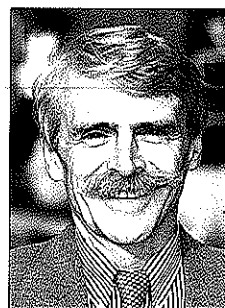


# VERS UN RÉSEAU MAILLÉ DE LA SNCF EN ILE-DE-FRANCE POUR FACILITER LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

2056



Pierre CERISIER

Ancien élève de l'école polytechnique fédérale de Lausanne. Directeur des Services régionaux de voyageurs Île-de-France.

Bernard BOURDON

Ingénieur de l'école centrale de Lille. Responsable de la division Grands Projets à la direction des Services régionaux de voyageurs Île-de-France.



## Le Schéma directeur de 1965

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1965 (SDAU de Paul Delouvrier), révisé en 1976, a permis de planifier la politique d'aménagement sur près de trente ans.

Ce Schéma directeur proposait une structuration de l'espace urbain et une amélioration sensible des moyens de transport pour permettre à l'agglomération parisienne, et à sa région, un développement plus harmonieux et plus efficace qu'au-paravant.

Les propositions les plus novatrices du SDAU de 1965 étaient : la création des cinq villes nouvelles, le boulevard périphérique, l'aéroport Charles-de-Gaulle, la constitution d'un Réseau express régional (RER), la création de rocadés routières et ferroviaires autour de l'agglomération parisienne.

L'ensemble des objectifs a été réalisé à l'exception des rocadés ferroviaires, ainsi que le montre la figure 1 des infrastructures de transport.

## Le Réseau ferré SNCF : un réseau radial centré sur Paris

Le raccordement dans Paris de lignes radiales a consacré l'émergence d'un réseau RER performant et envié. Paris est aujourd'hui l'une des métropoles les mieux desservies du monde, ce que confirme l'étude comparative des systèmes de transport de Paris et de Londres, publiée en juin 1992 par le London Research Center et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France (IAURIF).

Le réseau ferré radial, dans son ensemble, a permis une croissance forte du trafic SNCF Île-de-France durant les années 1970-1980 ainsi que le montre la figure 2.

Mais la croissance du trafic s'est arrêtée au début des années 1990. La raison n'en est pas seulement conjoncturelle, liée à la crise économique ; elle est aussi structurelle, puisque le trafic des voitures particulières a continué, lui, à augmenter :

- d'une part, l'offre de transports collectifs n'a pas connu de progression harmonieuse : faute d'avoir pu amorcer à temps la création des

rocadés ferroviaires permettant son maillage, le réseau ferré, essentiellement radial, n'a pu disposer des infrastructures nécessaires pour suivre, voire anticiper, les évolutions des déplacements des Franciliens ;

- d'autre part, le propre du réseau radial est de concentrer les déplacements vers le centre, ce qui aggrave la congestion ; ainsi, le réseau connaît une double saturation : l'occupation maximale des rames se traduit par des trains bondés, et la congestion des lignes engendre des difficultés d'exploitation et une progression chronique des retards.

Les mesures prises à la fin des années quatre-vingt pour diminuer le niveau de saturation du réseau RER ont certes permis de retarder les échéances d'asphyxie du réseau, mais sont structurellement insuffisantes pour le long terme.

## Le Trafic banlieue-banlieue est devenu majoritaire

L'agglomération parisienne a connu une profonde mutation depuis vingt ans, Paris perdant progressivement de l'importance, tant sur le plan démo-

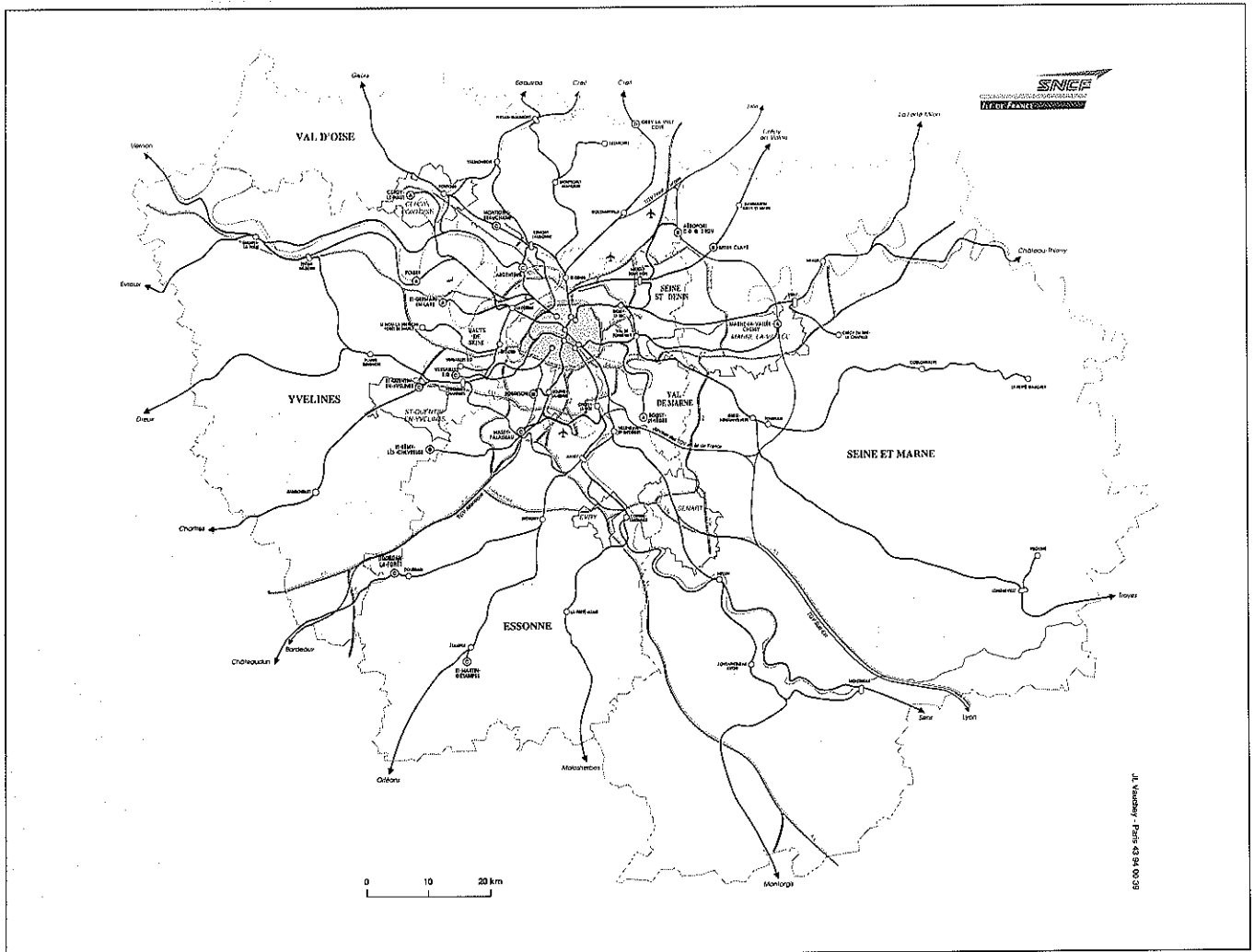


Fig. 1. - Les infrastructures de transport. Situation actuelle.

graphique (au bénéfice de la grande couronne) que sur celui de l'emploi (au profit de la petite couronne, des villes nouvelles et des pôles d'activités de la grande couronne).

La grande couronne représente aujourd'hui une population deux fois plus nombreuse qu'à Paris et surtout plus jeune, plus active, donc potentiellement plus mobile.

Habitat et emploi sont principalement ancrés dans les villes nouvelles et les grands pôles d'activités où ils provoquent les plus fortes augmentations de déplacements.

L'exemple des villes nouvelles, avec un rapport emplois/actifs proche de 1, est du reste révélateur : la proportion d'actifs travaillant sur place ne dépasse pas la moitié. Cela montre les limites d'une stratégie d'aménagement de l'espace qui voudrait faire coïncider habitat et emploi, du fait de l'interaction forte entre les transports et l'urbanisation.

Nous assistons, par conséquent, à une nouvelle répartition spatiale du travail et de l'habitat en Île-de-France qui donne un poids considérable aux déplacements banlieue-banlieue.

Ces déplacements banlieue-banlieue sont devenus très largement

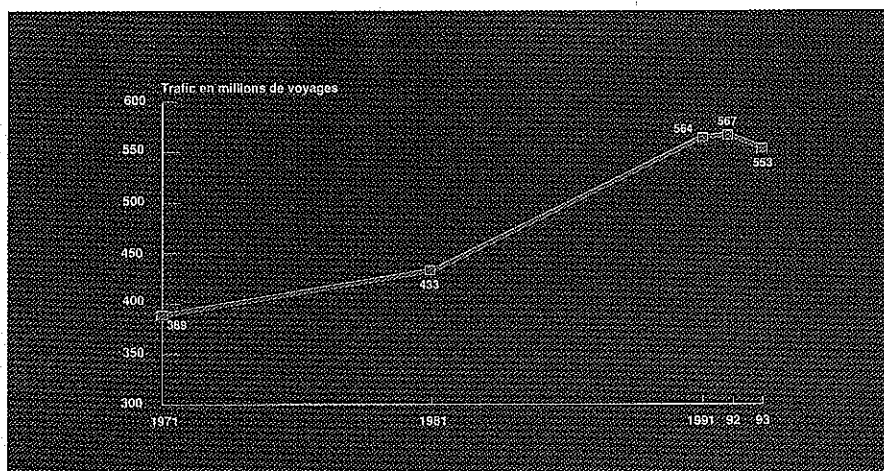
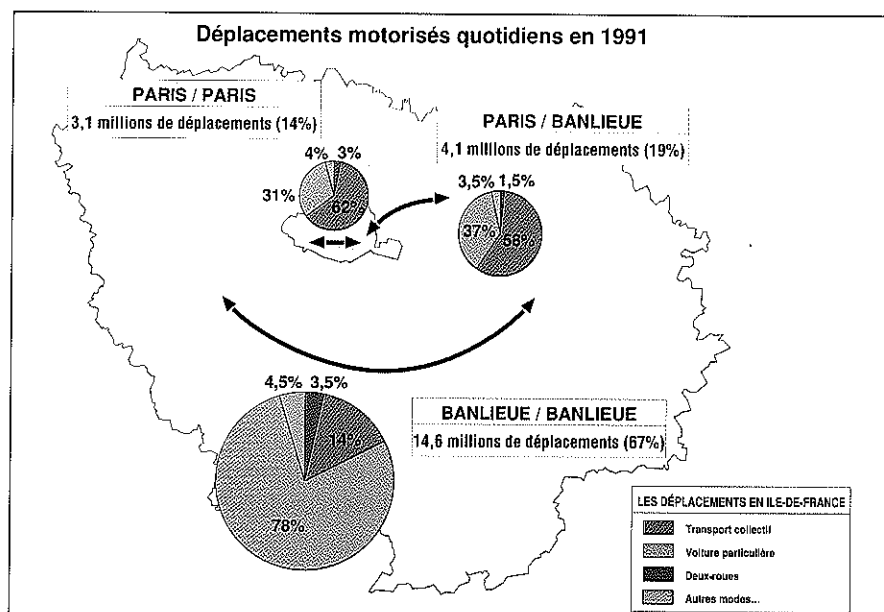


Fig. 2. - Evolution du trafic SNCF Île-de-France.



Source : DREIF

Fig. 3. - La structure des déplacements motorisés en Île-de-France.

majoritaires : ils représentent aujourd'hui 66 % du total Île-de-France, soit 4,5 fois les déplacements Paris-Paris et 3,5 fois les déplacements Paris-banlieue.

L'absence d'un réseau de transport collectif maillé en dehors de Paris explique la part prépondérante de l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements banlieue-banlieue.

La figure 3 précise les variations importantes de la structure des déplacements selon le mode et la répartition géographique : Paris intra-muros, Paris-banlieue et banlieue-banlieue.

En outre, l'importance des flux en banlieue est amplifiée par la forte progression des actifs habitant les régions limitrophes et travaillant en Île-de-France : 60 000 en 1968, 243 000

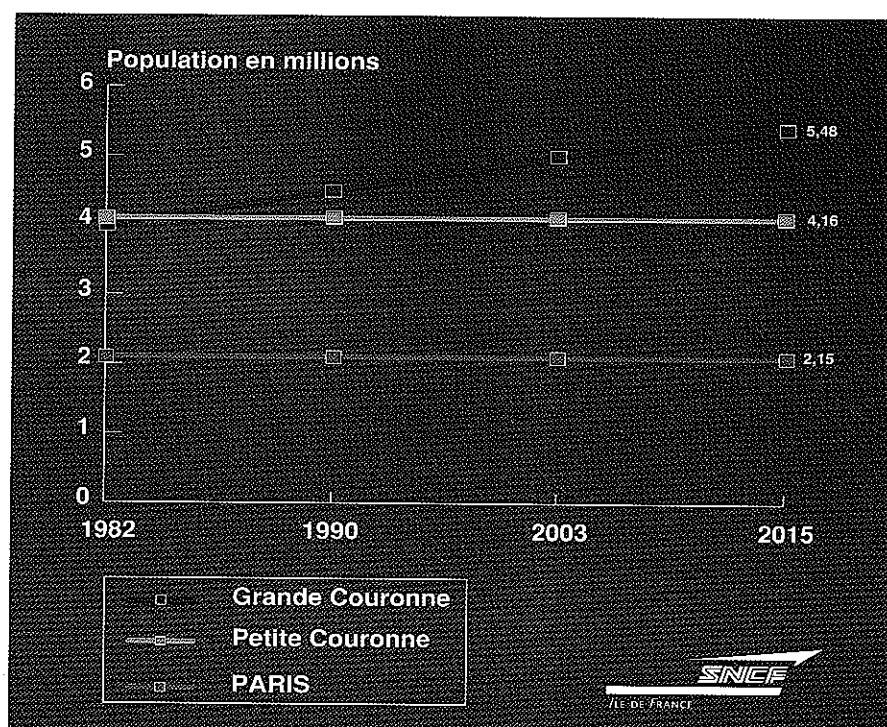


Fig. 4. - Evolution de la population en Île-de-France.

en 1990. Le champ des besoins de déplacements s'étend désormais à l'ensemble du Bassin parisien.

## La Tendance observée va se poursuivre

### Évolution socio-démographique

Le desserrement de la population et des emplois autour de Paris est une tendance structurelle forte, observée depuis les années soixante.

La figure 4 montre les perspectives d'évolution de la population de 1982 à 2015 : à Paris, en petite couronne et en grande couronne.

Alors que la population de Paris décroît et que celle de la petite couronne stagne, la population de la grande couronne connaît une forte croissance et est désormais la plus importante. C'est là que l'augmentation du trafic est la plus élevée, et ce phénomène s'accroîtra encore dans les années à venir.

La figure 5 montre les perspectives d'évolution des emplois de 1982 à 2015 : à Paris, en petite couronne et en grande couronne.

Comme pour la population, c'est désormais la grande couronne qui va devenir la plus importante et connaître la plus forte croissance.

L'exemple des villes nouvelles nous apprend qu'il faut au moins une génération pour atteindre un début de maturité. Cette étape est aujourd'hui franchie : il devrait en résulter une accélération des implantations habitats/emplois par effet d'entraînement.

De puissants facteurs, tels que la spécialisation croissante des emplois, la mobilité professionnelle, la présence de plusieurs actifs dans le ménage et l'accroissement de la mobilité individuelle, vont continuer de favoriser le développement des migrations quotidiennes.

### L'Évolution des déplacements

L'ensemble des tendances démographiques et socio-économiques ont

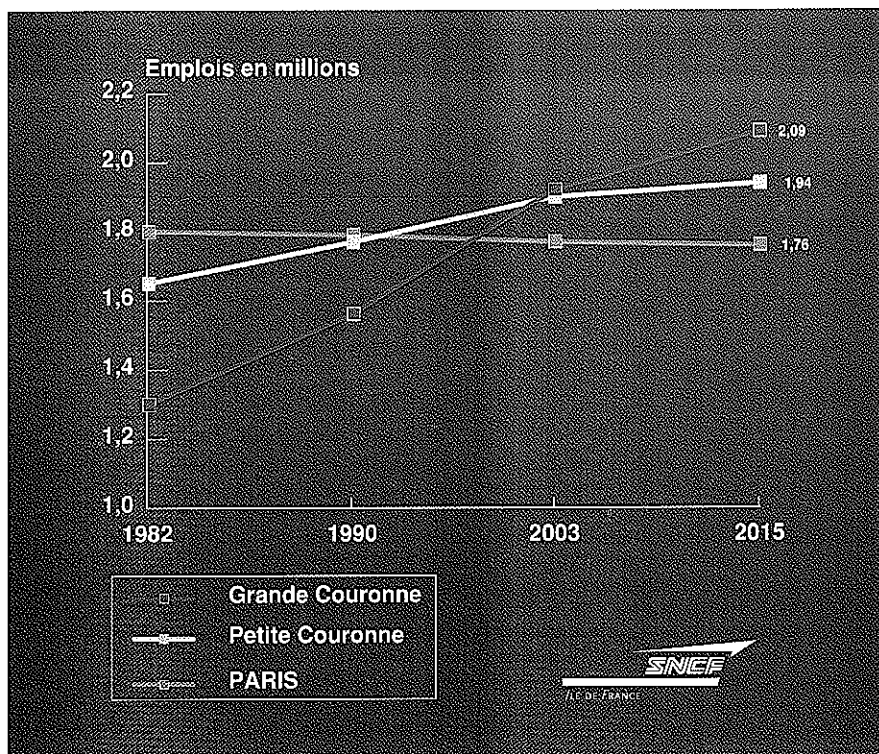


Fig. 5. - Évolution des emplois en Île-de-France.

conduit à retenir au SDRIF l'évolution prévisible suivante des déplacements motorisés, exprimés en voyageurs-kilomètres de 1990 à 2015 :

En conclusion, l'explosion attendue des déplacements a son origine hors Paris. C'est donc en banlieue que les Franciliens attendent priori-

| Déplacements                             | Paris-Paris | Paris-Banlieue | Banlieue-Banlieue |
|------------------------------------------|-------------|----------------|-------------------|
| Variation relative                       | 0 %         | + 34 %         | + 73 %            |
| Part des déplacements en Île-de-France : |             |                |                   |
| en 1990                                  | 15 %        | 19 %           | 66 %              |
| en 2015                                  | 11 %        | 17 %           | 72 %              |

Source : Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France (DREIF).

La croissance des déplacements est fortement différenciée suivant la nature des liaisons prises en compte. Les déplacements banlieue-banlieue représentent, de loin, le volume le plus important.

Les réseaux de transport auront à faire face à cette très forte croissance de la demande de déplacements d'ici à 2015 (+55 % en parcours kilométriques supplémentaires).

Les liaisons avec le Bassin parisien vont également continuer à progresser à un rythme très soutenu.

tairement des améliorations pour faciliter leurs déplacements.

### L'Expérience des dix dernières années

En matière d'aménagement du territoire, le propre des améliorations structurelles est de réclamer plusieurs années pour mettre en œuvre les projets, et plusieurs années encore pour engranger les résultats. C'est l'exemple des villes nouvelles à qui il a fallu une génération pour atteindre

la maturité et commencer à régulariser leurs flux de déplacements. De même, une infrastructure ferroviaire nouvelle, par nature structurante, ne produit pleinement des effets sur la structure des déplacements qu'au bout de plusieurs années.

L'expérience des dix dernières années d'investissements de transports en commun est riche d'enseignements pour la période à venir.

### Le Creux d'investissements des années quatre-vingt

La figure 6 indique les investissements d'infrastructures SNCF inscrits aux contrats de plan État-Région ; elle montre un creux important pour toute la durée des années quatre-vingts.

Alors que le trafic Île-de-France passait de 433 millions de voyages en 1981 à 564 en 1991 (+ 30 % en 10 ans), les investissements ont été, en moyenne annuelle, trois fois moins élevés que ceux des années encadrantes.

Ce creux des années quatre-vingts explique, en partie, l'arrêt de la croissance du trafic du début des années quatre-vingt dix. Cette situation a surtout défavorisé les programmes de rocade qui n'ont pu être amorcés, ce qui a eu pour effet d'amplifier la saturation des radiales à Paris.

### La Spirale du perfectionnisme dans la zone centrale

La saturation des radiales a conduit à renforcer l'offre des transports collectifs dans Paris. Ainsi les projets ligne D et Éole, tout en répondant à une logique de RER et concernant des trafics Paris-banlieue en augmentation, permettent également de soulager la ligne A du RER (le trafic horaire maximal de la ligne A est réduit de 15 %). De même, le projet Météor répond à une logique de déplacements dans Paris intra-muros et a été conçu principalement pour délester la ligne A.

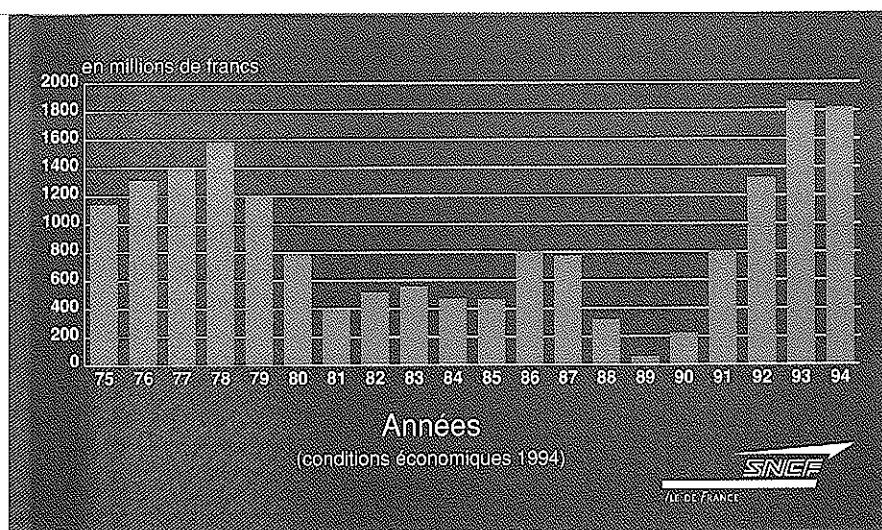


Fig. 6. - Les investissements du programme spécial banlieue SNCF et infrastructures nouvelles.

### La Localisation des investissements

Il résulte du point précédent que le coût des opérations inscrites

dans Paris intra-muros reste important : 50 % pour le 10<sup>e</sup> plan 1989-1993 et 65 % pour le 11<sup>e</sup> plan 1994-1998, en raison des « coups partis » au 10<sup>e</sup> plan.

### Vers une vision dynamique de l'aménagement : préparer dès maintenant le réseau maille de demain

La faiblesse relative des investissements de transports collectifs des années quatre-vingts a eu plusieurs conséquences :

- les investissements n'ont pas été réalisés là où la demande croissait fortement et devenait prépondérante, le réseau maillé facilitant les liaisons de banlieue à banlieue n'a pu être engagé ;
- elle a obligé à engager à la fin des années quatre-vingts des investissements très importants dans Paris, dont certains purement intra-muros ;
- elle a accentué le déséquilibre de l'offre de transport entre Paris et le reste de l'Île-de-France ;

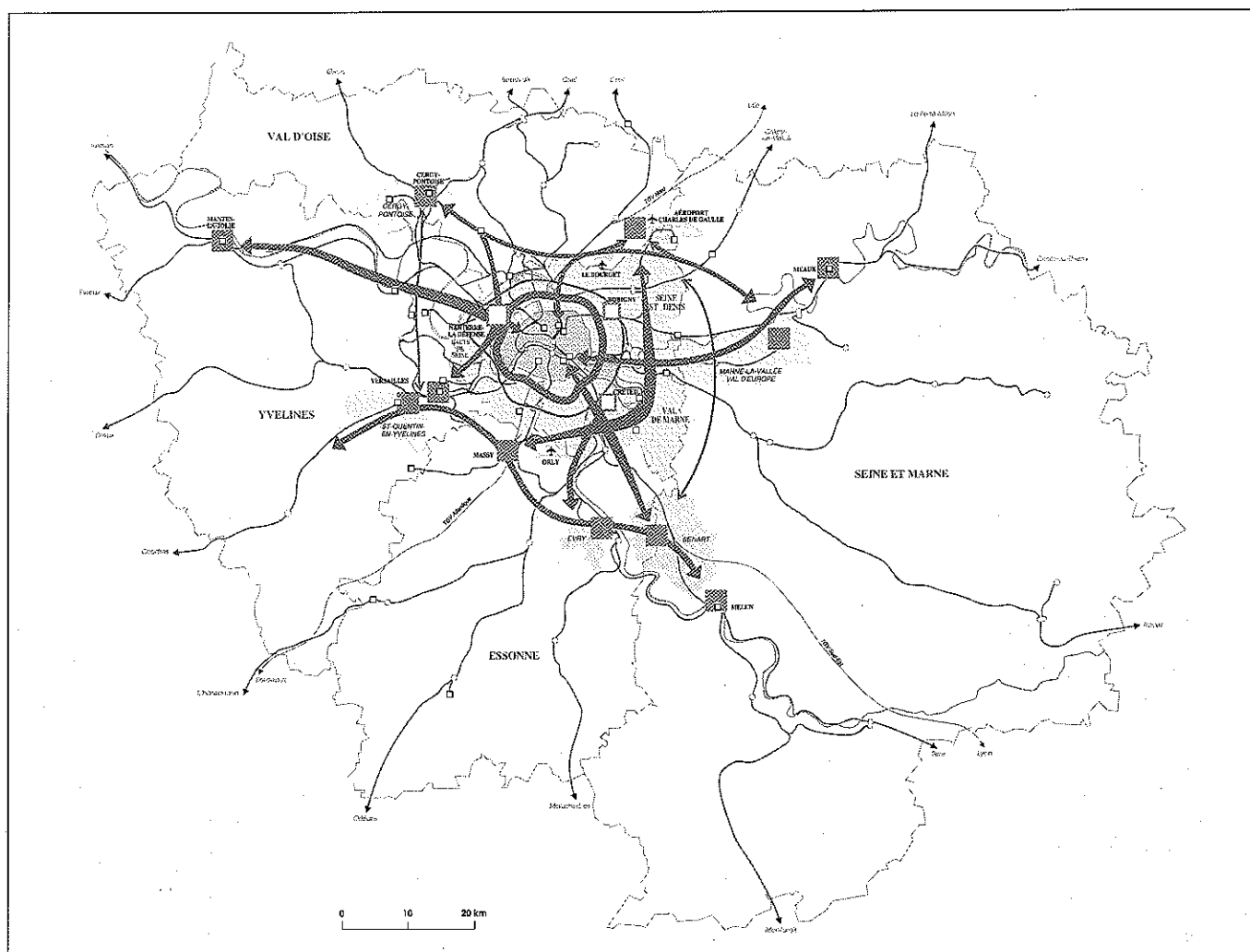


Fig. 7. - Les lignes de forces du SDRIF des transports collectifs.

- elle a amplifié indirectement la saturation sur les routes ; le coût des encombrements est estimé aujourd'hui à 6 milliards de francs par an, auxquels il conviendrait d'ajouter 1,5 milliard de francs de carburant gaspillé.

Le choix des investissements lourds des dix prochaines années est à placer dans une vision dynamique de l'aménagement de toute l'Île-de-France.

Les infrastructures de transports collectifs sont par nature structurantes, elles influencent de façon forte la localisation des activités et des emplois, et les choix individuels d'habitat, dont les déplacements traduisent les effets.

Même si les effets socio-économiques de ces opérations structurantes sont par nature des effets à terme, les prévisions de déplacements, en structure et en volume, nécessitent que ces opérations soient lancées dès maintenant, si l'on ne veut pas que le champ d'action du transport collectif se limite à l'avenir à la seule agglomération parisienne et à ses satellites.

Aussi, puisque la progression du trafic sera concentrée à l'extérieur de Paris et située majoritairement en grande couronne, la SNCF est tout naturellement amenée à proposer à l'État et à la Région Île-de-France les infrastructures indispensables à l'amélioration sensible des déplacements des Franciliens. Pour ce faire, il convient de réduire le déséquilibre d'offre entre les transports collectifs et la voiture particulière dans les déplacements banlieue-banlieue : seul un réseau maillé de transports collectifs peut conduire à ce résultat, en proposant une solution de remplacement aux Franciliens.

D'ailleurs, le schéma directeur d'Île-de-France (SDRIF) de 1994 préconise de créer un réseau maillé performant qui s'appuie sur des rocades ferroviaires, ainsi que le montre la figure 7.

À court terme, compte tenu du retard pris dans l'élaboration de ce réseau maillé par rapport à l'évolution des déplacements, il est indispensable, dans une vision dynamique d'aménagement, de réaliser une pre-

mière étape de mise en œuvre qui couvre le maximum du territoire de l'Île-de-France.

La SNCF propose, en cohérence avec le SDRIF, une démarche volontariste étalée sur 10 ans : cette durée permet de réaliser totalement les premières opérations structurantes et de modifier sensiblement la capacité d'offre du réseau de transports collectifs.

### **L'Amorce du réseau maillé : 100 km de liaisons tangentiels et 16 points de maillage pour 5 milliards de francs**

Le SDRIF prévoit d'ici à 2015 deux sortes de rocades :

- la rocade Orbitale à construire, située en proche couronne de Paris ; elle constitue un périphérique des lignes de métro dont certaines sont prolongées ;

- la rocade des tangentiels qui s'appuie sur les lignes SNCF de la grande ceinture. Elle relie les villes nouvelles et les pôles d'activités qui concentrent le principal des développements de la seconde couronne. Plusieurs liaisons constituent la rocade des tangentiels : Saint-Quentin-en-Yvelines - Sénart au sud, Cergy-Massy à l'ouest, Pontoise-Sartroville - Roissy au nord, Roissy - Masy par la grande ceinture est et Roissy - Sénart en site propre à l'est.

### **La Problématique à résoudre**

Il s'agit de modifier radicalement la structure des déplacements de banlieue à banlieue, par un transfert modal important de la voiture particulière sur les transports collectifs.

Compte tenu, d'une part du temps de réponse des opérations structurantes, d'autre part de la nécessité de prendre des mesures urgentes pour éviter une asphyxie progressive, l'objectif est de déterminer, parmi des opérations indispensables à terme, celles qu'il est souhaitable d'engager en priorité pour optimiser le résultat.

Les opérations à lancer prioritairement sont celles qui apportent, au

moindre coût et dans les moindres délais, le meilleur impact en termes de nombre de points de maillage créés, de transfert modal et de gains pour la collectivité.

### **Les Tangentiels répondent aux besoins grande couronne et petite couronne**

Les tangentiels, par leur localisation géographique à la frontière entre la petite couronne et la grande couronne (cf. fig. 7), permettent de répondre aux besoins de déplacements banlieue-banlieue consécutifs au développement de la grande couronne et de la petite couronne, le gain pour la collectivité provient majoritairement d'un transfert modal important de la voiture particulière vers les transports collectifs.

### **L'Opportunité de coûts réduits de mise en œuvre**

Le coût à considérer n'est pas tant le coût total de l'ensemble des lignes de rocade que celui de la première étape à engager pour obtenir rapidement des résultats significatifs.

Les tangentiels offrent une opportunité exceptionnelle, dans la mesure où des portions importantes de la Grande Ceinture peuvent accepter les circulations tangentiels sans création de voies supplémentaires. Le coût moyen unitaire, y compris les installations de raccordement et de modernisation, est inférieur à 50 millions de francs/km et donc notablement inférieur au coût moyen kilométrique des lignes à construire dans les zones urbanisées, de l'ordre de 300 millions de francs/km.

### **La Proposition : 100 km de lignes tangentiels à coût optimal**

Les parcours envisageables à court terme et à moindre coût sur les liaisons tangentiels, sans augmenter le nombre de voies de circulation, sont énumérés ci-après :

Tangentielle sud : Versailles - Evry soit 34 km en ne construisant que

7 km de ligne nouvelle entre Épinay-sur-Orge et Grigny, et quatre points de maillage. Saint-Quentin-en-Yvelines est accessible par correspondance à Versailles ; le trajet complet jusqu'à Sénart nécessite la création d'une ligne nouvelle à partir de Corbeil-Essonnes.

**Tangentielle ouest :** Versailles - Achères, soit 28 km offrant six points de maillage. Cergy est accessible par correspondance à Achères-Ville.

**Tangentielle nord :** Sartrouville - Stains et Pontoise - Stains, soit 43 km, et sept points de maillage. L'accès à Roissy nécessite la création d'une ligne nouvelle.

*Nota : Les deux liaisons inscrites au SDRIF pour satisfaire les besoins à l'Est de l'Île-de-France, Roissy - Massy et Roissy - Sénart, nécessitent*

*majoritairement des voies nouvelles de circulation et sont difficilement amortissables au moindre coût.*

Au total, ces trois amorces de liaisons tangentielles représentent un peu plus de 100 km de lignes de rocade et offrent seize points de maillage, soit une correspondance avec les trois quarts des lignes radiales du réseau ferré à grand gabarit Île-de-France (16 sur 22). Ces trois projets répondent aux attentes des Franciliens. L'impact sur la structure des déplacements est garanti, le transfert modal sera progressivement très important. De ce fait, la rentabilité socio-économique, qui mesure l'intérêt pour la collectivité des projets (comparaison entre situations stabilisées), est très élevée.

Le coût total de cette mise en service est de l'ordre de 5 milliards de francs, soit moins de la moitié du

montant des opérations Île-de-France inscrites au contrat de plan 1994-1998 (11,5 milliards de francs).

La mise en œuvre de ces 100 km de liaisons tangentielles est possible sur environ dix ans (études et concertation sur un premier contrat de plan, travaux sur un second contrat de plan).

La carte figure 8 montre l'importance du réseau ferré qui peut être maillé grâce à la réalisation des liaisons tangentielles proposées en première étape.

Parallèlement, la SNCF étudie les caractéristiques souhaitables d'un matériel spécifique aux liaisons tangentielles, avec des aménagements intérieurs particulièrement soignés, modernes et confortables. Des esquisses envisageables sont présentées figure 9.

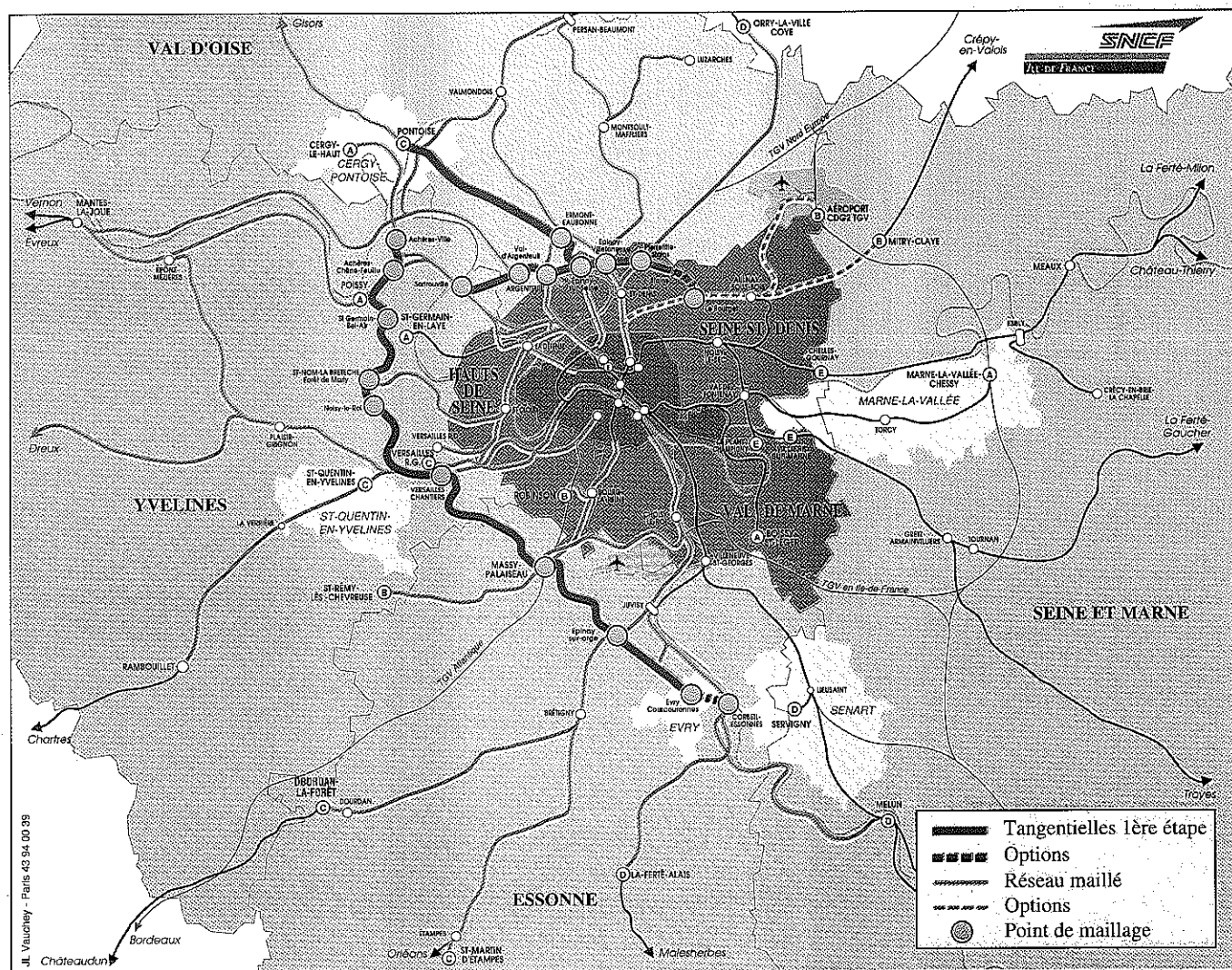


Fig. 8. - Le réseau maillé envisageable d'ici à dix ans.

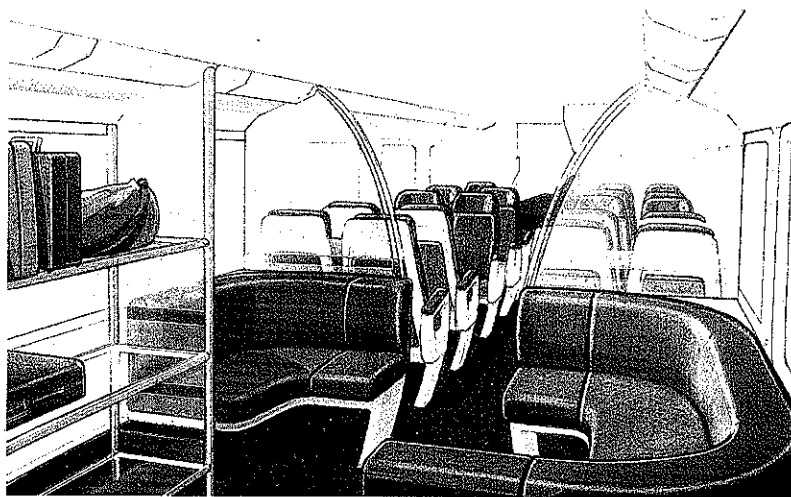
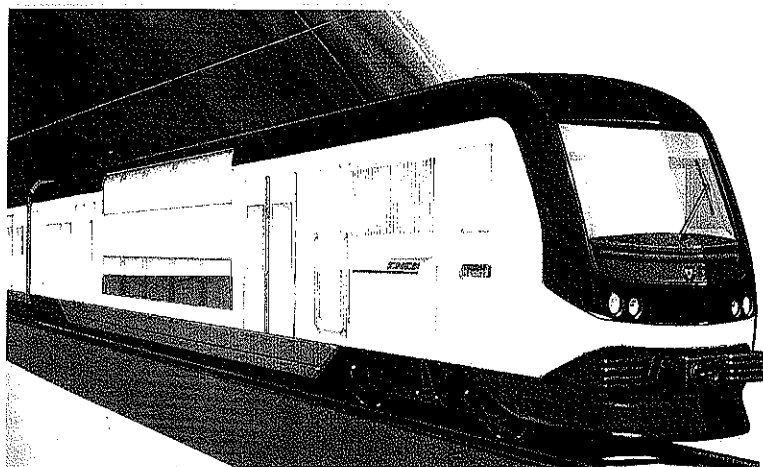


Fig. 9. - Esquisses du matériel spécifique aux liaisons tangentielles.

## 1994-1998 : cinq ans pour préparer l'avenir

Le contrat de plan État-Région, couvrant la période 1994-1998, est le premier exercice de programmation du SDRIF de 1994. Sa mission est double : terminer les projets engagés au contrat de plan précédent et engager résolument une démarche volontariste pour répondre aux besoins d'avenir.

Le contrat de plan État-Région est novateur et ambitieux. Dans le droit fil des orientations du SDRIF, il améliore la fiabilité d'exploitation des lignes les plus chargées, il propose de nouvelles dessertes pour accompagner l'augmentation des déplacements, et il amorce les opérations conduisant au réseau maillé de demain. Il est financé

pour les infrastructures par la Région Île-de-France (à plus de 50 %), l'État et la SNCF (sous forme de prêts bonifiés de la Région). La SNCF finance seule le matériel roulant.

Pour la période de 1994 à 1998, les opérations décidées par l'État et la Région Île-de-France, pour lesquelles la SNCF est maître d'ouvrage, se classent en deux parties.

### Les opérations du 10<sup>e</sup> plan à achever

De grands projets, tels la ligne D du RER et ÉOLE, ont été décidés au cours du 10<sup>e</sup> contrat de plan État-Région et leur mise en service ne peut intervenir que durant le 11<sup>e</sup> plan, en raison de l'importance des travaux. Tous les projets engagés au 10<sup>e</sup> plan seront ainsi achevés durant le 11<sup>e</sup> plan.

## Les Opérations nouvelles

La SNCF a été associée par l'État et la Région à la préparation du contrat de plan 1994-1998 ; elle a élaboré des propositions dans le cadre de ses missions de partenaire de l'aménagement,

- en tant qu'opérateur de transport régional : accroître la capacité, l'offre de transport, et améliorer la fiabilité d'exploitation des lignes radiales actuellement saturées ; les actions consistent à supprimer des points durs d'exploitation (ligne C du RER, Pontoise, Mantes...) et à créer de nouvelles dessertes ;

- en tant que partenaire des aménageurs : préparer la mise en œuvre des liaisons tangentielles qui préfigurent le réseau maillé de demain, pour favoriser le développement multipolaire de la région et réduire les déséquilibres entre centre et périphérie ;

- en tant qu'opérateur et conseil : établir des synergies avec les autres modes de transport et les collectivités, en créant des centres d'échange intermodaux performants et en améliorant la desserte des secteurs en expansion (Sénart par ligne D...) et des aéroports (Charles-de-Gaulle par ligne B, Orly par ligne C) ;

- enfin, en tant qu'opérateur inter-régional : améliorer les liaisons ferroviaires entre l'Île-de-France et les régions limitrophes du Bassin parisien, participer aux études et au financement des opérations de capacité décidées dans le cadre de contrats bilatéraux Bassin parisien.

Les niveaux de mise en œuvre décidés par l'État et la région découlent, bien entendu, des possibilités de financement.

### La Carte des opérations d'infrastructures 1994-1998

La carte, figure 10, reprend l'ensemble des opérations d'infrastructures étudiées et décidées pour la période 1994-1998, regroupées en trois types : les opérations du 10<sup>e</sup> plan à achever (en vert), les opérations nouvelles Île-de-France (en rouge) et les opérations complémentaires Bassin parisien (en bleu).

Les huit opérations du 10<sup>e</sup> plan à achever concernent :

1. le prolongement de la ligne A à Cergy-le-Haut

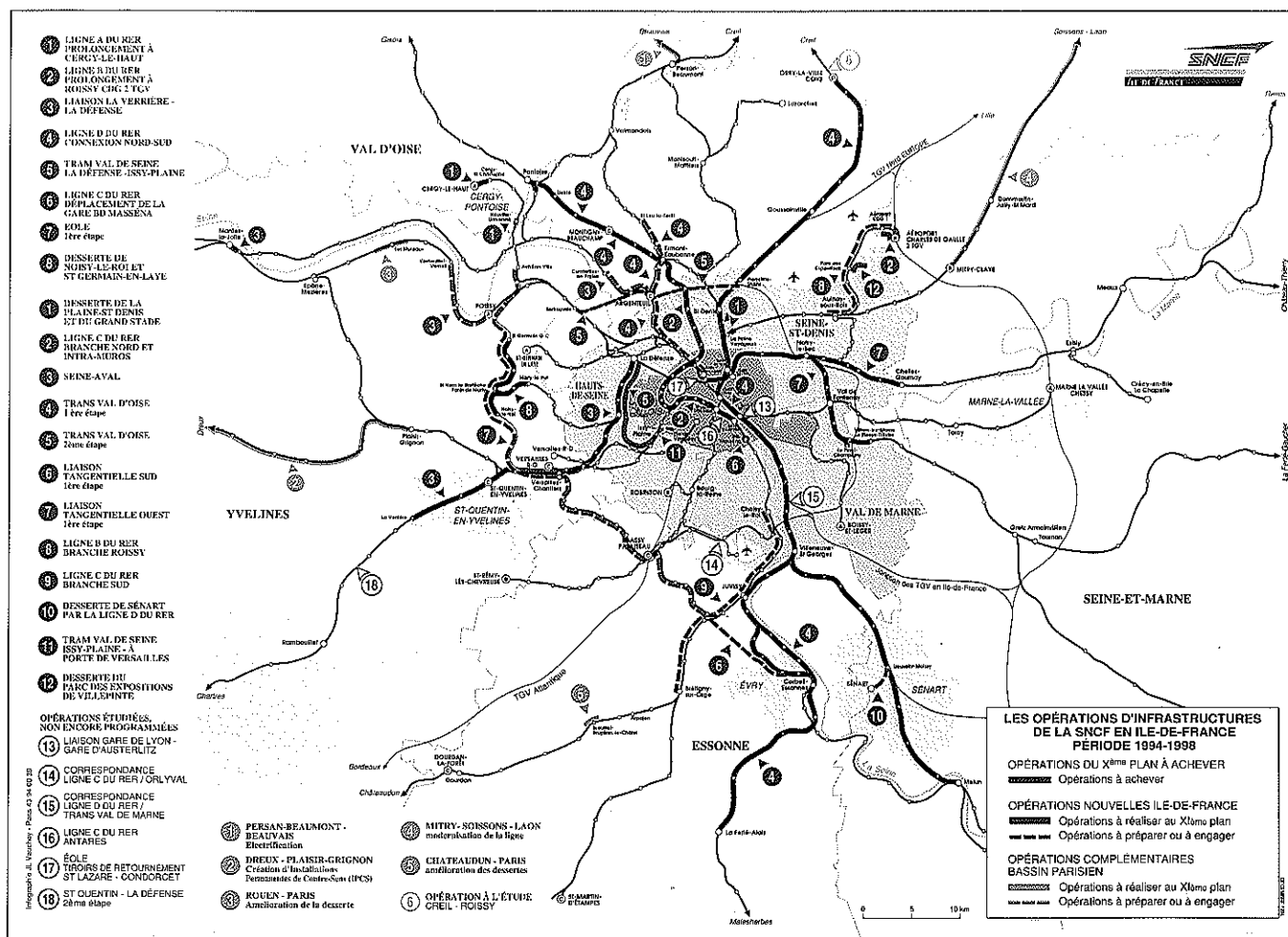


Fig. 10. — Les opérations d'infrastructures de la SNCF en Île-de-France. Période 1994-1998.

2. le prolongement de la ligne B à Roissy - Charles-de-Gaulle 2 TGV
3. la liaison La Verrière - La Défense
4. la ligne D du RER (tunnel Châtelet - Gare de Lyon)
5. le tram Val-de-Seine (liaison La Défense - Issy-Plaine)
6. le déplacement de la gare Boulevard-Masséna sur la ligne C
7. Éole 1<sup>re</sup> étape (tunnel jusqu'à Saint-Lazare)
8. desserte de Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye.

Les douze opérations nouvelles Île-de-France concernent :

1. la desserte de la Plaine-Saint-Denis et du Grand Stade (gare RER B et D)
2. la ligne C du RER (réaménagement de la bifurcation de Champs-de-Mars et renforcement des dessertes sur la branche Nord)
3. Seine Aval (aménagement du terminus de Mantes, études et acquisitions foncières sur Argenteuil - Cormeille-en-Parisis et Poissy - Vernouillet)

4. trans-Val-d'Oise 1<sup>re</sup> étape (prolongement ligne C à Pontoise)
5. tangentielle Nord 1<sup>re</sup> étape (préparation Pontoise - Sartrouville-Stains)
6. tangentielle sud 1<sup>re</sup> étape (préparation Versailles - Evry)
7. tangentielle ouest 1<sup>re</sup> étape (préparation de Versailles - Achères)
8. ligne B du RER (renforcement de la desserte Roissy)
9. ligne C sud (études et acquisitions foncières)
10. desserte de Sénart (ligne nouvelle Lieusaint - Sénart)
11. Tram Val-de-Seine (prolongement Issy-Plaine à Porte de Versailles)
12. desserte du Parc des expositions de Villepinte (navette interne)

Les cinq opérations complémentaires Bassin parisien concernent :

1. Persan-Beaumont - Beauvais (électrification de la ligne)
2. Dreux - Plaisir-Grignon (création d'installations permanentes de contre-sens)

3. Rouen - Paris (amélioration de la desserte, aménagements à Vernon et aux Mureaux)
4. Mitry - Laon (modernisation de la ligne)
5. Châteaudun - Paris (amélioration des dessertes, aménagements à Breuille-Bruyères-le-Châtel).

## Les Clés de la réussite

Réussir les transports du 21<sup>e</sup> siècle en Île-de-France, c'est améliorer la vie quotidienne de tous les Franciliens en satisfaisant leurs besoins de mobilité et leurs aspirations en matière d'environnement.

La réponse à ce double objectif passe par la réduction de l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements quotidiens. Le Francilien est prêt à choisir les transports collectifs mais n'est plus disposé à les subir. Le voyageur francilien attend

des transports collectifs la qualité, la fiabilité, la rapidité et la sécurité.

La progression des déplacements quotidiens des Franciliens, qui est concentrée à l'extérieur de Paris, concerne au premier chef la SNCF.

Les mesures proposées visent à augmenter la capacité du réseau radial RER, à créer des liaisons nouvelles tangentielles entre les villes nouvelles et les pôles d'activités, et à aménager des pôles d'échange performants. Elles offrent une alternative efficace à l'utilisation de la voiture particulière.

Elles contribuent à améliorer la vie quotidienne et à satisfaire les besoins de mobilité des habitants de l'Île-de-France et du Bassin parisien. Elles sont l'une des clefs de la réussite des transports et du mieux-vivre en Île-de-France dans les dix ans à venir.

La SNCF participe activement à la mise en œuvre des opérations décidées par l'État et la Région pour la période 1994-1998.

Parallèlement, la SNCF engage les études détaillées des projets dont elle souhaite la réalisation dès le pro-

chain contrat de plan État-Région 1999-2003, en vue d'offrir aux Franciliens un réseau de transports collectifs largement maillé, performant et attractif.

Le coût des mesures proposées représente environ la moitié de l'enveloppe financière du contrat de plan 1994-1998. L'objectif est ambitieux mais réaliste, il est à la hauteur des attentes des Franciliens. La SNCF est prête à s'engager pour la réussite de ce challenge passionnant aux côtés de l'État et de la Région Île-de-France.