

SYNTHÈSE DU RAPPORT

Les transports

et la révision du SDRIF de 1994

Bilan - Orientations - Premières propositions

Rapport présenté par MM. Lucien DUMONT-FOUYA et
Jean-Michel PAUMIER
au nom de la Commission des transports
(17 février 2005)

Une grande ambition...

Le SDRIF de 1994 a incontestablement traduit une grande ambition pour les transports de personnes, pour la route, mais surtout pour le transport collectif, jusqu'alors très en retard. Les projets, tels la rocade de métro « Orbitale », les nouvelles lignes de tramways et de bus en site propre, les prolongements du métro en banlieue et les tangentielles ferroviaires..., avaient vocation à constituer, avec l'existant, la trame d'un réseau maillé et hiérarchisé, à la mesure des besoins de déplacement des Franciliens, notamment en banlieue.

Mais un bilan en demi-teinte...

Force est de constater le grand décalage qui s'est instauré entre les orientations exprimées dans ce SDRIF et les politiques effectivement conduites sur le terrain.

...les transports en retard sur l'urbanisation

Le SDRIF de 1994 n'a pas été accompagné des moyens nécessaires à sa concrétisation et, n'étant pas contraignant quant à la réalisation des infrastructures, l'offre, notamment en transport collectif, n'a pas suivi le développement de l'urbanisation et l'évolution des besoins des Franciliens, tant au plan quantitatif que qualitatif ;

...une démarche de concertation non aboutie

Faute d'une concertation suffisante, il n'a pas été porté par les acteurs pouvant concourir à sa mise en œuvre ;

...une absence de référence aux aspects de service associés aux infrastructures de transport collectif, alors que cette question conditionne de plus en plus l'attractivité du système et la qualité de vie des Franciliens ;

...le transport des marchandises et la logistique, activité vitale traitée de manière très superficielle ;

... une insuffisante prise en compte des modes doux et, sur un plan plus général, des questions environnementales

Le SDRIF de 1994 n'a pas assez anticipé les nouvelles politiques publiques marquant une évolution dans l'approche des questions touchant à l'environnement (le sommet de Rio de 1992 et l'Agenda 21), à la mobilité (loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie), et à la gouvernance régionale.

Ce faisant, les valeurs du développement durable n'étaient pas, autant qu'il l'aurait fallu, présentes dans le SDRIF de 1994.

Un contexte nouveau pour le futur SDRIF

Le prochain SDRIF devra s'inscrire dans cette logique du développement durable, pierre angulaire de toute évolution.

Il devra en particulier :

- prendre en compte un cadre institutionnel et législatif renouvelé qui lui confère un caractère stratégique et opérationnel ;
- renforcer le lien entre politiques urbaines et mobilité et réaffirmer le principe du polycentrisme (les sites stratégiques de proche couronne venant accompagner les villes nouvelles dans leur rôle d'accueil de la croissance de la population et de l'emploi) ;
- répondre aux attentes des Franciliens en matière de mobilité et d'accessibilité, en tenant compte de l'évolution des besoins de déplacements, des nouveaux rythmes urbains et des nouvelles pratiques de mobilité ;
- être élaboré dans le cadre d'une concertation plus approfondie, mettant en œuvre les diverses formes de démocratie participative.

...de plus en plus de déplacements ne concernent pas la ville centre

La mobilité des Franciliens évolue sensiblement : elle reste globalement stable, mais la croissance de l'usage de l'automobile se ralentit. Une part de plus en plus importante des déplacements ne concerne pas Paris. Nombre d'entre eux se polarisent au sein de territoires géographiquement limités (les « bassins de vie »). De nouveaux rythmes urbains les influencent, ils se diversifient, les déplacements liés à un motif privé sont en augmentation sensible.

...un impératif : renforcer l'attractivité de la région

La compétition s'accroît entre grandes métropoles mondiales et tout le monde aujourd'hui s'accorde à considérer que « la région Ile-de-France contribue pour une part décisive à la richesse nationale et au rayonnement international de la France ».

Quelles orientations pour le futur SDRIF ?

Le transport, outil essentiel dans la mise en œuvre et la réussite des politiques d'aménagement, doit contribuer à dynamiser le développement urbain, particulièrement dans les territoires de la proche couronne, où le transport collectif constitue, avec les modes individuels non motorisés, le moyen le plus adapté en termes économiques, sociaux et d'environnement.

Créer, en proche couronne, un réseau plus dense de transport collectif en site propre ...

Pour contribuer à « assurer un meilleur service à la population » et « réduire les disparités spatiales et sociales », l'objectif est de réaliser en proche couronne un réseau de transport collectif en site propre hiérarchisé, maillé et performant, offrant progressivement un service se rapprochant, en quantité comme en qualité, de celui dont bénéficie Paris intra-muros, et cela tout en renforçant prioritairement les liaisons de banlieue à banlieue.

Rendre le transport collectif plus attractif...

D'autres enjeux existent :

- développer l'offre de service, l'adapter aux nouvelles formes de la mobilité et en améliorer significativement la qualité ;

- mettre en place une **politique de l'offre** établie sur la base de « normes de service public du transport » tenant compte des attentes des utilisateurs, définies contractuellement entre le STIF et les opérateurs, et l'assortir des moyens correspondants
- structurer et renforcer l'offre de service au sein des « bassins de vie ».

Pour le transport individuel...

- « remettre à plat » et achever le réseau routier principal, l'homogénéiser, et résorber les principaux « goulets d'étranglement » ;
- généraliser les dispositifs de régulation et de gestion du trafic en vue d'optimiser la capacité du réseau routier et développer l'information des automobilistes ;
- favoriser les « modes doux », singulièrement pour les déplacements de proximité.

Pour le transport des marchandises et la logistique, s'inscrire dans une vision prospective...

Le transport des marchandises et la logistique, trop longtemps négligés, doivent compter au premier rang des priorités, aussi bien pour réaliser de nouveaux systèmes de distribution urbaine que pour renforcer l'insertion de l'Ile-de-France dans la logistique européenne. Le futur SDRIF devra, dans une approche nécessairement élargie au Bassin Parisien :

- organiser l'espace régional afin de réduire la dépendance aux transports routiers pour la longue distance ;
- améliorer la liaison de l'Ile-de-France avec sa « façade maritime » ;
- 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.

Les premières propositions du CESR

Pour les transports collectifs

Il s'agit d'adapter le schéma cohérent du SDRIF de 1994, de le compléter localement, et de mieux l'inscrire dans les stratégies territoriales, notamment en proche et moyenne couronnes. Ceci implique :

- de poursuivre le développement des liaisons de rocade (le «Grand Tram», les tangentiels ferroviaires) ;
- d'inscrire une rocade nouvelle de transport collectif (reprenant l'idée de l'ancien projet « Orbitale »), pour desservir les principaux pôles émergents de la proche couronne et constituant un élément déterminant de leur développement et de leur relation avec les autres territoires ;
- d'achever les prolongements de lignes de métro et d'en envisager de nouveaux ;
- de compléter le dispositif par de nouvelles liaisons en site propre entre radiales et rocades ;
- de «remettre à niveau» l'infrastructure ferroviaire à grand gabarit, vieillissante au plan technique, et de prévoir un vaste programme de renouvellement du matériel roulant ferroviaire ;
- de fiabiliser l'offre de service et d'accroître la capacité du réseau dans la partie centrale par des itinéraires protégés pour les bus et des dispositifs visant à réguler et optimiser l'exploitation du métro et des grandes radiales ferroviaires ;
- de réexaminer en profondeur la desserte ferroviaire de moyenne et grande couronne, en étudiant la possibilité de découpler le réseau longue distance de celui de la zone agglomérée de type RER ;
- de mettre en œuvre des solutions innovantes adaptées aux zones moyennement denses.

Pour les modes individuels

Il importe :

- d'homogénéiser le réseau principal, de le mailler et de réaliser les opérations majeures de fluidification des principaux goulets d'étranglement de la circulation routière en Ile-de-France, notamment le tronc commun A 4 – A 86 dans le Val-de-Marne ;
- d'achever et adapter les grandes rocadés et d'examiner l'opportunité d'une nouvelle liaison routière, d'orientation nord-sud, pour acheminer le trafic de transit au-delà de la Francilienne, en limite Est de la zone agglomérée ;
- de resituer les projets plus locaux dans les stratégies des territoires concernés, à la faveur des nouvelles responsabilités transférées aux départements en matière de routes ;
- d'optimiser la capacité du réseau routier (dispositif de régulation, de gestion et d'information) et de traiter les points noirs de la sécurité routière ;
- de mettre en œuvre pour les circulations douces les recommandations du PDU et de la « Charte régionale des circulations douces » et de décliner le schéma national des « vélo routes » et « voies vertes ».

Renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France :

Il s'agit de conforter la place de la région dans les grands réseaux d'échanges, et en particulier :

- d'encourager le maillage des réseaux routiers et TGV autour de Paris ;
- de promouvoir avec l'Etat et les régions du Bassin Parisien la réalisation des grands contournements routiers et ferroviaires ;
- de réaliser la liaison fluviale « Seine Nord Europe » et de relancer le projet « Seine Est » ;
- d'assurer, pour le long terme, la desserte aérienne de l'Ile-de-France et d'améliorer les liaisons terrestres entre les aéroports, la ville centre et les pôles d'envergure européenne ;
- de rechercher des solutions pour pallier la saturation des gares parisiennes et de certaines lignes TGV desservant Paris ;
- d'adopter des mesures spécifiques pour faciliter le trafic de fret lié aux foires et expositions internationales et conforter ainsi la première place occupée par Paris et l'Ile-de-France ;
- de donner toute sa place au fret aérien dans les échanges internationaux.

Traiter dans toute son ampleur la question vitale du transport des marchandises

Le transport des marchandises et la logistique sont des activités vitales pour les Franciliens et les entreprises, indispensables au développement économique.

Pour les transports à longue distance, toutes les dispositions doivent être prises pour faciliter le report du trafic de la route vers les modes alternatifs, voie ferrée, voie d'eau, transport combiné, cabotage maritime :

- en développant le transport combiné et le ferroutage à partir de plates-formes multimodales ;
- en retenant les dispositions du « schéma des infrastructures portuaires à l'horizon 2020 » présenté par le Port Autonome de Paris.

Elaborer un schéma régional de la logistique

Il importe de concevoir sans tarder, avec les professionnels concernés « un schéma régional d'organisation de la logistique » d'échelle européenne, traitant à la fois de la logistique urbaine et de l'implantation des grandes plates-formes périphériques, en prévoyant leur accessibilité multimodale dans une approche élargie au Bassin Parisien.

Mettre en place des dispositions opérationnelles d'accompagnement

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

Il s'agit :

- de mieux anticiper et lancer dès maintenant un volume accru d'études pour entreprendre, le moment venu, davantage d'opérations ;
- de relever le niveau des engagements financiers publics pour le rapprocher, en part du PIB régional, de celui d'autres grandes métropoles européennes ;
- d'examiner l'ensemble des dispositions à prendre pour fixer une programmation, des priorités et mettre en place une structure de pilotage, d'évaluation et de suivi ;
- de renforcer les dispositions actuelles et éventuellement en rechercher de nouvelles pour mieux coordonner les décisions d'aménagement et les projets de transport qui les accompagnent et opérer par anticipation les réserves foncières nécessaires à la réalisation des projets.

Le transport, au cœur du débat politique

Élément clé du fonctionnement et du développement économique, social et environnemental de la région capitale, de son attractivité et de son rayonnement, le transport est au cœur du débat politique comme expression d'un choix de société dans ce qu'il peut avoir de plus concret et de plus pratique pour les Franciliens.

En s'appuyant sur la vision prospective que doit élaborer la Région, il appartient au futur SDRIF d'exprimer un cadre d'orientations pour une politique de transport à moyen et long terme, et de définir les outils de sa mise en œuvre (infrastructures, services, tarification), faisant la synthèse des enjeux pour les différents acteurs et apportant, dans la concertation, des réponses aux questions essentielles pour l'avenir de l'Île-de-France.