



Association des Usagers des Transports
FNAUT Ile-de-France

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE AU SCHEMA DE DEVELOPPEMENT REGIONAL ENVIRONNEMENTAL de la Région Ile de France SDRIF E

AVIS DE L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS FNAUT ILE-DE-FRANCE

15 mars 2024

L'Association des Usagers des Transports AUT FNAUT Ile-de-France constitue la branche francilienne de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

La FNAUT regroupe plus de 150 associations locales qui militent pour la défense des usagers des transports, le développement des transports publics, la réduction de la place de la voiture individuelle en ville et le transfert modal (voyageurs et marchandises) vers les systèmes les plus respectueux de l'environnement.

Le SDRIF-E concerne de multiples enjeux de politique publique dont les mobilités ne sont qu'un des aspects mais la politique du logement, la localisation des emplois et d'une manière générale, l'aménagement du territoire, influent significativement sur les besoins de déplacements. Les moyens prévus pour atteindre l'objectif d'une région polycentrique nous laissent dubitatifs alors que les précédents SDRIF n'ont pas réussi à inverser la tendance à la concentration des emplois à Paris et dans une partie des Hauts-de-Seine.

En tant que membre du Comité des partenaires, l'AUT FNAUT Ile-de-France a participé activement à la première phase d'élaboration du SDRIF E, en particulier sur les thèmes de la lutte **contre les inégalités territoriales et du développement du polycentrisme francilien.**

*membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand - 75014 Paris Tél 01 43 35 22 23 Fax 01 43 35 14 06
web : www.aut-idf.org courriel : aut@aut-idf.org Twitter : @Asso_usagersidf*

Dans ce cadre, nous avons évoqué plusieurs points dont nous rappelons ici l'essentiel par ordre de priorité :

- **Accélérer la réalisation des projets structurants :**

En matière de transport lourd, il est important de terminer ce qui a été entrepris ou devrait l'être, en particulier la « tangentielle nord » (T11) et les bus T Zen. Nous regrettons clairement que la finalisation de la ligne T11 ne figure pas dans le CPER alors qu'est apparu, de façon quelque peu inattendue, un projet de nouvelle ligne 19 du Grand Paris Express reliant Argenteuil à la plateforme de Roissy.

En tout état de cause, la liste des projets figurant dans le projet de SDRIF E devrait plus clairement indiquer qu'elle n'a qu'une valeur indicative afin de ne pas faire accroire qu'il s'agit de projets actés alors que leur financement dépend de la conclusion du Contrat de Plan Etat Région (CPE) et qu'aucune indication, même approximative, n'est donnée sur le délai de leur réalisation.

- **Organiser l'intermodalité, notamment autour des futures gares du Grand Paris Express :**

Le Grand Paris Express va conduire à la multiplication des gares d'interconnexion et favoriser l'intermodalité. L'AUT considère qu'il s'agit d'un enjeu essentiel au niveau des pôles d'échanges, avec des cheminements piétons, du stationnement vélos et des gares routières bien dimensionnées et positionnées.

A cet égard, la priorité donnée à la réalisation de la gare de Bry-Villiers-Champigny sur la restructuration de celle de Val-de-Fontenay, nous semble conduire à une dispersion des efforts et constituer une erreur regrettable eu égard à l'importance relative de ces deux pôles qu'il convient de rectifier tant qu'il en est encore temps.

Si l'architecture des nouvelles gares est souvent mise en avant, le financement de ces pôles ne semble pas toujours bien défini.

Plus généralement, les gares doivent jouer un rôle de centralité là où cela est possible. Nous notons avec intérêt que le schéma d'enquête régional le précise clairement ¹ et qu'il indique qu'en 2035, 90% des Franciliens auront une gare ou une station à moins de 2 km de chez eux. Cette annonce devrait être l'occasion de proposer des services adaptés à l'importance de ces gares (ouverture de guichets, distributeurs fonctionnels et services divers aussi souvent que possible).

¹ SDRIF E [Schéma d'aménagement régional](#), p 137

- **Favoriser la mobilité dans les franges franciliennes :**

Il est essentiel de poursuivre l'organisation des mobilités et leur maillage dans ces franges. Plusieurs pistes nous semblent devoir être poursuivies :

- Renforcement du transport à la demande, notamment en perspective de vieillissement de la population,
- Poursuite et amélioration de la cartographie des mobilités prévue par l'article 15 de la loi LOM qui appelle l'application systématique de la disposition de ce même article prévoyant la possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions rend cette option pertinente. Trop souvent encore, les réseaux de bus ne dépassent pas - ou trop peu - les frontières régionales. Ce point fait l'objet d'une incise trop discrète dans le schéma précité².

Comme le rappelle une étude de la Banque des Territoires³, « les indicateurs de fragilité économique concordent avec ceux de l'absence de services de mobilité alternatifs à l'automobile ».

- **Mettre en place des solutions concrètes pour développer l'utilisation des transports collectifs à des fins touristiques et de loisir :**

La question de l'accès à de nombreux sites patrimoniaux, des îles de loisir et des Parcs Naturels Régionaux dispersés sur le territoire régional reste sans réponse satisfaisante. Si l'on veut déconcentrer les flux et favoriser l'usage des transports collectifs à cette fin (sans nécessairement utiliser le *mass transit*), il nous semble urgent que la question de leur accès à partir des gares soit traitée. A ce sujet, il faut rappeler que, dans une étude de l'Institut Paris Région parue en 2020⁴, 50% des 261 sites répertoriés étaient à plus de 20 mn de marche d'une gare. Il serait utile de compléter l'analyse détaillée de la desserte de 12 lieux touristiques incluse dans cette étude afin d'établir une typologie des besoins et de rechercher des solutions de mobilité innovantes et viables économiquement.

- **Développer la coopération interrégionale :**

En mai 2019, le CESER Bourgogne Franche-Comté (BFC) avait émis un rapport intitulé : « [inscrire la BFC dans une stratégie volontariste de coopérations \(au pluriel\) avec les régions voisines](#) » qui suggérait le renforcement systématique d'une telle coopération, notamment en matière de mobilités. Plus récemment, une démarche de même nature a été entreprise par les CESER Ile de France et Centre-Val de Loire.⁵ S'il est évident, que l'action politique de la Région Ile de France s'exerce en premier lieu sur son territoire, il ne

² Op cit, p 140

³ [Prise de compétence Mobilité par les communautés de communes et EPCI : Quelles alternatives à la voiture individuelle en zone peu dense ?](#) Banque des territoires, 26 février 2021

⁴ Laurent Sophie, Tillet Marion et Tedeschi Florian, [Tourisme et transport local en Ile de France](#), Institut Paris Région, novembre 2020.

⁵ [Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes : quelles nouvelles coopérations interrégionales ?](#)

CESER Ile de France et CESER Centre Val de Loire, avril 2021

faudrait pas cependant restreindre la coopération interrégionale à des CPIER ponctuels ou, en matière de tourisme, à des contrats de destination aux dispositions fluctuantes mais, au contraire, adopter une approche interrégionale des concepts de polycentrisme hiérarchisé et de pôles de centralité. Ainsi, s'il vient spontanément à l'esprit des pôles régionaux tels que : Coulommiers, Dourdan, La Ferté-sous-Jouarre, Nangis, Louvres-Puiseux, Provins, Rambouillet, il ne faudrait pas oublier, de l'autre côté de la « frontière régionale » : Creil, Vernon, Château-Thierry, Chartres, Nogent-sur Seine, Sens, Montargis, Pithiviers, etc.

A cet égard, nous notons avec satisfaction la proposition de « rééquilibrer les efforts en faveur des territoires franciliens situés entre l'agglomération parisienne et les villes du Bassin parisien qui bénéficient d'un accès privilégié à la capitale par le TGV »⁶ mais nous estimons que demander que les « arrêts des TER dans les gares franciliennes [...] soient garantis », constitue une réponse insuffisante aux besoins. En vue d'une articulation systématique entre ces dessertes et, entre autres, les futures gares du Grand Paris Express, nous appelons à la reprise à frais nouveaux de l'étude détaillée réalisée en avril 2013 sous l'égide de l'IAU avec le concours des régions limitrophes ⁷.

Enfin, nous souhaitons évoquer deux derniers points :

- Les bénéfices attendus de la réalisation du Grand Paris Express ne doivent pas occulter l'urgence de rechercher systématiquement une **augmentation de capacité de certains nœuds ferroviaires du réseau francilien**, souvent en limite de capacité, en optimisant l'utilisation des emprises existantes. Il en est ainsi, par exemple, des gares de Brétigny-sur-Orge et de Melun.
- Le projet de SDRIF E soumis à la présente enquête évoque de **nombreux projets routiers, parfois anciens**. Il importe de **vérifier leur opportunité** avant de passer à la phase de réalisation sans oublier de tenir compte de nouveaux concepts tels que la création de voies rapides multimodales pour décarboner et décongestionner le réseau.⁸

⁶ Op cit, p 150

⁷ IAU devenu IPR, [Perspectives d'accès ferroviaire aux pôles franciliens depuis le Bassin Parisien](#), avril 2013.

⁸ Guitton Elie, Riou Dominique, Tedeschi Florian, [Des voies rapides multimodales pour décarboner et décongestionner le réseau routier francilien](#), Institut Paris Région, Note rapide 1002, février 2024