



Consultation des acteurs pour initier **le nouveau récit régional** **« Île-de-France 2040 »**

La Région Ile-de-France a souhaité consulter les franciliens en amont de la révision du Schéma directeur régional (SDRIF) de 2013.

Dans ce cadre préalable, le Groupe RATP a souhaité apporter sa vision des sujets qu'il lui paraît pertinent de prendre en considération. Le Groupe RATP se tient prêt à participer activement aux travaux à venir.

The logo for RATP GROUP, featuring the text "RATP" in a large, bold, blue sans-serif font above the text "GROUP" in a smaller, blue sans-serif font. A green outline of the Île-de-France region is integrated into the letter "O" of "GROUP".

RATP
GROUP



▼ UTILISER AU MAXIMUM LE POTENTIEL DU GRAND PARIS EXPRESS

Le Grand Paris Express est assurément le projet emblématique du SDRIF actuel en matière d'infrastructures de transport en commun, notamment la ligne 15 de rocade qui permettra une véritable rupture pour les déplacements en apportant une réponse à l'une des carences majeures d'un réseau francilien structurant majoritairement radial et fortement saturé. L'ambition portée par le GPE en termes d'investissement dans les transports en commun pour l'Île-de-France permet un rattrapage du point de vue de la desserte de la zone centrale en élargissant le niveau de maillage élevé de l'hypercentre et en soulageant les secteurs les plus saturés par la création de liaisons directes en périphérie. En articulation avec les dynamiques engagées autour des Contrats de Développement Territorial, le GPE contribue par ailleurs au projet d'aménagement de la région. **La mise en service la plus rapide possible des projets du GPE, et particulièrement de la ligne 15 dans son intégralité, reste un besoin majeur en termes de transports.**



L'articulation avec le reste du réseau est primordiale pour élargir les bénéfices du GPE au-delà des territoires directement desservis et améliorer la résilience du réseau francilien.

Ceci passe en premier lieu par la connectivité et notamment l'objectif de relier, aussi efficacement que possible, la ligne 15 de rocade aux lignes radiales afin de démultiplier les possibilités d'échanges multidirectionnels et d'équilibrage entre les différentes lignes du réseau.

Les projets de prolongement de lignes de métro ou de renforts de desserte au droit de la ligne 15 revêtent donc une grande importance pour l'efficacité et la robustesse à terme du réseau francilien.

Les opérations de modernisation des réseaux existants (renouvellement des systèmes et des matériels roulants) **constituent un second pan de cette articulation** : il importe en effet d'éviter qu'un décalage trop grand entre lignes actuelles et futures du point de vue de la performance et de la qualité de service ne conduise à un usage déséquilibré du réseau.

Enfin, il faudra apporter des solutions complémentaires aux dysfonctionnements qui perdureraient, que ce soient des situations de saturation ou des lacunes de desserte (opérations capacitaires ou nouvelles liaisons).

Cette articulation doit également s'appliquer à des échelles plus locales afin d'amplifier l'ancrage des transports en commun sur le territoire et de contribuer aux objectifs de maîtrise de l'usage des modes individuels les plus polluants. Une attention particulière devra notamment être portée au niveau de **l'intermodalité avec le réseau lourd.**



02



▼ ACCROÎTRE LA CAPACITÉ D'ACTION POUR DES PROJETS PLUS MODESTES MAIS CLÉS POUR LES TERRITOIRES

Au-delà du réseau structurant, l'offre de transport comporte des lacunes locales qui pourraient faire émerger des projets territoriaux plus modestes en coût mais tout aussi utiles à la population.



L'enjeu est de combler les chaînons manquants pour offrir aux habitants une solution de transport intégrée et attractive en termes de performance et de fiabilité sur toute la chaîne de déplacement.

Une telle approche est particulièrement adaptée en grande couronne où la voiture individuelle reste prédominante, mais peut se décliner en fonction des opportunités locales.

Ces projets pourraient, pour certains, tirer avantage d'infrastructures existantes, modernisées ou adaptées aux besoins en considérant ceux-ci à l'échelle territoriale, mais aussi d'un soutien en termes de programmation, par exemple avec des outils de mise en œuvre appropriés.

▼ RÉPONDRE AUX ATTENTES DE FRÉQUENCES ET DE VITESSE SUR LES TRANSPORTS LOURDS

Malgré la crise, **les modes lourds restent à construire, moderniser et renforcer**. Le SDRIF devra continuer d'intégrer les attentes des voyageurs franciliens en terme de fréquence.

Sur les lignes à fort trafic, **la mise en œuvre de moyens d'automatisation ou de semi-automatisation permet de répondre à ces attentes**. Ces systèmes de commande et de contrôle des trains sont intimement liés aux problématiques de développement des infrastructures, notamment via les adaptations nécessaires sur l'infrastructure de voie ou d'espace existante ou sur la canalisation du trafic supplémentaire engendré. De façon générale, tout investissement concourant à **la robustesse des modes lourds** a sa place dans la définition du Schéma directeur.



03





04

▼ TIRER PROFIT DE CHANGEMENTS DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ QUI POURRAIENT S'ANCER

La crise sanitaire qui touche la France depuis le printemps 2020 a **accélééré certaines mutations de la mobilité** déjà amorcées. Elle montre un **besoin d'adaptabilité et d'évolutivité** accru des aménagements et équipements de transports pour permettre une réaction rapide aux changements de comportements. Elle a **démonstré la force de la ville dense et multi-fonctionnelle**, moins vulnérable dans son fonctionnement que des quartiers trop mono-fonctionnels, mais pourrait questionner les grands choix d'aménagement et impacter les dynamiques de développement régional.

Il importe que le SDRIF révisé intègre ces différentes perspectives en faisant la part entre adaptations temporaires en période de crise et effets pérennes. **Le juste équilibre entre rayonnement économique de la région-capitale, respect de l'environnement et impératifs sociaux** devra notamment être réinterrogé, en tenant compte à la fois d'une potentielle inflexion des dynamiques urbaines (en volume, en répartition) et des mutations des pratiques de mobilité.

Les modalités de développement du télétravail constituent à ce titre un facteur central qu'il ne faudrait pas réduire à un potentiel de diminution des déplacements domicile-travail aux heures de pointe. On peut anticiper de nouveaux besoins de déplacements autour du domicile, mais également, dans un second temps, des effets sur le choix du lieu de résidence ou encore une modification de l'approche immobilière des entreprises. Il convient d'appréhender l'ensemble de cette chaîne pour comprendre la manière dont la demande ainsi remodelée se stabilisera.

De même, **les modes actifs et les nouvelles mobilités se sont fortement développés** pendant la crise sanitaire. Ils créent une alternative pour les déplacements de faible portée dans les zones urbaines denses et ne sont donc pas en compétition avec les modes lourds qui gardent toute leur pertinence sur des distances plus longues. La complémentarité avec le réseau structurant de transport en commun doit être amplifiée pour favoriser les pratiques de rabattement alternatives à la voiture individuelle. Ceci suppose un meilleur partage de la voirie et une attention particulière aux conditions d'intermodalité en moyenne et grande couronne. Plus généralement, au-delà d'une intermodalité efficace avec le bus, les interfaces des gares et stations devront s'adapter aux modes qui pourraient émerger dans les 20 prochaines années. Ces besoins doivent être portés par des politiques locales intégrant un impératif d'évolutivité dans la durée. Cela passe par la nécessité de ne pas préempter les espaces trop rapidement. **Le foncier et les réseaux électriques doivent notamment pouvoir évoluer pour des solutions aujourd'hui en développement** (aires de co-voiturage, voies dédiées, aires de chargement pour taxis volants).

Ces changements constituent des opportunités pour une attractivité accrue des modes alternatifs au véhicule particulier. Deux effets sont notables pour les transports en commun : amélioration de la qualité de service grâce à l'écrêtement de la pointe, décarbonation de l'ancrage territorial grâce à des modes de rabattement renouvelés.

▼ CONCEVOIR UN RÉSEAU EN ÉTANT GUIDÉ PAR DES OBJECTIFS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Eco-conception et chantiers durables

À travers sa politique RSE, la RATP s'est engagée à promouvoir une démarche d'écoconception et d'éco spécifications de l'ensemble de ses projets (infrastructures, bâtiments, matériels roulants et systèmes d'informations), en encourageant les choix de produits ou de systèmes à moindre impact environnemental, à durée de vie plus longue et plus performants économiquement. En phase travaux notamment, le Groupe favorise une démarche intégrant une démarche d'écoconception et de chantiers à faible impact environnemental.

Dans le cadre du SDRIF, il y aura lieu en particulier de s'attacher à :

- ▶ la mise en œuvre de chantiers durables, à faible impact environnemental, indispensables en milieu urbain dense de manière à limiter les nuisances pour les riverains,
- ▶ l'intégration de dispositifs innovants en matière de récupération d'énergie et d'isolation (utilisation de l'énergie photovoltaïque, de matériaux éco-certifiés, de toiture végétalisée...),
- ▶ l'évaluation de l'impact sur le climat des projets d'infrastructures (réalisation de bilan carbone² des projets),
- ▶ la réduction et la valorisation des déchets (utilisation des filières locales de valorisation et de recyclage, tri des déchets...),
- ▶ l'optimisation de la consommation d'eau (récupération de l'eau de pluie, optimisation de la consommation d'eau potable...),
- ▶ le développement de la mobilité durable et des écoquartiers,
- ▶ la préservation de la biodiversité (observation de la faune et de la flore présentes et limitation des impacts au cours des phases de chantier et d'exploitation du projet, protection des corridors écologiques...),

- ▶ la préservation des matières premières (minimiser l'emploi de matières premières, privilégier le recours à des matériaux recyclés, éco-spécifier les produits et équipements),
- ▶ l'évaluation du coût global des projets : de niveau 1 avec pour objectif de maîtriser les coûts différés en tenant compte, dès la conception d'un ouvrage, de son cadre, de l'usage qui en sera fait, de l'évolution de cet usage et du bien-être de ses futurs occupants ; et de niveau 2 incluant, en plus, les coûts et les gains sociaux induits par une bonne prise en compte de l'environnement.

Des engagements ambitieux en termes de consommation énergétique et d'émissions carbone

Les modes de transports collectifs consomment relativement peu d'énergie par voyageur transporté. Le trajet d'un voyageur en métro ou en RER nécessite huit à dix fois moins d'énergie que le même parcours en voiture particulière ; un bus, deux fois moins. Toutefois, l'Ile-de-France est engagée dans une démarche de performance pour améliorer encore l'efficacité de ses réseaux de transports.

La RATP contribue déjà à la transition énergétique et à l'amélioration de la qualité de l'air extérieur avec notamment le plan Bus 2025, qui, avec le soutien d'Ile-de-France Mobilités, vise à disposer d'un parc bus 100% propre et d'infrastructures adaptées à l'électrique ou au bio-gaz pour chaque dépôt.

Ces investissements de performance énergétique des transports doivent être soutenus pour contribuer à réduire significativement l'empreinte carbone des villes.

06



▼ GÉRER UN ESPACE URBAIN POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DES VILLES DE DEMAIN

La vision de l'Île-de-France en 2040 devrait intégrer la **problématique de la gestion d'un espace urbain fortement contraint** alors que se posent de nouveaux enjeux de performance et de complémentarité urbaine, tels que, par exemple, la logistique ou le couplage des transports lourds avec des modes doux et les piétons, l'exigence de performance urbaine.

Il est intéressant de noter que le **secteur de la logistique urbaine** et des flux associés n'entre pas aujourd'hui clairement dans les prérogatives régaliennes d'une institution territoriale. Une meilleure gestion des enjeux logistiques pourrait passer par une responsabilisation claire des attributions côté puissance publique, la Région apparaissant comme un acteur naturellement clé.

▼ METTRE L'EXPÉRIENCE CLIENT ET LA SÛRETÉ AU CŒUR DE LA RÉFLEXION SUR LES FUTURES INFRASTRUCTURES

L'expérience client est aujourd'hui devenu un enjeu fondamental pour la projection des infrastructures de transports en commun des prochaines décennies. La crise sanitaire actuelle et les craintes associées aux situations de promiscuité dans les transports ne peut que renforcer les attentes des clients, notamment en termes de dimensionnement des espaces et matériels et, plus généralement, **de confort et de bien-être au sein des transports en commun**.

Les pouvoirs publics doivent porter attention et être en mesure d'apporter des réponses à ces attentes pour que les transports publics restent perçus comme un mode de déplacement moderne et attractif et afin d'éviter que certains usagers, pour qui le choix d'un autre mode est possible, ne s'en détournent. Au-delà des réponses que l'on peut apporter à court terme en matière de propreté et de désinfection, il faudra sans doute **réinterroger les normes de dimensionnement et de conception de nos infrastructures, les modes de gestion et de régulation des flux dans nos espaces et nos véhicules**.



Pour relever ces nouveaux défis les financements dédiés à l'amélioration de la qualité de service doivent être à la hauteur des besoins et être sanctuarisés.

L'élaboration du SDRIF devrait donc logiquement intégrer cette composante expérience client. En outre, la réflexion sur la vision des transports de 2040 ne pourra ignorer les **problématiques de sûreté**, désormais indissociables de la mise en œuvre de nouvelles infrastructures.



08

▼ INTÉGRER LE NÉCESSAIRE MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE DU PATRIMOINE EXISTANT

L'entretien et le renouvellement du patrimoine existant continuera de nécessiter des financements et une coordination entre les différents acteurs concernés. Si cette problématique n'est pas au cœur du sujet du SDRIF, les grandes orientations ne peuvent pas être prises sans intégrer la façon dont **les infrastructures existantes et projetées seront gérées et entretenues, au-delà de leur exploitation.**



09

▼ RÉFLÉCHIR À UN MODÈLE DE FINANCEMENT RENOUVELÉ QUI RÉPONDE AUX ENJEUX DU NOUVEAU SDRIF

La maximisation du potentiel des infrastructures nouvelles ou déjà existantes, le développement de projets territoriaux complémentaires et des nouvelles mobilités, mais également leurs effets induits sur les charges de maintien en conditions opérationnelles du patrimoine, induiront des **tensions supplémentaires sur le cadre de financement des transports en Ile-de-France.**

Ces développements sont aussi une opportunité pour **examiner la faisabilité et l'acceptabilité d'y intégrer des sources de financement complémentaires** en miroir des nouveaux services rendus aux différentes parties prenantes.

De façon plus générale, une évolution du modèle de financement des transports collectifs en Ile-de-France qui assurerait une meilleure **prise en compte des externalités positives de ces modes** (notamment décarbonation, contribution à la cohésion sociale et territoriale, développement urbain) pourrait être étudiée, afin de le rendre plus résilient et de l'asseoir encore davantage sur la valeur ajoutée que le transport collectif apporte à l'écosystème francilien au regard des enjeux de l'horizon 2040.