRIF retient la nécessité de :

- constituer un réseau **hiérarchisé et maillé** ;

³ Ligne de rocade de métro automatique en proche couronne.

- recourir éventuellement à des solutions de type voirie souterraine à péage dans la zone dense et pour certaines liaisons entre pôles (les projets « Laser » et « Muse »).

2.2.2. Les préconisations

Le SDRIF propose une **organisation** du réseau **hiérarchisée** selon trois niveaux :

- le **réseau principal**, support du parti régional d'aménagement, avec comme opérations prioritaires, le bouclage de la A 86 et de la A 104 (la Francilienne) et leur maillage avec les grandes radiales ;
- le **réseau de voies rapides** (liaisons tangentielles, boulevards intercommunaux de moyenne couronne...) jouant un rôle de décongestion de la voirie locale et de distribution du trafic régional ;
- un réseau complémentaire de **voies de désenclavement** et de boulevards urbains afin de desservir les secteurs mal raccordés et d'accompagner et structurer l'aménagement local.

2.3. Les transports interrégionaux de personnes

Le principe de solidarité avec les régions voisines, que traduit entre autre l'objectif de facilitation des échanges, conjugué à l'ambition européenne, amène le SDRIF à considérer cette question sous l'angle principalement :

- de l'équipement et de la desserte aéroportuaire ainsi que des liaisons aériennes ;
- des liaisons avec les régions voisines et de la desserte par les TGV.

2.3.1. L'équipement aéroportuaire et la desserte des aéroports

Pour ce qui concerne l'équipement aéroportuaire, le SDRIF considère que les aéroports d'Orly et de Roissy sont en mesure de faire face aux besoins d'ici à 2015.

Au-delà, il évoque en ces termes la question d'un **troisième aéroport**⁴ : « *La question du renforcement de la desserte aéroportuaire de l'Île-de-France par la création d'un troisième grand aéroport commercial serait donc reportée au début du siècle prochain. Elle nécessitera une étude spécifique. En tout état de cause un éventuel troisième aéroport devrait trouver sa place en dehors de l'Île-de-France.* »

En matière de desserte des aéroports, le SDRIF met l'accent sur la nécessité **d'améliorer le service RER entre Paris et Roissy** et de permettre une accessibilité directe depuis cet aéroport vers les pôles d'excellence de l'Île-de-France par les tangentielles ferrées Nord (vers Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée) et Est (vers Marne-la-Vallée et Melun-Sénart). Pour ce qui est de l'accès routier, le SDRIF évoque la possibilité de liaisons routières entre Roissy, Orly et la zone centrale par la création d'un « *réseau de voirie souterraine protégé de la congestion* ».

⁴ SDRIF 1994 « La desserte aéroportuaire » - DREIF avril 1994

2.3.2. Les liaisons avec les villes du Bassin parisien

Le SDRIF met l'accent sur la nécessité d'aborder cette question **de manière prospective**, en s'appuyant sur les recommandations de la DATAR⁵ qui prévoit notamment de reporter une partie de la croissance « spontanée » de l'Ile-de-France sur les villes du Bassin parisien.

Cette démarche concerne plus particulièrement les trois ensembles urbains de Rouen – Caen - Le Havre, Orléans – Blois – Tours et Reims – Châlons-en-Champagne – Troyes, « *en accompagnant la croissance démographique de ces pôles par un effort appuyé de qualification économique et urbaine* ». L'orientation retenue en matière de transport repose sur le développement des **liaisons ferroviaires et autoroutières** :

- les **lignes ferroviaires** pour les liaisons radiales entre Paris et les villes « trait d'union », villes moyennes établies de part et d'autre des limites administratives de l'Ile-de-France. Des relations directes entre villes proches du Bassin parisien, les pôles d'excellence, les villes nouvelles et les villes « trait d'union » devront être également prévues ;
- le **réseau routier** pour intercepter, au-delà de la Francilienne, le trafic de transit au moyen d'une nouvelle liaison de rocade. Celle-ci, hors Ile-de-France, s'appuierait sur les grandes liaisons routières et autoroutières nationales existantes.

2.3.3. La desserte par les TGV

La desserte par les TGV est conçue à la fois pour assurer des relations performantes entre Paris et les principales métropoles régionales et permettre de créer de grands axes de circulation ferroviaire intégrés au réseau européen. Ainsi, serait mis en place un réseau TGV assurant une desserte rapide à plusieurs échelles et reliant progressivement l'Ile-de-France, les villes du Bassin parisien et les métropoles régionales à l'Europe :

- **l'Ile-de-France** avec de nouveaux points d'accès répartis sur le territoire régional (Massy, Roissy, Marne-la-Vallée mais également La Défense et Sénart) permettant de mieux desservir l'espace francilien tout en désengorgeant les gares centrales parisiennes. Est également évoquée l'interconnexion entre le TGV Atlantique et les autres lignes (accroissement de la capacité sur la liaison Massy – Valenton) ;
- le **Bassin parisien** pour desservir en particulier les villes « à une heure de Paris » ;
- **les régions plus éloignées** avec notamment les TGV « Limousin et Auvergne » et le TGV Normandie ;
- **les villes d'Europe** avec le TGV Est (Luxembourg, Allemagne et Suisse).

⁵ « Livre blanc du Bassin Parisien » - DATAR avril 1992

2.4. Le transport des marchandises

2.4.1. Les principes

Le SDRIF aborde cette question de façon très superficielle mêlant l'aspect **transport** proprement dit et l'activité **logistique**.

En ce qui concerne le **transport terrestre**, après avoir fait le constat que le mode d'acheminement prédominant était la route, le SDRIF recommande de mieux exploiter les réserves de capacité que recèle la **voie d'eau**, d'y développer de grandes plates-formes multimodales (à Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne...) ainsi « *qu'un chapelet de ports de stockage distribution répartis le long des rivières dont le maintien et la protection sont vitaux* ».

Il considère que le **fret ferroviaire** devrait également voir « *son importance augmenter avec le développement du transport combiné* ».

Pour les transports **ferroviaires** et **fluviaux**, le SDRIF insiste sur la nécessité de **maintenir les infrastructures** et équipements existants (gares ferroviaires et routières, ports fluviaux...).

Notons enfin que les questions relatives au **fret aérien** sont ignorées alors qu'elles ont un impact économique incontestable

Pour ce qui est de la **logistique**, le SDRIF évoque sommairement un schéma d'organisation fonctionnelle articulé selon trois couronnes :

- à l'intérieur de A 86 : spécialisation en messagerie, groupage et produits alimentaires ainsi que pour certains matériaux pondéreux ;
- entre A 86 et la Francilienne : entreposage de moyenne et longue durées et approvisionnement « lourd » de la région ;
- au-delà de la Francilienne : transit et éclatement des flux interrégionaux et internationaux ;

Cette organisation devait permettre de répondre en partie aux objectifs de rationalisation de la circulation dans la zone dense de la région et de sa périphérie en détournant une partie des flux de transit. Elle correspondait en grande partie à la mise en place souhaitée d'un réseau cohérent de plates-formes, simples ou multimodales, en périphérie de la région.

2.4.2. Les préconisations

Pour le **transport ferroviaire**, le SDRIF préconise la création de nouvelles plates-formes de transport combiné, notamment dans le secteur de Dammartin-en-Goële.

En ce qui concerne le **transport fluvial**, il recommande la réalisation de nouveaux ports venant compléter le réseau existant : une plate-forme multimodale à Vigneux, des ports de stockage distribution à Dammarie-les-Lys, La Ferté sous Jouarre et Triel.

Enfin, le SDRIF confirme l'intérêt des projets de Seine Nord et Seine Est pour « *renforcer la capacité et l'attractivité de la voie d'eau* »

Au plan de la **logistique**, le SDRIF esquisse un schéma d'organisation de l'espace francilien selon les trois niveaux décrits ci-dessus (2-4-1) :

- à l'**intérieur de A 86** : conserver les points d'appui locaux afin de réduire la circulation des véhicules légers ou des petits porteurs. Les sites à préserver sont les ports gérés par le Port Autonome de Paris (PAP), les principales gares SNCF et les plates-formes de dégroupage;
- **autour de A 86**, plusieurs plates-formes sont recensées : les gares routières telles que Garonor, le M.I.N. et la Sogaris, les plates-formes de transport combiné de Noisy-le-Sec, Pompadour, Valenton, les ports de Bonneuil-sur-Marne et de Gennevilliers;
- **autour de la Francilienne**, le SDRIF préconise la création de nouveaux parcs d'activités à vocation logistique et technologique, venant compléter les parcs déjà en service (Paris Est à Marne-la-Vallée, Port de Limay...).

2.5. L'insertion des infrastructures dans leur environnement

Que ce soit pour le transport de personnes ou celui des marchandises, le SDRIF considère comme **impératif** d'apporter un soin tout particulier à la **bonne insertion** des infrastructures et équipements dans leur environnement. Il recommande à cet égard de recourir aux moyens techniques ad hoc : traitement paysager, protection phonique, « *voire même de couverture ou de souterrain afin de garantir une qualité optimale* ». En milieu urbain, le SDRIF considère par ailleurs que toute nouvelle infrastructure « *doit être conçue comme l'occasion d'opérations d'urbanisme de qualité qui améliorent la vie locale* ».

3. Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du SDRIF

Le SDRIF de 1994 apparaît plutôt comme un **outil de planification spatiale** de l'usage du sol (urbanisme et grands équipements), la délimitation des zones urbanisables y occupant une place centrale.

Concernant les transports, en dépit de l'objectif très ambitieux affiché pour la réalisation de nouvelles infrastructures (tout en étant peu explicite sur l'offre de service), on doit faire le constat du **décalage entre les orientations qu'il exprime et les politiques effectivement conduites sur le terrain**, lesquelles se limitent le plus souvent à réserver des tracés dans les documents d'urbanisme.

La fragilité de ce lien semble tenir à la nature même du document, efficace pour encadrer l'aménagement régional, mais beaucoup moins pour rendre opérationnels les projets qu'il préconise, pourtant indissociables du parti d'aménagement retenu.

A cet égard, on retiendra pour l'essentiel :

- le **caractère non contraignant** de ce SDRIF, quant à la réalisation des infrastructures qui auraient dû accompagner l'ouverture à l'urbanisation ;
- les **décalages** intervenus entre l'occupation du sol et l'offre de transport ;
- **l'insuffisance des financements** à l'origine :
 - de **l'abandon** de certains projets comme « Orbitale » ;
 - du **retard** de près de dix ans dans l'engagement réel des opérations⁶ : il a fallu attendre le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 (CPER) pour les voir pour partie programmées ;
- l'insuffisance **d'anticipation** et de définition des projets au niveau des études préliminaires, plus particulièrement pour les transports collectifs ;
- une réelle sous-estimation de la **difficulté à réaliser** certaines infrastructures de transport en commun en sites propres de surface (**TCSP**) que l'absence d'anticipation dans la concertation préalable n'a fait qu'accentuer ;
- l'absence de référence aux **aspects de service** aussi bien au plan quantitatif que qualitatif ;
- le manque de propositions concrètes et structurées concernant le transport de **marchandises et la logistique** (et plus particulièrement la logistique urbaine) ;
- les insuffisances de **la concertation** face aux attentes contemporaines en matière de gouvernance régionale ;
- la prise en compte très insuffisante de la **dimension environnementale** du transport et, plus largement, des valeurs du **développement durable**, à la mesure des enjeux de société que sous-tendent ces questions.

⁶ Mis à part les projets Eole et Météor, antérieurement décidés par le Premier Ministre en 1989

4. Point des opérations réalisées, entreprises ou non engagées

4.1. Le Transport des personnes

Le schéma proposé présente, vis-à-vis des opérations d'urbanisme, une cohérence « spatiale » mais ne comporte pas d'indication de délai de réalisation. En prenant 2015 comme horizon, il eût été nécessaire de mobiliser des moyens financiers à un **rythme au moins 2 fois supérieur** à ce que prévoit l'actuel CPER, pour exécuter ce SDRIF.

On enregistre de ce fait un **grand retard** dans l'exécution des opérations retenues par le double effet de leur renchérissement (adoption de nouvelles règles en matière de sécurité des usagers, complexification des procédures et meilleure prise en compte des exigences de l'environnement) et de l'insuffisance des financements publics mobilisés. Il en résulte « *un décalage important entre les besoins nés de l'extension de l'urbanisation et l'offre de transport, décalage ressenti d'autant plus fortement que les exigences des usagers en matière de confort et de temps de parcours se sont particulièrement accrues* ».

Par ailleurs il faut noter que certains projets ont évolué, prenant notamment en compte des fonctionnalités plus locales : ainsi la tangentielle ferroviaire nord va-t-elle accompagner son rôle de liaison de pôle à pôle d'une fonction de revitalisation du tissu urbain, polarisé principalement autour des gares. De même, sur l'emplacement des emprises réservées pour la rocade intermédiaire A 87 dans le Val-de-Marne, sont actuellement étudiés des projets plus locaux.

4.1.1. Le transport collectif

Le Contrat de plan Etat-Région couvrant la période 1994-1999 a été largement consacré à la réalisation des lignes ÉOLE et MÉTÉOR qui ont mobilisé l'essentiel des investissements affectés aux transports collectifs, laissant peu de place aux autres opérations, notamment celles envisagées par le SDRIF en banlieue.

Le Contrat de plan actuel (CPER 2000-2006) marque le début d'engagement d'une partie seulement des nouveaux projets du SDRIF. Il leur consacre 3361 M€ sur 7 ans, montant qui ne représente cependant que **la moitié** de ce qui eût été nécessaire pour réaliser, à l'horizon 2015, les projets du SDRIF⁷.

Le programme arrêté porte sur :

- l'aménagement ou la création de plus 100 km de lignes ferroviaires à grand gabarit ;
- la réalisation de :
 - 68 km de tramway ;
 - 22 km de site propre pour autobus ;
 - 10 km de métro ;
- la restructuration de huit grands pôles d'échanges intermodaux.

⁷ J.M. PAUMIER : « Financement des transports de la région d'Ile-de-France »- CESR - 20 mars 2003

En terme de réalisation, le bilan par action des différentes familles d'opérations envisagées dans le SDRIF s'établit comme suit⁸ :

Améliorer les radiales ferrées à grand gabarit et développer les services RER

L'amélioration des radiales ferroviaire faisait suite à la saturation observée au début des années 90 :

- les lignes de RER ont été considérablement développées : extensions du RER A à Cergy Le Haut, du RER B à CDG 2, du RER C à Pontoise, interconnexion du RER D, mise en service du RER E(Eole). En revanche, le RER B à Dammartin et le RER F n'ont pas été engagés ;
- les opérations d'augmentation de capacité n'ont pas été engagées pour la plupart. Elles sont depuis peu remplacées par les **schémas directeurs de ligne** qui sont des démarches de fiabilité pouvant s'accompagner d'une refonte de la grille de desserte (à l'instar de celle adoptée pour la ligne B du RER).

Réaliser des rocales et tangentielles ferrées à grand gabarit

Les tangentielles Nord, Ouest et Sud ont fait l'objet de premières inscriptions au CPER 2000-2006 mais ne sont pas réellement engagées.

Les dérives de coût très importantes conduisent à revoir ces projets quant au mode d'exploitation et au linéaire à construire. Ces opérations ont souffert d'un manque d'études préalables. Le présumé du SDRIF sur les économies rendues possibles par la réutilisation d'infrastructures existantes ne s'est pas vérifié et le phasage proposé par le SDRIF n'a pas été respecté.

Étendre le métro jusqu'à la rocade Orbitale

De nombreux prolongements de métro sont :

- soit déjà réalisés : la ligne 14 à Saint-Lazare ;
- soit programmés (partiellement ou en totalité) et engagés : la ligne 4 à Montrouge puis Bagneux, la ligne 8 à Créteil « Parc des sports », la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers, la ligne 13 à Gennevilliers « Le Luth » puis au Port de Gennevilliers, la ligne 14 aux « Olympiades » (Paris 13^e) ;
- soit restent à faire : la ligne 7 au Bourget, la ligne 9 à Montreuil « Les murs à pêches », la ligne 11 à Rosny Bois Perrier, la ligne 13 à Stains « Le Globe » et la ligne 14 au nord de Saint-Lazare.

Le projet **Orbitale** (métro automatique en rocade en très proche couronne) n'a pas été engagé mais la possibilité de sa réalisation est préservée⁹. En outre :

- le « **Grand Tram** » proposé à la fin des années 90, comme alternative au projet Orbitale n'est programmé que dans sa partie nord, là où il n'entre pas en concurrence avec celui-ci. En outre, sa faisabilité dans la partie sud est loin d'être assurée.

⁸ Source STIF : « Le SDRIF 1994 Bilan et perspectives » - 12 mai 2004

⁹ Ce projet est réexaminé mais en adoptant une démarche nouvelle, davantage axée sur les enjeux de développement urbain des secteurs de la proche couronne que cette infrastructure pourrait dynamiser (cf. Chapitre 3 – 1.1.1)

- les antennes d'Orbitale (Châtillon Montrouge – Vélizy – Viroflay, Villejuif – Sucy-Bonneuil), sont remplacées par des projets de site propre au sol (TCSP) utilisant des technologies bus ou tramway.

Développer un réseau complémentaire de transports collectifs en site propre (TCSP)

Le SDRIF identifie de manière non limitative des projets de TCSP et notamment la réutilisation de la Petite Ceinture sud ainsi que la réalisation d'une rocade de proche/moyenne couronne « *constituant un complément à la rocade Orbitale* ».

Pour ce qui concerne la petite ceinture sud, le choix s'est porté sur la réalisation, en cours, d'un tramway sur les boulevards des Maréchaux. Quant à la rocade de proche/moyenne couronne, programme qui comporte des éléments du projet « Grand Tram », elle est engagée. En particulier, le prolongement du tramway T 1 de Bobigny à Noisy-le-Sec a été réalisé et mis en service en 2003.

Les autres projets sont programmés mais leur mise en œuvre rencontre des difficultés dues pour l'essentiel :

- à **une sous évaluation** de leur coût, pour certains d'entre eux ;
- à une **sous-estimation de la difficulté** de mise en œuvre, s'agissant plus particulièrement de l'insertion des projets de site propre au sol ;
- à **l'allongement des durées d'études** et de procédures, notamment de **concertation**, à l'origine d'un décalage croissant entre la décision (avec mise en place des financements) et la réalisation (quand l'opération n'est pas purement et simplement remise en cause).

4.1.2. La route

Comme pour le transport collectif, le **schéma d'infrastructures** routières que propose le SDRIF de 1994, à la fois **cohérent, complet et particulièrement ambitieux** aurait nécessité, des moyens financiers deux à trois fois supérieurs à ceux prévus au CPER (1225 M€ sur 7 ans, en diminution sensible par rapport au contrat de plan précédent), pour être réalisé à l'horizon 2015.

Le SDRIF envisageait entre autre que certaines infrastructures routières soient concédées et leur utilisation **soumise à péage**. Il présentait un « schéma possible d'un réseau à péage »¹⁰ à l'horizon 2015 en indiquant que : « *Ces infrastructures offrent un service apprécié pour lequel une contribution financière par le péage peut être demandée à l'usager. Une grande partie des infrastructures nouvelles sera ainsi concédée, de manière à alléger l'effort public d'investissement* »

On observe que¹¹ :

- l'introduction du péage a été limitée à A 14 et A 86 Ouest (en 2010) ;
- les projets de **voiries souterraines** à gabarit réduit telles que « Laser » ou « Muse » « *ne sont plus à l'ordre du jour* », pas plus que la rocade intermédiaire entre A 86 et A 104 ;

¹⁰ Le SDRIF prévoyait la mise en place de systèmes de tarification des voies routières et proposait en particulier un réseau d'infrastructures nouvelles à péage se superposant au réseau actuel et allant du boulevard périphérique aux limites de la région.

¹¹ Source DREIF

A Paris et en proche couronne

Outre le bouclage de A 86¹² et son dédoublement dans le Val-de-Marne avec A 4, le SDRIF préconisait en zone dense :

- la requalification urbaine des routes nationales (qu'elles intègrent ou non un TCSP) ;
- la définition d'un réseau principal, siège d'un nouveau partage de l'espace viaire entre transports collectifs, modes doux et espaces publics.

Bien que partielle et inégale selon les territoires, la réalisation de ce type d'opérations, confirmées par le CPER et le PDU régional, se poursuit mais à un rythme qui n'est pas satisfaisant, ce qui peut conduire à certaines incohérences. Quoi qu'il en soit, une « remise à plat », voire une redéfinition de ces projets s'avère nécessaire, de même qu'il paraît indispensable de les faire davantage « porter » (à tout le moins politiquement) par les collectivités locales.

Aux franges de l'agglomération

Bien que non identifiées comme territoires spécifiques dans le SDRIF, les franges de l'agglomération¹³ sont le siège de nombreux projets routiers dessinant une rocade intermédiaire entre A 86 et la Francilienne : A 126, liaison A 6 - N 6, déviation de Villeneuve Saint Georges, VCO (liaison A 4 – N 4), A 103, A 87, BIP, liaison A 15 – A 14 dans la boucle de Montesson...

Tous ces projets rencontrent d'importantes difficultés de réalisation et une forte opposition locale des riverains, relayée par leurs représentants, associations et élus. Ces derniers exercent en particulier une forte pression sur l'Etat pour libérer les emprises réservées (souvent d'ailleurs trop largement dimensionnées), pour pouvoir les ouvrir à l'urbanisation.

Cela étant, le caractère de voie rapide (voire autoroutier) de ces infrastructures amène à se poser la question d'une redéfinition de l'armature routière de la région, induisant nécessairement des conséquences sur l'urbanisation.

En grande couronne

Le SDRIF prévoyait :

- le **bouclage de la Francilienne** (A 104) ;
- le contournement des agglomérations (Rambouillet, Meaux, Cergy, Melun...) ;
- la réalisation d'éléments d'une quatrième rocade au-delà de la Francilienne ;
- le renforcement de certaines radiales (A 16 prolongée jusqu'à A 86, aménagement de l'A 12...).

Par référence à ce programme, on retiendra au titre des réalisations en cours¹⁴ :

- le bouclage de la Francilienne sauf pour deux maillons importants :

¹² A 86 Ouest a fait l'objet d'une concession mais, si sa branche Est devrait être achevée et mise en service en 2006, la branche Ouest en revanche n'est pas actuellement programmée alors qu'elle sera la seule à accepter tous les véhicules motorisés (poids lourds, gros utilitaires, motos...)

¹³ Il s'agit des territoires situés en limite de la zone agglomérée

¹⁴ Source DREIF

- à l'Ouest (A 184) entre Cergy et l'agglomération de Poissy – Chambourcy– Saint Germain en laye ;
- A 126 entre Massy – Saclay et Saint Quentin en Yvelines.

Ces deux éléments, outre l'intérêt de boucler la Francilienne « *en franchissant des barrières naturelles qui handicapent le fonctionnement métropolitain dans ces secteurs* » devaient permettre de relier des agglomérations importantes et répondre à une forte demande de déplacements qui ne trouve pas, dans les réseaux actuels (voirie et transports collectifs), une offre satisfaisante.

A l'Est, le traitement du point dur que constitue le tronçon commun A 104 – A 4 à Marne-la-Vallée, à l'origine de nombreuses et importantes perturbations n'a pas été engagé. La programmation de ce projet qui s'avère coûteux, devait être phasée avec le développement de la ville nouvelle.

- le **contournement des agglomérations** est bien avancé sauf en ce qui concerne Cergy (l'échangeur A 184 – A 15 devrait apporter une réponse partielle) et Melun où des aménagements plus urbains ont été réalisés. Par ailleurs, en Seine et Marne, des déviations de bourgs le long des RN 2 et RN 4 notamment, ont été réalisées ;
- la réalisation d'éléments de la quatrième rocade est peu avancée. Son coût est élevé et l'intérêt de cette opération doit être réexaminé.

D'une manière générale, **le développement des territoires de la grande couronne souffre d'une insuffisante maîtrise de l'urbanisation et d'un développement économique qui ne paraît pas durablement structuré**. Il s'agit là d'un phénomène, couramment observé aux limites des zones agglomérées des grandes villes, phénomène dont le SDRIF n'a pas pris toute la mesure, notamment en terme d'extension urbaine et de ses conséquences sur les déplacements. Ceux-ci se caractérisent par une demande en forte croissance qui, faute d'une offre de TC adaptée et suffisamment anticipée, a de plus en plus recours à des moyens de transport individuels, à l'origine d'une multimotorisation des ménages qui va de pair avec la périurbanisation.

En tout état de cause, il apparaît que la diversité des territoires de la grande couronne et la spécificité des problématiques qui les caractérisent amène à poser la question d'une articulation entre urbanisme et projets de transport à une double échelle. Il s'agit d'une part de poursuivre la maîtrise du polycentrisme en polarisant les investissements de manière à contenir l'extension urbaine. Il importe, d'autre part, de définir des projets mieux ancrés dans les stratégies des collectivités locales, orientation que la décentralisation du réseau routier national, ne peut que conforter.

4.2. Le transport des marchandises

Le caractère imprécis et non contraignant du SDRIF pour les infrastructures de transport a constitué un **handicap incontestable**, singulièrement pour le développement du transport des marchandises, activité vitale pour la région, trop longtemps négligée.

Le SDRIF indique, que celle-ci avait connu une croissance de 10% par an au cours de la décennie 1980-1990 pour atteindre 250 millions de tonnes ayant circulé en Ile-de-France en 1990. Cette progression, il est vrai, s'est ralentie- elle est aujourd'hui de 1,5% par an - mais ce sont, à l'heure actuelle, encore quelque 290 millions de tonnes qui, en 2002, ont circulé à l'intérieur de la région, qui y sont entrés ou qui en sont

sortis¹⁵, ce qui situe l'importance de cette activité et les enjeux qui s'y rapportent tant au plan de la **logistique** que du **transport**.

En ce qui concerne la **logistique**, cette activité a continué de se développer (on enregistre une augmentation de 30% en dix ans, des implantations nouvelles), en dehors de toute action publique, et de manière non coordonnée. Citons pour exemple les plates-formes GARONOR, celles de Cergy-Pontoise et de Lieusaint.

Il en est de même pour la collecte et la distribution en ville, appelée aujourd'hui « **logistique urbaine** ».

Depuis 1994, deux démarches publiques ont abordé ces importantes questions : le **PDU régional** et le **Contrat de plan Etat – Région 2000 – 2006**.

Dans le cadre du diagnostic du **PDU**, le groupe thématique « transport de marchandises » a présenté cinq suggestions reprises dans le document final. L'une concerne la logistique : « *maintenir et moderniser toutes les plates-formes logistiques, ferroviaires, fluviales ou routières, qui se trouvent dans la zone dense* ».

Les quatre autres recommandations se rapportent au transport des marchandises :

- réduire l'impact du transport des marchandises sur le trafic routier par un report sur la voie d'eau et sur la voie ferrée ;
- reporter le trafic routier de transit sur des itinéraires de contournement ;
- harmoniser la réglementation des livraisons, en premier lieu dans Paris ;
- mettre en place un réseau de « magasins de quartier », en partenariat avec les professionnels, pour la livraison des marchandises en ville, activité qui revêt une importance de plus en plus grande.

Le **Contrat de plan Etat – Région** a tenté, pour la première fois, de concrétiser en projets les intentions du SDRIF et les recommandations du PDU, afin de rattraper le retard pris dans ce domaine, soit par manque d'anticipation ou du fait d'une insuffisante définition des opérations au niveau des études préliminaires. En se limitant aux seules infrastructures en site propre exclusivement affectées au fret (les infrastructures routières¹⁶ et de transport collectif contribuant également à cette activité), le CPER leur affecte 120 M€ ainsi répartis :

- 52 M€ pour les voies navigables ;
- 68 M€ pour le fret ferroviaire.

4.2.1. Les voies navigables

L'effort porte principalement sur un programme de modernisation des ouvrages sur l'axe important qu'est la Seine à l'aval de Paris et à l'aval de Bray-sur-Seine (entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine), et sur l'Yonne (l'écluse du Pont Renard).

4.2.2. Le transport par la voie ferrée

Pour soutenir le développement ferroviaire, le CPER prévoit la mise en œuvre d'une troisième voie entre Sucy - Bonneuil et Valenton, sur la Grande Ceinture.

¹⁵ Source IAURIF

¹⁶ Pour les infrastructures routières en particulier, le CPER a prévu une dotation de 1109 M€

Dans le domaine du **transport combiné**¹⁷, l'agrandissement de la plate-forme de Valenton (tranche « Valenton 2 ») est programmé et la poursuite des études en vue de l'implantation d'une plate-forme de transport combiné dans le Nord-Est de la région est financée à hauteur de 535 K€.

Enfin, l'implantation d'une « plate-forme logistique de distribution urbaine » se voit dotée à hauteur de 380 K€, sans plus de précision concernant son implantation et son usage ainsi que son mode d'exploitation.

4.2.3. Les réalisations

En dépit de l'accumulation des retards observés, différentes réalisations sont soit sur le point d'être mises en service, soit significativement engagées :

- la deuxième tranche de la plate-forme de **transport combiné de Valenton** (dite Valenton 2) est terminée ;
- dans le domaine de la **voie d'eau**, le Port Autonome de Paris (PAP) a amélioré les ports de Vitry-sur-Seine, d'Ivry-sur-Seine et de Bonneuil-sur-Marne ;
- le **Port de Bonneuil** qui était déjà doté d'un chantier de transport combiné fer/route, exploité par une société de transport privée, est, depuis le 1er juillet 2003, ouvert au transport combiné fluvial. Un service dédié au transport de conteneurs maritimes, reliant Bonneuil-sur-Marne au Havre (et inversement) via la plate-forme multimodale de Gennevilliers a été mis en place ;
- à l'intérieur de la **plate-forme de Gennevilliers**, les aménagements ferroviaires et routiers nécessaires à l'amélioration de la qualité de service, entièrement financés par le PAP, sont achevés. D'autres dispositions ont été prises en liaison notamment avec la Direction des Douanes, visant à doter cette plate-forme d'une offre complète de services logistiques.

Sur un plan général, s'agissant de rattraper dans ce domaine un retard dommageable pour l'économie régionale, la nouvelle démarche des autorités publiques, reposant sur une meilleure utilisation des réseaux existants avant d'envisager des infrastructures nouvelles, devrait déjà mettre l'Île-de-France à niveau dans la compétition avec les autres grandes capitales européennes.

4.2.4. Les études et actions engagées

Le Port Autonome de Paris (PAP) poursuit ses études et ses actions pour améliorer ses installations portuaires et développer des services afin de favoriser l'usage du conteneur et du transport fluviomaritime.

Les études en vue de l'implantation d'un chantier de transport combiné dans le Nord-Est de Paris (à proximité du pôle de Roissy) sont en cours. De même a été engagée l'étude relative à l'implantation d'une plate-forme logistique de distribution urbaine sur le site ferroviaire de Paris-Evangile, dans le cadre de la réhabilitation de la Petite Ceinture.

Dans le domaine de la voie d'eau, des études sont lancées pour la création d'une plate-forme multimodale à Vigneux-sur-Seine.

¹⁷ *Activité à propos de laquelle le CESR a déjà consacré deux rapports : « Le développement du transport combiné de marchandises en Île-de-France » - novembre 1997 et octobre 2001 - Lucien DUMONT-FOUYA et Michel FEVE.*

Enfin, la construction de l'écluse fluviale dans le cadre de l'aménagement de Port 2000 et le lancement de la liaison Seine Nord Europe annoncées lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.D.T.) du 18 décembre 2003, peuvent être considérés comme des « projets engagés ».

5. Les transports et le SDRIF de 1994 : un bilan en « demi-teinte »

5.1. Le SDRIF de 1994 : un projet ambitieux, mais insuffisamment partagé, de développement pour la région

5.1.1. Une vision élargie et solidaire du territoire francilien

Par son ambition européenne, sa volonté affichée d'un développement solidaire avec les régions voisines, son inscription dans l'aménagement du territoire national, le SDRIF de 1994 a, d'une certaine façon, contribué à faire progresser l'idée que **l'existence d'une métropole majeure à l'échelle mondiale devait être considérée comme un atout pour le pays**. Ainsi se dessinait l'idée que l'Ile-de-France, pour autant qu'elle puisse jouer son rôle de « tête de réseau », pouvait devenir une chance pour les autres régions et non pas la source de leurs difficultés. C'est dans ce sens qu'en 2002, le Préfet Jean-Pierre Duport, alors Préfet de région, concluait son intervention devant la Commission de l'Aménagement du Conseil régional d'Ile-de-France :

« Nous avons franchi une étape importante en mettant un terme, que j'espère définitif, à la vieille opposition entre Paris et le désert français... je ne peux que me réjouir de cette réconciliation historique... Il reste à en tirer les conséquences sur la stratégie de développement : comment améliorer la mise en réseau des ressources de l'Ile-de-France avec celles du pays tout entier, mais aussi de l'Ouest européen ? »

5.1.2. D'importants débats et travaux préalables qui se sont déroulés sur cinq ans

Précédent la mise en chantier effective du schéma directeur, la réflexion sur l'avenir de la région a fait l'objet de nombreux débats et travaux, notamment dans le cadre de « *Ile-de-France 2000* », document prospectif préparé à la demande de Michel Giraud, alors Président du Conseil régional, du « *Projet régional d'aménagement* » présenté par Pierre Charles Krieg et adopté par le Conseil régional en février 1989, des « *Réflexions préalables à la révision du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France* » présentées en 1989 par le préfet de Région Olivier Philip.

Afin de rapprocher ces analyses, Michel Rocard, alors Premier ministre, proposa, en juillet 1989, au Président du Conseil régional et au Maire de Paris, l'élaboration d'un « **Livre blanc sur l'Ile-de-France** » qui, édité en janvier 1990, peut être considéré comme le point d'orgue des travaux préalables à la révision du schéma directeur.

Simultanément, d'autres organismes engagèrent une réflexion et établirent des propositions. Ce fut le cas en particulier de la SNCF, de la RATP, et de la DREIF qui, au cours des années 1990 et 1991 ont lancé des idées donnant lieu à différentes publications (à titre d'exemple : « *Les projets de la RATP pour la région Ile-de-France* » de décembre 1990). Parmi ces travaux, signalons également le « *Plan stratégique des déplacements* » élaboré par le Syndicat des transports parisiens (STP) à la demande du Ministre des transports et publié en décembre 1991.

Enfin, le préfet de Région, Olivier Philip, a organisé durant cette période, dans chaque département, avec les élus et les représentants des organismes socioprofessionnels et des associations, des séances de travail au cours desquelles les premiers travaux étaient présentés et discutés.

C'est sur la base de ces éléments et plus particulièrement du **Livre blanc** (remis officiellement au Premier Ministre le 6 février 1990) que s'est véritablement engagée l'élaboration du nouveau schéma directeur dont la mise au point s'est étalée sur cinq années.

5.1.3. Une réflexion conduite dans le cadre de commissions thématiques

Chacune des six commissions thématiques, présidée par une personnalité à la compétence reconnue, était constituée de représentants de l'Etat, du Conseil régional, du Conseil économique et social régional, d'associations régionales de maires, de représentants des milieux socioprofessionnels, d'associations et d'experts. La **commission thématique « Transports »**, présidée par Pierre Giraudet a émis un rapport détaillé d'analyses et de préconisations.

Conjointement aux commissions thématiques et pour alimenter leurs réflexions, ont été créés des missions portant sur le développement des secteurs dits « stratégiques » : Boulogne-Billancourt, Seine-Amont, La Plaine Saint Denis, La Défense - Boucle Nord Montesson, Roissy, Seine-Aval, Massy - Saclay.

Sur la base du Livre blanc, du débat public et des réflexions sectorielles, ces instances, chacune dans leur domaine, ont proposé les éléments de réflexion et de propositions concourant à l'élaboration du schéma directeur et donnant lieu à un rapport d'étape examiné par une commission à vocation « transversale », la **Commission de concertation**.

5.1.4. Une démarche de concertation non aboutie

La **Commission de concertation**, comprenant des membres représentants de l'Etat, du Conseil Régional, du Conseil économique et social régional, des Conseils généraux, des maires et des milieux socioprofessionnels, était chargée d'émettre un avis sur les travaux des commissions thématiques, les études et travaux d'origines diverses, d'en faire la synthèse et de proposer les options majeures à retenir.

Au total, la Commission de concertation s'est réunie quinze fois mais n'a pu mener à son terme la mission qui lui était confiée dans les conditions initialement prévues. On peut penser que la démarche adoptée, perçue comme ne laissant pas suffisamment de place à l'expression de points de vue différents, complémentaires ou même contradictoires, a été un des motifs de rejet du projet présenté fin 1992, début 1993 aux assemblées délibérantes.

Il faut rappeler aussi qu'au cours de cette période, il y a eu plusieurs changements d'orientation politique du gouvernement, ce qui n'a pas facilité le dialogue entre l'Etat et le Conseil régional.

On retiendra que le SDRIF de 1994 a fait l'objet de nombreuses contributions et d'une importante préparation, reposant essentiellement sur les travaux des Commissions thématiques et de la Commission de concertation. Force est de constater en revanche un certain déficit d'apport de réflexions et de propositions des collectivités locales et une démarche de concertation non aboutie, conférant au SDRIF, malgré les efforts accomplis par les autorités publiques, le caractère d'une démarche de planification « descendante » ne prenant pas suffisamment en compte les attentes en matière de gouvernance régionale.

5.2. Le volet transport de personnes : un projet d'une certaine ampleur, ambitieux et novateur

Instrument privilégié de l'aménagement régional, le transport doit, selon le SDRIF, en conforter les priorités et renforcer l'accessibilité aux grands pôles de la région tout en favorisant la revitalisation de la zone dense de l'agglomération. La question des transports est au cœur d'enjeux essentiels : **le développement économique et social de la région et la qualité de vie de ses habitants.**

Bien que ne traitant que des réseaux, **le SDRIF retient pour le transport des personnes des schémas très ambitieux, tant pour la route que pour le transport collectif.** Pour ce dernier, il met l'accent sur la nécessité d'opérer un rattrapage en matière de liaisons de rocade en proche et moyenne couronne, celles-ci ayant effectivement pris un retard considérable par rapport aux opérations routières inscrites dans le Schéma directeur précédent (SDAURIF de 1976).

Il propose en outre deux innovations majeures :

- pour le transport collectif : le recours à une technologie de **métro automatique** pour la rocade « Orbitale » et un véritable réseau de surface en site propre pour la banlieue utilisant largement les technologies intermédiaires (tramways, bus en site propre) ;
- pour la route : des infrastructures à péage dont une partie en souterrain de petit gabarit (projets qui aujourd'hui « ne sont plus à l'ordre du jour »).

Son approche est celle de la complémentarité entre modes individuels et collectifs, au service des mêmes objectifs. Cela étant, élaboré avant la loi « Lepage » et le PDU régional, il n'anticipe pas leurs orientations en matière de priorité au développement des transports publics et des modes alternatifs et n'envisage pas réellement de réduction du trafic automobile dans la zone dense de l'agglomération.

5.2.1. Une démarche structurée et cohérente mais ne comportant pas d'élément de pilotage ni de programmation

Les schémas proposés reposent sur une prévision, établie par la DREIF, de très forte croissance des déplacements d'ici à 2015 : +55% de parcours kilométriques, faisant passer quotidiennement la demande de 151 millions de voyages x kilomètres en 1990 à 233 en 2015 (+82 millions).

Le SDRIF explique cet accroissement en distinguant les facteurs liés :

- à l'augmentation de la mobilité : +19 millions de voyages x kilomètres par jour ;
- à l'allongement des trajets : +33 millions de voyages x kilomètres quotidiens ;
- à l'augmentation de la population : +30 millions de voyages x kilomètres parcourus chaque jour par les 1,14 millions d'habitants supplémentaires.

Cette croissance est différenciée selon la nature des liaisons : faible à l'intérieur de Paris, elle s'élève à 22% du total des besoins nouveaux, entre Paris et la couronne et atteint 78% de ces besoins hors de Paris. C'est sur ces deux types de liaisons que le SDRIF concentre ses propositions en accordant une priorité au développement des liaisons internes à la banlieue.

Un second élément de cohérence repose sur la « valorisation » de **la complémentarité entre transports collectifs et transports individuels**, reposant sur un traitement différencié entre la zone dense de l'agglomération (Paris et proche couronne) et la périphérie plus éloignée :

- en zone dense, la **priorité est donnée aux transports collectifs** qui assurent déjà l'essentiel des déplacements. L'investissement routier y est limité ;
- en périphérie, le SDRIF considère que la plus grande partie des déplacements a vocation à être assurée par la route et qu'il est primordial d'y préserver la fluidité par des investissements routiers « adaptés », le transport collectif étant développé entre pôles denses et à l'intérieur de ceux-ci.

En outre, il préconise d'apporter un soin tout particulier aux interfaces entre réseaux et points d'échanges, assurant une bonne complémentarité entre modes : parcs de stationnement régionaux à proximité des pôles intermodaux, stations de métro, gares routières et ferroviaires.

Enfin le SDRIF, apporte une cohérence interne à ces éléments en retenant, le principe d'une **hiérarchisation des réseaux**, en fonction des usages.

Ainsi conçu, le volet transport de personnes du SDRIF de 1994, présente un ensemble de propositions structurées, lisibles en terme d'accompagnement de l'aménagement régional, cohérentes tant avec les hypothèses retenues en matière de croissance de la demande que dans leur articulation et leur complémentarité.

Mais il ne fournit pas d'éléments quant à leur faisabilité technique et économique, leur acceptabilité et, moins encore, les échéances possibles pour leur programmation permettant de passer des orientations à la réalisation.

Bien qu'il ait retenu 2015 pour horizon, le SDRIF de 1994 a davantage le caractère d'un dossier stratégique, exprimant des orientations pour le moyen et le long terme, que d'un document prescriptif de planification opérationnelle, préconisant les moyens de sa mise en œuvre et de son pilotage.

5.2.2. Des infrastructures corrélées aux options d'aménagement dans une approche très « spatiale » du développement urbain

D'une manière générale, **le SDRIF de 1994 privilégie la fonction d'encadrement spatial** de l'urbanisation par rapport à une vision plus stratégique d'un projet pour l'Île-de-France.

L'objectif prioritaire du SDRIF est par conséquent de poursuivre le maillage du réseau, au bénéfice principalement des différents pôles autour desquels il prévoit de structurer le développement régional : villes nouvelles, centres « d'envergure européenne », secteurs de redéveloppement de la proche couronne, nouveaux sites d'urbanisation en périphérie.

Il s'appuie pour cela sur un système équilibré entre transports collectifs et individuels et dessine un projet d'ensemble maillé et hiérarchisé en mesure de faire face aux besoins de déplacements dont la croissance, estimée selon les hypothèses tendancielles retenues (5.2.1), devait être cinq fois supérieure à l'accroissement de la population.

Ce concept de « ville fluide », privilégiant plutôt les formes de mobilité motorisée, fondé sur une approche très « spatiale » du développement urbain, ne semble plus

correspondre aux enjeux d'aujourd'hui. Certes, des situations de congestion existent mais, pour les plus critiques, les projets du SDRIF conservent-ils toute leur pertinence ? La recherche systématique d'un accroissement de l'offre infrastructurelle, notamment routière, proposée par le SDRIF ne porte-t-elle pas en elle-même ses propres limites ? Outre son coût, une telle démarche ne répond pas aux objectifs de développement durable et ne constitue plus une réponse adaptée aux nouvelles formes de la mobilité.

5.2.3. Une conception de la mobilité basée sur l'idée que « la portée des déplacements est l'expression de l'efficacité de la ville »

Le SDRIF part du constat que, depuis plusieurs décennies, le temps consacré par les franciliens à leurs déplacements est resté stable, autour d'une valeur moyenne de 1 heure 15 minutes par jour, chaque déplacement motorisé s'effectuant en moyenne en 30 minutes. Améliorer l'offre et la performance du système de transport c'est, selon le SDRIF, permettre à l'usager d'atteindre dans le même temps des destinations nouvelles plus variées et par conséquent répondant mieux à ses attentes.

Ce que le SDRIF appelle la « portée » des déplacements, c'est à dire la distance parcourue à l'intérieur d'un même « budget temps », caractérise l'univers de choix accessible dans le temps moyen de transport. L'idée que **l'accroissement de la mobilité** avec la possibilité de parcourir des distances toujours plus grandes et d'atteindre un nombre plus élevé de destinations, **s'analyse alors comme un critère d'efficacité de la ville.**

Cette vision est d'une certaine façon cohérente avec la notion de polycentrisme : elle va dans le sens d'une redistribution des emplois en dehors de Paris centre, et peut contribuer à l'émergence de nouveaux pôles d'habitat et d'activités en périphérie, les villes nouvelles ayant à cet égard joué un rôle fondamental dans la structuration de la région.

Mais cette notion d'accessibilité « tous azimuts » ne semble plus correspondre aux comportements des franciliens, dont l'évolution, ainsi que le révèle de récentes enquêtes (enquêtes globales des transports 1997 et surtout 2001-2002), semble plus conforme aux objectifs de **développement durable**. D'une part, on enregistre une augmentation de la demande de déplacements, exprimée en voyage x km, deux fois moins élevée que ce que prévoyait le SDRIF. On observe, d'autre part, que s'organisent des bassins de vie géographiquement limités au sein desquels se polarisent de plus en plus les déplacements. On assiste ainsi à une stabilisation, voire une réduction du temps global consacré aux transports et les améliorations des conditions de déplacement ne semblent plus être utilisées pour se déplacer plus loin, mais pour dégager du temps pour d'autres activités

Si l'amélioration de l'accessibilité demeure un objectif central du système de transport, la dimension « portée des déplacements » comme critère d'efficacité de la ville n'est pas la seule à prendre en compte. Elle ne correspond pas aux objectifs de la loi « Lepage » de 1996 qui vise à concilier les besoins d'accessibilité et les impératifs environnementaux et qui, comme plus tard le PDU régional, met en cause l'allongement des trajets comme synonyme d'étalement urbain et d'augmentation de l'usage de l'automobile. L'un des enjeux de la planification régionale sera au contraire de structurer l'offre de façon à renforcer la polarisation des déplacements au sein de bassins de vie et d'y organiser les services d'une mobilité maîtrisée.

5.2.4. Une conception du maillage routier en moyenne et grande couronne susceptible de favoriser l'étalement urbain

La région Ile-de-France, se distingue des autres grandes aires urbaines par son échelle et sa population. C'est une vraie « ville région » dont la couronne périphérique, très importante, concentre l'essentiel de l'accroissement non seulement de la population mais aussi des emplois. Paris intra-muros a, sur une longue période, perdu des habitants (le dernier recensement marque un léger redressement) et tout laisse à penser qu'on s'approche aujourd'hui du point de stabilité. Cela étant, le desserrement des activités, des logements et des hommes se confirme avec une moindre densité dans l'occupation des espaces urbanisés.

Ainsi, le poids des zones périurbaines qui ne représentait guère plus de 8% en terme de population en 1968 a crû pour atteindre 13% en 1999, le desserrement se réalisant de façon éparpillée, à l'origine d'un certain isolement des fonctions urbaines les unes par rapport aux autres.

Cette urbanisation, il est vrai, défavorise le transport collectif de masse dans la mesure où il ne peut correctement assurer la desserte fine réclamée par les habitants des zones en question. Les solutions de transport collectif comme le microbus, les taxis partagés, les navettes à la demande et toute autre réponse «à géométrie variable» semblent mieux adaptées à ce contexte mais ont des difficultés à trouver leur équilibre économique.

Pour autant, s'il est indéniable que cette situation appelle une mise à niveau du réseau routier, l'accroissement systématique de l'offre infrastructurelle n'apparaît pas une solution de nature à maîtriser l'étalement urbain et à réduire le recours aux modes motorisés individuels. Nombreux sont par ailleurs les projets routiers qui se heurtent à de très vives oppositions locales et des demandes de révisions partielles pour leur abandon sont d'ores et déjà en cours d'instruction.

Quoi qu'il en soit, c'est davantage sous **l'angle du développement local** que cet équilibre doit être recherché impliquant un élargissement du champ de réflexion du SDRIF et sa déclinaison plus fine selon les territoires.

5.2.5. Logique de réseau et logique de service

La démarche du SDRIF en matière de transport repose sur une conception quantitative des flux de déplacement permettant d'orienter les investissements lourds en matière d'infrastructures.

Mais, est-ce suffisant ? Cette approche ne porte t-elle pas en elle-même ses propres faiblesses, négligeant la demande de plus en plus forte d'amélioration qualitative du service, tout en écartant d'une certaine façon toute réflexion critique sur les aspects sociaux, politiques et environnementaux, combinant infrastructures, nouvelles formes de mobilité et exigences contemporaines en matière de services ?

Une première réponse, encore timide, a été apportée par la loi « VOYNET »¹⁸ avec la mise en œuvre des **schémas de service de transports collectifs**, trop globaux et peu opérationnels. Le constat en effet, largement partagé est que la demande de mobilité dans les grandes agglomérations n'a plus grand chose à voir avec celle des années soixante dix.

¹⁸ « Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire » du 25 juin 1999

Pour autant, les concepts utilisés pour appréhender la demande, les outils de l'intervention publique et, plus généralement, l'offre publique de services n'a pas évolué au même rythme que l'activité qu'elle régule. Ainsi, les horaires des réseaux de transport public et leur amplitude correspondent-ils de moins en moins à la structure de la mobilité en Ile-de-France. Ainsi les services proposés par les opérateurs de transport collectifs sont-ils encore en décalage par rapport aux aspirations d'une société qui a tendance à privilégier les réponses adaptées à chaque type de déplacement et catégorie d'utilisateurs (le « sur-mesure »).

Au croisement de ces problématiques, se trouve évidemment posée la question **du service qu'il convient d'associer aux infrastructures, dans une approche plus systémique**. Le contrat de plan Etat-Région a tenté une réponse médiane, mêlant développement des infrastructures, singulièrement pour le transport collectif, et des éléments de qualité de service, certes encore modestes, et sans doute trop globaux.

L'articulation de ces éléments a incontestablement besoin d'être précisée. Le futur SDRIF qui, au terme du nouveau code de l'urbanisme, a pour objet de « coordonner l'offre de transport », doit en effet constituer le cadre de référence mettant en cohérence les différentes politiques déclinables à la fois dans le temps et selon les territoires. Ainsi, peut-on aborder la question de l'offre de transport dans la diversité de ses composantes : l'organisation des réseaux, la gestion de la demande et le service.

5.3. Le transport des marchandises et la logistique : une question vitale insuffisamment traitée

Le SDRIF n'aborde que de manière superficielle la question de l'organisation de la logistique et surtout celle du transport des marchandises en la réduisant à l'énoncé de quelques principes et objectifs généraux. Or, le constat aujourd'hui largement partagé est que cette **activité qui conditionne la vie quotidienne** des franciliens et participe au **développement économique** de la région, constitue un enjeu majeur pour demain, la demande de transport de marchandises accusant une croissance plus rapide que celle, à l'heure actuelle, des déplacements de personnes.

Plus encore, l'Ile-de-France occupe une place centrale et spécifique dans le dispositif du transport et de la logistique, à l'échelle européenne. Elle est traversée par une part importante des grands flux de transit internationaux nord-sud et, par son poids économique et démographique, concentre et génère des flux très importants de marchandises, à peine contenus par le mouvement de déconcentration des activités industrielles.

Cette situation est appelée à s'accroître avec la mise en service prochaine du complexe maritime « Le Havre Port 2000 » qui devrait engendrer un doublement du trafic des conteneurs maritimes sur une période de cinq ans. Le Bassin parisien et plus particulièrement la région d'Ile-de-France qui fait partie de l'hinterland des ports normands, bénéficieront des **retombées de la croissance des trafics liés à la mondialisation des échanges**. La future liaison Seine Nord – Europe leur donnera par ailleurs une ouverture sur les réseaux fluviaux et les ports du nord de l'Europe.

Dans une note récente¹⁹, l'IAURIF relevait ainsi la dimension de cette problématique dans toute son étendue et sa complexité :

¹⁹ « Note rapide sur le bilan du SDRIF » n°313, IAURIF, décembre 2002.

« ...Le problème dépasse d'ailleurs le territoire régional. La desserte par voie ferrée et par voie d'eau, l'organisation de contournements de la région relèvent de problématiques d'aménagement interrégionales, voire nationales. »

Certes, le transport des marchandises bénéficie du développement des infrastructures et des grands équipements mais les questions qui intéressent spécifiquement cette activité, comme celle de la logistique, ne sont pas réellement traitées dans la SDRIF.

Il ne fournit aucune évaluation des besoins et ne propose aucun schéma élaboré d'organisation mettant en œuvre la **multimodalité** souhaitable, alors que des propositions avaient été faites en 1990, en conclusion des travaux du Comité d'Aménagement de la Logistique en Ile-de-France (CALIF)²⁰. Le SDRIF renvoie aux schémas locaux le soin de prévoir les réservations d'emprises nécessaires à l'exercice de cette fonction, dans le cadre de la programmation des zones d'activités.

D'une manière générale, s'il faut mettre au crédit du SDRIF d'avoir pour la première fois évoqué cette activité, il apparaît qu'il n'en a pas pour autant pris toute la dimension tant fonctionnelle qu' environnementale à la mesure des enjeux qu'elle représente à l'échelle de la région capitale. Il y manque d'abord un cadre général s'appuyant sur un schéma régional d'organisation logistique, définissant la vocation logistique de l'Ile-de-France, donnant des orientations pour l'implantation des équipements et prévoyant leur accessibilité multimodale élargie au bassin parisien. Le SDRIF ne formule en outre aucune recommandation en matière de réactivation, au profit de cette activité, des espaces à vocation ferroviaire aujourd'hui non utilisés ou utilisés par défaut à d'autres activités. Enfin, Il ne comporte pas de véritable plan d'optimisation du réseau fluvial susceptible de favoriser le report du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau²¹.

5.4. Le SDRIF et la prise en compte des questions environnementales et des valeurs du développement durable

A l'égard de ces notions, le SDRIF adopte une démarche assez ambiguë. La notion d'environnement est très présente dans l'énoncé des objectifs concernant l'ensemble des domaines qu'il couvre et s'il n'utilise pas le terme de développement durable, il s'en rapproche et s'en inspire dans ses objectifs mais sa prise en compte dans les orientations concrètes est très timide.

En matière d'aménagement notamment, le concept de polycentrisme va dans le sens du développement durable. En réalité, faute de mesures très contraignantes, les fonctions stratégiques continuent à se polariser dans le centre de l'agglomération, le développement des pôles tertiaires périphériques reste inégal et très lent et les villes de la couronne rurale ne jouent pas le rôle structurant attendu.

A l'exception de quelques pôles notables, La Défense, Val de Seine, Val d'Europe, La Plaine Saint Denis et Roissy, le développement, très inférieur aux prévisions, ne se focalise pas vraiment sur les pôles pressentis.

²⁰ Groupe de travail ad hoc, constitué à l'initiative du préfet de Région, réunissant des représentants de la profession et des élus, dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du SDRIF de 1994.

²¹ Le rapport de Jean-Marc SCHAEFFER « Voie d'eau et schéma des infrastructures portuaires d'Ile-de-France » CESR – 4 novembre 2003, comporte un ensemble cohérent de préconisations dans ce domaine.

Dans le **domaine des transports**, le SDRIF témoigne il est vrai d'une grande ambition pour le transport collectif et comporte des recommandations pour se protéger du bruit et des effets de coupure des infrastructures.

Mais sa démarche d'accompagnement de la croissance tendancielle de la mobilité, sa recherche d'une accessibilité « tous azimuts » et d'une augmentation de la portée des déplacements va à l'encontre d'un objectif de mobilité et d'urbanisation « maîtrisées », synonyme de développement durable.

Le manque de recommandations quant à la maîtrise de l'usage de l'automobile et l'insuffisante incitation au développement des modes alternatifs, l'absence de vue régionale en matière de rythme et de volume du développement du transport aérien, l'inexistence de référence à la qualité de l'air comme élément essentiel de la politique de déplacement... autant d'éléments qui traduisent une insuffisante anticipation dans la prise en compte de cette dimension environnementale du transport, dans la SDRIF de 1994. Une telle carence est révélatrice du décalage entre des orientations stratégiques, relevant d'un SDRIF pour le moyen et le long termes, et les conclusions du sommet de RIO qui, avec l'Agenda 21²², a fait de ces questions un enjeu politique planétaire, dans une démarche de développement durable.

En guise de conclusion, on retiendra à propos de ce **bilan**, qu'exception faite du transport de marchandises, le SDRIF de 1994 a incontestablement traduit une grande ambition pour le transport, pour la route mais surtout pour les transports collectifs. Pour ces derniers, les projets proposés (la rocade « Orbitale », les extensions du métro, les projets de lignes de tramways et de bus en site propre, les tangentielles ferroviaires...) constituaient, avec l'existant, la trame d'un réseau maillé et hiérarchisé, à la mesure des besoins de déplacements de personnes, singulièrement en banlieue.

Mais force est de constater qu'il n'a pas été doté des moyens nécessaires à sa concrétisation et n'a pas été suffisamment porté par les acteurs pouvant concourir à sa mise en oeuvre. Il n'a pas davantage assez anticipé les nouvelles politiques publiques marquant une évolution dans l'approche des questions touchant à l'environnement (le sommet de Rio et l'agenda 21) à la mobilité (la loi « Lepage ») et à la gouvernance régionale. Ce faisant, **Il ne s'est pas véritablement inscrit dans la logique du développement durable.**

²² Les pays signataires de l'accord de Rio de 1992 se sont engagés à mettre en œuvre des Agendas 21, programmes d'action destinés à être déclinés au niveau des territoires nationaux, régionaux et locaux, les autorités locales se voyant reconnaître un rôle essentiel en matière d'aménagement du territoire et d'environnement.

Chapitre 2
Orientations
pour le futur SDRIF

A la lumière des éléments de bilan exposés au chapitre 1²³ et compte tenu des nouvelles orientations impulsées depuis dix ans par l'Etat à sa politique d'aménagement du territoire, il y a lieu de s'interroger sur ce qu'on peut attendre aujourd'hui d'un document de planification régionale, singulièrement sur **son volet transport**.

Dans une note récente consacrée au bilan du SDRIF, l'IAURIF²⁴ concluait ainsi : « *En résumé, le SDRIF de 1994 a permis d'éviter de graves dérives, mais son actualité stratégique et son efficacité sont insuffisantes. Il apparaît comme le dernier avatar d'une conception de la planification régionale adaptée aux besoins du 20^e siècle mais qui doit aujourd'hui être renouvelée* ».

1. Les éléments nouveaux à prendre en compte pour le futur SDRIF

La mise en chantier d'un nouveau document de planification, démarche dont la nécessité et l'opportunité sont avérées, se conçoit par référence aux éléments d'un contexte institutionnel en mouvement et de modes de vie en constante évolution. Ceci implique d'anticiper ces évolutions par des études préparatoires, d'approfondir les réflexions prospectives en cours et d'en engager de nouvelles, permettant d'évaluer et d'arbitrer, dans la cohérence, les **politiques publiques** que ces orientations appellent.

Pour s'en tenir à l'essentiel, cela signifie que le nouveau SDRIF devra :

- **au plan institutionnel**, se conformer aux nouvelles dispositions législatives et réglementaires intervenues depuis 1994 portant notamment sur le transport, l'urbanisme, l'aménagement et l'organisation territoriale. Il devra également s'inscrire dans le cadre de la prochaine étape de décentralisation conférant aux collectivités locales des prérogatives élargies. Il devra enfin faire l'objet d'une **élaboration concertée** donnant toute sa place à la démocratie participative et répondant ainsi aux attentes contemporaines en matière de **gouvernance régionale** ;
- **au plan politique**, il doit prendre en compte les orientations adoptées le 25 juin 2004 par le Conseil régional et les objectifs de l'Etat²⁵ qui ouvre la procédure et devra formellement approuver le nouveau SDRIF, par décret pris en Conseil d'Etat ;
- **au plan de l'urbanisation, de la mobilité et des déplacements**, le nouveau SDRIF enfin, doit s'inscrire dans un contexte en grande évolution, afin d'orienter pour mieux les maîtriser les tendances lourdes de l'extension urbaine ainsi que les nouvelles pratiques de mobilité des Franciliens, tout en anticipant les évolutions futures.

Dans ce cadre, il devra s'appuyer sur un schéma de transport, inspiré du PDU régional, à l'échelle des ambitions de la Région, contribuant à conforter la place de l'Ile-de-France dans l'espace européen et inscrire ses orientations dans une logique d'aménagement et de **développement durables**.

²³ Complétés par « *Le SDRIF de 1994, quel bilan ?* » - Synthèse des points de vue du Conseil régional, de l'Etat et du Conseil économique et social régional – 21 octobre 2004.

²⁴ IAURIF : Note rapide n°293 sur le bilan du SDRIF – Avril 2002.

²⁵ Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 14 septembre 2004 – Relevé de décisions concernant la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France

1.1. Un schéma directeur d'une nouvelle nature

Le futur schéma directeur est appelé désormais à jouer le double rôle de « Directive Territoriale d'Aménagement » (DTA) fixant les orientations fondamentales de l'Etat et celle de « Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire » (SRADT) de compétence régionale.

Cette disposition résulte des lois du 4 février 1995 et du 25 juin 1999 portant sur l'aménagement et le développement du territoire, lois transcrites dans l'article L.141-1 du code de l'urbanisme. Celui-ci dispose en particulier que le SDRIF : « *précise les **moyens à mettre en œuvre** pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, **coordonner l'offre de déplacement**... afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région* ».

S'agissant du volet transport et déplacements, il doit tenir compte des schémas de services collectifs approuvés par décret en date du 18 avril 2002 et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de décembre 2000.

De même, devra être assurée la cohérence entre le SDRIF, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les Plans d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Enfin, les plans de développement élaborés par les grands établissements publics (SNCF, RFF, RATP, ADP, PAP...) devront s'inscrire dans la « ligne stratégique » exprimée par le SDRIF.

*Ce nouveau cadre confère au SDRIF le caractère d'un véritable **projet pour la Région** dont le volet transport constitue un des supports essentiels du parti d'aménagement retenu. Il lui attribue également des **objectifs en matière de réalisation** posant à l'évidence la question de l'articulation entre planification et programmation.*

Dans cet esprit, quelles peuvent être les orientations à lui donner pour assurer son efficacité sur les politiques de mobilité à mettre en œuvre dans un environnement urbain qui s'est complexifié ?

Pour l'essentiel, on retiendra que le futur SDRIF devra :

- **coordonner** les politiques d'aménagement et de transport, les traduire en objectifs et propositions et initier les projets d'échelle régionale ;
- permettre de **réserver les tracés des nouvelles infrastructures** dans les documents d'urbanisme (sans pour autant se limiter à une approche cartographique de la planification spatiale des infrastructures) ;
- intégrer la diversité des facteurs qui influent sur l'utilisation des différents modes et définir les principes de coordination de l'offre de transport, en particulier du transport collectif : **gestion de la demande, qualité de service, organisation des services** ;
- être à la fois **stratégique et opérationnel** avec ce que cela implique en matière de **programmation**, de **pilotage**, de **suivi** et surtout de **financements** à dégager, les opérations transport nécessitant des investissements lourds :
 - qu'il faut programmer, ce qui suppose une anticipation et une accélération des études préparatoires ;

- qu'il importe d'apprécier en terme de priorité par rapport à d'autres investissements, mais aussi par référence à la richesse régionale (% du PIB) et en comparaison avec d'autres grandes métropoles²⁶.

Pour autant, la question qui est posée est celle du degré réel de contrainte et d'obligation exercé par le SDRIF sur la politique de mobilité et l'organisation des déplacements avec leur traduction en matière d'infrastructure de transport, de service, de tarification et de financement, de sorte que ce document ne reste pas un exercice théorique de planification mais qu'il aille plus loin dans la prescription et l'opérationnalité.

1.2. Un cadre institutionnel et législatif renouvelé

Le SDRIF devra intégrer les orientations qui résultent des nouveaux outils de la planification urbaine traduisant pour une large part, la démarche de développement durable.

1.2.1. De nouveaux textes d'une plus large portée en matière de planification urbaine et d'organisation territoriale

Vingt ans après la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)²⁷ et la loi de décentralisation (loi « Deferre ») des années 1982-1983, la décennie 1990-2000 a été marquée par une évolution majeure du contexte législatif et institutionnel :

- **la loi pour l'Aménagement et le Développement du Territoire** (loi « Pasqua ») du 4 février 1995 qui complète et précise la loi « Deferre » quant à l'organisation des compétences entre l'Etat, les régions, les départements et les communes et introduit les « Schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire » et la notion de « pays » ;
- **la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie**, (loi « Lepage ») promulguée en 1996 et qui, notamment, impose la démarche de « Plan de Déplacements Urbains » (PDU) aux agglomérations de plus de 100 000 habitants (avec comme objectif central de maîtriser la circulation automobile) et prescrit l'élaboration du « Plan Régional pour la Qualité de l'Air » (PRQA) :
 - le **PDU régional**, approuvé en décembre 2000 qui définit les principes permettant d'organiser rationnellement les déplacements des personnes, la circulation, le stationnement et le transport des marchandises ;
 - le **PRQA** d'Ile-de-France adopté par arrêté inter préfectoral en date du 31 mai 2000.
- **la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire** (loi « Voynet ») du 25 juin 1999 instaurant « les Schémas de Services Collectifs » (SSC) et notamment les « schémas multimodaux de services collectifs de transports de voyageurs et de transports de marchandises » (avec un volet spécifique à l'Ile-de-France) ;
- **la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale** (loi « Chevènement ») du 12 juillet 1999 ;

²⁶ A titre d'exemple, en Ile-de-France, 0,42% du PIB a été consacré ces dix dernières années à l'investissement dans les transports collectifs dont 0,10% pour les seules infrastructures. Sur 12 grandes capitales européennes, la moitié ont une politique beaucoup plus ambitieuse et 5 d'entre elles situent leur effort d'investissement, exprimé en part de leur richesse régionale, à un niveau deux fois plus élevé (source UITP – « Millenium City Database »).

²⁷ L'Ile-de-France n'a pas été assujettie à la LOTI pour ce qui concerne le transport des personnes.

- **le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006**, signé en mai 2000, comportant notamment un volet transport collectif d'une grande ampleur incluant des engagements en matière de qualité de service et, pour la première fois, des dotations pour des projets concernant le transport des marchandises ;
- **la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » (SRU)**, de décembre 2000²⁸, qui, après la contractualisation intervenue entre le STP et les entreprises de transports publics, crée la nouvelle autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (**STIF**), au sein duquel désormais siège **la Région**.

Au plan des relations entre cette autorité organisatrice des transports et les opérateurs, le décret 2000-634 du 6 juillet 2000 a institué un nouveau dispositif de contractualisation entre le STP (devenu STIF ensuite, en application de la loi SRU) et les entreprises de transports publics, RATP et SNCF Ile-de-France²⁹. Un contrat triennal définissant notamment **l'offre de service aussi bien quantitative que qualitative** que doivent assurer les entreprises et fixant en conséquence leur rémunération est désormais en vigueur.

Il s'agit là d'un élément que le nouveau SDRIF devra prendre en compte pour définir le cadre permettant de préciser les caractéristiques de l'offre de transport, en volume et en qualité, qu'il lui appartiendra de préconiser afin de qualifier au plan général, le service approprié à chaque situation

- **la loi relative aux libertés et responsabilités locales** du 13 août 2004 qui confirme, pour l'Ile-de-France, le rôle d'autorité organisatrice des transports de voyageurs du STIF, lequel devient « Etablissement Public Territorial », la Région prenant les rênes de son Conseil d'Administration³⁰ (dont elle assure la présidence), après le retrait complet de l'Etat.

Cette loi a également élargi les possibilités de délégation aux autorités organisatrices de proximité (AOP) par rapport aux dispositions de la loi SRU ; en n'apportant plus aucune restriction à ces délégations, sauf en matière de politique tarifaire. A cet égard, il y aura lieu de veiller à ce que les initiatives et les leviers d'action dont disposeront ces AOP ne **remettent pas en cause la cohérence et les priorités** arrêtées pour l'ensemble du territoire régional.

La nouvelle loi, enfin, autorise le STIF à exercer la **maîtrise d'ouvrage** des projets d'infrastructure, les collectivités ayant désormais la possibilité de se voir déléguer cette compétence, outre celle d'organisation et de financement des transports.

Dans le même esprit, s'agissant des routes, le **transfert** d'une part important du réseau routier national vers les **départements** va poser en des termes nouveaux l'approche des questions routières.

²⁸ Complétée par la loi « Urbanisme et Habitat » (UH) de juillet 2003.

²⁹ Les modalités d'élargissement de la contractualisation aux entreprises privées font actuellement l'objet de négociations.

³⁰ Le Conseil d'administration du STIF sera dorénavant composé comme actuellement de représentants de la ville de Paris et des sept départements franciliens auxquels s'ajouteront désormais un représentant de la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France (CRCI) et un représentant des établissements publics de coopération intercommunale de la région.

Toutes ces évolutions fondent les nouvelles politiques publiques en matière de transport dont la portée dépasse le cadre régional. Elles contribuent à former, au début du troisième millénaire, un « paysage transport » très différent de ce qu'il était dans les années 1980. Les objectifs **d'équité sociale** et **d'efficacité économique** restent, avec la maîtrise de la consommation d'espace, naturellement très présents, mais la **réduction des nuisances**, la **qualité de service**, la prise en compte des **valeurs d'environnement** sont désormais tout aussi importantes.

1.2.2. L'abondance du cadre législatif actuel peut-il être un frein à l'action ?

Cela étant, ce cadre législatif devenu très abondant, venant s'ajouter à des procédures déjà lourdes, ne risque-t-il pas paradoxalement de créer des freins à l'action dans le domaine des transports urbains ? Dans son rapport de juillet 2003, le groupe « *Transports urbains* » du Commissariat Général du Plan³¹ s'interrogeait en ces termes : « ...Quelle peut être l'efficacité réelle de ces lois sur les politiques de mobilité à mettre en œuvre dans un environnement urbain complexe ? Sont-elles vraiment des leviers pour l'action publique ? Ne créent-elles pas plutôt paradoxalement des freins à l'action ? »

*Il y a un consensus général pour dire que les dernières lois représentent des avancées incontestables en matière de planification urbaine et de décentralisation territoriale. Les membres du groupe sont sensibles aux mesures de relance de la planification urbaine dans la mesure où l'étalement urbain de ces trente dernières années constitue bien une sorte de fléau pour l'aménageur et le transporteur. Ils reconnaissent le bien-fondé des nombreux outils mis à disposition qui obligent à créer le lien intrinsèque entre le transport et l'urbanisme... Cependant, le groupe s'est interrogée sur les effets pervers de « l'empilement » législatif actuel et sur la surabondance des outils proposés qui ne facilite pas vraiment la mise en œuvre au niveau local... Sur ce point, le groupe a jugé que les textes de loi semblaient souvent osciller entre **contrainte** et **incitation** : les outils préconisent, encouragent mais n'opposent pas vraiment de sanctions. »*

Ces questionnements montrent d'une certaine façon les limites de la planification urbaine et soulignent l'impasse dans laquelle se trouveraient des politiques qui s'appuieraient sur le seul levier législatif car elles n'intégreraient pas les ressorts complexes qui sont à l'origine des phénomènes urbains. En tout état de cause, s'il y a intérêt à simplifier et clarifier les textes dans le sens d'une plus grande cohérence entre les dispositifs et entre les périmètres géographiques, il y a également nécessité de donner aux acteurs locaux des possibilités d'initiative et des leviers d'action plus efficaces sur le terrain, dans un cadre de cohérence régionale, aujourd'hui assuré par le STIF pour les transports collectifs. Celui-ci pourra en effet, sous sa responsabilité d'autorité organisatrice régionale, délivrer des délégations aux autorités organisatrices de « proximité » avec comme objectif une meilleure prise en compte des attentes des collectivités en matière de gouvernance régionale.

A cet égard, le mouvement de **regroupement intercommunal** engagé depuis une dizaine d'années en Ile-de-France s'est développé et accéléré en 2002 et 2003 et se poursuit en 2004. Au 1^{er} janvier 2004, l'Ile-de-France comptait 24 communautés d'agglomérations, 51 communautés de communes et 4 syndicats d'agglomération nouvelle (source IAURIF³²).

Bien que s'agissant au terme de la loi d'une « compétence facultative », les transports représentent une préoccupation constante des intercommunalités, pouvant

³¹ Commissariat Général du Plan, groupe de travail « Transports urbains » - Juillet 2003

³² Note rapide sur la gestion locale n° 358 – IAURIF Juillet 2004

préfigurer des changements structurels majeurs, dans le cadre notamment des projets de loi de décentralisation, que le futur SDRIF devra nécessairement anticiper.

1.3. Une démarche de concertation plus approfondie

1.3.1. Une élaboration concertée... mais comment et jusqu'où ?

Le processus d'élaboration du SDRIF de 1994 est le résultat d'une démarche de planification « descendante », conduite par l'Etat, les autorités régionales et départementales y étant associées. Une telle attitude ne correspond plus aux attentes contemporaines en matière de concertation. L'efficacité du nouveau schéma ne peut se concevoir que s'il se fonde sur une concertation véritable entre tous les acteurs de l'aménagement et du développement, mettant en synergie leurs objectifs et leurs actions, dans un cadre de cohérence régionale déclinable selon les territoires, au plus près du terrain.

De façon plus large, se trouve également posée la question de la **démocratie participative** fortement demandée par l'opinion. Comment la promouvoir, tout en recherchant les moyens de la mettre en œuvre sans compromettre l'efficacité des acteurs à leurs différents niveaux et sans prendre le risque d'allonger inconsidérément les processus de décision ? A cet égard, le groupe « Transports urbains » du Commissariat Général du plan³³, relève à juste titre les effets pervers que pourrait entraîner dans la mise en œuvre des projets, l'allongement des procédures :

« Le décalage entre le temps des procédures et le temps des projets semble être un souci récurrent pour les élus et les opérateurs de transport. Les dernières lois inscrivent tous les projets urbains dans un processus de concertation en continu pour répondre au souci légitime de démocratie locale et d'implication de la société civile... Cependant, ces procédures inquiètent les autorités organisatrices qui y voient un allongement du temps des projets et un risque non négligeable des « nids de contentieux ». L'allongement des délais peut se révéler aussi pénalisant pour les élus : en effet, un projet d'envergure est difficile à porter par un élu car le temps nécessaire à sa réalisation dépasse bien souvent le temps de son mandat. Le temps des procédures n'est pas le temps des projets et pour arriver à faire quelque chose, l'élu doit déjà tout avoir dans ses cartons ».

1.3.2. Concertation, débat public... une pratique nouvelle à construire

La concertation demande du temps et nécessite d'être structurée tout au long de la démarche conduisant à l'élaboration du SDRIF, sans pour autant perdre de vue la nécessité de respecter le calendrier **du processus de décision**. Ceci est particulièrement vrai dans le domaine des transports, domaine complexe où la concertation, engagée suffisamment en amont, doit permettre de retenir, dans un consensus à rechercher, des projets partagés.

Il y a là une **pratique nouvelle à créer**, le débat public devant être méthodiquement conçu et organisé et donner lieu à une information continue, faisant largement appel à des expertises multiples, de manière à aborder les questions dans toute leur complexité, sans refuser les contradictions

Les démarches « ascendantes » et « descendantes » doivent être équilibrées et itératives et se concentrer sur ce qui est effectivement de **niveau régional**, l'intérêt de

³³ Commissariat Général du Plan, Groupe de travail « Transports urbains » - Juillet 2003

la région, pouvant être perdu de vue dans une démarche mal organisée et souffrant en particulier d'un déficit d'expertise, d'évaluation et d'information.

1.4. Urbanisation, mobilité, transports : un contexte francilien en évolution

1.4.1. Une urbanisation dont la progression se ralentit

Le dernier recensement de 1999 confirme, au plan national, la poursuite de l'urbanisation : celle-ci concerne aujourd'hui 77% de la population de la France contre 73% en 1990, correspondant à une augmentation de 4 millions d'habitants, deux fois plus importante que celle de la population dans son ensemble. Cette tendance est plus marquée dans les grandes villes et leurs territoires urbanisés, les huit plus grandes aires urbaines (Paris, Toulouse, Lyon, Montpellier, Nantes, Rennes, Marseille - Aix-en-Provence et Bordeaux) totalisant plus de la moitié de cet accroissement.

Cela étant, pour ce qui concerne l'Île-de-France, l'augmentation de la population s'est ralentie. Selon le recensement, elle a été de 32 500 habitants par an en moyenne entre 1990 et 1999 (contre 73 500 pour la période 1982 à 1990). L'IAURIF³⁴, pour sa part, la situe autour de 50 000 personnes, rythme annuel proche de ce prévoyait le SDRIF pour la période 1990-2003. L'emploi en revanche a diminué de 3 800 unités par an sur la période considérée (phénomène particulièrement marqué dans la zone centrale), alors que les perspectives avancées par le SDRIF étaient de + 29 000 emplois par an entre 1990 et 2015.³⁵

Le rééquilibrage souhaité de l'emploi au profit de l'Est parisien ne s'est par ailleurs pas réalisé comme le prévoyait le SDRIF : si l'évolution positive a été effectivement plus marquée à l'Est, elle n'a entraîné qu'un léger redressement du taux d'activité (compte tenu du poids sans cesse croissant de La Défense). Et surtout, elle s'est davantage concentrée autour des pôles de Roissy et Marne-la-Vallée, que de certains secteurs de la Seine-Saint-Denis ou de Seine-Amont.

1.4.2. Une extension urbaine éclatée et discontinue

Dans le cadre de l'armature globale fixée par Paul Delouvrier, le développement du polycentrisme s'est poursuivi et cette évolution a joué indiscutablement un rôle de tout premier plan pour freiner l'étalement urbain. Pour autant, qu'il s'agisse de la population ou des emplois, cette évolution ne s'est pas réalisée de façon homogène et continue

Le développement de la ville centre et de la proche couronne s'est ralenti : sur une longue période, Paris a perdu des habitants. Ce phénomène aujourd'hui tend à se stabiliser et on enregistre même une légère augmentation au dernier recensement³⁶. Simultanément, le poids des zones périurbaines qui ne représentaient guère plus de 8% de la population en 1968 a crû pour atteindre 13% en 1999, le desserrement se réalisant, exception faite des villes nouvelles, de façon éparpillée et discontinue.

On observe en définitive entre 1991 et 1999 :

³⁴ Note rapide n° 322 sur le bilan du SDRIF – IAURIF février 2003

³⁵ Il faut toutefois noter que la période de croissance du début des années 2000 a compensé la perte d'emplois observée entre 1990 et 1999 mais que leur répartition est très éloignée des préconisations du SDRIF.

³⁶ Paris a effectivement regagné des habitants, sans toutefois retrouver son niveau de 1990 et la proche couronne montre une reprise de sa croissance.

- une stagnation de la population en zone centrale et une détérioration marquée de l'emploi ;
- une augmentation de la population hors zone centrale : 70% en couronne périurbaine (principalement dans les villes nouvelles) et 30% en couronne rurale ;
- une augmentation des emplois localisée principalement en couronne périurbaine (91%), notamment dans les villes nouvelles, et 9% seulement en couronne rurale.

Le **desserrement** a par conséquent été moins fort et plus lointain pour la population que pour l'emploi.

Autre écart important relevé par l'IAURIF³⁷, par rapport aux hypothèses du SDRIF : «... seulement 12% des zones urbanisables et 16% des zones partiellement urbanisables ont été consommées. En revanche 24% de l'urbanisation (soit 470 hectares par an) est située dans des communes concernées par le développement modéré des bourgs et villages et près de 40% (soit 740 hectares par an) dans des enclaves non bâties ou en frange d'espaces déjà urbanisés en 1990... » .

Or, s'agissant des transports, il importe de ne pas perdre de vue qu'une ville est d'autant plus efficace dans son fonctionnement qu'elle est peu étalée et qu'elle permet à ses habitants d'atteindre dans un temps réduit un maximum de lieux d'activités, de commerce et de loisirs ainsi que ses principaux équipements. Le concept de ville dense est communément considéré comme synonyme de transports collectifs performants pour ses utilisateurs et de productivité pour la collectivité publique³⁸.

1.4.3. Quelles conséquences prévisibles sur la mobilité et l'organisation des transports ?

Ces tendances au desserrement des activités, des logements et des hommes, dans la mesure où elles se confirmeront, entraîneront pour le système de transport une aggravation des problèmes de rapports entre centre et périphérie, du fait de l'évolution des **besoins de mobilité** dans l'espace francilien. Or, les activités centrales polarisent moins les trajets (au moins pour la moitié d'entre eux, ceux qui se rapportent à l'activité professionnelle) alors que la conception actuelle des réseaux, singulièrement pour le transport collectif, concentre actuellement une grande part de l'offre dans et vers la zone centrale. Une priorité au développement de l'offre en périphérie ne devrait-elle pas par conséquent accompagner cette hypothèse ?

³⁷ Note rapide n°332 sur le bilan du SDRIF – IAURIF mai 2003

³⁸ Rémy Prud'homme, professeur émérite à l'Université Paris-XII, appelle « taille effective du marché de l'emploi » le nombre d'emplois qui nécessite moins d'une heure de trajet aux employés. Il observe que lorsque l'étalement d'une ville croît de 10%, la « taille effective de l'emploi » baisse de 15%. A l'inverse, quand la vitesse des transports augmente de 10%, elle progresse de 16%. Et ceci au plus grand bénéfice de la collectivité, une hausse de 10% du « marché effectif de l'emploi » engendrant une amélioration de la productivité de la ville de 2% (enquête publiée dans « Le Figaro économie » du lundi 6 septembre 2004 sous le titre « Sans transport urbain performant, pas de développement économique »)

En parallèle, la répartition dans le temps des demandes de mobilité subit une évolution rapide, sous l'effet conjugué :

- de la **désynchronisation** des horaires de travail, avec une répartition plus souple dans le temps ;
- de l'augmentation corrélative des déplacements pour des motifs autres que professionnels (approvisionnement, loisirs, activités sociales, culturelles...).

Ainsi, le diagramme temporel classique, fortement cadencé et polarisé sur un rythme rigide de travail, a-t-il été modifié par **étalement des pointes** et augmentation du trafic hors des pointes, tant à l'échelle de la journée qu'à celles de la semaine (augmentation du trafic de week-end) et de l'année (répartition plus aléatoire des temps de congé). Bref, on assiste au développement d'une désynchronisation de la demande de mobilité qui devient plus diffuse et plus aléatoire dans le temps comme dans l'espace.³⁹

La grande variabilité des destinations et des temps de déplacements qui accompagne l'étalement urbain et la modification des rythmes de vie, appelle la recherche de multimodalité, d'intermodalité et de souplesse d'adaptation des systèmes de transport à une demande plus dispersée et évolutive qu'auparavant. Dès lors, la question des fréquences, des correspondances ainsi que le problème de l'enchaînement des modes et celui de leur coordination, prennent une dimension aussi prégnante que celle liée aux infrastructures proprement dites.

1.4.4. Y a-t-il un modèle urbain ?

Ce qui caractérise l'agglomération de l'Ile-de-France c'est incontestablement la diversité urbaine et l'aspect multiforme que revêt son développement en périphérie : villes nouvelles, urbanisation le long des axes de transport et aux franges de la partie agglomérée, existence de parcs d'activités et de loisirs, croissance des bourgs ruraux...autant d'éléments qui fondent sa **richesse et son attractivité**.

Bien que l'organisation de l'agglomération parisienne ait été marquée, selon les époques, par des options contrastées sous la pression combinée de la croissance démographique et de l'émigration rurale, le « modèle Delouvrier » qui façonna la région capitale d'après guerre, reste la référence et montre aujourd'hui encore tout son intérêt. La restructuration profonde qu'a connue la banlieue et son autonomie de fonctionnement de plus en plus grande vis-à-vis de la ville centre, l'émergence de territoires différenciés à fortes potentialités contrastant avec une évolution en continuité des zones bâties, sont les éléments qui caractérisent les mutations de l'espace francilien, concourant à sa diversité d'aujourd'hui.

Il n'y a donc pas à proprement parler de modèle urbain mais des typologies et des morphologies territoriales liées aux éléments du contexte historique, géographique, socio-économique qu'il convient d'analyser au cas par cas pour orienter les choix en matière de transport afin de les décliner aux plans national, régional et local.

Dans tous les cas, la multi polarisation de l'espace francilien implique un découpage des responsabilités territoriales ainsi qu'une réflexion sur la nature et le rôle des différents territoires les uns par rapport aux autres, les transports devant à la fois, ainsi que cela a été souligné dans la démarche relative aux territoires prioritaires, constituer des réponses adaptées aux spécificités locales et un élément fédérateur d'identité régionale.

³⁹ « Vivre en Ile-de-France en 2025 » Louis GUIEYSSE – CESR (Section prospective)-24 juin 1999

1.5. Une relative stabilité de la mobilité francilienne

En passant de 33 à 35 millions entre 1991 et 2001 (résultats de l'enquête globale transport « EGT 2001-2002 »⁴⁰), l'augmentation du nombre de déplacements quotidiens des franciliens a été de 6% entre 1991 et 2001, soit à peu près autant que l'accroissement de la population durant la même période, traduisant une certaine stabilité de la mobilité autour de **3,5 déplacements en moyenne par jour et par personne** (valeur pratiquement identique à celles enregistrées en 1976 et en 1991⁴¹) :

- 2,30 en mode mécanisé (identique à 1991) ;
- 1,19 pour la marche à pied (1,18 en 1991).

Mais cette stabilité globale recouvre des évolutions sensibles du nombre de déplacements selon les **territoires**, les **types de liaisons**, les **modes** de transport utilisés et les **motifs** de déplacements.

1.5.1. Les résidents de Paris intra-muros restent les plus mobiles

Si les parisiens restent les plus mobiles avec 3,61 déplacements par jour et par personne, on observe que cette mobilité diminue régulièrement (elle était de 3,66 en 1991). Les habitants de la grande couronne ont également vu leur mobilité diminuer, passant de 3,5 en 1991 à 3,46 en 2001. En revanche, la mobilité en petite couronne a fortement augmenté (de 3,39 à 3,48), poursuivant ainsi une évolution de long terme.

1.5.2. Paris voit sa part relative diminuer dans les déplacements

Entre 1991 et 2001 les déplacements ayant leur origine ou leur destination à Paris ont régressé (57 000 déplacements quotidiens en moins entre Paris et la proche couronne et 129 000 entre Paris et la grande couronne, soit au total une diminution proche, en valeur absolue, de celle du nombre des emplois de Paris intra-muros⁴²). Les déplacements internes à Paris ont également diminué de 158 000 unités. En revanche, les **déplacements internes à chaque couronne ont fortement progressé** :

- +9% en proche couronne, soit l'équivalent de 0,8 millions de déplacements;
- +12% en grande couronne, soit l'équivalent de 1,3 millions de déplacements.

1.5.3. Une part croissante des déplacements mécanisés ne concerne pas Paris

Sur les 23,15 millions de déplacements mécanisés quotidiens (contre 22,03 en 1991, soit une augmentation de 5%) :

- 30% seulement concernent Paris (6,8 millions) ;
- 70% concernent uniquement la proche et la grande couronne (16 millions).

Entre 1991 et 2001, Paris a ainsi perdu 3 points en part des déplacements mécanisés.

Le SDRIF de 1994 faisait l'hypothèse qu'à l'horizon 2015, 3 déplacements sur 4 ne concerneraient pas Paris, ce qui, en extrapolant la tendance actuelle, paraît vraisemblable.

⁴⁰ Une enquête EGT a été réalisée en 1997 mais le nombre réduit de ménages alors enquêtés enlève de la pertinence à la comparaison avec les résultats de la nouvelle enquête et ceux des précédentes.

⁴¹ L'enquête EGT de 1997 faisait apparaître une hausse exceptionnelle de la mobilité individuelle avec 3,7 déplacements par jour et par personne, évolution qui ne s'est pas confirmée.

⁴² Entre 1991 et 1999 Paris intra-muros a perdu 200 000 emplois.

1.5.4. La progression de l'usage de l'automobile marque un ralentissement

Les parts respectives des différents modes s'établissent ainsi en 2001 :

- Voiture particulière : 44% (43,5% en 1991) ;
- Marche à pied : 34% (33,7% en 1991) ;
- Transport collectif : 19,5% (20% en 1991);
- Deux roues et autres : 2,5% (2,6% en 1991).

Ces résultats marquent un certain ralentissement dans la croissance de l'usage de l'automobile avec une progression moyenne des déplacements utilisant ce mode, de 1% par an entre 1991 et 2001 (contre 2,6% entre 1976 et 1991). La part des transports collectifs, à l'exception de Paris intra-muros, ne s'est que légèrement dégradée, leur fréquentation journalière ayant continué d'augmenter (+166 000 voyages). On observe en outre une certaine stabilité globale des déplacements en deux roues.

La marche à pied, enfin, qui était en baisse continue depuis 1976, a connu récemment un regain d'intérêt qui ne se limite pas à Paris mais touche également la proche périphérie de l'agglomération. Les franciliens marchent davantage que les habitants des autres grandes agglomérations françaises. L'usage de la bicyclette reste lui toujours faible, même si quelques signes de reprise apparaissent.

1.5.5. Une hausse des déplacements pour des motifs privés

Les motifs « privés » (c'est-à-dire autres que le domicile - travail, le domicile – école et les déplacements professionnels) concernent en 2001 près de la moitié des déplacements (47%) alors qu'en 1991 ils n'en représentaient que 44%. On observe par ailleurs une diminution des déplacements pour motif domicile - école, cela étant vraisemblablement dû à un double phénomène : démographique (baisse des classes d'âge jeune) et structurel (la durée moyenne des études a cessé de croître).

L'augmentation de la part de ces déplacements dits « non obligés » explique en partie la croissance observée des déplacements mécanisés (voiture particulière et transport collectif). Ceci se traduit notamment par un regain de fréquentation des transports collectifs en dehors des périodes de pointe (soirée, nuit) et le week-end, phénomène accentué par la désynchronisation croissante des rythmes de vie et de travail.

1.5.6. La voiture particulière davantage utilisée pour des déplacements courts

L'usage de la voiture particulière est important pour les petits déplacements : plus du tiers des trajets effectués en voiture font moins de deux kilomètres et 40% d'entre eux durent moins d'un quart d'heure. Les transports collectifs sont davantage utilisés pour les déplacements longs : un quart font entre 5 et 10 km et 30% durent entre 30 et 45 minutes. Ils correspondent majoritairement aux déplacements domicile - travail qui sont en moyenne les plus longs : 10,7 km et 38 minutes, les déplacements non obligés étant plus courts (5,6 km et 24 minutes). Notons enfin qu'un peu plus de 7% des déplacements effectués en transport collectif lient au moins un mode individuel (voiture, deux roues) et un mode de transport collectif et tous font appel à un complément piétonnier plus ou moins long.

1.6. Une compétition accrue des grandes métropoles et un impératif d'attractivité

Le CIADT du 14 septembre 2004 situe au premier rang des priorités de l'Etat pour le futur schéma directeur de l'Ile-de-France « *le développement de la région, qui contribue pour une part décisive à la richesse nationale et au rayonnement international de la France* ».

La compétition entre les grandes métropoles ne passe pas seulement par les coûts sociaux ou la fiscalité et l'attractivité de la région ne se mesure pas qu'en termes financiers. La mobilité des personnes et des biens, l'intensité et la facilité des échanges, la circulation des informations et des idées contribuent également, et pour une large part, à l'efficacité économique et sociale, et par conséquent à l'attractivité, des agglomérations et donc des régions, voire des pays.

A cet égard, la région dispose d'atouts indiscutables en matière d'accessibilité au logement, à l'emploi, à l'éducation, et à la culture par l'existence d'un réseau de transports collectifs et individuels parmi les plus développés au monde, principalement dans la zone centrale pour les transports collectifs, en périphérie pour le réseau de voies rapides.

Entre le boulevard périphérique et l'A 86 il n'y a pas une personne en Ile-de-France qui ne se trouve à moins de quatre kilomètres d'une autoroute ou d'une voie rapide. A l'intérieur de Paris intra-muros, la « **maille transport** », surface moyenne desservie par une station ou gare des réseaux ferroviaires, est représentée par un carré de 600 mètres de côté, chacune desservant en moyenne 7.000 habitants.

*Dans la compétition intense que se livrent les métropoles mondiales, l'Ile-de-France, en solidarité avec les autres régions du Bassin parisien, se trouvera d'autant mieux armée qu'elle valorisera cet avantage en développant ses **connexions avec les grands réseaux d'échanges européens**, confortant ainsi sa place dans les grands flux internationaux. Avec l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, le développement du réseau TGV et son maillage avec les autres infrastructures ferroviaires, autoroutières et routières, la région Ile-de-France dispose d'atouts majeurs pour jouer le rôle de **pôle d'échange international**, à condition de préserver le cadre de vie de ses habitants et de respecter les exigences environnementales.*

Il y a là un enjeu à la fois de rayonnement et de compétitivité pour la région capitale qui doit pouvoir s'appuyer sur **l'importance et la qualité de son système de transport**, qu'elle doit sans cesse améliorer, sur **l'expérience de ses opérateurs** et sur **l'excellence de leurs techniques**.

2. Le futur SDRIF : principaux enjeux et orientations

A partir du bilan, objet du chapitre 1, des nouveaux éléments à prendre en compte et sur la base du constat ci-dessus, centré sur les problématiques de la mobilité, des déplacements et du transport des personnes et des biens, quels peuvent être les principaux enjeux pour le nouveau SDRIF et les orientations qui en découlent ?

2.1. Politiques urbaines et mobilité : un lien à renforcer

Comme dans nombre de grandes métropoles, le diagnostic porté sur l'évolution de l'Île-de-France souligne le fait que la légitime aspiration des citoyens à vouloir profiter des possibilités qu'offre la ville (accès aux emplois, aux équipements, aux commerces, aux services, aux loisirs, distractions et aménités de toutes natures), conduit à une mobilité élevée, qui se diversifie et qui est un des facteurs de modification de **l'organisation urbaine traditionnelle**.

Face à cette situation, les politiques publiques mises en œuvre ces dix dernières années et les outils⁴³ qu'elles instaurent visent à créer un **lien intrinsèque entre transport et urbanisme** et à penser « global, durable et solidaire ». Elles incitent les différents acteurs en charge du développement à travailler ensemble, à coordonner leurs projets et les politiques d'aménagement pour agir de façon cohérente et concertée à des échelles territoriales pertinentes.

*Elles expriment enfin des priorités inscrites dans une logique de développement durable et qui, dans le domaine des transports de personnes, se concrétisent par une volonté de **maîtriser l'usage des modes individuels motorisés** et de **développer celui du transport collectif et des modes alternatifs non motorisés**.*

2.2. Transports collectifs de personnes et transports de marchandises : paradoxes et enjeux

Le constat qui est fait aujourd'hui est celui d'une **situation paradoxale** à laquelle le transport collectif se trouve confronté : son rôle vital est souligné par les responsables politiques, son développement est souhaité par une large majorité des citoyens, il a bénéficié ces dernières années d'avancées technologiques et s'est modernisé. Mais au niveau des comportements individuels, l'automobile lui est souvent préférée.

Il est vrai que, malgré les investissements consentis et les efforts accomplis au cours de la dernière décennie, le transport collectif doit poursuivre son développement et l'amplifier, plus particulièrement en dehors du cœur de l'agglomération. Le **service** qu'il offre y est encore trop en **décalage** par rapport aux attentes contemporaines, les projets de « rattrapage » tardent à se réaliser et il ne peut, dans ces conditions, réellement constituer une alternative crédible aux modes individuels qui, dans le domaine des infrastructures comme du service, ont « plus d'une longueur d'avance ».

Par ailleurs, pour ce qui est des **marchandises**, activité qui conditionne pour une large part la qualité de vie des habitants ainsi que l'activité et le développement économique de la région, le problème de **l'accès à la ville**, longtemps négligé, apparaît aujourd'hui dans toute son ampleur et sa complexité.

⁴³ Le plan local d'urbanisme (PLU) qui remplace le POS, le PDU et les plans de déplacements locaux (PDL), le plan d'aménagement et de développement durable (PADD), le schéma de cohérence territoriale (ScoT).

Il suffit de rappeler qu'en moyenne un francilien consomme, en une année, l'équivalent du chargement d'un poids lourd (près de 24 tonnes) pour en situer l'importance et mesurer l'enjeu qui s'attache à la recherche de solutions nouvelles, soucieuses de l'environnement et nécessairement multimodales.

La superposition de ces deux activités, transport de personnes et transport de marchandises, sur les mêmes infrastructures routières constitue un élément supplémentaire de complexité et participe à la congestion du réseau.

Enfin, la question du **financement** des transports est une question récurrente qui interpelle les autorités publiques, le poids de la **dépense de transport urbain** augmentant plus rapidement que la taille des villes avec l'étalement urbain, l'allongement des déplacements et l'élévation des besoins de mobilité des individus.

2.3. Les déplacements de personnes : une évolution à structurer

2.3.1. Des bassins de vie qui polarisent davantage les déplacements

Le SDRIF de 1994, en organisant et développant le polycentrisme pour structurer le développement de la banlieue, avait justement envisagé la croissance des déplacements en dehors de la zone centrale dense (Paris et les communes limitrophes). Cette polarisation des déplacements sur des territoires géographiquement limités semble montrer que s'organisent en banlieue des bassins de vie.

L'un des enjeux du futur SDRIF sera de les structurer en agissant à la fois sur l'organisation urbaine, sur les liaisons entre pôles et, de façon plus générale, sur l'offre de transport dans sa diversité (notamment en privilégiant les modes doux pour les déplacements de proximité), de façon à renforcer les tendances à la polarisation des déplacements au sein de ces bassins.

2.3.2. Des changements de comportement qu'il importe de favoriser

On n'observe pas en revanche l'augmentation quantitative de la mobilité globale que prévoyait le SDRIF, inflexion qui peut être attribuée à la réduction substantielle du rythme de croissance des déplacements en véhicule particulier. Il faut voir là les premiers effets des politiques publiques progressivement mises en œuvre (le PDU notamment) ainsi qu'une prise de conscience par le grand public des limites et des nuisances d'un usage excessif de l'automobile en ville.

Le futur SDRIF devra consolider et favoriser ces changements de comportement en exprimant clairement des priorités en matière de développement des transports collectifs et des modes « doux » (la marche à pied, le vélo), en les concrétisant en projets. En préconisant les dispositions techniques, financières et programmatiques pour que leur mise en œuvre ne se dilue pas dans le temps le SDRIF devra répondre sans ambiguïté à l'objectif de maîtrise de l'usage de l'automobile et de rééquilibrage au profit de ces modes alternatifs.

2.3.3. Des modes de vie qui rythment différemment les déplacements

Enfin le SDRIF de 1994 n'aborde pas vraiment la question de l'évolution des modes de vie et des nouveaux rythmes urbains et celle de leur impact sur la mobilité et les déplacements qu'ils engendrent. Ainsi, entre la réalité de la demande et l'organisation des transports, singulièrement du transport collectif, des décalages se sont instaurés.

Les horaires correspondent de moins en moins à la structure des déplacements, en particulier ceux relatifs à des activités « privées » dont la part a très significativement cru et se situe aujourd'hui pratiquement à l'égal de celle des déplacements « obligés ».

On observe de ce fait une désynchronisation croissante des rythmes de vie et de travail. Si la pointe du matin est demeurée stable et relativement concentrée dans le temps (c'est elle qui « quantifie » l'offre de service), la pointe du soir est aujourd'hui beaucoup plus étalée avec une moindre prédominance de déplacements « obligés ». On enregistre par ailleurs, une demande renforcée en soirée, la nuit et le week-end et les périodes habituellement « creuses » de l'année (le mois d'août par exemple) le sont encore mais sur des périodes plus réduites et plus répétitives.

Eu égard aux évolutions des pratiques de mobilité des franciliens, Il y a là un enjeu central pour le transport collectif, dont la traduction en terme de service peut être déterminante dans le choix modal. Le SDRIF devra en tenir compte et anticiper cette dimension de l'offre en contribuant à définir les conditions de mise en œuvre de services adaptés, de manière à la fois quantitative et qualitative, aux nouveaux rythmes urbains et à la nouvelle mobilité qu'ils engendrent.

2.4. La nécessité de hiérarchiser les enjeux et de fixer des priorités

En définitive, les deux facteurs qui aujourd'hui paraissent les plus déterminants dans leur impact sur les déplacements sont : le **desserrement spatial** et la transformation profonde des **modes de vie**. Certes, ces deux effets se conjuguent pour favoriser la **mobilité** dans la **diversité** des moyens de transport et de l'offre qu'ils proposent. Mais ils peuvent contribuer à réduire le champ du transport public à certains types d'utilisateurs, (les jeunes, les personnes à faible revenu... les « captifs ») et pour certains motifs, (le domicile - travail, le domicile - école) et sur certaines liaisons (particulièrement les radiales).

Ceci explique en grande partie le recours excessif aux modes individuels motorisés, situation qui ne s'accorde pas avec la nécessité d'avoir une ville propre, facilement accessible, agréable à vivre et compétitive au plan **économique, social et environnemental**.

*Ce choix impose au futur SDRIF de hiérarchiser les enjeux, de fixer des priorités en recherchant les moyens d'anticiper et de gérer la demande de déplacement au mieux des intérêts de la collectivité, toutes les formes de mobilité ne pouvant être satisfaites pour des raisons élémentaires de disponibilité de moyens et d'adéquation aux politiques publiques. Cela implique en particulier de bâtir des programmes visant à réduire la dépendance à l'automobile assortis d'objectifs quantifiés de réduction du trafic routier et favorisant le report sur d'autres modes « plus urbains », singulièrement sur **les transports collectifs et les modes individuels non motorisés** conçus comme une vraie alternative à la voiture particulière. Cela suppose également de programmer les aménagements nécessaires sur le **réseau viaire** en vue d'améliorer significativement le fonctionnement d'ensemble du système de transport.*

2.5. Les réponses que devra apporter le futur SDRIF

2.5.1. En matière de transports collectifs

- en raison du **retard** manifeste **d'investissement** dans les **transports collectifs**, notamment en proche et moyenne couronne, leur part dans les déplacements urbains reste à un niveau relativement modeste dans l'ensemble de l'agglomération (hors Paris et la proche couronne) et les

investissements consentis ces dernières années ont tout juste permis de la maintenir, alors que les déplacements n'ont cessé d'augmenter.

Il y a donc nécessité dans ce domaine non seulement de poursuivre durablement la voie tracée par le SDRIF de 1994, mais de préciser et de programmer effectivement les opérations prévues, d'en étendre éventuellement la portée et d'opérer un véritable changement d'échelle en matière de financement⁴⁴

- le **décalage important** observé dans la réalisation des opérations prévues par rapport à leur programmation (CPER 2000 – 2006), tient essentiellement au fait qu'elles ont été insuffisamment étudiées, sous-estimées en coût pour certaines d'entre elles et qu'on a mal assuré leur acceptabilité par la population, ses représentants, élus et relais d'opinion (associations), faute de les avoir associés suffisamment en amont.

Le SDRIF devra adopter une démarche anticipatrice afin de retenir en priorité les opérations ayant fait l'objet en amont d'études assez poussées, de concertation et de négociations pour en assurer la faisabilité technique, le coût et, autant que possible, le portage politique avec la plus large acceptation par la population.

- **l'émiettement des responsabilités** dans la conduite des opérations de transport complexes, en particulier celles réalisées en surface (bus en site propre, tramway...) qui mettent en jeu plusieurs maîtres d'ouvrage dont les objectifs ne sont pas forcément convergents, conduit souvent à un allongement des délais de réalisation générateur de surcoûts.

*Il appartiendra au SDRIF de préciser les règles à appliquer quant à la dévolution de la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ou d'équipements destinés au transport ou à la désignation d'un mandataire unique, dans la limite des compétences reconnues aux établissements publics concernés (STIF⁴⁵, RFF...) et en conformité avec la loi sur la Maîtrise d'Ouvrage Public (loi **MOP**).*

- **l'évolution de la demande** conjuguée aux tendances lourdes en matière d'étalement urbain, se révèle peu propice au développement, dans certaines zones périphériques et pour certaines plages horaires, des transports collectifs, tout au moins sous leur forme traditionnelle jugée inappropriée.

Le SDRIF devra ouvrir la voie à des innovations en matière d'offre de transport et de flexibilité de manière à apporter des réponses appropriées et déclinables selon les types d'utilisation et les périodes de la journée, spécifiques à certaines populations, adaptées aux différentes formes d'urbanisation et garantissant un niveau et une qualité d'offre conforme à des référentiels de service contractuellement définis avec la STIF

- l'organisation du transport et **le service** qu'il assure conditionnent, et de plus en plus, la **qualité de vie** des habitants. La démarche de contractualisation intervenue en 2000 entre le STIF et les opérateurs publics, en instaurant une définition contractuelle de **l'offre de service** en termes **quantitatifs** et **qualitatifs**, a déjà marqué une étape positive dans l'approche de cette question. Cela étant, si de réelles avancées sont à mettre à l'actif des opérateurs, notamment en ce qui concerne l'attitude vis-à-vis des voyageurs, il n'en reste pas moins que les progrès réalisés en la matière peuvent paraître encore insuffisants, ce qui nuit à l'attractivité du système et à sa compétitivité dans le but d'offrir une **réelle alternative** aux modes individuels motorisés.

⁴⁴ « Le financement des transports en Région d'Ile-de-France » - Jean-Michel PAUMIER
CESR - 20 mars 2003

⁴⁵ La loi du 13 août 2004 donne désormais au STIF la possibilité d'assurer cette maîtrise d'ouvrage

Au-delà des aspects **quantitatifs** essentiels pour répondre à leurs besoins, les franciliens expriment des attentes fortes, plus particulièrement axées sur **l'accessibilité**, la **sûreté**, la **permanence et la qualité du service** (régularité, confort, accueil, information...) ⁴⁶ ainsi que sur la conception et la qualité des **espaces du transport** qui ne peuvent être dévolus uniquement à la gestion des flux d'échanges.

*Traiter ces importantes questions qui vont désormais relever de la Région⁴⁷ dans le cadre de ses responsabilités nouvelles en matière de transport, implique que soit exprimée dans le SDRIF une **politique de l'offre**, nécessairement multimodale, contribuant à développer progressivement une « **culture du service** ». Dans le cadre de cette nécessaire évolution, il importe que soient définis des référentiels quantitatifs et qualitatifs, sous la forme de « **normes du service public de transport** », établies par le STIF en tenant compte des attentes des utilisateurs, contractuellement traduites, et que les **moyens nécessaires** à la mise en œuvre de cette politique soient effectivement alloués.*

- le **coût de fonctionnement** du système de transport collectif enregistre une augmentation supérieure à l'inflation (tout en étant inférieure à celle du PIB régional) et la croissance des charges du transport public doit être maîtrisée.

Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes du trafic se situe parmi les plus bas en comparaison d'autres grandes agglomérations de France et d'Europe⁴⁸.

Il appartiendra au SDRIF d'associer aux infrastructures préconisées, des éléments économiques, et sociaux permettant d'apprécier l'impact de leur exploitation sur les comptes des entreprises et les concours publics en rapprochant ces éléments des bénéfices sociaux et environnementaux qu'elles sont susceptibles d'apporter.

2.5.2. Dans le domaine routier

Tout en observant qu'on enregistre également dans ce domaine un grand retard dans l'exécution des opérations retenues par le double effet de leur renchérissement et de l'insuffisance des financements publics mobilisés, Il n'est pas nécessaire de prévoir de nouveaux développements du réseau structurant auquel il faudra toutefois apporter quelques adaptations.

Le SDRIF devra redéfinir un réseau routier principal assurant les différentes fonctions de transit, de liaison avec les régions voisines et de maillage avec l'ensemble des infrastructures de transport. En matière de service, les améliorations porteront principalement sur la généralisation des dispositifs de gestion, d'information en temps réel et de régulation du trafic en vue d'optimiser la capacité du réseau et de favoriser l'intermodalité.

Toutefois, le transfert aux départements d'une part importante du réseau routier national va favoriser l'émergence de projets visant à remédier aux dysfonctionnements locaux (déviations, franchissement de coupure...).

⁴⁶ « La qualité dans les transports collectifs régionaux en Ile-de-France » - Daniel RABARDEL CESR 11 septembre 1996, rapport dont les conclusions ont été reprises et précisées dans le PDU.

⁴⁷ Éventuellement des départements, dans le cadre des autorités organisatrices de proximité (AOP).

⁴⁸ Cette comparaison toutefois a ses limites en raison d'une part du mode de financement adopté et des conditions d'exploitation différentes liées à la structure urbaine d'autre part (« Financement des transports de la région Ile-de-France » - Jean-Michel PAUMIER- CESR 20 mars 2003).

De même, le renoncement de l'Etat à certains projets routiers doit inciter les collectivités concernées à ne pas abandonner les emprises réservées, sans une réflexion préalable sur les opportunités qu'elles offrent pour des projets de transport plus locaux.

2.5.3. Les modes individuels non motorisés

Contrairement aux périodes précédentes, depuis 1991 les déplacements en deux roues non motorisés sont restés stables et la marche à pied connaît un regain d'intérêt. Elle représente 34% des déplacements franciliens, immédiatement derrière l'automobile (44%).

L'article 20 de la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (loi « Lepage ») dessine les contours d'un nouveau partage de la voirie en stipulant que « *les modes doux devront être systématiquement privilégiés, notamment dans les nouveaux projets urbains...* », à l'instar de ce qu'on observe, et de longue date, dans un certain nombre de grandes villes de l'Europe du Nord.

Tous les usagers de l'espace public, en particulier les piétons et les cyclistes, doivent être pris en compte, de manière équilibrée, dans la démarche globale sur les déplacements que le SDRIF devra conduire. L'assimilation progressive de ces modes « de proximité » dans la culture technique, la continuité des itinéraires, les équipements spécifiques, notamment sécuritaires qu'il nécessitent, sont autant de questions à prendre en compte dans les propositions concernant les circulations douces, l'objectif étant d'en faire une alternative crédible aux modes motorisés, principalement pour les déplacements de courte portée.

2.5.4. Le transport des marchandises et la logistique

Le transport des marchandises et la logistique, fonctions vitales tant pour la vie quotidienne des franciliens que pour l'activité et le développement économique, n'ont pas jusqu'alors été traitées dans toute leur dimension, tant fonctionnelle qu'environnementale. Il y a là de toute évidence un enjeu majeur pour la région, la demande de transport de marchandises accusant à l'heure actuelle, une croissance plus rapide (+1,5% par an) que celle des déplacements de personnes (+0,6% par an).

*Concevoir dans le SDRIF un cadre général, s'appuyant sur un schéma régional d'organisation de la logistique, définissant la vocation logistique de l'Ile-de-France dans une approche élargie au Bassin parisien, donnant des orientations pour l'implantation des équipements et prévoyant leur accessibilité multimodale, s'avère indispensable. Les questions concrètes du **devenir des emprises ferroviaires**, du report d'un part du fret de la route vers le fer et la voie d'eau⁴⁹, de la réservation d'espace pour les grands chantiers de **transport combiné** mais aussi celle du contournement tant ferroviaire que routier de la région, devront être abordées dans ce cadre stratégique qui aujourd'hui fait défaut.*

⁴⁹ « La voie d'eau et les infrastructures portuaires en Ile-de-France » Jean-Marc SCHAEFFER
CESR – 4 novembre 2003.

3. Les orientations majeures à retenir dans le cadre de la démarche nouvelle

« Le schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France constitue le document stratégique de référence pour l'aménagement et le développement du territoire régional ». Pour autant, compte tenu des enseignements du SDRIF de 1994, il devra également être plus axé vers l'**opérationnel**, qu'il s'agisse de la concrétisation des opérations d'investissement ou de l'amélioration des services.

S'agissant des **transports**, est-il nécessaire de rappeler qu'ils ne sont pas une fin en soi mais des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration au bénéfice du bon fonctionnement de l'économie régionale, d'une **vie sociale plus solidaire** et au service d'un parti d'aménagement et d'une **organisation urbaine équilibrés** ? Tous ces éléments sont liés, interagissent les uns avec les autres, la localisation des individus, des biens, et des services sur les territoires urbains s'analysant en termes d'impacts sur l'**organisation spatiale et temporelle des transports**.

L'élaboration du SDRIF a donc par nature un caractère itératif, mais, sans préjudice des choix à intervenir en matière d'aménagement, un certain nombre d'orientations concernant les transports peuvent d'ores et déjà être présentées. Elles se réfèrent aux éléments qui caractérisent la situation actuelle et prennent appui sur les politiques publiques qui encadrent cette activité, en axant la démarche sur l'intérêt régional.

3.1. En matière d'aménagement

3.1.1. Réaffirmer la nécessité de poursuivre et de développer le polycentrisme

La tendance satisfaisante observée entre les recensements de 1990 et 1999 tant en matière de population et d'emplois que de consommation d'espace dans la couronne périurbaine, est, pour l'essentiel, due au développement des villes nouvelles. En revanche, les sites dits « stratégiques » de redéveloppement de proche couronne n'ont en général pas véritablement accompagné les villes nouvelles dans leur rôle d'accueil et de polarisation de la croissance de la population et de l'emploi.

Il y a donc encore beaucoup à faire dans ce domaine. Axer la poursuite de cette démarche principalement sur les territoires de la proche couronne qui bénéficient déjà d'importants équipements, paraît essentiel pour leur vitalité et pour répondre, par mutations et restructurations urbaines, à l'accueil d'une partie de la croissance régionale et **freiner**, sinon contrer, l'**étalement urbain** générateur :

- **de consommation d'espace et de coûts élevés pour la collectivité** : les déplacements sont une fois et demie plus coûteux aux USA qu'en Europe et deux fois plus qu'au Japon, à Hong-Kong ou à Singapour⁵⁰ ;
- d'une **sur motorisation des ménages** et d'un recours accru aux modes de transports individuels motorisés;
- **de consommation d'énergie et par conséquent de pollution** : les déplacements urbains sont trois fois plus « énergétivores » aux USA qu'en Europe et quatre fois plus aux USA qu'au Japon⁵¹;

⁵⁰ Source UITP – « Millenium City Database »

⁵¹ Idem

- **de déséquilibres sociaux et territoriaux** : une urbanisation plutôt dense associée à un système de transport équilibré et performant favorise l'accessibilité pour tous aux activités urbaines.

Pour les secteurs en question, (secteurs de redéveloppement et certains territoires prioritaires) ainsi que pour toute la zone dense de l'agglomération, le **transport collectif** terrestre est, avec les modes non motorisés, l'outil le mieux adapté pour accompagner ce développement et contribuer à créer ou à renforcer les nécessaires liens de solidarité avec les territoires voisins.

Pour ce qui concerne les pôles de moyenne et grande couronne, l'équilibre et la complémentarité sont à rechercher entre **transports individuels** et **transports collectifs** pour leur desserte tant interne qu'externe (les relations interpoles et les liaisons avec Paris) avec le souci d'y organiser l'**intermodalité** sous toutes ses formes.

3.1.2. Intensifier les actions destinée à dynamiser le développement urbain, particulièrement en proche couronne

Contribuer à freiner l'étalement urbain repose sur la requalification urbaine de certains secteurs de la proche couronne et, éventuellement, mais de façon mesurée, sur une densification de son bâti, le modèle polycentrique ne pouvant pas être, faut-il le rappeler, uniquement basé sur les villes nouvelles. Comment le réseau de transport peut-il contribuer au renouvellement urbain de ces territoires qui doivent trouver leur place et se développer entre un hyper centre qui reste très actif et des pôles qui se constituent en couronne périurbaine ?

En tout état de cause, il est nécessaire d'assurer la **cohérence**, notamment financière, entre la réalisation de projets de transport et les opérations d'urbanisme qui peuvent leur être associées.

Même si l'organisation urbaine et la forme de la ville dépendent de nombreux facteurs (le coût du foncier, le contexte historique, géographique, sociologique, patrimonial...) le **transport**, en structurant et **valorisant les territoires desservis** contribue à leur **accessibilité** et par conséquent à accroître leur **attractivité**. La création d'une nouvelle gare, d'un nouveau pôle d'échange, peut jouer le rôle de **catalyseur** dans l'engagement de nombreux projets urbains qui peinent à émerger. Tout en faisant en sorte qu'elle ne produise pas un effet de coupure, l'insertion d'une nouvelle ligne de transport collectif en site propre dans un secteur urbanisé doit être l'occasion d'une **recomposition urbaine** du bâti et du réseau environnants. Cette démarche va de pair avec la réflexion sur la densification de ces secteurs de la proche et moyenne couronne qui bénéficient très souvent de nombreux équipements publics et pour lesquels l'objectif est d'y maintenir la **diversité des fonctions** et d'y fixer les services de proximité (écoles, commerces...) au mieux des intérêts de la collectivité.

3.2. En matière de transport de personnes

3.2.1. A Paris et en proche couronne

Depuis au moins deux décennies, le déclin démographique de la ville centre parallèle à l'augmentation de la mobilité hors Paris et aux nouvelles implantations périphériques des résidences et de l'emploi a modifié le tableau d'une unité urbaine dont l'organisation a été fortement polarisée sur son centre historique.

La proche couronne a enregistré d'importants changements et elle offre, aujourd'hui encore, un visage contrasté composé d'espaces en plein essor et d'autres en panne de renouvellement.

Disposant désormais d'équipements et de services (hôpitaux, universités, centres administratifs, centres commerciaux...) de bonne qualité et présentant des taux d'emploi en légère progression, les territoires de la proche couronne tendent de plus en plus à devenir des **entités autonomes** et non des banlieues dépendant étroitement du centre. Sur le plan de la mobilité, cela se traduit, ainsi qu'exposé en 1.5.2, par une croissance forte des déplacements à l'intérieur de la couronne elle-même : +9% en dix ans alors que la population montre une timide reprise de sa croissance.

Ceci montre tout l'enjeu, en terme de déplacements, qui s'attache à un renforcement de l'offre de transports dans les territoires concernés, renforcement prévu dans le SDRIF de 1994 et en partie programmé dans le contrat de plan Etat-Région actuel.

- **De nouveaux espaces de développement en zone agglomérée qu'il faut consolider**

La question des formes que peut prendre l'intervention publique pour favoriser la mixité des fonctions urbaines et accompagner les nouvelles dynamiques d'un développement plus équilibré et plus solidaire est posée. La contribution forte, souvent déterminante, que peut constituer l'émergence de pôles « diffusants », jouant un rôle moteur vis-à-vis de nouveaux espaces de développement, s'applique tout particulièrement à la couronne dense et à sa structuration.

*Consolider cette notion « **d'espaces de développement** » qui complète et renouvelle la vision polaire du développement métropolitain contenue dans le SDRIF de 1994, suppose un **renforcement significatif de l'offre de transport**, plus particulièrement pour les relations en rocade, insuffisantes actuellement.*

- **Le transport collectif, un outil majeur pour la revitalisation de la zone dense**

Les stratégies qui se dessinent s'appuient le plus souvent sur une convergence de projets de diverses natures autour d'un élément « locomotive ». Les grands équipements (le stade de France pour le développement de la Plaine Saint Denis par exemple) mais également les services publics, sont fréquemment appelés à jouer ce rôle, au rang desquels le **transport** présente un **enjeu de tout premier ordre**, tant en terme de structuration et de relance territoriale qu'en outil de repositionnement des territoires au sein de l'espace régional.

Dans cette double perspective, **les objectifs prioritaires** à assigner au transport dans la zone dense de l'agglomération consistent :

- à rénover et **fiabiliser** le service dans la partie centrale, notamment par une « remise à plat » de la structuration et du mode d'exploitation du réseau

ferroviaire francilien⁵² dont les missions se sont complexifiées avec son extension ;

- à accompagner et contribuer à la **revitalisation** et à la **valorisation** des territoires de la proche couronne, en facilitant l'**accès et la relation** avec les territoires voisins et les pôles régionaux.

*En regard de ces objectifs, Il s'agit, plus précisément de développer, au-delà du boulevard périphérique, un **réseau de transports collectifs hiérarchisé, maillé et performant**, dans le but d'offrir progressivement un service se rapprochant, en quantité comme en qualité, de celui assuré dans la **partie centrale de l'agglomération**.*

En règle générale, pour la zone dense en périphérie de Paris, l'objectif pourrait être, par exemple, de faire passer la « **maille transport collectif** », surface moyenne irriguée par une station de métro ou une gare ferroviaire, de l'équivalent d'un carré de 1 500 m de coté et desservant 15 à 20 000 habitants (c'est le cas actuellement), à l'équivalent d'un carré de 1 000 m de coté, desservant 9 à 10 000 habitants.

- **Mieux exploiter et gérer le réseau routier**

S'agissant **de la route**, si des investissements demeurent nécessaires pour aménager ou compléter le réseau routier, il est clair que le schéma routier du SDRIF de 1994, ne correspond plus aux enjeux d'aujourd'hui. L'accroissement systématique des capacités infrastructurales, en particulier sur les liaisons radiales, a montré ses limites et ne paraît pas une solution durable pour répondre aux problèmes de circulation et surtout de congestion dans la zone centrale, singulièrement aux portes de Paris.

Conformément aux objectifs du PDU, Il s'agit de prendre un ensemble de dispositions permettant d'obtenir **a minima** « *une diminution d'au moins 5% du trafic automobile pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements* ».

*Cela implique naturellement de privilégier dans la zone dense de l'agglomération des solutions alternatives, mais simultanément de fluidifier le trafic routier, tout en assurant la maîtrise de son développement, en agissant d'abord sur l'**exploitation du réseau**.*

*Mais cela suppose également que soient entreprises les opérations lourdes destinées à **traiter les principaux goulets d'étranglement** de circulation, dont certains se situent en proche couronne (le découplage de A 4 et A 86 dans le Val-de-Marne notamment). Si de telles opérations n'étaient pas entreprises, il en résulterait un accroissement du report du trafic sur le réseau local rendant très difficile un partage de la voirie plus favorable aux transports collectifs.*

On fait l'hypothèse que ces mesures, réalisées simultanément au renforcement de l'offre en transports collectifs et aux dispositions en faveur des modes alternatifs, seront suffisantes, faute de quoi, la question se poserait d'un éventuel recours à des dispositions plus contraignantes.

- **Favoriser les modes doux, singulièrement pour les déplacements de proximité**

La loi « Lepage » et le PDU régional préconisent un nouveau partage de la voirie prenant en compte, dans une réflexion globale, tous les usagers de l'espace public, en

⁵²Le réseau ferroviaire francilien, vieillissant au plan technique, nécessite dans son ensemble une véritable « remise à niveau ».

particulier les piétons et les cyclistes, en tant qu'acteurs importants de la vie locale et de la mobilité et contribuant à préserver l'environnement et les ressources énergétiques.

En ce qui concerne l'usage de la bicyclette, dans l'esprit du rapport « Le Brethon »⁵³, le SDRIF devra fixer des objectifs faisant l'objet d'un suivi et d'évaluations régulières, à l'instar des pays européens qui enregistrent une forte pratique de ce mode de transport. Compte tenu du niveau très bas de la part des déplacements en Ile-de-France utilisant ce moyen, l'objectif d'accroître substantiellement son usage, à l'horizon du SDRIF, pourrait être envisagé.

De même pour la circulation des piétons, l'identification d'itinéraires dédiés, disposant d'aménagements spécifiques pour en assurer le confort et la sécurité devra être recherchée.

*En conformité avec ces orientations, le SDRIF, plus particulièrement dans la zone dense de l'agglomération, devra s'attacher à mettre à jour et à compléter la « **charte régionale des circulations douces** »⁵⁴ et à proposer une déclinaison régionale du schéma national des vélo routes et voies vertes, s'appuyant largement sur les initiatives locales. Celui-ci aura vocation à constituer l'armature d'un réseau spécifique à partir duquel se dessineront, en cohérence, les itinéraires et leur maillage selon différents niveaux d'intérêt : interrégional, régional, départemental et communal ainsi qu'au niveau du quartier.*

En lien avec le rôle central qu'est appelé à jouer dans les secteurs de la proche couronne le transport collectif, développer en complémentarité l'usage des modes de proximité c'est aussi mieux accéder aux réseaux de transports assurant des déplacements plus longs. Cela implique de favoriser la convergence des itinéraires cyclables et des cheminements piétons vers les pôles transports multimodaux en y développant des **parcs de stationnement sécurisés**

Enfin, favoriser les modes doux c'est aussi contribuer à une meilleure qualité de vie à l'échelle des quartiers par la limitation des nuisances associées à la circulation motorisée. Il s'agit pour le SDRIF de définir une politique pour l'implantation et l'organisation de **quartiers tranquilles** et de zones à vitesse limitée de type « zones 30 » dans une conception hiérarchisée de la circulation et des déplacements.

3.2.2. En limite de la zone agglomérée

L'urbanisation dans ces secteurs qui se développent en frange de la zone agglomérée, entre les deux grandes rocade autoroutières A 86 et A 104, n'a pas été maîtrisée. On a vu s'y constituer un urbanisme peu dense, discontinu, prioritairement implanté le long des grandes infrastructures de transport, lesquelles encadrent le plus souvent les territoires concernés, sans vraiment les irriguer.

Au plan des déplacements, cet urbanisme a consacré les modes individuels motorisés comme modes de transport dominants avec les conséquences de toutes natures que cela comporte. Ces territoires, il est vrai, sont coupés par de nombreux obstacles dont le franchissement ne peut s'opérer que par de rares passages. Ils sont en outre desservis par une voirie discontinue dont les caractéristiques sont assez hétérogènes.

⁵³ « Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France » - LE BRETHON Brigitte, députée du Calvados - Rapport au Premier ministre – 9 mars 2004. Dans ce rapport, l'objectif est de porter, au plan national, la part de ces déplacements à 10% en 2010.

⁵⁴ Charte adoptée à la session du Conseil régional du 21 juin 2000

Cela explique la mauvaise qualité du service assuré par le transport collectif tant pour les relations à l'intérieur des territoires qu'entre les territoires eux-mêmes.

On y trouve enfin de **nombreux terrains « gelés » par des réserves foncières** pour d'anciens projets routiers qui suscitent aujourd'hui de vives oppositions locales, comme la rocade intermédiaire entre la A 86 et la Francilienne. Cette situation a une double conséquence : elle pose des problèmes d'accessibilité à de nombreux secteurs et limite le développement économique et celui de l'urbanisation tant que le devenir des terrains en question ne sera pas arrêté. Il s'agit là d'un préalable à toute stratégie d'évolution des réseaux, déjà, pour de nombreux secteurs, à la limite de la saturation.

Dans ce contexte, et compte tenu des responsabilités nouvelles des départements dans ce domaine, le SDRIF devra être l'occasion d'une redéfinition de l'armature routière associée à une politique en matière de transports collectifs, les deux aspects pouvant dans certains cas se conjuguer, au service de stratégies locales articulant ces éléments au développement économique et urbain des secteurs concernés.

3.2.3. En grande couronne

D'une manière générale, le développement des territoires de la grande couronne souffre d'une insuffisante maîtrise de l'urbanisation et d'un développement économique qui ne paraît pas durablement structuré. Il s'agit là d'un phénomène couramment observé aux limites des zones agglomérées des grandes villes, dont le SDRIF doit prendre toute la mesure, notamment en terme d'extension urbaine et de ses conséquences sur les déplacements. Ceux-ci se caractérisent par une demande en forte croissance qui, faute d'une offre de TC adaptée et suffisamment anticipatrice, a de plus en plus recours à des moyens de transport individuels à l'origine d'une multi motorisation des ménages qui va de pair avec la périurbanisation

L'orientation du SDRIF de 1994 visant à organiser, grâce aux transports, la croissance de la grande couronne, reste un objectif central de la politique de développement de ces secteurs où l'augmentation importante de la demande de déplacement va se poursuivre, sinon s'intensifier. Pour mieux maîtriser cette évolution tout en préservant la diversité et la qualité des espaces concernés, leur développement doit prioritairement être polarisé autour des villes nouvelles ou des pôles traditionnels, préservant ainsi les autres espaces d'un développement en « tache d'huile ».

En tout état de cause, il apparaît que la diversité des territoires de la grande couronne et la spécificité des problématiques qui les caractérisent amène à poser la question d'une articulation entre urbanisme et projets de transport à une double échelle. Il s'agit d'une part de poursuivre la maîtrise du polycentrisme en polarisant les investissements de manière à contenir l'extension urbaine. Il importe, d'autre part, de définir des projets mieux ancrés dans les stratégies des collectivités locales, orientation que la décentralisation du réseau routier national, ne peut que conforter

Dans ce cadre, les principaux objectifs à assigner au système de transport sont de deux ordres :

- entraîner et structurer le développement économique de la grande couronne ;
- contribuer à polariser le développement urbain autour de pôles structurants, villes nouvelles, secteurs de développement et certaines villes anciennes.

A cette fin, le SDRIF devra s'appuyer sur cinq grandes familles d'opérations complémentaires :

- répondre aux besoins croissants de **déplacement transversaux** en rocade (route et transports collectifs);
- renforcer les **radiales ferroviaires** et adapter les radiales routières là où se posent localement des problèmes de capacité (goulets d'étranglement) ;
- fiabiliser le service des lignes d'autobus ;
- mettre en place, dans un cadre réglementaire à définir, des **systèmes de transports collectifs** adaptés à la desserte des zones périphériques :
 - au niveau des pôles, fiabiliser et améliorer le service des lignes d'autobus, favoriser les rabattements et développer les liaisons de pôle à pôle ;
 - au niveau des zones à **demande « dispersée »**, promouvoir des systèmes d'exploitation plus souples en ayant le souci de leur évolution (taxis collectifs, transports à la demande, lignes à « géométrie variable »...).
- poursuivre les opérations de **contournement routier des agglomérations** et mieux les relier entre elles et au réseau routier primaire ;
- améliorer les **relations avec les régions voisines** dans une vision élargie au Bassin parisien ;
- examiner une nouvelle fois l'opportunité d'une grande rocade de transit, au-delà de la Francilienne, compte tenu de sa congestion croissante.

3.2.4. Les questions spécifiques

La desserte terrestre des aéroports

Les aéroports constituent d'importants **pôles structurants** pour l'espace régional et contribuent pour une large part à son développement économique et touristique. Portes d'entrée dans la région, ils participent à son **intégration dans les grands réseaux d'échanges internationaux**, dans un contexte de mondialisation de l'économie et de métropolisation croissante. Leur connexion au réseau autoroutier et leur liaison avec la ville centre par un mode de **transport dédié en site propre** constituent un atout majeur d'attractivité et de compétitivité.

- **s'agissant de la plateforme aéroportuaire d'Orly**, malgré la rupture de charge imposée à la gare d'Antony, le trafic assuré par **Orlyval** (qui fait l'objet d'une tarification spécifique) continue de croître régulièrement, au détriment du mode routier (les taxis notamment) pour atteindre un pourcentage de voyageurs aériens l'utilisant de l'ordre de 12% (celui des bus se maintenant autour de 15%).

*En revanche, l'absence de **desserte ferroviaire nationale et internationale** représente un handicap que l'implantation d'une gare **TGV**, envisagée dans le cadre de la réalisation du barreau **d'interconnexion Sud** pourrait corriger. Cette gare pourrait ouvrir la possibilité d'une liaison directe Orly – Roissy qui ne peut que conforter l'avenir des deux aéroports. Le SDRIF devra tenir compte de ces éléments dans le choix entre les différentes variantes de tracé envisagées.*

- **s'agissant de la plateforme de Roissy Charles de Gaulle**, outre les autoroutes A 1, A 3 et A 104, celle-ci bénéficie d'une desserte ferroviaire de niveau régional (le RER B) et de niveau international (le TGV).

Le SDRIF devra intégrer le projet CDG Express reliant la Gare de l'Est à l'aéroport selon l'une des différentes variantes de tracé envisagées⁵⁵. Afin de diversifier la desserte et de créer des liaisons avec la région voisine de Picardie, le SDRIF devra également aborder la question de l'opportunité d'un raccordement au RER D. Enfin, devra être examinée, l'utilisation des infrastructures prévues pour CDG Express et du tunnel central du RER E, pour des relations avec la Normandie.

Sur un plan plus général, Il faudra également tenir compte de **l'évolution des besoins à long terme**. On peut considérer en effet que la limite d'exploitation de Roissy Charles de Gaulle sera très certainement d'ordre environnemental et non technique. Peut-être, comme le pensent certains responsables, les progrès d'ordre divers permettront-ils de satisfaire les besoins jusque vers 2020 – 2025. Personne ne s'avance au-delà de cet horizon qui est celui du nouveau SDRIF.

Le développement de capacités aéroportuaires nouvelles demandant une quinzaine d'années, il est indispensable de reprendre sans tarder les études visant à déterminer les voies et moyens de la desserte aérienne de l'Île-de-France à long terme et corrélativement des besoins de desserte terrestre de sorte que puissent être prises le plus tôt possible les décisions nécessaires.

La saturation des grandes gares parisiennes

Avec plus de 470 millions de personnes qui, dans une année les fréquentent, les gares parisiennes sont de très importants lieux de transit. Un vaste programme de modernisation et de restructuration a été entrepris par la SNCF en partenariat avec la ville de Paris pour le traitement des abords. L'objectif de cette opération est double : **rénover et restructurer les espaces** pour les moderniser et faire face à l'augmentation de leur fréquentation liée à de nouvelles mises en service, les **transformer en pôles urbains** en y créant des plates-formes multiservices et en y implantant des galeries commerciales (c'est le cas notamment de la Gare du Nord, qui, avec près de 200 millions de personnes par an, est la gare parisienne la plus fréquentée).

Il n'en demeure pas moins que ces lieux connaissent déjà, et pas uniquement à l'occasion des grands départs, des phénomènes de saturation d'ampleur croissante qui nuisent à la **commodité des échanges et posent des problèmes de sécurité**. Le développement du transport ferroviaire, la perspective de mise en service de nouvelles lignes TGV (le TGV Est et le TGV de Normandie), le renforcement de la desserte par les transports collectifs urbains et les taxis...sont autant d'éléments à prendre compte dans cette problématique de croissance de la fréquentation des gares parisiennes.

Le SDRIF devra prendre la mesure de cette situation pour examiner les conditions d'un rééquilibrage entre les différentes gares et explorer les perspectives d'une restructuration de la desserte ferroviaire des gares parisiennes et de l'ensemble de leurs moyens d'accès, à l'instar de ce qui se fait pour les TGV, dont la diversification des points d'accès à l'Île-de-France contribue déjà à les désengorger.

Les questions liées au TGV

- **l'accès au TGV depuis la banlieue**

⁵⁵ *Le parc des expositions de Paris Nord Villepinte, tout proche de l'aéroport, pourrait bénéficier des infrastructures du projet CDG Express, afin d'améliorer sa desserte ferroviaire. Dans cette hypothèse, le tracé de cette nouvelle desserte devrait être aménagé pour permettre un passage au plus près du parc.*

La création de nouveaux points d'accès au TGV, répartis sur le territoire régional, outre l'effet de désaturation sur les gares parisiennes permettrait de mieux desservir l'espace francilien et de contribuer à faciliter les relations avec les villes du Bassin parisien (« les villes à une heure de Paris »).

Le SDRIF devra traiter la question des nouveaux points d'accès à l'Ile-de-France⁵⁶, en connexion avec les autres réseaux de transport, avec l'objectif d'y favoriser la diffusion du trafic, d'accompagner le développement territorial, singulièrement autour de pôles de dimension européenne, contribuant ainsi à la polarisation de l'espace francilien

- **la réalisation du nouveau barreau sud du TGV**

L'interconnexion des TGV permettant le développement des circulations interrégionales et les relations Nantes - Rennes et Bordeaux vers les TGV Est Européen et Nord, passe par la réalisation du nouveau barreau sud inscrit au contrat de plan Etat – Région 2000 – 2006.

Parmi les différentes variantes de tracé étudiée, le SDRIF, en confirmant l'intérêt de cette opération, devra privilégier celle qui impacte le moins possible les dessertes ferroviaires régionales existantes (le RER C notamment) et ouvre la possibilité de réaliser de nouvelles gares pour desservir de grands pôles d'activités d'échelle régionale, comme celui d'Orly – Rungis, permettant ainsi leur accès direct aux grands réseaux ferroviaires européens.

- **la saturation prévisible de certaines liaisons TGV**

Le SDRIF devra prendre en compte la question de l'évolution prévisible du trafic sur les lignes TGV au départ de Paris ou en contournement. Il conviendra d'examiner en particulier dans quelles conditions celles-ci seront en mesure d'absorber la plus grande part des passagers intéressés par une relation avec les villes du territoire national, plus rapide et plus commode que celle assurée par les vols intérieurs, et de ceux à destination des villes d'Europe attirés par les prolongements de notre réseau dans leurs pays.

La desserte et l'approvisionnement des salons, foires et expositions internationales

Les activités de foires et expositions internationales jouent un rôle essentiel pour le développement économique national mais aussi régional, tant par les **retombées économiques** directes qu'il entraîne (3,2 milliards d'Euros par an de dépenses engendrées par les visiteurs et plus de 50.000 emplois à plein temps) que par les opportunités qu'il offre aux entreprises françaises, en particulier aux PME-PMI, de présenter leurs produits.

Les centres d'exposition de la région parisienne constituent des lieux d'affaires, d'échanges, de découverte et de distraction. Les quelque 11 millions de visiteurs, congressistes et exposants qui fréquentent chaque année les foires, congrès et salons franciliens ont de grandes exigences quant à la qualité des moyens d'accès aux parcs et centres de congrès, tant par la route (accès et parcs de stationnement) que par les modes ferroviaires (métro, RER, Transilien)⁵⁷.

Outre cet aspect pour lequel des progrès sont nécessaires si l'on veut conserver l'avantage compétitif de l'Ile-de-France dans ce domaine, ces manifestations

⁵⁶ Le nombre d'accès à prévoir sera forcément limité si on ne veut pas compromettre le fonctionnement des lignes TGV. Cela étant, même peu nombreux, ils auront un rôle très intéressant.

⁵⁷ « Etat des lieux des conditions d'accès aux principaux parcs d'exposition franciliens et propositions d'amélioration » - Paris – Ile-de-France Capitale Economique – Novembre 2003.

engendrent également dans la région des mouvements de marchandises que l'on peut chiffrer à plus de 50 millions de tonnes par an (entrées et sorties).

Face à la concurrence d'autres grandes places européennes (Barcelone, Berlin, Francfort, Milan), Il reviendra au SDRIF de prendre en compte l'ensemble des questions touchant à ces activités, dans toutes leurs composantes (localisation, accessibilité des visiteurs, acheminement des produits exposés...) et de retenir les dispositions confortant la position de leader actuellement occupée dans ce domaine par l'Ile de France.

La perspective des J.O. en 2012

Le dossier des Jeux Olympiques comporte des engagements publics relatifs à la desserte des sites de compétition et du village olympique, ces équipements étant principalement localisés à l'Ouest et au Nord-Est de Paris et de sa proche périphérie. Les projets de transport envisagés sont de deux ordres⁵⁸ :

- l'amélioration et la **modernisation de l'existant** : augmentation de la capacité des gares et stations, amélioration de leur accessibilité...
- le **développement d'infrastructures** projetées dont la réalisation serait accélérée, et la création d'autres entièrement nouvelles.

Le SDRIF devra, en tout état de cause, retenir les opérations supplémentaires dont l'intérêt pour l'Ile-de-France dépasse, en terme d'aménagement et de déplacement, le cadre de cette manifestation, avec l'objectif de les pérenniser. A l'instar de ceux adoptés pour la construction du Stade de France, Il devra en outre prévoir les dispositifs particuliers à mettre en oeuvre en matière d'études, de procédures, de programmation et de financement permettant de maîtriser et sécuriser les délais de leur réalisation.

3.3. En matière de transport de marchandises et de logistique

L'Ile-de-France, en raison de son poids démographique et économique et de sa situation géographique, concentre et génère des flux très importants de marchandises et est traversée par d'importants flux de transit internationaux nord – sud.

Cette situation lui confère à l'échelle européenne une place importante et spécifique dans le dispositif du transport et de la logistique.

3.3.1. Le transport de marchandises

La demande de transport de marchandises en Ile-de-France⁵⁹ a connu en moyenne annuelle au cours des dix dernières années, une augmentation supérieure (+ 1,5 %) à celle des déplacements de personnes (+ 0,6 %), le mode routier étant de très loin le plus utilisé. La croissance de cette activité résulte de l'augmentation des volumes transportés et de l'accroissement de la distance moyenne des acheminements.

En amont du transport, tendre à optimiser la répartition des lieux de production du fret pourrait, par voie de conséquence, contribuer à en réduire l'impact. C'est dire que, dans ce domaine également, les **options d'aménagement** et d'implantations peuvent être déterminantes, les modifications en la matière ne pouvant cependant s'envisager

⁵⁸ Le dossier de candidature repose sur une volonté forte d'assurer la desserte des sites de compétition à 100 % en transport public pour les spectateurs.

⁵⁹ Hors déchets ménagers

qu'à moyen et long terme, compte tenu de l'inertie des éléments du système (les localisations d'activités) et des enjeux économiques pour les acteurs.

Le SDRIF doit aborder ces questions dans une vision prospective, la « mobilité des marchandises » relevant tout autant de problématiques de gestion des flux que de la configuration des territoires franciliens. Une démarche renouvelée dans les domaines des marchandises et de la logistique, débouchant sur des projets innovants, selon une approche approfondie, indissociable de celle touchant au transport des personnes, s'avère indispensable pour éclairer les enjeux et les impacts des politiques de transport, des choix qu'elles sous-tendent et des conditions de leur appropriation par les franciliens.

- **Le transport routier sur la courte distance : flexibilité et réactivité**

Si les trois quarts des transports terrestres sont assurés **par la route**, plus de 85 % des marchandises ainsi déplacées le sont sur des distances inférieures à 150 kilomètres et concernent en premier lieu la distribution urbaine (enlèvements et livraisons).

La réduction des stocks à tous les stades, depuis la production jusqu'à la distribution, et la recherche de réactivité immédiate à la demande, se traduisent par la diminution du poids moyen des expéditions, l'augmentation de leur nombre et l'accélération du degré d'urgence qui leur est attaché (du fait notamment de la pratique des « flux tendus »).

Il est incontestable que le transport routier, mieux que le transport ferroviaire ou fluvial, est capable **d'adapter en permanence son dispositif à une demande fluctuante**, avec des activités de messagerie qui tendent à se développer (transport de petites expéditions d'un poids moyen inférieur à 100 kilogrammes).

Tout en mettant l'accent sur les indispensables progrès à réaliser dans le domaine des modes alternatifs à la route, le SDRIF devra prendre en compte, avec pragmatisme, la réalité de la demande routière pour la courte distance avec le souci de l'organiser et de chercher à établir, en liaison avec les professionnels, les principes et les règles à observer, en fonction des produits à transporter et selon des logiques sectorielles et temporelles tenant compte des spécificités des dessertes à assurer.

- **Réduire la dépendance au transport routier pour la longue distance**

Après avoir rappelé que, quel que soit le mode principal utilisé (avion, bateau, oléoduc, rail, route, voie d'eau), tout transport de marchandises généralement commence par un transport routier et se termine par un transport routier sur de courtes distances, le SDRIF devra veiller à ce que soit facilité, là où c'est **économiquement pertinent**, l'acheminement **par fer ou par voie d'eau**.

A cet égard, les opérations situant l'Île-de-France dans les grands flux d'échanges à l'échelle européenne devront être envisagées. S'agissant du fret ferroviaire, il s'agit de promouvoir et de soutenir les initiatives visant à concentrer les efforts publics sur quelques services jugés les plus pertinents afin d'engager un renversement de tendance pérenne. Cette politique d'axes « privilégiés » à vocation fret pourrait en premier lieu s'appliquer à l'axe nord-sud de l'Europe (« la magistrale Eco fret »). Le TGV fret, s'il voit enfin le jour, devra s'appuyer sur des plates-formes proches de Roissy Charles de Gaulle.

*Sur un plan plus général, il s'agira pour la SDRIF de déterminer, pour la longue distance, les conditions du transfert sur d'autres solutions modales ou intermodales impliquant le rail, la voie d'eau, la voie maritime (« **les autoroutes de la mer** ») en substitution ou en complémentarité de la route (**le transport combiné**). Dans cette perspective, il lui appartiendra notamment de promouvoir le développement des grandes **plates-formes** logistiques « **embranchées** », facteur d'autant plus propice au développement du transport ferroviaire ou à celui de la voie d'eau (chaque fois que cela est possible) qu'elles permettent la massification des flux, condition indispensable pour assurer aux opérateurs la compétitivité avec le mode routier.*

- **Promouvoir le transport combiné et le ferroutage**

Le transport combiné est le mode qui privilégie par excellence l'**intermodalité**. C'est le moyen le plus rationnel et le plus abouti pour assurer un transfert immédiat de la route vers d'autres modes de transport. Il permet la prise en charge des marchandises de porte à porte sans transbordement du « contenu ». Seul le « contenant » est concerné : conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques rail-route transportés sur des wagons plats spécialisés, acheminés entre les divers chantiers de transport combiné. On envisage aussi le transport de véhicules complets sur lignes dédiées (concept d'« **autoroute roulante** »).

Or, ce mode, judicieux du point de vue du développement durable, après avoir accusé une stagnation entre 1997 et 2000, est aujourd'hui en recul. Les opérateurs se plaignent de son coût élevé comparativement à la route, le système ferroviaire souffrant d'un déséquilibre économique structurel, amplifié par le renchérissement des pré et post-acheminements. Le difficile respect des engagements en matière d'**horaires** et de **service** constitue un obstacle supplémentaire dans l'attractivité et la compétitivité de ce mode d'acheminement dont le développement, en tout état de cause, est subordonné à l'octroi d'aides publiques.

- **La « façade maritime » de l'Île-de-France**

L'approvisionnement par voie maritime représente une part grandissante des flux de fret du fait de la croissance des trafics intercontinentaux. Le **trafic maritime** représente aujourd'hui, à l'échelle internationale, 60% du tonnage de fret transporté. Ceci intéresse particulièrement l'Île-de-France, approvisionnée par les ports du Havre et de Rouen, 60% des marchandises transitant par ces ports ayant pour origine ou pour destination cette région. Ces ports constituent en effet la façade maritime du Bassin parisien, et notamment de l'Île-de-France.

Le SDRIF devra explorer les solutions envisageables et indiquer les conditions à réunir pour minimiser l'impact négatif en terme de coût et de délai des ruptures de charge intervenant au niveau des ports maritimes en préconisant des formules de transfert direct et à moindre coût, sur les modes ferré ou fluvial en priorité.

- **Une alternative prometteuse : la voie d'eau**

Le transport **par voie d'eau** constitue un mode alternatif au transport routier qui s'inscrit lui aussi dans une démarche privilégiant **l'intermodalité**. Le bassin de la Seine concentre, à lui seul, 37% des tonnages transportés sur le réseau navigable français, l'axe Paris, Rouen, Le Havre constituant **une véritable autoroute fluviale** avec, au cœur de cet hinterland, le port de Paris. La ligne fluviale « Logiseine » entre Le Havre et Gennevilliers, récemment prolongée vers le port de Bonneuil-sur-Marne, constitue une référence en la matière.

Longtemps délaissé au profit des routes, le réseau navigable existant⁶⁰ nécessite une importante « mise à niveau », impliquant non seulement sa modernisation mais également son adaptation aux contraintes de la navigation actuelle (profondeur des voies, hauteur libre sous les ouvrages, dimensionnement des écluses...). Pour l'Ile-de-France, le contrat de plan 2000 - 2006 a d'ores et déjà permis l'engagement de ce programme sur la Seine à l'aval de Paris et sur l'Oise et l'Yonne.

Cela étant, on peut considérer que la voie d'eau, moyennant ces nécessaires adaptations, offre de grandes potentialités actuellement peu exploitées. Citons en particulier deux domaines où le recours à ce moyen de transport devrait être développé : le transport des **déchets** et celui des **granulats**.

- s'agissant des **déchets**, ils représentent en Ile-de-France 11 millions de tonnes par an. Or, seuls 3 millions de tonnes sont transportés par voie d'eau, le plus souvent sous forme conteneurisée, ce qui évite les envols et les odeurs. Concernant les **déchets du BTP**, la production régionale annuelle est de 20,5 millions de tonnes, dont la moitié provient du bâtiment, le tiers de ceux-ci transitant par la voie d'eau⁶¹ ;
- pour ce qui concerne les **granulats**, leur consommation en Ile-de-France est de 30 millions de tonnes, le quart étant transporté par voie d'eau (60% à Paris et en petite couronne). Toutefois, la substitution progressive des granulats alluvionnaires, importés essentiellement de l'ouest et donc acheminés par la Seine, par des granulats « massifs » provenant de lieux souvent éloignés de la voie d'eau, risque de rendre le recours à ce mode de transport, plus problématique.

Quoiqu'il en soit, l'incitation à davantage utiliser la voie d'eau repose sur une volonté politique affirmée, se traduisant en particulier dans l'élaboration des plans communaux et départementaux. Elle s'appuie également sur une sensibilisation des maîtres d'ouvrage quant à l'intérêt du recours à la voie d'eau pour les déchets du BTP comme fret « de retour » sur les barges acheminant les granulats alluvionnaires.

*Il appartient au SDRIF de poursuivre et d'amplifier cet effort avec comme objectif de constituer, à partir de la Seine, un réseau **fluvial à grand gabarit**, connecté aux grandes voies du Nord et de l'Est de l'Europe, permettant de dynamiser le réseau national existant et de valoriser ses importantes réserves de capacité.⁶² Il s'agit de développer le réseau indispensable à la desserte et au **développement des ports maritimes de Normandie**, opération qui constituera un atout décisif face à la concurrence des grands ports de l'Europe du nord.*

⁶⁰ La France dispose du plus long réseau de voies navigables en Europe (source VNF).

⁶¹ 37% des chargements de terre et de gravats inertes sont réalisés dans les six ports de Paris intra-muros.

⁶² « La voie d'eau et les infrastructures portuaires en Ile-de-France » - Jean-Marc SCHAEFFER
CESR – 4 novembre 2003.

- **Le transport par avion**

Même s'il ne représente aujourd'hui à l'échelon mondial qu'environ 1 % des tonnages de l'ensemble des quantités de fret traitées, le transport par avion constitue une solution intéressante sur de longues distances, en particulier lorsqu'il s'applique à des produits à haute valeur ajoutée et pour respecter des contraintes de délais de livraison. Près de 60 % du fret aérien se réalise sur des vols mixtes (passagers + fret), Air-France-KLM utilisant la « **plaque tournante** » de **Roissy** pour assurer, à l'échelon mondial, l'acheminement du fret aérien, près de 200 correspondances étant assurées ainsi quasi quotidiennement.

*Cette activité, à laquelle il faut réserver toute sa place, ne pourra se développer sur le site de Roissy que si sont résolus les difficiles problèmes des impacts négatifs qu'elle engendre **au plan environnemental**, ces mouvements se produisant en partie de nuit.*

3.3.2. La Logistique

Depuis les années 1990, les techniques et le marché de la logistique ont connu une profonde mutation : progressivement les prestations se sont complexifiées pour intégrer, outre les navettes entre l'usine et l'entrepôt, des services qui, dans certains cas, se situent en amont de la fabrication, et, le plus souvent, en aval, et constituent un des éléments essentiels des chaînes de production.

Il s'agit de répondre à une attente de plus en plus forte pour la fourniture de produits personnalisés, dans des délais de livraison toujours plus courts, ce qui amène les entreprises à raccourcir leurs schémas de planification, de production, de conditionnement et de livraison. Les prestataires logistiques ont pour mission de gérer ces contraintes de temps à différentes échelles.

D'une part, au plan des échanges nationaux et internationaux (la logistique « **amont** »), la mutation de la logistique tient d'abord à la suppression des frontières en Europe et, dans une plus large mesure, à la mondialisation des échanges.

*Le SDRIF devra intégrer la perspective d'une intensification prévisible des échanges commerciaux intracommunautaires et internationaux nécessitant de favoriser l'émergence de très **grandes plateformes logistiques à vocation européenne**, en en organisant et maîtrisant le processus d'implantation, et en les concevant notamment pour traiter les conteneurs débarqués en Europe.*

Au niveau local, d'autre part, la question concerne la distribution finale des produits (la logistique « **aval** »).

- **La logistique « amont.** Contrairement aux industries qui tendent à se délocaliser, les plates-formes logistiques, pour la plupart, doivent demeurer près des bassins de production et de consommation et être localisées entre l'Europe du nord et celle du sud, à proximité des grands ports de la Mer du Nord ou de la Manche (Rotterdam, Anvers, Le Havre) et des grands réseaux ferroviaires, fluviaux et routiers. C'est le cas de la France, et plus particulièrement de l'Île de France qui, à cet égard, se trouve au **cœur d'un dispositif exceptionnel** au plan des infrastructures aériennes et terrestres. Ceci explique pourquoi se sont développées de grandes plates-formes logistiques dans la région Ile-de-France, ainsi que dans le Bassin parisien (en particulier dans les Régions Picardie, Centre et Bourgogne).

Depuis 1990, celles-ci s'éloignent de plus en plus du centre de la ville et sont localisées aux franges de l'Ile-de-France, à l'écart des zones agglomérées, à l'exception notable de la plate-forme multimodale de Gennevilliers dont l'évolution et le développement devront être fortement soutenus.

*La polarisation des implantations logistiques sur de grands sites dédiés constitue, du fait de la massification des flux qu'elle engendre, un facteur favorable à l'utilisation des modes alternatifs à la route. La **qualité de la desserte** est un **élément déterminant** dans le choix du mode terrestre pour l'approvisionnement des plates-formes logistiques, ainsi que pour le réacheminement des produits semi-finis ou finis. Le SDRIF devra prendre en compte cette exigence dans leur localisation en Ile-de-France de sorte qu'elles puissent être desservies au moins par deux modes, chaque fois que cela est possible. En particulier, celles situées en bordure de Seine, doivent l'être non seulement par le fleuve mais également par le fer et par la route.*

- **La logistique « aval », touche à la distribution** et doit chercher à se situer au plus près des bassins locaux de consommation à desservir pour répondre aux besoins quotidiens de la population et à ses exigences dans ce domaine.
- **Le développement de petites unités en zone dense (moins de 5.000 mètres carrés) constitue la réponse à ces besoins** et relève de problématiques d'urbanisme classiques. L'examen de leur implantation, doit par conséquent entrer dans le champ des préoccupations locales et être pris en compte dans l'organisation de la ville avec le souci de la **multimodalité**, chaque fois que cela est possible. A cet égard, rappelons qu'il existe en Ile-de-France, un stock important d'entrepôts inutilisés ou inoccupés.

*Pour contribuer au développement de petites unités dédiées à la **logistique urbaine** de stockage et de distribution, le SDRIF devra envisager les conditions de leur reconversion en plates-formes de **groupage/dégroupage** ou, pour les toutes petites surfaces, en « **magasins de quartier** » pour effectuer de la distribution de proximité et du stockage « tampon » tourné vers le commerce de quartier.*

Chapitre 3

Les premières propositions pour le futur SDRIF

1. Les premières propositions pour le futur SDRIF

Sans préjudice des options qui seront retenues en matière d'aménagement, dans le cadre de la **vision régionale** que doit exprimer la Région, on peut d'ores et déjà faire le pari d'une **requalification** axée sur les **pôles de développement** de la proche couronne et celui de la poursuite du **polycentrisme**, en observant que, pour l'une et l'autre de ces options, le **transport** peut constituer **un atout décisif** dans la réussite des politiques d'aménagement qui en découlent.

- pour la proche couronne, et c'est le cas pour toute la zone dense de l'agglomération, le **transport collectif** terrestre est, avec les modes non motorisés, un outil essentiel au service du **développement durable** :
 - il consomme moins d'énergie et moins d'espace ;
 - il génère un moindre coût complet pour la collectivité ;
 - il est plus respectueux de l'environnement ;
- pour les pôles de moyenne et de grande couronne, l'équilibre et la complémentarité sont à rechercher entre **transports individuels** et **transports collectifs**, au bénéfice de ces derniers, pour la desserte des pôles eux-mêmes, pour les relations interpôles et les liaisons avec Paris.

Sur ces principes généraux et en se fondant sur les orientations à retenir exposées au chapitre 2, de toutes premières propositions ont été établies en prenant soin de clarifier et d'équilibrer ce qui concerne les **opérations nouvelles** de développement de ce qui relève de **l'amélioration de l'existant**.

1.1. Organiser une véritable priorité aux transports collectifs, homogénéiser et mieux gérer le réseau routier en vue d'améliorer le service à la population

1.1.1. Développer de nouvelles infrastructures

- pour **les transports collectifs**, il n'y a pas lieu de remettre en cause fondamentalement le schéma cohérent, hiérarchisé et maillé du SDRIF de 1994 sauf à en fiabiliser l'offre de service⁶³, à le compléter localement et surtout à mieux l'inscrire dans les stratégies territoriales de secteurs de la zone agglomérée, à fort enjeu de développement ;
Concrètement, cela nécessite :
 - de poursuivre prioritairement le développement en banlieue des liaisons de rocade en site propre, le « **Grand Tram** » (dont la réalisation en surface pose de redoutables problèmes dans la partie sud) et les **tangentes ferroviaires** qu'il faudra progressivement développer au rythme de la croissance des besoins et de l'urbanisation ;
 - d'achever les **prolongements de métro** partiellement réalisés dans le cadre du CPER actuel et d'en envisager de nouveaux, venant se mailler à la rocade « Grand Tram » ;

⁶³ La nécessaire restructuration du réseau ferroviaire à grand gabarit participe de cet objectif.

- d'inscrire, au nom du développement économique et urbain, une **rocade nouvelle de transport collectif en proche couronne**⁶⁴, structurante et performante, conçue pour desservir les principaux pôles émergents ainsi que ceux à développer et constituant un élément déterminant de leur identité et de leur relation avec les autres territoires (dans la partie sud de l'agglomération, la proximité de cette opération avec le « Grand Tram » nécessitera une expertise approfondie) ;
- de compléter le dispositif autant que nécessaire par des **liaisons en site propre**, à l'intérieur des grandes mailles constituées par les radiales et les rocades ;
- d'examiner l'opportunité de nouvelles opérations, combinant éventuellement projet de transport collectif et desserte routière, en lieu et place d'anciens projets routiers qui ne sont plus à l'ordre du jour ;
- pour les **circulations douces**, Il s'agit de :
 - mettre effectivement en œuvre les recommandations du **PDU régional**, en s'attachant à rendre opérationnel le plan régional des circulations douces et à traduire en projets la déclinaison régionale du schéma national des « vélo routes » et « voies vertes ».
 - fixer des objectifs d'accroissement substantiel de l'usage de la bicyclette à l'horizon du SDRIF, faisant l'objet d'un suivi et d'évaluations régulières ;
- pour le **réseau routier**, il faut :
 - achever et adapter **les grandes rocades** (A 86 – A 104) et examiner à nouveau l'opportunité d'une liaison de transit, d'orientation nord-sud, en limite Est de la zone agglomérée, au-delà de la Francilienne;
 - homogénéiser le réseau principal, le mailler et réaliser les opérations majeures de **fluidification** des principaux **goulets d'étranglement** de la circulation routière en Ile-de-France (le tronc commun A 4 – A 86 dans le Val de Marne, notamment) ;
 - resituer les projets plus locaux (les nouveaux franchissements de fleuve, par exemple) dans les stratégies des territoires concernés (territoires prioritaires, collectivités locales) à la faveur des nouvelles responsabilités des départements en matière de routes. Pour les projets actuels qui font l'objet d'oppositions, rechercher par la concertation des solutions alternatives associant à une desserte routière un transport collectif en site propre ainsi que des réservations pour les circulations douces.

1.1.2. Améliorer l'existant : un réseau structuré qu'il faut fiabiliser et valoriser

- pour les **transports collectifs**, il s'avère indispensable de **remettre à niveau l'infrastructure ferroviaire** à grand gabarit vieillissante au plan technique et d'améliorer l'attractivité et l'efficacité des réseaux en adaptant et fiabilisant l'offre de service. Dans cet objectif, il y a lieu par ailleurs de prévoir un vaste programme de renouvellement et de modernisation du **matériel roulant**.
 - **dans la partie centrale**, il s'agit de fiabiliser l'offre de service par :
 - le développement d'itinéraires protégés pour les bus et des dispositifs visant à **réguler et optimiser l'exploitation** du métro et

⁶⁴ Reprenant l'idée de l'ancien projet « Orbitale » du SDRIF de 1994 mais en adoptant une démarche différente, privilégiant l'objectif de « catalyseur de développement urbain » associé à cette rocade.

des grandes radiales ferroviaires, dans le but d'accroître leur capacité⁶⁵, et d'améliorer la **qualité du service** ;

- la **suppression des goulets d'étranglement** pour améliorer significativement la régularité.
- **dans la moyenne et grande couronne**, il convient :
 - **de réexaminer en profondeur la desserte ferroviaire**, aujourd'hui mal adaptée à la demande et aux exigences en matière de qualité de service. Il y a lieu de poursuivre les études visant à mieux cibler et diversifier les missions en fonction des besoins. Il s'agit de réfléchir à la manière de **découpler** en grande couronne le **réseau longue distance**, privilégiant vitesse et confort, de celui de la zone agglomérée de type **RER** assurant une desserte systématique, cadencée et capacitaire, en organisant les échanges au niveau de pôles judicieusement implantés. Il s'agit également de renforcer la fiabilité et l'efficacité du réseau en **dédiant voies et itinéraires** aux trafics spécifiques à l'Île-de-France.
 - de définir une **politique d'offre sur les réseaux**, comportant des engagements en matière de volume, d'amplitude et de qualité du service, tenant compte notamment des nouveaux rythmes urbains (cela vaut également pour la partie centrale, Paris et proche couronne);
 - de soigner particulièrement la conception et l'organisation des **pôles du réseau « mobilien »** et de faciliter notamment les rabattements en bus sur les gares ;
 - de proposer et mettre en œuvre des solutions innovantes réellement adaptées à des demandes dispersées ou à la desserte des **zones moyennement denses** (sans pour autant encourager l'étalement urbain sous ses différentes formes).
- **pour le transport individuel**, il importe :
 - d'encourager la pratique du **vélo** et faciliter la **marche à pied** en mettant l'accent sur la sécurité des cheminements ;
 - d'optimiser la capacité du **réseau routier** en agissant prioritairement sur son exploitation par :
 - des mesures de **régulation** appropriées susceptibles d'accroître le rendement du réseau et d'y améliorer la qualité du service ;
 - des mesures de **gestion** : gestion centralisée des feux dans les départements de la première couronne, contrôle d'accès aux autoroutes ou voies rapides d'orientation radiale ;
 - des **dispositifs d'information** en temps réel des utilisateurs, informations nécessairement multimodales ;
 - le traitement des points noirs de la **sécurité routière**.

S'il s'avérait que ces dernières mesures, venant compléter les propositions évoquées précédemment au titre du développement des infrastructures, étaient insuffisantes pour assurer une meilleure maîtrise de l'usage des

⁶⁵ Certaines lignes du métro connaissent dès à présent des problèmes de saturation préjudiciables à la qualité de service.

modes individuels motorisés, se poserait alors la question d'envisager des dispositions plus contraignantes.

Sur un plan général, l'attractivité et l'efficacité des réseaux franciliens passe également par la recherche et la mise en œuvre de **solutions technologiques innovantes**, en particulier dans les domaines de la communication, de l'information et de la radio localisation, mais également dans ceux de la billettique et de la monétique. Il s'agit de faciliter l'accès aux différents modes, d'ouvrir le champ aux services qui peuvent leur être associés et de favoriser ainsi **l'intermodalité**.

1.2. Renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France

Tout en soulignant que le renforcement de l'attractivité de l'Ile-de-France, associée au Bassin parisien, doit pouvoir s'appuyer sur le développement d'un **système de transport performant**, l'amélioration de l'**accessibilité** à la région par les liaisons terrestres, aériennes et fluviales, à l'échelle nationale et européenne, doit également trouver sa traduction dans le futur SDRIF de manière à conforter la place de l'Ile-de-France dans les grands réseaux d'échanges :

- favoriser le **maillage** des réseaux routiers et TGV autour de Paris ;
- promouvoir avec l'Etat et les régions du Bassin parisien la réalisation de grands **contournements routiers et ferroviaires** permettant d'écarter le trafic de transit et de dégager les voies franciliennes surchargées, au profit des trafics régionaux ;
- réaliser la liaison « **Seine Nord Europe** », améliorer la relation fluviale avec Le Havre - Port 2000 et relancer le projet « **Seine Est** » ;
- adopter des mesures spécifiques pour faciliter le trafic de fret (50 millions de tonnes par an) lié aux foires et expositions nationales et internationales et conforter à cet égard la première place occupée par Paris et la région ;
- assurer pour le long terme la **desserte aérienne** de l'Ile-de-France et améliorer les liaisons terrestres entre les aéroports, la ville centre et les « pôles d'envergure européenne » ;
- rechercher des solutions nouvelles destinées à pallier la saturation des **gares parisiennes** et de certaines lignes TGV desservant Paris.

1.3. Intégrer dans la réflexion la question vitale du transport de marchandises et celle de la logistique, essentielles du point de vue de la qualité de vie, de l'emploi et du développement économique

Il importe de considérer cette activité, vitale pour les habitants et les entreprises et indispensable au développement économique de la région, à toutes les échelles de son implication (régionale, nationale et européenne, voire internationale), comme un élément à part entière du schéma de transport, au même titre que le transport des personnes. Le retard accumulé dans ce domaine ouvre un vaste champ de propositions :

1.3.1. En matière de transport de marchandises

- si le mode routier s'avère pertinent, compte tenu de sa flexibilité et de sa réactivité, principalement sur les courtes distances (moins de 150 kilomètres), il est indispensable d'en réduire la prépondérance sur les longues distances, en incitant au **report sur les modes alternatifs** : voie ferrée, voie d'eau,

transport combiné, cabotage maritime. Pour le fret ferroviaire, il y aura lieu de prendre en considération le nouveau plan élaboré par la SNCF;

- le **transport combiné** est le mode qui privilégie par excellence l'intermodalité. Dans le souci de le voir se développer, celui-ci, moyennant des engagements de la part des opérateurs en matière d'horaires et de service, devra être relancé, éventuellement sur de nouvelles bases, et bénéficier, pour ce faire, d'aides publiques dans le respect de la libre concurrence entre les modes ;
- dans cette perspective, les projets d'implantation de nouvelles **plates-formes de transport combiné** dans le nord-est de Paris, à Trappes, à Vaires-sur-Marne devront être élaborés et celle de Rungis réouverte au trafic ferroviaire. En outre, devra être étudiée l'utilisation de ports fluviaux existants ou en projet sur Seine amont comme ceux de Vigneux, de Montereau, d'Evry et de Corbeil et ceux sur l'Oise de Bruyères et de Saint-Ouen l'Aumône. Enfin, le SDRIF devra prévoir le raccordement de toutes les plates-formes aux réseaux autoroutiers, routiers et ferroviaires, et si possible, fluviaux ;
- dans le même esprit devra être envisagé le **développement du ferroutage** (autoroute roulante) qui permettrait la création d'un réseau dédié au transport des marchandises conciliant les avantages du fer et de la route et faciliterait le respect des horaires exigé par les chargeurs et par les organisateurs de transport ;
- après avoir rappelé que 60 % des marchandises qui transitent par les ports du Havre et de Rouen ont pour origine ou pour destination la région capitale, le SDRIF devra examiner, conjointement à l'amélioration des performances de ces **ports maritimes**, les dispositions à prendre pour encourager l'utilisation des modes ferrés et fluviaux pour le transport des conteneurs maritimes ;
- le SDRIF devra prendre en compte les dispositions du « Schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020 » élaboré par le Port Autonome de Paris ;
- enfin, toute sa place devra être donnée au **fret aérien** dans les échanges internationaux et ceci, dans des conditions acceptables par les Franciliens.

1.3.2. En matière de logistique

Dans la perspective d'une intensification prévisible des échanges commerciaux intracommunautaires et internationaux, le SDRIF aura à concevoir, avec la participation des professionnels concernés, **un schéma régional d'organisation de la logistique**, affirmant la vocation de la région Ile de France dans ce domaine et donnant des orientations pour l'implantation de plates-formes, en prévoyant leur accessibilité multimodale élargie au Bassin parisien. Il s'agit de :

- favoriser l'émergence de grandes **plates-formes logistiques** à vocation nationale et européenne, voire internationale, dans la région Ile de France, sous équipée dans ce domaine ;
- la qualité de la desserte terrestre étant un élément déterminant dans le choix des utilisateurs, améliorer l'accessibilité aux dites plates-formes par **le fer et par la route**, chaque fois que cela est possible, et par les trois modes pour toutes celles situées en bordure de la voie d'eau ;
- maintenir des plates-formes logistiques de **groupage/dégroupage** dans la zone très urbanisée pour optimiser les opérations de collecte et de livraison et diminuer ainsi l'impact de ces opérations sur la circulation automobile, tout en préservant et en développant le commerce de proximité ;

- dans le même esprit, une attention particulière devra être portée à la logistique urbaine dont le fonctionnement serait grandement amélioré par l'implantation et le développement de nouvelles petites unités (de moins de 5.000 mètres carrés) en zone dense ;
- enfin, le SDRIF devra réserver en grande couronne des zones destinées aux autres plates-formes dont l'activité principale est le regroupement des produits ainsi que la gestion des stocks, tenant compte de l'ensemble des activités qui en découlent et de leur impact sur la vie économique et sociale de la région et sur son dynamisme commercial, aux plans national et international.

1.4. Accompagner les propositions du SDRIF de dispositions opérationnelles concernant les outils d'aménagement et les moyens, notamment financiers, nécessaires à leur mise en œuvre

Pour asseoir la crédibilité du nouveau SDRIF, en vue d'une plus grande **mobilisation des acteurs**, et donner aux opérations envisagées un caractère plus opérationnel, il y a lieu :

- de mieux **anticiper** et **programmer** un volume accru d'études permettant d'engager davantage d'opérations ;
- de situer le **niveau des engagements financiers** publics⁶⁶ en terme de priorités par rapport à d'autres investissements et par référence à la richesse régionale (exprimée en part du P.I.B. régional) en rapprochant ce niveau de celui observé dans les autres grandes métropoles européennes ;
- d'examiner l'ensemble des dispositions à prendre afin d'arrêter une **programmation** des projets, **en fixant des priorités**, et de mettre en place une **structure de pilotage**, de suivi et d'évaluation des opérations envisagées ;
- de rechercher de nouvelles dispositions permettant de mieux **coordonner** les décisions d'**aménagement** et les projets de **transport** qui les accompagnent ;
- de prendre les dispositions d'ordre administratif et financier pour opérer par anticipation les **réserves foncières** nécessaires à la réalisation des projets.

1.5. Entreprendre une démarche d'élaboration concertée

L'efficacité du nouveau schéma directeur ne peut se concevoir que s'il se fonde sur une **concertation véritable** entre tous les acteurs de l'aménagement et du développement, mettant en synergie leurs objectifs et leurs actions, dans un **cadre de cohérence régionale**, déclinable selon les territoires, au plus près du terrain.

De façon plus large, se trouve également posée la question de la **démocratie participative** fortement demandée par l'opinion. Comment la promouvoir, tout en recherchant les moyens de la mettre en œuvre sans compromettre l'efficacité des différents acteurs à leurs niveaux respectifs ?

Débat public et concertation doivent être engagés en amont, méthodiquement conçus et organisés et donner lieu à une information continue, faisant largement appel à des expertises multiples et des évaluations, sans pour autant perdre de vue la nécessité de respecter le calendrier **du processus de décision** et de se concentrer sur ce qui est effectivement de **niveau régional**.

⁶⁶ Y compris par le recours éventuel à d'autres sources de financement auprès des « bénéficiaires indirects », dans l'esprit de l'avis adopté le 20 mars 2003 par le CESR relatif au « Financement des transports de la région Ile-de-France ».

2. Conclusion : les principaux enjeux pour les 20 ans à venir

Élément clé du fonctionnement et du développement économique, social et environnemental de la région capitale, de son ouverture sur l'Europe, de son attractivité au plan national et de son rayonnement international, **le transport** est au cœur du débat politique dans ce qu'il a de plus **concret et de plus pratique pour les franciliens**. Les thèmes qu'il aborde concernent aussi bien le quotidien du citoyen que ses préoccupations, même implicites, pour le long terme.

Rien d'étonnant alors de retrouver dans les questions soulevées toutes les contradictions inhérentes à cette problématique dans la mesure où elle relève à la fois d'**intérêts individuels et de thématiques collectives**.

Dans le cadre de la nouvelle démarche de planification qui s'engage, les processus collectifs de régulation et d'orientation des choix individuels devront par conséquent prendre appui sur les différents registres de l'action publique en proposant un mixage subtil entre **procédures réglementaires et mesures incitatives**.

En s'appuyant sur la **vision régionale prospective** exprimée par la Région, il appartient au SDRIF d'établir un cadre d'orientations pour une **politique de transport** à moyen et long termes et les outils de sa mise en œuvre (infrastructures – service - tarification), faisant la synthèse des enjeux pour les différents acteurs et apportant des réponses aux questions émergentes, que sont pour l'essentiel :

- une meilleure **maîtrise des déplacements motorisés** de personnes par une anticipation plus affirmée des choix en matière d'aménagement et d'urbanisme inspirés du souci d'une moindre consommation d'espace et d'une optimisation de l'usage de la voirie ;
- la recherche d'une rationalisation de l'utilisation des infrastructures et des équipements ainsi que de **l'intermodalité** avec pour le transport de personnes, une priorité au développement du **transport collectif**, singulièrement dans la zone dense de l'agglomération ;
- l'intérêt renouvelé pour des aménagements véritablement dédiés aux « **circulations douces** », marche à pied et « deux roues » non polluants ;
- une démarche renouvelée dans la prise en compte des importantes questions touchant au **transport des marchandises** (et des déchets) et à la **logistique**, singulièrement la logistique urbaine, dans l'optique d'une moindre dépendance à la route ;
- la recherche de solutions prenant en compte sans réserve les impératifs **environnementaux et d'équité sociale et territoriale**, dans une démarche de **développement durable**, en conformité avec les politiques publiques et les dispositions législatives et réglementaires qui les expriment ;
- l'affectation des **ressources financières publiques** au transport dans un contexte de limitation des ressources énergétiques d'origine fossile et un objectif de réduction de la pollution atmosphérique ;
- une plus grande **implication des citoyens** et des collectivités locales dans le processus devant conduire aux prises de décision.

S'agissant plus particulièrement du transport collectif de personnes, les politiques publiques que met en jeu cette activité, s'inscrivent dans une démarche de **service public**, qui relève de **choix de société**, dans un contexte de mondialisation et de compétitivité accrue des grandes métropoles.

Glossaire

Glossaire des sigles et abréviations

ADP	Aéroports de Paris
AOP	Autorité organisatrice de proximité
BIP	Boulevard intercommunal du paris
BTP	Bâtiments et travaux publics
CALIF	Comité d'aménagement de la logistique en Ile-de-France
CCIP	Chambre de commerce et d'industrie de Paris
CDG	Aéroport Charles-de-Gaulle
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CESR	Conseil économique et social régional
CIADT	Comité interministériel d'aménagement du territoire
CRCI	Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France
DATAR	Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
DREIF	Direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France
DTA	Directive territoriale d'aménagement
EGT	Enquête générale transport
EOLE	Ligne D du RER
CPER	Contrat de plan Etat-Région
EPAD	Etablissement public d'aménagement de la Défense
IAURIF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France
INSEE	Institut national de statistique et études économiques
LOTI	Loi d'orientation des transports intérieurs
MIN	Marché international de Rungis
METEOR	Méto Est-Ouest Rapide (ligne 14)
OPTILE	Organisation professionnelle des transports en Ile-de-France
PADD	Plan d'aménagement et de développement durable
PAP	Port autonome de Paris
PDU	Plan de déplacements urbains
PIB	Produit intérieur brut
PKO	Place x kilomètre offerte
PLU	Plan local d'urbanisme
PMR	Personne à mobilité réduite
PRQA	Plan régional pour la qualité de l'air
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RER	Réseau express régional
RFF	Réseau ferré de France
SCOT	Schéma de cohérence territoriale

SDAURIF	Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France
SDRIF	Schéma directeur de la région Ile-de-France
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SRADT	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire
SRU	Solidarité et renouvellement urbain
STIF	Syndicat des transports de la région Ile-de-France
STP	Syndicat des transports parisiens
TC	Transport collectif
TCSP	Transport collectif en site propre
TER	Train express régional
TGV	Train à grande vitesse
TLF	Fédération des entreprises de transport et logistique de France
UITP	Union internationale des transports publics
VCO	Voie de contournement oriental
VNF	Voies navigables de France
VP	Voiture particulière

Glossaire des termes employés

Boulevard urbain	Voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres), des circulations douces, et faisant l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers.
Développement durable	Développement qui permet de satisfaire aux besoins des populations actuelles sans compromettre ceux des générations futures
Maillage	Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.
Modes doux	Les modes de transport doux sont essentiellement la marche et le vélo.
Plate-forme logistique	Lieu dans lequel sont effectués des transferts de marchandises d'un mode de transport à un autre, avec éventuellement, un traitement de ces marchandises.
Parcs de stationnement régionaux (PSR)	Parcs de stationnement situés à proximité immédiate d'un point d'accès au réseau de transports collectifs permettant aux usagers de se rendre en voiture à cette gare puis de laisser leur voiture à la gare et d'emprunter le réseau de transports collectifs pour continuer leur déplacement.
Pôles d'échanges intermodaux	Grands pôles regroupant plusieurs modes de transports et qui sont, par conséquent, des lieux privilégiés de correspondances des voyageurs.
Requalification d'un espace public	Action de traitement et de recomposition d'un axe, d'un carrefour, d'une place pour opérer une reconquête tournée vers la ville et y réaliser un meilleur partage entre modes revenant à donner plus de place aux modes doux et aux transports collectifs.
Rabattement	Déplacements assurant la liaison avec le réseau ferré de transport collectif.
Réseau viaire	Le réseau de voirie.
Transport multimodal	Transport utilisant, pour le même déplacement, plusieurs modes de transport.
Zone agglomérée dense	C'est l'aire urbaine du recensement général de la population de 1999 : elle s'étend au-delà des départements de la petite couronne.

Bibliographie

Aménagement et développement du territoire, Comité interministériel du 14 septembre 2004 (CIADT) – *Relevé de décisions concernant la révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France*

American Public Transit Association, *Mobility for the 21st century*, octobre 1996

BAILLY Jean Paul, HEURGON Edith, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Conseil National des transports, éditions de l'Aube, 2^{ème} trimestre 2001

BOITEUX Marcel, *Transports, choix des investissements et coûts des nuisances*, Commissariat Général du Plan, novembre 2000

BENOIT Philippe, BENOIT Jean Marc, BELLANGER François, *Paris 1995, le grand desserrement*, Editions Bruno Mazloff Rouillat , 1993

CARMONA Michel, *Tramway : le coût d'une mode*, Paradigme, mars 2001

Commissariat Général du Plan, *Les transports urbains : quelles politiques pour demain ?* Juillet 2003

Conseil économique et social, *Les modes de transport de personnes dans les grandes agglomérations*, Avis et rapport présenté par Jean - Jacques DENIZARD, Les éditions des Journaux officiels, 1999

Comité des constructeurs français d'automobiles, *Analyses et statistiques, L'industrie automobile française*, édition 2003

CROZET Yves, ORFEUIL Jean-Pierre, MASSOT Marie Hélène, et "le groupe de Batz", *Mobilité urbaine : cinq scénarios pour un débat*, Ministère de l'Equipement, du logement et des transports, Direction de la recherche et des affaires scientifiques, Notes du CPUS, 4^{ème} trimestre 2002

Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France, *Ile-de-France, Schéma Directeur 2015*, avril 1994

Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France, *Rapport d'orientation multimodal*, Préfecture d'Ile-de-France, octobre 1997, actualisation 2002

Direction Régionale de l'Equipement d'Ile-de-France, Région Ile-de-France, *Le fret en Ile-de-France, annuaire statistique 2002*, février 2004

Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, *Rapport du groupe de travail « Mobilité » élaboré sous la responsabilité de François-Régis ORIZET*

Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France, Documentation française, janvier 2001

Les Echos, *Atlas des régions : les infrastructures*, tome 3, décembre 2001

European Metropolitan Transport Authority, *EMTA barometer of public transport in the european metropolitan areas*, juillet 2002

Institut pour la ville en mouvement : Synthèse du colloque international de Cerisy-la-Salle, 13 – 19 juin 2003, « *Les sens du mouvement* »

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Paris - Berlin, Comparaison des systèmes de transport*, juin 2002

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Evaluation du contrat de Plan Etat-Région 2000 - 2006 en Ile-de-France. Etat des lieux régional et territorial en 2000*, décembre 2001

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *40 ans en Ile-de-France. Rétrospective 1960 - 2000*, Etudes et Développement, janvier 2001

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Les politiques de transports publics dans les grandes métropoles*, Actes de la rencontre européenne au Conseil régional d'Ile-de-France, Etudes et développement, 20 juin 2001

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Les transports dans les grandes métropoles*. Les cahiers de l'IAURIF, N° 127, 2^{ème} trimestre 2000

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Les transports dans les grandes métropoles. Réflexions actuelles*, Tome 2, Les cahiers de l'IAURIF, N° 128, 3^{ème} trimestre 2000

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *Performances économiques des régions européennes*, Les cahiers de l'IAURIF, N° 135, 4^{ème} trimestre 2002

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France, *le bilan du SDRIF*, Notes rapides

KINNOCH Neil, *Un réseau pour les citoyens*, livre vert de la Commission européenne, 1996

LARROQUE Dominique, MARGAIRAZ Michel, ZEMBRI Pierre, *Paris et ses transports XIX^{ème} et XX^{ème} siècle*, Editions Recherche, juin 2002

MERLIN Pierre, *Les transports en région parisienne*, Les études de la Documentation française, Paris, 1997

Préfecture de la Région Ile-de-France, Conseil Régional d'Ile-de-France, *Contrat de Plan Etat - Région*, 2000

RATP, *Rapport annuel*, exercice 2003

Région Ile-de-France, *Eléments pour un bilan du schéma directeur régional d'Ile-de-France Octobre 2004*

Réseau Ferré de France, *Rapport d'activité 2003*

SNCF, *Annales 2003 de la Direction de la Stratégie*

SNCF, *Le renouveau de la SNCF en Ile-de-France*, 1999

SNCF, *Rapport annuel 2003*

SETEC INTERNATIONAL et ISIS, *Recensement des besoins régionaux en matière d'infrastructures de transport* pour le compte de l'Association "Transports, Développement, Intermodalité, Environnement", TDIE, octobre 2002

Union Internationale des Transports Publics, UITP , J. VIVIER, *The millenium cities. Database for sustainable transport. Analysis and recommendations*

Union Internationale des Transports Publics, *Mieux se déplacer en ville*, Publication 2001

Union Internationale des Transports Publics, *Mobilité et transport urbain*, Publication 2001

Union des Transports Publics, *La tarification dans les réseaux de transport public de province*, octobre 2000

Union Routière de France, *Faits et chiffres* Statistiques du transport en France

