

NOTE DE 4 PAGES

ATELIER PARISIEN D'URBANISME — 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL : 01 42 71 28 14 - FAX : 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

LES TRANSPORTS EN COMMUN EN ÎLE-DE-FRANCE, une grande cause régionale

Il est indispensable de développer des transports en commun performants pour faire diminuer la pollution et favoriser les déplacements dans le centre de l'agglomération parisienne

La réduction des émissions de polluants d'origine automobile est une nécessité impérieuse de santé publique, reconnue par les engagements internationaux pris par l'État français.

Pour parvenir à cette réduction, il est établi aujourd'hui qu'il ne suffira pas de miser sur l'évolution technologique, qui devrait conduire à une baisse des rejets atmosphériques par véhicule. Pour éviter que ce progrès ne soit annulé par l'augmentation du trafic routier, l'objectif doit être réaffirmé de parvenir à sa réduction, en particulier dans le centre de l'agglomération. Cette réduction ne peut être possible que grâce au transfert de la voiture vers d'autres modes de transports moins polluants, en premier lieu vers les transports en commun.

Des progrès considérables devront être réalisés en Île de France. Car hormis Paris qui est globalement bien desservi, presque toute la métropole, et en particulier la zone dense (départements 92, 93 94), connaît un important niveau de sous-équipement. Un très grand nombre de Franciliens n'ont souvent d'autres choix pour se déplacer que d'utiliser la voiture particulière avec ses très fortes nuisances (bruits, pollution et accidents, etc.).

Rendre toutes ses performances au RER

A sa création, le RER devait être un « Réseau Express Régional », un « super métro » à l'échelle régionale, avec une desserte omnibus ou quasi omnibus à haute fréquence. La ligne A, pour sa partie exploitée par la RATP, a été conçue suivant ces principes : un train toutes les 2 à 3 minutes en heure de pointe, toutes les 10 minutes en heure creuse, avec une amplitude de fonctionnement calquée sur celle du métro.

Aujourd'hui, d'abord et sans doute avant la création de nouvelles lignes, un alignement de l'exploitation des lignes existantes sur le principe du RER A est indispensable, avec la mise en place de

dessertes quasi-omnibus de haute capacité et à haute fréquence en zone dense. Par ailleurs, la grande couronne doit pouvoir disposer de liaisons rapides et efficaces avec Paris, avec dessertes de pôles intermédiaires en petite couronne. Les gares RER de Paris et de la petite couronne pourront ainsi devenir des pôles intermodaux, disposant de correspondances facilitées avec les autres modes de transport public.

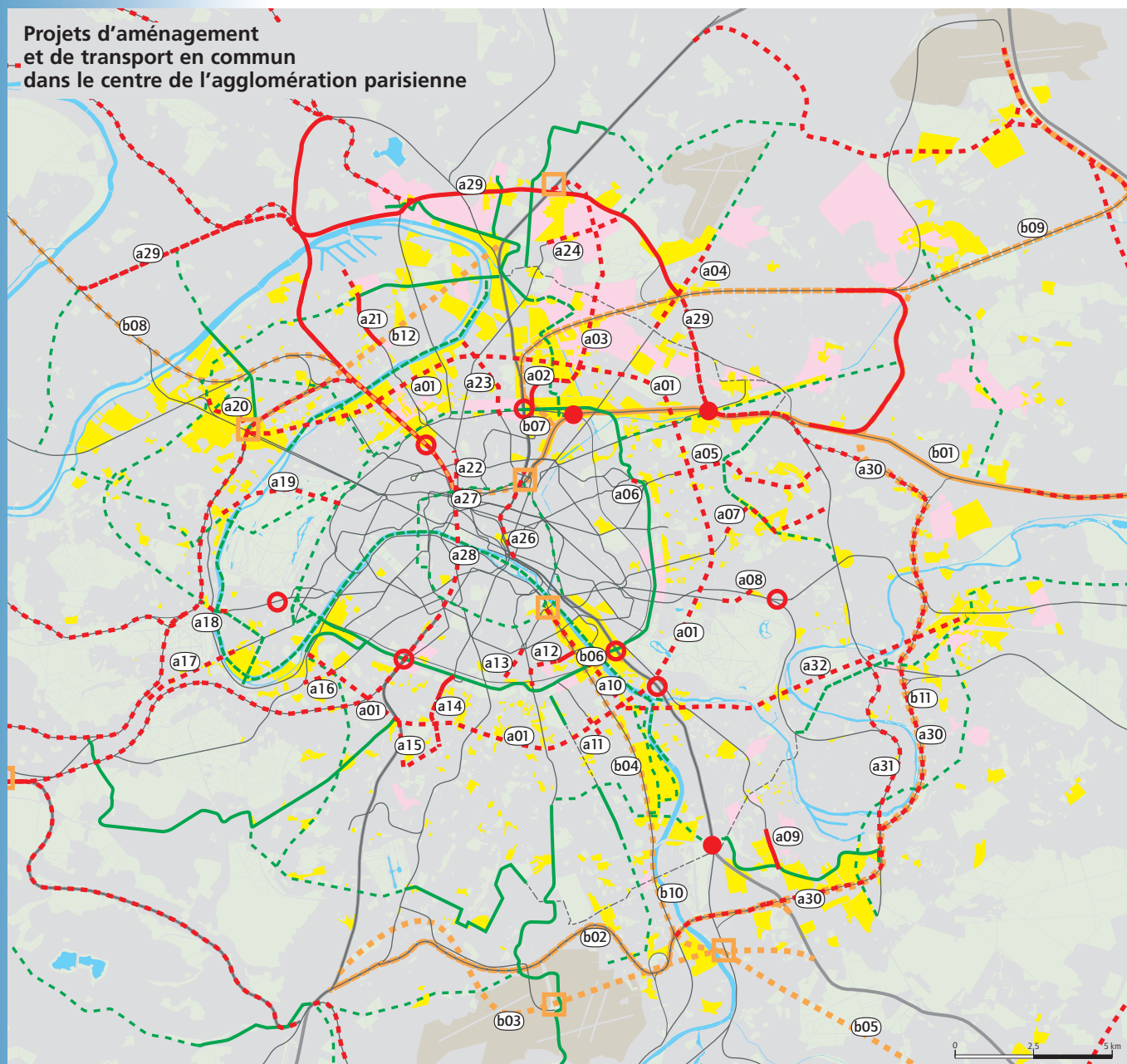
Un million d'emplois et de nombreuses communes mal desservies par les transports en commun

Depuis une dizaine d'années, la zone dense a vu la création de nouveaux pôles de développement comme à Issy-les-Moulineaux ou à Saint-Denis. Ce développement économique permet d'augmenter les emplois et la compétitivité de l'agglomération parisienne, en multipliant les complémentarités entre les territoires.



La réduction de la pollution, un enjeu majeur de santé publique.

Projets d'aménagement et de transport en commun dans le centre de l'agglomération parisienne



- Réseau banlieue, métro et RER :**
 - existants
 - projets programmés
 - - - projets à l'étude
 - · · projets souhaités
- Tramways, bus en site propre et navettes fluviales :**
 - existants
 - projets programmés
 - - - projets à l'étude
 - · · projets souhaités
- TGV et accès aux aéroports :**
 - existants
 - projets programmés
 - - - projets à l'étude
 - · · projets souhaités
- Réseau ferré sans liaison voyageur
- Projets de nouvelles gares :**
(cf. listes : TGV b13, métro et RER a25)
 - TGV
 - Métro et RER, - projets à l'étude - projets souhaités
- Mutation sur la petite couronne (Nov. 2004)**
 - Secteurs et opérations d'aménagement
 - CPV - ORU - GPRU

Nota : Tout les traits en pointillés sont des exemples de tracés.

Mais le développement des transports en commun n'a guère suivi. Dans la première couronne parisienne, un million d'emplois ne sont pas desservis par des transports en commun lourds à moins de 600 m.

Rattraper l'important retard pris par l'évolution du réseau lourd, métro et RER, en première couronne devient une impérieuse nécessité, pour que le développement actuel ne se poursuive pas avec une augmentation de la circulation automobile. Les succès des tramways T1 et T2 auprès des usagers démontrent à quel point les lignes structurantes de rocade deviennent indispensables. Les densités d'habitation dans les communes autour de Paris connaissent des niveaux supérieurs à celles de villes comme Bordeaux, Strasbourg ou Rennes, mais aussi... Madrid, où là, pourtant, sont réalisés, des tramways ou des métros.

Un métro en rocade

Le SDRIF de 1994 prévoyait la réalisation d'un métro en rocade de Paris, de 2 à 5 km au-delà de ses limites. C'est un projet d'une très grande importance pour Paris comme pour les communes directement concernées. Il reste complètement d'actualité. Il permettra à la fois de réduire l'usage de la voiture, d'améliorer la desserte des quartiers les plus enclavés, mais aussi d'alléger le réseau de transports en commun qui est centré sur Paris.

Pour la mise en œuvre de ce grand projet – ce « péri-phérique en commun » du XXI^e siècle – certains tronçons apparaissent plus urgents : là où la densité urbaine est la plus importante, et où la réalisation d'un tramway est compromise par l'étroitesse de la voirie, tandis que le RER existant ne permet pas les déplacements en rocade. A cet égard, on peut citer l'arc Saint-Denis – Saint-Ouen

Liste non exhaustive des projets de transports en commun dans le centre de la région Ile-de-France

Réseau ferré rapide en zone dense	
a01	Rocade Métro Issy, Ivry, Aubervilliers, la Défense (SDRIF, RATP)
a02	Prolongement métro ligne 12 à Proudhon-Gardinoux (2010) puis Pont de Stains (CIACT), et Mairie d'Aubervilliers (SDRIF, CPER et PADD)
a03	Prolongement métro ligne 12 au Parc de la Courneuve puis Stains (RATP)
a04	Prolongement métro ligne 7 au Bourget (SDRIF, RATP)
a05	Prolongement métro ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (SDRIF, RATP)
a06	Raccordement lignes 3 bis et 7 bis (PADD, RATP)
a07	Prolongement métro ligne 9 à Montreuil mur à pêche (SDRIF), puis Rosny-sous-Bois (RATP)
a08	Prolongement métro ligne 1 à carrefour des Rigollets
a09	Prolongement métro ligne 8 à Créteil Parc des Sports (2008)
a10	Prolongement métro ligne 10 (PADD) à Masséna (RATP) puis place Gambetta
a11	Prolongement métro ligne 7 à Hôpital Charles-Foix
a12	Prolongement métro ligne 14 à Olympiades (2007), puis à Maison Blanche (SDRIF), et porte d'Italie (SDRIF, RATP)
a13	Prolongement métro ligne 5 à Place de Rungis (PADD)
a14	Prolongement métro ligne 4 à Mairie de Montrouge (2010) puis à Bagneux (SDRIF, CPER, PADD, CIACT), et Bagneux-Rosenberg (RATP)
a15	Prolongement métro ligne 13 à Bagneux-Rosenberg (RATP)
a16	Prolongement métro ligne 12 à Issy RER (RATP)
a17	Prolongement ligne 9 à Sèvres (RATP)
a18	Prolongement ligne 10 à Saint-Cloud (RATP)
a19	Prolongement ligne 2 à Suresnes (RATP)
a20	Prolongement métro ligne 1 à Nanterre (SDRIF, RATP)
a21	Prolongement métro ligne 13 à Asnières-Gennevilliers (2008) puis à Port de Gennevilliers (SDRIF, RATP)
a22	Doublement ligne 13 entre la Fourche et Gare-Saint-Lazare (SDRIF, PADD, RATP)
a23	Prolongement ligne 4 à Mairie de Saint-Ouen, puis les Docks (RATP) ou carrefour Pleyel
a24	prolongement ligne 13 à Stains (SDRIF), puis Stains Grande Ceinture (RATP)
a25	Nouvelles gares RER et métro en zone dense; Évangile (RFF, CPER et PADD), Chapelle, Bercy, Pont-Cardinet, Pompadour (2008), Bobigny-La-Folie, Fontenay-sous-Bois, Charenton, Porte de Vanves, Schumann
a26	Doublement du tunnel Halles, Gare du Nord (SNCF)
a27	RER E Raccord Hausmann, faisceau Saint-Lazare (SDRIF, SNCF et PADD)
a28	RER F Montparnasse, Haussmann-Saint-Lazare (SDRIF, SNCF et PADD)
a29	Tangentielle Nord Épinay, Le Bourget (2012) puis Noisy-le-Sec, Sartrouville (CPER, SNCF, RFF, RATP)
a30	Tangentielle Est Noisy-le-Sec, Brie-sur-Marne, Choisy-le-Roi (SDRIF, SNCF)
a31	Prolongement RER E à Sucy-en-Brie (SDRIF)
a32	Metro Austerlitz, Noisy-le-Grand (SDRIF, RATP)
TGV et accès aux aéroports	
b01	TGV Est (2007)
b02	Massy Valenton: augmentation de capacité (2008)
b03	Interconnexions sud (SNCF)
b04	Aménagement TGV vers Paris-Austerlitz (SDRIF, SNCF)
b05	Doublement LGV sud est (SNCF)
b06	Virgule Paris-Lyon, Paris-Austerlitz (SNCF)
b07	Virgule Paris-Nord, Paris-Est (SNCF)
b08	ELEONORE à Saint-Lazare (SDRIF, CPER, CIACT) et Roissy (SNCF, RFF)
b09	CDG Express (SNCF, RFF, CIACT)
b10	Orly Express (SNCF)
b11	Liaison Express Orly, Roissy par grande ceinture Est (SDRIF)
b12	Nouvelle ligne TGV La Défense, réseau Nord (SDRIF)
b13	Développement et nouveaux points d'accès au réseau TGV: Villeneuve-Saint-George, Versailles Chantiers, Orly, Stains, Conflans-fin-d'Oise, Evry, Mantes-la-Jolie, la Défense (SDRIF)

N.B. : figurent entre parenthèses pour les projets engagés les dates prévues de mise en service et pour les autres les documents de référence.

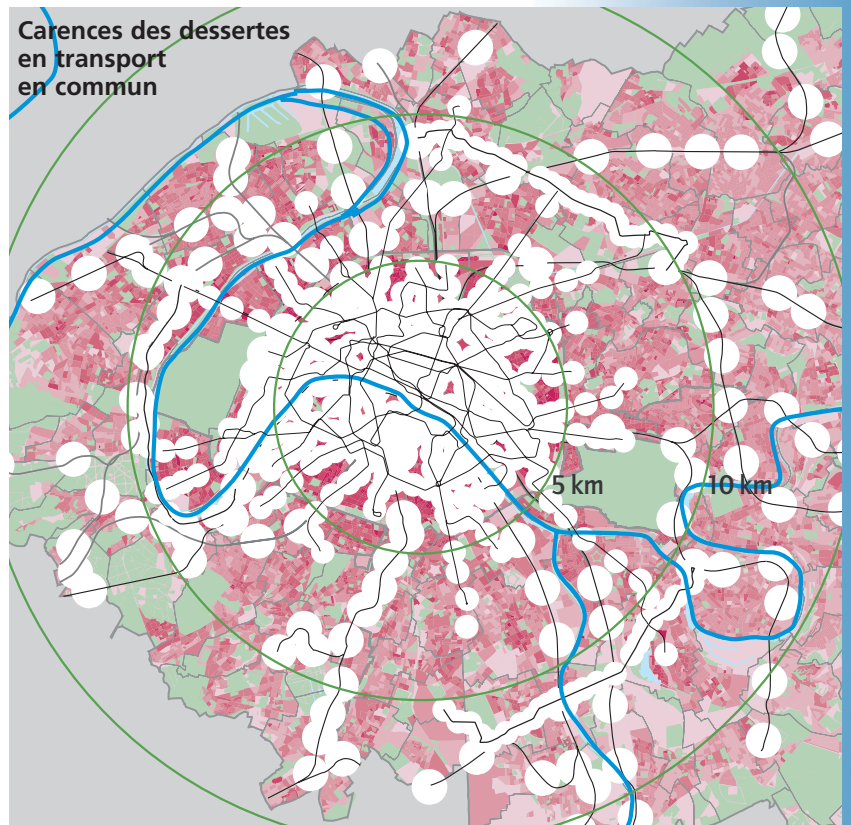
Sources : Contributions de la SNCF et de la RATP à la révision du SDRIF, RFF, SDRIF 94, CPER, CIACT oct 05, PADD Paris, DDE(s), Conseils généraux, entretiens

– La Défense, compte tenu des projets urbains prévus ; et selon la RATP, il pourra également constituer en partie une réponse à la situation de saturation de la ligne de métro n° 13. Mais aussi, l'arc Créteil – Villejuif – Bagneux – Boulogne (Île Seguin) qui permettra de créer un maillage au sud de Paris, au-delà du tramway des Maréchaux.

Prolonger les lignes de métro existantes et mailler le territoire

Le maillage du réseau passe aussi par la poursuite du prolongement de lignes du métro jusqu'aux lignes de rocade. Peuvent être citées à ce titre parmi les opérations indispensables, outre les projets engagés : le prolongement vers le nord de la ligne 4; de la ligne 11 jusqu'au RER E, ainsi que, en fonction de l'avancement des projets sur le secteur Seine Amont, celui de la ligne 10 au-delà de la gare d'Austerlitz jusqu'à Ivry-sur-Seine...

Au delà de l'extension du réseau lourd, le programme déjà entamé de maillage par des bus en site propre et des tramways, devra être poursuivi, notamment sur les axes où la redistribution de l'espace public et la requalification urbaine constituent des enjeux forts. Le réseau de bus est en effet un élément très important de desserte des territoires en complétant le réseau lourd et en apportant une alternative pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite. Il est souvent pour ces personnes le moyen principal de déplacement et d'accès à la Ville. Les prolongements de lignes de bus entre Paris et la Couronne, une amplitude de fonctionnement plus grande et plus homogène des bus, sont des vecteurs de mobilité essentiels pour les usagers.



Zone de desserte

- 400 m : métro et tramway
- 600 m : RER et Transilien

Fond de plan : densité cumulée de population et d'emplois salariés

Les îlots de moins de 10 habitants + salariés, ainsi que les principaux espaces verts apparaissent en gris.

Sur cette carte figurent en blanc les quartiers où chaque adresse dispose d'un transport en commun à moins de 400 m pour le métro et 600 m pour les RER et Transilien. En rouge les zones non desservies. Cette carte montre le déséquilibre qui existe entre Paris et le reste du centre de l'agglomération. À Paris 5 % des emplois ne sont pas desservis. En proche banlieue, la proportion d'emploi non desservi atteint 55 %, soit 1 million d'emploi. (Cf. données partielles de l'ERE 2000).

© Francis Beauricre – Apur

Compléter les « chaînons manquants » dans Paris

Le territoire parisien est couvert par un réseau de transports en commun, lourds, de bonne qualité, mais certains quartiers ne bénéficient pas d'une desserte suffisante. C'est particulièrement le cas pour les quartiers situés à la périphérie de Paris.

Dans un premier temps, la poursuite du tramway des Maréchaux représente un réel enjeu pour la couronne parisienne en terme de redistribution de l'espace public et de desserte locale. Mais surtout, ce bouclage apparaît comme un élément clé pour la mise en cohérence du futur réseau de transport en commun à l'échelle de Paris et de la Petite Couronne. Il permettra la multiplication des nœuds de correspondance. Il faut également évoquer, par exemple, le prolongement de la ligne 5 vers la place de Rungis, compte tenu des projets urbains du secteur; la poursuite du programme Météor vers la fourche d'une part et Maison Blanche d'autre part; enfin, le prolongement de la ligne 10 vers le sud est. Ces opérations viendront nettement améliorer les liaisons entre Paris et des secteurs en mutation.

Dans ce sens, il est aussi prioritaire d'associer l'essor de la couronne parisienne à la réalisation de nouvelles gares sur des lignes existantes notamment Évangile, Pont Cardinet, voire Bercy et Porte de la Chapelle.

Renforcer le rôle des gares

D'ici 2020, la SNCF et RFF estiment que le nombre de voyageurs TGV aura augmenté de 60 %, ce qui nécessitera 40 % de sillons supplémentaires. Or, les 3 grandes gares TGV actuelles, de Lyon, de Montparnasse et du Nord, arrivent à saturation. Il convient de prévoir les éventuels travaux nécessaires au traitement de l'augmentation attendue du trafic et d'améliorer l'accessibilité TC et modes doux de ces gares. La Gare de l'Est va par ailleurs connaître un grand développement avec l'arrivée du TGV.

Par ailleurs, afin d'améliorer l'accès à ce réseau pour l'ensemble des franciliens et d'éviter un inutile transit par Paris, le SDRIF pourrait permettre l'émergence de nouvelles gares TGV en Île-de-France, pouvant créer à terme une rocade de gares grandes lignes.

Améliorer la qualité de service des transports en commun

Enfin, les reports modaux en faveur des transports en commun ou des modes doux sont très fortement conditionnés par la qualité de service offerte. Qui n'a pas hésité à la perspective de prendre un autobus aux horaires capricieux, ou un métro bondé? Les transports en commun doivent être rendus plus réguliers, plus confortables, plus sûrs, plus accessibles, mieux adaptés aux horaires et conditions de vie.

Ces objectifs – auxquels il faut ajouter les questions de tarification des déplacements qui créent des injustices réelles entre les habitants des communes – sont partagés par toutes les communes de l'agglomération parisienne. Il convient aujourd'hui et en particulier dans le futur schéma régional qu'il y ait un accord solide sur les moyens financiers à engager pour les atteindre. ■



Le métro transporte chaque jour 5 millions de voyageurs

L'APUR est une association entre la Ville de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, régie par la loi de 1901. Président du conseil d'administration: Jean-Pierre Caffet, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture.

Directeur de la publication: Jean-Baptiste Vaquin. Étude, rédaction et conception: Jean-Baptiste Vaquin, Florent Turck, Cécile Diguët, Patricia Pelloux avec le concours de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, Philippe Cauvin, Nicolas Roy; de la Direction de la Décentralisation et relations avec les Associations, les Territoires et les Citoyens, Bernard Landau, Muriel Tumeloro, Brice Bordas et de Stéphane Lecler.

Contact et vente: APUR/Communication/Service diffusion. 17, boulevard Morland 75004 Paris. Téléphone: 01 42 71 28 14. Prix: 2 €