

Janvier 2011

VINCI AUTOROUTES



Avec un réseau de 4 384 kilomètres, VINCI Autoroutes est le premier opérateur autoroutier en Europe. Les réseaux de ses quatre sociétés concessionnaires – ASF, Cofiroute, Escota et Arcour – couvrent la moitié sud et l'ouest de la France, soit plus de la moitié du réseau concédé national. Mettant sa performance d'entreprise au service de sa mission d'utilité publique, VINCI Autoroutes agit pour rendre l'autoroute plus sûre, plus respectueuse de l'environnement et plus conviviale.

En Île-de-France, VINCI Autoroutes est présent à travers l'exploitation des autoroutes A10, A11 et Duplex A86 de Cofiroute, qui accueillent près de 170 000 déplacements de voyageurs par jour.

VINCI AUTOROUTES

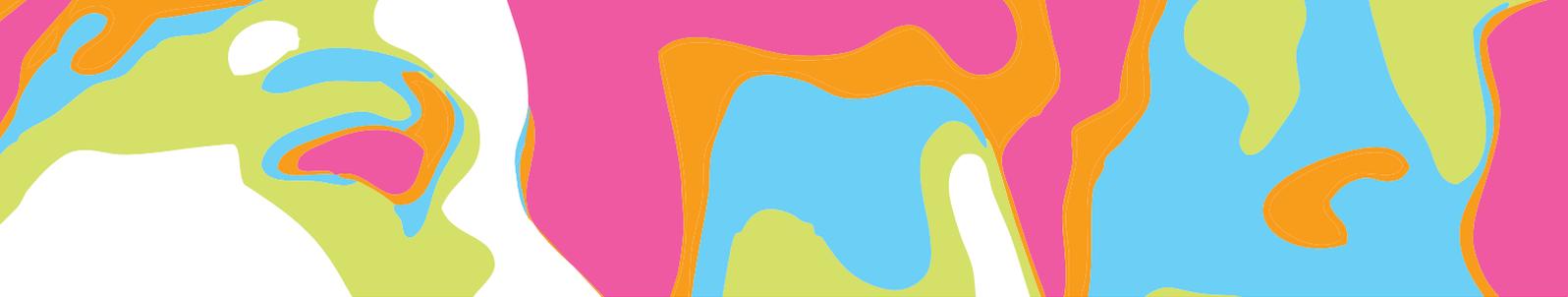
1, cours Ferdinand de Lesseps
92851 Rueil-Malmaison cedex
www.vinci-autoroutes.com

Les transports en Île-de-France : organiser la complémentarité entre le réseau de transport public du Grand Paris et la route

Si, en Île-de-France, tous les déplacements étaient augmentés de 5 minutes, la perte d'efficacité économique se chiffrerait à 25 milliards d'euros, soit 5 % du PIB régional. Or, la population francilienne, ainsi que les déplacements, ne cesseront de croître durant les prochaines années, et les réseaux de transport actuels sont déjà saturés. Face à cet immense défi, toutes les pistes d'amélioration doivent être explorées.

La réalisation de nouvelles liaisons de rocade sous la forme d'un métro automatique est indispensable. Le maillage de ce nouveau réseau avec les lignes radiales devra être absolument recherché, tout comme la synthèse de ce projet avec celui porté par le STIF.

Cependant, même avec cette nouvelle offre de transports publics, nous savons qu'une partie significative des déplacements continuera à se faire par la route, en particulier en grande couronne, car le réseau routier reste le seul à même de desservir toutes les adresses franciliennes. Ainsi, concomitamment à l'indispensable réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris soumis au débat, il nous faut, comme nous y invite le rapport Carrez, repenser la place de la route.



L'urgence à agir pour une agglomération accessible et un territoire performant

Les infrastructures de transport jouent un rôle économique évident dans la mobilité des personnes et des biens : le trafic des poids lourds est proportionnel à la production de produits manufacturés et le trafic des véhicules légers suit de près la dépense de consommation des ménages.

Il existe par ailleurs un lien très fort entre la productivité des emplois et la desserte interne aux territoires. En région Île-de-France et pour un même salaire, la productivité d'un emploi est par exemple près de 40 % supérieure dans le centre de Paris à celle des sites les moins bien desservis de la Seine-et-Marne.

Classement des villes européennes les plus encombrées en période de pointe

1	Paris	France
2	London	Royaume-Uni
3	Ruhrgebiet	Allemagne
4	Hamburg	Allemagne
5	Berlin	Allemagne
6	Frankfurt am Main	Allemagne
7	Köln	Allemagne
8	München	Allemagne
9	Manchester	Royaume-Uni
10	Bruxelles	Belgique
11	Amsterdam	Pays-Bas
12	Belfast	Royaume-Uni
13	Newcastle upon Tyne	Royaume-Uni
14	Düsseldorf	Allemagne
15	Glasgow	Royaume-Uni
16	Birmingham	Royaume-Uni
17	Stuttgart	Allemagne
18	Antwerpen	Belgique
19	Leeds-Bradford	Royaume-Uni
20	Lyon	France

Etude INRIX National Traffic Scorecard, édition 2010

Or, si l'accessibilité dépend de l'organisation des territoires, elle dépend aussi beaucoup de l'offre de transport : plus les infrastructures de transport sont fluides, plus l'accessibilité est élevée. Les infrastructures de transport agissent donc directement sur la productivité et sur le PIB, ainsi que sur le bien-être des populations.

Dans une étude menée en 2010, Paris apparaît comme l'une des villes d'Europe souffrant le plus de la congestion. Déjà en 2001, les enquêtes globales de transport en Île-de-France révélaient qu'un quart des déplacements domicile-travail avaient une durée d'au moins une heure et que leur nombre avait augmenté de 40 % sur 25 ans.

Or, selon l'INSEE, la population de la région Île-de-France devrait encore se développer de 10 % d'ici 2040. Il faudra donc non seulement faire face à cette augmentation de population, mais aussi tenter d'anticiper l'effet de levier entre croissance de la population et croissance de la demande de transport, et enfin tâcher de diminuer la pénibilité des déplacements et la perte de compétitivité qui résulte du temps perdu dans les déplacements.

Libérer la mobilité, c'est donc rapprocher les biens et les personnes, créer du bien-être et de la richesse. À l'inverse, brider les mobilités, laisser s'installer la congestion, c'est produire de l'enclavement et de l'exclusion, détruire de la valeur économique et générer du mal-être sous forme de temps perdu.



Les indispensables rocares de métro automatique

En 1900, Paris était confronté à un défi comparable à celui auquel nous faisons face aujourd'hui. La réponse a été à la hauteur des enjeux : 74 kilomètres de métro ont été mis en service entre 1900 et 1910, soit le tiers du réseau actuel.

Dès lors qu'en un siècle la surface du cœur d'agglomération a été multipliée par trois, le réseau maillé de métros et de tramways devrait aujourd'hui être étendu sur une surface équivalente, par la création de rocares ferrées et de radiales supplémentaires dans les zones denses de la proche couronne.

Organiser la complémentarité entre les réseaux

Si les projets de métro automatique sont une condition nécessaire au rayonnement durable du Grand Paris, ils ne sont pas suffisants.

Il convient, en parallèle, de moderniser et de fiabiliser l'exploitation des réseaux existants : de la même manière que des projets de grande ampleur doivent être menés dans la modernisation des lignes de RER et des lignes Transilien, il est nécessaire d'optimiser l'utilisation du réseau routier existant, aujourd'hui saturé de véhicules individuels et sous-utilisé par les modes plus collectifs.

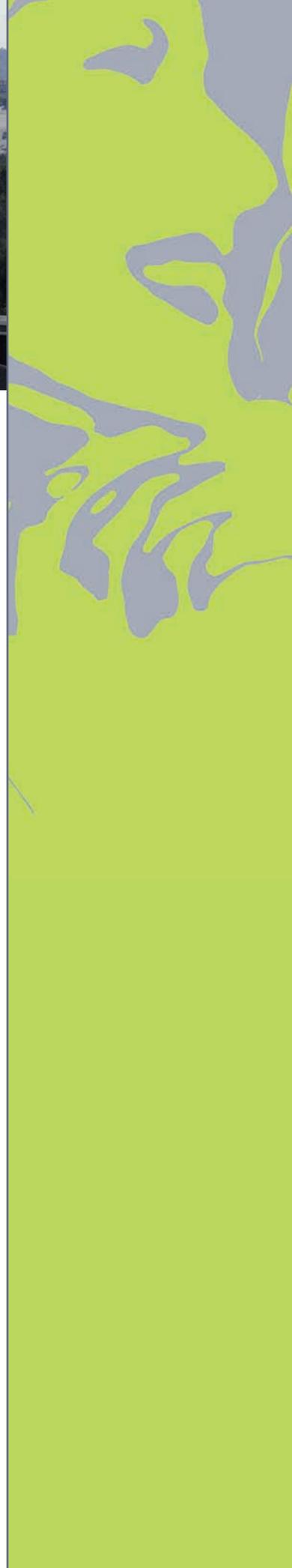
Toutes les grandes agglomérations mondiales ont notamment recours aux liaisons express sur autoroutes et voies rapides urbaines. Les exemples développés en Île-de-France (liaisons Express A14, lignes Express sur A10) restent aujourd'hui trop peu nombreux. Ces formes de mobilité sont pourtant particulièrement bien adaptées pour créer des liaisons de rocade ou relier les zones périurbaines aux pôles d'échanges multimodaux des cœurs d'agglomérations.

C'est tout l'objet du plan de mobilisation régional pour les transports et des projets de métro automatique, dont la réalisation est essentielle au bien-être des Franciliens et à la performance économique de la Région Capitale.

Le projet de métro automatique du Grand Paris apporte un nouveau souffle au réseau actuel de transports franciliens. Il doit naturellement être trouvé une synthèse avec le projet porté par ailleurs par le STIF.

L'aménagement de gares autoroutières, à l'instar de celle de Briis-sous-Forges, ainsi que la création de voies complètement nouvelles comme à Madrid sont des exemples typiquement reproductibles dans le cadre du projet de métro automatique du Grand Paris : bonne gestion de l'intermodalité, rabattement des lignes locales sur le mode lourd, parcs relais. La proximité des futures gares aux voies rapides urbaines est un atout pour multiplier les points de contact entre les Franciliens et leurs réseaux de transport, affinant ainsi le maillage du territoire.

Les questions de financement ne doivent pas rester un obstacle infranchissable pour de telles innovations : certaines métropoles ont réussi à dégager de nouvelles ressources financières en mettant en place des systèmes de péage sur de nouvelles voies routières. Le péage, adapté à la fréquentation, s'applique uniquement aux véhicules à moins de 3 occupants. Ce mode d'exploitation de la route offre ainsi une garantie de fluidité pour les déplacements à haute valeur ajoutée (autocars, services de secours, covoiturage...). Cofiroute exploite de tels dispositifs en Californie depuis 15 ans.



L'exemple de Madrid

Depuis 1995, il a été aménagé dans la région de Madrid un dispositif réversible de voies centrales réservées. Un premier tronçon à deux voies sur une douzaine de kilomètres est accessible aux bus, au covoiturage et aux deux-roues motorisés. À l'approche de Madrid, 4 derniers kilomètres sont réservés aux bus. Le système connaît des pointes jusqu'à 8 000 voyageurs par heure, un flux d'environ 200 autobus par heure, écoulant jusqu'à 110 000 voyageurs par jour.

Le succès de ce dispositif s'explique par :

- une desserte fine du territoire par 44 lignes d'autobus,
- l'alternative fluide offerte par les voies dans un corridor congestionné aux heures de pointe,
- une interconnexion performante avec un réseau de métro maillé.

L'exemple de Briis-sous-Forges

La gare autoroutière de Briis-sous-Forges, située sur l'autoroute A10 à une trentaine de kilomètres de Paris, est un exemple illustrant la faisabilité technique à moindre coût d'un transport collectif sur autoroute. Elle permet de rejoindre rapidement les pôles de Massy et de Courtabœuf, par les lignes Albatrans en provenance de Dourdan. Cette gare est également desservie par des lignes locales de rabattement, et équipée d'un parc relais.

Ces autobus transportent plus de 2 000 passagers par jour. Le service est de bonne qualité et l'acceptabilité sociale par les autres automobilistes est également bonne car les autobus circulent dans le flot sans voie réservée.



Les objectifs du projet de métro automatique du Grand Paris sont d'« accroître la fluidité des déplacements de banlieue à banlieue et de contribuer au désenclavement des zones périurbaines marginalisées par le manque de desserte en transports en commun ».

Au-delà de ces objectifs, les enjeux sont clairs : comment assurer une solidarité territoriale à l'échelle de l'Île-de-France ? Comment contribuer durablement au rayonnement économique d'une ville-monde ? Comment transporter plus et mieux, sans trop peser sur les finances publiques ?

Le développement d'un réseau maillé en rocade est évidemment indispensable, mais il ne pourra suffire : la route, déjà construite et déjà entretenue, capable de desservir les zones les moins denses, restera un support majeur de mobilité pour des transports collectifs performants tant d'un point de vue environnemental qu'économique. L'organisation des réseaux madrilènes et les modes de gestion des voies rapides californiennes sont riches d'enseignements, créant de la fluidité et de la liberté. En Île-de-France, le potentiel de la route reste encore à révéler.