



Le réseau des transports interrégionaux de personnes

- 1** La desserte aéroportuaire *page 237*
- 2** La desserte par les TGV *page 241*
- 3** Les liaisons avec les régions voisines *page 244*

■ La situation actuelle

L'Ile-de-France compte aujourd'hui :

- deux aéroports réservés au trafic commercial : Orly et Roissy-Charles de Gaulle, qui accueillent actuellement respectivement 25 et 22 millions de passagers par an ;
- un aéroport d'affaires de haut niveau, le Bourget, accueillant 800 000 passagers par an ;
- trois aérodromes situés à proximité des villes nouvelles :
 - Cormeilles desservant Cergy-Pontoise ;
 - Toussus-le-Noble ;
 - Coulommiers desservant Marne-la-Vallée.
- un aérodrome militaire à Brétigny ; un aérodrome géré par la Direction Générale à l'Aviation Civile à Melun-Villaroche ;
- un hélicoptère à Paris-Issy ;
- plusieurs plates-formes réservées aux activités de loisirs et de tourisme ainsi qu'aux écoles de pilotage.

■ Les opérations à entreprendre

L'aviation commerciale

Le flux de passagers a fortement crû pendant la dernière décennie, passant de 0,8 à 1,2 trajet par habitant et par an. La croissance devrait se poursuivre mais à un rythme beaucoup plus modéré pour trois raisons :

- le développement du réseau européen des TGV reportera une partie de la clientèle des vols courte distance vers le train ;
- le développement des aéroports de province leur permettra d'offrir une palette de destinations enrichie, en accédant, pour les principaux, au statut d'aéroport international. Le trafic de transit des aéroports parisiens sera diminué d'autant ;
- des vols commerciaux se développeront à partir des aérodromes proches des villes nouvelles.

Dans ces conditions le trafic de Roissy passerait de 250 000 mouvements par an à 500 000 en 2015, celui d'Orly étant stabilisé à 200 000 environ.

Les aéroports d'Orly et de Roissy seraient susceptibles de faire face aux besoins jusqu'aux environs de 2015. Le développement de l'aéroport de Roissy est essentiel pour l'économie et l'emploi de la région capitale. Il doit se faire en préservant au mieux la qualité de vie des riverains.

La question du renforcement de la desserte aéroportuaire de l'Ile-de-France par la création d'un troisième grand aéroport commercial serait donc reportée au début du siècle prochain. Elle nécessitera une étude spécifique. En tout état de cause, un éventuel troisième aéroport devrait trouver sa place en dehors de l'Ile-de-France.

L'aviation d'affaires

Le développement de l'aviation d'affaires autour des villes nouvelles et des pôles de la périphérie constitue un atout important dans l'accueil des activités économiques.

Il convient de conserver le haut niveau de l'aéroport d'affaires du Bourget et d'en exploiter au maximum le potentiel.

L'aérodrome de Coulommiers doit être équipé pour recevoir l'aviation d'affaires par tous temps, à l'instar de ceux de Pontoise-Cormeilles et Toussus-le-Noble.

L'aéroport de Melun-Villaroche desservira les villes nouvelles d'Évry et Sénart. La vocation d'affaires de cet aérodrome est liée aux besoins de développement économique local.

Il conviendra de préserver l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux qui joue un rôle essentiel pour la desserte d'affaires du coeur de l'agglomération, et de prévoir un héliport à La Défense.

L'aviation de tourisme et de loisirs

Il s'agit d'une discipline en expansion dont la pratique est un élément de la qualité de vie de l'Ile-de-France. Une partie de l'espace aérien devra être maintenue pour ces activités.

Le fret aérien

Les avions cargos transportant exclusivement du fret ne représentent que 3 % du total des mouvements. Une croissance, même supérieure à la moyenne, ne justifierait pas l'affectation en Ile-de-France de catégories aéroportuaires spécialisées.

L'amélioration de la desserte des deux aéroports commerciaux

L'amélioration des liaisons entre les deux aéroports internationaux d'une part, Paris et les principaux pôles régionaux de l'autre, constitue une priorité.

Vers Paris, la priorité est l'amélioration de la desserte RER avec Roissy. Elle sera obtenue en particulier par une augmentation de la fréquence.

Des trains directs relieront Roissy à Paris.

Une possibilité de liaison entre les plates-formes de Roissy et d'Orly sera également assurée par la rocade de moyenne couronne Roissy - Orly - Massy.

L'ouverture à partir de Roissy vers les pôles d'excellence de l'Ile-de-France sera assurée à long terme par les tangentiels ferrés nord (vers Pontoise et Marne-la-Vallée-Val d'Europe) et est (vers Marne-la-Vallée - Val Maubuée et Sénart).

La mise en service de la gare TGV de Roissy assurera au territoire métropolitain du Bassin Parisien ainsi qu'aux métropoles régionales plus éloignées (Lyon, Lille, Nantes...) et à certaines capitales proches (Bruxelles...) un accès direct à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, confortant ainsi le rôle de l'Ile-de-France comme plaque tournante du trafic aérien en Europe.

L'accès routier vers Roissy sera amélioré par le bouclage de la Francilienne.

A terme, les liaisons routières entre les aéroports de Roissy et d'Orly et la zone centrale de l'Ile-de-France pourront bénéficier d'un temps de trajet garanti grâce à un réseau de voirie souterraine protégé de la congestion.

A L'ÉCHELLE de l'Europe, s'organisent des flux de déplacements de plus en plus importants. Grâce à la maîtrise de la grande vitesse, le transport ferroviaire peut prétendre répondre à ce besoin croissant à côté du transport aérien.

La France, en se dotant du Schéma Directeur National des liaisons ferroviaires à grande vitesse, approuvé par décret du 1^{er} avril 1992, manifeste sa volonté **d'une politique ambitieuse de développement du trafic ferroviaire à grande vitesse dans une perspective européenne**. Le réseau TGV permettra à la fois d'assurer des liaisons performantes entre Paris et les principales capitales régionales, entre les capitales elles-mêmes, et de créer de grands axes de circulation intégrés au futur réseau européen. Progressivement, l'Ile-de-France, le Bassin Parisien et toutes les métropoles françaises seront reliés à l'Europe.

C'est à partir de l'Ile-de-France qu'a commencé à se construire le réseau français des TGV. C'est en Ile-de-France que se construit l'interconnexion des TGV qui permettra des liaisons directes sans passer par Paris.

■ Les opérations à entreprendre :

Compléter les liaisons de l'Ile-de-France vers les autres régions et vers l'Europe

Au-delà des lignes existantes ou engagées (TGV Sud-Est, TGV Atlantique, TGV Nord, interconnexion est), le réseau sera complété par :

- le TGV Est assurant les liaisons vers le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse ;
- l'interconnexion entre le TGV Atlantique et les autres lignes qui devra faire l'objet d'une étude approfondie prenant en compte différentes options dont une éventuelle liaison directe entre La Défense et le TGV Atlantique. Le Schéma Directeur réserve également la possibilité d'un accroissement de capacité sur la ligne Massy-Valenton ;
- les TGV Limousin et Auvergne, desservant les régions Centre, Limousin et Auvergne ;
- le TGV Normandie desservant Caen et Rouen et qui pourrait emprunter en Ile-de-France les voies existantes en rive gauche de la Seine.

Diversifier l'accès aux TGV en Ile-de-France

Pour prendre le TGV il fallait d'abord aller à Paris où que l'on habitât en Ile-de-France. Demain, les points d'accès à ces réseaux devront être plus nombreux et mieux répartis sur l'ensemble de la région : ils permettront ainsi de mieux desservir les habitants et de désengorger réellement les gares centrales parisiennes, actuellement déjà saturées par un trafic en forte croissance.

La mise en service récente de la gare de Massy constitue un premier signe de cette ouverture. Elle sera suivie prochainement par celles de Roissy et de Marne-la-Vallée-Val d'Europe, puis celles de la Défense et de Sénart.

L'ensemble de la région bénéficiera ainsi d'un meilleur accès au réseau TGV, participant à la mise en valeur de l'excellence des sites franciliens desservis.

Les liaisons avec les régions voisines

L'EXTRAORDINAIRE pouvoir d'attraction que la capitale exerce sur l'ensemble du territoire national, phénomène unique en Europe, est connu. L'accroissement continu de la mobilité des Français fait qu'aujourd'hui les échanges, les flux entre l'Ile-de-France et les régions périphériques ne sont plus seulement l'apanage des hommes d'affaires, voire des "turbo-profs", mais s'inscrivent désormais dans l'existence quotidienne de milliers de gens.

Les liaisons ferrées radiales entre Paris et les villes proches du Bassin Parisien supportent une croissance rapide du trafic de 6 % par an. Mais pour l'heure les relations domicile-travail en question n'ont que rarement permis de développer de véritables solidarités économiques entre la capitale et les villes proches.

C'est pourquoi la nécessité d'une réflexion prospective à l'échelle du Bassin Parisien est aujourd'hui indissociable d'une réflexion sur l'Ile-de-France. La Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR) a publié en 1992 le Livre Blanc du Bassin Parisien. Il prévoit de reporter une partie de la croissance spontanée de l'Ile-de-France sur les villes du Bassin Parisien, et notamment les trois ensembles urbains de Rouen-Caen-Le Havre, Orléans-Blois-Tours et Reims-Châlons sur Marne-Troyes, en accompagnant la croissance démographique de ces pôles par un effort appuyé de qualification économique et urbaine.

Pourrait s'y ajouter le pôle de Creil-Compiègne étendu à Beauvais.

■ Les orientations

Dans ce contexte, il conviendra de prévoir les relations autoroutières et ferroviaires nécessaires. L'offre devra se structurer selon les principes suivants :

- le trafic ferroviaire demeurera fondamentalement radial ; les lignes concernées devront être renforcées pour faire face à l'accroissement de trafic dans des conditions satisfaisantes de service à l'utilisateur ; il convient d'améliorer le service entre Paris d'une part, Orléans, Chartres, Dreux, Rouen, le sud de l'Oise, Sens d'autre part ;
- on s'attachera par ailleurs à prévoir dans la mesure du possible des relations directes entre villes proches du Bassin Parisien et pôles d'excellence, villes nouvelles et villes traits d'union d'Ile-de-France, de façon à faire jouer à ceux-ci un rôle de centre d'accueil véritable, et décharger ainsi les tronçons radiaux à l'approche de Paris, saturés pour la plupart ; ce sera le cas sur le nord-ouest (Mantes-Meulan prolongé vers Pontoise et l'Oise), le secteur de Roissy (relié directement au sud de l'Oise) ou l'Essonne, avec des liaisons Orléans-Évry-Melun-Sénart à concevoir ;

Les liaisons avec les régions voisines



- s'agissant du réseau routier, au-delà des trois anneaux concentriques que formeront le boulevard périphérique parisien, les rocales A 86 et Francilienne, et des tangentiels est et ouest, devrait être promu l'aménagement d'une rocade capable d'intercepter le trafic de transit. Cette rocade, extérieure à l'Ile-de-France, s'appuierait sur les grandes liaisons nationales (RN 31, RN 154...) reliant entre elles les grandes villes des régions voisines, en cohérence avec les contournements autoroutiers du Bassin Parisien (constitués par A 29, A 28, A 85, A 26...).