

## ENSEIGNEMENTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU VOLET « TRANSPORT » DU SDRIF

Le SDRIF de 1994 avait en matière de transports deux objectifs majeurs :

- concevoir des réseaux de transports adaptés aux priorités de l'aménagement régional en prenant en compte les évolutions prévisibles de la demande de déplacements et en recherchant la complémentarité entre transports individuels et transports collectifs ;
- permettre la réservation d'emprises afin de préserver la possibilité de réaliser des infrastructures de transport à plus ou moins long terme, y compris au delà de l'horizon de 2015.

Du point de vue de la préservation de la possibilité de faire, le SDRIF de 1994 a globalement été respecté. En effet, malgré les oppositions à certaines infrastructures projetées, les moyens d'aboutir à des documents d'urbanisme locaux compatibles ont été mis en œuvre. Dans le même temps, les chartes des parcs naturels régionaux ou les classements de massifs forestiers postérieurs à l'approbation du SDRIF ont tenu compte des principes du SDRIF de 1994. Enfin, en matière de tracés d'infrastructures, la souplesse de l'avertissement situé en tête du SDRIF précisant que le principe de liaison prime sur le tracé a été mis en pratique à plusieurs reprises (Francilienne à l'est de Roissy, tangentielle Est, tramway des Maréchaux par exemple).

Il en va différemment de la réalisation concrète des projets. A l'inverse d'un document de programmation, le SDRIF n'impose pas de rythme de financement des infrastructures inscrites : il régule l'ouverture à l'urbanisation mais se contente d'autoriser, sans pouvoir l'obliger, la réalisation des infrastructures de desserte. C'est donc le

bilan des contrats successifs entre l'Etat et la Région qui permet de faire le point de l'état de mise en œuvre à mi-parcours des projets inscrits au Schéma Directeur. Début 2000, c'est à dire avant réalisation des investissements inscrits au Contrat Etat - Région 2000-2006, le montant d'investissement des projets restant à réaliser s'élevait à environ 50 milliards d'euros (20 pour les routes et 30 pour les transports collectifs) soit entre 2 et 3 milliards d'euros par an d'investissement. Les rythmes actuels de financement s'avèrent très largement inférieurs (d'un facteur allant de 2 à 3) à ce niveau. « De manière à alléger l'effort public d'investissement », le SDRIF de 1994 envisageait de recourir au péage pour financer « une grande partie des infrastructures routières nouvelles ». Aujourd'hui cette introduction du péage en Île-de-France a été très limitée : seule A14 est réalisée et le tunnel est d'A86-ouest le sera à l'horizon 2010.

La contrainte financière n'explique cependant pas tous les retards pris dans la mise en œuvre des projets du SDRIF de 1994. L'évolution des orientations en matière de politique de transports, traduite dans le dispositif législatif par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, ont conduit à repenser l'équilibre entre les différents modes de transport et la nature des projets à l'intérieur d'un mode.

C'est l'explicitation de ces évolutions et la mise à jour des questions restant en suspens que visent les deux volets de cette fiche, axés chacun sur un mode en particulier, les transports collectifs et les routes.