

Île-de-France: du développement des infrastructures de transport collectif à la mise en place d'une politique des déplacements

Région Île-de-France : 11 millions d'habitants

- Région capitale regroupant 1281 communes et 12 072 km²
- 910 habitants/km² et 4,5 millions de voitures particulières
- 37 millions de déplacements par jour (*)
- Répartition modale en Île-de-France (*) :

Voiture :	46 %
TC :	18 %
Marche :	34 %
Deux-roues :	2 %
- 211 km de métro, 600 km de RER et 840 km de lignes ferrées de banlieue, 21 km de tramway, 18 000 km de lignes routières
- Nombre de voyages TC par an : 3 146 millions
Nombre de voyages TC par habitant et par an : 286 (**)

(*) Source : Enquête globale de transports 1997.

(**) Source : Annuaire GART 2001 - Données 1999.

1. Deux opérations phares des années quatre-vingt-dix : EOLE et METEOR

Ces deux opérations, conçues à la fin des années quatre-vingt, respectivement par la SNCF et la RATP, avaient des objectifs différents mais un but commun, celui de décharger la ligne A du RER menacée de saturation. La capacité du tronçon central dans le sens le plus chargé à l'heure de pointe, était alors de 54 000 voyageurs et les études prévoient une demande de 64 000 voyageurs en 1995, que le système ne pouvait satisfaire en l'état. En fait, la capacité a légèrement augmenté, au milieu des années quatre-vingt-dix, grâce à l'utilisation de rames à double niveau, tandis que les prévisions de demande de transport n'ont pas été atteintes (récession économique, attentats de 1995...). Peu après la reprise de l'activité économique générale, la mise en service des deux projets EOLE en 1998 et METEOR en 1999 a soulagé le tronçon central du RER A d'environ 5 000 voyageurs à l'heure de pointe. Cependant, la forte demande de transport sur la ligne A a effacé, dès 2000, l'impact de leur mise en service. Celle-ci est en effet revenue à la saturation.

La décision de réaliser ces deux opérations est intervenue en 1989. Elles ont représenté à elles seules 60 % des crédits affectés aux transports collectifs sur les deux précédents contrats de plan État-Région Île-de-France (10e et 11e CPER).

Le RER E (projet EOLE)

- ligne de RER est-ouest, dont le tronçon Gare Saint-Lazare - Chelles-Gournay/Villiers-sur-Marne a été mis en service mi-1999 ;
- au-delà de la décharge de la ligne A du RER, sa fonction principale est de relier à terme directement l'est et l'ouest de la région ;
- reprise du concept qui a présidé à la création des lignes de RER A, B, C et D, c'est-à-dire relier les lignes ferroviaires de différents réseaux banlieue via des tunnels et de nouvelles gares dans Paris en permettant ainsi des dessertes directes vers le cœur de Paris.

Le RER E en 2001

- infrastructures : 2,7 km de lignes en souterrain entre la Gare Saint-Lazare et les lignes de la banlieue est, 17 gares dont deux nouvelles gares souterraines dans Paris (Gare Haussmann - St-Lazare et Gare Magenta) ;
- matériel roulant : trains à deux niveaux de grande capacité ;
- capacité du système (à terme) : 40 000 voyageurs par heure et par sens (16 trains/heure/sens) ;
- desserte : intervalle de 3 mn 40 s entre deux rames aux heures de pointe, gain de temps moyen pour les voyageurs de 11 minutes ;
- trafic observé : 152 000 voyageurs/jour ; EOLE a fait fortement progresser le trafic de la banlieue est.

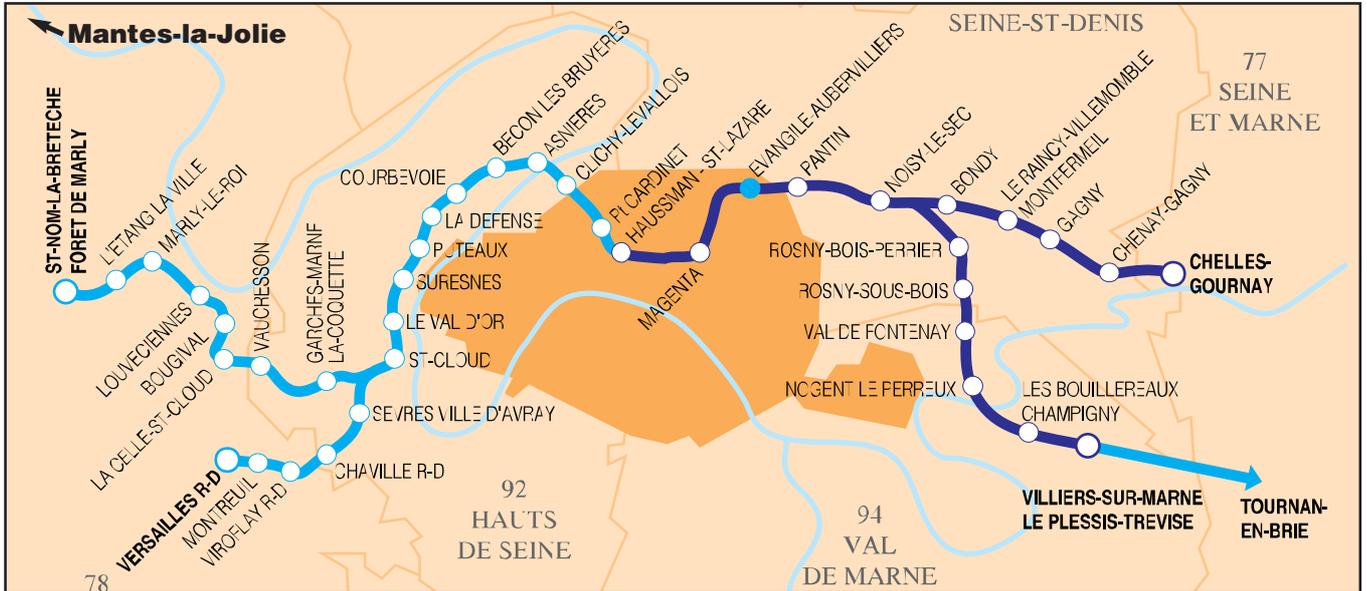
Coûts et financement de la première phase d'EOLE

Le montant des investissements a atteint 1 221 millions d'euros, financés dans le cadre de deux contrats de plan successifs, à 50 % par la région Île-de-France, 30 % par l'État et 20 % par la SNCF (hors matériel roulant payé par la SNCF avec des prêts bonifiés de la région).

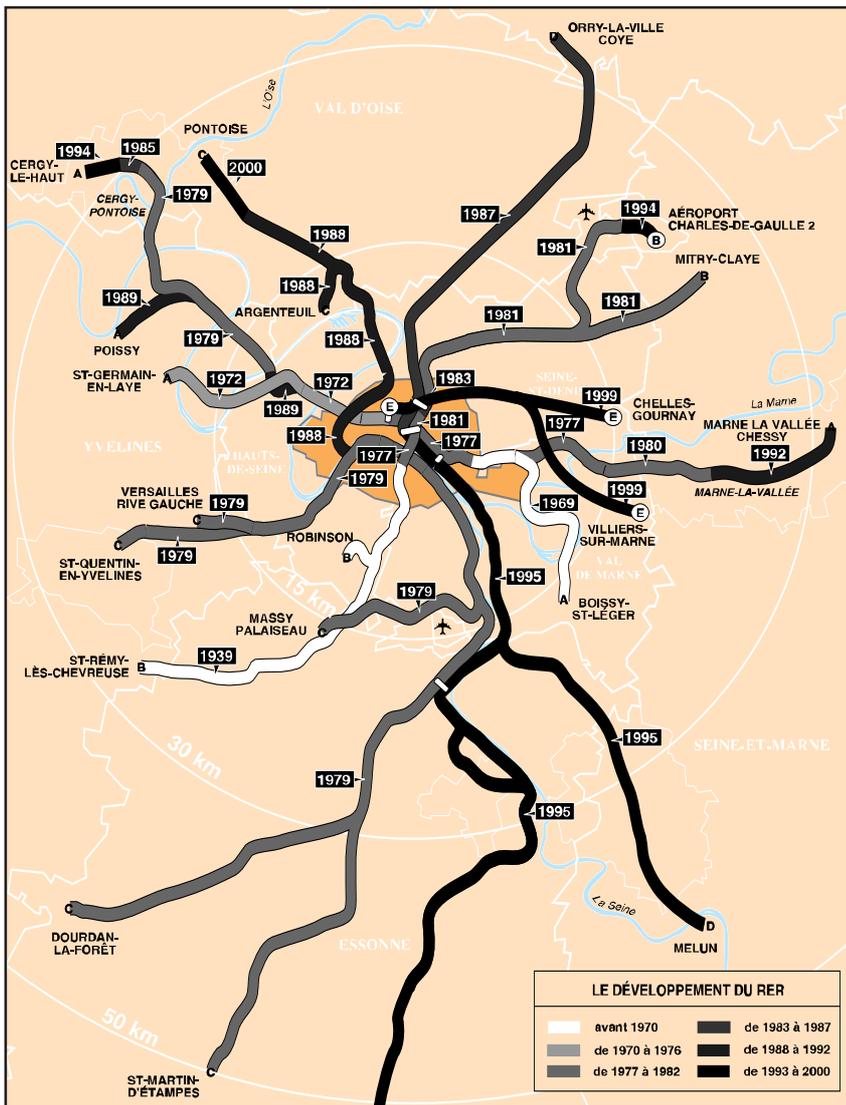
Suite du projet (inscrite au 12e contrat de plan État-Région) :

- prolongement à l'est de Villiers-sur-Marne à Tournan-en-Brie (prévu en 2003) ;
- nouvelle gare (Evangile) dans le 19e arrondissement de Paris ;

- prolongement à l'ouest en souterrain sur 3 km jusqu'aux voies de la banlieue ouest de Paris-St-Lazare avec aménagement des infrastructures existantes et création d'une autre gare souterraine dans Paris : Pont Cardinet-Batignolles et liaison possible avec la Défense - la Verrière d'une part, Mantes-la-Jolie d'autre part.



Île-de-France - Le RER E (projet EOLE)



Île-de-France - Lignes de RER et extensions réalisées

La ligne 14 du métro (ex-projet METEOR)

- ligne de métro automatique nord-est – sud-ouest dont la première partie Madeleine-Bibliothèque François Mitterrand a été mise en service en 1998 ;
- au-delà de la décharge de la ligne A du RER, ses fonctions principales sont le maillage à l'intérieur de Paris et le désenclavement des nouveaux quartiers du 12^e arrondissement.

La ligne 14 en 2001

- infrastructures : 7,2 km de lignes en souterrain, 7 stations de 120 m, quais équipés de portes palières ;
- matériel roulant : rames de 6 voitures et 90 m de long, de capacité 700 voyageurs, à roulement pneumatique et intercirculation entre les voitures ;
- capacité actuelle du système : 25 000 voyageurs par heure et par sens ;
- desserte : exploitation entièrement automatique, vitesse commerciale de 40 km/h, intervalle entre deux rames de 105 s aux heures de pointe ;
- maillage : connectée au RER A à Châtelet et Gare de Lyon, au RER B à Châtelet, au RER C à Bibliothèque François Mitterrand, au RER D à Gare de Lyon (et au RER E en deuxième phase à St-Lazare) ;

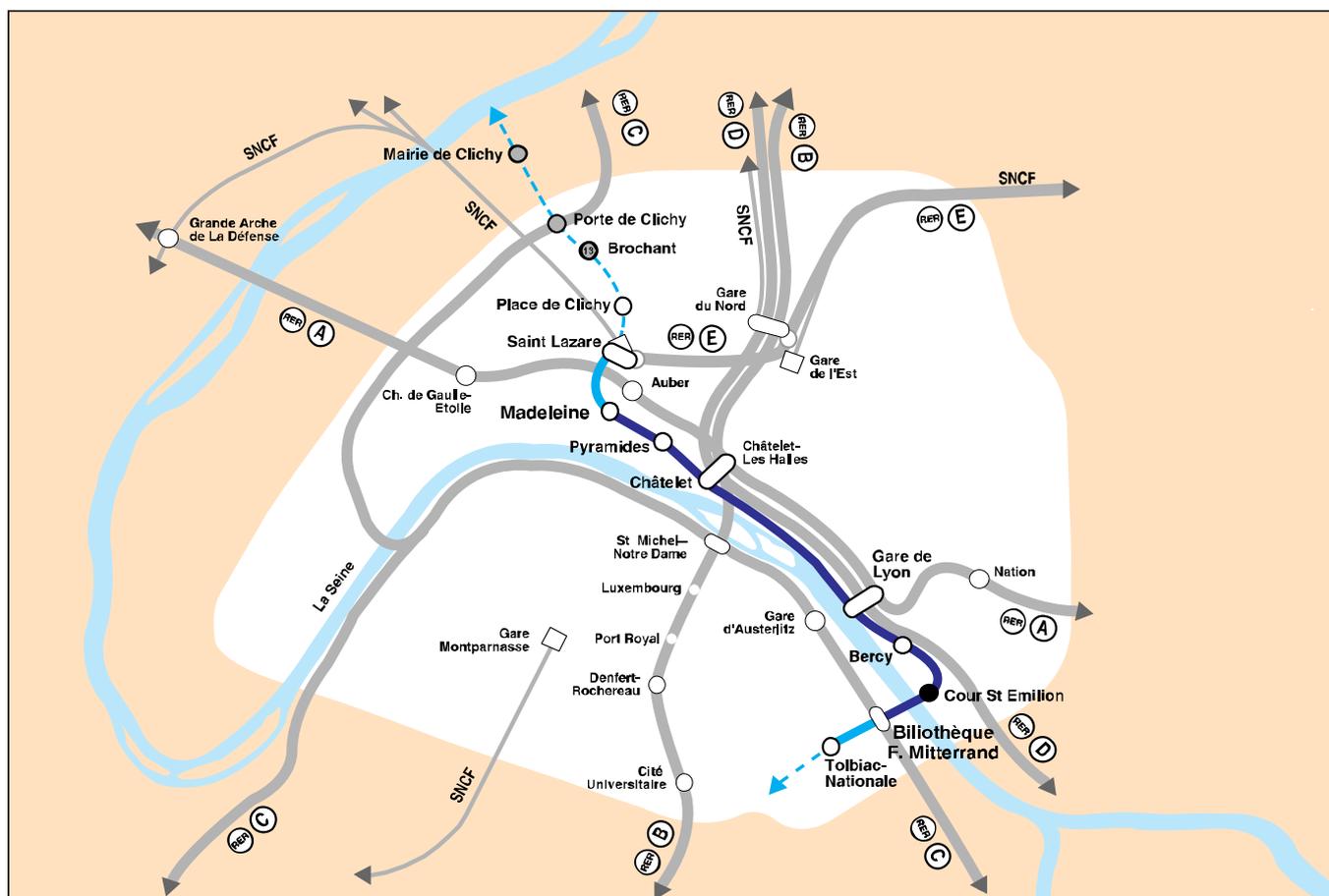
- trafic observé : 170 000 voyageurs/jour ; rôle fort des nouvelles stations du 12^e arrondissement Bercy et Cour Saint-Émilion.

Coûts et financement de la première phase de METEOR

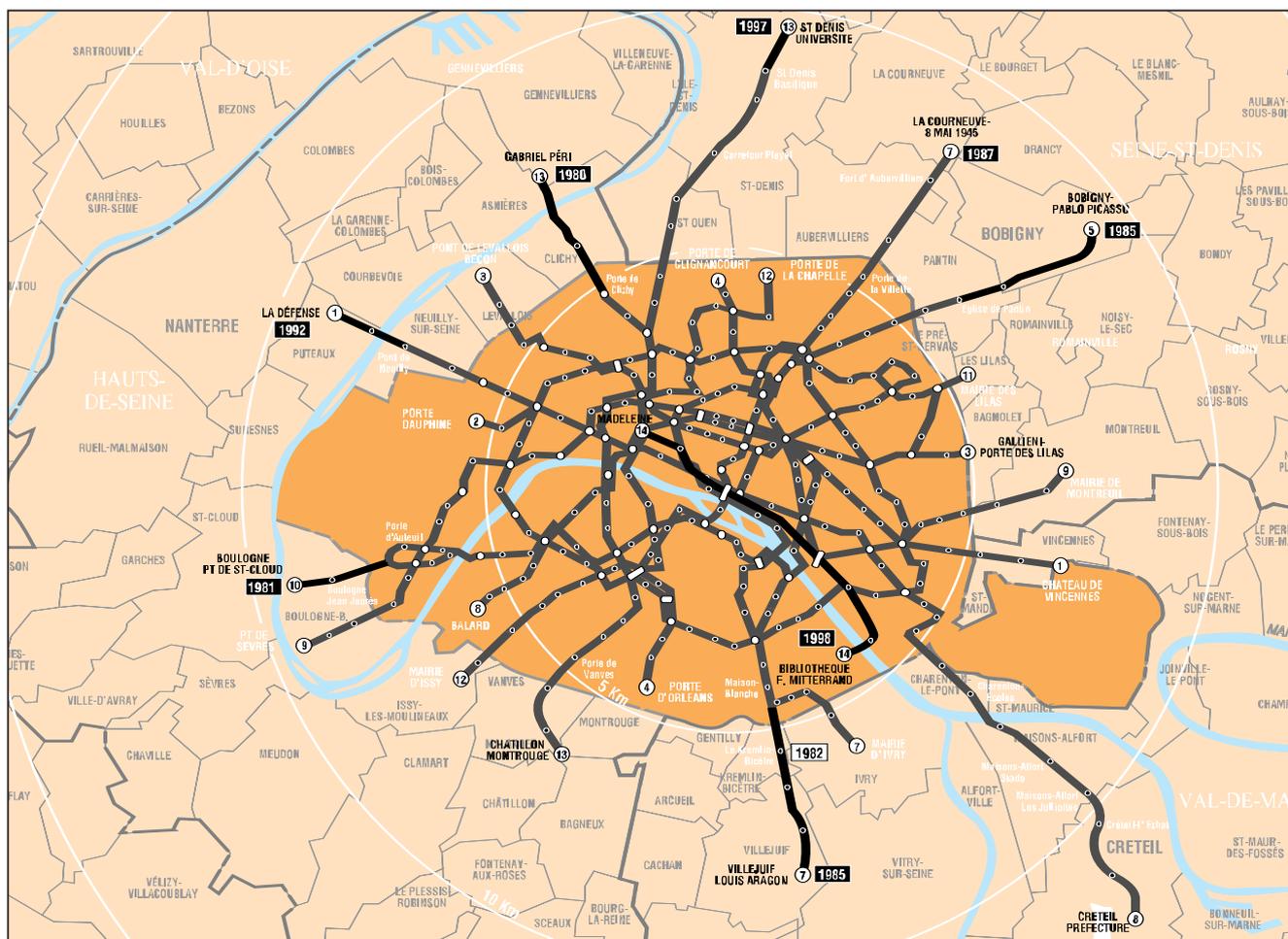
Le montant des investissements a atteint 940 millions d'euros soit 114 millions du km, financés dans le cadre de trois contrats de plan successifs, à 40 % par la région Île-de-France, 34 % par l'État, 18 % par la RATP et 8 % par la ville de Paris (hors matériel roulant payé par la RATP à l'aide de prêts bonifiés de la région).

Suite du projet (inscrite au 12^e contrat de plan État-Région) :

- prolongements de Madeleine à St-Lazare au nord (prévu en 2003) et de Bibliothèque aux Olympiades au sud, portant la ligne à 9,1 km et 9 stations avec des rames rallongées à 120 m, offrant une capacité de 940 voyageurs ; l'intervalle entre deux rames passe à 85 s à l'heure de pointe : la capacité du système est portée à 40 000 voyageurs par heure et sens ;
- à plus long terme, d'autres prolongements sont envisagés au nord comme au sud.



Île-de-France - La ligne 14 (projet METEOR)



Île-de-France - Lignes de métro et extensions réalisées

2. La planification des déplacements : schéma directeur et PDU

Deux documents de planification servent actuellement de cadre à la programmation des investissements : le schéma directeur régional Île-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et le plan de déplacements urbains (PDU) approuvé en 2000.

➔ Le schéma directeur (SDRIF)

Le SDRIF est un document de planification à long terme (vingt ans) élaboré en 1994 par l'État et approuvé par décret (cette responsabilité a été transférée à la région en 1995). Il définit les grandes orientations en matière d'urbanisation et d'infrastructures de transport.

L'établissement du document de 1994 a reposé sur l'hypothèse d'une croissance démographique de la région maîtrisée et économe en espace, permettant de préserver un équilibre entre milieu naturel et milieu urbain. Le développement du cadre urbain y est multipolaire et assure un bon équilibre entre habitat et emploi.

Le SDRIF prend aussi acte des grandes tendances démographiques (dépeuplement de Paris et développement de la grande couronne), de leurs conséquences sur la mobilité (2/3 des déplacements se font de banlieue à banlieue) et de l'inadaptation de l'offre de transports collectifs pour répondre à cette demande.

Il prévoit donc d'offrir un réseau de transport collectif performant permettant de mieux irriguer le territoire régional en privilégiant la desserte de ces pôles de développement et de faire face à l'augmentation de la demande globale de transports en particulier aux besoins d'échanges en très forte expansion en périphérie de l'agglomération.

Le SDRIF propose donc un développement important des réseaux, particulièrement en rocade : poursuite d'EOLE, réseau ferré régional de rocade, maillage du métro en petite couronne avec une rocade de transport collectif en site propre à environ 2 km du périphérique. Il insiste aussi sur l'amélioration du réseau existant. Il met l'accent sur la qualité de service et la qualité environnementale des aménagements de transport.

➔ Le plan de déplacements urbains (PDU)

Le PDU, composante forte de la loi sur l'air de 1996 (dite LAURE), vise à favoriser le développement durable de la région Île-de-France. Il a été approuvé en 2000 : il définit, à cinq ans, les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement, en compatibilité avec le SDRIF.

Les objectifs concrets du PDU Île-de-France sont :

- la diminution du trafic automobile de 3 % en véhicules-km (5 % à l'intérieur de Paris et de la petite couronne, 2 % en grande couronne et entre petite et grande couronne) ;
- l'augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs ;
- l'augmentation de 10 % de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 km ;
- le doublement du nombre de déplacements à vélo ;
- une augmentation de 3 % de la part de tonnage des marchandises acheminées par le fer et la voie d'eau.

Par ailleurs, le PDU a raisonné à infrastructures inchangées : les investissements en résultant concernent donc seulement l'exploitation des réseaux existants et l'amélioration de la qualité de service.

La stratégie centrale est de gommer les différences dans les temps de déplacements selon les modes utilisés, en améliorant notamment les conditions de circulation des modes alternatifs à la voiture et les échanges entre les modes. Elle repose sur une hiérarchisation des réseaux de voirie et de transport collectif :

- réseau «magistral» composé des lignes ferroviaires : RER, métro et tramway ;
- réseau principal autobus-autocars répondant aux déplacements de moyenne distance, caractérisé par des lignes performantes et des pôles d'échanges bien structurés, appelé aussi «Mobilien» ;
- réseau de dessertes locales complétant le maillage.

Les lignes du réseau principal, inscrites dans Paris et la zone agglomérée dense, vont faire l'objet d'un traitement complet en termes de vitesse, de régularité, de fréquence aux heures de pointe et aux heures creuses, d'amplitude de service, d'information en temps réel, d'accessibilité, de sécurité et de confort. Des comités d'axe sont mis en place pour définir les aménagements de voirie et les mesures sur le stationnement, nécessaires pour répondre à ces objectifs d'offre.

Les actions portent également sur d'autres composantes de la qualité de service : accessibilité aux personnes à mobilité réduite, amélioration du confort, accueil dans les pôles

d'échanges. Des comités de pôle, structures locales de réflexion et de concertation, sont en cours de mise en place.

3. Le contrat de plan et les projets phares

Le contrat de plan État-Région 2000-2006 (12e CPER), signé en mai 2000, s'inscrit dans le cadre général des orientations du SDRIF et prend en compte les propositions à cinq ans inscrites dans le PDU. Il traduit, dans la programmation des investissements, une forte priorité en faveur des transports collectifs puisque le volet d'investissements en infrastructures de transports collectifs représente plus des deux tiers des crédits consacrés aux infrastructures de transport.

L'ensemble des opérations de transports collectifs programmées au 12e CPER s'élève à 3,96 milliards d'euros, dont 508 millions d'euros de participation des collectivités locales non signataires du contrat de plan, soit environ 15 % du coût des infrastructures.

Les actions sont réparties en deux volets : un volet qualité de service pour 0,60 milliard d'euros et un volet infrastructures de transports collectifs pour 3,36 milliards d'euros.

Le volet qualité de service regroupe les actions contenues dans le PDU pour les réseaux d'autobus et d'autocars et pour les pôles d'échanges, ainsi que des actions de rénovation des gares et du matériel roulant de la SNCF (avec amélioration de l'accessibilité).

Le volet infrastructures comprend principalement l'extension des réseaux de transport en site propre, en donnant la priorité aux rocades. La rocade de tramway de proche couronne («Grand Tram») et les tangentielles ferrées en grande couronne seront complétées par des opérations de maillage des réseaux assurant également la desserte de pôles d'emplois : elles seront majoritairement réalisées en surface contribuant ainsi à la requalification des espaces urbains. Cinq lignes de métro seront également prolongées, dont quatre vers la première couronne. Enfin, plusieurs pôles d'échanges seront réaménagés et trois nouveaux pôles créés pour renforcer l'intermodalité.

À noter que pour certaines opérations d'infrastructures, la programmation ne concerne que les études détaillées, mais, dans la plupart des cas, elle concerne aussi leur réalisation, un phasage pouvant être prévu : le bouclage des deux grands projets de rocade «Grand Tram» et «Tangentielles ferrées» n'est, en effet, envisagé que vers 2015.

Tous les projets ne peuvent être présentés dans ce document.

Contrat de plan État-Région Île-de-France 2000-2006 : répartition des financements		
	Financement CPER	Répartition des investissements entre les actions
Qualité de service 600 millions d'euros	État 26 % Région 74 %	Mise en place du réseau principal du PDU (51 %)
		Qualité de service PDU (15 %)
		Rénovation du matériel roulant (33 %)
Infrastructures TC 2 480 millions d'euros *	État 30 % Région 58 % Autres collectivités locales 12 %	Rocade tramway de première couronne (12 %)
		Tangentielles ferrées (26 %)
		Maillage du réseau tramway (30 %)
		Desserte des pôles (19 %)
		Prolongement des lignes de métro (3 %)
		Grands pôles intermodaux (6 %)
		Liaisons interrégionales (4 %)

* Les engagements financiers de l'État et de la région, au moment de la signature du CPER, ne couvraient pas la totalité du coût des opérations programmées (2,85 milliards d'une part et 3,36 de l'autre). Le bilan intermédiaire d'exécution du CPER en 2003 permettra de préciser la liste des opérations à réaliser ou à reporter.