

La stratégie de développement des transports en commun en banlieue

par Michel GÉRARD

Directeur du développement à la RATP

et Michel BARBIER

Chef du service des stratégies de développement à la RATP

L'effort d'investissement mené par la RATP et la SNCF, avec le soutien de l'Etat et de la région, depuis 1970 a permis de doter la région de l'Ile-de-France d'un réseau de transport en commun performant, souvent cité en exemple à l'étranger.

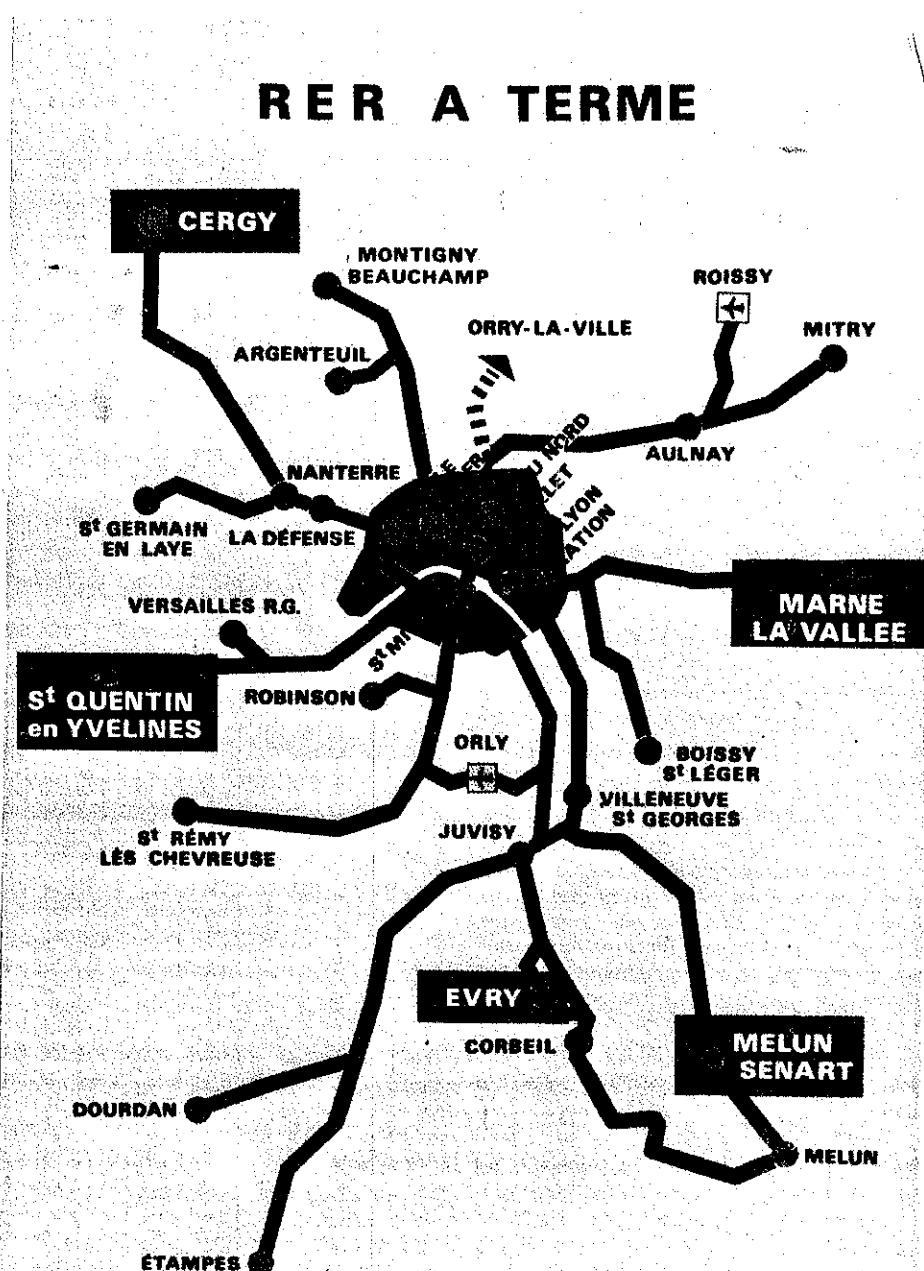
Les trois aspects les plus évidents de ce développement ont été la modernisation complète des réseaux (métro et autobus), la création du RER et le début de son interconnexion avec le réseau de banlieue SNCF, enfin l'extension du métro en proche banlieue dense.

Mais tandis que la RATP adaptait ainsi son réseau aux dimensions nouvelles d'une agglomération de 10 millions d'habitants, les caractéristiques internes de celle-ci évoluaient profondément. Et aujourd'hui, la satisfaction des besoins nouveaux qui sont apparus réside essentiellement dans le développement des liaisons de banlieue à banlieue.

Cette explosion des besoins de déplacements de banlieue à banlieue résulte de la conjugaison de l'évolution de l'urbanisation (la population de Paris et des communes voisines diminue, alors que celle de la seconde couronne de banlieue continue à croître à un rythme élevé - en outre la génération de pôles importants de services et d'emplois en banlieue est aujourd'hui un fait), et de celle des modes de vie (le taux d'activité des femmes croît, alors que celui des hommes se tasse, la mobilité croît, surtout pour les déplacements non obligés - affaires personnelles, achats, loisirs).

Or, face à cette explosion, le développement des transports en commun en banlieue ces dernières années n'a offert qu'une réponse médiocre. La part des transports en commun (13 %) dans les déplacements banlieue-banlieue n'a cessé de se dégrader (sauf qu'elle est inférieure à celle des deux-roues ?).

Pour apprécier le dommage social causé par une telle situation, il faut savoir ceci :



aux heures les plus actives de la journée - entre 9 h du matin et 5 h de l'après-midi - soixante dix pour cent des personnes, si elles veulent se déplacer, ne peuvent le faire qu'en transport en commun, qu'elles soient trop jeunes, trop âgées ou encore handicapées pour conduire, ou qu'elles soient allées à leur travail en transport en commun, ou encore que la voiture du ménage ait été prise par quelqu'un d'autre - en général la voiture est "monopolisée" par le chef de ménage, homme actif.

La faible part des transports en commun dans les déplacements banlieue-banlieue signifie donc pratiquement que de nombreuses personnes doivent renoncer à certains déplacements ou qu'elles voient leur univers restreint aux destinations qu'elles peuvent atteindre à pied au voisinage de leur domicile ou de leur lieu de travail. En d'autres termes, il y a une inégalité très importante entre deux segments de population : celui des personnes qui n'ont d'autre contrainte à leurs activités que leur emploi du temps, qu'elles disposent de larges possibilités de déplacements en transport en commun, comme à Paris, ou qu'elles puissent facilement se déplacer en voiture ou en deux roues, et celui des personnes qui ne disposent que de quelques liaisons peu fréquentes en transport en commun.

Il y a ainsi convergence entre l'objectif commercial de la RATP en tant qu'entreprise de s'attaquer au segment du marché le plus "porteur" : là où sa part est faible, et l'objectif de service public de réduire les inégalités devant la "mobilité" avantage essentiel de la vie urbaine, on peut ajouter à cela un objectif urbanistique important mis en évidence par les travaux de reprise du SDAURIF de 1980 : la nécessité de freiner le plus possible l'étalement de l'agglomération.

Comment chercher à atteindre ces objectifs ?

Actuellement, l'offre de transport en commun en banlieue se caractérise par :

- une structure qui reste essentiellement radiale ;
- une juxtaposition de réseaux par modes : SNCF, RER, autobus ;
- un réseau d'autobus qui est lui-même perçu par les voyageurs comme une simple juxtaposition de lignes, et qui n'a pas suivi l'extension de l'urbanisation (en 1954, toutes les communes dont la densité dépassait 50 hab/ha étaient desservies par les autobus de la RATP) ;
- des autobus dont le service est de plus en plus irrégulier en proche banlieue à cause de la congestion automobile.

Cette image du réseau de transport en commun actuel montre bien qu'il faut non seulement le développer, mais aussi le transformer. La nouvelle stratégie élaborée pour la desserte de la banlieue par la RATP comporte donc quatre axes : étendre le



Gare d'Autobus Gabriel Péri.

réseau et assurer un service minimal dans toute la zone urbaine, unifier le réseau, enfin le structurer.

Étendre le réseau et assurer un service minimal

En ce qui concerne le tracé des lignes, l'effort doit surtout porter sur des lignes rocade, ou des lignes diagonales.

En ce qui concerne la qualité du service, c'est surtout en dehors des périodes de pointes qu'elle doit être améliorée, l'effort portant à la fois sur un renforcement aux heures creuses des jours ouvrables, en soirée et le samedi.

Les moyens disponibles à cet effet - nécessairement limités - devraient être affectés aux secteurs les plus défavorisés pour faire en sorte que, dans toute la zone urbaine, un service minimal soit partout assuré.

Ainsi, par exemple, tout habitant de la zone urbanisée devrait être assuré de trouver, soit une ligne d'autobus à moins de 500 m de chez lui, soit une gare ou une station de métro à moins de 1 000 m. En période de pointe, la fréquence des autobus devrait être partout suffisante pour qu'il n'y ait jamais plus de 4 voyageurs debout par m² dans les véhicules.

Unifier le réseau

Ce qui compte pour le voyageur, c'est de pouvoir aller rapidement, confortablement et facilement de l'endroit où il se trouve jusqu'à la destination où il désire se rendre. Il est donc très important d'enchaîner le mieux possible les divers modes de transport, d'atténuer ou supprimer tout ce qui peut être ressenti comme un obstacle pour passer d'un élément à l'autre - au total, il



Dans ce domaine également, les moyens financiers sont limités, et il faut agir avec persévérance et continuité. Mais il s'agit certainement là d'un des domaines où les investissements sont les plus justifiés, car ils accroissent fortement l'attractivité, et donc la rentabilité du patrimoine existant.

Hiérarchiser le réseau, ce qui entraînera une diversification des modes

Les besoins de déplacements à satisfaire en

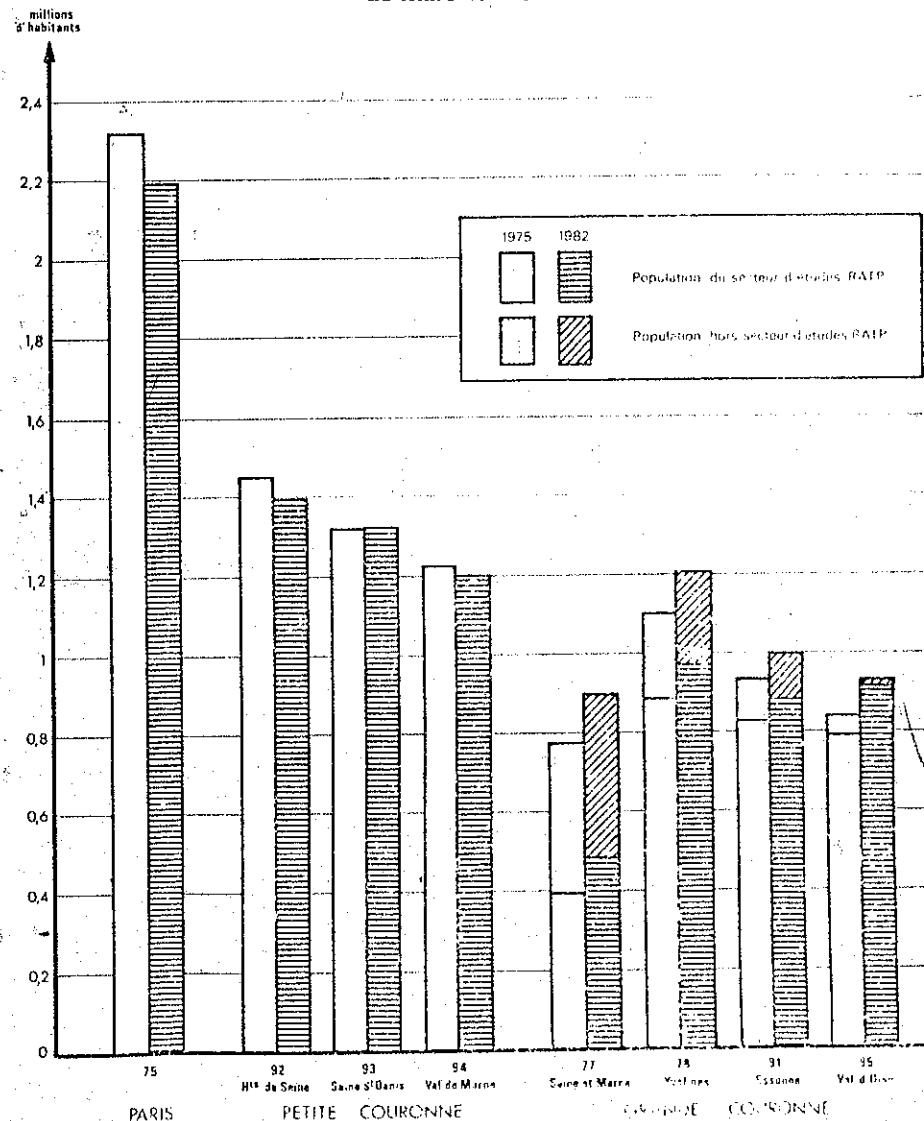
banlieue sont très divers : si on classe les déplacements en transport en commun en banlieue selon leur longueur, le premier tiers a une longueur moyenne d'environ 2 km, le deuxième 5 km, le troisième 13 km. Géographiquement, la demande est très dispersée. Mais elle est aussi "polarisée" par tous les phénomènes de concentration urbaine, spontanés ou organisés.

Dès lors que l'on cherche à couvrir l'ensemble des besoins, il apparaît alors normal de différencier les services offerts : on aboutit à la conception d'un réseau hiérarchisé à trois niveaux complémentaires.

Le niveau régional serait constitué en complétant les grandes radiales ferroviaires (SNCF, RER, prolongement du métro en banlieue), par des lignes de rocade ou dia-

VARIATION DE LA POPULATION PAR DÉPARTEMENT DANS LA RIF

d'après les résultats des recensements
de mars 1975 et mars 1982



s'agit d'intégrer toutes les lignes, tous les modes, y compris les rabattements en voiture particulière, de façon à former, pour le voyageur, un réseau unique. On facilite ainsi considérablement ses déplacements, et en multipliant les possibilités d'usage du réseau, on en dégage toute la synergie possible.

Il faut pour cela réaliser une multiplicité d'actions, de petits projets tendant à améliorer la structure des réseaux, en organisant la continuité des lignes, à aménager les points d'échange (y compris les parcs de liaisons), en organisant des correspondances aussi directes que possible, en rendant l'attente confortable (sièges, ambiante, petits commerces), en diffusant une information claire, à faciliter l'usage de l'ensemble des modes, en généralisant le système tarifaire de la carte orange des modes utilisés, enfin à intégrer le mieux possible les réseaux dans l'environnement, par la rénovation des stations, la création d'accès nouveaux, la mécanisation. Ces dernières actions dépendent de la qualité de la concertation entre la RATP, les municipalités concernées, la région.



Aramis.

gionales (autobus ou autres modes) passant par les principaux pôles de banlieue.

Le niveau intermédiaire (grands secteurs de l'agglomération), est constitué par les lignes d'autobus classiques à vocation multiple de cabotage, accès aux centres de banlieue, et rabattement sur le réseau régional.

Le troisième niveau est celui des dessertes locales, ou de voisinages, organisées à l'échelon d'une commune ou de quelques communes.

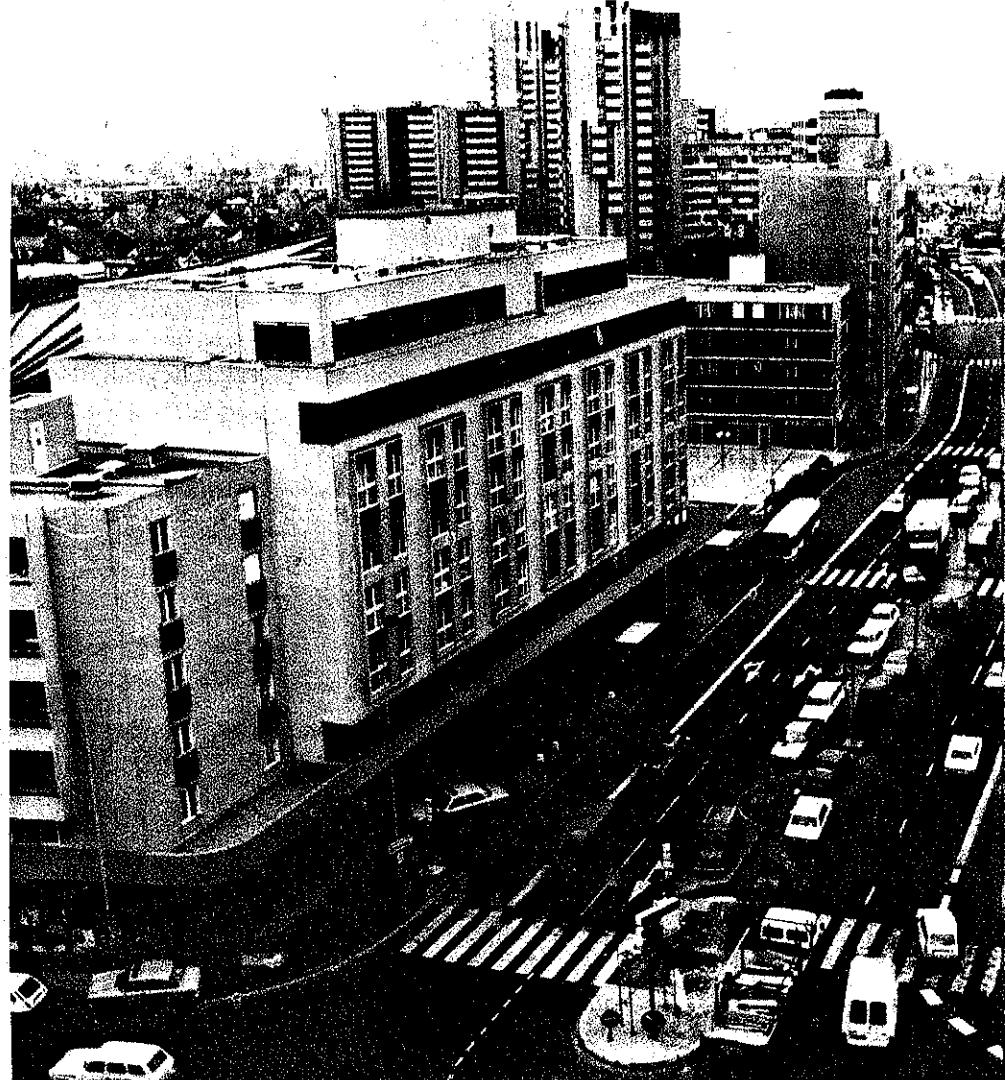
Dans la construction du réseau régional, une rocade joue un rôle stratégique particulièrement important : c'est celle qui est approximativement tracée par la N 186.

En effet, elle dessert les principaux "pôles restructurateurs" de banlieue, et c'est pratiquement, en banlieue, la seule route de rocade continue autour de Paris, suffisamment large pour être aménagée en transport en commun, d'autant qu'elle sera en grande partie déchargée par la réalisation de l'autoroute voisine A 86. C'est sur un tronçon de cette route, à Colombes et Villeneuve-la-Garenne, qu'a été aménagé le premier tronçon de "Site propre" de rocade ; l'aménagement de deux autres tronçons : de Bobigny à St-Denis au nord, de St-Maur à Pont-de-Rungis au sud sera ensuite réalisé en priorité au cours du 9^e plan.

Une meilleure adaptation de l'offre à la demande passe aussi par une diversification des modes de transport ; afin d'utiliser sur chaque type de liaison le mode le mieux adapté, et le plus économique.

Premier élément de cette diversification, l'autobus articulé, permet, sur les lignes de fort trafic, à la fois d'offrir un meilleur confort au voyageur, et de diminuer le nombre de conducteurs nécessaires, donc les coûts d'exploitation. Chaque année, la RATP va

Transports en site propre N 186.



commander une centaine d'autobus articulés, permettant d'équiper plusieurs lignes. L'utilisation du tramway, sur la N 186 entre St-Denis et Bobigny, permettra, avec un mode adapté au trafic prévisible, de réaliser à un coût bien moindre qu'un métro souterrain classique, un véritable "métro" de surface, entièrement en "site propre". Les moyens dégagés et les projets d'aménagements urbains du secteur manifestent à l'avance l'impact de ce métro de banlieue. Vers la fin de la décennie, le système ARAMIS, véritablement novateur, pourrait être mis en service. Il s'agit de petits véhicules de dix places toutes assises, attachées deux par deux (en doublets) qui circulent en rames de composition variable. L'attelage entre doublets est immatériel, ce qui permet de séparer une rame en deux à une fourche ou de regrouper deux rames provenant de deux branches distinctes sur un tronc commun. On peut ainsi exploiter un réseau en assurant toutes les liaisons sans correspondances, et avec de très fortes fréquences. L'utilisation de ce mode est envisagée sur un réseau d'une vingtaine de kilomètres, comportant une épine dorsale sur

la Petite ceinture sud de Paris et des antennes complétant la desserte des arrondissements limitrophes de Paris et des communes voisines de banlieue.

Ce panorama rapide et, donc incomplet donne une idée des ambitions de la RATP pour la banlieue, et de la complexité des problèmes qu'elle a à traiter. C'est pourquoi elle s'efforce d'avoir une vue prospective, et poursuit plus que jamais, dans cette période de rigueur, sa démarche planificatrice. Mais elle ne pourra remplir ces objectifs que si son effort est soutenu non seulement par ses tutelles, la région et l'État, mais aussi par les municipalités, et l'opinion publique. Il est en particulier nécessaire que chacun prenne conscience du coût et du gaspillage dus à la congestion automobile, alors qu'il suffirait de mieux contrôler la circulation et le stationnement - sans mesures trop contraignantes - pour permettre non seulement aux autobus, mais aussi aux automobilistes eux-mêmes de circuler correctement, et à la collectivité de réaliser des économies de moyens indispensables à l'effort de développement des transports en commun qui vient d'être décrit. ■



SCE/S

**TRAVAUX PUBLICS
ROUTES. BATIMENT**

**En France et dans le monde
construire c'est notre métier.**

**Société Générale d'Entreprises-Sainrapt et Brice
un groupe de dimension européenne.**

SCE/S

soltrav
TRAVAUX SPECIAUX DE FONDATIONS

SIÈGE SOCIAL : 2, avenue de la Cabrière 84000 AVIGNON
Tél. : (90) 31.23.96

BUREAUX A :

METZ, 1, rue des Couteliers 57070 METZ BORNY.
Tél. (8) 736.16.77 — Télex : 860. 695

PARIS, 5 bis, rue du Louvre 75001.
Tél. 260.21.43-44 — Télex : 670.230

CHALON-S/SAONE, Z.I. Nord, rue Ferrée 71530.
Tél. (85) 46.14.26 — Télex : 800 368

NANTES, 8, avenue de la Brise 44700 ORVAULT.
Tél. (40) 59.32.44 — Télex : 710 567

LYON, 111, rue Massena 69006 LYON-LA-PART-DIEU.
Tél. (7) 824.28.33 — Télex : 330 545

ACTIVITÉS :

TRAVAUX SPECIAUX DE FONDATIONS - PUITS
POMPAGES

DRAINAGES SUB-HORIZONTAUX
RABATTEMENTS DE NAPPES - TRAVAUX SOUTERRAINS
PIEUX - PALPLANCHES

ANCRAGES
CONSOLIDATION DES SOLS PAR COMPACTAGE