

AVIS N° 2005-02

du 17 Février 2005

**RELATIF AUX TRANSPORTS
ET LA RÉVISION DU SDRIF DE 1994 :
bilan – orientations – premières propositions**

Présenté au nom de la Commission des transports

par MM. Lucien DUMONT-FOUYA et Jean-Michel PAUMIER

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**

JEAN-CLAUDE BOUCHERAT

LE CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de l'urbanisme et notamment son article L 141-1 ;
- la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dite loi Pasqua ;
- la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, dite loi Lepage ;
- la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, dite loi Voynet ;
- la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite loi Chevènement ;
- la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite loi Gayssot ;
- la loi n°204-809 du 13 Août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales ;
- le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France approuvé le 26 avril 1994 ;
- le Contrat de Plan Inter-Régional du Bassin parisien 1994-1998 ;
- le Contrat de Plan État – Région d'Ile-de-France signé le 18 mai 2000 pour la période 2000-2006 ;
- le décret n° 2002-560 du 18 avril 2002 approuvant les Schémas de Services Collectifs ;

les travaux du CESR relatifs au SDRIF et à l'aménagement du territoire et notamment :

- le rapport et l'avis relatifs au projet de Schéma directeur de la région d'Ile-de-France, du 19 janvier 1993, présentés au nom du Groupe Spécial Schéma Directeur par Jean-Claude Boucherat ;
- le rapport et l'avis relatifs au premier projet de schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), du 7 mai 1998, présentés au nom de la Commission de l'aménagement du territoire par Jean-François Benon ;
- le rapport et l'avis sur les observations du CESR sur la stratégie de l'État en Ile-de-France, du 8 avril 1999, présentés au nom de la Commission des finances et du plan par Michel Fève ;
- le rapport et l'avis relatifs au projet de Contrat de Plan État-Région 2000-2006, du 22 novembre 1999, présentés au nom de la Commission des finances et du plan par André Granouillac ;
- le rapport et l'avis du 25 avril 2001 relatifs aux « Observations sur les projets de Schémas de Services Collectifs », présentés au nom de la Commission des finances et du plan par Michel Fève ;

- le rapport et l'avis du 17 octobre 2002 intitulés « premières réflexions du CESR d'Ile-de-France sur la nouvelle étape de la décentralisation », présentés au nom de la Commission spécialisée par Jean-Louis Girodot ;
- le rapport de synthèse et l'avis sur les « territoires prioritaires d'Ile-de-France inscrits au CPER 2000-2006 » du 3 juillet 2003, présentés au nom de la Commission de l'aménagement du territoire par Pierre Moulié ;

les précédents rapports de la Section de la prospective et de la planification et notamment :

- le rapport n° 95-10 du 21 septembre 1995 relatif au « Devenir de l'Ile-de-France à l'horizon 2025 : société – rayonnement - compétitivité », présenté par Anne Cancielleri ;
- le rapport du 31 octobre 1996 traitant de « La contribution de la région Ile-de-France à une stratégie nationale de développement durable », présenté par Jean Robert ;
- le rapport n° 99-08 du 24 juin 1999 intitulé « Vivre en Ile-de-France en 2025 », présenté par Louis Guieysse ;
- le rapport n° 2001-09 du 31 mai 2001 intitulé « Contribuer à une meilleure gouvernance en Ile-de-France – de l'efficacité en démocratie », présenté par Jean Robert ;
- le rapport n° 2004-05 du 27 mai 2004 relatif à « l'attractivité de l'Ile-de-France à l'horizon 2025 » présenté par Claude Floret ;

les travaux du CESR relatifs aux transports :

- le rapport et l'avis du 21 septembre 1999 relatifs au « Plan de déplacements urbains en Ile-de-France », présentés au nom de la Commission de la circulation et des transports par Daniel Rabardel ;
- le rapport et l'avis du 26 avril 2000 relatifs au « Plan régional de la qualité de l'air en Ile-de-France (PRQA) », présentés au nom de la Commission de la circulation et des transports par Michel Fève ;
- le rapport et l'avis du 18 janvier 2001 relatifs à « La liaison rapide Paris-Roissy CDG », présentés au nom de la Commission de la circulation et des transports par Jacques Trorial ;
- le rapport et l'avis du 21 mai 2001 relatifs à « La réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Nord », présentés au nom de la Commission de la circulation et des transports par Daniel Rabardel ;
- le rapport et l'avis du 3 octobre 2001 relatifs au « Développement du transport combiné de marchandises en Ile-de-France », présentés au nom de la Commission de la circulation et des transports par Lucien Dumont-Fouya et Michel Fève ;
- le rapport et l'avis du 20 mars 2003 relatifs au « Financement des transports de la région Ile-de-France : perspectives à moyen terme », présentés au nom de la Commission des transports par Jean-Michel Paumier ;
- le rapport et l'avis du 4 novembre 2003 relatifs à « La voie d'eau et les infrastructures portuaires en Ile-de-France », présentés au nom de la Commission des transports par Jean-Marc Schaeffer ;

les documents présentés lors du colloque de lancement de la procédure de révision du SDRIF par le Conseil régional le 21 octobre 2004 :

- « Eléments pour un bilan du SDRIF de 1994 », (Conseil régional, IAURIF),
- « Le SDRIF de 1994, quel bilan ? » établi conjointement par l'Etat, le Conseil régional et le CESR ;
- le compte-rendu du CIADT du 14 septembre 2004 ;

- la délibération du Conseil régional en date du 24 juin 2004 ;
- la lettre de saisine du Président du Conseil régional en date du 30 juillet 2004 ;

les premières contributions du CESR à l'élaboration du futur SDRIF

- le rapport et l'avis relatifs à « la révision du SDRIF : premières contributions du CESR » du 20 décembre 2004, présentés au nom de la Commission de l'aménagement du territoire élargie par Pierre Moulié ;
- la note de cadrage relative à « l'approche transports préalable à la révision du SDRIF », adoptée par le Bureau le 7 janvier 2004 ;
- le rapport intitulé « Les transports et la révision du SDRIF de 1994 – bilan, orientations, premières propositions » présenté au nom de la Commission des transports par Lucien Dumont-Fouya et Jean-Michel Paumier.

CONSIDÉRANT :

- que, dans la continuité du SDAURIF de 1976, le SDRIF de 1994 a marqué une étape importante dans la planification du développement de la région, exprimant une stratégie pour son **aménagement à moyen et long termes** et fournissant le cadre de son organisation spatiale ;
- que le SDRIF de 1994 visait à mettre en cohérence les politiques qui concouraient au parti d'aménagement retenu, au rang desquels **les transports occupent une place de tout premier plan** ;
- que le volet transport du SDRIF de 1994 se fondait sur un contexte prévisionnel caractérisé par une croissance mesurée de la population et des emplois mais une augmentation de la **demande en déplacements motorisés** cinq fois supérieure à celle de la population, alors que l'évolution observée entre 1991 et 2001 traduit une relative stabilité de la mobilité ;
- que, s'appuyant sur l'idée que cet accroissement de la mobilité et la possibilité de parcourir des distances toujours plus grandes étaient des facteurs d'efficacité de la ville, l'objectif central assigné au système de transport de personnes était de favoriser **les échanges « tous azimuts » à l'intérieur de la région** dans une optique de complémentarité entre modes motorisés, individuels et collectifs ;

- que la facilitation des **échanges avec les régions voisines** et l'intégration de la région dans les grands réseaux de communication européens faisaient également partie des objectifs de ce schéma ;
- que, sur ces bases, le SDRIF de 1994 a exprimé une **réelle ambition** pour le développement des transports de personnes, pour la route et, surtout, pour les transports collectifs mais qu'il n'a pas été accompagné de la mise en place des moyens nécessaires à sa concrétisation et qu'il n'a pas été suffisamment porté par les acteurs pouvant concourir à sa mise en oeuvre ;
- qu'il en est résulté un décalage entre **les orientations exprimées et les politiques effectivement conduites sur le terrain**, lesquelles se sont limitées le plus souvent à réserver des tracés dans les documents d'urbanisme ;
- que, s'agissant de la réalisation d'infrastructures nouvelles, l'offre de transport n'a pas anticipé ni même accompagné l'ouverture à l'urbanisation, le SDRIF étant un document de planification et non de programmation, relativement efficace pour encadrer l'aménagement régional mais beaucoup moins pour rendre opérationnels les projets de transport qu'il préconisait ;
- que la nature du SDRIF de 1994 en la matière (document d'urbanisme fixant la destination des sols) reposait sur une conception quantitative des flux de déplacement permettant d'orienter les investissements lourds en matière d'infrastructures, **mais négligeant les aspects de service**, tant au plan quantitatif que qualitatif ;
- que sa conception du développement routier en moyenne et grande couronne était de nature à favoriser **l'étalement urbain** ;
- que le SDRIF de 1994 n'abordait que très succinctement 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 alors que cette activité constitue un enjeu majeur pour la qualité de vie des Franciliens et conditionne la vie des entreprises, le développement économique de la région et sa place dans les grands réseaux d'échanges européens ;
- que les questions environnementales n'ont été abordées concrètement dans ce SDRIF que sous l'angle de l'insertion des infrastructures mais qu'il **n'a pas anticipé les politiques publiques** marquant, dès 1992 (Sommet de RIO), une évolution significative dans l'approche des questions touchant à l'environnement, à la mobilité et à la gouvernance régionale ;
- qu'il ne s'est par conséquent pas inscrit dans une logique de **développement durable** ;
- que, dix ans après sa promulgation, le contexte dans lequel s'inscrit la démarche d'élaboration d'un SDRIF d'une nouvelle nature est marqué par un **ensemble d'évolutions** significatives aux plans institutionnels et politiques ainsi qu'en matière d'aménagement et de mobilité.

EMET L'AVIS SUIVANT :

A - CONCERNANT LE BILAN DU SDRIF DE 1994

ARTICLE 1 : Le transport de personnes dans le SDRIF de 1994 : une référence importante qu'il faut adapter au nouveau contexte

Le CESR considère que le volet transport du SDRIF de 1994, dont les projets du Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 sont issus pour l'essentiel, reste **une référence importante** dont les ambitions méritent d'être soulignées. Sans le remettre en cause, sauf sur certains points (les projets d'autoroutes souterraines à péage, par exemple), il y a lieu de l'adapter au nouveau **contexte institutionnel et politique** et à l'évolution de l'urbanisation, des modes de vie et des formes de mobilité, dans le cadre d'une **vision régionale élargie**, pour le moyen et le long termes, que la Région doit exprimer, en l'inscrivant dans une logique de **développement durable**.

ARTICLE 2 : Le transport de personnes dans le SDRIF de 1994 : une insuffisante prise en compte des politiques publiques en matière d'environnement et de développement durable

Dans le SDRIF de 1994, l'objectif central assigné au système de transport de personnes, en appui au schéma régional d'aménagement, était 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 ;
- le renforcement de **l'accessibilité** « tous azimuts » dans l'espace régional par la **complémentarité** des réseaux routiers et des réseaux de transport en commun ;
- la possibilité d'atteindre des destinations de plus en plus nombreuses à l'intérieur d'un « budget temps » donné.

Le CESR souscrit globalement à ces objectifs généraux mais considère que le SDRIF de 1994, en retenant l'hypothèse d'un accroissement très substantiel de la mobilité « tous modes » sans chercher à l'infléchir ni même à le maîtriser, ne s'était pas véritablement inscrit dans **l'esprit des conclusions du Sommet de RIO de 1992**.

Ce faisant, il n'a pas suffisamment pris la mesure des questions environnementales et anticipé les politiques publiques exprimées ensuite dans la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi « Lepage ») promulguée en 1996 et dans le PDU régional de décembre 2000 préconisant une approche des transports beaucoup plus modulée et complète, prenant en compte l'environnement, privilégiant les transports collectifs et les circulations douces, dans un cadre **d'intermodalité**.

ARTICLE 3 : Pour le transport des personnes : des échanges facilités avec l'extérieur de la région

Le SDRIF de 1994 préconisait le renforcement des transports interrégionaux de personnes par :

- l'amélioration de **l'accessibilité aux aéroports**, depuis Paris et les pôles d'excellence de la région, par la route et les transports collectifs ;
- l'accroissement de l'offre en liaisons ferroviaires et autoroutières avec les principales villes du **Bassin parisien** ;
- la création progressive de grands axes de circulation ferroviaire intégrés au réseau européen (TGV).

Le CESR appuie ce **principe de solidarité** de l'Ile-de-France avec les autres régions, conjugué à une **ambition européenne**. Il considère que le développement des réseaux de transport constitue à cet égard un puissant levier et un atout de tout premier ordre permettant à l'Ile-de-France, associée au Bassin parisien, de figurer au premier rang des capitales européennes et des métropoles mondiales.

ARTICLE 4 : Une réelle ambition pour le développement des transport collectifs mais une insuffisante portée pratique, à l'origine d'un grand retard dans la mise en oeuvre sur le terrain

Le CESR observe que la démarche structurée et cohérente proposée par le SDRIF de 1994, n'a pas été accompagnée d'éléments de **pilotage** ni de **programmation** (notamment financière) et d'**évaluation**. Cela a limité sa portée pratique et par conséquent son efficacité, la mise en œuvre sur le terrain des opérations proposées étant intervenue avec **dix ans de retard**, dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2000-2006. Il regrette ce manque de cohérence, et le décalage temporel intervenu entre les projets affichés et les financements mis en place, ce qui ne pouvait que nuire à la crédibilité de la démarche.

ARTICLE 5 : Une conception du développement routier en moyenne et grande couronne de nature à favoriser l'étalement urbain

Pour répondre à la forte demande de déplacements extérieurs à la zone centrale, le SDRIF de 1994 préconisait, dans ces secteurs de la moyenne et grande couronne, de **développer** prioritairement le **réseau routier**.

Les formes que prennent l'urbanisation dans ces territoires (faible densité, habitat individuel dispersé) défavorisent, il est vrai, le transport collectif de masse dans la mesure où celui-ci ne peut correctement assurer la desserte fine réclamée par les habitants et les entreprises.

Pour autant, le CESR considère que l'accroissement systématique de l'offre routière n'apparaît pas comme une solution de nature à **maîtriser l'étalement urbain** et à réduire dans ces secteurs la dépendance aux modes motorisés individuels. Un certain nombre de projets routiers, dont les emprises ont été réservées, se heurtent par ailleurs à de très vives oppositions locales et ont fait l'objet de demandes de révisions partielles du SDRIF pour leur abandon.

ARTICLE 6 : Une absence de référence aux aspects de service

Au croisement des problématiques d'infrastructure et de service, le CESR recommande d'adopter **une approche plus systémique**. Le Contrat de plan Etat-Région a tenté une réponse médiane, mêlant développement des infrastructures, singulièrement de transport collectif, et des éléments de qualité de service, certes encore modestes et sans doute trop globaux.

Le CESR considère que l'articulation entre ces éléments a incontestablement besoin d'être précisée dans le futur SDRIF, d'autant qu'au terme du code de l'urbanisme modifié, il a pour objet, entre autres, de « **coordonner l'offre de transport** », dans la diversité de ses composantes : l'organisation des réseaux, la gestion de la demande et le service.

ARTICLE 7 : Le transport des marchandises et la logistique : une question vitale insuffisamment traitée dans le SDRIF de 1994

Le constat aujourd'hui largement partagé est que cette **activité** constitue un **enjeu majeur** pour demain, la demande de transport de marchandises accusant une croissance plus rapide que celle observée, à l'heure actuelle, pour les déplacements de personnes.

Plus encore, l'Ile-de-France, par sa situation géographique et son poids économique et démographique, occupe une place centrale et spécifique dans le dispositif du transport et de la logistique, à l'échelle française et européenne.

D'une manière générale le CESR constate que, s'il faut mettre au crédit du SDRIF de 1994 d'avoir pour la première fois évoqué cette activité, il apparaît qu'il n'en a pas pour autant pris toute la dimension fonctionnelle et environnementale à la mesure des **enjeux de développement**, tant **économiques** que **sociaux**, qu'elle représente à l'échelle de la région capitale.

ARTICLE 8 : Le SDRIF de 1994 et la prise en compte des questions environnementales et des valeurs du développement durable

Le manque de recommandations quant à la maîtrise de l'usage de l'automobile et la faible incitation au développement des modes alternatifs, l'absence de vision en matière de rythme et de volume du développement du transport aérien, l'insuffisante prise en compte des nuisances sonores, le défaut de référence à la qualité de l'air comme élément essentiel de la politique des déplacements sont autant d'éléments qui traduisent une insuffisante anticipation dans la prise en compte de cette dimension environnementale du transport dans le SDRIF de 1994.

Le CESR considère qu'une telle déficience est révélatrice du **décalage** entre des orientations stratégiques, relevant d'un schéma directeur pour le moyen et le long termes, et les conclusions du **Sommet de la Terre de RIO** en 1992 qui, avec l'Agenda 21, a fait de ces questions environnementales un enjeu politique planétaire, dans une démarche de développement durable.

ARTICLE 9 : Le SDRIF de 1994 : un bilan en « demi-teinte »

En guise de conclusion à propos de ce **bilan**, on retiendra 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 jusqu'alors très en retard.

Pour ces derniers, les projets proposés (la rocade « Orbitale », les projets de tramways et de sites propres, les tangentielle 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 le CESR constate qu'il n'a pas été accompagné de la mise en place des moyens nécessaires à sa concrétisation, notamment au plan financier, et n'a pas été suffisamment porté par les décideurs politiques, en raison notamment d'une concertation trop marquée par une démarche de planification « descendante » et qui n'a pas été menée jusqu'au niveau du terrain. Il n'a pas davantage assez anticipé les nouvelles politiques publiques marquant une évolution dans l'approche des questions touchant à l'environnement, à la mobilité et à la gouvernance régionale. Ce faisant, **Il n'a pas permis d'atteindre les objectifs qu'il s'était fixés** et ne s'est pas véritablement inscrit **dans une logique de développement durable**.

B - CONCERNANT LES ENJEUX ET LES ORIENTATIONS POUR LE FUTUR SDRIF

ARTICLE 10 : Le futur SDRIF et la nécessaire prise en compte des nouveaux éléments du contexte.

S'agissant des éléments nouveaux à prendre en compte dans le domaine des transports, on retiendra pour l'essentiel :

- un cadre institutionnel et législatif renouvelé qui, notamment, confère au SDRIF un caractère à la fois **stratégique et opérationnel** plus affirmé, coordonnant l'offre de déplacement et confirmant son rôle fédérateur des démarches de développement engagées par les collectivités territoriales ;
- une pratique de la **concertation** plus approfondie permettant d'équilibrer les démarches « **descendantes** » et « **ascendantes** » tout en se concentrant sur ce qui est effectivement de **niveau régional** ;
- de nouvelles orientations en matière d'aménagement contribuant à freiner l'étalement urbain par une **requalification urbaine** de certains secteurs, notamment de la proche couronne, fondée sur le développement de projets territoriaux et l'émergence de nouveaux pôles ;
- des attentes en matière **de mobilité** et d'**accessibilité** croissantes des Franciliens avec :
 - une moindre polarisation des déplacements vers le centre et des besoins accrus de relations internes à la proche et à la grande couronne ;
 - une **diversification** des déplacements (motifs, modes, destinations) peu propice au développement du transport collectif de masse traditionnel ;

- des attentes nouvelles, d'ordre quantitatif et qualitatif, en matière de **service** et d'accessibilité, d'environnement et de cadre de vie ;
- des besoins croissants en matière de transport de **marchandises** et de **logistique**.

S'ajoutent à cela les problématiques liées à la place de la région capitale à l'échelle du territoire national mais aussi dans l'espace européen, dans le cadre d'une compétition accrue des grandes métropoles de rang international et un impératif **d'attractivité** qui doit pouvoir s'appuyer sur un **système de transport efficace et performant**.

Le CESR considère que ce nouveau cadre confère au futur SDRIF le caractère d'un **véritable « projet » pour la région** et qu'il doit s'inscrire totalement dans ce nouveau contexte. Il approuve l'orientation visant à lui donner un **caractère plus opérationnel**, donnant toute sa place à **l'approche territoriale** et souligne l'importance du transport comme élément **fédérateur d'identité régionale** et support essentiel du parti d'aménagement et de développement retenu.

ARTICLE 11 : Renforcer le lien entre politiques urbaines et mobilité : un impératif pour agir de façon cohérente et concertée à des échelles territoriales pertinentes

L'enjeu est de redonner au Schéma Directeur son rôle **intégrateur et fédérateur** des politiques régionales d'aménagement et de transport (infrastructure, service, tarification...) et sa capacité à mobiliser les énergies franciliennes au service d'un développement durable de la région. Cela signifie que, contrairement à un document d'urbanisme centralisé, il doit proposer à l'ensemble des partenaires de l'aménagement régional un projet dans lequel chacun pourra et voudra jouer son rôle, au nom d'une **vision partagée de l'avenir de l'Ile-de-France**.

Le CESR approuve cette démarche prenant appui sur les politiques publiques mises en œuvre ces dix dernières années et les outils qu'elles instaurent, visant à créer un **lien intrinsèque entre transport et urbanisme** et à penser "global, durable et solidaire". Dans cette perspective, le CESR réaffirme clairement son attachement à voir se concrétiser la volonté de **maîtriser l'usage des modes individuels motorisés** et de **développer** celui du **transport collectif et les modes alternatifs non motorisés** au bénéfice d'un développement harmonieux et équilibré de la région et de ses territoires.

ARTICLE 12 : Affirmer le principe du polycentrisme et intensifier les actions destinées à accompagner le développement urbain et à favoriser l'émergence de nouveaux pôles, principalement en proche couronne

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.

Le CESR, en réaffirmant son attachement au **principe du polycentrisme** comme fondement de l'organisation urbaine, observe que l'extension de cette démarche aux territoires de la proche couronne, qui bénéficie déjà d'importants équipements, est essentielle pour leur

vitalité et devrait permettre de répondre, par mutations et restructurations urbaines, à l'accueil d'une part de la croissance régionale (en population et en emplois) tout en contribuant à **freiner**, sinon contrer, **l'étalement urbain**.

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

ARTICLE 13 : Les déplacements de personnes : une évolution à structurer et des changements de comportement qu'il faut accompagner

- **Structurer et renforcer la polarisation au sein de bassins de vie**

On observe depuis une dizaine d'années, et les récentes enquêtes le confirment, que la croissance des déplacements internes à la banlieue s'organise de plus en plus au sein de bassins de vie, à l'échelle de territoires géographiquement limités.

Le CESR souhaite voir cette évolution encouragée et considère que l'un des enjeux du futur SDRIF sera de la **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 courte portée) de façon à renforcer la polarisation des déplacements au sein de ces bassins.

- **Adapter et développer l'offre de service des transports collectifs**

Le futur SDRIF devra prendre en compte la question de l'évolution des **modes de vie** et des **nouveaux rythmes urbains** et celle de leurs impacts sur les déplacements avec le souci d'orienter l'offre de transport, singulièrement du transport collectif, afin de mieux répondre aux nouvelles formes de mobilité et de résorber les décalages qui se sont progressivement instaurés.

On assiste en effet à une désynchronisation croissante des rythmes de vie et de travail caractérisée principalement par un étalement des pointes, une demande renforcée en soirée, la nuit et le week-end et une part de plus en plus importante de déplacements pour des motifs « privés ».

Eu égard aux attentes fortes des Franciliens, Il y a là un enjeu central pour le transport collectif en matière **d'adaptation** et de **renforcement** de **l'offre de service**, éléments dont la prise en compte peut être déterminante dans le choix modal. Le CESR, sans en méconnaître la difficulté, préconise que le futur SDRIF intègre cette dimension de l'offre en contribuant notamment à définir les conditions de mise en œuvre de services renforcés, mieux adaptés aux nouveaux rythmes urbains et à la nouvelle mobilité qu'ils engendrent.

- **Maîtriser l'usage de l'automobile**

On n'observe pas l'augmentation quantitative de la mobilité globale que prévoyait le SDRIF de 1994, inflexion en grande partie liée à la réduction substantielle du rythme de croissance des déplacements en véhicule particulier, essentiellement dans la partie centrale.

Il faut peut être 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 CESR souhaite que le futur SDRIF accompagne et favorise ces changements de comportement en préconisant **les dispositions techniques, financières et programmatiques** pour que la mise en œuvre des projets concernant les transports collectifs et les modes doux ne se dilue pas dans le temps et réponde sans ambiguïté à l'objectif de maîtrise de l'usage de l'automobile et de rééquilibrage au profit des modes alternatifs.

ARTICLE 14 : Un enjeu central d'attractivité du système de transport collectif : poursuivre et appuyer les démarches visant à développer la « culture du service » et les engagements correspondants

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 en vue d'offrir une **réelle alternative** aux modes individuels motorisés.

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...) ainsi que sur la conception et la qualité des "**espaces du transport**" qui ne peuvent pas être dévolus uniquement à la gestion des flux d'échanges.

Pour traiter ces importantes questions qui vont désormais relever de la Région dans le cadre de ses responsabilités nouvelles en matière de transports, le CESR souhaite 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, le CESR préconise 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.

ARTICLE 15 : Le transport individuel : un réseau routier qu'il faut homogénéiser et dont il importe d'optimiser la capacité. Des modes non motorisés à développer

- «**Remettre à plat**» le réseau routier principal et l'homogénéiser

Tout en observant qu'on enregistre dans le domaine routier un grand retard dans l'exécution des opérations retenues, par le double effet de leur renchérissement et de l'insuffisance des financements publics mobilisés et qu'il n'est pas nécessaire de prévoir de nouveaux développements du réseau structurant, le CESR estime nécessaire, dans le cadre du futur SDRIF, de «**remettre à plat**» et d'homogénéiser un réseau routier principal, d'intérêt national

et régional, assurant les différentes fonctions de transit, de liaison avec les régions voisines et de maillage avec l'ensemble des infrastructures de transport.

- **Mieux ancrer les projets routiers dans les stratégies de développement des territoires franciliens**

Dans le domaine routier, du fait de la décentralisation qui confie aux départements une part importante du réseau national, le CESR considère que le futur SDRIF ne devra pas aborder cette question seulement sous l'angle du réseau national mais prendre en considération, en partenariat avec les départements, **les projets plus locaux**, mieux ancrés dans les stratégies de **développement territorial**.

C'est dans cet esprit que des projets mixtes, combinant route et transport collectif, pourraient voir le jour et que pourraient être traitées des questions comme les franchissements de cours d'eau et autres coupures qui handicapent aujourd'hui le fonctionnement de certains territoires.

Le CESR recommande par ailleurs, si l'abandon de certains projets de l'Etat pose la question du devenir des emprises réservées, de s'interroger, avant d'y renoncer, sur l'opportunité qu'elles offrent pour d'éventuels projets de transport d'une autre nature (projets de transport collectif en site propre ou projets mixtes par exemple).

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

En matière de service, le CESR préconise de faire porter l'effort prioritairement sur l'exploitation, par 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**.

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

Compte tenu du niveau très bas de la part des déplacements en Ile-de-France utilisant les « deux roues » non motorisés, l'objectif de l'accroître substantiellement, à l'horizon du SDRIF, doit 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. Enfin, il convient de favoriser la convergence des itinéraires cyclables et des cheminements piétons vers les pôles de transports multimodaux.

En conformité avec ces orientations, le CESR considère que le futur SDRIF devra être l'occasion de mettre à jour et de compléter la « **Charte régionale des circulations douces** » adoptée par le Conseil régional en juin 2000¹ et de 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.

¹ En retenant les dispositions prévues dans le cadre de « L'actualisation du dispositif régional en faveur du développement des réseaux verts et des déplacements à vélo en Ile-de-France » (délibération du Conseil Régional du 27 mars 2003).

ARTICLE 16 : Des questions spécifiques concernant le transport des personnes

Le CESR considère qu'à l'occasion de l'élaboration du SDRIF un certain nombre de questions touchant au développement de la région et concourant à son rayonnement national et international devront être abordées dans le cadre de la «vision» régionale de l'aménagement. A cet égard, il propose de retenir et de traiter :

- la question du renforcement de la **desserte terrestre des aéroports** et celle de l'évolution des besoins à long terme en matière de capacités aéroportuaires nouvelles, dans le respect des contraintes environnementales ;
- la **saturation des grandes gares parisiennes** et la perspective d'une restructuration de la desserte ferroviaire (RER, TER et grandes lignes);
- les questions liées aux **TGV** :
 - la multiplication des possibilités d'accès aux TGV depuis l'ensemble du territoire régional ;
 - les modalités de réalisation de l'interconnexion sud ;
 - la saturation prévisible de certaines lignes TGV.
- la desserte **des salons, foires et expositions internationales** (ceci vaut également pour leur approvisionnement en fret) ainsi que des congrès ;
- les projets supplémentaires à promouvoir dans la perspective **des J.O. de 2012**, événement qui constituerait un **grand projet mobilisateur** pour la région.

ARTICLE 17 : Le transport des marchandises et la logistique : une question à fort enjeu à traiter dans son ampleur et sa complexité

La demande de transport de marchandises en Ile-de-France 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.

L'Ile-de-France 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**.

Le CESR considère que 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.

Dans cette optique, le CESR préconise de concevoir, à l'occasion de l'élaboration du futur 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, intégrant les différents modes d'acheminement, donnant des orientations pour l'implantation des équipements et prévoyant leur **desserte multimodale**. Les questions concrètes de la réservation pour le long terme des emprises ferroviaires, du report d'une part

du fret de la route vers le fer et la voie d'eau, 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.

ARTICLE 18 : La nécessité de hiérarchiser les enjeux et de fixer des priorités

En définitive, s'agissant des **déplacements de personnes**, le CESR fait le constat que les deux facteurs qui aujourd'hui paraissent être les plus déterminants 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. 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 aux plans **économique, social et environnemental**.

En matière de **transport des marchandises**, activité qui conditionne pour une large part la qualité de vie des habitants ainsi que la vitalité des entreprises et le développement économique de la région, le CESR considère indispensable de traiter les problèmes de l'accès à la ville, dans toute leur ampleur et leur complexité

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

Pour le CESR, cet état de fait 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 des personnes et des biens au mieux des intérêts de la collectivité, toutes les formes de mobilité ne pouvant être satisfaites, pour des raisons de disponibilité de moyens et d'adéquation aux autres politiques publiques.

Cela implique en particulier de bâtir des programmes visant à **réduire la dépendance à l'automobile et à la route** en favorisant le report sur d'autres modes plus respectueux de l'environnement : le transport collectif et les modes individuels non motorisés pour les déplacements de personnes, le fer et la voie d'eau pour une part significative du fret.

Cela suppose également de programmer les aménagements nécessaires sur le **réseau viaire** en vue de contribuer à améliorer significativement le fonctionnement d'ensemble du système de transport francilien.

C - CONCERNANT LES PREMIERES PROPOSITIONS POUR LE FUTUR SDRIF

Les premières propositions exprimées ci-après se réfèrent à la synthèse des points de vue de l'Etat, du Conseil régional et du CESR², selon les quatre thématiques « *représentatives des questions qui se posent aujourd'hui en Ile-de-France* » :

- la **place** et le **rôle** de l'Ile-de-France, en France et dans le monde ;
- la restauration et la mise en valeur de l'**écosystème** francilien ;
- le développement équilibré de l'Ile-de-France et la réduction des **disparités spatiales** et **sociales** ;
- le **cadre de vie** dans les territoires franciliens ;

la préoccupation de l'emploi et du développement économique et social se situant en dénominateur commun de ces problématiques.

Ces propositions s'inscrivent comme premières contributions du CESR aux ateliers de réflexions thématiques que va mettre en place le Conseil régional pour réaliser, en concertation avec les acteurs institutionnels et associatifs, la « *construction collective du projet régional* ».

Les quatre thèmes abordés dans ces ateliers seront les suivants :

- **l'attractivité de l'Ile-de-France**, avec en particulier la question de l'accessibilité à la région ;
- **les ressources naturelles**, incluant notamment la perspective d'une limitation des ressources énergétiques d'origine fossile dont la préservation est un élément essentiel du développement durable ;
- **la réduction des inégalités sociales et territoriales**, avec la préoccupation d'un meilleur équilibre territorial et de la mixité ;
- **le service à la population et le cadre de vie**, dont les transports et les communications constituent un élément essentiel.

Transversale à ces problématiques, la **question des transports** est très présente dans chacun de ces thèmes. Dans ce domaine, les premières propositions du CESR visent à mettre en relief les éléments qui, à la lumière des enjeux d'aujourd'hui, lui semblent devoir être pris en compte dans cette « construction ».

La question du transport des marchandises et de la logistique, en raison de sa spécificité, a toutefois été traitée dans un article particulier.

ARTICLE 19 : Au nom de l'attractivité de la région : conforter la place de l'Ile-de-France dans les grands réseaux d'échanges

Tout en soulignant l'importance des questions touchant à l'aménagement du territoire régional, le CESR appuie l'objectif de prendre en compte la dimension européenne du parti à retenir, en vue de porter l'Ile-de-France, associée au Bassin parisien, au premier rang des

² « *Le SDRIF de 1994, quel bilan ? – Synthèse des points de vue du Conseil régional, de l'Etat et du Conseil économique et social régional* » - Préfecture de la région d'Ile-de-France – Région Ile-de-France – CESR - .21 octobre 2004

métropoles européennes et mondiales. Cette ambition doit pouvoir s'appuyer sur le développement, au niveau régional, d'un **système de transport performant**.

Le renforcement 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.

Le CESR recommande à cette fin :

- de favoriser le **maillage** des réseaux routiers et TGV autour de Paris ;
- de 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 ;
- de réaliser la liaison « **Seine Nord-Europe** », d'améliorer la relation fluviale avec Le Havre - Port 2000 et de relancer le projet « **Seine-Est** ». La question du fret et de la logistique et de l'intégration de la région dans les grands flux d'échanges et de transit européens sera traitée par ailleurs (article 23) ;
- d'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" ;
- de rechercher des solutions nouvelles destinées à pallier la saturation des **gares parisiennes** et de certaines lignes TGV desservant Paris.

ARTICLE 20 : Au nom du développement durable : faire de l'Ile-de-France une « Eco-Région d'Europe » exemplaire

Dans l'objectif d'une meilleure prise en compte des questions environnementales, au nom du développement durable, le CESR considère le transport comme un atout de tout premier ordre dans la réussite des politiques d'aménagement qui en découlent et estime qu'une réelle **priorité** doit être accordée au développement des **transports collectifs** et des **modes individuels non motorisés**, tout en achevant le maillage du réseau routier principal :

- 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, l'outil le mieux adapté ;
- pour les pôles de moyenne et de grande couronne, l'équilibre et la complémentarité sont à rechercher entre **transports individuels** et **transports collectifs adéquats**, au bénéfice de ces derniers.

Sur ces principes, le CESR considère qu'il n'y a pas lieu, pour **les transports collectifs**, de remettre en cause fondamentalement le schéma cohérent, hiérarchisé et maillé du SDRIF de 1994 sauf à en fiabiliser l'offre de service, 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.

En ce qui concerne les **modes doux**, le CESR recommande de mettre à jour et de compléter la « **Charte régionale des circulations douces** » et de proposer une déclinaison régionale du schéma national des « véloroutes » et « voies vertes », s'appuyant largement sur les initiatives locales.

ARTICLE 21 : Au nom de la réduction des disparités spatiales et sociales : offrir en proche couronne une offre de transport collectif se rapprochant de celle assurée dans la zone dense de l'agglomération

Entre la réalité de la demande de déplacement et l'organisation des transports, et particulièrement des transports collectifs, le CESR constate que des décalages se sont instaurés que le futur SDRIF devra contribuer à résorber. Les déplacements dans et vers Paris n'augmentent plus au même rythme, alors que c'est sur cette zone que les transports publics sont les plus présents.

En revanche, les déplacements autour des **pôles de banlieue** ou d'un pôle de banlieue à un autre, croissent extrêmement vite et représentent aujourd'hui plus des deux tiers des déplacements quotidiens. Or, ce sont précisément sur les liaisons de **banlieue à banlieue** que portent majoritairement les problèmes, dans la mesure où les principales infrastructures de transport n'ont pas véritablement accompagné cette évolution urbaine.

Le CESR considère que l'**effort** entrepris pour réduire ces déséquilibres doit être **amplifié** en mettant l'accent sur la **proche couronne** et sur l'enjeu qu'y représentent les opérations de requalification urbaine et l'émergence de nouveaux « **espaces de développement** » en zone agglomérée que les transports, et tout particulièrement les transports collectifs, doivent favoriser.

En regard de cet objectif, il s'agit plus précisément de développer, dans la zone dense au-delà du boulevard périphérique, un **réseau de transports collectifs hiérarchisé, maillé et performant**, dans le but d'offrir progressivement **un service** se rapprochant de celui assuré dans la **partie centrale de l'agglomération**.

En règle générale, pour la zone dense en périphérie de Paris, le CESR propose de retenir l'objectif de resserrer significativement la « **maille transport collectif** » (surface moyenne desservie par une station de métro ou une gare ferroviaire).

Cette exigence toutefois ne doit pas faire perdre de vue la nécessité de renforcer la desserte des pôles de **moyenne et grande couronne** et d'examiner également l'importante question de la **politique tarifaire** comme outil d'intégration territoriale et de réduction des disparités sociales.

ARTICLE 22 : Au nom du service à la population et de l'amélioration du cadre de vie : amplifier l'effort en faveur des transports en développant de nouvelles infrastructures tout en valorisant et améliorant l'existant

- **Accélérer le développement de nouvelles infrastructures : un programme vital pour la région qu'il faut poursuivre et amplifier**

Concrètement, en matière de **développement des infrastructures**, le CESR préconise :

- pour les **transport collectifs**
 - de poursuivre prioritairement le développement en banlieue des liaisons de rocade en site propre, essentiellement le « **Grand Tram** » (dont la réalisation en surface pose de redoutables problèmes dans la partie sud) et les **tangentiels ferroviaires** qu'il faudra progressivement développer au rythme de la croissance des besoins et de l'urbanisation ;

- 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 ;
 - 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 » ;
 - d'inscrire, au nom du développement économique et urbain, une **rocade nouvelle de transport collectif en proche couronne**³, 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.
- 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 « véloroutes » 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, à l'Est de l'agglomération, 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 la 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.

³ 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.

- **Continuer d'améliorer et de valoriser l'existant : un réseau structuré qu'il faut fiabiliser**
 - **Pour les transports collectifs**, le CESR considère 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**, le CESR préconise :
 - le développement d'itinéraires protégés pour les bus et des dispositifs visant à **réguler et optimiser l'exploitation** du métro et des grandes radiales ferroviaires, dans le but d'accroître leur capacité 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'Ile-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 ;
 - 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** le CESR préconise :
 - 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 mesures, venant compléter les propositions évoquées précédemment au titre du développement des infrastructures, étaient insuffisantes pour assurer une meilleure maîtrise de l'usage des modes motorisés, se poserait alors la question d'envisager des dispositions plus contraignantes.

Sur un plan général, le CESR considère que 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.

ARTICLE 23 : 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

Le CESR souhaite que cette activité, vitale pour les habitants et les entreprises et indispensable au développement économique de la région, soit considérée, 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. Pour le CESR, le retard accumulé dans ce domaine ouvre un vaste champ de propositions :

En matière de transport de marchandises :

- Le CESR rappelle que, 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, le CESR demande que le **transport combiné**, moyennant des engagements de la part des opérateurs en matière d'horaires et de service, soit relancé, éventuellement sur de nouvelles bases, et qu'il bénéficie, pour ce faire, d'aides publiques dans le respect de la libre concurrence entre les modes;
- Dans cette perspective, le CESR souhaite que les projets d'implantation de nouvelles **plates-formes de transport combiné** dans le nord-est de Paris, à Trappes, à Vaires-sur-Marne, soient élaborés et que celle de Rungis soit réouverte au trafic ferroviaire. Le CESR demande en outre que soit étudiée à cette fin l'utilisation de ports fluviaux existants ou en projet sur la Seine-amont

comme ceux de Vigneux, Montereau, Evry et Corbeil et ceux sur l'Oise de Bruyères et Saint-Ouen-l'Aumône. Il souhaite enfin que le raccordement de toutes les plates-formes aux réseaux autoroutiers, routiers et ferroviaires et, si possible, fluviaux soit envisagé.

- Dans le même esprit, le CESR souhaite 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 CESR souhaite, conjointement à l'amélioration des performances de ces **ports maritimes**, que soit encouragée l'utilisation des modes ferrés et fluviaux pour le transport des conteneurs maritimes.
- Le CESR demande que soient prises en compte dans le SDRIF les dispositions du « Schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020 » du Port Autonome de Paris, sur lequel il s'est déjà exprimé.
- Enfin, le CESR entend que soit donnée toute sa place au **fret aérien** dans les échanges européens et internationaux, et ceci dans des conditions acceptables par les Franciliens.

En matière de logistique

Dans la perspective d'une intensification prévisible des échanges commerciaux intracommunautaires et internationaux, le CESR incite les aménageurs à concevoir, avec la participation des professionnels concernés, **un schéma régional d'organisation de la logistique**, affirmant la vocation de la région d'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.

- Dans ce cadre, le CESR souhaite l'émergence de grandes plates-formes logistiques à vocation nationale et européenne, voire internationale, en région Ile-de-France, sous équipée dans ce domaine.
- La qualité de la desserte terrestre étant un élément déterminant dans le choix des utilisateurs, le CESR souhaite que lesdites plates-formes, qui favorisent la massification des flux, puissent être desservies 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.
- Le CESR recommande fortement le maintien 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, le CESR recommande qu'une attention particulière soit portée sur la logistique urbaine et que le fonctionnement de cette dernière soit amélioré par l'implantation et le développement de nouvelles petites unités (de moins de 5.000 mètres carrés) en zone dense.

- Enfin, le CESR souhaite que soient réservées 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, en tenant compte de l'ensemble des activités annexes qui en découlent et de leur impact sur la vie économique et sociale de la région et sur son dynamisme commercial à l'échelon national et international.

ARTICLE 24 : Accompagner les propositions du SDRIF de dispositions opérationnelles concernant les outils d'aménagement et les moyens, notamment financiers, nécessaires à leur mise en œuvre

Le CESR considère que 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 publics**⁴ 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** et de suivi 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.

ARTICLE 25 : Conduire la démarche d'élaboration du SDRIF dans la concertation

Le CESR prend acte avec satisfaction de la volonté du Conseil régional d'élaborer ce nouveau SDRIF dans un cadre conjuguant concertation avec les acteurs institutionnels et associatifs et démarche participative, permettant « *la construction collective du projet régional* ».

Le CESR considère que le débat et la concertation doivent être engagés en amont, méthodiquement conçus et organisés et donner lieu à une information continue, faisant largement appel à des expertises multiples, sans pour autant perdre de vue la nécessité de respecter le calendrier **du processus de décision**.

Le CESR souhaite que les démarches « ascendantes » et « descendantes » soient équilibrées et itératives et recommande de se concentrer sur ce qui est effectivement de **niveau régional**, l'intérêt de la région devant être privilégié dans une démarche organisée comportant en particulier des expertises, des processus d'évaluation et des actions d'information.

⁴ Y compris par le recours éventuel à d'autres sources de financement auprès des « bénéficiaires indirects » dans l'esprit de l'article 4 de l'avis adopté le 20 mars 2003 par le CESR concernant le financement des transports de la région Ile-de-France.

ARTICLE 26 : Prendre toute la mesure des enjeux pour les 20 ans à venir

Le CESR souligne qu'il appartient au SDRIF, en s'appuyant sur la vision **régionale prospective** en cours d'élaboration, d'exprimer 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** ;
- la recherche d'une rationalisation de l'usage des infrastructures et des équipements ainsi que de **l'intermodalité**, avec 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** ;
- la recherche de solutions prenant en compte sans réserve les impératifs **environnementaux et d'équité sociale et territoriale**, dans une démarche de **développement durable** ;
- l'affectation des **ressources financières publiques** au transport dans un contexte de limitation des ressources énergétiques d'origine fossile et de réduction de la pollution atmosphérique ;
- une plus grande **implication des citoyens** et des acteurs institutionnels et associatifs dans le processus devant conduire aux prises de décision.

Dans le cadre de la nouvelle démarche de planification qui s'engage, s'agissant plus particulièrement du transport collectif de personnes, le CESR souligne le caractère de **service public** de cette activité mettant en jeu des politiques publiques qui relèvent de **choix de société**, dans un contexte de mondialisation et de compétitivité accrue des grandes métropoles.

