

RAPPORT DU CLUB DES DRE DU BASSIN PARISIEN

**L'EVOLUTION DE L'ORGANISATION DES FLUX DE
PERSONNES DANS LE BASSIN PARISIEN**

<u>PRÉAMBULE</u>	4
LA COMMANDE	4
LES TRAVAUX EXISTANTS	4
<u>A. L'ACCESSIBILITÉ NATIONALE ET INTERNATIONALE DES VILLES DU BASSIN PARISIEN</u>	6
I. LES VILLES DU BASSIN PARISIEN, PÔLES RELAIS DU DÉVELOPPEMENT POLYCENTRIQUE	6
II. DIAGNOSTIC : LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ ACTUELLES DU BASSIN PARISIEN	7
1. LE BASSIN PARISIEN DANS LE SYSTÈME DE TRANSPORT FRANÇAIS	7
3. UN TERRITOIRE DÉCONNECTÉ DU RÉSEAU EUROPÉEN À GRANDE VITESSE	10
4. DES AÉROPORT LOCAUX SANS RÉELLES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT	11
5. DES ACCÈS ROUTIERS DE QUALITÉ MAIS CONGESTIONNÉS	11
6. UN TERRITOIRE INÉGALEMENT RELIÉ À ROISSY CHARLES-DE-GAULLE	12
III. LES ENJEUX ET ÉVOLUTIONS PRÉVISIBLES	14
1. TROIS ENJEUX-CLÉS POUR L'ACCESSIBILITÉ DU BASSIN PARISIEN	14
2. LE DÉVELOPPEMENT DES TGV JONCTION, UNE OPPORTUNITÉ À SAISIR POUR LE BASSIN PARISIEN	14
IV. LES PROJETS	15
1. DES PROJETS LANCÉS QUI VONT DANS LE SENS D'UN RÉÉQUILIBRAGE POUR LE BASSIN PARISIEN	15
2. DES PROJETS À RÉALISER : PENSER UNE ORGANISATION DES TRANSPORTS PLUS DÉCONCENTRÉE POUR UN FONCTIONNEMENT DURABLE DU BASSIN PARISIEN	16
<u>B. L'ACCÈS DU BASSIN PARISIEN AUX PÔLES D'EMPLOI FRANCILIENS</u>	21
I. DIAGNOSTIC	21
1. POUR LES HABITANTS DES FRANGES MÉTROPOLITAINES ET DU BASSIN PARISIEN.	21
2. DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF FRANCILIEN	24
II. LES ENJEUX	26
1. LES ENJEUX D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	26
2. LES ENJEUX EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE	26
III. LES PROJETS	26
<u>C. CONCLUSION</u>	27

La commande

Par lettre du 17 février 2006, le délégué interministériel à l'aménagement et à la compétitivité des territoires a demandé au club des DRE du Bassin parisien de mener une réflexion sur l'évolution de l'organisation des flux de personnes et de marchandises dans le Bassin parisien.

Cette réflexion contribue au programme de travail pour un fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, adopté lors de la réunion des préfets des régions du Bassin parisien du 13 octobre 2005.

Compte tenu des travaux antérieurs déjà menés par ces administrations, la mission a été confiée plus particulièrement et à la DRE Ile-de-France pour la partie sur l'accès aux pôles d'emploi franciliens depuis le Bassin parisien, et à la DRE Haute-Normandie pour ce qui concerne l'accessibilité nationale et internationale des métropoles régionales du Bassin parisien.

Le présent rapport présente l'état des réflexions actuelles du club sous forme exploratoire. Il vise à mettre à plat un certain nombre d'éléments de connaissance afin d'orienter les réflexions à venir vers des études opérationnelles qui pourraient être menés par les maîtres d'ouvrage, la DIACT ou le club lui-même, notamment dans le cadre des travaux préparatoires à la révision du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

Ce rapport ne saurait avoir pour finalité de décrire l'ambition du ministère, ni même les propositions du club des DRE, certaines hypothèses qu'il relate devant faire l'objet d'approfondissements techniques, socio-économiques en cours ou à mener.

Les travaux existants

Une étude sur l'accessibilité des villes du Bassin parisien, commandée par le club des DRE du Bassin parisien et pilotée par la DRE Haute-Normandie, a été réalisée par le CETE Normandie Centre en deux phases, en 2004 et 2006. Elle se concentre sur l'analyse comparative par mode de l'offre et des temps de parcours entre ces villes et les grandes métropoles françaises et européennes, en particulier pour des déplacements professionnels possibles de faire dans la journée.

L'étude fait ressortir le déficit d'accessibilité des villes normandes pour lesquelles seul le mode aérien local, via le hub de Lyon-St-Exupéry, et malgré les faibles fréquences actuelles, est réellement pertinent pour des déplacements journaliers d'affaires en France et en Europe. Elle montre également la grande dépendance du reste du Bassin parisien aux grands aéroports franciliens, par lesquels passe aujourd'hui la majorité des chaînes optimales de déplacements à défaut de connexions efficaces avec le réseau TGV. La voiture particulière demeure en outre le mode le moins chronophage pour se rendre à Roissy et Orly depuis le Bassin parisien.

En matière d'**articulation des exploitations du réseau Transilien et des réseaux ferrés desservant le bassin parisien**, une étude exploratoire a été menée en 2001-2002, par un ensemble de partenaires dont le club des DRE du Bassin parisien. L'objectif général de cette étude était d'explorer les améliorations possibles en matière d'accessibilité ferroviaire des grands pôles d'activité de l'Ile-de-France, hors celui de Paris, depuis les villes du Bassin parisien.

La première phase de l'étude a permis d'établir un diagnostic général en distinguant :

- les liaisons courte distance dans les franges métropolitaines,
- les liaisons longue distance, entre villes structurantes du bassin parisien et la zone dense de l'Ile-de-France.

La deuxième phase de l'étude a consisté à identifier pour chaque axe ferroviaire du bassin parisien, les scénarios de modification de desserte envisageable pour améliorer l'accès aux pôles franciliens, en arrêtant des trains du bassin parisien dans des gares de correspondance de la proche couronne francilienne. Treize scénarios ont été identifiés. La troisième phase de l'étude a consisté à approfondir cinq de ces scénarios : arrêt à Épinay-Villetaneuse, arrêt à Aulnay-sous-Bois, arrêt à Juvisy, arrêt à Saint-Quentin-en-Yvelines, et mission Chartres - La Défense.

La conclusions générale de cette phase est la possibilité théorique d'arrêts, sur la base des grilles d'exploitation actuelles (ou de missions pour le dernier scénario) dans certaines plages horaires (heures de pointe du matin et du soir), qui restent à confirmer par des études spécifiques opérationnelles.

Parallèlement, depuis 2000 des études spécifiques ont été menées sur la possibilité d'arrêts de trains de la ligne SNCF n° 4, en Gare de Val de Fontenay, gare desservie par les RER A et E.

Des travaux d'études complémentaires sont nécessaires, en les resituant dans le contexte des réflexions engagées pour la révision du SDRIF, afin d'évaluer la pertinence des points d'arrêt envisagés d'un triple point de vue :

- l'accessibilité des habitants du bassin parisien aux pôles d'emplois franciliens (sujet de la commande de la DIACT ici traité),
- l'accessibilité interne et externe des grandes métropoles du bassin parisien et les grandes métropoles européennes via les portes d'entrée de l'Ile-de-France que sont le réseau TGV et les plates-formes aéroportuaires (autre sujet de la commande DIACT),
- les orientations de la hiérarchisation de l'exploitation du réseau Transilien.

Une fois mises en cohérence ces différentes approches, des études plus approfondies à caractère plus opérationnel, sur le plan de la faisabilité technique et des coûts d'investissement et d'exploitation, pourraient être engagées sur deux ou trois sites, répondant chacun au triple objectif.

I. LES VILLES DU BASSIN PARISIEN, PÔLES RELAIS DU DÉVELOPPEMENT POLYCENTRIQUE

Le Bassin parisien forme un système très fortement polarisé par Paris. Son fonctionnement ainsi que son évolution possible et souhaitable ont fait l'objet d'une littérature abondante depuis la parution du livre blanc du Bassin parisien de la DATAR, en 1992.

Il ne s'agit pas, dans ce préambule, de revenir sur les grands principes d'aménagement du Bassin parisien. Nous nous concentrerons simplement sur l'énonciation de constats que l'on peut faire lorsqu'on adopte le point de vue des villes du Bassin parisien¹, de leur développement passé et prévisible.

Aujourd'hui, malgré leur fort héritage culturel et leur poids démographique, il est unanimement reconnu que ces grandes villes du Bassin parisien n'occupent pas la place qui devrait être la leur de contreponds face à la domination de Paris, laissant la fonction d'équilibre de l'espace métropolitain échoir notamment aux villes nouvelles à la périphérie de la capitale.² Un indicateur, celui du nombre d'Emplois métropolitains supérieurs (EMS), le confirme. Alors que les EMS représentent 16% des emplois en Île-de-France, les grandes villes du Bassin parisien sont caractérisées par un taux moyen d'EMS faible.

Pourtant, ces villes ont des opportunités à saisir, en jouant de leurs complémentarités avec la métropole parisienne. C'est particulièrement visible sur la problématique du logement, pour laquelle le déficit de la région-capitale semble devoir être compensé par les zones périphériques. C'est aussi vrai en terme d'emploi. Alors que le marché de l'emploi francilien s'essouffle, le challenge pour ces villes 'à une heure de Paris', qui ont le poids démographique et l'héritage culturel suffisant pour prendre le relais de la capitale, consiste notamment à **renforcer l'offre en EMS**, censée également tirer les autres catégories d'emploi vers le haut.

La considération de l'accessibilité longue distance d'un territoire en général, et du Bassin parisien en particulier, ramène à la question du lien entre accessibilité et attractivité d'un territoire. Sans prétendre faire une analyse profonde des liens entre ces deux facteurs, il est possible d'affirmer que pour capter des opportunités, le Bassin parisien, traditionnellement tourné vers Paris, doit améliorer ses liaisons vers le reste de la France et de l'Europe.

Le développement de ces villes, inexorablement lié à Paris et son évolution, passe ainsi par leur capacité à se positionner au sein du réseau économique français et surtout européen en pleine construction. L'accès aux hubs internationaux, que seule possède l'Île-de-France, ainsi que l'accès aux autres métropoles françaises, sont à ce titre des priorités.

Le challenge qui s'offre ainsi aux aménageurs du futur consiste à faire profiter ces villes de ces portes d'entrée internationales si proches, sans pour autant faire de Paris un passage obligé, avec l'encombrement inutile des réseaux, la congestion et toutes les ruptures de charges que cela suppose. Cela passe par des améliorations substantielles des conditions d'accessibilité de ces villes, prenant le contre-pied de la manière dont le Bassin parisien s'est organisé jusqu'à présent autour de radiales historiques, jusqu'à prendre un retard visible sur ses concurrentes françaises.

¹ Pour la suite du rapport, ces grandes villes sont : Reims, Troyes, Rouen, Le Havre, Amiens, Orléans, Caen, Tours, Chalons-en-Champagne et Le Mans.

² Francis Beaucire, lors de son intervention du séminaire du club des DRE du Bassin parisien, 5 avril 2006

II. DIAGNOSTIC : LES CONDITIONS D'ACCESSIBILITÉ ACTUELLES DU BASSIN PARISIEN

1. Le Bassin parisien dans le système de transport français

Pour des raisons historiques et géographiques, les villes du Bassin parisien sont au cœur d'un système fortement polarisé par Paris. Or la capitale, pour des raisons à la fois historiques mais aussi plus récentes, liées à l'évolution des réseaux modernes de transport (ferré et aérien), polarise elle-même fortement l'ensemble du territoire français en matière d'accessibilité.

Le développement du **réseau TGV**, réalisé en priorité en étoile autour des gares terminales de Paris intra-muros, a atteint son but originel, clairement affiché dès l'ouverture de la première LGV il y a 25 ans, de rendre les métropoles régionales françaises très proches des centres décisionnels de la capitale. Ainsi, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lille aujourd'hui, Metz-Nancy et Strasbourg demain avec la mise en service du TGV Est ; sont toutes assez paradoxalement parfois temporellement plus proches de Paris que de certains de leurs satellites régionaux respectifs.

Le **système aérien**, qui continue d'avoir des parts de marché de plus de 40% pour des trajets de plus de 3h en TGV, ne déroge pas à cette règle : l'aéroport de Roissy concentre la grande majorité des vols européens et long courrier français. C'est par exemple le seul aéroport français à proposer des vols intercontinentaux. Paris possède en outre le plus important hub domestique français avec Orly. C'est donc, à quelques exceptions près, comme l'apparition d'un hub secondaire d'Air France à Lyon-Saint-Exupéry, un réseau des déplacements longue-distance très centré sur Paris. En 2001, l'ensemble des aéroports de province ont traité 50,1 millions de passagers, contre 71 millions pour les deux aéroports parisiens (Orly et Roissy Charles-de-Gaulle). La domination parisienne était encore plus importante pour le fret avec 75 % du total. Alors que le poids démographique de l'Île-de-France a tendance à se réduire sensiblement depuis 20 ans, la concentration de trafic aérien à Orly et Roissy Charles-de-Gaulle a continué à légèrement s'accroître comme en témoignent les évolutions des trafics de passagers³.

Dans le processus de mise en place de ce système très centralisé, **les villes du Bassin parisien ont été les grandes perdantes**. Elles ont, en effet, été épargnées par le développement des grandes radiales du réseau TGV dans les années 80 et 90 , à l'exception de Tours et Le Mans avec le TGV Atlantique, et de Reims aujourd'hui avec le TGV Est.

Aujourd'hui, à la modernité de l'outil TGV s'opposent les radiales 'historiques' qui relient toujours la plupart de ces villes du Bassin parisien à Paris, héritées de la fameuse 'étoile de Legrand'. Pour la plupart, ces infrastructures ont pris un retard de développement par rapport à celui des axes routiers et autoroutiers. Ces corridors ferroviaires sont pourtant vitaux pour leurs territoires respectifs qui, bien souvent, ont vu naître des axes de développement industriel autour d'eux. Ces axes, du fait de leur ancienneté, n'ont pas toujours des performances dignes de l'importance des liaisons qu'elles assurent ; par exemple, on met aujourd'hui plus de temps pour faire Le Havre-Paris en train qu'il y a 50 ans. Les possibilités d'améliorations des performances sur ces axes restent relativement limitées, même si la mise en œuvre de programmes de régénération est indispensable, notamment dans le cadre des futurs contrats de projet 2007-2013.

Dans le contexte actuel des transports français tel qu'il a été esquissé, il apparaît que les villes du Bassin parisien devraient pouvoir tirer parti de leur proximité à l'Île-de-France plutôt que d'en pâtir, comme le laissent pourtant transparaître les chiffres de la proportion d'EMS dans la population active.

³ L'exception territoriale ; un atout pour la France, rapport d'information fait au nom de la délégation du Sénat à l'aménagement et au développement durable des territoires, par Jean François-Poncet

2. Un réseau d'infrastructure hérité du XIXème siècle et aujourd'hui inadapté

Le schéma de la page suivante résume l'organisation actuelle des flux de personnes longue-distance en provenance et à destination du Bassin parisien :

- une grande partie du territoire (en bleu) ne possède pas d'accès direct au réseau à grande vitesse ;
- pour au moins deux des grandes villes du Bassin parisien (Amiens et Rouen), le mode routier est de loin le mode le plus compétitif pour se rendre à Roissy ;
- seules deux villes (Tours et Le Mans) profitent de liaisons directes avec l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, grâce à des TGV jonction qui relie Lille à Bordeaux.

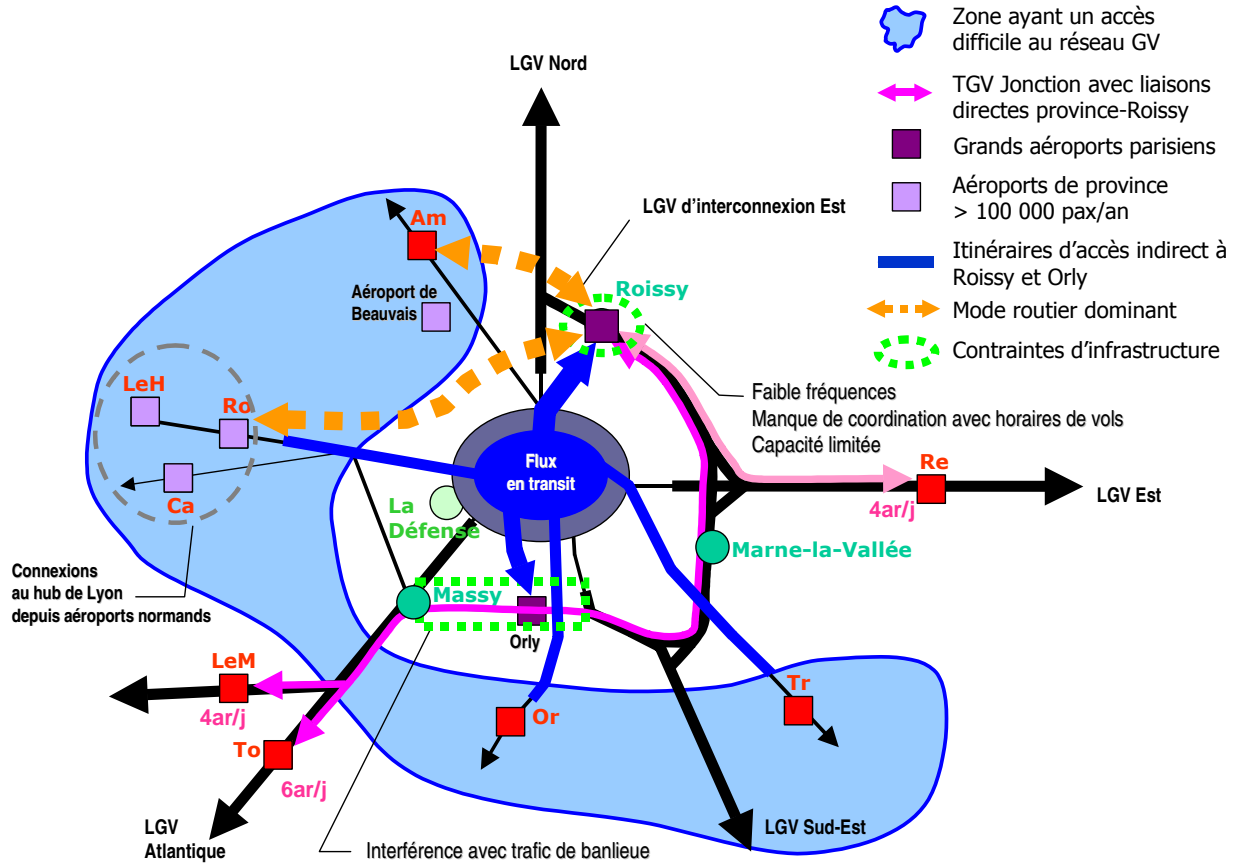
Le Bassin parisien voit pourtant des flux en constante progression :

- avec 10 millions d'habitants, un marché important de voyageurs occasionnels – aussi bien pour loisirs que pour affaires – existe en provenance et à destination du Bassin parisien
- cela implique une demande croissante et donc un besoin croissant d'offrir un meilleur accès aux aéroports parisiens et au réseau TGV depuis ces villes
- par conséquent, outre l'amélioration de ces liaisons, un besoin de services harmonisés se fait sentir, un voyageur en provenance du Bassin parisien pouvant avoir affaire à trois voire quatre opérateurs différents sur son trajet, notamment en terme de billettique et d'information
- enfin, l'obligation de penser l'accessibilité des réseaux aux personnes à mobilité réduite impose à grande échelle de renforcer l'intermodalité en limitant le nombre de ruptures de charges sur un parcours.

Le constat qui s'offre à l'observateur et au voyageur occasionnel ou régulier est celui d'une **offre ferroviaire peu pertinente** à l'échelle du Bassin parisien, constat partagé notamment dans les premières contributions de la SNCF et de RFF pour la révision du SDRIF :

- Une desserte du territoire peu lisible et parfois inadaptée, notamment au regard des deux derniers points cités ci-dessus ;
- Un transit quasi-obligatoire par gares parisiennes pour destination villes françaises et proche Europe (Londres, Bruxelles etc...) : le hub que constitue le système de Paris intra-muros est aujourd'hui la principale plaque tournante des trajets domestiques moyenne et longue distance en provenance et à destination du Bassin parisien ;
- Une faiblesse des liaisons directes avec Roissy et pas de desserte d'Orly ;
- Peu voire pas d'interactions entre les villes du Bassin parisien et les gares TGV-bis d'Ile-de-France (Massy-TGV, Marne-la-vallée-Chessy, Aéroport Roissy-CDG) ;
- Des gares centrales saturées (Gare de Lyon, Gare du nord, Gare Montparnasse) dont beaucoup par des trajets inutiles (vers Roissy, transit vers villes françaises en provenance du Bassin parisien...) ;
- Deux points noirs majeurs sont identifiables à court terme : **l'interférence avec trafic de banlieue entre Massy et Valenton au sud** qui limite fortement les opportunités d'interconnexion au sud de Paris, et **l'absence de possibilités d'interconnexion au nord de Paris.**

L'organisation des flux de transport du Bassin parisien



Conception DRE HN / SAPT

3. Un territoire déconnecté du réseau européen à Grande Vitesse

Le système de transport du Bassin parisien possède une porte d'entrée privilégiée : Paris intra-muros, passage quasi-obligé de tous les voyageurs en train sur de longue-distance. Le système 'parisien', à la fois historiquement avec sa conception (selon l'étoile de Legrand) et de façon plus récente depuis le développement des LGV⁴, a acquis une morphologie basée sur des radiales et donc fortement centralisée, étant composé exclusivement de gares terminus dans Paris intra-muros. Le système s'est cependant doté d'une ligne d'interconnexion à l'est de Paris depuis 1994, qui permet depuis à des TGV dits 'jonction' de relier deux villes de province sans passer par Paris (par exemple : Lille-Lyon), et possède également une grande ceinture, seule véritable boucle ferroviaire, située en petite couronne et aujourd'hui dédiée au trafic de marchandises.

Les TGV Jonction

On compte en 2006 trois axes principaux pour les TGV-jonction passant par l'Ile-de-France, classés par ordre croissant du nombre de circulations :

- ❖ Nord – Sud Est (via le barreau d'interconnexion Est - Roissy et Marne-la-Vallée) : permet des aller-retours Lille-Lyon-Marseille, mais aussi des Eurostar et des Thalys spéciaux.
- ❖ Nord-Atlantique (via le barreau d'interconnexion Est puis rejoignant la LGV Atlantique en empruntant successivement le raccordement de Valenton puis la ligne C du RER) : permet des aller-retours Lille-Bordeaux mais aussi Le Mans-Roissy et Tours-Roissy.
- ❖ Atlantique-Sud Est (via la ligne C du RER et la bifurcation de Valenton) permet de relier Nantes et Lyon.

Il existe aujourd'hui **très peu de liaisons directes en TGV-jonction permettant d'atteindre une ville du Bassin parisien**. Fait particulièrement marquant, aucune de ces villes ne profite de la mission principale Nord – Sud Est (Lille-Lyon), qui emprunte la seule véritable rocade TGV actuelle, et qu'empruntent de très fréquentes liaisons quotidiennes.

On retrouve ainsi seulement deux types de missions concernant les villes du Bassin parisien :

- Le TGV Le Mans-Marne-la-Vallée-Roissy-Lille (4AR quotidiens, permettant de gagner 45 minutes sur un trajet avec rupture de charge à Paris) et Tours (Saint-Pierre-des-Corps)-Marne-la-Vallée-Roissy-Lille (6AR quotidiens et permettant de gagner 30 minutes sur le trajet avec changement). Ces missions constituent le seul lien direct existant entre des villes du Bassin parisien et Roissy.

- Le TGV Le Havre-Marseille, permettant de rendre directes, outre la liaison entre les deux principales villes portuaires françaises en 6h20, les liaisons Le Havre-Lyon (4h32), Rouen-Lyon (3h41) et Rouen-Marseille (5h30). Cette liaison TGV attrayante en terme d'aménagement du territoire souffre d'un double handicap : la fréquence encore très faible (un aller-retour quotidien) et un temps de parcours similaire à l'alternative consistant à changer de train à Paris, du fait des caractéristiques de ligne au sud de Paris, entre Mantes, Massy et Valenton.

Malgré ces faiblesses, il existe un **fort potentiel de développement** des liaisons en provenance et à destination des villes du Bassin parisien, en lien avec les perspectives de développement des TGV Jonction.

⁴ un développement néanmoins moins spectaculaire que celui des autoroutes sur la même période

4. Des aéroports locaux sans réelles perspectives de développement

Autre manière de se déplacer en évitant Paris, les liaisons aériennes via les **aéroports locaux** (<1Mpax/an) concernent surtout les voyages d'affaires. Celles-ci revêtent une grande importance pour les villes normandes, qui sont les seules à posséder, chacune, un aéroport de proximité, et constituent à ce titre un véritable cas à part dans le Bassin parisien. Du fait de leur mauvaise connexion aux réseaux TGV, Rouen, Le Havre et Caen tirent avantageusement profit des dessertes offertes par leurs aéroports respectifs via la connexion au hub de Lyon-St-Exupéry pour des destinations comme Bordeaux, Marseille, Strasbourg, Toulouse, ainsi que les destinations du sud de l'Europe (Milan, Barcelone, Rome), pour lesquelles le passage par Lyon est, avec un gain de temps d'environ une heure, le mode le plus compétitif en terme de temps de parcours⁵. **Bien qu'essentiellement tournée vers le trafic d'affaires, la situation des aéroports normands témoigne de la pauvreté de l'offre des liaisons normandes vers Paris.**

Amiens et Rouen possèdent aussi une proximité géographique intéressante avec **l'aéroport de Beauvais-Tillé**, qui, pour certaines destinations (Milan, Barcelone), possède l'offre la plus compétitive en temps de parcours. Compte tenu de ses perspectives de croissance⁶ qui se rapprochent de celles de l'aéroport de Stansted il y a une dizaine d'années, Beauvais-Tillé offre des solutions complémentaires au développement de l'accessibilité de ces villes. Cependant, l'aéroport n'est accessible que par la route et ne possède pas de lien fixe ferroviaire vers Paris qui permettrait de varier la demande, par ailleurs pas assez régulière pour instaurer des systèmes de navettes en provenance d'autres territoires comme la Picardie ou la Haute-Normandie.

5. Des accès routiers de qualité mais congestionnés

Deux constats s'imposent sur l'accessibilité routière :

- Après avoir constitué une priorité durant plusieurs décennies, le **réseau routier radial** rayonnant depuis la région parisienne vers les villes du Bassin parisien est désormais achevé ; le CIADT de décembre 2003 a mis en exergue la nécessité d'étudier avec une approche multimodale l'opportunité de renforcer deux de ces axes qui sont à saturation : Normandie-Paris (A13) et Abli-Tours (A10).
- Le réseau routier francilien, saturé, doit être évité autant que possible par les circulations de transit, notamment en provenance et à destination du Bassin Parisien. C'est l'optique dans laquelle s'est engagée et se poursuit la construction d'un **anneau de tangentiels routières** autour de l'Île-de-France constitué de :
 - l'A29 Le Havre-Amiens-St-Quentin- Reims au nord (ouest-Est au nord de Paris)
 - l'A28 Rouen-Alençon-Le Mans pour les relations nord (Angleterre)-Ouest
 - l'A19 Artenay-Courtenay pour un barreau sud)
 - l'A26 Reims-Troyes

L'achèvement de cet anneau nécessitera la mise à 2x2 voies de la RN154 entre Rouen et Artenay et les contournements de Rouen et de Reims.

⁵ DRE Haute-Normandie, L'accessibilité des villes du Bassin parisien – accessibilité des villes européennes, CETE NC, 2006

⁶ En 2006 l'objectif est de 2,4 à 2,8 millions de passagers. A horizon 2010, 4 millions de voyageurs sont attendus ainsi que l'ouverture de nouvelles lignes européennes (20 lignes).

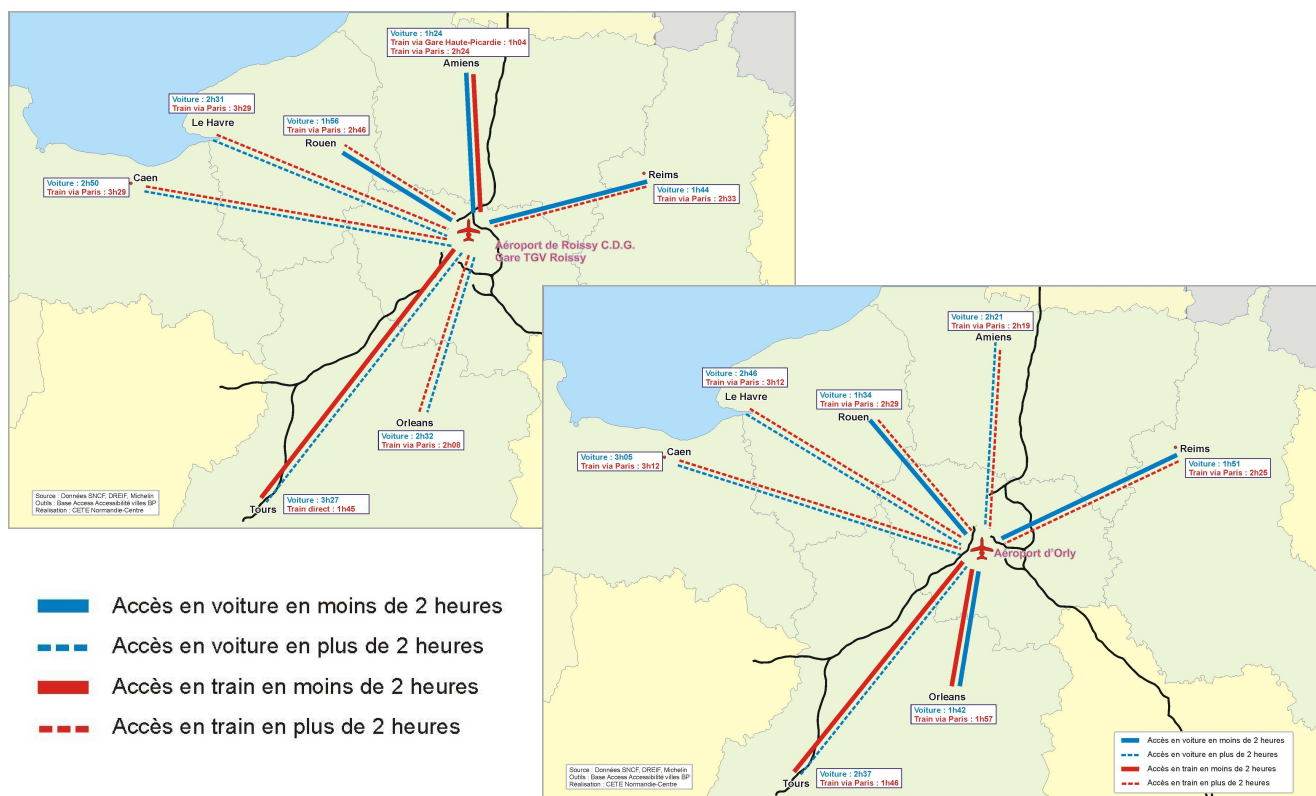
6. Un territoire inégalement relié à Roissy Charles-de-Gaulle

Sur les neuf grandes villes du Bassin parisien, six n'ont pas d'accès direct à Roissy⁷, ce qui veut dire que le passage par Paris intra-muros est obligé. Seulement trois villes sont reliées directement à Roissy via un TGV jonction – ceux-ci privilégiant les grands axes reliant deux capitales régionales, comme Lille-Lyon ou Nantes-Marseille. La distance pour rallier Roissy s'en voit considérablement augmentée, notamment pour les liaisons passant obligatoirement par le RER B. La distance et le temps de parcours, souvent supérieurs à 2h15 avec 2 ruptures de charge (voire 3 si l'on considère l'arrivée à Roissy et le transbordement par bus jusqu'aux terminaux) sont fortement rédhibitoires.

Temps de parcours comparés vers l'aéroport de Roissy CDG⁸

Agglomérations du Bassin Parisien	Distance de Roissy (km)	Accès à Roissy en VP Temps de parcours	Accès à Roissy en train	
			Lignes ferroviaires utilisées	Temps de parcours
Rouen	150	1:56	Rouen - Paris Saint-Lazare - Roissy CDG	2:46
Le Havre	215	2:31	Le Havre - Paris Saint-Lazare - Roissy CDG	3:29
Caen	250	2:50	Caen - Paris Saint-Lazare - Roissy CDG	3:29
Amiens	150	1:24	Amiens - Paris gare du Nord - Roissy CDG Amiens - Gare TGV HP - Gare Roissy TGV	2:24 1:04
Reims	150	2:33	Reims - Paris Gare de l'Est - Roissy Reims - Roissy TGV (en 2007)	1:44 0:30
Orléans	160	2:32	Orléans - Paris Austerlitz - Roissy CDG	2:08
Tours	270	3:27	Saint-Pierre-des-Corps - Roissy TGV	1:45

Source : CETE Normandie Centre



⁷ On considère que Reims a un accès direct par LGV Est

⁸ Source : DRE Haute-Normandie, 'L'accessibilité des villes du Bassin parisien', rapport réalisé par le CETE Normandie-Centre. Les temps de congestion routière notamment aux abords de Paris est pris en compte.

Le mode routier reste dominant notamment depuis la Normandie où le temps d'accès à l'aéroport de Roissy par le train est d'environ 50 minutes supérieur au temps d'accès par la route. Au sein du Bassin parisien, **seule Tours possède un temps d'accès aux deux aéroports parisiens par le train inférieur à 2h.**

Il existe, comme le montre cette rapide analyse, de réelles disparités d'accès selon qu'on se place dans le Bassin parisien ou dans d'autres grandes villes françaises, dans le sens d'un déficit relatif d'accessibilité, tant au niveau du temps de parcours que du confort, pour les villes du Bassin parisien. Autrement dit, ces villes ne profitent pas de leur proximité à Paris, et à distance relative, il n'y a pas de qualité d'accessibilité égale. Avignon ou Lyon, par exemple, bénéficient d'un accès direct et rapide, malgré un niveau de service moindre, notamment en terme de fréquence.

Alors que l'accès à Roissy tend de manière croissante vers une nette domination du mode ferré pour une grande partie du territoire français, le Bassin parisien continue de tendre vers un fonctionnement reposant prioritairement sur l'usage de la voiture particulière.

Tout semble tendre au final vers une uniformisation de la distance à Roissy depuis l'ensemble du territoire français, avec des temps de parcours optimaux compris entre 2h et 3h30, par la route depuis le Bassin parisien et par le mode ferré ou l'avion pour les autres.

III. LES ENJEUX ET EVOLUTIONS PRÉVISIBLES

1. Trois enjeux-clés pour l'accessibilité du Bassin parisien

Prenons dans l'ordre les enjeux liés à l'accessibilité des villes du Bassin parisien.

1. L'accès au réseau Grande Vitesse

Une grande partie des zones du Bassin parisien, le nord-ouest en particulier, possède un accès difficile au réseau Grande Vitesse. Ceci est dû aux caractéristiques propres de ces réseaux, qui agissent plus comme des tunnels que des échangeurs. La plupart des flux issus des villes du Bassin parisien doivent passer par les gares terminales parisiennes : ils encombrant le réseau de transport en commun parisien et participent inutilement à la saturation des terminaux.

2. L'accès à Roissy

Aujourd'hui, Roissy représente la porte d'entrée majeure pour les flux longue-distance, premier hub Européen, triple fonction de hub aérien, gare TGV et pôle d'emploi majeur.

3. L'accès à Orly

Orly continue d'assurer 80 pour cent des vols intérieurs et en proche Europe. Relier les villes du Bassin parisien présente un intérêt compte tenu des parts de marché toujours importantes de l'aérien pour les trajets supérieurs à 400km, en concurrence cependant avec le TGV sur la plupart des lignes intérieures. Cependant, il n'y a pas encore de gare ni de lien direct ferroviaire depuis les villes du Bassin parisien vers Orly. **Une opportunité majeure provenant de la réalisation du barreau sud TGV serait de permettre des arrêts à Orly.**

2. Le développement des TGV Jonction, une opportunité à saisir pour le Bassin parisien

Le développement des TGV jonction est l'une des principales clés de la future organisation spatiale des transports longue-distance du Bassin parisien, offrant ainsi une véritable occasion à ses villes de rattraper le retard pris, en matière d'accessibilité, sur toutes les autres régions qu'ont vu, ou verront, le réseau grande vitesse irriguer leur territoire.

La problématique longue-distance concerne essentiellement les villes du Bassin Parisien, qui toutes sont le barycentre de leurs réseaux de transport locaux et régionaux respectifs et agissent comme des hubs régionaux. On remarque que le développement du réseau Grande Vitesse des dernières décennies a mis à l'écart ces villes en privilégiant des liaisons directes et rapides depuis Paris vers les capitales régionales (Bordeaux, Lyon, Marseille...). Ces villes sont par conséquent très dépendantes des liaisons radiales historiques qui les relient à des terminaux parisiens saturés, ce qui implique de nombreuses ruptures de charges et des temps de trajet trop élevés pour être vraiment compétitifs avec la voiture.

L'idée de ce rapport est qu'il se dessine aujourd'hui, via le développement des TGV jonction depuis 10 ans, notamment à l'Est par l'interconnexion Est (Lille-Lyon), de réelles opportunités de développement d'une organisation nouvelle, moins centralisée, plus déconcentrée, plus à l'image des réseaux d'autres grandes villes Européennes (Londres, Berlin), se reposant de manière plus systématique et efficace sur des gares-relais situées en Île-de-France (Massy, Marne-la-Vallée, Roissy...). Dans cette nouvelle organisation, qui repose sur le principe d'une rocade TGV d'Île-de-France, les villes du Bassin parisien ont la possibilité et doivent trouver des portes d'accès plus directes au réseau Grande Vitesse, et profiter ainsi du fort développement de ce réseau prévu d'ici 2025, avec la concrétisation des nombreux projets de LGV du CIADT du 18 décembre 2003.

Il s'agira, pour ces villes, de tirer profit au mieux du développement prévisible de ce type de liaisons, le TGV Jonction bénéficiant de chaque mise en service de ligne nouvelle par la possibilité de créer des missions supplémentaires⁹. D'après la SNCF, le TGV Jonction bénéficiera ainsi de la forte croissance du trafic aérien à Roissy et de l'induction de trafic des gares bis, du fait de l'enrichissement des dessertes au gré des projets (par exemple, Marne-la-Vallée avec le TGV Est etc...).

IV. LES PROJETS

Dans cette section, nous avons choisi de recenser les projets, opérations ou concepts, évoqués ou à retenir dans le cadre de la révision du SDRIF. Nous parlerons par conséquent uniquement des projets sur l'Île-de-France, auxquels il faudrait ajouter pour prétendre être exhaustif les nombreux projets de régénération, en particulier sur les lignes radiales historiques, qui seront inscrits aux prochains contrats de projet 2007-2013 sur l'initiative de l'Etat, des Régions et des partenaires concernés.

L'originalité de la démarche consiste à utiliser le point de vue extérieur, depuis le Bassin parisien, pour en évaluer d'abord l'opportunité, et ensuite commencer à esquisser les impacts potentiels en matière d'attractivité du territoire. Il conviendra à la suite de ce rapport exploratoire d'approfondir ces considérations, notamment pour ce qui concerne les projets lancés, pour en préciser les coûts et la faisabilité technique quand celles-ci n'ont pas encore été évaluées.

1. Des projets lancés qui vont dans le sens d'un rééquilibrage pour le Bassin parisien

TGV Est (1^{ère} phase)

Temps de parcours prévus à terme (2 phases réalisées) :

De Paris à:.....Reims(0.45), Charleville(1.45), Meuse(1.35), Lorraine(1.55), Metz(1.30), Luxembourg(2.15), Forbach(1.45), Francfort(3.45) ; Nancy(1.30), Epinal(2.20), Strasbourg(1.55), Mulhouse(3.10) - Mise en service de la première phase prévue en 2007.

Le TGV Est va pourvoir, pour la première fois, une agglomération du Bassin parisien d'une liaison vers Paris de 45 min et d'une liaison vers Roissy de 35 min. Les gains de temps seront considérables et modifieront les habitudes de déplacement des rémois. Au-delà d'une liaison directe vers Roissy, Reims aura par la même occasion un accès étendu au réseau grande vitesse. De plus, libérer la ligne classique permettrait l'utilisation de cette dernière par les trains de fret. Cela permettrait notamment de créer une liaison Paris-Vatry, pour décharger Roissy-CDG de ses vols cargo.

L'opération Massy-Valenton (inscrite au CPER IdF 2000-2006) vise à faciliter l'insertion des TGV interconnexion dans les RER C par une mise à double voie du raccordement avec le TGV Atlantique à Antony, et par la création d'une dénivellation souterraine et l'utilisation de la voie qui raccorde le marché de Rungis à la grande ceinture pour les TGV Ouest-Est. Il s'agirait d'un premier aménagement opérationnel de court terme, rendant la ligne plus fiable du fait de la séparation des TGV des missions RER, mais n'apportant pas de gain de temps majeur.

Le montage financier inclut des subventions des régions intéressées dans le développement des TGV interconnexion : Pays de Loire, Bretagne, Centre, Aquitaine, Poitou-Charentes. A noter, l'absence des Régions Normandes, qui pourtant, profiteraient d'une amélioration entre Massy et Valenton pour la mission Le Havre-Marseille. La réalisation de cette opération est le préalable indispensable à la réalisation future du barreau d'interconnexion sud TGV.

⁹ D'ici à 2015 : TGV est 1, Contournement Nîmes-Montpellier, TGV Rhin-Rhône Branche est, TGV Bretagne, TGV Sillon Alpin ; après 2015 : TGV SEA, TGV Est, TGV Rhin-Rhône ouest

2. Des projets à réaliser : penser une organisation des transports plus déconcentrée pour un fonctionnement durable du Bassin parisien

a) Constituer de véritables pôles d'interconnexion TGV dans les gares de Roissy, Massy et Marne-la-vallée

L'affirmation des gares d'interconnexion du réseau TGV (Roissy TGV, Massy, Marne-la-vallée et éventuellement Mantes) comme de vrais pôles d'échanges entre le réseau historique hérité par le Bassin parisien et le réseau européen à grande vitesse passe d'abord par une **augmentation du nombre des missions et des correspondances**, ce qui semble être le cas au vu des perspectives d'évolution de l'offre de TGV-jonction. Le processus d'assimilation des populations du Bassin parisien de ces pôles se fera ensuite progressivement du moment que l'offre devient suffisante et que les correspondances sont assurées.

L'exemple normand permet d'illustrer de façon très simple tout l'intérêt qu'il y aura pour les habitants du Bassin parisien de voir les missions TGV-jonction s'étoffer dans les années à venir.

Le train normand Le Havre-Marseille s'arrête aujourd'hui à Massy-Palaiseau TGV à 10h22 après, notamment, 1h30 de trajet pour les passagers montés en gare de Rouen rive-droite. Or : de nombreux TGV, en provenance de Montparnasse, s'arrêtent également à Massy le matin : le Massy-Bordeaux : à 9h46 (3h20) (x4AR), le Massy-Nantes : à 9h27 (2h) (x5AR), le Massy-Toulouse : à 14h30 (5h40) (x1AR), le Massy-Le Mans : à 9h27 (47min) (x5AR), le Massy-Tours : à 9h46 (49min)

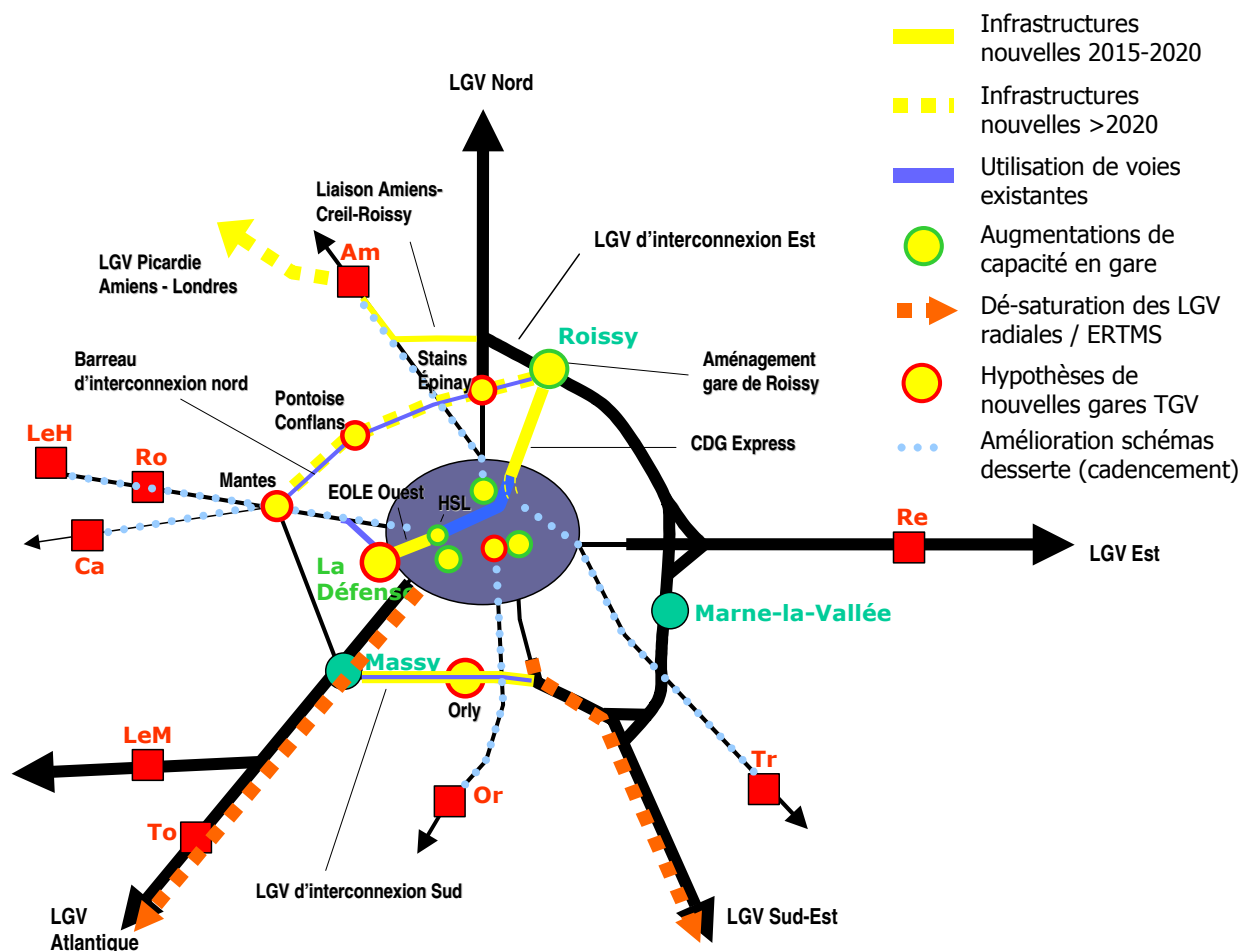
S'il y avait aujourd'hui possibilité de coordonner les **correspondances à Massy** en faveur des trains normands, le trajet entre Rouen et Bordeaux serait possible en moins de 5h, avec 1 seule rupture de charge, au lieu des 5h20 minimum actuels avec 2 ruptures de charges dans Paris intra-muros. Ou bien encore Rouen-Toulouse serait faisable en 7h20 contre les 7h45 actuels. Enfin, et c'est le plus spectaculaire, Rouen-Nantes pourrait se faire en seulement 3h30 contre les 4h30 actuels, et Rouen-Le Mans (ou St-Pierre-des-Corps) en 2h30 au lieu des 3h30 minimum actuels. Ce qui correspond, outre l'économie d'une rupture de charge et le déchargement du réseau de transports en commun parisien, des **gains de temps de 20 à 60 minutes selon les destinations**.

La gare de Massy, qui voyait 18 circulations TGV Jonction/jour/sens en 2003, devrait voir à l'horizon 2015 entre 32 et 44 circulations /jour/sens et à l'horizon 2020 entre 50 et 70 circulations/jour/sens¹⁰, à la condition que certains aménagements soient réalisés. On distingue bien, l'intérêt qui se dessine de voir Massy émerger comme un pôle TGV-bis pour la Normandie pour les destinations de l'ouest et du sud-ouest.

Il faut également rapprocher la perspective d'avoir des gares TGV-bis pouvant devenir de véritables pôles d'échanges franciliens à celle, développée dans la deuxième partie de ce rapport, de voir l'organisation du réseau francilien se déconcentrer autour de quelques gares d'interconnexion de banlieue. Certaines gares comme Massy jouent un double rôle de diffuseur banlieue- et longue distance qu'il serait très intéressant de valoriser. Les projets des quatre tangentes ferrées de l'Île-de-France, qui visent à satisfaire des besoins transversaux croissants vers de grands pôles émergents comme Saclay, Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines, qui de surcroît bénéficieront de la mise en œuvre de très gros projets d'aménagement à l'horizon 20 ou 30 ans, vont à ce titre de pair avec la structuration d'un réseau capable de s'intégrer dans le paysage francilien, et de ne pas jouer seulement un rôle de gare de correspondance pour les voyageurs longue-distance.

¹⁰ estimations de la SNCF

Esquisse d'une évolution préférentielle pour le Bassin parisien du réseau ferré à l'horizon 2020 et au-delà¹¹



Conception DRE HN / SAPT

¹¹ Le schéma permet d'illustrer le principe d'une organisation déconcentrée du système ferroviaire à l'échelle du Bassin parisien à l'aide de projets en cours ou en réflexion et ne suppose d'aucun parti d'aménagement pour les infrastructures. Cette remarque vaut notamment pour le principe d'un raccordement de Haussman-Saint-Lazare à La Défense, qui est aujourd'hui envisageable soit par un tunnel foré direct soit par l'emprunt des lignes du groupe II entre Pont-Cardinet et La Défense-Grande Arche.

b) Aménager le réseau TGV pour offrir de bonnes conditions au développement des TGV Jonction

Le développement des TGV Jonction se fait de deux manières : les **créations de dessertes**, liées à la mise en service d'une ligne nouvelle (ex : TGV Est, embranchement avec Roissy), ou bien non liées directement à un projet de ligne nouvelle mais rendues pertinentes au fil des ans par l'amélioration globale du réseau ferroviaire et par l'évolution du marché des déplacements (ex : Amiens-Roissy-Provence), et le **développement au fil de l'eau** des dessertes et relations existantes.

Plusieurs opérations sont fondamentales pour l'atteinte optimale des objectifs de croissance :

La réalisation du **barreau d'interconnexion sud**, qui prévoit la création d'une ligne nouvelle dédiée aux TGV au sud de Paris, afin de séparer les flux TGV des flux RER et d'offrir une desserte à l'aéroport d'Orly, est une condition nécessaire au développement de dessertes sur l'Atlantique (Tours, Le Mans ; Bordeaux, Toulouse), contraint par la capacité du tronçon Massy-Valenton. Les modalités et la consistance d'un tel projet, conditionné par la réalisation des aménagements sur Massy-Valenton prévus au mieux pour 2008, devront être arrêtés après concertation avec l'ensemble des acteurs le moment venu après révision du SDRIF, et en cohérence avec l'ensemble du système du transport public dans ce secteur. Dans ce contexte, et afin de connecter l'ensemble des villes du Bassin parisien, une **réflexion sur le raccordement du barreau sud à la ligne Paris-Orléans** est nécessaire ; elle permettrait à Orléans de se raccorder à ce réseau via des arrêts en gare TGV, par exemple à Orly.

- Cette problématique se révèle indissociable d'une **réflexion sur la capacité actuelle de la ligne d'interconnexion entre Valenton et Coubert**.

c) Tirer profit des projets de liaison depuis Paris-centre vers Roissy-Charles-de-Gaulle

Du fait de l'importante convergence des réseaux vers Paris, les villes du Bassin parisien tireront profit des améliorations qui seront faites dans Paris, notamment les liaisons vers l'aéroport de Roissy.

CDG Express profiterait, au-delà des avantages pour les franciliens, aux habitants du Bassin parisien qui pour la plupart doivent transiter par les gares terminales parisiennes pour se rendre à Roissy. Un temps de trajet de 20 minutes au lieu de 45 minutes pour rallier Roissy. **(-25min)** rendrait le mode ferroviaire compétitif en terme de temps de parcours avec le mode routier pour les villes du Bassin parisien.¹²

Cependant, **le Bassin parisien profiterait de manière préférentielle d'un accès multiple à CDG Express**, l'accès à la gare de l'Est étant difficile depuis la plupart des autres gares parisiennes. Il profiterait notamment de services directs vers Roissy depuis d'autres gares parisiennes, notamment la gare Haussman-St-Lazare, La Défense et Montparnasse, qui serait rendu possible par des projets à considérer comme la réalisation du raccordement EOLE-CDG Express, l'extension d'EOLE à l'ouest vers La Défense, et la création d'un nouveau tunnel RER entre Montparnasse à la ligne E¹³.

¹² Les résultats des prévisions de trafic actualisées rapportés aux passagers aériens potentiellement concernés par le projet CDG Express, montrent que la part de marché du transport ferroviaire pour les passagers aériens de CDG passerait de 22,1% (RER B seul) à 40,6% (dont 18,3% pour le RER B et 22,3% pour CDG Express). Ce report provient essentiellement des taxis et de la voiture particulière. (pour un tarif de 16€)

¹³ variante issue du « rapport Gérondeau » (2003)

d) Une vision nouvelle pour relier la Normandie à Roissy et au réseau grande vitesse interconnecté

La liaison rapide Normandie-Paris a fait l'objet, depuis le schéma directeur ferroviaire national de 1992, de nombreux projets qui n'ont pas à ce jour vu de concrétisation. Or **la Normandie reste le territoire le plus mal connecté aux réseaux ferrés et aériens**, notamment parce que ceux-ci se sont développés prioritairement à l'est et au sud de l'agglomération parisienne.

Le dernier projet en date, ELEONOR, une solution consistant à faire passer des trains en provenance de Normandie par le tunnel EOLE, est aujourd'hui remis en cause. Pour les dessertes ferrées, depuis quelques temps, il y a un large consensus pour identifier comme une des causes principales des retards et irrégularités, le mélange des trafics SNCF (Transilien, TER, TGV et fret) sur la même infrastructure. C'est ainsi que le projet de tangentielle nord, initialement conçu comme une utilisation pour le trafic voyageur d'une infrastructure fret existante (la grande ceinture), a évolué vers la construction d'une nouvelle infrastructure dédiée aux voyageurs, parallèle à l'infrastructure existante. De la même manière, le schéma directeur du RER B s'est fixé comme objectif central de séparer les trafics en réservant au RER deux voies dédiées en réalisant les aménagements ponctuels nécessaires. Dans ce contexte, le projet ELEONOR tel qu'il a été étudié jusqu'à présent, c'est à dire en faisant passer des trains normands à destination de Roissy Charles-de-Gaulle par le tunnel d'EOLE, va à contre courant.

Il est temps aujourd'hui d'abandonner explicitement cette option qui semble n'avoir aucun avenir, pour lui substituer des options visant à l'intégration de la Normandie au réseau TGV soit par une **véritable interconnexion au nord de l'agglomération parisienne**, soit par une **optimisation de projets franciliens** (extension d'EOLE, CDG express) dont l'articulation qui sera décrite dans le SDRIF révisé doit être réfléchie vis à vis de ses conséquences à l'échelle du Bassin parisien autant que locales.

1) Le contournement par le nord de l'agglomération parisienne

Cette première alternative, dans son concept, comprendrait deux phases :

- une première phase, permettant d'apporter une solution à court terme car nécessitant un minimum d'investissements en ligne, serait pour les trains normands d'emprunter, après un décrochement de la ligne normande classique à Mantes, la **grande ceinture fret** au nord de Paris, entre Argenteuil et Stains, avant de rallier Roissy. Permettant d'effectuer notamment des missions Rouen-Roissy en environ 1h50, et Caen-Roissy et Le Havre-Roissy en 2h45, les TGV s'insèreraient alors dans le trafic fret. Le traitement du point de rebroussement de Stains permettrait un gain de temps supplémentaire de 10 à 15 minutes.
- Cette première étape, à la manière de Massy-Valenton pour le barreau sud, serait à considérer comme un préalable à la création dans un second temps d'une véritable **ligne dédiée d'interconnexion nord**, qui permettrait, selon le tracé choisi, de créer une ou deux haltes supplémentaires, outre Mantes, sur le trajet, se connectant ainsi aux réseaux de transport régionaux.

Des études de faisabilité doivent permettre d'approfondir cette option qui présente plusieurs avantages :

- la création à long terme d'un barreau nord pour les TGV compléterait, dans l'éventualité de la réalisation du barreau sud, une **rocade TGV** de l'Île-de-France
- le projet est compatible avec une vision à long terme des territoires de l'ouest parisien, et est notamment en synergie avec l'ambitieux projet **Seine-Aval**, une des trois Opérations d'Intérêt National d'Île-de-France. L'évolution de la gare de Mantes constitue à ce titre le dénominateur commun des deux projets.

2) Articulation LRNVS - CDG express

La réalisation de CDG express constitue l'opportunité de création de liaisons améliorées vers Roissy pour les voyageurs du Bassin parisien, et notamment normands.

D'une part, la création d'un terminus de CDG express à Haussman-St-Lazare permettrait aux voyageurs de la Normandie, du mantois et plus généralement de l'ouest parisien d'avoir un accès à Roissy avec une seule correspondance.

D'autre part, les réseaux de transport en commun autour de La Défense approchent de la saturation. Compte tenu des délais de réalisation de toute nouvelle infrastructure, il est unanimement reconnu qu'il est urgent d'engager de nouveaux chantiers qui prennent en compte les besoins du pôle économique, en facilitant, notamment, ses liaisons avec les autres pôles et les aéroports. La création d'une liaison directe entre La Défense et Roissy doit à ce titre être considérée. Celle-ci pourrait se faire en tirant profit de CDG expresse et d'un prolongement d'EOLE à l'ouest, et permettrait de planifier des liaisons Normandie-Roissy avec une rupture de charge à la Défense, en détournant quelques-unes des missions Normandie - St-Lazare sur un terminus à La Défense – La Folie¹⁴¹⁵.

Il convient de garder à l'esprit que **le problème de l'accessibilité à Roissy ne doit pas occulter celui de l'accessibilité des Normandie au reste du pays via le réseau des LGV interconnectées**. Si la solution de desserte via La Défense - La Folie avec prolongement, en correspondance, vers CDG Express paraît satisfaisante pour l'accès des normands à l'aéroport, elle ne crée pas de connexion directe de la Normandie au réseau TGV. De même, les solutions par l'emprunt de la grande ceinture par le nord, voire vers le sud par Massy, ne sauraient constituer que des solutions transitoires à moyen terme qui ne dispensent en rien de rechercher une solution performante et pérenne permettant la circulation à grande vitesse de TGV interconnectés, notamment l'interconnexion nord.

e) Autres projets pour améliorer l'accessibilité du Bassin parisien

La **liaison Creil-Roissy** constitue une opportunité pour la Picardie d'améliorer sa connexion avec le réseau TGV. Sa réalisation, orientée avant tout par la volonté de relier efficacement le pôle d'emploi de Roissy au bassin de vie et d'emploi de Creil¹⁶, et au-delà de relier ces deux bassins à Beauvais, Amiens et Compiègne, offre cependant des perspectives de développement de l'offre TGV depuis la Picardie vers Roissy¹⁷. Aujourd'hui, la voiture particulière est utilisée dans 96% des déplacements vers Roissy depuis l'Oise. La réalisation d'une liaison ferroviaire rapide depuis Creil vers Roissy constituerait d'autant plus un atout pour le développement économique de la Picardie qu'elle permettrait une relation commode et directe avec la plate-forme aéroportuaire de Roissy et le réseau des lignes à grande vitesse depuis la capitale régionale. En mode ferroviaire, l'aéroport de Roissy est aujourd'hui accessible en 1h30 au minimum au départ d'Amiens, avec au moins un changement. La liaison avec le réseau des LGV est assuré par la seule gare de Haute Picardie, accessible par autocar en 45 minutes depuis Amiens et Saint-Quentin.

¹⁴ L'utilisation des voies existantes entre Nanterre et la Défense (groupe V) et l'aménagement du terminus de La Folie nécessiteraient cependant de prévoir des aménagements importants

¹⁵ La question de la correspondance n'est cependant pas sans poser problème, puisque le site de La Folie est éloigné de plusieurs centaines de mètres du pôle de correspondances de la Grande Arche. Celle du détournement de certains trains vers La Défense non plus, la possibilité de garantir le bon fonctionnement d'une desserte cadencée avec deux terminus étant difficile à atteindre.

¹⁶ Creil est par ailleurs une étoile ferroviaire majeure du sud-picard qui est également une importante gare de rabattement pour les liaisons ferroviaires vers Paris

¹⁷ Les perspectives de développement sont de 7 AR TGV Amiens – Roissy – Province à terme selon la SNCF (note sur le développement des TGV jonction, rapport multimodalité air-tgv, JN Chapulut, 2004).

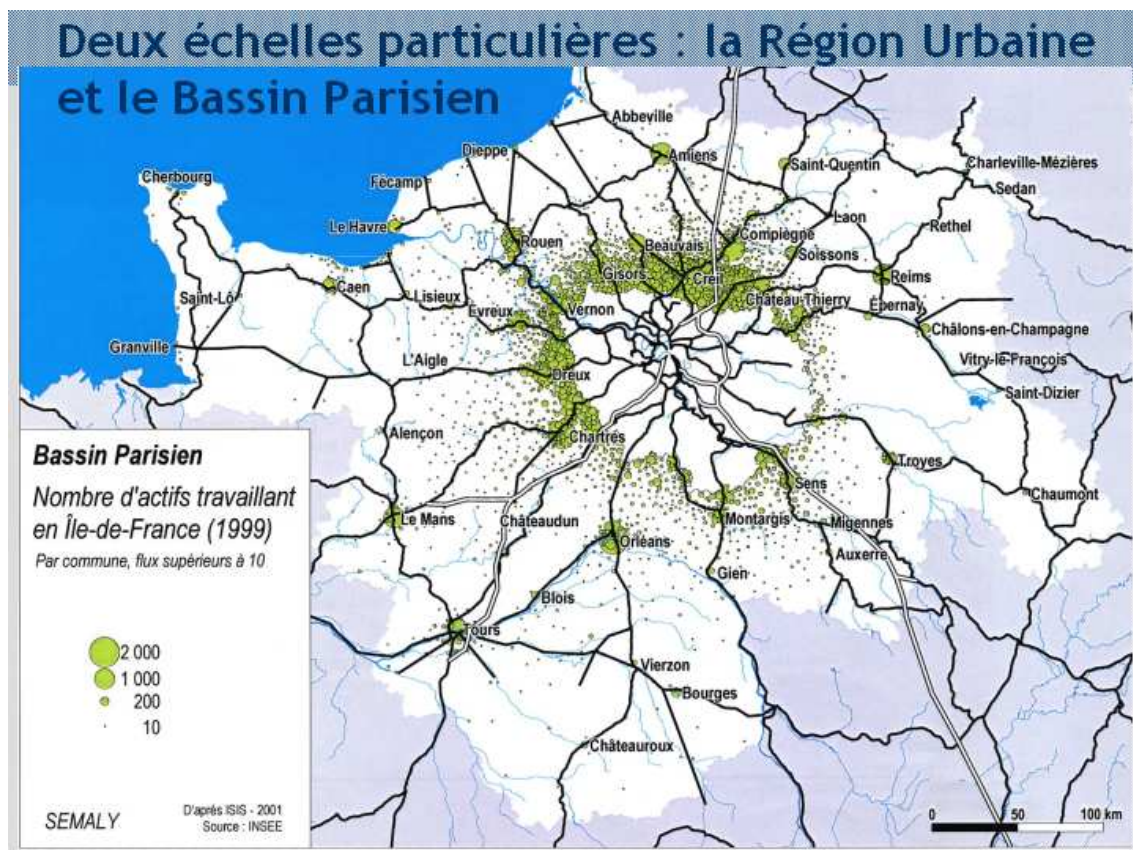
I. DIAGNOSTIC

1. Pour les habitants des franges métropolitaines et du bassin parisien.

Le recensement de 1999 fait apparaître qu'environ 255 000 emplois en Ile-de-France sont occupés par des actifs résidant hors l'Ile-de-France. Parmi eux, 190 000 résident dans le bassin parisien, dont 80 % dans les départements voisins de l'Ile-de-France.

La carte ci-dessous illustre la localisation de ces actifs.

*Bassin parisien : nombre d'actifs travaillant en Ile-de-France
(Recensement général de la population de 1999)*



Elle montre deux types de commune de résidence : d'un côté un espace quasi continu d'un ensemble de communes souvent rurales, dites des franges, et de l'autre, les pôles urbains des villes du bassin parisien.

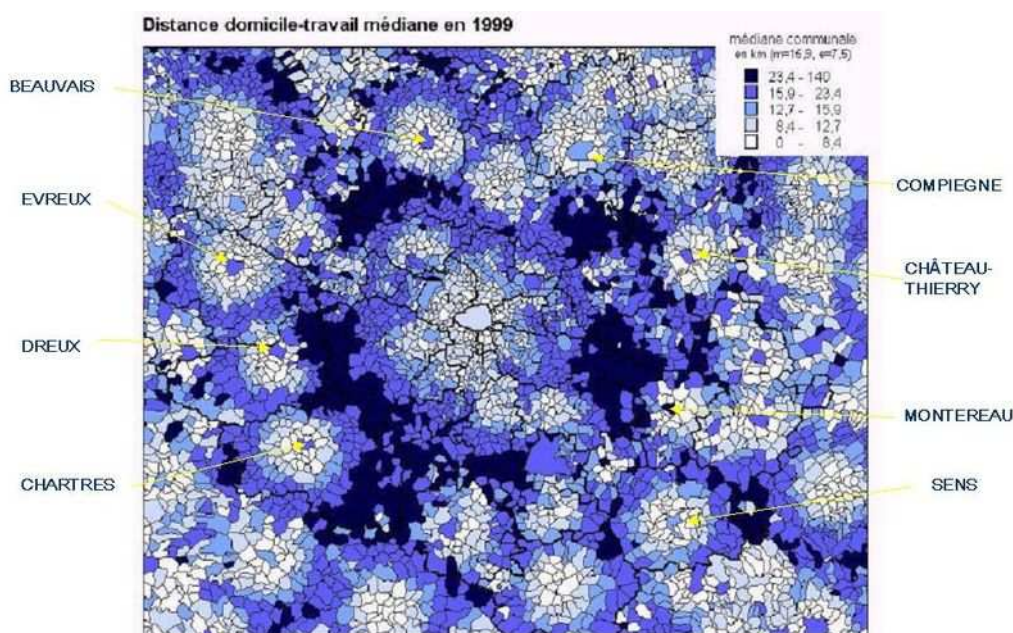
Mais cette carte qui laisse en blanc les communes des actifs résidant dans la grande couronne de l'Ile-de-France privilégie l'effet frontières du découpage administratif. En incluant ces communes d'Ile-de-France, on ferait apparaître, non pas les seules franges hors Ile-de-France, mais une couronne du front de développement de la péri-urbanisation de la métropole parisienne, couronne se situant entre 40 et 70 km du centre de Paris, qui reste en Ile-de-France à l'est et au sud en Seine-et-Marne et Essonne et

franchit les limites administratives de la région au nord et à l'ouest. Certes, les densités en Seine-et-Marne sont nettement inférieures à celles de la vallée de l'Oise, mais cette grande couronne constituée principalement de communes rurales sous influence urbaine existe tout autour de l'agglomération centrale. Des villes comme Provins, Montereau-faut-Yonne, Nemours ou Étampes, ont des problématiques d'accessibilité identiques à celle de Dreux, Vernon, Gisors ou Château-Thierry.

Si on faisait également figurer sur cette carte les actifs résidant en Ile-de-France, notamment dans la deuxième couronne, et travaillant dans les départements mitoyens hors Ile-de-France (ceux qui font une migration alternante en sens inverse qui sont certes moins nombreux), on pourrait identifier trois principaux types de migrations alternantes des résidents du bassin parisien :

- des migrations alternantes à l'intérieur de bassins de vie centrés autour des principaux noyaux urbains de ces franges tels que Fontainebleau, Nemours, Montereau-faut-Yonne ou Mantes-en-Yvelines, en Ile-de-France, Sens, Château-Thierry, Compiègne, Creil, Beauvais, Évreux, Dreux ou Chartres dans les départements voisins (voir carte ci-dessous).
- des migrations alternantes de ces franges vers l'agglomération parisienne,
- des migrations alternantes des villes du grand bassin parisien : Tours, Le Mans, Rouen, Amiens, Reims ou Troyes, vers Paris.

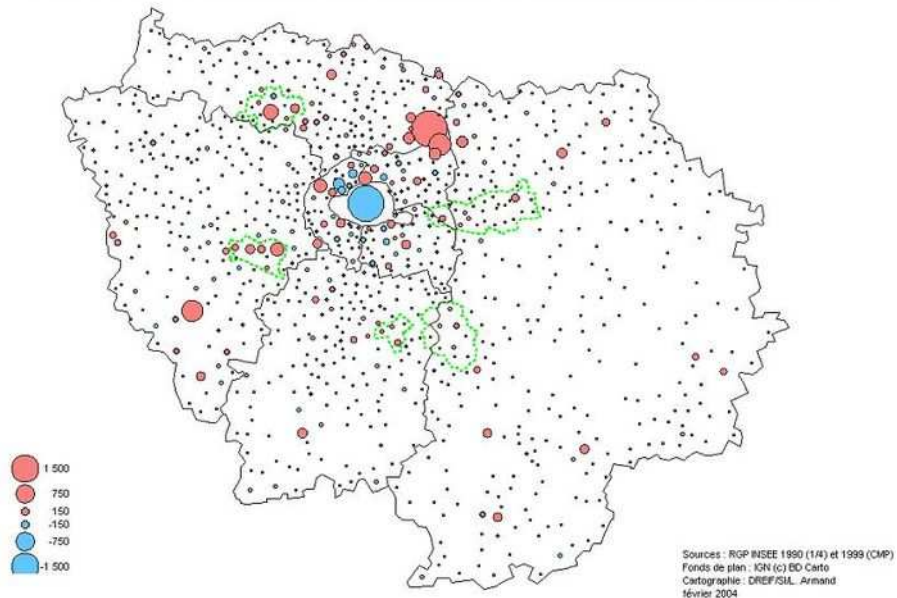
*Les distances domicile-travail liées au taux d'emploi :
un fonctionnement alvéolaire, à deux échelles*



L'évolution des lieux de travail en Ile-de-France des actifs résidant dans le bassin parisien a suivi l'évolution de la localisation des emplois en Ile-de-France : une forte diminution des emplois dans Paris et ses communes limitrophes, une forte progression dans les pôles récents d'Ile-de-France que sont les villes nouvelles (principalement les plus anciennes) et le pôle autour de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

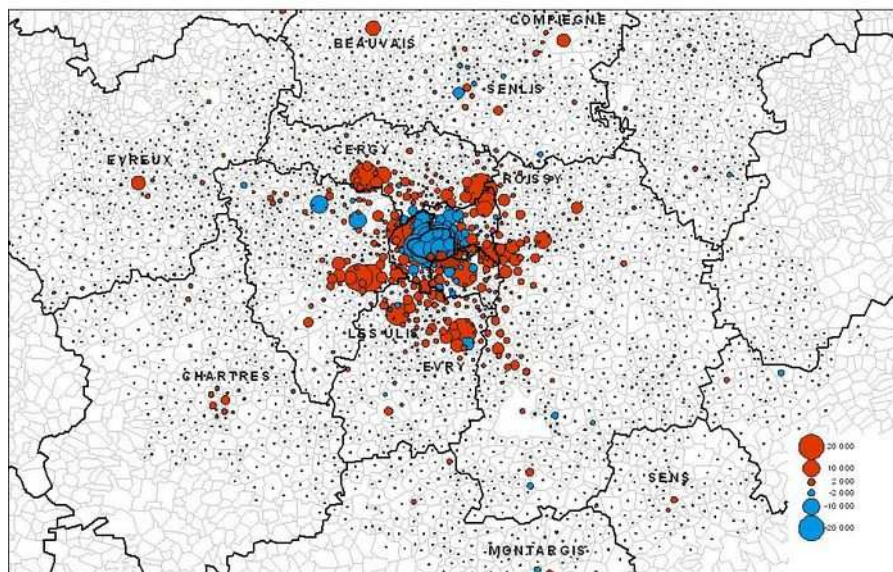
*Évolution au lieu de travail des actifs du Bassin parisien travaillant en Ile-de-France entre 1990 et 1999
(Recensements généraux de la population)*

**Evolution au lieu de travail
des actifs du bassin parisien travaillant en Ile-de-France entre 1990 et 1999**



*Évolution de l'emploi entre 1975 et 1999
(Recensements généraux de la population)*

EVOLUTION DE L'EMPLOI ENTRE 1975 ET 1999



L'accessibilité des résidents du bassin parisien aux emplois franciliens participe donc de trois problématiques différentes :

- l'accessibilité à l'intérieur de bassins de vie centrés autour de pôles urbains, bassins de vie qui peuvent être à cheval sur la limite entre l'Ile-de-France et les régions voisines, notamment dans le nord et l'ouest,
- l'accessibilité des franges à 40-70 km de Paris aux principaux pôles d'emplois métropolitains et notamment les nouveaux pôles de moyenne couronne (part modale en voiture particulière de l'ensemble des actifs du bassin parisien vers une commune autre que Paris : 75 %),
- l'accessibilité des villes du grand bassin parisien à Paris, qui se fait actuellement presque exclusivement par transport collectif (part modale des transports collectifs de l'ensemble des actifs du bassin parisien se rendant à Paris : 75 %).

2. Diagnostic du fonctionnement du système de transport collectif francilien

Les réflexions en cours au sein de l'Etat dans le cadre des travaux relatifs à la révision du SDRIF identifie deux principaux constats quant aux dysfonctionnements du système de transport collectif ferré.

Le premier constat concerne les deux causes principales des irrégularités et retards des lignes RER Transilien :

- l'utilisation de la même infrastructure pour les différents trafics : RER, TER, trains grandes lignes, TGV et fret,
- la configuration des lignes de RER elles-mêmes, en particulier :
 - o la longueur des lignes,
 - o l'exploitation en fourche aux extrémités, souvent avec plus de deux branches.

Le deuxième constat est que les fréquences de desserte des gares de la couronne dense de certaines lignes de RER sont inférieures à celles de gares plus éloignées.

Cette moindre qualité de la desserte en zone dense à l'inconvénient de la rendre moins attractive et apparaît comme un frein réel à une option d'aménagement régional qui cherche à limiter la péri-urbanisation en privilégiant la densification de la zone dense et des pôles urbains.

Une réponse au premier constat fait aujourd'hui consensus : il s'agit d'exploiter les RER sur des lignes dédiées.

C'est cette option qui a été prise pour le projet de tangentielle nord qui dans sa version initiale était une utilisation, pour des services voyageurs, de la grande ceinture utilisée par le fret. Aujourd'hui, le projet est la construction d'une ligne dédiée, parallèle à la grande ceinture, pour le trafic voyageurs. La proposition centrale du schéma directeur pour la ligne B du RER (RER B nord+) est de les faire circuler sur deux voies dédiées en réalisant les aménagements ponctuels nécessaires. Les mêmes principes président à l'élaboration en cours des schémas directeurs des autres lignes de RER (C et D).

Une réponse avancée par la DREIF sur le deuxième point est la redéfinition de la hiérarchie dans l'exploitation du réseau. Il n'apparaît pas très pertinent de faire circuler des trains de deux rames (capacité fortement excédentaire dans la deuxième couronne) d'un bout à l'autre de la ligne pour chacune des branches, ce qui a pour résultat d'engorger la partie centrale des lignes et de répercuter chaque incident sur la totalité des trains circulant sur la ligne.

De façon très schématique, les principes de hiérarchisation de l'exploitation du réseau ferré (autre que le métro) est illustré par le schéma suivant.

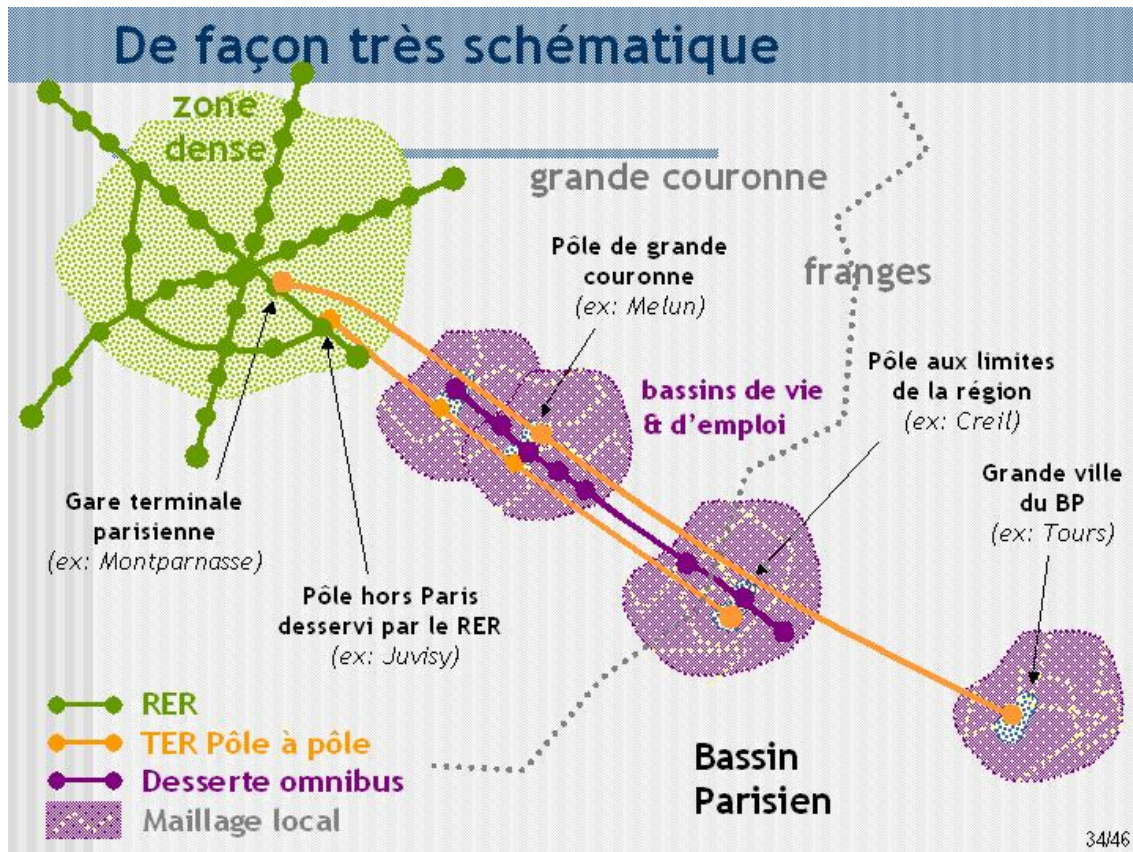
La zone dense de l'agglomération parisienne est irriguée par des lignes de RER dont tous les trains desservent toutes les gares (omnibus). Ces lignes sont radiales ou en rocade (en projet).

Des TER assurent les liaisons de pôle urbain à pôle urbain. Ces pôles sont situés en grande couronne francilienne et dans les franges métropolitaines que celles-ci soient en Ile-de-France ou dans les

départements voisins. Seul les gares centrales des pôles sont desservies. Leur terminus dans la zone dense est sur un nœud important du réseau RER, nœud qui est plutôt hors Paris.

Des lignes omnibus desservent les bassins de vie et d'emploi autour des pôles périurbains, et peuvent assurer une desserte omnibus entre plusieurs bassins de vie périurbains.

Des « grandes lignes » assurent les liaisons entre les grandes villes du bassin (venant souvent de plus loin) vers les gares terminales parisiennes, avec éventuellement des arrêts à des pôles intermédiaires importants.



Ce schéma est purement conceptuel ; il reste, bien entendu, à examiner ses possibilités et modalités d'application concrètes, sur chacun des sites réels.

En ce qui concerne la configuration des lignes du RER actuel (longueur et exploitation en fourches), le schéma précédent amènerait à envisager de repenser leur organisation par une limitation du nombre de branches. Certaines pourraient devenir des lignes de liaisons omnibus internes aux bassins de vie et de liaison entre pôles en grande couronne. Elles seraient en correspondance avec des nœuds du réseau RER. Les inconvénients de la rupture de charge pourrait être compensés par une augmentation de la fréquence sur la ligne et la mise en service de matériel plus moderne.

En ce qui concerne le rééquilibrage des fréquences de desserte entre la zone dense et la grande couronne, pour certaines lignes de RER, des options sont déjà prises.

Le schéma directeur du RER B nord + prévoit l'arrêt à toutes les gares entre Paris-nord et Aulnay-sous-Bois. L'inconvénient d'un allongement léger du temps de trajet est compensé par un doublement des fréquences sur ces liaisons. Le même principe est envisagé dans l'élaboration en cours des schémas directeurs des RER C et D.

II. LES ENJEUX

1. Les enjeux d'aménagement du territoire

La question posée est de savoir comment les villes du Bassin parisien s'insèrent dans une logique de développement polycentrique prônée par la DATAR depuis le livre blanc de 1992. L'enjeu le plus immédiat rôle souhaite-t-on voir jouer par les pôles urbains des franges : Compiègne, Beauvais, Évreux, Dreux, Chartres ou Sens. Seront-ils des pôles relais de la croissance de l'Ile-de-France tout en restant tournées vers les grandes villes du Bassin parisien (Amiens, Rouen, Le Mans, Tours, Orléans Troyes ou Reims), ou sont-ils destinés à être absorbés par le système métropolitain francilien ?

2. Les enjeux en matière d'accessibilité et d'aménagement de l'espace

En matière d'accessibilité, améliorer la desserte ferroviaire des pôles d'emplois franciliens pour les résidents du Bassin parisien, Ile-de-France incluse, favorisera le report modal pour les déplacements en général et plus particulièrement pour les trajets domicile-travail. Mais cette amélioration de l'accessibilité, notamment des franges métropolitaines, ne risque-t-elle pas d'encourager une péri-urbanisation de plus en plus lointaine, allongeant les temps de parcours et rendant plus difficile la densification de la première couronne et des pôles urbains de l'agglomération métropolitaine proposée pour le nouveau SDRIF ? C'est sans doute sur ce point que le schéma conceptuel esquissé ci-dessus peut pleinement prendre son caractère opératoire.

III. LES PROJETS

En ce qui concerne l'accessibilité par les transports collectifs, à l'intérieur des bassins de vie et d'emplois centrés sur les pôles urbains dans les franges métropolitaines, elle peut s'appuyer sur les transports ferrés existants dans une logique de desserte omnibus accompagnés de l'organisation locale des transports collectifs routiers. L'accès aux pôles d'emplois de l'agglomération parisienne pose la question de l'aménagement et du développement du réseau ferré Transilien et de ses connexions avec les réseaux venant du bassin parisien.

En matière de développement du réseau des infrastructures, le SDRIF de 1994 met l'accent sur les liaisons en rocade, notamment par les « **tangentes ferrées** ». Le projet de tangentielle dont les études sont les plus avancées est celui de la tangentielle nord, entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, qui mettra en relation les réseaux des gares de Saint-Lazare, du Nord et de l'Est.

Pour améliorer l'accessibilité au pôle d'emplois de la plate-forme aéroportuaire de Paris-CDG, une liaison entre le RER B et le RER D dite du « **barreau de Gonesse** » a fait l'objet d'études d'opportunité et de tracés. C'est un tronçon d'une liaison tangentielle entre Pontoise, Roissy et Marne la vallée inscrite au SDRIF de 1994. Pour améliorer l'accessibilité au pôle d'emplois de Marne la vallée, le SDRIF de 1994 prévoit une branche du RER E vers le Val d'Europe. Ce projet n'a pas été mis à l'étude.

En matière de développement des RER, les réflexions actuelles de la DREIF sur la hiérarchisation d'exploitation de réseau (voir ci-dessus) amènent à se poser la question de la pertinence de prolonger les lignes exploitées en RER toujours plus loin. Le RER D (seule ligne de RER qui sort d'Ile-de-France), qui va de l'Oise au Loiret, avec trois branches au sud, accumule les difficultés d'exploitation (à noter que le SDRIF de 1994 ne prévoyait pas de prolonger le RER D au-delà de Saint-Martin d'Étampes). **Les réflexions engagées par la DREIF sur la hiérarchisation de l'exploitation du réseau Transilien ne vont pas dans le sens de conforter la pertinence des prolongements envisagés par le SDRIF de 1994, vers Meaux, Dammartin-en-Goële, Mantes ou Rambouillet.**

C. CONCLUSION

Ce rapport exploratoire amorce une réflexion sur le lien entre les projets en Île-de-France et le devenir du Bassin parisien en matière de transport, par une réflexion de portée interrégionale, conformément au mandat confié par le Premier ministre au préfet de Région Ile-de-France en tant que préfet coordonnateur du Bassin parisien. A ce titre, il est important que l'Etat fasse valoir les enjeux du Bassin parisien en matière de transport à l'occasion de l'élaboration du SDRIF.

A cet égard, le rapport :

- fait apparaître **qu'une grande partie de l'avenir de l'accessibilité moyenne et longue-distance du Bassin parisien, et donc de son attractivité économique, touristique et culturelle, passe par la nécessaire articulation avec des projets franciliens, notamment ferroviaires ;**
- propose une **esquisse d'organisation des transports du Bassin parisien à l'horizon 2030** qui permettra aux grandes villes d'être efficacement reliées au réseau grande vitesse via les gares TGV-bis , tirant l'opportunité de l'explosion prévisible des TGV jonction.

Plusieurs pistes d'approfondissement sont dorénavant envisageables :

- **approfondir** par des éléments de trafic et de faisabilité technique, en partenariat avec SNCF et RFF, **la question d'une organisation déconcentrée du réseau grande vitesse en Île-de-France** et ses impacts sur le Bassin parisien par une étude prospective à horizon 2030 voire 2050 ;
- faire mener par les DRE, en partenariat, lorsque c'est possible, avec les Conseils Régionaux compétents en matière d'aménagement du territoire et de développement économique, des études par quadrant sur le **lien entre attractivité et accessibilité de leur territoire.**