

LES ENSEIGNEMENTS DE LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF DE 1994 - LE VOLET TRANSPORTS COLLECTIFS

Le SDRIF de 1994 a proposé un programme ambitieux de développement des infrastructures de transports collectifs s'articulant autour de trois principes majeurs :

- Investir vite et fort afin de faire face à la situation de congestion projetée des réseaux et à la croissance des déplacements banlieue - banlieue ;
- Accompagner le développement urbain prévu par le volet aménagement et en particulier favoriser l'objectif de polycentrisme de la région ;
- Constituer un réseau de transports collectifs maillé et hiérarchisé à la mesure des besoins de déplacements de la banlieue.

La mise en œuvre du SDRIF : les principaux freins

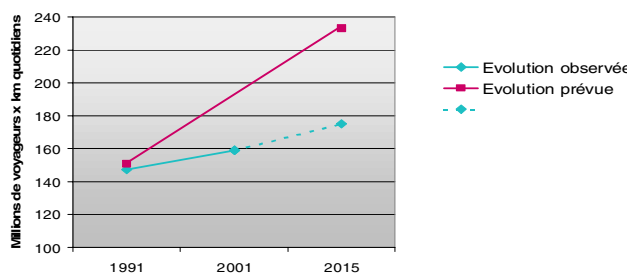
La mise en œuvre du SDRIF dans son volet transports collectifs s'est heurtée à plusieurs obstacles :

- l'absence d'études techniques préalables suffisamment précises ;
- le manque de concertation, pourtant essentielle à la réalisation des projets de transports collectifs ;
- les difficultés de programmation financière
- la non croissance des trafics ;

En matière de transports collectifs, le SDRIF de 1994 est un document de référence qui fixe les relations à desservir, propose un mode de transport et permet de réserver des tracés dans les documents d'urbanisme. **Pour passer des orientations qui y sont inscrites aux projets, de nombreuses études ont été menées par le STIF afin de préciser le tracé et l'emplacement des stations, le mode d'exploitation pertinent et l'articulation entre différents projets d'un même secteur.** Cependant, certains projets n'avaient pu faire l'objet d'études techniques préalables à leur inscription au CPER.

Le retard pris dans la mise en œuvre du SDRIF de 1994 s'explique en majeure partie par le fait que les crédits d'investissement disponibles dans les années 90 ont été consacrés pour l'essentiel à la réalisation du RER E et de la ligne 14 du métro qui avaient été décidés avant l'approbation du SDRIF. **La mise en œuvre du SDRIF n'a donc pu commencer qu'avec le Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 mais dans un contexte de décision bien différent en 2000 qu'en 1994** du point de vue légal (Loi sur l'Air, loi SRU) ou du point de vue financier (expérience difficile des financements d'Eole et Meteor).

Les projets programmés sont ainsi révélateurs de l'évolution des enjeux depuis 1994. Cette évolution est notamment liée au fait que la congestion attendue ne s'est pas produite. Le SDRIF prévoyait l'augmentation des voyageurs x km quotidiens de 150 à 233 millions entre 1990 et 2015. La tendance observée entre 1991 et 2001 si elle se poursuit conduirait à 175 millions de voyageurs x km en 2015



source EGT et prolongation de tendance

Au-delà de ces constats généraux, quel est aujourd'hui le bilan de la mise en œuvre du SDRIF de 1994 ? L'approche retenue ci-après repose sur les différentes actions identifiées par le SDRIF de 1994, classées selon une hiérarchisation des modes de transports collectifs.

Améliorer les radiales ferrées à grand gabarit : de la notion de capacité à celle de fiabilité

L'objectif affiché par le SDRIF de 1994 d'améliorer les radiales ferrées était un objectif d'augmentation de capacité des infrastructures pour satisfaire, dans de meilleures conditions que celles qui existaient alors, la demande de déplacements et faire face à la croissance des trafics.

La seule augmentation de capacité inscrite au SDRIF qui a été engagée est le projet Ermont Saint Lazare.

Pour les autres projets, il est apparu très vite que ces opérations, qui reposaient en grande partie sur la création de nouvelles voies ferrées, n'étaient pas toutes réalisables pour des raisons environnementales, sociales et financières. Par ailleurs, le trafic des radiales ferroviaires a commencé par décroître au début des années 90 pour retrouver seulement à la fin des années 90 son niveau initial (cf. fiche structure et performance des réseaux de transports collectifs).

Ces projets sont aujourd'hui remplacés par les démarches d'amélioration de la fiabilité, de la régularité et du cadencement des dessertes. Il s'agit plus de faciliter la gestion des incidents d'exploitation afin de minimiser les conséquences sur la clientèle que d'augmenter la capacité des lignes. Le projet RER B Nord + est un premier exemple, il va être suivi par des schémas directeurs des RER C et D.

Toutefois, la question de la saturation des infrastructures ferroviaires franciliennes devra être reposée à nouveau au vu des évolutions des différents trafics qu'elles supportent : dessertes Transilien, TER, TGV, Grandes Lignes et fret. (cf. Fiches saturation des lignes et gares).

Développer les services RER

En se fondant sur le succès des RER dans les années 80, le SDRIF de 1994 a proposé d'étendre le principe d'exploitation qui le caractérise par une desserte cadencée et un accès direct au centre de Paris en plusieurs points.

Les lignes de RER ont effectivement été considérablement développées :

- le RER A a été prolongé à Cergy Le Haut en 1994 ;
- le RER B à l'aérogare 2 de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle en 1994 ;
- le RER C a été prolongé à Pontoise en 2000 ;
- l'interconnexion du RER D a été réalisée en 1995 (tronçon Gare de Lyon - Châtelet) ainsi que son prolongement à Sénart et Melun ;
- le tronçon central du RER E a donné une nouvelle accessibilité dans Paris depuis la banlieue Est (Villiers-sur-Marne et Chelles en 1999 puis Tournan-en-Brie en 2003).

Il reste cependant de nombreux projets qui n'ont pas vu le jour comme le RER B à Dammartin-en-Goële, le RER E à l'Ouest ou le RER F (interconnexion des réseaux de banlieue de Paris Montparnasse et Paris Saint Lazare par la création d'un tunnel entre ces deux gares).

Par ailleurs, **les trafics observés sur ces lignes ces dernières années montrent le peu de déplacements traversant Paris et l'apparition d'un fort trafic de cabotage interne à la banlieue** (cf. fiche Structure et performance des réseaux de transports collectifs).

Aujourd'hui, la question posée est bien celle des schémas de desserte sur les lignes RER, c'est à dire du niveau d'offre selon les périodes de la journée, car la notion de cadencement de l'offre a souvent été perdue de vue. Il faudrait aussi s'interroger sur le domaine de pertinence d'un tel mode de transport capable d'écouler de très fortes charges (alors

que les trafics diminuent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de Paris) mais coûteux.

Réaliser des rocade et tangentielles ferrées à grand gabarit

Conçu comme un des éléments novateurs du SDRIF, **les tangentielles ferrées** avaient pour objectif de répondre aux carences de la structure extrêmement radiale du réseau ferré.

Il est à noter que le SDRIF ne prévoyait pas nécessairement leur réalisation à l'horizon 2015 mais les inscrivait dans une logique de prévoyance. Le SDRIF précisait ainsi que le trafic attendu à l'horizon 2015 resterait « modéré. Aussi, certaines de ces liaisons utiliseront-elles très largement des infrastructures existantes modernisées ».

Implicitement, le SDRIF indiquait donc, compte tenu de leur faible trafic, une mise en oeuvre rapide de ces liaisons n'était envisageable qu'à condition de les réaliser à moindre coût, ce qui semblait possible en réutilisant des infrastructures existantes.

LES ROCADES ET LES TANGENTIELLES FERREES A GRAND GABARIT

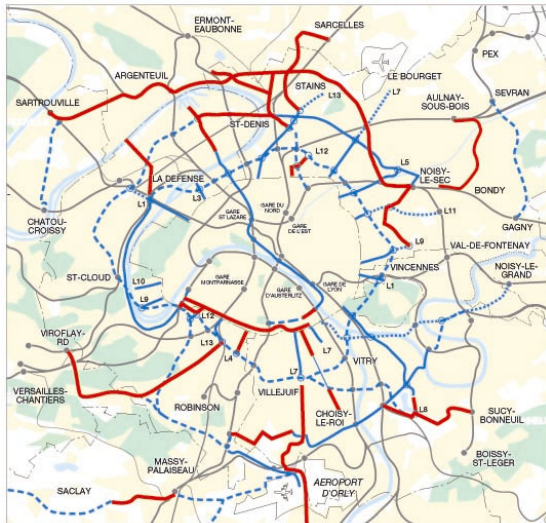


Les tangentielles Nord, Ouest et Sud sont inscrites au CPER 2000-2006, la tangentielle Est ne l'est pas. Cependant, les financements inscrits pour ces opérations sont très inférieurs aux dernières estimations de coûts des infrastructures nécessaires. Les dérives de coûts très importantes ont montré que les économies attendues de la réutilisation d'infrastructures existantes étaient difficiles à obtenir et ont ainsi conduit à revoir les projets en termes de mode d'exploitation et de linéaire à réaliser.

La Grande Ceinture Ouest (Noisy-le-Roi - Saint-Germain - Grande Ceinture) mise en service fin 2004 constitue un premier tronçon de la Tangentielle Ouest. Au vu de son trafic limité, il convient de s'interroger sur l'intérêt de réaliser des phasages financiers qui ne constituent pas des phases fonctionnelles de projet.

Plus profondément, il apparaît désormais nécessaire de s'interroger sur les besoins de déplacements en Grande Couronne et sur l'adéquation des projets de tangentiels avec la demande existante et future. (cf. fiche Les déplacements en banlieue).

L'évolution des projets de tangentiels inscrits au CPER conduit ainsi à passer d'un mode d'exploitation de type train à un type tram train éventuellement en voirie afin d'offrir une desserte au cœur des pôles urbains plutôt que des liaisons de pôle à pôle.



Projets du SDRIF en zone dense – En rouge, projets inscrits au CPER 2000-2006

Étendre le métro jusqu'à la rocade Orbitale

Pour la zone dense, le SDRIF de 1994 a fait preuve d'une forte ambition. Il s'agissait de développer un véritable réseau maillé de transports en commun en site propre comprenant :

- une rocade unique composée de sections nouvelles de métro automatique et du Tram Val de Seine, la rocade Orbitale ;
- des prolongements de lignes de métro ;
- d'antennes vers des pôles de développement.

Si la réalisation de la rocade Orbitale n'a pas été entamée, le développement des transports collectifs en zone dense a néanmoins constitué le volet le plus substantiel des deux derniers contrats de plan, si on le considère dans sa globalité. Plus précisément, on constate que, **sans avoir suivi le SDRIF à la lettre, les programmations financières successives ont bien répondu à l'objectif de développement des réseaux de transports collectifs en zone dense sans pour autant compromettre l'objectif complémentaire de maillage des réseaux.**

Parmi les projets de prolongements de métro qui figuraient au SDRIF de 1994, plusieurs ont déjà été réalisés :

- ligne 1 à Grande Arche ;
- ligne 13 à Saint Denis Université ;
- ligne 14 (Madeleine – Bibliothèque en 1997 puis prolongement à Saint Lazare en 2003).

D'autres, également prévus dans le SDRIF, sont programmés dans l'actuel Contrat de Plan, en totalité ou partiellement :

- ligne 4 à Montrouge ;
- ligne 8 à Créteil Parc des Sports ;
- ligne 12 à Aubervilliers ;
- ligne 14 à Olympiades.

Enfin, certains prolongements restent à faire en particulier en Seine Saint Denis (ligne 7 au Bourget, ligne 9 à Montreuil, ligne 11 à Rosny-sous-Bois).

Toutefois, la possibilité de réalisation d'Orbitale est préservée : le Grand Tram proposé comme alternative à la fin des années 90 n'est programmé que dans sa partie nord où il ne concurrence pas Orbitale (rocade de second niveau du SDRIF).

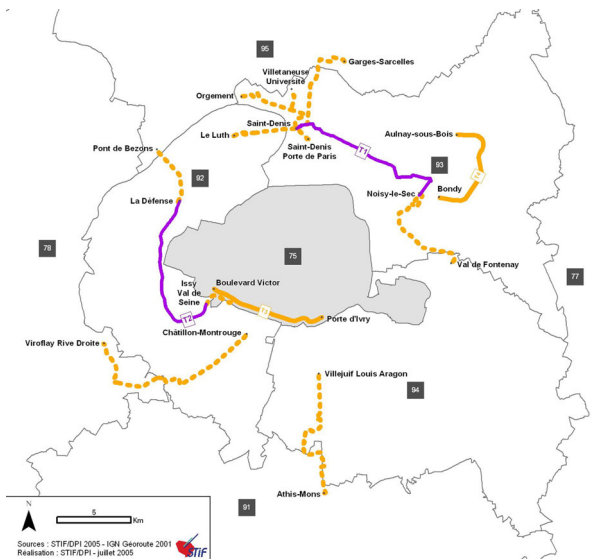
Le futur SDRIF devra préciser si le concept de métro en rocade en proche banlieue est toujours pertinent.

Développer un réseau complémentaire de transports collectifs en site propre

Le SDRIF a identifié de manière non limitative des projets de transports collectifs en site propre de surface, notamment la réalisation d'une rocade de proche / moyenne couronne qui devait constituer un niveau intermédiaire entre Orbitale et les Tangentiels. La ligne de tramway T1 Saint-Denis – Bobigny et le Trans Val de Marne constituent des tronçons de ce niveau de rocade.

Le prolongement du tramway T1 à Noisy-le-Sec (mis en service en 2003) est la continuité directe des réseaux réalisés dans les années 90.

Plusieurs projets de tramways ou de sites propres pour autobus inscrits au Contrat de Plan 2000-2006 doivent venir compléter l'existant.



*Projets de tramways inscrits au CPER 2000-2006
(violet : lignes existantes,
traits pleins : lignes en travaux)*

Il est à noter que certains de ces projets diffèrent de ce qui était inscrit au SDRIF :

- le tramway T3 est réalisé sur les Maréchaux et non en réutilisant la Petite Ceinture ;
- le tram-train T4 Aulnay – Bondy ne figurait pas au SDRIF ;
- la ligne Châtillon – Viroflay était inscrite en mode métro.

Par ailleurs, plusieurs de ces projets se sont heurtés à des difficultés de procédure ou à des difficultés d'insertion, non prévues au départ – qui ont conduit à des surcoûts et à retarder, parfois de manière importante, les décisions sur un tracé définitif.

Le constat peut être fait que, lorsque les emprises sont suffisamment larges – généralement supérieures à 24m – le consensus autour de solutions d'insertion pertinentes peut être relativement facile à trouver. En revanche, les projets présentant des sections où l'insertion est plus délicate (centres urbains denses, voiries étroites, ouvrages d'art) ont plus de difficultés à faire émerger le consensus nécessaire à l'aboutissement de la procédure menant à la déclaration d'utilité publique. **Il convient dans ces conditions de bien apprécier si le mode tramway est toujours adéquat pour donner à la proche couronne le complément de réseau qui lui est nécessaire.**

En moyenne et grande couronnes, le SDRIF ne prévoyait explicitement que peu de projets de site propre au sol faute de les avoir identifiés. Le CPER a retenu la réalisation de projets entre Evry et Sénart ainsi qu'entre Palaiseau et Massy.

Le tissu urbain plus lâche est cependant favorable à la réalisation de projets en surface qui peuvent être de natures très diverses (tram-train qui s'écarte de l'infrastructure ferroviaire, tramways classiques, bus à haut niveau de service).

Des études récentes ont identifié des projets qui n'étaient pas inscrits au SDRIF. D'autres liaisons seront certainement à envisager afin de répondre aux besoins de déplacements des bassins de vie de Grande Couronne.