



3270
23 - 1992

Paris, le 10 décembre 1992

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous adresser les actes du colloque sur "les transports en Ile-de-France" que le Comité Régional pour l'Information Economique et Sociale a organisé le mercredi 18 décembre 1991.

Vous souhaitant bonne réception de ce document, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de toute ma considération.

Arnaud de LEYSSAC

C. R. I. E. S.
de l'ILE-de-FRANCE

Actes du colloque

LES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

Mercredi 18 décembre 1991 à PARIS

Octobre 1992

C. R. I. E. S.
de l'ILE-de-FRANCE

Actes du colloque

LES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

Mercredi 18 décembre 1991 à PARIS

Octobre 1992

Les transports en Ile-de-France
18 décembre 1991 à 14 h 15

Ouverture du colloque
(Arnaud de LEYSSAC, président du CRIES).....P. 3

Exposé introductif
(Louis GUIEYSSE - président de la commission de la circulation et des transports du conseil économique et social d'Ile-de-France).P. 4

Première partie : l'état des lieux, sa mesure et son évolution

Transports et urbanisation, deux siècles d'interaction
(Jean-Raymond FRADIN - directeur adjoint des transports et de la circulation de la Région d'Ile-de-France).....P. 7

L'enquête globale sur les déplacements des personnes en 1991 (EGT 91) : méthode et utilisations
(Odile TARDIEU - DREIF).....P. 20

L'observatoire régional de déplacements : objectifs et réalisations
(Catherine GILLES - Syndicat des transports parisiens - responsable de l'ORD).....P. 40

Le compte transport de voyageurs pour la région d'Ile-de-France : coûts, dépenses et flux financiers
(Pascal AUZANNET - RATP).....P. 49

QUESTIONS.(1ère série).....P. 56

Deuxième partie : Enjeux, défis et propositions

INTRODUCTION.....P. 66

La Région et les transports en Ile-de-France : la charte régionale
(Jean-Raymond FRADIN - Directeur adjoint des transports et de la circulation de la Région d'Ile-de-France).....P. 68

L'Etat et les transports en Ile-de-France : le schéma directeur régional
(Jean-Gérard KOENIG - DREIF - Directeur de la division des infrastructures et des transports).....P. 75

Les transports de marchandises en Ile-de-France : situation et propositions
(Jacques TRORIAL - président du port autonome de Paris).....P. 79

Les transports dans les relations entre l'Ile-de-France, le Bassin parisien et l'Europe.
(Christian REYNAUD - INRETS - Directeur du département d'économie et de sociologie des transports).....P. 83

QUESTIONS.(2ème Série).....P. 87

ANNEXES :

- CRIES de l'Ile-de-France : Activités et perspectives
(Arnaud de LEYSSAC - Président du CRIES).....P. 93
- Vu dans la presse.....P. 95
- Cartes.....P. 99
- Où trouver l'information ?.....P. 105

Ouverture de la séance
Arnaud de LEYSSAC - Président du CRIES

M. de LEYSSAC remercie les participants ainsi que M. GUEYSSE, président de la commission de la circulation et des transports du conseil économique et social d'Ile-de-France, d'avoir accepté d'animer les débats. M. GUEYSSE est en effet tout désigné pour cette tâche en raison de la compétence et de la grande expérience qu'il a dans ce domaine : sa fonction au sein du conseil économique et social nous rappelle également que c'est à cet organisme qu'ont été confiées, par le conseil régional, la mise en place et l'animation du CRIES.

Les colloques du CRIES sont organisés semestriellement depuis maintenant quatre ans sur les thèmes d'intérêt général ou pour valider les travaux menés au sein des groupes de travail qu'il dirige. Votre participation nombreuse démontre l'intérêt suscité par le thème des transports dans notre région.

La réunion s'organisera autour de deux pôles :

- 1 - l'état des lieux, sa mesure et son évolution : les exposés porteront sur les influences réciproques entre transports et urbanisation, l'enquête globale sur les déplacements actuellement en cours et qui s'achèvera en 1992 ; l'observatoire régional des déplacements, instance nouvellement créée et qui déjà compte à son actif un certain nombre de réalisations, et enfin le compte transport de voyageurs pour la région Ile-de-France.
- 2 - les propositions énoncées dans la charte régionale et l'avant-projet de schéma directeur pour l'Ile-de-France. Ces propositions visent à assurer la maîtrise des flux internes et externes des voyageurs et des marchandises. Les enjeux sont importants car la mise en place du nouveau schéma directeur conditionne l'avenir de notre région.

Un débat suivra chaque série d'exposés.

EXPOSE INTRODUCTIF

Louis GUEYSSE, président la
communication de la circulation et des transports
du conseil économique et social d'Ile-de-France

On n'a jamais tant parlé des transports en Ile-de-France que depuis deux ou trois ans ; certaines périodes voient en effet cet intérêt porté au paroxysme.

Deux périodes semblent présenter des analogies : 1965-1970-1975 et la période actuelle. Toutes deux se caractérisent par un grave problème d'insuffisance et de retard en matière de transports, et succèdent à des périodes où la situation était meilleure. 1965 est la date donnée généralement pour la préparation de l'ancien SDAU qui, en réalité a été approuvé en 1976 ; 1991 est la date à laquelle nous préparons le nouveau schéma directeur.

Nous sommes donc à une période clé pour les transports. Une intense réflexion est menée dans les diverses instances d'études des principaux signataires du Livre blanc : l'LAURIF, représenté ici par M. FRADIN, directeur adjoint des transports et de la circulation au sein de cette instance, la DREIF, instance de travail dans les assemblées régionales, conseil régional et conseil économique et social, représentée par Mme Odile TARDIEU.

C'est à travers ces réflexions et débats, consignés dans les publications successives auxquelles ils ont donné lieu depuis trois ans, que se préparent les arbitrages et les orientations du futur schéma directeur qui servira de cadre à la politique des transports en Ile-de-France pour plus de vingt ans.

Le présent colloque, dans le cadre des objectifs du CRIES qu'a rappelés Monsieur de LEYSSAC, donnera un aperçu global et objectif des situations et des problèmes dans le but d'informer à la fois les spécialistes et ceux qui connaissent moins bien ces questions.

Je remercie Jean-Jacques RONSAC qui a préparé le programme avec Mme Geneviève ANO, ainsi que les orateurs, tous spécialistes compétents.

PREMIERE PARTIE

L'état des lieux, sa mesure et
son évolution

L'état des lieux, sa mesure et son évolution

* * *

- Transports et urbanisation, deux siècles d'interaction
(Jean-Raymond FRADIN - directeur adjoint des transports
et de la circulation de la Région d'Ile-de-France).....P.

- L'enquête globale sur les déplacements des personnes
en 1991 (EGT 91) : méthode et utilisations
(Odile TARDIEU - DREIF).....P.

- L'observatoire régional de déplacements :
objectifs et réalisations
(Catherine GILLES - Syndicat des transports parisiens -
responsable de l'ORD).....P.

- Le compte "transport de voyageurs" pour la région
d'Ile-de-France : coûts, dépenses et flux financiers
(Pascal AUZANNET - RATP).....P.

- QUESTIONS.....P.

TRANSPORTS ET URBANISATION

Deux siècles d'interaction

Jean Raymond FRADIN
Directeur adjoint des Transports et de la Circulation
de la région d'Ile-de-France

* * *

Trois points seront développés au cours de cet exposé :

- Les relations entre les caractéristiques des moyens de transport utilisés en Ile-de-France et l'utilisation optimale de l'espace.
- Les écarts entre le schéma théorique idéal et la réalité au moyen de quelques exemples.
- Les facteurs qui expliquent les situations d'incohérence observées aujourd'hui.

Le schéma théorique idéal transports/urbanisation : Les transports collectifs et la voiture particulière sont deux moyens de transport complémentaires valorisés au mieux par des types d'urbanisation très différents :

- Les transports collectifs en site propre permettent de regrouper les usagers au moyen de véhicules à grande capacité, le long d'axes de transports protégés des embarras de la circulation générale ; ils sont utilisés au maximum de leur capacité dans des zones à urbanisation dense, localisées de façon privilégiée autour des stations.

- La voiture particulière présente l'avantage d'offrir à son propriétaire à tout moment de la journée, une liaison directe pratiquement entre tous les points du territoire ; elle constitue, en théorie, le moyen de transport idéal, à condition d'éviter les zones trop densément peuplées où l'espace de voirie est insuffisant par rapport à l'espace bâti.

Une grande métropole telle que l'Ile-de-France, dotée d'un tissu urbain présentant une grande variété de densités, se prête donc, à priori, parfaitement à une utilisation complémentaire de ces deux modes de transport, à condition qu'il y ait adéquation aussi étroite que possible entre les caractéristiques respectives des modes de transport et les types d'urbanisation desservis. Les transports en commun assurent une

meilleure accessibilité aux zones denses, tandis que la voiture particulière donne un accès plus commode à des zones où la densité de circulation (figures 1 et 2) est relativement faible, et permet de couvrir des territoires plus étendus en surface.

En Ile-de-France, la durée moyenne de trajet est de l'ordre de vingt minutes mais le temps d'accès dépendra à la fois du moment de la journée et du moyen de transport utilisé.

La région est desservie par un réseau de transport ferré à grande capacité, orienté principalement du centre vers la périphérie, ce qui permet à toute personne résidant près d'une station de chemin de fer d'accéder, durant ces vingt minutes, au centre de Paris, à partir d'une gare située à l'intérieur d'un rayon de 20 kilomètres. Conformément au schéma théorique, l'accessibilité est maximale autour des stations. Au delà de 500 mètres de distance, elle se réduit de façon importante.

Pour ceux qui résident le long d'un axe routier ou autoroutier, orienté de la périphérie vers le centre, l'utilisation d'un véhicule automobile offre des choix d'accès plus étendus en surface mais vingt minutes ne leur suffiront pas pour pénétrer la zone dense de l'Agglomération, en particulier aux heures de pointe. En heure creuse, cette surface s'étend considérablement, mais le centre de l'Agglomération reste difficile d'accès pour l'automobile en raison des difficultés de stationnement. En effet, les heures de pointe du stationnement ne sont pas les mêmes que celles de la circulation. On observe d'ailleurs la même situation dans certains secteurs de banlieue proche.

Les capacités de ces deux modes de transport varient suivant l'heure de la journée. Si en heure creuse, les capacités de la route équivalent à celles des transports en commun, en heure de pointe, la capacité de la route est nettement inférieure, sur les axes radiaux, à celle des transports collectifs, la congestion du trafic ne permettant pas de tirer le meilleur parti des infrastructures.

Des situations d'incohérence : la ville idéale devrait donc disposer d'axes ferrés à grande capacité traversant le centre, avec des densités maximales localisées aux alentours des stations (figure 3), complétés par un réseau autoroutier, situé entre les axes de transport collectif, pour desservir les zones où l'urbanisation est moins dense. Si la première condition est réalisée, la seconde ne l'est pas toujours.

Nombreuses sont les situations où l'on rencontre des stations de transports collectifs bien desservies au milieu de zones pavillonnaires, de gares de triages, de terrains inoccupés, voire d'espaces verts !... A l'opposé, on trouve également de nombreux cas d'habitat collectif de forte densité implantés à proximité de diffuseurs autoroutiers.

Ces incohérences ont en particulier pour conséquences : la sous-utilisation des transports collectifs et un accroissement de la pénibilité pour leurs usagers, l'engorgement de certains accès au réseau autoroutier et l'allongement corrélatif des temps de parcours.

Si dans le cas de Paris, la desserte en transports collectifs est bien assurée, il n'en va pas de même dans certains secteurs de banlieue. Quelques secteurs desservis par des gares ne comptent en effet qu'une dizaine de logements à l'hectare.

Parmi les cas d'incohérence relevés, trois ont été choisis à titre d'illustration.

(Les figures 4, 5, et 6 indiquent l'emprise des routes, des autoroutes et des transports collectifs ainsi que le type d'occupation du sol dans les zones situées dans un rayon de 1 kilomètre autour des stations).

- Dans le premier secteur (figure 4), les zones sont constituées en majorité de tissu pavillonnaire qui occupe le pourtour des stations. Les quelques grands ensembles collectifs sont situés à plus d'un kilomètre de celle-ci. Il s'agit d'un secteur desservi par une voie ferrée ancienne (ligne de Sceaux) transformée en RER.

- Sur le deuxième exemple (figure 5), l'occupation du sol n'est pas toujours uniforme : les constructions pavillonnaires peuvent côtoyer des espaces verts, des bureaux. Collectifs et espaces verts peuvent aussi coexister ; l'exemple le plus frappant est celui où toute une surface située jusqu'à 1,5 km de la station est occupée par un espace vert, un grand ensemble contenant 3 000 logements étant rejeté au delà. Il s'agit là d'une ligne ferrée récente (RER B à Roissy) traversant un secteur pavillonnaire ancien.

- Le troisième cas rencontré (figure 6) représente du pavillonnaire cotoyant une forêt, une zone industrielle à faible densité d'emploi et du collectif. On rencontre aussi du collectif localisé assez près de stations, mais les densités d'occupation du sol restent encore faibles. Dans ce secteur, se juxtaposent une ligne ferrée ancienne (Paris-Tournan) et une voie nouvelle (ligne A du RER à Marne-la-Vallée).

De tels schémas d'occupation du sol pénalisent l'utilisation des transports collectifs, puisque des habitations collectives contenant des milliers de logements ont ainsi été placées loin de stations.

Rattraper ce qui n'a pu être fait en temps utile nécessitera des investissements très importants.

Un produit de l'histoire : la situation d'incohérence observée aujourd'hui est avant tout le produit de circonstances historiques défavorables, aggravée sans doute par l'absence de planification. La croissance de la population de l'Ile-de-France a été marquée par deux périodes charnières : celle qui a suivi la première guerre mondiale (1920-1930), et la période 1950-1970 (figure 7).

Au lendemain de la première guerre mondiale, plus d'un million et demi de personnes sont venues se loger en Ile-de-France : la croissance s'est manifestée surtout sur Paris et la proche couronne.

Le même phénomène s'est reproduit au cours des années 50, jusqu'au début des années 1970.

Sur le terrain, cela s'est traduit par de fortes croissances de la consommation d'espace par rapport à la période précédant la première guerre mondiale : entre 1920 et 1935, 1800 ha/an ont été consommés en moyenne. A partir de 1950, la consommation d'espace a repris à un rythme supérieur à 1200 ha/an. Elle se poursuit aujourd'hui (figure 8).

Dans les années 1920-1930, est apparu le phénomène du lotissement pavillonnaire. Ces lotissements engendrés par le désir de disposer de logements salubres et bien reliés aux centres d'emplois se sont installés en petite et grande couronne, à proximité des stations bien desservies, dans les grands parcs et les forêts situés autour de ces voies ferrées, au nord de Paris mais aussi dans le Sud-Est et dans l'Ouest. Ces zones pavillonnaires à faible densité subsistent encore aujourd'hui.

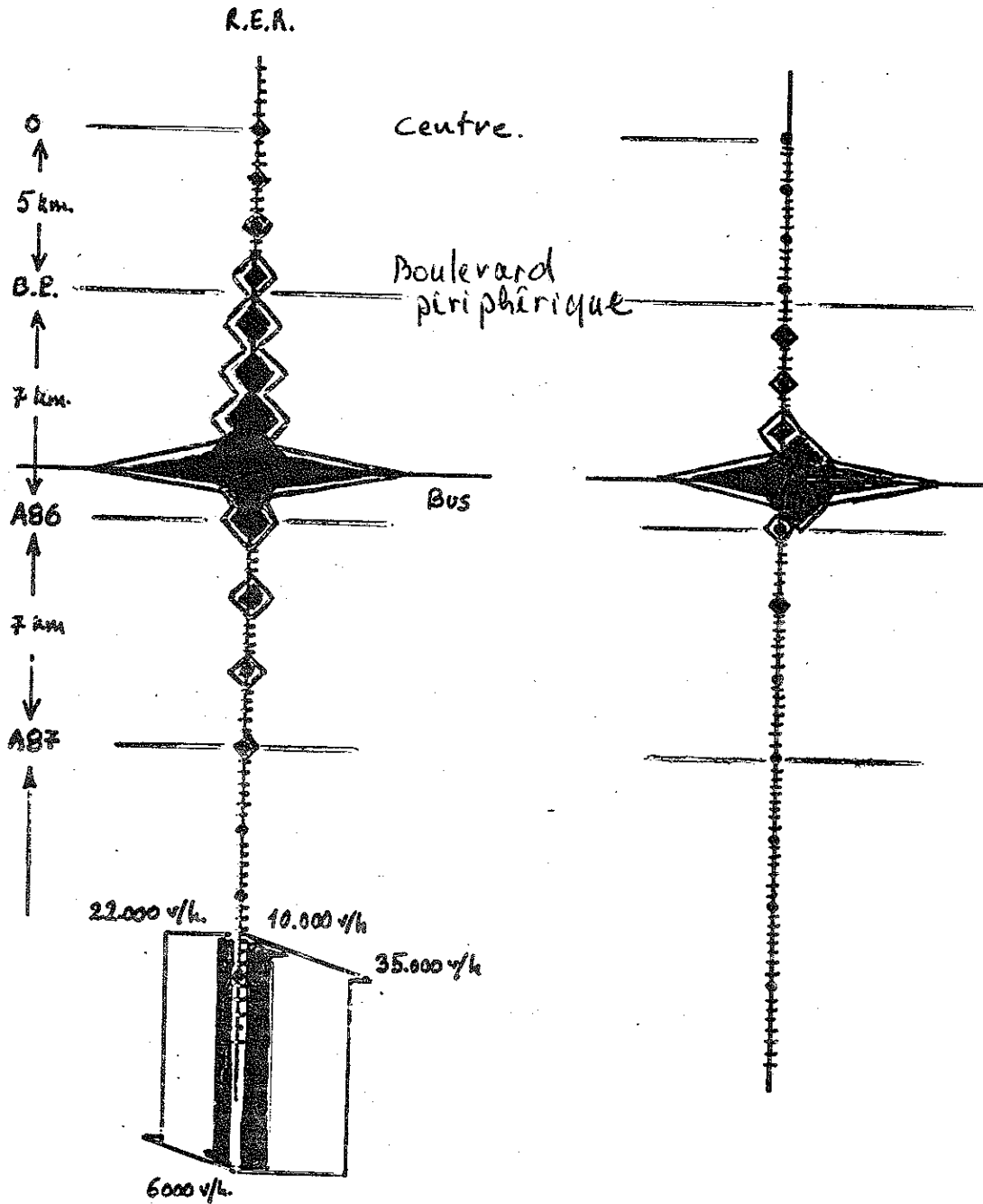
Après la seconde guerre mondiale, un autre phénomène a prévalu : il fallait loger rapidement les nombreux arrivants et renouveler une grande partie du parc existant insalubre. Pour faire face à ce besoin, on a construit de grands ensembles collectifs, là où il y avait de la place et où le terrain n'était pas cher c'est-à-dire en général loin des gares et, parfois, à proximité des autoroutes autres candidats à l'occupation d'espaces libres peu coûteux. C'est ce type d'urbanisme auquel se sont trouvés confrontés les planificateurs des années 60.

De ce bref exposé, quelques enseignements peuvent être tirés :

- la majeure partie des incohérences transports/urbanisation, constatées en Ile-de-France provient de périodes bien "ciblées" de l'histoire régionale. Par comparaison, la période récente des villes nouvelles a permis de réduire sensiblement ces incohérences.
- la réduction des écarts constatés, si elle est souhaitable du point de vue des transports, demandera un effort long et coûteux de mutation de secteurs pavillonnaires sensibles.
- contrairement à une idée reçue, l'apparition de l'habitat à faible densité n'est pas liée au transport individuel, mais au chemin de fer ! Elle résulte en fait d'un besoin d'espace non réductible à la disposition d'un mode particulier.

* * *

Figure 1 : ACCESSIBILITE Transports en commun.
 (Zone couverte en 20 mn. à partir du domicile)



H.P.: 12 tr/h.

H.P.: 20 tr/h.

H.C.: 8 tr/h.

H.C.: 12 tr/h.

Capacité de la ligne, par
 sens, en heure de pointe du matin
 et en heure creuse (en nombre de trains par heure)

1. Domicile proche de
 la gare RER

2. Domicile à 500 m de
 la gare RER

Capacité et accessibilité
 offertes par la ligne, en:



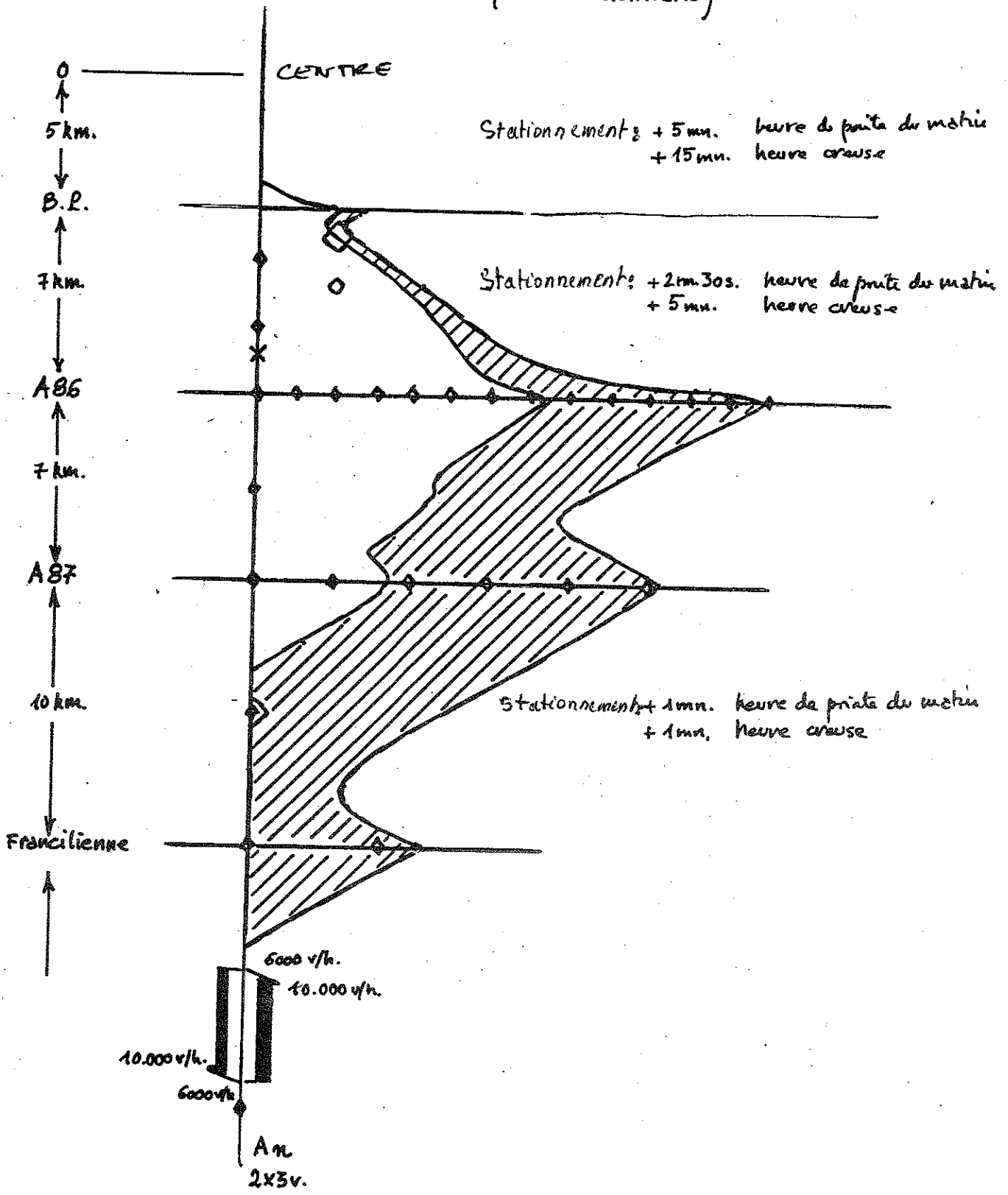
heure de pointe du matin



heure creuse

Figure 2: ACCESSIBILITE Véhicules particuliers

(Zone couverte en 20 mn. à partir du domicile)



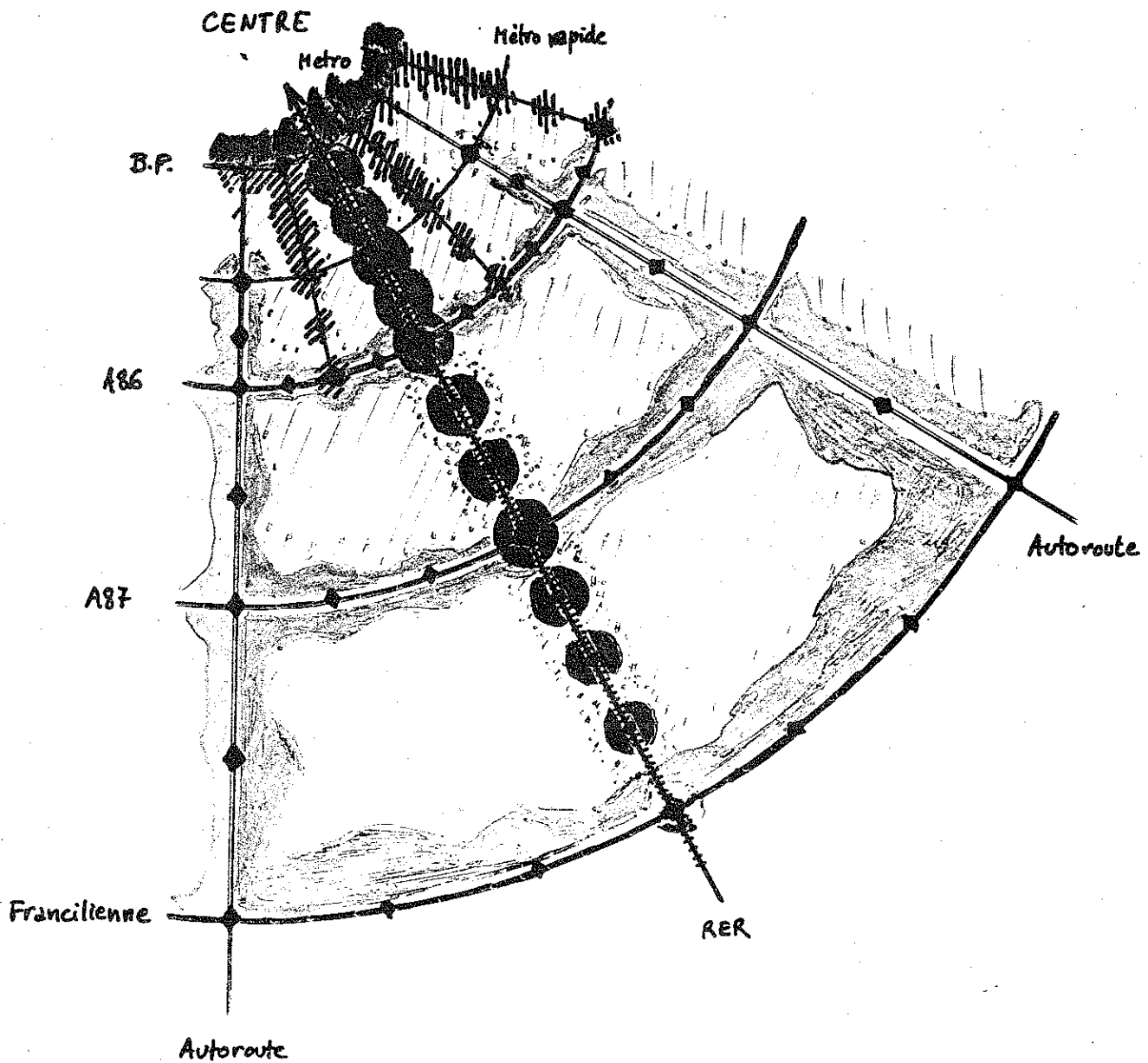
Domicile "proche" d'un échangeur autoroutier (1 km)

Capacité et accessibilité offertes par le réseau routier, en :

- heure de pointe du matin
- heure creuse

figure 3: TRANSPORTS / URBANISME
UN ENSEMBLE COHERENT




- le schéma théorique -



- habitat dense
- habitat "pavillonnaire"

Figure 4 :

Type d'occupation du sol :

-  collectif
-  pavillonnaire
-  gare

Cas 1 : Ligne ferrée ancienne transformée en RER (Ligne de Sceaux - Sector de Rosny, Orsay, Les Ulis).



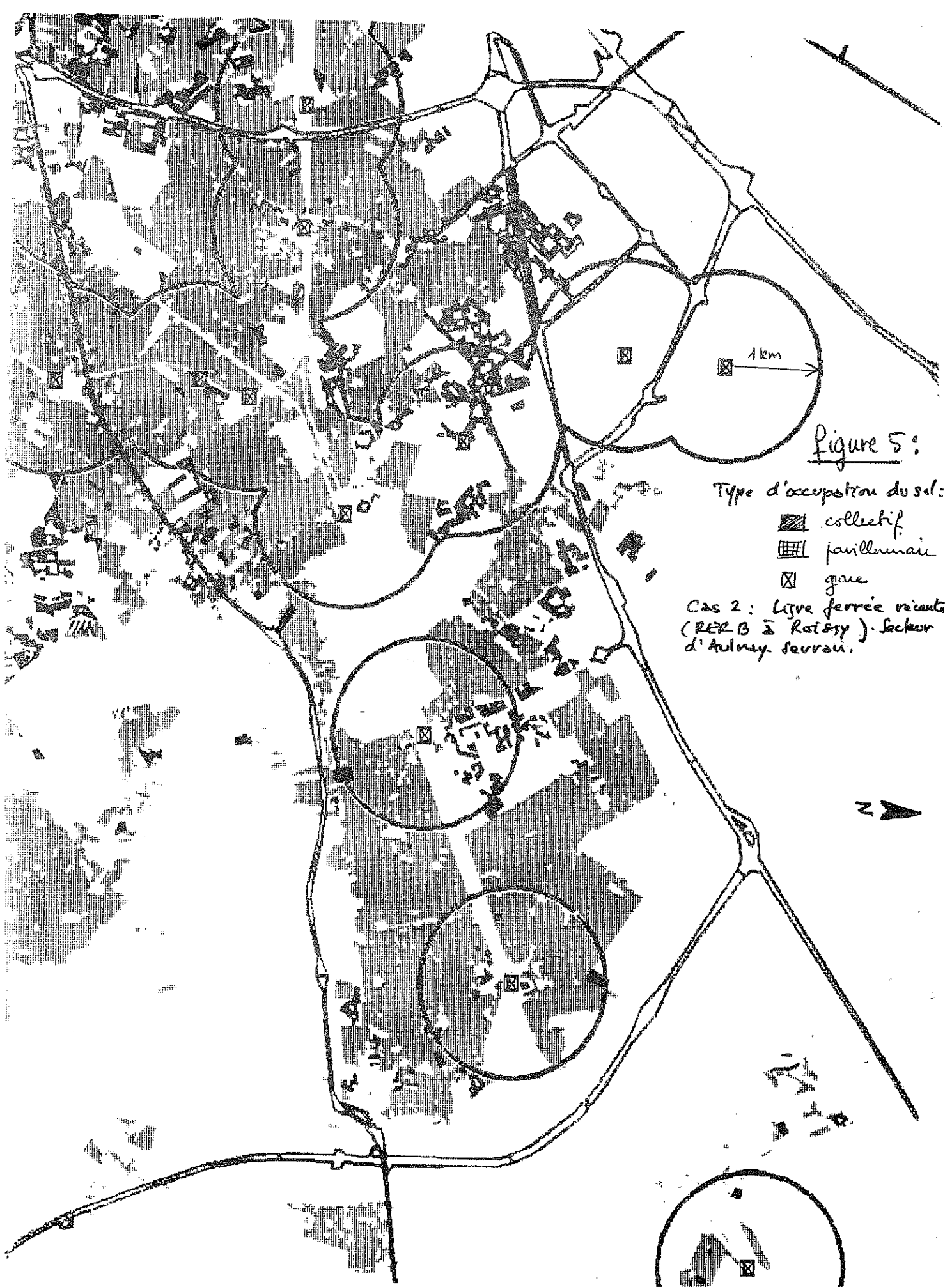





Figure 5:

Type d'occupation du sol:

-  collectif
-  pavillonnaire
-  gare

Cas 2: Ligne ferrée récente (RER B à Roissy). Secteur d'Aulnay-Servan.

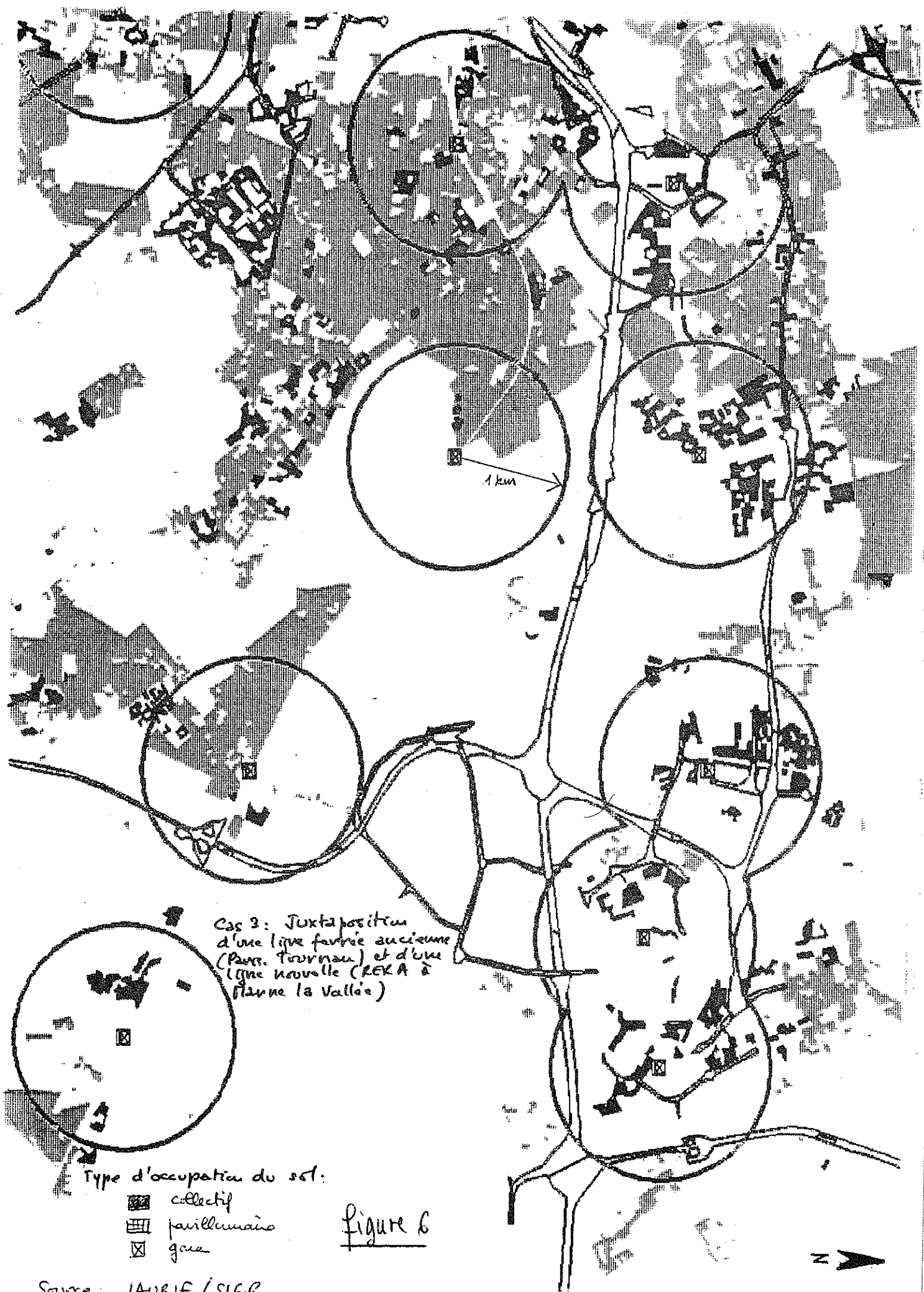


Figure. 7.

ILE DE FRANCE
EVOLUTION DE LA POPULATION DEPUIS 1876

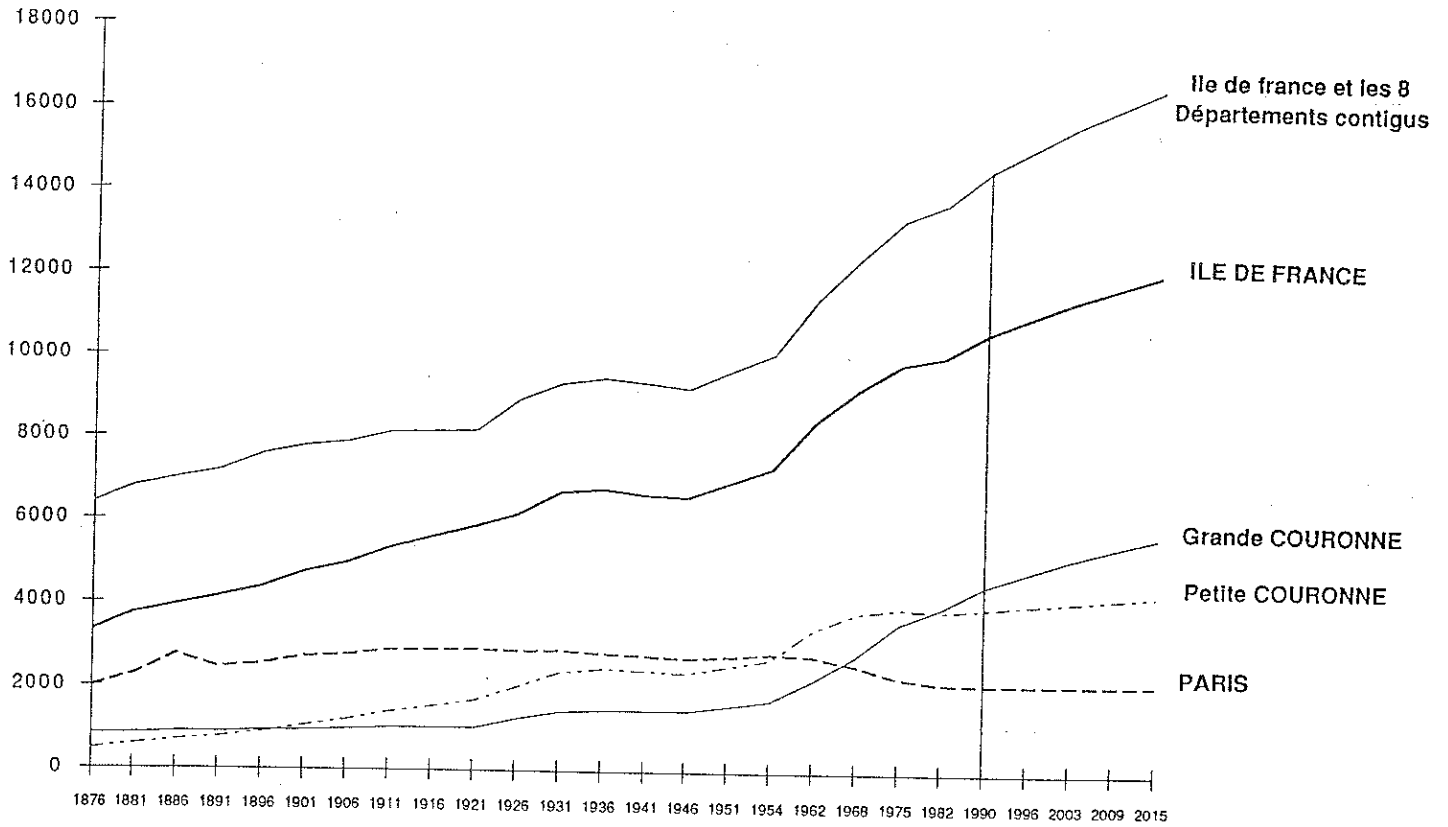
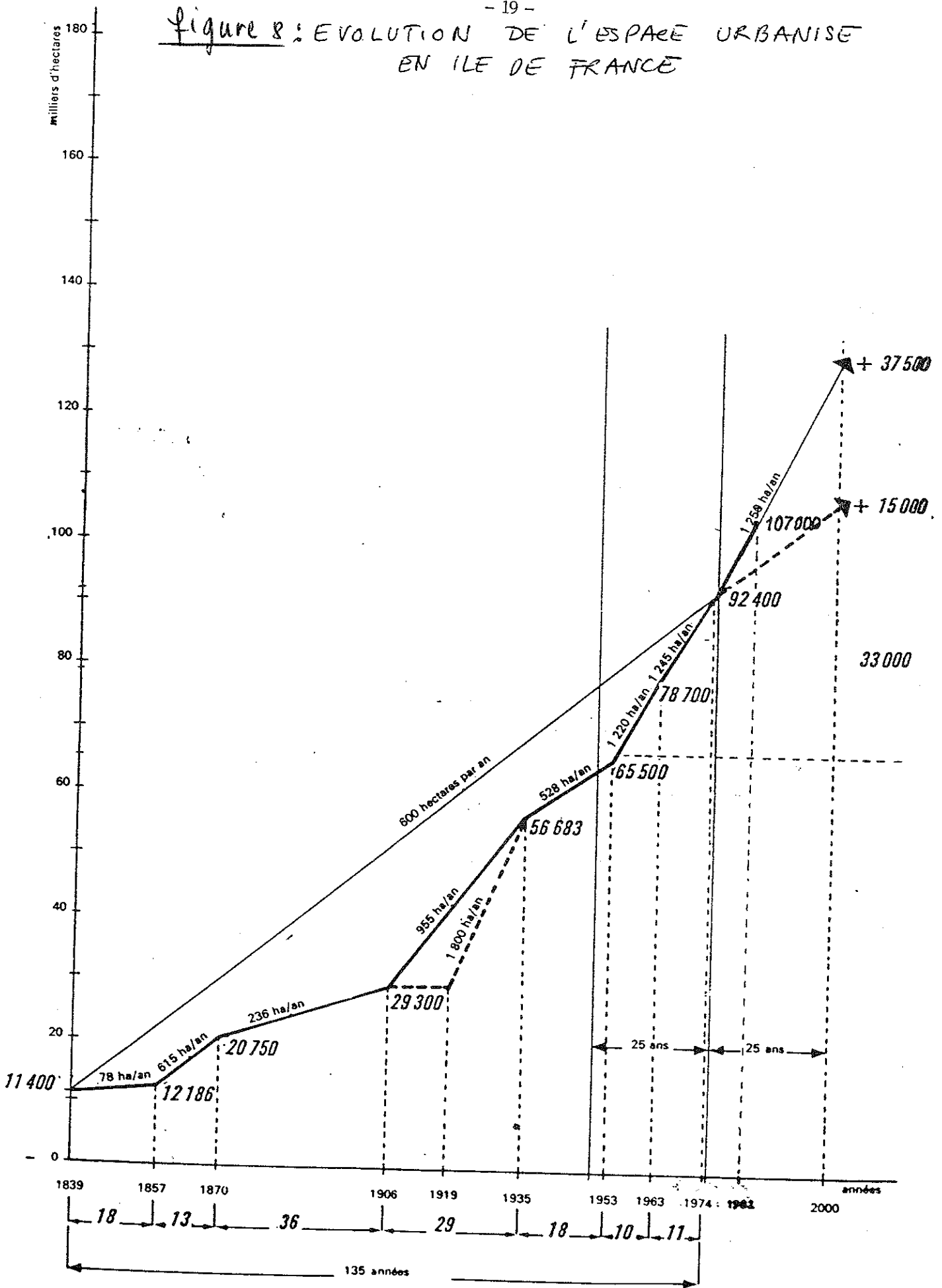


Figure 8: EVOLUTION DE L'ESPACE URBANISE EN ILE DE FRANCE



Source IAU/IF/MOS

L'ENQUETE GLOBALE SUR LES DEPLACEMENTS

DES PERSONNES EN 1991

Odile TARDIEU - DREIF

L'enquête globale sur les déplacements des personnes en Région Ile-de-France est plus connue sous le nom d' "enquête globale transports" (E.G.T.)

Toutes les études de transports, aujourd'hui, utilisent de manière directe ou indirecte les résultats de cette enquête.

En 1965, l'IAURIF a réalisé une enquête pilote auprès de 3 000 logements ; cela correspondait aux débuts de la réflexion sur le schéma directeur.

En 1967, a été créé le groupe "Etude Globale", aujourd'hui groupe "Stratégie des transports" à la Direction Régionale de l'Equipement. Ce groupe avait pour rôle principal d'analyser les mécanismes qui déterminent les déplacements afin de prévoir les influences réciproques de l'urbanisation sur les transports.

Suite à cela, la première enquête a eu lieu en 1969. Elle portait sur 21 000 ménages ; la deuxième s'est déroulée en 1976, la troisième en 1983. Celle de 1991 est actuellement en cours. Les enquêtes se font toujours un an après chaque recensement ; c'est en effet le fichier des logements des recensements qui sert de base de sondage.

L'enquête 1991-1992 : la conduite des opérations.

A l'approche du recensement de 1990, la Direction Régionale de l'Equipement a entrepris la mise en place de la nouvelle enquête 1991-92 en collaboration avec huit partenaires régionaux : le Ministère des transports, Direction des Routes et Direction des Transports terrestres, la Région Ile-de-France, la Ville de Paris, la R.A.T.P., la S.N.C.F., le Syndicat des Transports Parisiens, la Direction régionale de l'I.N.S.E.E. qui assure la collecte sur le terrain. Avec eux, elle a défini les objectifs suivants :

"fournir une description détaillée des déplacements des personnes en Région Ile-de-France, pour permettre d'analyser les comportements des individus en matière de transport, d'élaborer des prévisions de déplacements et d'aider au choix de nouvelles infrastructures de transport".

Pour cela, les partenaires se sont entendus pour financer et mettre en place un programme de travail comportant plusieurs enquêtes et dont l'Enquête Globale Transport (EGT) constitue le volet principal.

La répartition du montant des coûts (au total, 18,2 millions de francs) s'est effectuée de la manière suivante : 16,1 millions de francs pour l'Enquête Globale Transport (collecte et saisie) et le reste réparti entre deux enquêtes complémentaires conduites au même moment : l'enquête téléphonique auprès d'un échantillon de 4 000 ménages (900 000 francs) et l'enquête cordon aux portes de Paris (1,2 millions de francs).

Enfin, deux autres enquêtes : l'enquête "cordon" aux portes de la région et l'enquête sur les déplacements des visiteurs, ont été prises en charge par la Région et l'IAURIF.

Les partenaires se sont aussi entendus sur une organisation : un groupe de pilotage créé il y a deux ans a préparé l'enquête : actuellement, il a un rôle de contrôle et de réflexion sur l'exploitation des résultats. Il est composé des financeurs et du maître d'oeuvre (la DREIF).

Un comité technique d'une trentaine d'experts de tous les organismes de la région a fait des propositions ; d'autres éléments ont été demandés à d'autres organismes.

"L'Enquête Globale Transport" pour la Région Ile-de-France porte sur un échantillon représentatif de 16 000 ménages issus du fichier des logements du dernier recensement. Cet échantillon devrait permettre d'obtenir des résultats dans un découpage plus fin qu'en 1983. En effet, en 1983, on ne pouvait pas descendre au-dessous du département notamment en grande banlieue ; aujourd'hui, la grande banlieue a été découpée en zones qui permettront d'obtenir quelques flux à l'intérieur des départements : pour cela, on a effectué un sondage portant sur 3 880 logements à Paris, 5 120 en petite couronne, 6 900 en grande couronne. Trois unités urbaines ont également été enquêtées : Chantilly, Senlis; Creil (200 logements) ; de nombreuses personnes habitant ces villes viennent en effet travailler dans la région.

Les informations recueillies

Les caractéristiques générales sur les ménages les caractéristiques des personnes et leurs déplacements un jour de semaine constituent le tronc commun d'informations collectées depuis 1969. Ces caractéristiques générales permettent de contrôler la validité de l'échantillon en comparant les résultats fournis par l'enquête avec ceux du recensement. Comme celle de 1983, l'enquête de 1991 prendra aussi en compte les déplacements en fin de semaine. Mais elle comportera en plus un aspect qualitatif et fournira des informations sur les déplacements des handicapés. Il s'agit là d'une nouveauté par rapport aux enquêtes précédentes :

. la prise en compte des déplacements des handicapés a été effectuée à la demande de l'INSERM. Il s'agit non pas de quantifier, mais d'analyser les déplacements de ces personnes et de les comparer aux déplacements du reste de la population, cela permettra sans doute de faire des aménagements pour aider ces personnes. Les handicapés sont interrogés sur leurs difficultés, la nature de leur handicap, la possession ou non d'un permis de conduire, d'une voiture aménagée, les réductions dans les transports.

. la prise en compte de l'aspect qualitatif : le but est de connaître le choix que ferait l'individu face à certaines situations d'offre de transport et de lieux de destination, et, dans le cadre des déplacements obligés domicile-travail, de savoir s'il peut adapter ou non son comportement en fonction de l'évolution de l'offre de transport. Il est en effet intéressant, face à l'augmentation des embouteillages de savoir combien de personnes utilisant la voiture particulière accepteraient d'utiliser un moyen de transport collectif. Ce questionnaire devrait permettre de connaître et de quantifier les inconditionnels du transport en commun ou de la voiture particulière.

En ce qui concerne les déplacements un jour de semaine, toutes les personnes âgées de 6 ans et plus des ménages enquêtés indiquent tous les déplacements qu'elles ont effectué durant les 24 h qui précèdent le jour de l'enquête : départs, arrivées, motifs du déplacement, destination, origine, etc..

Pour la Région Ile-de-France, toutes les adresses sont saisies par un système de codification qui donne les lieux à 300 mètres près, ce qui permet d'obtenir à la fois les distances globales des déplacements, et les distances parcourues pour chacun des modes de transport utilisés. La connaissance des durées permet de calculer les vitesses de déplacement ; il s'agit d'un indicateur important en évolution. On s'aperçoit en effet que l'on se déplace de plus en plus vite, donc de plus en plus loin durant le même temps.

Pour les déplacements en fin de semaine (samedi et dimanche), le questionnaire est simplifié : il porte sur l'heure de départ, l'heure d'arrivée, le motif, l'origine, la commune de destination, l'itinéraire suivi, le moyen de transport utilisé.

Je rappelle que cette enquête est effectuée par la Direction Régionale de l'INSEE. 200 enquêteurs de l'INSEE sont actuellement sur le terrain. Elle va durer de novembre 1991 à avril 1992. Saisie et traitement devraient être terminés dans l'été 1992. L'INSEE utilise pour la 1ère fois sur cette enquête un logiciel de saisie SYNTHÈSE qui permet d'obtenir une plus grande qualité dans les résultats et cela dans un temps plus court.

Les premiers résultats sont prévus pour Noël 1992.

Les enquêtes complémentaires :

Pour compléter les informations fournies par l'Enquête Globale, plusieurs enquêtes complémentaires ont également été mises en place :

- l'enquête suivi téléphonique (4 000 personnes intéressées) permettra de suivre à intervalle régulier, entre chaque enquête globale, quelques indicateurs (mobilité des personnes, choix du mode de transport, motifs de déplacement..).

Les personnes sont interrogées sur leurs déplacements de la veille. c'est la première du genre sur les transports. Elle est menée en même temps que l'enquête globale et ses résultats seront comparés à ceux de l'enquête globale. S'ils sont satisfaisants, ils seront publiés et l'enquête sera reconduite tous les deux ans.

- l'enquête cordon aux portes de Paris permettra de connaître les flux des véhicules entrant et sortant de Paris ainsi que leur taux d'occupation.. Les sondages réalisés par la RATP sur ses propres réseaux, les chiffres fournis par la SNCF ainsi que ceux de l'enquête cordon permettront d'affiner et de contrôler certains résultats de l'Enquête Globale.
- l'enquête cordon aux porte de la région (menée par l'IAURIF et la Région) : cette enquête fournira des informations sur les flux de véhicules qui entrent et sortent chaque jour de la région. Elle permettra notamment d'évaluer le trafic d'échange et le trafic de transit ainsi que les arrêts effectués dans Paris et à l'intérieur de la région. La méthode consiste à arrêter les véhicules sur le bord de la route. Ces enquêtes permettent de recenser 80 % du trafic potentiel. L'enquête s'est déroulée en mai-juin 1991, les résultats sont prévus pour le 1er trimestre 1992.
- l'enquête sur les visiteurs en Ile-de-France séjournant en hôtel dans le but de connaître la nature et la fréquence des séjours, le mode de transport utilisé, les déplacements effectués dans la région : ces informations compléteront celles fournies par l'enquête globale sur les déplacements des habitants de la région. 2 500 personnes ont été interrogées. Les résultats seront disponibles à la fin de l'année 1991.

Conclusion : l'ensemble de ces enquêtes a permis de recueillir en deux ans, une masse très importante d'informations. Il manque encore des éléments qui pourront être obtenus à partir d'enquêtes dans les trains et les taxis.

Nos travaux vont maintenant s'orienter dans plusieurs directions et notamment :

- analyse de l'évolution des indicateurs "classiques" de déplacements ;
- étude détaillée des déplacements non liés au travail que ce soit pendant la semaine ou le week-end ;
- évolution de la mobilité en particulier chez certaines catégories nouvelles comme les jeunes retraités particulièrement mobiles ;
- étude de la multimotorisation : le comportement des utilisateurs de la voiture particulière est-il différent lorsqu'il y a plusieurs voitures dans le ménage ?
- étude des déplacements en grande banlieue.

* * *

En RESUME

- **L'enquête globale** : caractéristiques techniques de l'enquête
 - . informations recueillies
 - . délais de disponibilité

- **Le suivi téléphonique**

- **Les enquêtes CORDON**

- **Les visiteurs en Ile-de-France**

EN RESUME

- l'enquête globale :
 - caractéristiques techniques
 - informations recueillies
 - délais de mise à disposition.

- le suivi téléphonique

- les enquêtes CORDON

- les visiteurs en Ile-de-France

L'ENQUÊTE GLOBALE TRANSPORTS SUR LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

**Échantillon : 16 000 logements
(issus du recensement INSEE)**

Paris 3 880 logements (1/340)

Petite couronne 5 120 logements (1/340)

Grande couronne 6 900 logements (1/253)

Oise 200 logements
(Creil, Chantilly, Senlis)

EGT 1991-1992

Les informations recueillies

Six grands types

- Généralités sur les ménages**
- Caractéristiques des personnes**
- Les déplacements en semaine
(1969 - 1976 - 1983 - 1991)**
- Les déplacements de fin de semaine
(1983 - 1991)**
- Le qualitatif**
- Les caractéristiques des handicapés
(1991)**

EGT 1991-1992

Généralités sur les ménages

- Lieu de résidence**
- Dernier déménagement**
- Motorisation**
- Revenu etc...**

Caractéristiques des personnes

- Age**
- Lien avec le chef de ménage**
- Carte orange**
- Activité**
- Lieu de travail etc...**

LES DÉPLACEMENTS UN JOUR DE SEMAINE DES PERSONNES DE 6 ANS ET PLUS

- Heures de départ, d'arrivée
- Motif
- Origine destination (300 m)
- Itinéraire
- Moyens de transports

et aussi

- Stationnement des véhicules
- Prise en charge par l'entreprise
- Objets lourds, animaux transportés

LES DÉPLACEMENTS DE FIN DE SEMAINE DES PERSONNES DE 6 ANS ET PLUS

1/3 de l'échantillon

Déplacements à pied exclus

Questionnaire très simplifié

- Heures de départ , d'arrivée**
- Motif**
- Origine, destination (commune)**
- Itinéraire**
- Moyen de transport**

LE QUALITATIF

Une personne par ménage

18 ans et plus

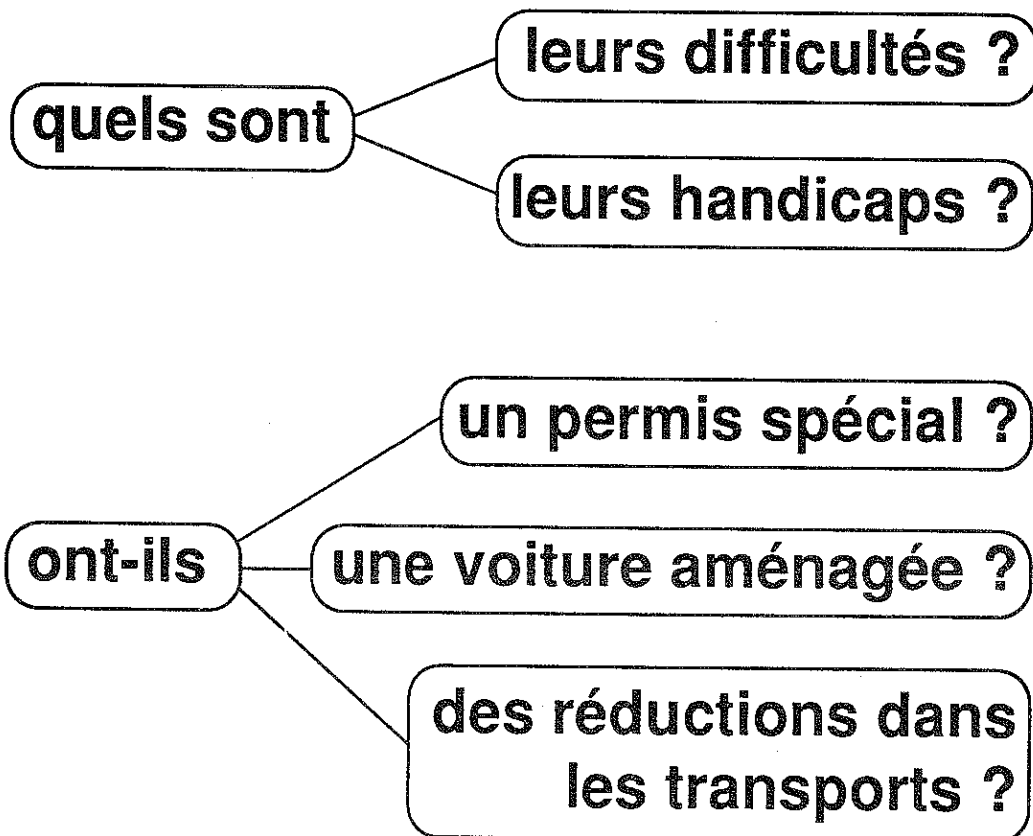
1/4 des ménages

- Choix du logement**
- Raison d'achat de la deuxième voiture**
- Choix du mode de transport dans différentes situations**
- Les possibilités de transfert d'un mode à l'autre pour les déplacements domicile-travail**

HANDICAP ET TRANSPORTS

Parmi les personnes enquêtées :

DES HANDICAPÉS



LES DELAIS

**La préparation de l'enquête
a débuté en janvier 1990**

**L'enquête sur le terrain dure 6 mois
de novembre 1991 à avril 1992**

**La saisie et le traitement
se font parallèlement au terrain**

Les premiers résultats : Noël 1992

LE SUIVI TÉLÉPHONIQUE

**Suivre quelques indicateurs de transport
entre deux EGT**

Une enquête téléphonique

- Constituer un point de départ**
- Mesurer le biais de ce type d'enquête
par rapport à l'EGT**

CORDON PARIS

**Connaître le flux des véhicules
entrant et sortant de Paris**

- Par catégorie de véhicules**
- Par tranche horaire**

On calcule aussi les taux d'occupation des véhicules

**Le cordon est à l'extérieur
du boulevard périphérique**

CORDON RÉGION

**Connaître le trafic routier sortant
de la région Ile-de-France**

- Trafic d'échange**
- Trafic de transit**
- Type de véhicule**
- Arrêt dans la Région**
- Origine-destination**

Plus de 80% du trafic recensé

Financier et Maître d'Oeuvre : la Région

LES VISITEURS EN ILE-DE-FRANCE

Connaître le comportement en matière de transport des non-résidents en Ile-de-France et séjournant en hôtel

- Nature, durée, fréquence du séjour**
- Mode de transport utilisé pour venir dans la Région**
- Déplacements effectués dans la Région**
- Pays ou ville d'origine**

QUE VA T'ON EN TIRER ?

- Connaître l'évolution depuis 1983 des déplacements et des indicateurs connus**
- Caler les modèles de prévision**
- Analyser ce que l'on connaît mal**

L'OBSERVATOIRE REGIONAL DES DEPLACEMENTS (ORD)

Catherine GILLES - Responsable de l'O.R.D.

*

* *

L'observatoire régional des déplacements (O.R.D.) a été mis en place en janvier 1991. La création de cette structure nouvelle s'inscrit dans le cadre des propositions du Plan Stratégique des Déplacements confié au Syndicat des Transports Parisiens (S.T.P.) dans le courant de l'été 1989. Sa mise en place répond au besoin de disposer en permanence d'informations qualitatives et quantitatives fiables, dans un domaine lourd et complexe, où les décisions prises engagent l'avenir pour plusieurs décennies et comportent des enjeux économiques sociaux et financiers considérables.

*

* *

Objectifs et missions :

Les missions confiées à l'observatoire régional des déplacements sont les suivantes :

- répondre à la demande des décideurs, élus et professionnels par la fourniture d'informations globales, synthétiques multimodales et régionales ;
- réaliser des diagnostics et fournir les éléments utiles à leur élaboration, permettant de détecter les difficultés et d'anticiper sur les évolutions à venir ;
- aider à la prise de décision ;
- évaluer les politiques de déplacements ;

Elles alimenteront les travaux de la future conférence régionale de déplacements qui aura lieu en 1992 et qui rassemblera des élus et des décideurs de la région.

Pour réaliser ces missions, l'ORD a adopté la démarche suivante :

- Tout d'abord, recenser et rassembler toutes les sources d'informations disponibles, en s'appuyant sur l'existant, avec le concours de tous les partenaires compétents en matière de déplacements dans la Région Ile-de-France.
- Compléter l'information existante dans les domaines non couverts.
- Organiser le dialogue entre les partenaires et appuyer les travaux sur un comité de coordination de techniciens et d'experts "CONCORDE", composé de représentants de transporteurs, de représentants des ministères au niveau national, régional et départemental, de membres du Conseil régional de la ville de Paris, d'experts de différents organismes traitant des transports dans la Région. Constitué en mai 1991, il se réunit tous les trimestres.
- Elaborer en accord avec les membres du CONCORDE une charte d'échanges et de principes déontologiques qui définira les droits et obligations de chacun ainsi que les règles de financement. Cette charte est en cours d'élaboration.
- Faciliter la coordination des études et enquêtes pour la mise en place d'un système de documentation sur l'information.
- Interviewer les décideurs sur le diagnostic de la situation et les besoins d'informations.
- Elaborer des tableaux de bord, recueils de données statistiques et constituer des indicateurs fiables et incontestables ; diffuser largement ces informations. Celles-ci seront mises à la disposition des professionnels quand elles auront été collectées et analysées.
- Contrôler la fiabilité des informations et travailler en concertation en valorisant les informations dans un souci d'indépendance et d'objectivité.

Le champ d'action de l'O.R.D. a été défini à partir de quatorze thèmes : l'offre de transport, la voirie et les infrastructures TC, le trafic, les déplacements, le stationnement, le matériel de transport, la qualité de service, l'image, l'opinion et la satisfaction, les coûts et les financements, les entreprises, les transports spécifiques, l'environnement et les externalités, les données générales, les marchandises - Ce dernier thème a été ajouté à la demande des partenaires.

LES ORGANISMES MEMBRES DU COMITE CONCORDE :

R.A.T.P.

A.P.T.R

D.R.E.-I.F.

C.R.I.F.

D.T.T.

D.R.

C.E.T.U.R.

G.A.R.T.

U.T.P.

L.E.T.

S.T.U.

D.D.E. 77

D.D.E. 91

D.D.E. 93

D.D.E. 95

COFIROUTE

S.N.C.F.

A.D.A.T.R.I.F.

I.A.U.R.I.F.

VILLE DE PARIS

D.S.C.R.

P.P.-D.C.T.C.

I.N.R.E.T.S.

C.E.S.

I.N.S.E.E.-D.G.D.R.-I.F.

C.N.T.

O.E.S.T.

D.D.E. 78

D.D.E. 92

D.D.E. 94

A.F.M.E.

S.T.P.

Les réalisations

Pour réaliser ce vaste programme, un plan d'action sur plusieurs années a été proposé au comité CONCORDE. Après un peu moins d'un an de fonctionnement on peut déjà voir poindre les premières réalisations : la mise en place d'indicateurs d'image, opinion et satisfaction, la réalisation d'un recensement des sources existantes.

Les baromètres d'image et de satisfaction

Ces baromètres ont été conçus pour suivre l'opinion des franciliens sur leurs déplacements. Il s'agit de deux enquêtes distinctes cofinancées par le ministère des Transports, le conseil régional et la ville de Paris et qui ont été mises au point au premier semestre 1991.

Au préalable, une étude de faisabilité avait été réalisée en 1990 et avait conclu à l'intérêt de ces enquêtes pour l'ensemble des partenaires (RATP, SNCF, entreprises privées, DRE, ville de Paris, Région, ministère des Transports) ; jusqu'à présent en effet il n'existait aucun outil de mesure de ce type, global et sur l'ensemble des modes.

Le recensement de 1990 a servi de base de sondage. Le plan de sondage vise à extraire un échantillon de logements représentatifs au niveau de la région qui tiennent compte des différences de situation au regard de l'offre de déplacements. Les personnes à enquêter ont été ensuite tirées au hasard. Une fois les questionnaires finalisés, des indicateurs synthétiques ont été définis, les logiciels de traitement mis au point.

Une fois l'outil achevé, un appel d'offre a été lancé au cours de l'été 1991 pour la réalisation de la première vague en octobre, ils seront renouvelés chaque année.

Les deux baromètres comprennent une signalétique du ménage.

Le baromètre d'image est réalisé auprès de 1 500 personnes. Il porte sur tous les modes de transport, individuels ou collectifs : voiture particulière, bus parisiens, bus de banlieue, métro, RER, train, taxi, deux roues. La personne est interrogée sur l'image de l'ensemble de ces modes de transports, utilisés ou non, à partir de 19 ITEMS caractérisant la perception des modes (propreté, régularité, information, sécurité, etc...). Les habitudes de déplacement en termes de modes utilisés et de motifs sont décrites au préalable.

BAROMETRES IMAGES/SATISFACTION

ITEMS

Plaisant
Propre
Souple d'utilisation
Rapide
Confortable
Peu cher
Convivial
Bruyant
Malodorant
D'une durée garantie
Fiable/ponctuel
Sans risque d'agressions
Sans risque d'accidents
Moderne
Bien informé (plans/horaires)
Avec de longues attentes
D'un environnement agréable, rassurant
Pratique
Bien informé (perturbations, accidents).

MODES RETENUS

VOITURE PARTICULIERE
BUS PARIS
BUS BANLIEUE
METRO
R.E.R.
TRAINS BANLIEUE
TAXI
DEUX-ROUES

Le baromètre d'image comporte 3 modules :

- * Un module fixe dont l'objectif est de connaître les points faibles et les points forts de chacun des modes, de révéler les aspects sur lesquels un effort doit être fait pour en améliorer l'attractivité. 19 Items d'image ont été retenus et quatre modalités de réponse : tout à fait d'accord, d'accord, pas d'accord, pas du tout d'accord.

- * Un module tournant comprenant des questions sur le comportement en cas de dysfonctionnement ou d'indisponibilité d'un mode, des questions d'opinion sur le financement des transports collectifs et du réseau de voirie en terme de quantité suffisante ou insuffisante, des questions sur l'organisation et les entreprises de transport et l'adaptation des modes à des déplacements types de zone à zone. Ce module ne sera pas suivi tous les ans.

- * Un troisième module comportant des questions d'opinion sur des mesures susceptibles, selon la personne interrogée, d'améliorer les conditions de déplacements à Paris, en petite et grande couronne.

Cette enquête permettra de savoir si, selon les Franciliens, il faut plutôt renforcer le stationnement près des gares, augmenter la fréquence des transports en commun ou le nombre de routes ou de couloirs de bus, etc. Les réponses seront analysées selon les grandes catégories d'utilisateurs.

Le baromètre de satisfaction : il est réalisé au moyen d'une enquête téléphonique auprès de 3 500 personnes.

Il porte sur la satisfaction d'un déplacement tiré au hasard parmi les déplacements des dernières 24 heures.

La satisfaction est mesurée à partir des 19 items décrits précédemment dans le baromètre d'image, cette fois pour chacun des modes utilisés, au cours du déplacement.

Ce baromètre s'adresse donc à toute personne qui s'est déplacée au cours des dernières 24 heures (y compris à pied) ces déplacements étant brièvement décrits.

Cette enquête permettra de cerner les points forts et les points faibles des modes de transport, les motifs d'insatisfaction sur lesquels il faudrait agir pour améliorer la qualité du service rendu aux voyageurs ou réduire les difficultés.

Les premiers résultats de ces deux baromètres dont les enquêtes se sont déroulées en dehors des périodes perturbées (grèves, vacances) en octobre et novembre 1991 ont été transmis au STP au début du mois de décembre et seront communiqués au début du mois de février 1992. D'ici là, les résultats feront l'objet de vérifications et d'un examen très approfondi. L'objectif est d'extraire l'essentiel de ces documents sous la forme d'indicateurs synthétiques qui ont été définis avec les partenaires sous la forme de note globale et notes par mode, Item marquant, différence de point de vue entre les utilisateurs et les non utilisateurs, ainsi que classement des mesures retenues par les franciliens susceptibles d'apporter des améliorations.

Ils feront également l'objet de publication de dossiers détaillés au printemps 1992.

Conclusion : ces deux baromètres permettront de quantifier des phénomènes dont on connaît par ailleurs l'existence, de suivre leur évolution dans le temps et ainsi de mesurer l'impact des mesures prises. Ils permettront de valider ou d'invalidier les impressions et orientations des professionnels par les utilisateurs eux-mêmes.

- L'étude de mise en oeuvre.

Elle a été lancée en mai 1991 dans le but de mettre en place la base de données de l'ORD. Cette étude repose sur trois actions :

- Le recensement des sources existantes.
- La réalisation d'interviews auprès des décideurs.
- La proposition d'indicateurs synthétiques sur chacun des quatorze thèmes définis.

Le recensement des sources a été réalisé auprès de 70 organismes répertoriés traitant des déplacements directement ou indirectement au moyen de trois questionnaires. Le premier sur l'organisme, le second sur les sources qu'il détient, le troisième, sur les bases de données qu'il gère. Une base de données de ces organismes et sources a ainsi été constituée. Elle est en cours de vérification.

Les **interviews** réalisés auprès de décideurs de la région avaient pour objectif d'effectuer un diagnostic de la situation des déplacements, d'évaluer leurs besoins d'information, la nature des décisions à prendre, leurs attentes vis à vis de l'O.R.D. et les priorités dans les thèmes à mettre en oeuvre par l'ORD.

De ces interviews, il ressort un constat général d'engorgement et un retard notable dans le financement des infrastructures depuis plusieurs années. Pour tous, il y a urgence bien que les points de vue divergent sur les mesures à prendre.

La troisième phase consistera à proposer prochainement des indicateurs synthétiques pour chacun des thèmes définis au départ, en confrontant les besoins des décideurs aux données existantes. Pour cela, des groupes thématiques seront constitués afin de définir les modèles pertinents, les sources susceptibles de fournir l'information et les méthodes de calcul des indicateurs.

L'objectif est de construire sur chacun des thèmes, des indicateurs fiables et reconnus dont il faudra suivre l'évolution trimestrielle ou annuelle.

Les premiers indicateurs (autres que ceux sur la satisfaction et l'image disponible début 1992) seront produits d'ici la fin de l'année 1992 et seront intégrés au tableau de bord de l'O.R.D.

Conclusion : sauf sur quelques domaines particuliers, on constate l'existence d'une masse d'informations très importante, mais insuffisamment organisée, coordonnée, centralisée et synthétisée. L'Observatoire devra remplir ce rôle de coordination et être un outil d'aiguillage, mais aussi d'analyse prospective de synthèse et d'évaluation.

L'étude de mise en oeuvre sera prolongée par la conception et la mise en place du système d'information de l'O.R.D. avec la constitution de la banque de données, l'écriture de programmes de calculs des indicateurs, la mise au point des protocoles d'échanges de données.

Enfin, les thèmes prioritaires sont la qualité de service, le trafic, les caractéristiques des déplacements, les coûts et les financements.

D'autres travaux sont en cours.

La statistique des réseaux de transports routiers privés.

Les 70 entreprises de transports routiers privées assurant des dessertes, en grande couronne principalement, représentent près de 1 milliard de francs d'activité de lignes régulières par an. Elles assurent 800 dessertes réparties dans tous les départements de la Région. En conséquence, il a été décidé de réaliser une statistique qui devrait aboutir début 1992, sur l'offre, le trafic, les coûts et les recettes de ces réseaux trop souvent absents des statistiques.

C'est une étude réalisée en interne, à partir des sources disponibles au STP et avec l'aide des associations professionnelles ; elle sera accompagnée d'étude monographique de réseaux de la Région Ile-de-France et de province. Elle fera l'objet d'une publication au printemps 1992.

La cartographie

L'O.R.D. pilote une étude sur la mise au point d'un système d'information géographique particulièrement développé sur les réseaux de transports collectifs, en collaboration avec l'IAURIF, l'IGN, les conseils généraux, la DREIF, les entreprises de Transports et les D.D.E.

On observe actuellement une forte carence et une démarche importante dans ce domaine.

La première réalisation portera sur la mise en oeuvre d'une carte très précise des réseaux de transports collectifs prévue pour le printemps 1992, elle sera réactualisée régulièrement..

- La diffusion.

L'O.R.D. prévoit sept types de publications et, en particulier la réalisation d'un journal, d'un tableau de bord qui reprendra les indicateurs synthétiques, soit trimestriellement, soit annuellement, un memento de données statistiques des dossiers thématiques dont les deux études présentées précédemment font partie, des dossiers cartographiques..

L'ensemble des informations collectées sera mis à la disposition des membres de l'Observatoire, des financeurs et partenaires avec toutes les précautions d'usage et de confidentialité définies dans la Charte, et diffusé aux professionnels du Transport et de l'aménagement du Territoire.

Le compte "TRANSPORTS de VOYAGEURS"
pour la région Ile-de-France :
coûts, dépenses et flux financiers

Pascal AUZANNET - RATP - Département du Développement

* * *

En 1983-84, les pouvoirs publics ont exprimé le souhait de disposer d'un outil de diagnostic sur les transports de voyageurs en région Ile-de-France. Dès lors, une méthodologie était élaborée par un comité technique, constitué sous l'égide du Syndicat des transports parisiens. En 1985, la première version du compte "TRANSPORT" de voyageurs pour l'Ile-de-France était présentée.

Depuis, ce rapport est actualisé chaque année et on dispose aujourd'hui d'une série de comptes annuels pour la période 1984-1989, fournissant des informations sur l'évolution des coûts et des dépenses pour les différents modes de transport et les dépenses qui leur sont associées (voirie-police, etc...).

Le financement des transports : en Ile-de-France, la dépense régionale consacrée aux transports de voyageurs s'élève à 153,2 milliards de francs, soit environ 9 % du PIB régional (chiffres de 1989).

Cette dépense est assurée par plusieurs catégories de financeurs : les employeurs, les usagers des transports en commun et usagers de la voiture particulière financent ensemble 84 % de la dépense, l'état et les collectivités territoriales se partagent 13 % (figure 1).

Les usagers de la voiture particulière ont la part la plus importante puisqu'ils financent à eux seuls 73 % de la dépense régionale, ce qui représente en 1989 un montant de 112,2 milliards de francs. Les usagers des transports en commun y contribuent pour un montant de 7,3 milliards de francs (soit 4,8 % de la dépense totale), les usagers des deux roues motorisés pour 1,6 milliards de francs.

Figure 1: FINANCEMENT DU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN REGION D'ILE DE FRANCE

EN MF 1989

FINANCEMENT PAR LES MENAGES, LES ENTREPRISES ET LES ADMINISTRATIONS				INTERVENTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES			AUTRES		TOTAL (1)
EMPLOYEURS	USAGERS DES TRANSP. EN COMMUN	USAGERS DES VOITURES PARTICUL. ET COMMERCIALES	USAGERS DES DEUX ROUES	FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE			FINANCEMENTS		
				ETAT	COLLECT. LOCALES	REGION	STP	AUTRES FINANC.	
8 687,5	7 339,5	112 220,0	1 642,5	6 979,5	12 871,5	1 345,0	(6943,5)	1856,0	153174,6
+ 14,6 %	+ 0,5 %	+ 25,3 %	- 5,8 %	- 9,3 %	+ 46,6 %	+ 13,3 %	(+20,0%)	-47,8%	+20,2 %

(1) Y compris les dépenses du STP financées par le report des crédits de l'année précédente (233,0 MF en 1989).

Figure 2: REPARTITION DES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITES PUBLIQUES
(Investissement + fonctionnement)
en % - Année 1989

FINANCEURS	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	REGION	ENSEMBLE
CONTRIBUTION TOTALE	6 979,5 MF	12 871,5 MF	1 345 MF	21 196 MF
AFFECTATION DE LA DEPENSE				
Transport en commun	78,2	20,2	30,4	39,9
Voirie et parking de liaison	6,4	79,8	69,9	55,0
Police de la circulation	15,4	-	-	5,1
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

La contribution des employeurs s'élève quant à elle à 8,7 milliards de francs et provient du versement "transport", et du remboursement des titres d'abonnement (carte orange, carte hebdomadaire) et du coût qu'il supporte au titre des services de ramassage du personnel.

Le financement public (état et collectivités territoriales) est de l'ordre de 21 milliards de francs.

Les collectivités locales ont le rôle le plus important puisqu'elles assurent 60 % du financement public régional ; l'état n'en assure plus actuellement qu'un tiers (contre près de 44 % en 1981).

Les 7 milliards de francs à la charge de l'état vont essentiellement aux entreprises de transport en commun sous la forme de subventions à l'investissement et au fonctionnement.) (figure 2).

Une contribution de 7 milliards de francs est également allouée par le STP et provient pour l'essentiel de la taxe payée par les employeurs.

1981/1989 : désengagement de l'état ...

Entre 1981 et 1989 la contribution des utilisateurs de la voiture particulière a augmenté de 25 %, celle des collectivités locales de 47 %, et celle de la Région de 13 % (figure 3).

Seul l'état voit sa part se réduire (- 9,3 % sur la période considérée).

Le désengagement de l'état porte essentiellement sur le financement des dépenses de voirie (- 24 % entre 1981 et 1989), celles-ci étant davantage prises en charge par les collectivités locales (+ 61 % d'augmentation sur cette période) et par la région (+ 25 %). La région voit son financement augmenter du fait d'une augmentation des subventions versées aux collectivités locales et à l'Etat au titre de la voirie.

Figure 3: FINANCEMENT DE LA DEPENSE SOCIALE REGIONALE

VARIATION 1981 - 1989 (1)

FINANCEURS AFFECTATION	ETAT	COLLEC.LOCALES	REGION	TOTAL
TRANSPORT EN COMMUN	- 4,9 %	+ 8,9 %	- 7,1 %	- 1,2 %
VOIRIE ET POLICE DE LA CIRCULATION	- 24,2 %	+ 60,7 %	+ 25,0 %	+ 39,1 %
TOTAL	- 9,3 %	+ 46,6 %	+ 13,3 %	+ 20,0 %

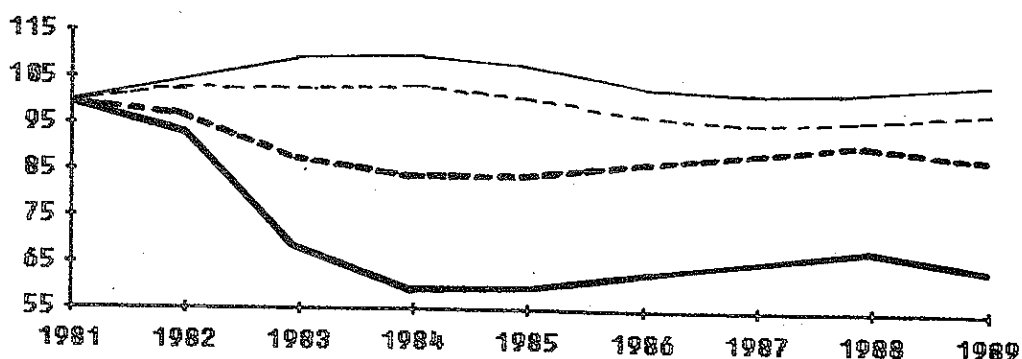
(1) En francs constants.

... et baisse du coût des déplacements :

Le coût supporté par l'usager a, quant à lui, diminué. Entre 1981 et 1989, tous motifs de déplacement confondu et pour l'ensemble de la région, le coût du déplacement -en francs constants- a diminué de 11,9 % pour l'usager des transports en commun, de 1,9 % pour celui de la voiture particulière. Le coût de la voiture particulière reste beaucoup plus élevé pour son utilisateur que pour l'usager des transports en commun : 3,94 F contre 14,30 F, tous motifs confondus ; 2,21 F contre 15,57 F pour les déplacements domicile-travail (figures 4 et 5).

Figure 4 :

ÉVOLUTION EN FRANCS CONSTANTS DES COÛTS SUPPORTÉS PAR LES UTILISATEURS POUR UN DÉPLACEMENT EN RÉGION PARISIENNE (Base 100 = 1981)



-- Voiture Particulière Tous Motifs	— Voiture Particulière Domicile/Travail	-- Transport en Commun Tous Motifs	— Transport en Commun Domicile/Travail
-------------------------------------	---	------------------------------------	--

Figure 5 :

COMPARAISON DES COÛTS SUPPORTÉS PAR LES UTILISATEURS DE LA VOITURE PARTICULIÈRE ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

En francs

Motifs de déplacement	Voiture particulière				Transport en commun	
	Coût moyen d'un déplacement	Coût marginal d'un déplacement	Coût supporté par voyageur-kilomètre		Coût supporté par le voyageur pour un déplacement	Coût supporté par voyageur-kilomètre
			Coût moyen	Coût marginal		
Tous motifs	14,30	3,10	1,57	0,34	3,94	0,32
Domicile-travail	15,57	3,37	1,57	0,34	2,21	0,15

Les coûts sociaux : l'activité de transport se caractérise par l'existence d'effets externes importants essentiellement imputable à la voiture particulière : bruit, pollution, congestion et accident; Il s'agit de coût indirects qu'il convient de considérer

Mais sur ces questions, le débat est contradictoire et l'on n'arrive pas toujours aux mêmes résultats. Cependant, les recherches menées ces dernières années par différents organismes, entreprises de transport (OCDE, CETUR, RATP....) et constructeurs automobiles permettent de mieux apprécier ces coûts ce qui a conduit à les intégrer dans la démarche "compte transport".

Estimés sur la base de la méthode du coût d'évitement (1) pour le bruit et la pollution et sur l'évaluation des surcoûts d'exploitation du réseau d'autobus et du temps perdu par les usagers de ce mode, ces coûts sont les suivants (coûts/voiture x km) :

	Paris	Petite couronne	Grande couronne
Bruit	0,16 F	0,08 F	0,06 F
Pollution	0,12 F	0,10 F	0,08 F
Congestion	0,10 F	0,10 F	-
Total	0,38 F	0,28 F	0,14 F

Le coût des accidents n'est pas valorisé car il nécessite de déterminer un prix pour la vie humaine ce qui

(1) Les techniques d'évitement et leurs coûts sont variables selon les zones géographiques. Son notamment considérés : les murs anti-bruit, les isolations de façade, l'isolation à la source, le pot catalytique, le filtre à particules, la désulfuration du gazole... Voir article à paraître dans la revue savoir faire de la RAPT (fin 2ème semestre 1992).

pose un problème moral. Par ailleurs le coût des dégâts matériels est déjà intégré dans les dépenses des assurances.

A ce coût social il convient d'ajouter le coût de l'espace consommé au titre de la circulation sur voirie et du stationnement.

Effectivement l'espace consommé est un capital public qui doit être appréhendé comme un stock qui intègre les coûts fonciers et l'ensemble des dépenses réalisées par le passé. La consommation d'espace n'étant pas (ou partiellement pour le stationnement) tarifée il en découle une non valorisation (donc dévalorisation) du capital public.

Effectué à partir d'un calcul d'actualisation, considérant des coûts d'investissement (1) et des trafics spécifiques selon les zones, les coûts de la consommation d'espace sont estimés de la façon suivante (coût/voiture x km).

Paris	7,65 F
Petite couronne	6,10 F
Grande couronne	4,35 F

A partir de ces données le coût global (coût direct : carburant, entretien, assurance..., coût social et coût de l'espace consommé) d'un déplacement en voiture particulière de 5 km peut être estimé à 36,15 F à Paris, 29,85 F en proche banlieue et 22,70 F en grande banlieue. A titre de comparaison ce déplacement en transport collectif a un coût global de 6,60 F en Métro (projet METEOR), 12,85 F en tramway (Saint-Denis Bobigny) et 12,80 F en autobus circulant en grande banlieue.

(1) Paris : 500 MF/km de voirie, proche banlieue : 250 MF/km, grande banlieue : 50 MF/km.

COUT D'UN DEPLACEMENT (5 KM)

Voiture particulière			Transport en commun		
Paris	Proche banlieue	Grande banlieue	Métro (METEOR)	Tramway	Bus Grande banlieue
36,15 F	29,85 F	22,70 F	6,60 F	12,85 F	12,80 F

CONCLUSION

On constate une augmentation globale des dépenses consacrées aux transports, rendue nécessaire par l'augmentation sensible de l'utilisation de la voiture particulière et l'accroissement de la mobilité.

Une question se dégage de ce constat : comment faire face à cette évolution en tenant compte des avantages économiques et sociaux des transports en commun par rapport à la voiture particulière tout en favorisant la complémentarité entre ces modes.

QUESTIONS

Première Série

QUESTIONS

(première série)

* * *

Question 1 : M. BRUN (Fédération parisienne du bâtiment)

L'exposé de M. FRADIN a montré comment l'urbanisation s'adapte au transport mais beaucoup moins comment le transport pourrait structurer l'urbanisation.

Réponse : M. FRADIN : il est incontestable que le transport structure l'urbanisation ; le problème est qu'il n'a pas développé par le passé une formule cohérente d'urbanisation. Les personnes sont allées s'installer là où étaient les transports et en grande banlieue où les prix des terrains étaient moins chers. Certaines zones de grande banlieue sont donc mieux desservies en transports collectifs que la proche banlieue. Avec les villes nouvelles, on a essayé d'aménager un habitat cohérent avec les axes de transport.

* * *

Question 2 : M. : Nous sommes séduits par la relation esquissée entre transports et urbanisme. Il semble cependant qu'il y ait également d'autres paramètres à prendre en compte tels que le niveau de desserte, la désindustrialisation, l'évolution du prix du foncier et de l'immobilier.

N'a-t-on pas privilégié la desserte des activités plutôt que celle de l'habitat ?

La désindustrialisation de certaines zones pourrait entraîner un déséquilibre entre les réseaux existants et les lieux d'habitation. On constate l'existence de "trous" entre l'habitat et le réseau des transports.

Par ailleurs, les transports ont un effet structurant, mais ils sont très mal placés pour contrebalancer les effets de l'immobilier.

Réponse : M. FRADIN : il y a, bien entendu, des relations entre les transports et le coût du foncier. Ainsi, la mise en service de transports rapides reliant Paris à la banlieue dans les années 50 a ouvert l'accès à un marché foncier à bas prix. Cela a permis à de nombreuses personnes d'aller résider dans un habitat de meilleure qualité que celui qui était offert à Paris, avec des durées de trajet raisonnables. Avec la création d'autoroutes, le schéma directeur de 1969 a également ouvert un marché foncier à l'urbanisation. L'industrialisation a elle aussi joué son rôle.

Toutefois, dans les années 60, on a manqué de nombreuses occasions de faire de la "bonne urbanisation" en liaison avec les transports. Maintenant, il est très difficile de modifier le tissu urbain. Le schéma directeur des années 1970 a toutefois permis de réorienter cette organisation en fonction des transports. sans cet effort, la région serait impossible à gérer.

* * *

Question 3 : M. BURGEL (Université de Paris X)

Dans "l'enquête globale transports", ne privilégie-t-on pas le côté régulier et instantané ?

Un certain nombre d'actifs se déplacent de façon irrégulière au cours de la semaine. Comment prenez-vous en compte les déplacements irréguliers ? Quand vous parlez d' "un jour de semaine", de quel jour s'agit-il ?

Réponse : Mme TARDIEU

Il est vrai que chaque jour de la semaine, un certain pourcentage d'actifs ne se déplace pas. Si on les considérait comme se déplaçant, on augmenterait de 10 % le volume des déplacements dans la région. En réalité, on tient compte de tous ceux qui ne se déplacent pas pour chacun des motifs.

Les enquêteurs de l'INSEE ont reçu comme instruction de réaliser le même nombre d'enquêtes chaque jour de la semaine, ce qui permettra d'obtenir des observations moyennes pour chaque jour de la semaine.

* * *

Question 4 : M.

: (Conseil économique et social de Champagne-Ardenne)

On dit couramment que 20 % des trafics sur route en Ile-de-France sont des trafics parasites. Etes-vous, en l'état actuel de vos enquêtes, en mesure de confirmer ou d'infirmier ce chiffre ? S'il est exact, il devient alors prioritaire de développer les axes extérieurs.

Question 5 : M. Yves SIMON (Comité d'expansion économique du Val-d'Oise)

Est-il possible d'avoir un bilan des trafics indirects de banlieue à banlieue qui passent par Paris ? Il est en effet, très difficile de convaincre la SNCF de l'utilité de rocade qui sont demandées depuis fort longtemps.

Réponse : Mme TARDIEU. C'est en effet le rôle de l'enquête régionale. L'IAURIF et la Région ont effectué l'étude aux limites de la région, sur les autoroutes et les routes nationales ce qui permettra d'appréhender le trafic de transit et d'échanges. L'enquête "Transport" fournira notamment des informations sur les déplacements passant par Paris et dont l'origine et la destination sont autres que Paris. Elle permettra en particulier d'évaluer le trafic de transit sur le boulevard périphérique.

Réponse : M. FRADIN. Il faut savoir ce que l'on entend au juste par le terme transit. Les personnes qui entrent en Ile-de-France et ressortent pour s'y arrêter sont rares. Les personnes qui viennent en Ile-de-France ont en général un motif d'arrêt (exemple : le camion venant d'Espagne qui s'arrête à Rungis pour livrer puis repart vers le Nord). Le trafic "parasite" est constitué de ceux qui n'ont rien à faire en Ile-de-France. Les chiffres issus de l'enquête pourront nous éclairer sur ce point.

* * *

Question 6 : M. GENDRE (Union des Associations de sauvegarde de l'Ouest parisien).

Les différents exposés appellent de ma part deux constatations :

- 1) les représentants associatifs sont absents du comité "concorde". Pour quelle(s) raison(s) ?
- 2) l'évaluation des coûts sociaux ne correspond pas à ce qui a été montré lors du plan stratégique des déplacements où les écarts entre transports collectifs et voitures particulières étaient beaucoup plus importants.

Réponse : Mme GILLES - Seuls ont été retenus pour constituer ce comité les organismes détenteurs de sources statistiques, les financeurs et les experts, et qui étaient déjà partie prenante dans les décisions de la région.

M. GUIEYSSE - Il y a d'autres comités où les associations sont représentées et peuvent s'exprimer.

M. AUZANET - Le compte "Transport" sert de base à l'évaluation des coûts sociaux. L'approche de cette question est différente de celle qui est utilisée dans le PIB ; ce dernier utilise la notion de "consommation" d'espace.

Il faut toutefois être prudent, sur la question de l'intégration des coûts de la consommation d'espace qui peuvent varier de façon importante selon la méthode utilisée pour l'évaluer.

Une réflexion est en cours actuellement au sein du comité technique en vue d'élaborer une méthode pour intégrer le coût de la consommation d'espace, notamment celui qui est lié à l'investissement dans les transports collectifs.

Le compte "Transport" fournit des éléments qui devraient permettre d'intégrer le coût de la pollution et des accidents, économisé suite à l'amélioration d'une desserte en transports en commun.

* * *

Question 7 : M. FILITI - Maire adjoint d'EPINAY-sous-SENART

A-t-on pu établir une relation entre les transports et le chômage ? C'est un problème qui devient préoccupant : on a créé, après des études complexes, des villes dortoir qui devaient drainer la main-d'oeuvre pour la région. Les villes "dortoirs" se transforment actuellement ghettos et en ville "mourroirs".

Réponse : M. FRADIN - Je n'ai pas connaissance d'études directes associant ces deux éléments. Cela pourrait toutefois se faire au moment de l'enquête. Deux réflexions me viennent à l'esprit : on s'aperçoit que les quartiers défavorisés sont justement ceux où les transports font défaut. Je suis persuadé que l'absence totale de transport favorise le chômage. On a l'exemple de Clichy-Montfermeil et celui de la ZUP de MAUBUISSON.

La seconde réflexion est d'ordre plus général : le réseau de transports constitue un des attraits de l'Ile-de-France pour les personnes de l'extérieur car il permet d'accéder à une multitude de zones d'emploi. Une personne touchée par le chômage en Ile-de-France peut retrouver un emploi parce que le système de transports lui permet de se déplacer.

S'il réside dans une petite ville de province enclavée, il n'aura pas d'autre choix que de rester au chômage ou de s'expatrier..

* * *

Question 8 : M. SIMON (Comité d'expansion économique du Val d'Oise)

La grande couronne compte dans sa population une proportion importante de jeunes parents. La durée des temps de trajet se répercute sur la durée des garderies, et par là sur le temps de présence des parents auprès de leurs enfants.

Il serait intéressant de disposer pour la grande couronne de cartes des temps de transport à l'intérieur des collectivités locales et des grands bassins d'emploi, pour les transports en commun et les transports individuels.

Réponse : M. FRADIN - La SNCF et le RATP disposent d'outils de simulation qui donnent la possibilité à partir d'un pôle d'emploi à Paris et en Couronne de dresser des cartes qui indiquent les temps d'accès à ces pôles en transports en commun et par la route. Cela permet d'avoir une idée des zones bien desservies et des zones mal desservies.

M. GUIEYSSE - Ces cartes sont également disponibles pour divers quartiers dans les dossiers de l'avant-projet.

* * *

Question 9 : M.

- Existe-t-il à votre connaissance, pour les transports de marchandises, un travail du même type que celui que vous avez effectué pour les transports de voyageurs ?

- Dans votre étude "voyageurs" prenez-vous en compte le poids du transport de marchandises et l'interaction entre ces deux activités étant donné que ces deux systèmes de production sont très liés et que les coûts de l'un se répercutent sur les coûts de l'autre ?

Réponse : M. AUZANNET - l'INSEE, en collaboration avec l'Observatoire économique des transports (O.E.S.T.) publie chaque année "les Comptes des Transports" dans la série des Comptes Nationaux.

Pour la région Ile-de-France, nous ne disposons que du compte "Transport de voyageurs". Mais nous n'avons pas pu ignorer l'aspect "transport de marchandises" car les dépenses de voirie concourent non seulement à la circulation des voitures et autobus, mais aussi à celle des camions. Nous avons donc estimé les dépenses de voirie imputables aux transports de marchandises à partir des trafics sur différentes zones puis nous les avons déduites des dépenses totales de voirie. La partie "voirie" imputable aux transports de marchandises n'est donc pas comptabilisée dans les 153 milliards de dépense figurant au compte Transport.

Actuellement, un projet est en cours pour mieux cerner l'activité "marchandises". Le compte transports de voyageurs a été présenté dans d'autres régions françaises (Alsace, Nord-Pas de Calais), ce qui a donné l'idée à la Chambre de commerce et d'industrie de ces régions d'élaborer, sur la base d'une méthodologie similaire un compte spécial "Transport de marchandises".

* * *

Question 10 : M. FERA

- Les transports jouent un grand rôle dans la cohérence du tissu urbain. Quels sont les moyens que la région propose pour que cette cohérence puisse se traduire dans les faits dans les vingt cinq années à venir ?

- On parle beaucoup de déplacements en transports en commun. Mais il faudrait aussi parler des personnes : certaines sont des inconditionnelles de la voiture particulière, d'autres du transport en commun. De nombreuses personnes utilisent les deux. Il serait intéressant d'analyser ces comportements.

Réponse : M. GUIEYSSE - Ces questions seront reprises par Monsieur FRADIN dans sa seconde intervention.

* * *

DEUXIEME PARTIE

Enjeux, défis et propositions

Enjeux, défis et propositions

* * *

- Introduction :
M. Louis GUIEYSSE - président de la commission de la circulation et
des transports du conseil économique et social d'Ile-de-France.....P. 66

- La région et les transports en Ile-de-France :
la charte régionale
(Jean-Raymond FRADIN - directeur adjoint des
transports et de la circulation de la Région d'Ile-de-France.....P. 68

- L'Etat et les transports en Ile-de-France :
le schéma directeur régional
(Jean-Gérard KOENIG - DREIF - directeur de la division
des infrastructures et des transports).....P. 75

- Les transports de marchandises en Ile-de-France :
situation et propositions
(Jacques TRORIAL - président du port autonome de
Paris).....P. 79

- Les transports dans les relations entre l'Ile-de-France,
le bassin parisien et l'Europe.
(Christian REYNAUD - INRETS - directeur du département
d'économie et de sociologie des transports).....P. 83

- QUESTIONS..(2ème série).....P. 87

INTRODUCTION

**Monsieur Louis GUIEYSSE, président de
la commission de la circulation et des transports
du conseil économique et social d'Ile-de-France**

Au cours de ces dernières années, plusieurs documents officiels importants sur la préparation du schéma directeur ont été rendus publics. Ces documents font état des nouvelles conditions d'aménagement des transports en Ile-de-France.

La réflexion sur le nouveau schéma directeur pour la région Ile-de-France remonte au mois de mars 1988, date à laquelle est parue l'étude de l'IAURIF "Ile-de-France 2000". En février 1989, a été élaboré un projet régional d'aménagement émanant du conseil régional. La même année était publié "le livre blanc" de l'Ile-de-France. Enfin, en 1991, deux documents importants ont été rendus publics : la charte régionale au mois de juillet, et l'avant projet de schéma directeur au mois d'octobre.

Entre temps, en avril 1990, la préfecture de région avait publié un rapport sur les transports de marchandises dont parlera M. TRORIAL.

Les trois premières communications porteront sur ces différents documents. La quatrième est une étude plus prospective sur les relations entre l'Ile-de-France et l'extérieur.

* * *

Schéma Directeur de la région d'Ile de France de juillet 1989 à octobre 1991

Les dates-clés

.....

26 Juillet 1989 : Conseil des Ministres : décision d'élaborer un nouveau Schéma Directeur de l'Ile de France

18 septembre 1989 : Installation du Groupe de Travail associant l'Etat, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France et l'Atelier Parisien d'Urbanisme chargés de préparer le Livre Blanc

6 Février 1990 : Remise du Livre Blanc au Premier Ministre

Février - Mai 1990 : Consultations sur le Livre Blanc

5 Juillet 1990 : Installation de la Commission de Concertation et des 6 Commissions Thématiques pour l'élaboration du Schéma Directeur

19 Juillet 1990 : Arrêté du Préfet de Région de mise en révision du SDAU

28 février 1991 : Remise de l'esquisse du nouveau Schéma Directeur d'Ile de France au Premier Ministre

Avril à juillet 1991 : Consultations sur l'Esquisse en vue de la préparation de l'avant-projet de Schéma Directeur

Octobre 1991 : Publication de l'avant-projet

.....

LA REGION ET LES TRANSPORTS EN ILE-DE-FRANCE

La charte régionale

Jean-Raymond FRADIN

Introduction :

Dans les années 1970-1980 un effort financier important a été réalisé pour développer les infrastructures de transport. Cet effort a abouti à la mise en place d'un réseau moderne de transport collectifs, d'autoroutes et de routes au moment même où se manifestait le ralentissement de la croissance survenu au début des années 1980. Cette situation a permis, sans avoir à investir autant, de faire face à l'augmentation relativement faible du trafic (2 à 3 % par an) au début des années 80, laissant d'ailleurs parfois à penser que l'on avait surinvesti durant la décennie précédente.

Toutefois, avec la reprise de la croissance économique dans les années 1985, le trafic s'est à nouveau fortement accru (3 à 5 % par an) aussi bien dans les transports en commun que sur le réseau routier et autoroutier, ce qui a abouti à la saturation de réseaux pourtant considérés jusqu'à alors comme largement dimensionnés.

Cette situation a conduit à préconiser la révision du schéma directeur. Un livre blanc a d'abord été établi en 1989 pour poser un diagnostic en matière de transports et d'aménagement pour la région Ile-de-France. Par la suite, un dossier de propositions destinées à améliorer la situation dans les transports allait être réalisé par la région.

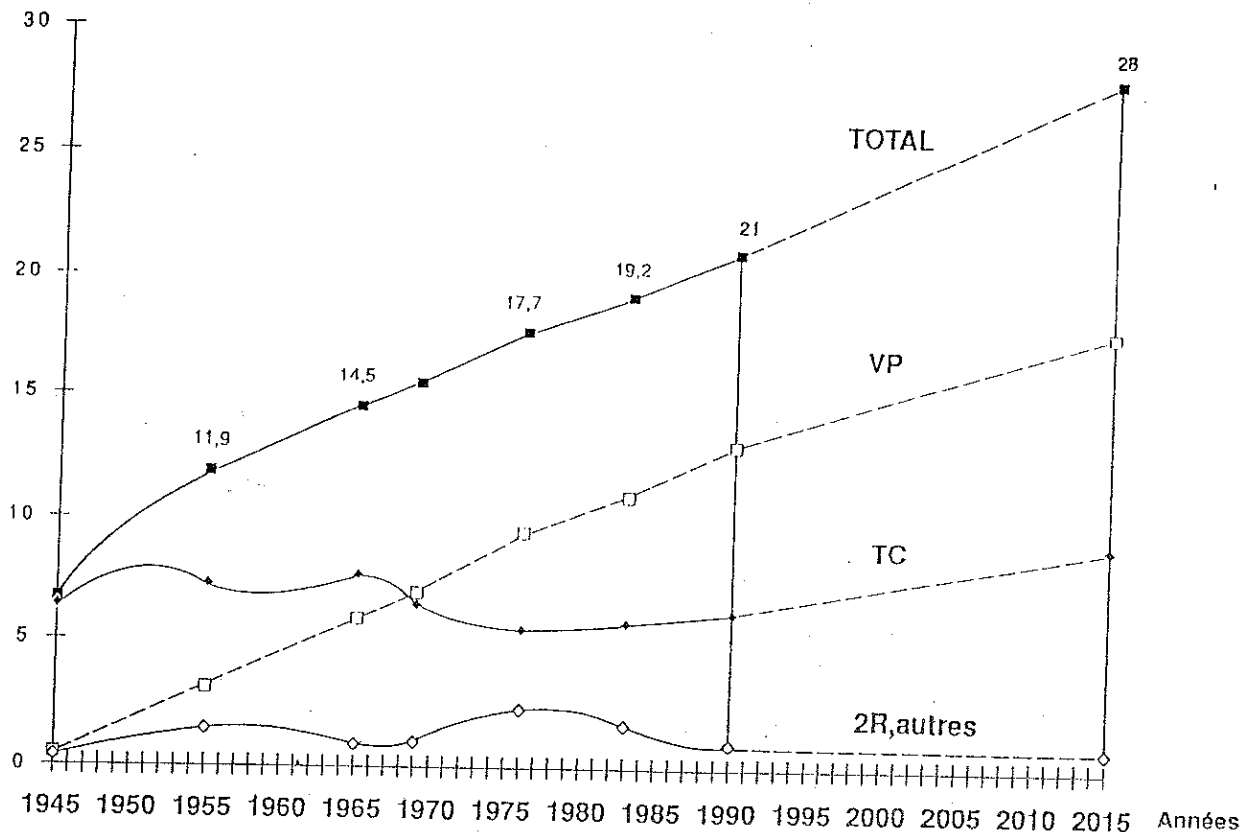
L'évolution attendue des déplacements :

L'Ile-de-France compte aujourd'hui à peu près 21 millions de déplacements quotidiens auxquels il faut ajouter ceux qui ne sont pas effectués par des habitants de la région. (Graphique 1).

Graphique 1 :

EVOLUTION DES DEPLACEMENTS MOTORISES QUOTIDIENS A L'INTERIEUR DE L'ILE-DE-FRANCE

millions de déplacements

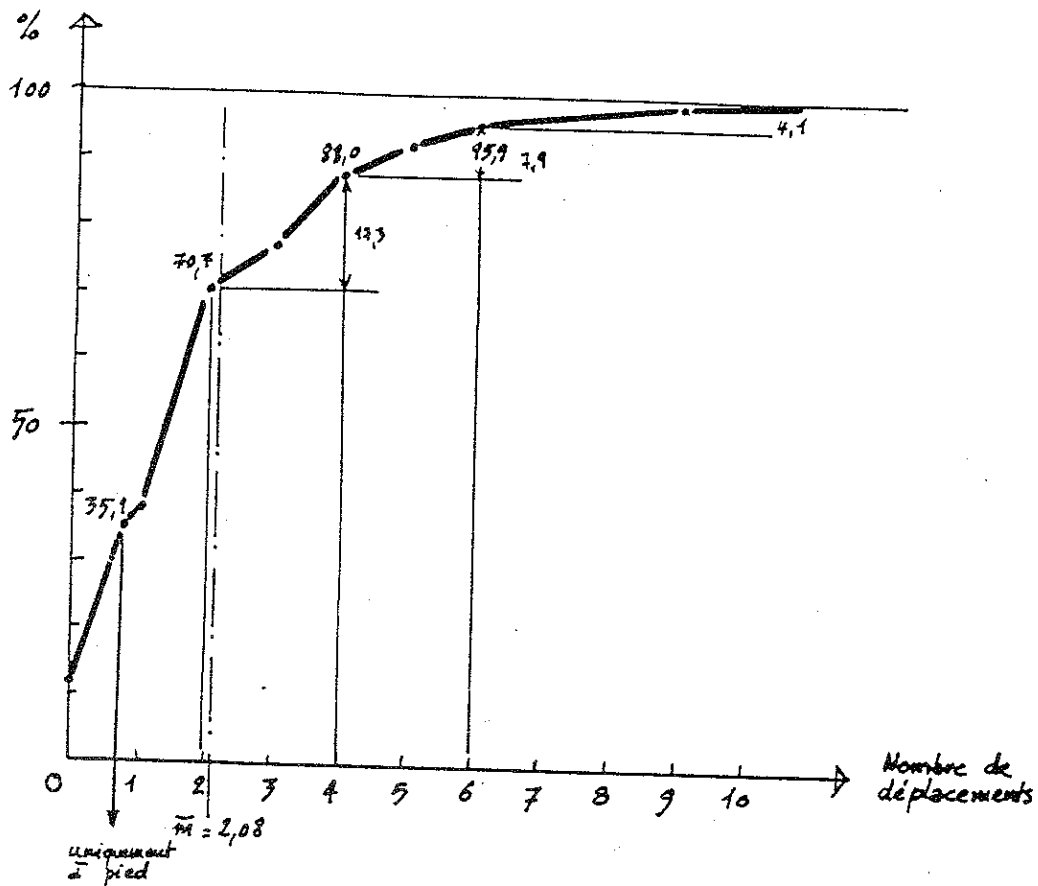


D'ici l'an 2015 ce chiffre devrait passer à 28 millions avec une très forte croissance des déplacements de banlieue à banlieue. Ces 7 millions de déplacements supplémentaires seront dus à la fois à l'augmentation de la population de la région et à l'accroissement de la mobilité (puisque à niveau de mobilité constante cet accroissement se limiterait à 3,3 millions de déplacements supplémentaires) ; les changements de localisation de la population ont également un impact : les franciliens vivent en effet de plus en plus en grande couronne et de ce fait ont davantage recours aux véhicules motorisés (à Paris au contraire, on se déplace plus souvent à pied).

Contrairement à ce que l'on pense parfois, la croissance attendue de la mobilité reste relativement modérée et loin en tout cas d'être effrénée. Il convient en effet de relativiser la notion de mobilité ; six déplacements par jour ne constituent pas une mobilité excessive pour un individu actif, vivant en banlieue et rentrant déjeuner chez lui à midi et accompagnant ses enfants à l'école.. En réalité, les individus que l'on pourrait qualifier d'excessivement mobiles ne représentent qu'une très faible part de la population.

Graphique 2

Graphique 21 - PROPORTION DE PERSONNES DE PLUS DE 6 ANS
AYANT EFFECTUE AU MOINS N DEPLACEMENTS UN JOUR
ORDINAIRE DE SEMAINE (EGT 83)



ORIGINE DE L'ACCROISSEMENT DU NOMBRE DE
DEPLACEMENTS MOTORISÉS ENTRE 1990 ET 2015 :

SUR 7 MILLIONS DE DEPLACEMENTS NOUVEAUX :

- 3,3 MILLIONS SONT DÛS A L'ACCROISSEMENT DE
POPULATION (DE 10,66 M. à 12,3 M.)
- 0,2 MILLIONS SONT DÛS AU DÉSSERVEMENT VERS LA
GRANDE COURONNE
- 3,5 MILLIONS SONT DÛS A L'AUGMENTATION DE LA
MOBILITÉ INDIVIDUELLE (+0,35 depl⁺/personne)

Des différences entre les secteurs géographiques :

Alors que l'on s'attend à une forte augmentation du poids des déplacements dans les 10 ans qui viennent, d'ores et déjà des différences apparaissent dans la qualité des dessertes entre les secteurs géographiques de l'Ile-de-France.

Le lieu de résidence, le lieu de destination, l'objet du déplacement, le temps nécessaire, etc.. sont autant de facteurs qui déterminent le choix de l'utilisateur quant au moyen de transport qu'il souhaite utiliser. Mais ce choix ne pourra s'exprimer qu'en fonction des possibilités qui lui sont offertes. Au vu des graphiques, des carences apparaissent ainsi que des différences dans la qualité des dessertes entre les secteurs géographiques de l'Ile-de-France

Graphique 3

Les personnes qui résident près de Paris privilégient les moyens ferrés (chemin de fer et métro). Pour ceux qui résident en lointaine banlieue, le chemin de fer constitue le moyen le plus rapide de se rendre à Paris. En revanche, pour aller de la banlieue de Paris vers l'extérieur, c'est la voiture particulière qui est utilisée. Les carences sont particulièrement sensibles au delà du Boulevard périphérique où l'utilisation du bus est majoritaire bien que ce mode de transport ne présente pas de garantie de fréquence, ni de fiabilité de durée, et surtout aux abords de la grande couronne. Ainsi, la vitesse de déplacement des utilisateurs du transport en commun en proche couronne est inférieure à celle observée à Paris et en grande couronne.

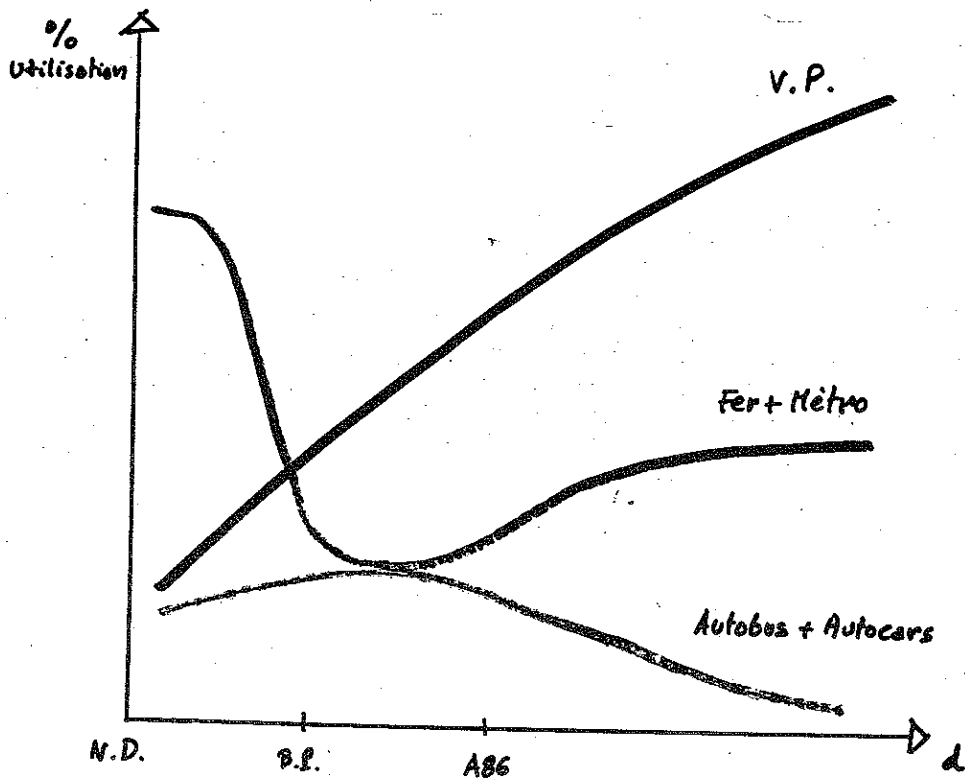
Graphique 4

La croissance : où va-t-elle se répartir ?

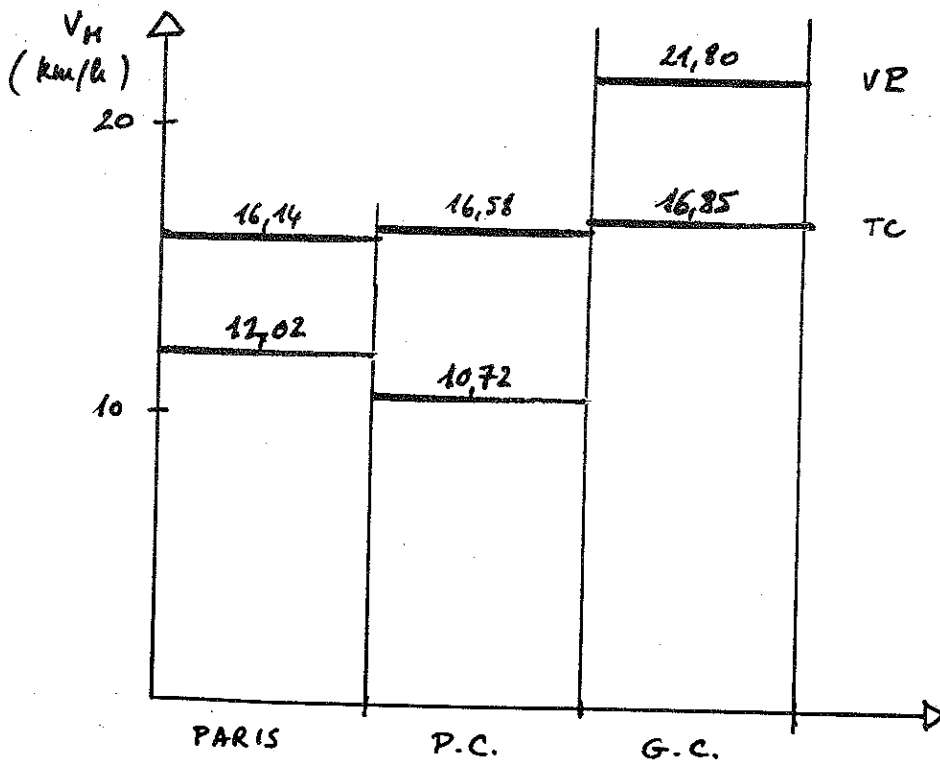
On s'attend généralement à un accroissement sensible des déplacements de banlieue à banlieue : à l'intérieur de la grande couronne d'une part, où ils devraient augmenter à la fois en nombre et en distance parcourue, entre la grande couronne et la petite couronne d'autre part.

En revanche, dans Paris, les déplacements devraient se stabiliser. Les déplacements de la banlieue vers Paris pourraient même régresser.

Graphique 3 : utilisation des divers modes en fonction de la distance à Paris



Graphique 4 : vitesse moyenne des déplacements quotidiens selon le mode et le secteur.



Or, pour le moment, on ne sait pas comment faire face efficacement, au moyen des seuls transports collectifs, à la montée des déplacements en direction de la proche couronne.

Par ailleurs, la baisse des investissements observée dans les années 1980 constitue également un lourd handicap qu'il faudra remonter. (A titre d'exemple, la collectivité qui investissait, en 1975, près de 10 milliards de francs par an dans les transports n'y consacrait plus que 3 milliards en 1985-86). Et dans le même temps, le prix moyen du kilomètre d'infrastructure avait pratiquement triplé !

Conclusion : c'est donc sur ce constat de retard d'équipement, de déséquilibres géographiques, d'insuffisance des investissements et sur la perspective d'une forte croissance des déplacements dans les années à venir qu'ont été fondées les propositions énoncées dans la charte régionale.

Les projets de la charte régionale (Cartes en annexe)

Ces propositions reposent sur quatre piliers :

- une série de grands projets intéressant à la fois la petite et la grande couronne,
- la création d'une autorité unique ayant en charge l'organisation cohérente et économique des déplacements,
- la prise en compte de l'impératif environnemental de réduire au maximum les nuisances,
- la mobilisation des moyens financiers nécessaires à la mise en oeuvre de ces projets.

Les grands projets énoncés dans la charte régionale devront répondre à deux nécessités :

- créer en proche couronne un véritable réseau maillé de transports collectifs,
- prendre en charge la croissance des déplacements en grande couronne et faciliter l'accès à la proche couronne.

Le réseau ORBITALE a pour ambition de donner à la proche couronne une desserte maillée comparable à celle de Paris (qui permet actuellement d'assurer 60 % des déplacements). Pour compléter ce projet, la charte prévoit la construction d'un réseau de voirie souterraine (ICARE) donnant accès à la proche couronne à partir de la périphérie, et qui permettra de desservir des pôles tels que les aéroports ou des zones stratégiques importantes, tout en renforçant la capacité de déplacement en rocade, déjà améliorée par la présence d'A86.

Le troisième projet consiste en la réalisation de liaisons tangentielles en grande couronne pour relier les pôles importants entre eux grâce à la construction de lignes nouvelles ou à la réutilisation de lignes actuellement fermées (projet LUTECE). Un certain nombre de tangentielles sont aussi envisagées pour connecter les villes de la grande couronne entre elles et au reste du Bassin Parisien (projet MIRE)

Le projet LUTECE préconise la mise en place de liaisons entre les pôles régionaux :

- une liaison Nord : Seine Aval-Cergy Pontoise-
Vallée de Montmorency-Le Bourget-Roissy
- une liaison Sud : St-Quentin en Yvelines-Versailles-
Massy-Evry-Melun Sénart-Melun
- une liaison Ouest : Cergy Pontoise-Massy via Versailles
- une liaison Est : Roissy-Melun-Sénart pour compléter
l'ensemble du dispositif.

Le réseau MIRE (Missions Interrégionales Express) permettra de relier l'Ile-de-France aux régions limitrophes. Les flux entre l'Ile-de-France et les régions limitrophes augmentent de 6 % par an et risquent de saturer les réseaux d'ici 10 ans.

Le dernier projet de la charte a trait aux aménagements routiers en grande couronne. Il faudra aménager le réseau routier pour faire face à la croissance attendue des déplacements dans la zone intermédiaire située entre l'agglomération et les zones rurales. Une des possibilités étudiées vise à créer une quatrième rocade à la limite de la région Ile-de-France qui permettrait à la fois de structurer la trame des villes moyennes de la grande couronne et d'assurer une partie du trafic de transit.

L'ETAT et les TRANSPORTS en ILE-DE-FRANCE

Jean Gérard KOENIG
Directeur adjoint des Transports et de la Circulation
de la Région Ile-de-France.

Le 4 octobre 1991, le comité interministériel d'aménagement du territoire a autorisé la diffusion de l'avant projet de schéma directeur pour l'Ile-de-France. Les transports constituent un des éléments clefs de cet avant projet. D'ores et déjà, un certain nombre de priorités transparaissent. Toutefois, les réflexions se poursuivent pour arrêter d'ici la fin de l'année 1992 les choix définitifs.

* * *

Un aménagement multipolaire :

On compte actuellement 10 600 000 habitants en Ile-de-France. A long terme, la population envisagée est de 12 millions, soit 1,5 millions habitants de plus. Ce chiffre est le résultat d'un effort de maîtrise de la croissance de la population. En effet, une extrapolation du taux spontané aurait donné 1 million d'habitants de plus.

Cette croissance se localisera essentiellement en grande couronne (+ 1,2 millions) et dans une moindre mesure en petite couronne.

Pour ces nouveaux développements, le principe affirmé et illustré par le nouveau schéma directeur est celui de l'aménagement multipolaire (*carte en annexe*). Ce schéma comporte des zones à vocation différenciée :

- . cinq centres d'excellence européenne (Paris, Massy-Saclay, Roissy-Le Bourget, Marne La Vallée, La Défense),

- . des pôles de développement en petite couronne (La Seine-Amont, La Plaine Saint-Denis) et en grande couronne, constituées des villes nouvelles et des villes trait d'union pour assurer les liens avec les régions voisines.

Avec ce schéma, se pose naturellement le problème de l'aménagement des transports.

La situation actuelle sur la route et les transports collectifs s'est dégradée au cours de la décennie écoulée, en particulier du fait de la réduction du montant des investissements intervenue à la suite du deuxième choc pétrolier. Tombés de 9 milliards de francs au début des années 1970 à 3 milliards dix ans plus tard, ils sont actuellement de 6 milliards par an.

La présence des nouveaux habitants dans le courant des prochaines décennies (+ 15 % d'ici 2010) conjuguée à une modification des comportements (accroissement de la mobilité de 1 % par an ainsi que de la longueur des distances parcourues) fera augmenter de plus de 60 % la charge pesant sur les réseaux.

Il est important de prendre en compte l'ensemble de ces considérations pour évaluer l'importance du problème des transports et l'ampleur des dépenses à engager.

Les transport collectifs dans l'avant-projet :

Le schéma directeur des transports collectifs pour l'Ile-de-France se caractérise par deux familles nouvelles de projets, déjà exposées dans les premières esquisses :

- a) la desserte de la proche couronne par l'extension des lignes de métro et la réunion des extrémités par une "Rocade" de métro nouvelle. Les tracés proposés sont très proches de ceux du projet ORBITALE proposés par la Charte Régionale.

Sont également intégrés à ce projet des rocades ou éléments de rocades en moyenne couronne dans le prolongement du tracé actuel du Trans Val de Marne et du Tramway de Bobigny, en particulier.

- b) En grande couronne, des liaisons tangentielles utilisent assez largement les voies existantes (liaison Pontoise-Roissy, Cergy-St Quentin, St Quentin-Massy, Evry-Melun Sénart). La tangentielle SUD relierait les trois villes nouvelles entre elles. Une liaison entre Marne-La-Vallée et Melun-Sénart est aussi inscrite au projet.

Des radiales et renforcements de radiales viendront compléter ce schéma.

Les deux phases de sa réalisation :

L'ensemble des propositions énumérées dans l'avant projet représentent entre 100 et 115 milliards de francs d'investissement.

A l'intérieur de ce programme, une première phase, correspondant à l'étape intermédiaire du schéma directeur (2002-2005) vise à réaliser un bouclage en proche couronne, en utilisant le cas échéant les infrastructures existantes (prolongement du tramway Saint-Denis-Bobigny). Compte tenu de la croissance du trafic, cette première phase devrait également inclure des renforcements de radiales

Figure également au titre de cette première phase, la réalisation de deux tangentielles en grande couronne : au Sud, la liaison MELUN-SENART-MASSY par le plateau de Saclay ; au NORD, la liaison entre CERGY PONTOISE et ROISSY.

Une possibilité de liaison entre ROISSY et CHESSY est également envisagée, en raison de l'implantation de Disneyland. Une grande proportion de visiteurs pourrait en effet y venir par Roissy. Cette possibilité sera examinée de plus près.

Le réseau routier :

Le réseau routier doit faire face à l'heure actuelle à une évolution très forte du trafic (+ 3 % par an). Cette croissance ne se ralentira pas dans les prochaines années. Elle est liée à des tendances de comportement : croissance de la mobilité et augmentation de la longueur des déplacements.

Depuis le début des années 1980, le temps passé dans les encombrements a cru en moyenne de 17 % par an.

Le temps perdu sur le réseau routier est de l'ordre de 100 millions d'heures par an, la perte économique équivaut à 5 milliards de francs. Cette situation de croissance de la congestion est très coûteuse sur les plans économiques et sociaux, il est important d'y remédier.

Les mesures envisagées :

La définition des priorités part du constat que ce sont les déplacements "Couronne-Couronne" qui s'accroissent le plus vite. C'est donc sur ces déplacements que se joue essentiellement le développement des réseaux routiers. Il faudra par conséquent construire des rocadeurs ainsi que des radiales pour les relier. L'ensemble de ces réalisations permettra d'assurer les échanges entre les pôles de développement situés en moyenne et grande couronne et de décharger les radiales actuellement encombrées.

Le Boulevard Périphérique de Paris est la seule rocade actuellement achevée. Deux autres niveaux de rocades sont considérés comme prioritaires : l'A86 dont le bouclage devrait être achevé en 1998 et la Francilienne. Le bouclage SUD (Fresnes) de l'A86 sera terminé en 1994, le bouclage NORD (Seine St-Denis) en 1996 et enfin la partie Ouest -la plus difficile à réaliser- en 1998.

La Francilienne comporte déjà des sections en service reliant à l'est et au sud de Paris les autoroutes A1 et A10. Le schéma de 1965 ne prévoyait pas de rocade continue à ce niveau de la grande couronne, mais le besoin se faisant sentir, des éléments un peu dispersés du schéma routier initial ont été intégrés et reliés pour constituer un ensemble cohérent.

Pour compléter ces deux niveaux essentiels de rocade, le schéma directeur prévoit la réalisation de deux tangentielles : la tangentielle Est et une tangentielle Ouest dont la localisation exacte n'est pas encore déterminée. Une liaison SUD qui ne figure pas dans l'avant-projet pourrait également être envisagée.

La réalisation de l'étape intermédiaire du schéma directeur routier nécessitera un investissement de 60 milliards de francs, celle du réseau à long terme, un investissement de 110 milliards. En zone centrale, il pourrait s'y ajouter à terme une voirie souterraine (de 30 à 60 milliards de francs).

Coût et financement :

Le coût de l'ensemble des opérations une fois achevées pourrait atteindre 280 milliards de francs pour les transports collectifs et les routes (y compris l'éventuelle voirie souterraine).

Les opérations routières nouvelles seront pour une part importante financée par le péage : six ont déjà été décidées, d'autres seront rajoutées dans les prochaines années.

Entre 1969 et 1993, on a investi en tout 124 milliards de francs dont 54 pour les transports collectifs et 70 pour les routes (en francs 1989), avec des variations assez fortes suivant les décennies. Si cet effort est maintenu dans les vingt cinq prochaines années, dans l'hypothèse d'une croissance d'environ 3 % par an en volume voisine de celle envisagée pour le PIB régional, il est possible d'atteindre les ordres de grandeur voulus. Toutefois, actuellement, les avis restent partagés sur la possibilité concrète d'arriver à ce niveau d'investissement.

(cartes en annexe)

* * *

**Les TRANSPORTS de MARCHANDISES
en Ile-de-France**

Situation et propositions

**Jacques TRORIAL - Président du
Port Autonome de Paris**

Toute politique d'aménagement nécessite que l'on prenne en compte la question du transport des marchandises. 110 millions de tonnes de marchandises sont en effet acheminées chaque année en Ile-de-France. Le schéma logistique de l'Ile-de-France devra permettre le bon acheminement de ces flux, condition indispensable à la vie de notre région.

La prise en compte du transport des marchandises : les questions concernant les marchandises ne sont bien connues que d'un petit nombre de spécialistes. Les moyens dont on dispose limitent en effet la connaissance que l'on a dans ce domaine : il n'y a pas de compte "Transport de marchandises" régionalisé ni d'observatoire régional des marchandises.

Malgré cela, on peut espérer actuellement que les problèmes posés par les transports de marchandises et la logistique seront désormais mieux pris en compte dans le travail de préparation du schéma directeur grâce notamment aux propositions du CALIF (Comité d'Aménagement Logistique de l'Ile-de-France).

En 1990, le CALIF, créé à l'initiative du gouvernement et aux travaux duquel se sont associés des membres de la Région, a établi des rapports de synthèse portant sur quatre thèmes. L'essentiel des préoccupations énoncées a été repris dans la charte régionale et dans l'avant-projet du Préfet.

Plus récemment, en avril-mai 1991, la Commission des Transports du schéma directeur dans laquelle siégeaient des représentants de l'Etat, de la Région, des transporteurs et des prestataires de service, des industriels, des distributeurs et des utilisateurs de transport, a rédigé une note de synthèse dans laquelle sont énoncées des propositions d'un schéma logistique régional, inspiré des propositions du CALIF.

Situations et perspectives : on a cru, durant un certain temps, que le volume des marchandises à transporter allait diminuer, en raison de la dématérialisation de l'économie. S'il est vrai que, dans un pays comme le nôtre la part de production agricole et industrielle dans le PIB diminue, en tonnage et en transports exprimés en tonnes kilomètres, les échanges de marchandises continuent cependant d'augmenter en valeur absolue.

Les transports de marchandises se développent selon des lois économiques assez imprécises. Dans la période 1976-1985, on a assisté à un léger recul en France et en Ile-de-France. Ce recul correspondait à une période de ralentissement de l'économie (dont la croissance oscillait entre 0 à 2 % par an). Lorsque la croissance de l'économie a repris, les transports de marchandises se sont développés à un rythme nettement plus élevé que les 3 % du PIB.

Le regard que l'on est conduit à porter sur l'avenir est donc un regard de prudence. L'expansion économique conduira, dans 20 ans, à transporter 35 % de tonnage en plus (dans l'hypothèse d'un développement économique ralenti), 70 % dans le cas le plus favorable.

Chaque individu consomme en moyenne 10 tonnes de marchandises par an, ce qui représente entre 107 et 110 millions de tonnes de flux de marchandises entrant (pour les 2/3) et sortant (pour 1/3) chaque année dans notre région.

De plus ces marchandises doivent être transportées à l'intérieur de notre région. On évalue à 12 ou 13 tonnes par personne le trafic inter-régional : donc aux environs de 120 millions de tonnes.

La part de la route est prédominante dans les transports entre l'Ile-de-France, les autres régions et l'étranger (environ trois quart du trafic). Le chemin de fer et la voie d'eau se partagent le reste (respectivement 16 % et 10 %).

Pour les transports internes à la région, la part du chemin de fer est presque nulle, la route représentant 90 %, la voie d'eau 10 %.

Un schéma plurimodal : le schéma logistique proposé pour l'Ile-de-France est un schéma plurimodal combinant les différents modes de transports : route, chemin de fer et voie d'eau.

La première des erreurs à éviter est donc la suppression des gares, des ports et des centres routiers où se fait la distribution terminale. C'est là en effet, que se font les mouvements de marchandises entre l'Ile-de-France et le reste de la France, voire le reste du monde. Les marchandises ainsi acheminées seront retransportées ensuite sur les lieux de leur livraison finale, qu'il s'agisse des produits alimentaires ou des biens de consommation.

Les opérations qui constituent la distribution courante nécessitent beaucoup d'espace : les marchandises arrivent de partout et actuellement, ces opérations se passent dans le désordre. Il est donc indispensable de prévoir des plates-formes d'échange, de transformation, de groupage et de distribution desservies par des infrastructures routières assurant les dessertes vers les gares ou les voies navigables. Pour cela, il faudra utiliser au mieux les infrastructures existantes. La logistique doit être plurimodale. Il faudra combiner les modes de transport (fer, route et voie d'eau) et faire appel aux transports combinés : rail-route, voie d'eau-route et voie d'eau-fer. Il faudra également insérer la distribution dans la circulation urbaine en faisant coexister l'automobile et la camionnette.

De ce fait, il est indispensable de prévoir des réserves foncières nécessaires, pour l'essentiel dans la deuxième couronne "est" de Paris. Au total 1 000 hectares environ seront utilisés à cette fin dans les 25 ans à venir, ce qui représente 40 ha par an.

Une perspective européenne : le schéma logistique de circulation des marchandises doit aller au-delà des préoccupations internes à la région et s'inscrire dans une réflexion internationale et européenne. Cette réflexion doit porter sur la place de la Seine et des régions qui la bordent, par rapport à Anvers, Amsterdam, aux ports de l'embouchure de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin.

Des régions telles que la Normandie, l'Ile-de-France, la Champagne, la Picardie, la Lorraine ont un rôle à jouer. Comment leur permettre de jouer ce rôle ? Certainement grâce aux grandes liaisons fluviales Seine-Est et Seine-Nord.

Nous sommes par ailleurs situés sur un axe de transport Nord-Sud allant de l'Espagne et de la Méditerranée à l'Angleterre, en passant par la vallée du Rhône, Lyon et Paris. Là aussi, il convient de s'interroger sur la faisabilité d'un projet d'infrastructure ferroviaire spécialisé dans le transport de marchandises ; il faut en effet se situer dans une perspective de saturation des moyens de transport existant.

Ces projets, combinant autoroutes, voies ferrées, voies navigables, dont il faudra évaluer le coût et les nuisances, sont et seront de plus en plus au coeur des réflexions à mener sur la logistique et les transports de marchandises au niveau européen.
(carte en Annexe)

LES TRANSPORTS DANS LES RELATIONS ENTRE L'ILE-DE-FRANCE, LE BASSIN PARISIEN ET L'EUROPE

Christian REYNAUD - INRETS
Directeur du département d'économie et de sociologie des transports

La question des transports en Ile-de-France est étroitement liée au problème de la compétition qui se joue entre les grandes villes à l'échelle européenne. A cet égard, l'Ile-de-France est dotée d'un réseau longue distance rapide et efficace, mais cette efficacité est contrecarrée par les difficultés d'accès à l'intérieur même de la région. Le schéma d'aménagement devra améliorer l'articulation entre les réseaux longue distance et les réseaux internes.

L'Ile-de-France, une image contrastée

L'Ile-de-France offre une image contrastée. Région centrale, bien desservie puisque tous les réseaux (autoroutier, ferroviaire et aérien) y convergent, elle occupe une position géographique privilégiée par rapport à la grande zone de mégapoles européennes qui va de LONDRES à MILAN.

Elle est assez proche de cette zone pour pouvoir y accéder rapidement et assez éloignée pour échapper aux problèmes de congestion qui la menacent.

Mais aujourd'hui, la région devient victime de son centralisme et sur ses principales artères, ainsi que sur le boulevard périphérique, elle a drainé tout un trafic de transit Nord-Sud et Est-Ouest qui ne lui apporte pas de valeur ajoutée, mais beaucoup de nuisances. Le boulevard périphérique, qui est encore souvent un point de passage obligé, possède le record d'être à l'origine de près de 40 % des bouchons en France ; on y atteint le seuil de saturation.

Par ailleurs un certain nombre d'évolutions se sont produites que les précédents schémas directeurs n'ont pas su intégrer, mais qui, actuellement, sont prises en considération dans les réflexions sur le futur schéma d'aménagement de la région : il s'agit du développement de l'habitat urbain évoqué par Monsieur Fradin, de la baisse de l'activité industrielle, de l'évolution des structures de localisation des points de vente et de distribution, de la concentration croissante d'activités logistiques sur Paris et l'Ile-de-France. Tous ces phénomènes ont des conséquences sur les transports internes et externes de la région.

Baisse de l'activité industrielle : l'activité industrielle décroît en terme de nombre d'emplois même si la valeur ajoutée de ses produits continue d'augmenter. La région d'Ile-de-France, qui regroupait dans ses environs et le long de la Seine de nombreuses industries traditionnelles des secteurs de la mécanique, de la construction automobile,

du travail des métaux et de la chimie, attire maintenant les industries de haute technologie et se spécialise de plus en plus dans des activités immatérielles de service.

Le développement des activités tertiaires signifie, compétition entre zones de bureaux, zones d'habitation et zones de marchandises et donc montée des prix des terrains, notion dont il faut tenir compte.

... et bouleversement des structures de localisation : on observe, depuis une vingtaine d'années, un bouleversement complet des structures de localisation. La multiplication des points de vente en périphérie, qui concerne autant le commerce traditionnel que le commerce spécialisé, a des conséquences sur les zones de stockage et sur les transports de marchandises et de voyageurs.

Par ailleurs, la concentration d'activités logistiques sur Paris et la région Ile-de-France est un phénomène que l'on avait déjà remarqué il y a quinze ans. Toutefois, au début des années 1980, on pensait que les centres d'activité logistique se répartiraient de façon modeste. Mais il n'en n'est rien. On assiste au contraire à une reconcentration massive sur trois ou quatre pôles en Europe parmi lesquels l'Ile-de-France.

La nécessité de rester compétitif conduira obligatoirement à réviser les structures existantes.

Le déséquilibre des flux : la taille de la région Ile-de-France a pour conséquence inéluctable des déséquilibres dans les flux d'échanges avec les autres régions et avec l'étranger : l'Ile-de-France est une forte consommatrice de biens et services, matériaux de construction et céréales notamment. Les flux de marchandises entrant dans la région s'élèvent à 54 millions de tonnes et les flux sortant à 33 millions.

les échanges avec l'étranger sont eux aussi déséquilibrés : 17 millions de tonnes à l'importation, 7,8 millions à l'exportation.

Il faut aussi souligner que les flux intrarégionaux sont en tonnage largement supérieurs aux flux entrants et sortants : 126 millions de tonnes (contre 79 millions de flux externes régionaux), ils sont constitués pour les deux tiers de matériaux de construction acheminés sur des distances relativement courtes par le transport routier.

Les transporteurs ne sont pas tous dans la région. Ils opèrent surtout à partir de régions périphériques éloignées. La part du pavillon régional pour le compte d'autrui est de 66 % en trafic intrarégional. Il est encore plus faible en trafic interrégional : 16 % sur les expéditions et 11 % sur les réceptions. Dans le domaine des marchandises, les trafics longue distance prédominent.

Le transport des voyageurs : le trafic de voyageurs, contrairement au trafic de marchandises comporte une part beaucoup plus importante de déplacements sur courte distance. On compte en Ile-de-France 20 millions de déplacements par jour ouvrable : dans cet ensemble près de la moitié ne correspond ni à des motifs professionnels ni à des déplacements domicile-travail.

Le trafic interrégional de voyageurs est beaucoup plus faible que celui des marchandises, mais il est concentré sur certains axes et sur certaines périodes de l'année. Les trafics de pointe sont liés aux week-ends et aux vacances. Les déplacements, hors de la région le week-end, sont peu nombreux (5 % des déplacements).

Par contre, les déplacements liés aux vacances sont importants : 80 à 90 % des Franciliens partent en vacances durant l'été - une partie s'en va à l'étranger - A peu près

8 millions de Franciliens partent à l'étranger chaque année. Inversement plus de 10 millions de séjours sont effectués en Ile-de-France par des touristes étrangers. Par contre, on connaît mal les voyages touristiques des Français à Paris, qui représentent malgré tout une part significative du trafic.

L'Ile-de-France et son environnement : en raison de son poids dans le commerce extérieur français et des circuits d'échanges avec l'étranger, la région Ile-de-France imprime fortement sa logique, aux régions du nord de la France. Les investissements réalisés en Ile-de-France auront des conséquences sur l'aménagement de ces régions.

Sur les 17 millions de tonnes de marchandises importées, 5 millions, hors pétrole, viennent par mer. Sur les 7,8 millions exportées, 3 le sont outre-mer. De plus, une partie de ces produits transite par les ports de la Belgique et des Pays-Bas et franchissent les frontières par des points de passage terrestres.

Cette situation a aussi des conséquences sur l'organisation du transport : une proportion importante d'auxiliaires et d'opérateurs internationaux opère dorénavant à partir de la région Ile-de-France pour maîtriser et organiser les chaînes de transport.

A cela, il faut ajouter le fait que la région est une voie de passage du Nord vers le Sud et cumule de ce fait les trafics de transit.

Améliorer l'articulation entre la circulation interne et les transports externes : il est indispensable d'améliorer l'articulation entre la circulation interne à la région et les transports externes. Pour cela des solutions sont en cours.

Le développement du réseau autoroutier permettra d'éliminer une grande partie du transit international que d'ailleurs on connaît mal.

Par ailleurs, le contournement de Paris en TGV a été décidé en quelques années ; cette décision nous est enviée par de nombreuses grandes villes européennes, car en général, il faut au moins une dizaine d'années pour prendre une décision de ce type. Toutefois, il faut être conscient que ces réseaux à grande vitesse supportent une concentration importante du trafic, notamment au niveau des gares. Il faudra donc prévoir un réseau urbain efficace pour desservir les grandes gares.

En ce qui concerne les transports de marchandises, le transport combiné se développe ; mais cette solution n'apporte pas de réponse vraiment satisfaisante, car ce transport suppose également une concentration de trafics.

On retrouve le même type de problèmes dans de nombreux pays : ils se sont posés en Hollande, en Italie. La Hollande a pris des options très nettes pour les transports de marchandises. Dans le schéma d'aménagement de ce pays, la priorité a été donnée au port de Rotterdam. On envisage également de réserver des voies pour les camions sur les autoroutes.

En Italie, un effort très important a été effectué dans le cadre des réseaux interports et on a installé des plate-formes multifonctions à l'extérieur des villes. Des opérateurs privés ont été amenés à se concerter et à imaginer des implantations à l'extérieur des villes.

Cela nous amène à la réflexion suivante : il est souhaitable que les grands réseaux européens ne s'appuient pas sur les centres des villes mais essaient de tangenter les principaux centres pour éviter toute confusion entre ce qui relève de l'activité régionale et ce

urbains

qui relève de l'activité internationale. De ce point de vue, les expériences italiennes méritent d'être soulignées.

En France, les chargeurs ont une préoccupation de compétitivité pour leurs produits donc de rapidité et de qualité pour les transports. Les transporteurs ont déjà des emprises et voudraient les accroître, les aménageurs ont une préoccupation d'organisation. Ces différents partenaires se sont retrouvés dans les instances de concertation et ont fait des propositions.

Néanmoins, il faudra analyser de manière plus fine la vocation des différents centres logistiques prévus.

QUESTIONS

Deuxième Série

QUESTIONS

2ème SERIE

Question 1 -

M. RONSAC, Insee DR d'Ile-de-France : "Le projet ORBITALE me paraît être un élément tout à fait décisif et innovant des transports en Ile-de-France. Qu'en est-il du financement des transports en commun, notamment des premiers kilomètres d'ORBITALE. Quelle est la perspective pour les deux prochains plans ?"

Réponse

- **M. KOENIG :** "Pour l'instant nous sommes toujours en discussion puisque le schéma directeur ne sera normalement arrêté qu'au moins de juin 1992. D'ici là, il y aura un financement pour les routes, le péage sera introduit dans les nouvelles infrastructures. Pour les transports collectifs, il faudra trouver une ressource financière complémentaire."

- **M. FRADIN :** "C'est un problème délicat, l'Etat est maître d'oeuvre en matière de transports collectifs."

Il semble toutefois regrettable que l'on consacre autant d'efforts et d'argent au fonctionnement et si peu à l'investissement.

Il faudrait mettre en place un système de transport collectif de plus grande qualité que celui qui existe. Force est en effet de constater que le transport collectif a peu évolué comparé à l'automobile.

La logique voudrait que l'on fasse payer davantage à l'utilisateur l'utilisation d'un système de meilleure qualité. En économisant sur le fonctionnement, on pourrait investir. Le système actuel de subvention au fonctionnement aide en effet les personnes qui disposent déjà du transport en commun à payer moins cher son utilisation. En contrepartie, il n'offre pas la possibilité de disposer de ce service à ceux qui en sont privés."

- **M. GUIEYSSE :** "On peut regretter que le schéma directeur arrive à sa phase finale de préparation à un moment de basse conjoncture économique car ceci rend les décisions plus difficiles. Il ne faut toutefois pas oublier que ce schéma est élaboré pour le moyen terme. D'ailleurs dans la présentation de l'avant-projet, la phase intermédiaire n'est pas datée ; donc rien n'empêche d'en retarder l'exécution si la conjoncture est mauvaise, de l'accélérer si elle est bonne."

- **M. TRORIAL :** "La dépense de transport annuelle des Franciliens tourne autour de 150 milliards de francs. Or, actuellement, on investit 6 milliards de francs par an dans le système de transport (soit 4 % de la dépense totale). Il faudrait monter cette somme à 10 ou 11 milliards pour atteindre 6 %."

* * *

* * *

Question 2 -

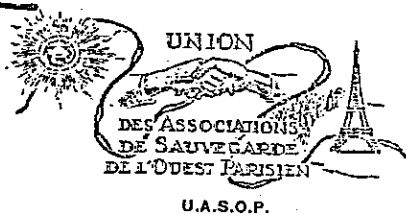
M. BURGEL, université de Paris X : "Dans vos propositions, on parle beaucoup d'espace et très peu de temps. Or, il faut aménager le temps. Il existe dans la région un réseau maillé de bonne qualité mais il faudrait en améliorer la ponctualité et la fréquence, même en dehors des heures de pointe. Sans aménagement du temps, il n'y a pas non plus d'amélioration réelle de la qualité des transports".

Réponse

- **M. GUIEYSSE :** "Cette question a été beaucoup discutée dans les instances ; cela ne demande pas d'investissement important mais rejaillit sur les budgets de fonctionnement."

- **M. FRADIN :** "Au niveau du réseau ORBITALE, il y a des caractéristiques adaptées à la banlieue, et qui ne le sont pas à Paris. L'automatisme intégral permet d'obtenir une réponse au problème évoqué."

* * *



SIÈGE SOCIAL: 29, rue du Mont Valérien 92210 SAINT CLOUD
Correspondance: 17, rue Roger Després 78220 VIROFLAY

VIROFLAY, le 9 janvier 1992

Monsieur LOUIS GUIEYSSE
Président de la Commission Circulation et Transports
DU C.E. S. d'Ile de France
29-33 rue Barbet de Jouy- 75 007 PARIS

OBJET: Colloque du C.R.I.E.S. le 18 décembre 1991
"Les transports en Ile de France".

Monsieur le Président,

Le déroulement du débat ne m'a pas permis d'intervenir lors de la deuxième partie. Aussi je me permets de vous communiquer les quelques réactions que j'aurais pu formuler.

J'ai apprécié avec intérêt l'exposé sur les transports de marchandises et ceux justifiant la nécessité de transports collectifs notamment:

- en rocade en proche couronne.
- Hors Ile de France pour permettre une bonne irrigation régionale et soutenir les T.G.V.

Par contre le propos de Mr KOENIG sur l'indispensable bouclage ouest de A. 86 ne m'a pas paru justifié; affirmer que tout le monde est d'accord sur cette opération est une contrevérité, au risque d'être de "l'intox.". Vous savez bien que la quasi-unanimité du courant associatif "usagers, environnement, cadre de vie" est opposée à cette réalisation qui coûtera très cher, ne résoudra rien et ne fera qu'aggraver la saturation automobile sur la voirie et dans les quartiers. Les propos antérieurs du Préfet DOUBLET lors de l'achèvement du périphérique parisien sont là pour le prouver.

Tous les experts, dont vous êtes, conviennent que seuls les transports collectifs permettront de résoudre les difficultés en secteur urbanisé; leur priorité est donc à concrétiser; après l'étude des routes permettant d'affiner les rabattements et les déplacements individuels indispensables pourra suivre.

Aussi en consultant l'avant-projet du S.D.R.I.F., il est curieux de constater l'absence de transports en commun en rocade bien maillés dans l'Ouest Parisien,

- d'une part entre Viroflay-Yerssilles et le nord des Hauts de Seine et des Yvelines.
- d'autre part entre les bords de Seine et la Grande Ceinture Ouest.

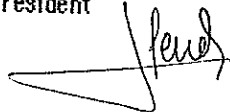
Ceci contraste avec les autres quadrants d'Ile de France. Si les déplacements dans ce secteur justifient une nouvelle infrastructure de transports, donnons la priorité à un équipement collectif répondant à une véritable desserte "domicile - emploi - pôles d'activités". Le prolongement de la branche "ORBITALE-Croix du Sud" de Viroflay vers le nord permettrait d'assurer cette mission: quartiers densifiés à l'est de Versailles, Parly 2 (Hôpital départemental) Haras de Jardy, La Celle Saint Cloud, Vaucresson, etc...; le maillage complet pourrait être réalisé d'une part sur la branche nord d'ORBITALE (via Rueil 2000), d'autre part sur Cergy via Sartrouville et l'extrémité nord urbanisé du Parc de Maisons Lafitte.

Cet ensemble assurerait utilement une alternative réelle au bouclage A.86 (application de la LOTI).

Par ailleurs, en ce qui concerne les relations "Ile de France, Bassin Parisien, Europe " , les réflexions actuelles du courant associatif se tournent vers l'intérêt à donner aux "villes situées à une heure de Paris " afin qu'elles puissent résister au caractère dortoir qu'elles sont en train d'acquérir. Aussi est il suggéré de concevoir les interconnexions T.G.V. à leur niveau plutôt que dans la proche ou moyenne banlieue de l'Ile de France. Réservons les "emprises" existantes ou prévues dans ces dernières à une meilleure desserte en rocade des pôles et villes trait d'union structurant les moyenne et grande couronnes.

Dans l'espoir que ces quelques idées pourront vous aider, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Président



Lucien GENDRE

- Animateur du groupe Transports I.F.E.
- Délégué F.N.A.U.T. "Yvelines, Hauts de Seine"

ANNEXES

- CRIES de l'Ile-de-France : Activités et perspectives
(Arnaud de LEYSSAC - Président du CRIES P. 93
- Vu dans la presse P. 96
- Cartes..... P. 99
- Où trouver l'information P. 105

CRIES de l'Ile-de-France :

Activité et perspectives

l'année 1992 constituera pour le CRIES une année charnière. Depuis son installation en Octobre 1985, le CRIES fonctionne avec une assemblée plénière de 15 membres et de nombreux sujets d'études ont été abordés au sein des groupes de travail qu'il conduit. Actuellement, son élargissement est en cours et de nombreux champs d'investigation s'offriront bientôt à lui.

Les missions du CRIES

Le CRIES est un organe de concertation et de coordination. Il a pour mission d'améliorer l'information économique et sociale en région sous ses différents aspects.

Les missions du CRIES sont définies par la circulaire interministérielle du 25 juin 1984. Elles ont été reprises dans la convention Etat-région du 26 juin 1989 qui officialise l'existence du CRIES de l'Ile-de-France. Ses missions sont les suivantes :

- recenser les besoins des utilisateurs d'information économique et sociale,
- évaluer la manière de satisfaire ces besoins (adaptation des travaux statistiques nationaux, mobilisation de sources, etc...),
- établir des priorités et formuler des recommandations qui seront adressées aux organismes régionaux producteurs d'informations et au C.N.I.S. en vue de la prise en compte de la dimension régionale et locale dans l'établissement des programmes nationaux,
- améliorer l'information sur les études économiques et sociales intéressant la région.

Ses activités :

Les activités du CRIES s'organisent au sein de groupes de travail à durée limitée dans le temps et qui font appel à des compétences extérieures au CRIES lui-même.

Au cours des années passées, le CRIES a déployé ses activités dans des domaines aussi variés que l'emploi, le tertiaire, les PM l'économie régionale, l'exploitation du recensement de la population, l'amélioration de l'information.

Le CRIES a également eu un rôle clé dans la mise en place de l'Observatoire régional de l'emploi et de la formation (OREF) en janvier 1991. C'est en effet au sein du groupe "Emploi" que sa structure et son mode de fonctionnement ont été élaborés. Le projet a ensuite été approuvé en 1990 par le préfet de Région et le président du Conseil Régional. Actuellement, l'observatoire fonctionne de façon autonome.

En 1991/1992, le CRIES a privilégié les thèmes de la population étrangère et de la recherche.

La constitution d'un groupe de travail sur la "population étrangère" il y a un peu plus d'un an, répondait au besoin de clarifier les statistiques produites, pour les uns et les autres dans un domaine qui suscite de nombreux débats.

La mise en place, à la même époque, d'un groupe de travail sur la "valorisation de la recherche" était liée à un certain nombre de travaux nationaux se rattachant au sujet. Une étude en vue de proposer une structure permettant de valoriser les travaux des organismes de recherche au niveau de la région est en cours au sein de ce groupe.

Ces deux groupes achèveront leurs travaux d'ici la fin de l'année.

Un troisième groupe sur le système productif démarre actuellement ses travaux.

Par ailleurs, se poursuivront en 1992 et 1993 les travaux du groupe des intermédiaires de l'information. Ce groupe est à l'origine notamment de l'institution des colloques semestriels mais aussi de diverses propositions visant à améliorer et à coordonner la diffusion de l'information statistique.

De nouvelles perspectives.

Le CRIES est composé actuellement de 15 organismes membres qui constituent l'assemblée plénière. Ce sont :

- le Conseil économique et social d'Ile-de-France
- la Direction du développement économique et social de la Région d'Ile-de-France
- l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Ile-de-France
- la Direction régionale de l'équipement
- la Direction régionale de l'industrie et de la recherche
- la Direction des affaires économiques et de la formation professionnelle
- la Direction régionale du travail et de l'emploi
- la Direction régionale de l'INSEE
- l'Observatoire économique de Paris
- la Recette générale des finances
- la Chambre de commerce et d'industrie de Paris
- la Chambre régionale de commerce et d'industrie d'Ile-de-France
- la Délégation régionale de la Banque de France
- le Groupe des industries métallurgiques de la région parisienne
- le Centre de recherche et d'étude sur Paris et l'Ile-de-France (CREPIF).

Sa composition restreinte, comparée à celles des autres CRIES* et compte tenu de la taille de la région, répondait à un souci d'efficacité à une époque où l'expérience était à ses débuts. Après plus de 7 ans de fonctionnement, il est apparu nécessaire d'élargir et de diversifier ses activités.

Actuellement, de nouvelles perspectives s'offrent au CRIES de l'Ile-de-France puisque neuf nouveaux membres rejoindront ses rangs.

La nouvelle composition du CRIES devrait être officiellement approuvée par le préfet de Région et le président du Conseil régional d'ici la fin de l'année 1992.

* * *

Arnaud de LEYSSAC

Président du CRIES

* Il existe à l'heure actuelle trois autres CRIES : l'un en Provence-Alpes Côte d'Azur (un peu plus de 80 membres), le second en Midi-Pyrénées (une vingtaine de membres) et le troisième à l'Ile de la Réunion.

Vu, dans la presse

PARIS

LE QUOTIDIEN DE PARIS

11

Ile-de-France

Le Bobigny-Saint-Denis inauguré aujourd'hui



Le nouveau tramway dessert 21 stations entre Bobigny et Saint-Denis.

Le grand retour du tramway en Ile-de-France

Un mini-tronçon de 9 km, reliant Bobigny à Saint-Denis, d'une nouvelle ligne de tramway, est inauguré aujourd'hui. L'amorce d'une future grande rocade ?

Il est beau, il est même très beau, dans son costume gris clair ce tout nouveau tramway d'Ile-de-France. Il est inauguré aujourd'hui, avec tout ce qu'il faut de flonflons, à Bobigny, préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Nous l'avons testé, avant son voyage inaugural, et il nous laisse une grande impression de confort. La caisse (c'est celle du tramway de Grenoble) est au ras du sol, ce qui permet de monter ou de descendre sans le moindre effort pour les personnes âgées et handicapées. Si l'on trouve un siège dans la partie médiane on a la curieuse impression de rouler au ras des pavés. Il faut s'installer aux deux extrémités de la voiture, rehaussées pour cause de bogie, pour dominer un tant soit peu la situation.

« Circulant dans ce que les spécialistes appellent un « site propre » le voyage n'est cependant pas sans émotion. Certes les rails sont installés au milieu de la chaussée, la circulation automobile s'effectuant de chaque côté, mais cette même circulation coupe, en de nombreux endroits, la ligne du tramway. Aussi fallait-il bien se tenir l'autre jour quand le conducteur de ce tout nouveau tramway a dû freiner très sévèrement pour éviter un automobiliste qui ne lui laissait pas la priorité.

C'est le 24 février dernier que la première rame, sortie de l'usine Alstom à Aytré en Charente-Maritime, est venue prendre position à Bobigny. Depuis les essais se sont poursuivis, l'environnement a été amélioré, et c'est donc ce 30 juin que Jean-Louis Bianco, ministre des Transports doit inaugurer cette ligne. La mise en service pour les voyageurs ne devant intervenir que le 6 juillet. Une ligne de 9 km desservant vingt et une stations entre la gare SNCF de Saint-Denis et la préfecture de Bobigny, au rythme d'une rame toutes les quatre minutes, aux heures de pointe. Quatre de ces stations sont en correspondance avec des voies ferrées radiales. Ce sont :

- la gare SNCF de Saint-Denis (ligne D du RER et lignes de la banlieue Nord),
- la station Saint-Denis-Basilique (métro ligne 13),
- la station La Courneuve/8-Mai-1945 (métro ligne 7),
- la station Bobigny-Préfecture (métro ligne 5).

Chaque rame, composée de deux caisses, a une capacité de 174 voyageurs (4 personnes au m²). Les trafics prévisibles sont estimés à 2 150 voyageurs à l'heure de pointe sur le tronçon et dans le sens le plus chargé. Ce serait environ 15 millions de voyageurs qui devraient utiliser ce tramway chaque année.

Une longue bataille

Pour l'inauguration, on trouvera aux côtés du ministre, Georges Valbon (PC), président du conseil général de Seine-Saint-Denis. C'est incontestablement à son opiniâtreté et à celle de son prédécesseur, Jean-Louis Mons (PC), que l'on doit ce moyen de transport qui avait disparu de l'Ile-de-France en 1957,

avec le réseau versaillais. C'est, en effet, en 1983, c'est-à-dire voilà presque dix ans, que le conseil général de Seine-Saint-Denis décide la construction d'une ligne de tramway sur son territoire. Pourquoi un tramway, moyen de transport d'avant-guerre — même si les nouveaux tramways n'ont rien à voir — et pas un bus articulé, de même capacité mais à l'utilisation plus souple ? Les raisons sont ici essentiellement politique et syndicale. Bref c'est Alstom et son tramway qui l'emportent. Un an plus tard, le 17 avril 1984 le projet est inscrit au contrat de plan Etat-région. Le 18 décembre de la même année, il est déclaré d'utilité publique. Le 29 octobre 1985, le Syndicat des transports parisiens approuve l'avant-projet d'une liaison en site propre sur la RN 186 entre Saint-Denis et Bobigny. Les communistes crient victoire. Pas pour longtemps, car les crédits ne suivent pas.

En 1986, ils sont même totalement gelés. La RATP étant soumise à une plus grande rigueur budgétaire.

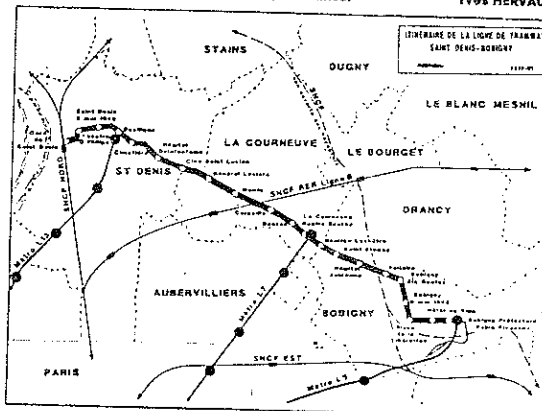
Les communistes ne se découragent pas et se mobilisent comme ils savent le faire. Pétitions, manifestations en tous genres. Bobigny se couvre d'affiches, affirmant : « Nous voulons le tramway. » On ressort un vieux sondage qui donne le même résultat que dans les pays totalitaires : 91 % pour le tramway. Ce ne sera pourtant que deux ans plus tard que ce tramway refera surface. Le 21 juillet 1988, le Fonds de développement économique et social (FDES) autorise le lancement du projet et y affecte un crédit de 110 millions de francs.

110 millions de francs

Cette même année, le coût de l'opération est évalué à 819 millions de francs dont 605 pour les infrastructures, l'Etat participant pour 50 %, la région pour 42,8 % et le département pour 7,2 %. Ce dernier devant, en outre, assurer l'environnement.

Un an plus tard, la Seine-Saint-Denis et la RATP signent les conventions d'exploitation, car c'est la RATP qui fera fonctionner ce tramway tous les jours, de 5 h 30 à 24 heures. Ce mini-tronçon de 9 km est-il l'amorce d'une future rocade de transports en commun ? Ce n'est pas exclu, puisque le conseil général des Hauts-de-Seine a pris la décision d'installer un tramway sur les anciennes lignes SNCF pour relier Issy-Plaine à la Défense. Deux tronçons qui devront, à l'évidence, être un jour reliés et se prolonger, de chaque côté. La réponse sera fournie dans le futur projet de schéma d'urbanisme de la région Ile-de-France.

Yves HERVAUX



Sous la terrasse, l'autoroute...

Présentée comme la première liaison urbaine à péage, l'A 14 devrait être mise en service à la fin de l'année 1995, si aucune nouvelle péripétie ne lui fait barrage

Vu, dans l'

Il y a vingt-cinq ans que la première déclaration d'utilité publique de l'axe de 19 kilomètres, reliant la Défense à Orgeval, a été rendue. Depuis cette date, le projet a été mis en sommeil, révisé, abandonné, réactivé, condamné à mort, ressuscité et, finalement, très largement modifié. Si la trajectoire de cette autoroute est restée la même, sa physionomie a été bouleversée sous la double contrainte de la protection d'un habitat dense et de sites exceptionnels.

A l'origine, l'A 14 était l'exemple de ce que ne devait pas être une autoroute en banlieue parisienne. Elle risquait de rester dans les archives du ministère de l'équipement comme une sorte de brouillon des autoroutes urbaines du vingt et unième siècle. Jamais un projet n'aura été autant contesté, jusqu'à faire l'objet d'un arbitrage personnel du président de la République.

Pas d'opposition au principe du péage

En mai 1990, M. François Mitterrand a décidé la suppression d'un échangeur en forêt de Saint-Germain-en-Laye. Décision qui avait pu être interprétée comme une condamnation à mort du projet dont l'équilibre financier était bouleversé. Mais cet axe répondait à de réels besoins de communication à l'ouest de Paris. Il a donc continué à faire l'objet de projets jusqu'à la version actuelle : 2 400 mètres de tranchées couvertes dans les zones habitées, un tunnel de 2 510 mètres sous la forêt, un viaduc de 500 mètres pour franchir la Seine au Mesnil-le-Roi, un autre de 988 mètres à Carrières-sur-Seine et enfin une barrière de péage enfoncée de 6 mètres dans le sol et donc invisible de la Terrasse de Saint-Germain.

Entre 1988, date à laquelle la Société des autoroutes Paris-Normandie (SAPN) a obtenu la concession de la construction et de l'exploitation de l'A 14, et les choix exprimés par le ministre de l'équipement, M. Jean-Louis Bianco, le 4 juin, le coût de construction a plus que doublé, passant de 1,4 milliard de francs à 2,9 milliards. Des chiffres qui représentent le prix de l'intégration au site, de la protection à la fois de la forêt et des habitants des sept communes traversées.

A l'origine, le principe d'une liaison entre la Défense et Orgeval n'était pas contesté. L'objectif était de soulager la circulation sur l'A 13,

l'autoroute de l'Ouest», en particulier entre le triangle de Rocquencourt, au débouché de l'A 12, et le tunnel de Saint-Cloud. Il s'agissait aussi de compléter le maillage de l'Ouest parisien par un raccourcement aux grands axes autoroutiers : l'autoroute de Normandie (A 13) à Orgeval et l'axe reliant Cergy-Pontoise à Saint-Germain-en-Laye (A 184).

Même le principe du péage, adopté par M. Méhaignerie, ministre de l'équipement dans le gouvernement de la cohabitation, n'a pas suscité trop d'opposition. Les déclara-

travaux liés au bouleversement de l'équilibre financier du projet difficilement surmontable par la SAPN. Au manque à gagner, s'ajoutaient 200 millions de francs de travaux, prix des 670 mètres de couverture supplémentaire.

Mais la société concessionnaire a refait ses calculs et obtenu une renégociation de son contrat. La perte de recettes a été prise en compte dans la durée de contrat qui, au lieu de prendre fin en 2003, a été prolongée de dix ans.

Au mois de mars 1991, une enquête modificative à la déclara-

tion partisane chiffrerait seulement à 300 millions. Les conclusions de M. Philippe Essig, communiquées aux ministères de l'équipement et de l'environnement fin avril, ont confirmé l'évaluation de la SAPN. Le tunnel s'avère trop cher. Mais le viaduc peut être amélioré et la perspective de la Terrasse mieux protégée. L'expert propose le prolongement du tunnel, au débouché de la Terrasse, de 300 mètres. Il préconise aussi le rétrécissement de la barrière de péage de Montesson et son recul de 2 kilomètres par rapport à l'emplacement prévu. A 6 mètres de profondeur, elle ne briserait pas la perspective sur la plaine de Montesson et Paris.

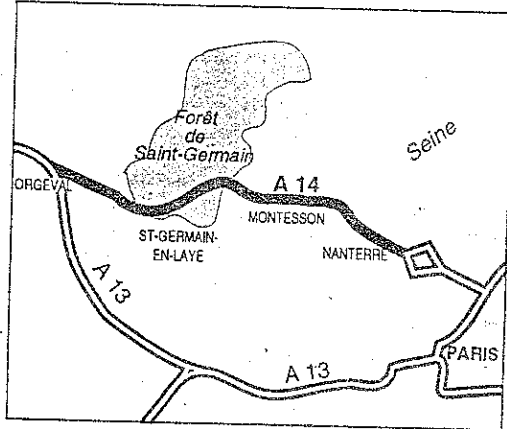
M. Jean-Louis Bianco retiendra intégralement les suggestions de Philippe Essig quant à la barrière de péage. Pour le reste, les propositions de cet expert, reconnu par les élus locaux, ont été révisées à la baisse. Seulement 150 mètres de couverture au débouché de la Terrasse sont prévus, ce qui fera surgir l'autoroute dans l'axe d'un groupe d'habitations, la résidence du Belloy.

Dans ce contexte, l'isolation phonique du stade des Loges à Saint-Germain, au lieu de la couverture demandée par les élus, et l'aménagement paysager de l'autoroute sont perçus comme des « mièges » accordées par le ministre de l'équipement. Des mièges qui augmentent de 300 millions de francs le coût de l'A 14.

Cette révision à la baisse des propositions de l'expert donne à M. Michel Péricard l'occasion d'une troisième bataille. En apprenant, le 4 juin, les choix définitifs du ministre de l'équipement, il déclarait : « C'est le plan Essig ou la guerre. » Un moindre mal, acceptable à condition d'être intégralement retenu. A défaut, M. Michel Péricard tentera d'enterrer le projet à sa manière. « Je ne voulais pas politiser cette affaire. Eh bien, nous allons tout faire pour gagner neuf mois et la SAPN ne s'y retrouvera pas. » Les recours juridiques vont se multiplier ces prochains mois, dans l'attente d'une victoire de l'opposition aux élections législatives.

Quelle que soit l'issue de cette stratégie, le laborieux cheminement de l'autoroute A 14 préfigure une nouvelle conception de l'autoroute urbaine, celle de l'enfouissement. Vieux de trente ans, le projet initial aurait dû être entièrement repensé lorsque la construction a été décidée il y a cinq ans. Les plans prévoyaient un passage à niveau en plaine de Montesson et une tranchée découverte en forêt de Saint-Germain. Or si l'A 14 passe en 1995, ce sera en tranchée dans la plaine et en tunnel à travers la forêt. La SAPN évalue à plus de 1 milliard de francs les dépenses liées à la protection de l'environnement sur un coût final qui a plus que doublé pour approcher les 3 milliards.

PASCALLE SAUVAGE



rations politiques ont été effacées par l'argument d'urgence : l'Etat décidait de recourir à des capitaux privés pour ne pas différer plus longtemps un projet victime de la crise économique des années 70.

La première bataille gagnée par les élus locaux et les associations de défense, née au fil du tracé, est celle de l'échangeur de Saint-Germain. Prévu en forêt, il devait drainer à lui seul 13 % du trafic de l'A 14, soit 5 000 véhicules par jour. Un aménagement qui menaçait 6 hectares de bois, déjà victime du grignotage de l'urbanisation. Sur l'invitation de M. Michel Péricard (RPR), maire de Saint-Germain-en-Laye, M. François Mitterrand a donc décidé, après une visite sur place, la suppression de l'échangeur, dont l'existence empêchait une traversée totale de la forêt en souterrain. Les opposants à l'autoroute ont alors cru à un arrêt des

travaux, portant uniquement sur la suppression de l'échangeur, était ordonnée, et les travaux pouvaient commencer. Une occasion, pour les « laissés-pour-compte » de l'enquête publique, de revenir à la charge.

Tunnel ou pont sur la Seine ?

Car un autre obstacle attendait la SAPN et ses ingénieurs du ministère de l'équipement : le franchissement de la Seine dans la perspective prestigieuse de la Terrasse de Saint-Germain-en-Laye. Dès l'origine, plusieurs associations locales réclamaient un tunnel au lieu du viaduc de 500 mètres prévu au Mesnil-le-Roi.

De pétitions en recours juridiques, l'opposition des élus et des riverains s'est renforcée. Le 29 mars, des milliers de promoteurs ont arpenté ce site, classé monument historique, à l'appel de M. Michel Péricard, pour obtenir une nouvelle fois l'arbitrage du président de la République. Quelques jours plus tard, le ministre de l'environnement se rendit sur le site et annonçait la nomination d'un expert, M. Philippe Essig, ingénieur général des ponts et chaussées. Il avait pour mission de « valider les données techniques et financières » avancées par la SAPN et par les élus locaux. Les premiers estimaient à 1 milliard de francs le coût d'un tunnel sous le fleuve, que

Le Monde 5 Juillet 1992

CIRCULATION

La Mairie de Paris étudie un projet de périphérique souterrain à péage

En l'an 2000, la capitale pourrait disposer, dans sa partie est et sud, entre la porte de Bagnolet et la porte d'Auteuil, d'une rocade souterraine périphérique à péage. Pour concrétiser ce vieux projet, le Conseil de Paris devrait, lundi 6 juillet, commander, pour le mois de mai 1993, une étude technique et financière à la société Sofroute. Les élus parisiens examineraient ensuite ce projet.

Avec plus d'un million de véhicules par jour, le boulevard périphérique est aujourd'hui la voie la plus chargée de l'Hexagone. Pour endiguer cette circulation en surface et diminuer le bruit, les embouteillages et les nuisances aux abords du périphérique, la Mairie envisage de créer une voirie souterraine. Cette nouvelle voie serait aménagée, en priorité, dans le secteur le plus « chargé » qui longe les 12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 16^e et 20^e arrondissements.

La construction de cette rocade souterraine, dont le coût est estimé à 8 milliards de francs, serait financée par un péage (de l'ordre de 40 F) que devraient acquitter ses utilisateurs. Elle serait tracée entre le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux et ses accès seraient peu nombreux (tous les 3 kilomètres), afin de limiter les échanges avec la surface. Enfin elle autoriserait la communication avec les autoroutes A 3 (porte de Bagnolet), A 4 (porte de Bercy), A 6 (porte de Gentilly) et A 13 (porte d'Auteuil). La rocade desservirait aussi les portes de Montreuil, Tolbiac, de Châtillon et d'Issy.

Cette initiative de la Mairie de Paris s'inscrit dans un projet plus vaste d'aménagement de la région parisienne. En effet, 40 % des automobilistes qui empruntent le périphérique effectuent un trajet de banlieue à banlieue. Les maires des communes riveraines et les prési-

dents des conseils généraux de la petite couronne, consultés en mai 1991, se sont prononcés, dans leur grande majorité, en faveur de cette voirie souterraine.

Le président du conseil régional d'Ile-de-France a également émis, en mai 1991, un avis positif « en souhaitant que ce projet puisse s'intégrer à un éventuel réseau régional souterrain ». Enfin, le 19 juin 1992, M. Christian Sautter, préfet de la région Ile-de-France, a donné à la Ville de Paris l'accord de l'Etat pour réaliser cette infrastructure routière (le Monde du 3 juillet). Il a notamment accepté qu'elle soit inscrite dans le futur schéma d'aménagement régional. Déjà le conseil général des Hauts-de-Seine étudie la possibilité de créer lui aussi une voirie souterraine passant par la Défense qui pourrait, selon M. Chirac, être raccourcée, dans les années à venir, à la rocade parisienne.

JEAN PERRIN



PERIPHERIQUE SOUTERRAIN

Chirac relance le projet

Le conseil de Paris a demandé hier à Cofiroute de poursuivre les études pour la réalisation d'une rocade à trente mètres de profondeur entre les portes de Bagnolet et d'Auteuil et débloqué 7 millions de francs.

LE conseil général de Paris a débouqué hier 7 millions de francs pour permettre à la société Cofiroute de poursuivre les études d'une rocade souterraine dans la partie sud de Paris. Ces études dureront huit mois et demi et c'est en prenant connaissance des résultats que le maire de Paris dira si ou non on construira cette autoroute souterraine. Si, à l'évidence, la Ville de Paris veut construire cet équipement, ce n'est pas l'opinion des opposants. Les communistes disent non au péage, socialistes, écologistes et Verts se prononcent contre la rocade, qu'elle soit payante ou gratuite.

prévenu : « Les Verts se battront pour empêcher la réalisation de la rocade », autrement dit, l'inscription des autoroutes souterraines dans le SDAU sera refusée par les écologistes. Le débat, on le voit, est loin d'être clos.

Une large concertation

Hier, Jacques Chirac a rappelé que les objectifs étaient d'abord de réduire la circulation de surface sur le corridor périphérique. Le caractère urbain des boulevards des Maréchaux serait affirmé, les voies parallèles entre le péri et les boulevards recalibrés pour supprimer le trafic de transit.

Une exposition du projet s'est tenue dans les mairies concernées et les maires des communes riveraines ont donné leur avis. Ils ont fourni majoritairement un avis favorable à l'exception des maires de Montreuil (qui avec les conseils généraux du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis conteste le péage). Ceux d'Ivry et de Malakoff suggèrent une ligne de métro.

On relève que « la réponse du conseil général des Hauts-de-Seine qui étudie le projet Muse, rocade souterraine passant par la Défense, n'est pas parvenue ». Et pourtant,

Les Verts contre la rocade

Le préfet de région a donné son feu orange assorti de plusieurs conditions, dont la cohérence avec d'autres réseaux souterrains (celui des Hauts-de-Seine doit être présenté cette semaine) et l'inscription dans le fameux SDAU (schéma directeur pour l'aménagement et l'urbanisme). La Ville de Paris devra donc tenir compte du vote des conseillers régionaux sur le SDAU. Hier, le représentant des Verts a

Impôts locaux

2 % de plus pour les Parisiens

Le conseil de Paris a voté hier une augmentation des taux des impôts locaux de 2 %. C'est Jacques Chirac et Alain Juppé qui ont expliqué cette mesure lors de la présentation du budget modifié.

Cette année, a expliqué le maire, le contexte financier est particulièrement difficile tant du fait des prélèvements opérés par l'Etat qu'en raison du ralentissement économique. A cela s'ajoute l'incapacité du gouvernement à prendre une décision pour la taxe d'habitation.

Les ponctions de l'Etat sur le budget de la Ville s'élèvent cette année à 1 267 MF, l'équivalent de 18 % des recettes fiscales !

Le ralentissement économique se traduit par une taxe professionnelle moins importante que prévue. La croissance n'est que de 4,3 %, en nette rupture avec la tendance des dernières années. C'est pour Jacques Chirac un « signal de l'affaiblissement du tissu économique » et ce qui est en cause ce n'est pas seulement la situation financière c'est aussi l'emploi des Parisiens.

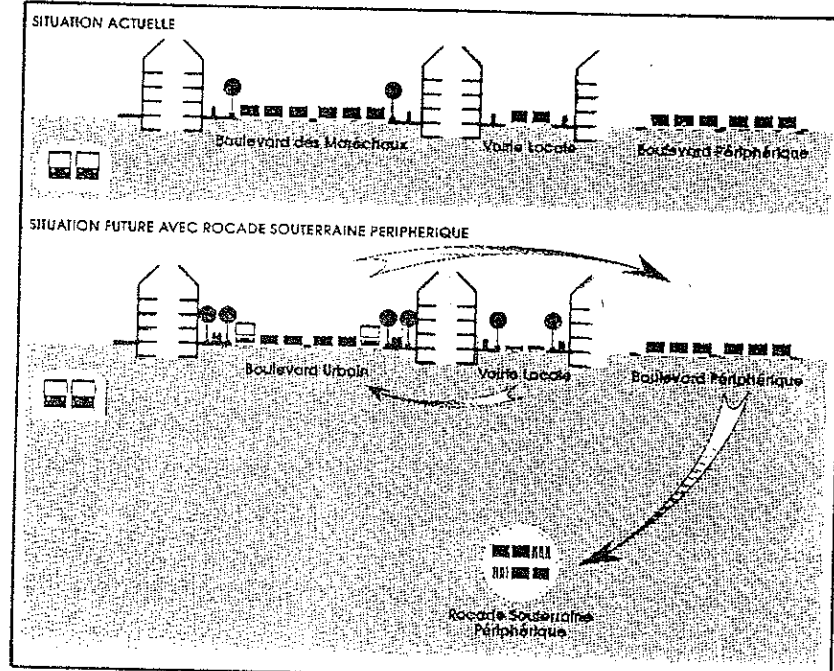
Reste l'instabilité fiscale. Le maire de Paris s'est félicité de l'adoption d'un amendement socialiste qui a gelé la mise en application de la taxe départementale

sur le revenu, mais le résultat c'est qu'au mois de juillet, alors que la perception des impôts locaux votés en mars doit commencer à l'automne, on ne sait toujours pas quel est le mécanisme qui va se substituer à cette taxe départementale sur le revenu. Comme cependant la vie ne s'arrête pas dans l'attente d'une décision socialiste, le budget modificatif de fonctionnement s'élève à 564 MF et le budget d'investissement à 500 MF de plus en autorisations de programme.

Quand on a un budget de 18 milliards et des petits économies, on peut les utiliser sans augmenter les impôts, a dit en substance Jean-Yves Auteuxier pour les socialistes en qualifiant la gestion de la ville « d'aventureuse ». Des propos qui ont fait bondir Alain Juppé qui a rappelé « l'impudence » des socialistes qui puissent dans les caisses de la ville alors qu'ils ont une politique économique à courte vue.

Finalement l'ajustement des taux à 2 % a été adopté, ce qui donne cette année les taux suivants :

- taxe d'habitation : 6,67 %
- taxe foncière sur les propriétés bâties : 5,09 %
- taxe foncière sur les propriétés non bâties : 10,26 %
- taxe professionnelle : 9,37 %



En haut, la situation actuelle sur les Maréchaux, la voirie locale et le périphérique. Sur les Maréchaux trois files dans chaque sens. Avec la rocade (en bas) deux files dans chaque sens, un bus et une nouvelle rangée d'arbres. Des arbres aussi sur la voirie locale.

Les nouvelles études portent principalement sur le raccordement des réseaux !

Hier, M. Ségard (Verts) a qualifié cette rocade de « nouvelle machine à fabriquer les embouteillages ». Pour lui, la logique des autoroutes urbaines à péage, enterrées ou non,

reste celle de la congestion. « Sans embouteillage sur le réseau gratuit, aucun automobiliste n'acceptera de payer ce péage. » Cet argument a été repris par Bertrand Bret pour les socialistes, qui se demande qui pourra payer 100 F un aller et retour sur cette rocade. Les socialistes s'opposent à cette réalisation en

estimant également que les conditions de sécurité ne sont pas réunies, que les nuisances seront importantes et qu'enfin « aucune garantie n'est donnée que ce projet libérera de la voirie de surface au profit des transports en commun ou des piétons. »

Yves HERVAUX

Ce que sera le nouveau périph'

Le projet de rocade souterraine, qui sera réservée aux véhicules légers, se situe entre la porte de Bagnolet et la porte d'Auteuil (14 km). Ce secteur a été retenu parce que c'est le plus chargé (on rappelle que 40 % du trafic empruntant le périphérique correspondent à des trajets de banlieue à banlieue). C'est aussi le tronçon qui permet l'accès au plus grand nombre d'autoroutes : A3 (porte de Bagnolet), A4 (porte de Bercy), A6 (porte de Gentilly) et A13 (porte d'Auteuil). Outre ces quatre portes, la rocade desservirait les portes de Montreuil, de la Gare (secteur Tolbiac), de Châtillon et d'Issy. Ajoutons que l'arrivée, porte de Bagnolet suggère un prolongement, toujours en souterrain en direction de Roissy.

Cette rocade serait créée entre le boulevard périphérique et les boulevards des Maréchaux. Le projet envisagé serait celui d'un grand tube abritant, l'une au-dessus de l'autre, trois voies de circulation, trois voies dans un sens, trois voies dans l'autre sens.

Sur les boulevards des Maréchaux les trois voies actuelles de circulation dans chaque sens seraient limitées à deux. Cette disposition permettrait de gagner, de chaque côté une voie pour un transport en commun en site propre (bus ou tramway) et l'aménagement d'un nouvel espace piétonnier. Les accès à la rocade sont prévus tous les trois kilomètres, de faibles longueurs, ils se présenteront comme des accès à des parcs de stationnement.

Les travaux seront effectués à grande profondeur (30 m) par des tunneliers, les travaux assure-t-on étant sans conséquence sur les immeubles environnants.

Le document technique distribué lors de la concertation est extrêmement discret sur les techniques de ventilation. On lit que celle-ci se fera grâce à des ouvrages de communication avec la surface, situés au niveau du sol ou en toiture d'immeuble sans aucun danger pour les riverains.

On relève toutefois qu'à Tokyo où les travaux de construction

d'une rocade souterraine sont en cours les résidents sont inquiets par la présence, pour la ventilation, de cheminées de 45 mètres de haut tous les kilomètres et demi. A cette hauteur-là, ils ne craignent pas la pollution mais les perturbations dans la réception des programmes de télévision. Quelle sera la conception, à Paris, de ces cheminées d'aération ?

Stationnement

10 F de l'heure dans le centre de Paris

Le prix du stationnement payant horaire (rotatif) va augmenter à Paris pour atteindre 10 F l'heure dans le centre de la capitale au lieu de 8 F actuellement. Il passera de 6 F à 8 F dans une zone intermédiaire et sera maintenu à 5 F dans les quartiers périphériques, selon une décision prise hier par le conseil de Paris.

Les tarifs à 10 F étaient déjà en vigueur dans le quartier des Champs-Élysées où ils s'appliquaient à 2 500 places. Ils vont s'étendre à l'ensemble d'une zone appelée « hyper-centre » qui va englober le sud et l'est du 8^e, les 1^{er} et 2^e arrondissements ainsi que le quartier de l'Opéra au sud-ouest du 9^e, soit 9 400 nouvelles places.

Il est également créée une zone intermédiaire où les tarifs fixés actuellement à 5 ou 6 francs vont passer à 8 F. Cette zone, située entre l'« hyper-centre » et les quartiers périphériques sera la plus importante puisqu'elle va concerner 31 600 places. Les nouveaux tarifs seront appli-

qués au fur et à mesure de l'aménagement des horodateurs.

La ville de Paris souligne que le relèvement de la tarification du stationnement payant, dont la dernière hausse date de 1989, est devenu nécessaire, « l'offre devenant saturée ». « De ce fait le stationnement payant joue moins bien son rôle : les emplacements étant de moins en moins libres, les voitures ont de plus en plus tendance à s'arrêter sur la voie même, ce qui entraîne une dégradation des conditions de circulation », soulignent les responsables de la municipalité.

Ce relèvement s'explique également par la volonté de réduire la différence de tarification entre les prix pratiqués en surface et ceux des parcs souterrains.

Pour les élus socialistes qui ont voté contre ce dossier, « il faut développer une autre politique tarifaire, progressive en surface (plus on stationne longtemps plus c'est cher), dégressive en sous-sol » affirme M. Bertrand Bret, conseiller PS.

"Les transports en Ile-de-France"

Où trouver l'information ?


Equipement Ile de France

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT
DIVISION DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS
21-23, rue Miollis 75732 Paris Cedex 15
Téléphone 40 61 80 80 Télécopie 40 61 85 85 Télex 204 824 F

Observatoire économique de Paris

Tour GAMMA A - 195, rue de Bercy - 75582 PARIS CEDEX 12

Salle de consultation : ouverte le lundi de 14 h à 17 h 2ème étage et du mardi au vendredi de 10 h à 12 h 30 et de 14 h à 17 h (ATTENTION : la salle n'est pas ouverte aux lycéens et étudiants des 1er et 2ème cycles).

Librairie : 2ème étage - mêmes horaires
Téléphone : indices courants : 43 45 70 75 et 43 44 66 00
indexations : 43 45 72 31
autres informations : 43 45 73 74

Télécopie : 43 45 28 22
Minitel : 3615 ou 3616 INSEE



SYNDICAT DES TRANSPORTS
PARISIENS

9-11, Avenue de Villars.

75007 Paris .

Tél. (1) 47.53.28.00

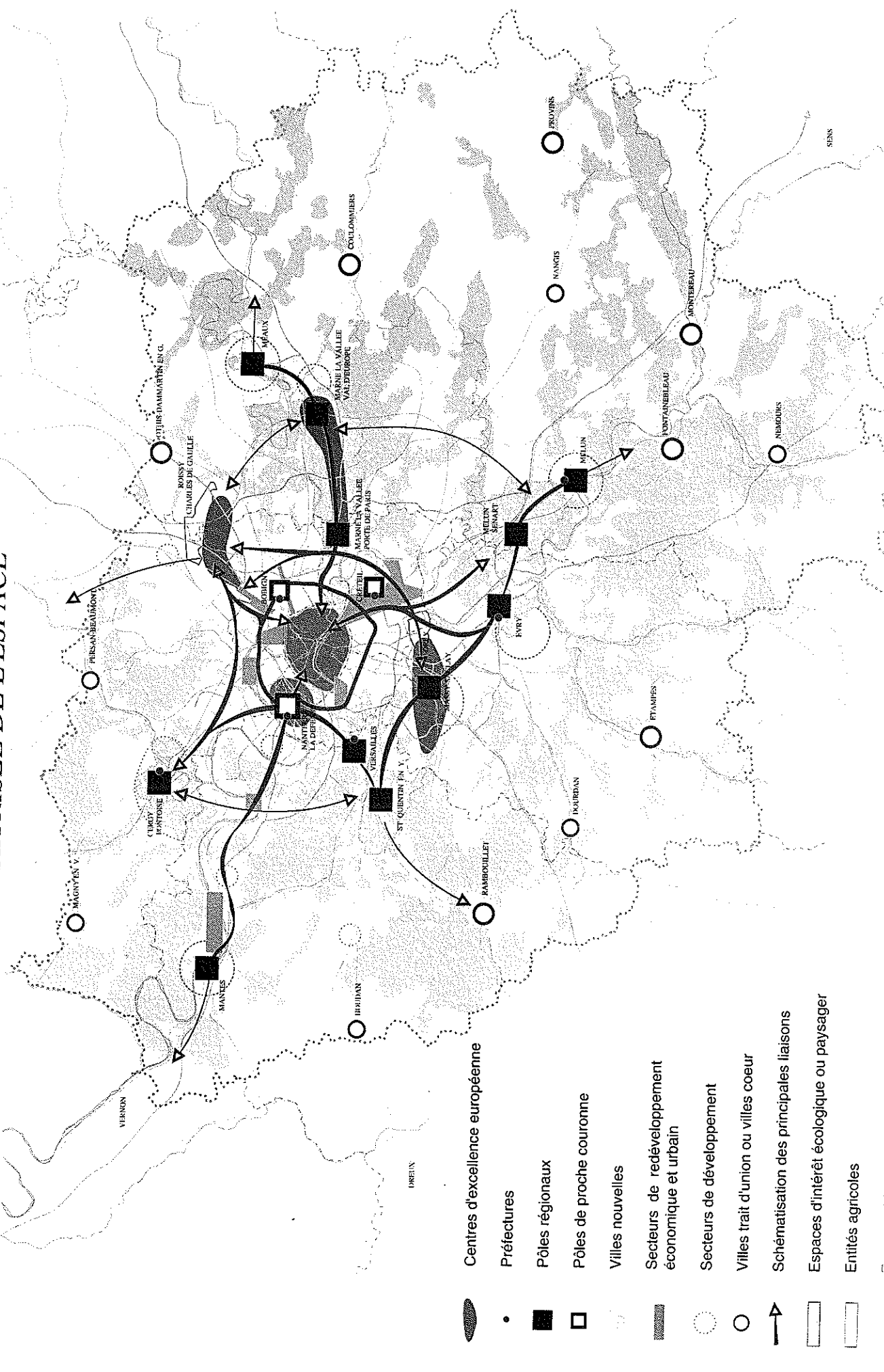
Télécopie : (1) 47.05.11.05














INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
251, RUE DE VAUGIRARD - 75740 PARIS CEDEX 15
TEL. : (1) 40.43.70.70 - TELEX : 203.987 - TELECOPIE : 40.43.76.02

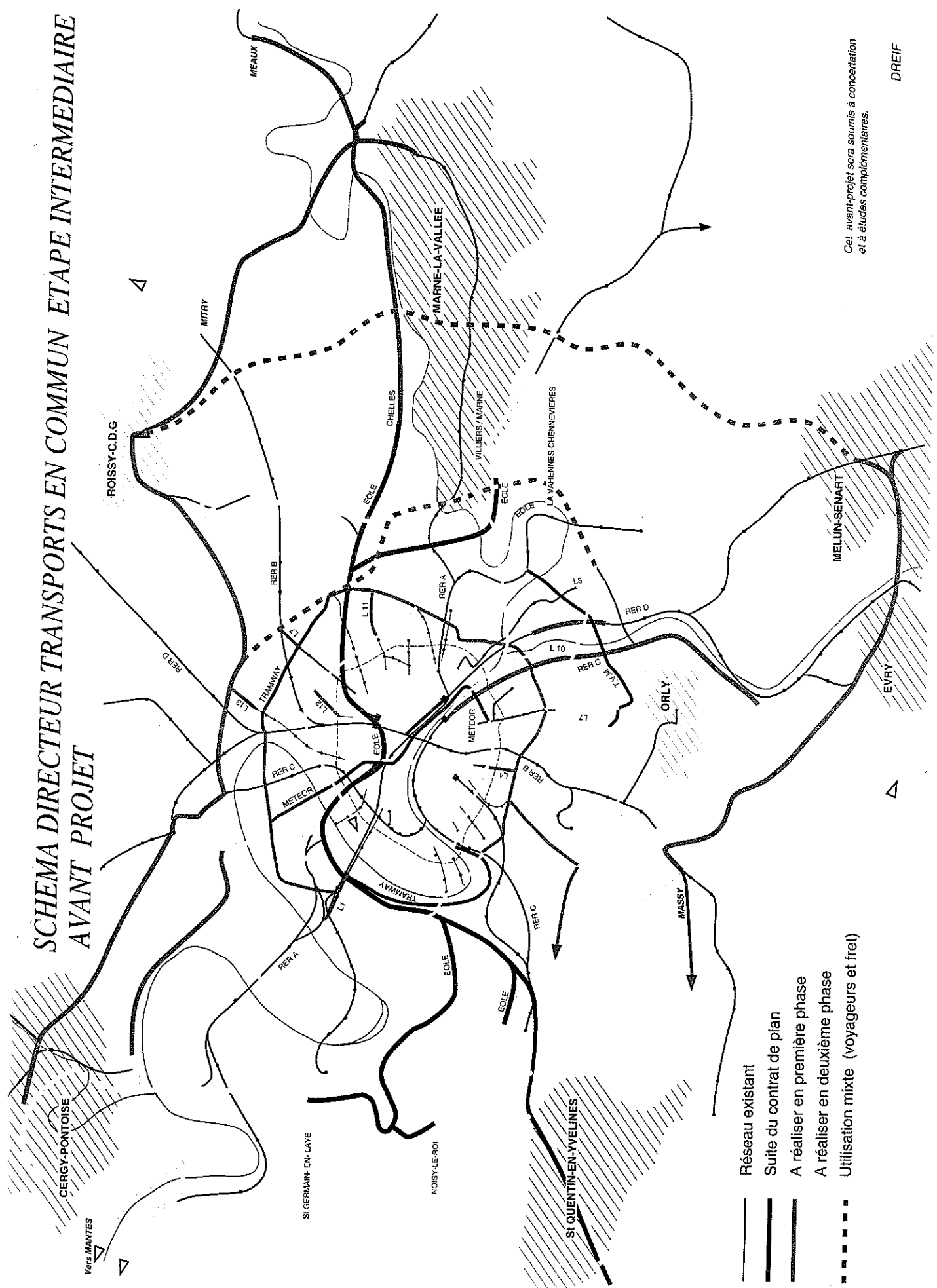
CARTES

UNE ORGANISATION MAITRISEE DE L'ESPACE



-  Centres d'excellence européenne
-  Préfectures
-  Pôles régionaux
-  Pôles de proche couronne
-  Villes nouvelles
-  Secteurs de redéveloppement économique et urbain
-  Secteurs de développement
-  Villes trait d'union ou villes cœur
-  Schématisation des principales liaisons
-  Espaces d'intérêt écologique ou paysager
-  Entités agricoles

SCHEMA DIRECTEUR TRANSPORTS EN COMMUN ETAPE INTERMEDIAIRE AVANT PROJET

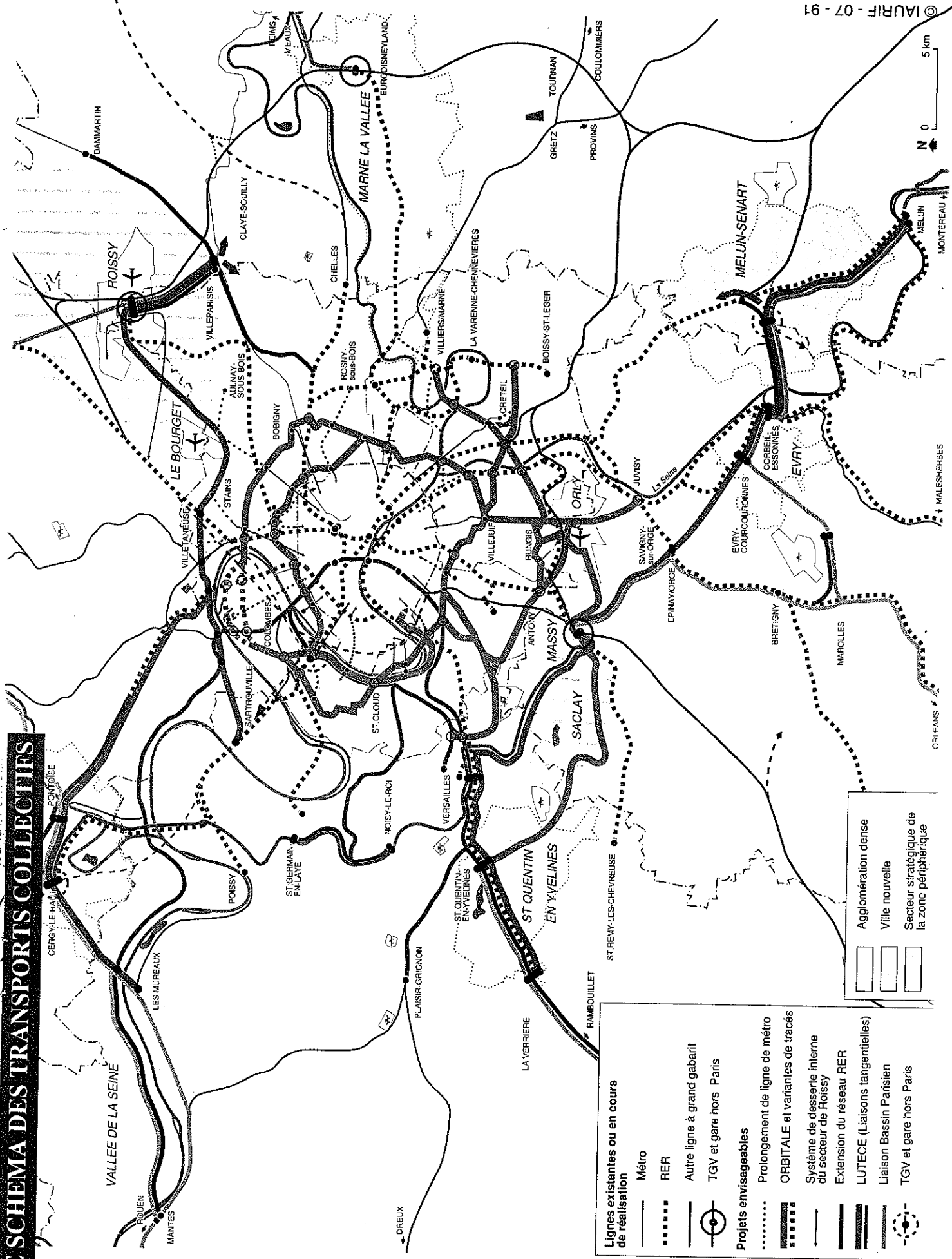


- Réseau existant
- Suite du contrat de plan
- A réaliser en première phase
- A réaliser en deuxième phase
- - - - - Utilisation mixte (voyageurs et fret)

Cet avant-projet sera soumis à concertation et à études complémentaires.

DREIF

LE SCHEMA DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Lignes existantes ou en cours de réalisation

- Métro
- RER
- Autre ligne à grand gabarit
- TGV et gare hors Paris

Projets envisageables

- Prolongement de ligne de métro
- ORBITALE et variantes de tracés
- Système de desserte interne du secteur de Roissy
- Extension du réseau RER
- LUTECE (Liaisons tangentielles)
- Liaison Bassin Parisien
- TGV et gare hors Paris

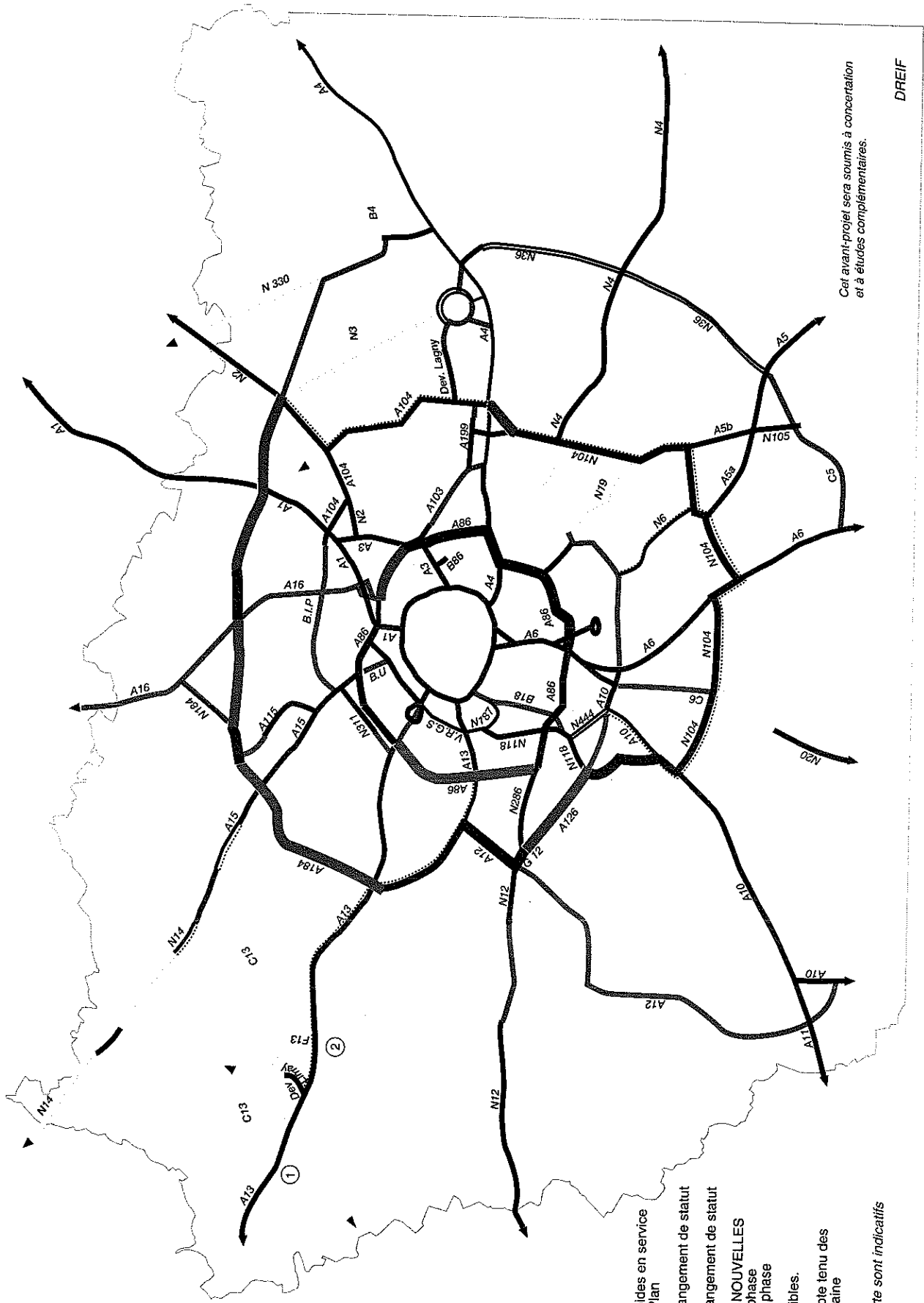
Agglomération dense

Ville nouvelle

Secteur stratégique de la zone périphérique



SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER ETAPE INTERMEDIAIRE AVANT PROJET



- Autoroutes et voies rapides en service ou financées au X^{ème} Plan
- Elargissement sans changement de statut
- Elargissement avec changement de statut
- CREATION DE VOIES NOUVELLES
- A réaliser en première phase
- A réaliser en deuxième phase
- ① Tracés alternatifs possibles.
- ② Réseau à préciser compte tenu des projets de voirie souterraine

Nota : Les tracés portés sur la carte sont indicatifs

Cet avant-projet sera soumis à concertation et à études complémentaires.

DREIF

LE SCHEMA ROUTIER REGIONAL



autoroutes et voies rapides en service ou projetées

- axes principaux
- autres axes
- ⋯⋯⋯ tracés souterrains
- - - - - tracés à l'étude
- réseau concédé

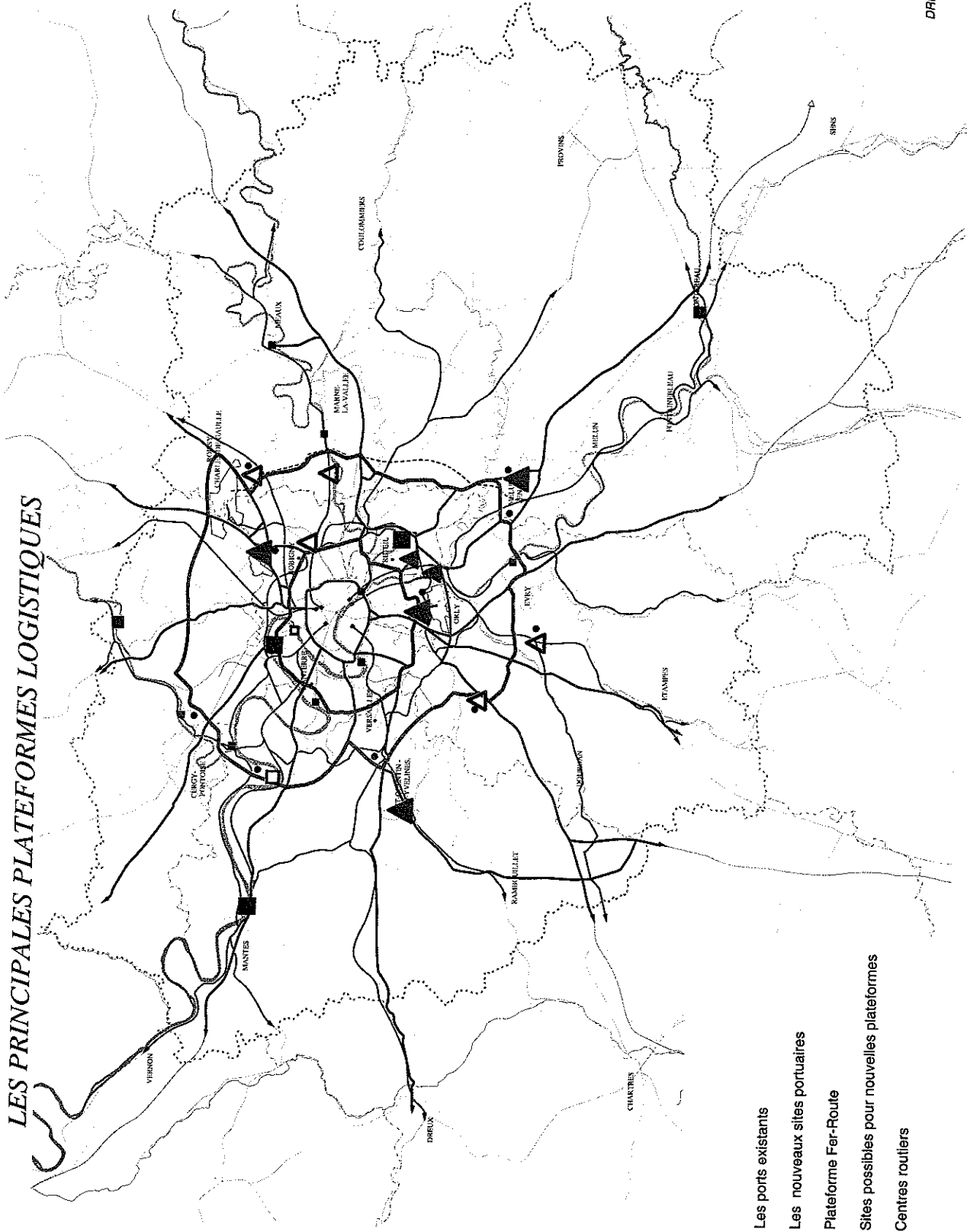
réseau I.C.A.R.E.

- ⋯⋯⋯ tous véhicules
- ⋯⋯⋯ liaisons souterraines pour véhicules particuliers et véhicules utilitaires
- ⋯⋯⋯ dont maillage interne

- ⋯⋯⋯ agglomération dense
- ⋯⋯⋯ espaces boisés
- ⋯⋯⋯ équipements et activités
- ⋯⋯⋯ limite de ville nouvelle



LES PRINCIPALES PLATEFORMES LOGISTIQUES



- Les ports existants
- Les nouveaux sites portuaires
- ▲ Plateforme Fer-Route
- △ Sites possibles pour nouvelles plateformes
- Centres rouliers